Jernbane-
direktoratet

Årsrapport 2024

Innhold

I Leders beretning 3

II Introduksjon til virksomheten 4

III Årets aktiviteter og resultater 7

Samlet vurdering av resultater, måloppnåelse og ressursbruk 7
Helhetlig og koordinert utvikling og drift av et attraktivt jernbanetilbud 7
God kundeopplevelse gjennom høy driftsstabilitet og god avvikshåndtering 15
Analyser og beslutningsgrunnlag med høy kvalitet og relevans 24
Folk kan reise sømløst med tog og annen kollektivtransport 25
Jernbanesektoren er innovativ, deler data og utnytter ny teknologi 29
Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål 32
Nullvisjon for drepte og hardt skadde 37
Andre mål og prioriteringer 38
Fellesføringer og krav i tildelingsbrev 41

IV Styring og kontroll i virksomheten 51

Overordnet vurdering av styring og kontroll 51
Omtale av vesentlige forhold ved styring og kontroll 51
Delegert etatsstyring av Norsk jernbanemuseum 56
Økonomi og ressursbruk 57

V Vurdering av fremtidsutsikter 67

Årsregnskap 69

Vedlegg 91

Forsidebilde: I mai 2024 åpnet det nye dobbeltsporet mellom Arna og Bergen. Prosjektet omfatter også en modernisering av Nygårdstangen godsterminal. Etter utbyggingen kjører det passasjertog hvert 15. minutt på strekningen, og 99,3 prosent av togene har vært i rute. Godskapasiteten på terminalen er doblet. *Foto: Njål Svingheim, Jernbanedirektoratet.*

I Leders beretning

Jernbanen i Norge har aldri fraktet så mange passasjerer som i 2024. Etter en årlig trafikkvekst på 2-3 prosent forut for koronapandemien, og et kraftig fall under pandemien, ser det nå ut til at vi er tilbake på vekstsporet. Fra 2023 til 2024 økte antall togreisende med rundt fem prosent.

I 2024 har driftsstabiliteten dessverre vært den svakeste på over ti år. Som følge av dette viser kundetilfredsheten en nedadgående trend, særlig blant pendlerne på Østlandet. Vår viktigste prioritet i 2024 har derfor vært å bedre driftsstabiliteten, og gi passasjerene et mer pålitelig togtilbud.

Vi har sammen med Bane NOR lagt ned betydelig arbeid i å utarbeide en faglig anbefaling til prioriteringer i ny nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2025-2036. Jeg er veldig glad for at regjeringen valgte å lytte til våre råd, og prioritere drift, vedlikehold og fornyelse. Ved å ta vare på det vi har, kan vi redusere et vesentlig antall feil på infrastrukturen. Statsbudsjettet for 2025 innebærer en historisk sterk satsing på drift, vedlikehold og fornyelse av jernbaneinfrastrukturen, det gir et godt grunnlag for et langsiktig arbeid med å øke punktligheten og påliteligheten til toget.

Jernbanedirektoratet har ansvaret for den strategiske, helhetlige og overordnede koordineringen og planleggingen i jernbanesektoren. Vi skal sørge for at innbyggerne og samfunnet får mest mulig jernbane for pengene. I 2024 har vi fått på plass nye og viktige elementer i et plan- og oppfølgingssystem for jernbanesektoren, som skal bidra til en effektiv og helhetlig gjennomføring av de politiske prioriteringene i NTP. Videre har vi fått på plass en gjennomføringsplan for NTP, og et risikostyringssystem for å identifisere, vurdere og håndtere forhold som truer prioriteringene og måloppnåelsen i NTP.

Gjennom 2024 har Jernbanedirektoratet samlet sektoren til en koordinert innsats for å bedre driftsstabiliteten. Vi kaller det et krafttak for bedre driftsstabilitet. Vi har gått gjennom alle årsakene til forsinkelser og innstillinger, og identifisert hvilke forhold som må være på plass for å sikre stabil drift. Høsten 2024 leverte vi en rapport og en plan med 50 tiltak som vil gi bedre stabilitet. Flere tiltak er iverksatt, og de første to månedene av 2025 har vist en forbedret driftsstabilitet.

Driftsstabilitet og kundetilfredshet blir også påvirket av togmateriellet. Slitasjen etter den strenge vinteren i 2024 førte til kapasitetsutfordringer i lokaltrafikken rundt Oslo, ved at mange avganger planlagt med dobbeltsett ble kjørt med enkeltsett. Jernbanedirektoratet har jobbet tett med Vygruppen og Norske tog for å følge opp dette, gjennom forsterket vedlikehold, omdisponering av materiell og justeringer i ruteplaner. I 2026 starter innfasingen av 36 nye lokaltog, og året etter 19 nye regiontog. 17 nye fjerntog settes etter planen i trafikk i 2028 og 2029. Denne fornyelsen av togparken vil bidra til bedre driftsstabilitet og høyere kundekomfort.

Vi fikk dessverre en negativ utvikling i gods på bane i 2024. En årsak er mye nedetid på jernbanen, forårsaket av enkelthendelser. I tillegg har det vært en generell nedgang i varetransporten som følge av lavere etterspørsel og «dyrtid». Svak driftsstabilitet, kombinert med en presset økonomisk situasjon for mange godstogoperatører, har svekket jernbanens konkurranseevne mot veitransport. Direktoratet har i 2024 brukt mye tid på dialog med operatørene om avbøtende tiltak som følge av manglende tilgang til infrastrukturen, først og fremst omkjøringsmuligheter og økonomisk støtte innenfor statsstøtteregelverket.

Vi legger bak oss et år hvor vi har styrket samarbeidet og samordningen i jernbanesektoren, og lagt et solid grunnlag for å jobbe systematisk og målrettet med å bedre tog- og kollektivtilbud for innbyggere og næringsliv. Jeg er stolt av arbeidsinnsatsen som medarbeiderne i direktoratet legger ned hver dag, og vil benytte anledningen til å takke alle for godt arbeid i 2024.

Oslo 14. mars 2025,

Knut Sletta
Jernbanedirektør

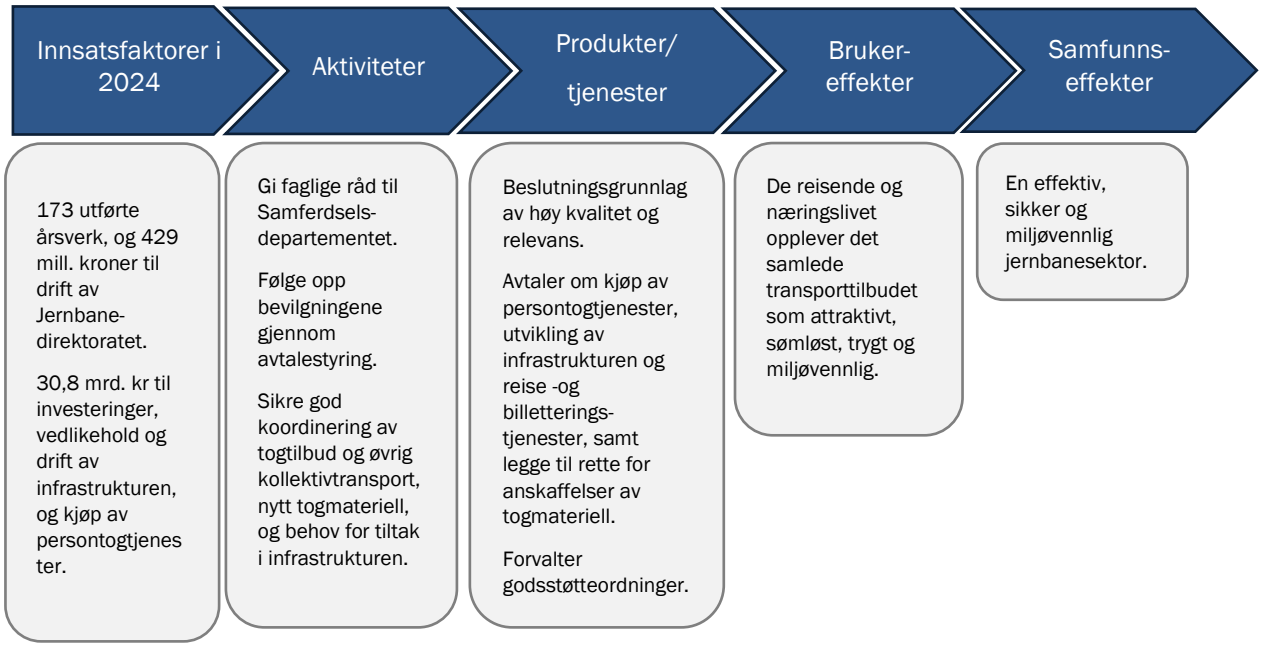
II Introduksjon til virksomheten

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 legge samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger til grunn for virksomheten. Samfunnsoppdraget vårt ivaretas gjennom tre roller; fagorgan, avtalepart og myndighetsorgan, og er formalisert ved instruks for Jernbanedirektoratet, og de årlige tildelingsbrevene.

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

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

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

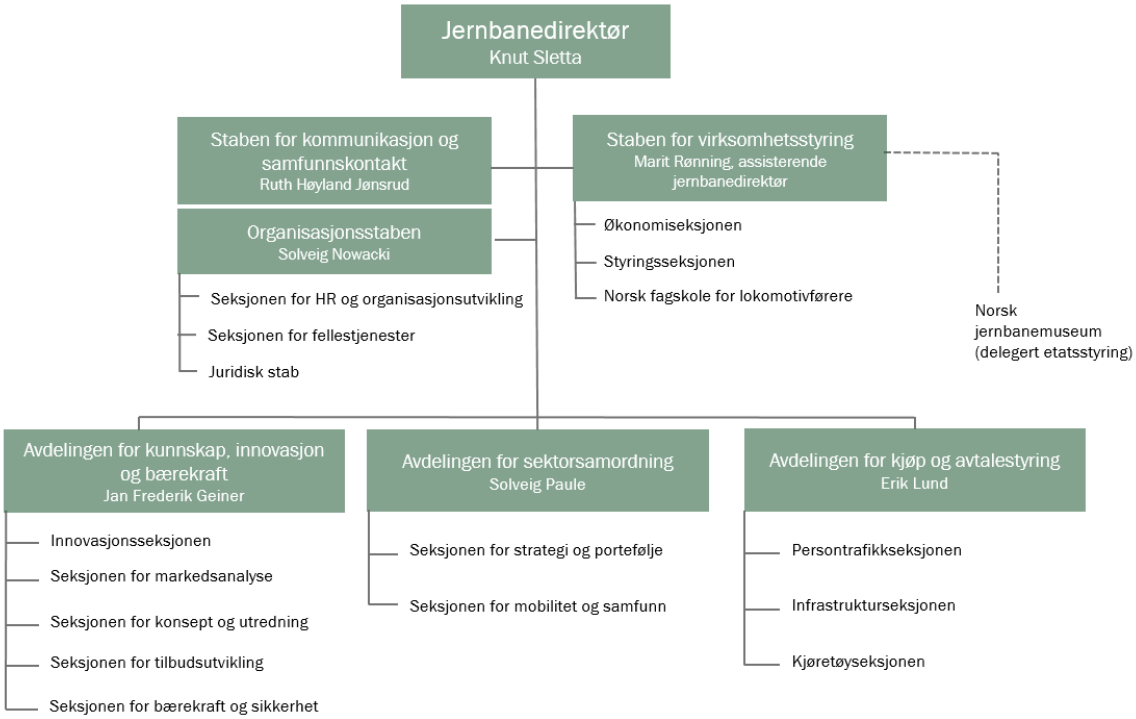


Figur 1 Jernbanedirektoratets mål- og resultatkjede

Jernbanedirektoratet har kontorer i Oslo, Bergen og Trondheim, og er organisert i tre fagavdelinger[1] og tre stabsfunksjoner. Direktoratet driver også Norsk fagskole for lokomotivførere på Grorud, og har ansvar for

[1] En ny fagavdeling «Digitalisering, innovasjon og teknologi» er besluttet opprettet fra 1. april 2025.

delegert etatsstyring av Norsk jernbanemuseum på Hamar. Gjennom Konnekt, nasjonalt kompetansesenter for samferdsel, skal Jernbanedirektoratet, sammen med Statens vegvesen, også overvåke og være pådriver for at utdanningssystemet møter sektorens behov for kompetanse.



Figur 2 Jernbanedirektoratets organisasjonskart pr. 2.1.2025. Direktør for organisasjonsstaben ble rekruttert i 2024, med formell oppstart i 2025.

Jernbanedirektoratet har etter en omorganisering i 2022 jobbet systematisk med kompetansekartlegging for å sikre at vi har den kompetansen vi trenger for å ivareta vårt samfunnsoppdrag og nå våre mål.

Som del av dette arbeidet ble det i 2024 gjennomført en analyse av konsulentbruk. I tillegg ble det utarbeidet en kompetansestrategi. Gjennom målrettet rekruttering, har direktoratet i 2024 styrket kompetanse innen flere fagområder som jernbanefag, forvaltning, digitalisering, kommunikasjon, økonomi- og virksomhetsstyring, prosjekt og prosess, analyser, modeller og statistikk, samt avtaleoppfølging. I forlengelsen av dette jobber vi med å kartlegge og vurdere kompetanse- og bemanningsbehov i et langsiktig perspektiv.

Totalt 21 medarbeidere, deriblant tre ledere, sluttet i direktoratet i 2024, inkludert de som gikk av med pensjon. Direktoratet fikk 16 nye medarbeidere gjennom året. Det ble ansatt fire nye ledere, hvorav to tiltrådte 1. januar 2025. Disse erstatter de tre som sluttet i 2024, samt en tidligere ubesatt stilling som frem til nå har vært dekket av en annen leder. I sum vil dette forsterke direktoratets ledelseskapasitet.

Tabell 1 viser utvikling i antall ansatte, samt andre utvalgte nøkkeltall som gir et bilde av Jernbanedirektoratets tjenester. Disse kommenteres nærmere i del IV. Utover rapporteringskravene som er spesifisert i tildelingsbrevet, har vi lagt inn konsulentandel av driftsutgifter som et supplerende nøkkeltall.

Tabell 1 Utvalgte nøkkeltall for Jernbanedirektoratet

Utvalgte nøkkeltall for Jernbanedirektoratet[2]	2022	2023	2024
Antall ansatte per 31.12	171	190	187
Antall avtalte årsverk	180	185	186
Antall utførte årsverk[3]	169	175	173
Samlet tildeling post 01-99 (mill. kroner)	34 126	32 185	32 233
Utnyttelsesgrad post 01-29	84 %	95 %	93 %
Driftsutgifter (mill. kroner)[4]	393,8	465,9	428,4
Lønnsandel av driftsutgifter	50 %	46 %	50 %
Lønnsutgifter per årsverk[5]	1 174 116	1 220 478	1 245 852
Andel administrative utgifter	22 %	21 %	21 %
Administrative utgifter per årsverk	434 015	411 909	392 643
Konsulentandel av driftsutgifter[6]	20 %	26 %	21 %

[2] Tildelingen til Norsk jernbanemuseum er ikke inkludert i tallene.
[3] Utførte årsverk er inkludert mertid, reisetid og fleksitid som er godkjent for utbetaling, med fratrekk av fravær som sykefravær, permisjoner mv. jf. PM-2019-13.
[4] Summen av kontoklasse 4, unntatt kontogruppe 47, 48 og 49, pluss kontoklasse 5, 6 og 7. I tillegg er konto 1045 inkludert. Under post 01 og 21.
[5] Med lønnsutgifter menes lønn til faste og midlertidige ansatte, fordel i arbeidsforhold, arbeidsgiveravgift og annen personalkostnad (kontoklasse 5 i standard kontoplan).
[6] Konsulentutgifter under konto 6700-6730 + 1045, og driftsutgifter under post 01 og 21 som nevnt under fotnote 3.

III Årets aktiviteter og resultater

Samlet vurdering av resultater, måloppnåelse og ressursbruk

Jernbanedirektoratet har en koordinerende rolle i jernbanesektoren, og skal utvikle jernbanen som en del av det samlede transportsystemet i dag og i fremtiden. For at direktoratet skal lykkes med sitt samfunnsoppdrag, kreves innsikt i hvordan sektoren oppfattes, og hvilken tillit befolkningen har til at aktørene i sektoren jobber godt sammen for å skape et best mulig togtilbud.

I 2024 gjennomførte vi derfor en undersøkelse for å måle tilliten til jernbanesektoren. Undersøkelsen viste at sektoren hovedsakelig forbindes med *forsinket*, *viktig* og *treg*, og toget som transportform assosieres med *komfortabelt*, *forsinket* og *bærekraftig*. 33 prosent oppfatter det norske togtilbudet som godt eller svært godt.

Det er generelt lav kjennskap til aktørene i sektoren, og Vy er ikke uventet det selskapet flest kjenner til. De som bruker toget, vurderer togtilbudet bedre enn de som ikke bruker toget. Undersøkelsen viser at mange stoler på jernbanesektorens kompetanse, men tror ikke vi som sektor holder det vi lover. Tiltak som nevnes for å øke tillitten til toget som transportmiddel er *lavere billettpriser*, *bedre punktlighet* og *bedre informasjon* ved forsinkelser og avvik, samt *hyppigere togavganger*.

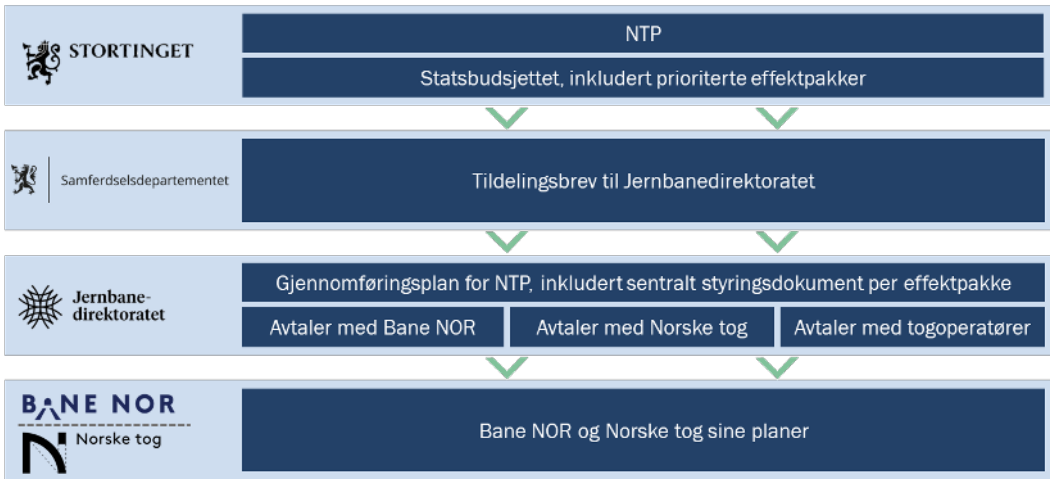
Mye av direktoratets innsats i 2024 har nettopp vært knyttet til arbeidet med å koordinere og følge opp arbeidet med drift, vedlikehold og fornyelse, samt avvikshåndtering. Vi har kartlagt årsaker, sammenhenger og forbedringsmuligheter, og det er iverksatt store og små tiltak der de forventes å ha størst effekt på driftsstabiliteten og kapasitetsutfordringer om bord på togene.

Helhetlig og koordinert utvikling og drift av et attraktivt jernbanetilbud

NTP 2025-2036 understreker at kapasiteten på jernbanen må økes for å møte veksten i befolkningens behov for transport frem mot 2050. Dette er særlig viktig for å møte den kraftige befolkningsveksten på Østlandet, men også for å kunne legge til rette for økt godstransport med tog og en eventuell videreutvikling av fjerntogtilbudet.

På kort og mellomlang sikt fokuseres det på planlegging og utvikling av togtilbudet på det sentrale Østlandet og i Trondheimsområdet. På lengre sikt prioriteres ytterligere utbedringer på Østlandet, samt rundt Bergen og Stavanger. Hovedgrep som planlegging av en ny rikstunnel gjennom Oslo, er helt sentralt for å møte befolkningsveksten på Østlandet og muliggjøre fremtidig utvikling av gods- og fjerntogtilbud.

For å sikre helheten i utviklingen av togtilbudet, og legge til rette for ambisjonene nås, har Jernbanedirektoratet gjennom 2024 jobbet for å få på plass nye og viktige elementer i et plan- og oppfølgingssystem for jernbanesektoren og beskrive et styringsrammeverk for nye tilbudsforbedringer. Sammen med gjennomføringsplanen for NTP og et helhetlig risikostyringssystem, skal dette bidra til en effektiv og helhetlig gjennomføring av de politiske prioriteringene i NTP. Hvordan dette henger sammen, er illustrert i figur 3.



Figur 3 Hierarkiet av planer for å realisere tilbudsforbedringer i sektoren

Nytt plansystem for sektoren

I 2024 utarbeidet Jernbanedirektoratet *Gjennomføringsplanen for realisering av NTP 2025-2036*, som tydeligere viser sammenhengen mellom innsatsfaktorene og når aktiviteter/tiltak må gjennomføres. Det ble også igangsatt en større revisjon av *Tilbudsboken*[7], for å gjøre denne til et bedre verktøy i arbeidet med avtaler med virkemiddelselskapene. En revisjon av *Masterplanen for kjøretøy*[8] ble også igangsatt, slik at direktoratet har en mer oppdatert plan for fremtidig kjøretøydisponering i trafikkavtalene, samt å dekke behov for anskaffelser og midtlivsoppgraderinger. Flere av disse aktivitetene har også stor betydning for Jernbanedirektoratets forberedelser til å inngå nye eller oppdatere eksisterende infrastrukturavtaler med Bane NOR i 2025.

Videre har vi jobbet med å beskrive et styringsrammeverk for nye tilbudsforbedringer som klargjør roller og ansvar og gir en helhetlig prosessbeskrivelse av aktiviteter fra idé til effekt. Dette danner et godt grunnlag for å forstå ansvarsdelingen mellom aktørene i sektoren og for å utarbeide gode interne rutinebeskrivelser. Et særskilt viktig område for direktoratet i 2024 var å implementere det helhetlige risikostyringssystemet og utvikle dette i samarbeid med sektoren. Dette blir nærmere omtalt i del IV styring og kontroll av virksomheten.

Porteføljeprioritering

I 2024 har direktoratet knyttet porteføljeprioriteringen tettere opp mot budsjettprosessen for å synliggjøre nytten av prioriteringen. Det er første gang porteføljeprioriteringen er en integrert del av det faglige grunnlaget vi leverer til departementet i forbindelse med statsbudsjettet, noe direktoratet mener er et godt grep. Forslag til porteføljeprioritering ble levert sammen med innspill til grunnlagsmateriale i desember 2024, og tar utgangspunkt de samme kriteriene som tidligere (modenhet, samfunnsøkonomisk

[7] Tilbudsboken beskriver detaljert den planlagte utvikling av togtilbudet i Norge for person- og godstog iht. gjeldende Nasjonal Transtransportplan.
[8] Masterplanen for kjøretøy er en fremstilling av aktuell og planlagt disponering av nåværende og fremtidig jernbanekjøretøy til persontog.

lønnsomhet, usikkerhet mm). I budsjettinnspillet er det også tatt hensyn til andre faktorer, blant annet budsjettbindinger, og prioriteringene i budsjettinnspillet kan derfor avvike fra porteføljeprioriteringen.

Nye rutiner for å vurdere endringer offentlig kjøpt persontogtilbud

Jernbanedirektoratet har i 2024 jobbet enda tettere sammen både internt og med aktørene i sektoren, spesielt med togoperatører og Bane NOR, for å sikre helhetlige og robuste vurderinger av endringer i offentlig kjøpt persontogtilbud. Det er viktig å ta hensyn til godstrafikken, og unngå at offentlig kjøpt trafikk fortrenger godstog. For å understøtte dette, er det utarbeidet to nye rutinebeskrivelser på dette området: én rutine for vurderinger ved årlige endringer i eksisterende trafikkavtaler, inkludert den tidligere ruteinnspillsprosessen, og én overordnet rutine for vurderinger ved inngåelse av nye trafikkavtaler.

Samtidig er det en erkjennelse i sektoren at mulighetene for tilbudsforbedringer på eksisterende infrastruktur er begrenset, fordi kapasiteten i jernbanenettet i stor grad er utnyttet, og at flere togavganger kan påvirke driftsstabiliteten negativt.

Styrket samarbeid for bedre rutetilbud og kundetilfredshet

Jernbanedirektoratet har også innført bedre rutiner for å involvere fylkeskommunene i utviklingen av rutetilbudet. Det gjennomføres to årlige dialogmøter - ett om våren for å informere om status for arbeidet med neste års rutetilbud og be om innspill til endringer i togtilbudet halvannet år frem i tid, og ett om høsten for å gi tilbakemeldinger på innspillene og informere om hvordan neste års rutetilbud blir etter gjennomført ruteplanprosess. I disse møtene er det også gjensidig informasjonsutveksling om blant annet pågående arbeid hos partene, utvikling i reisetall og kundetilfredshetsundersøkelser.

Ved utvikling av nye rutemodeller, som for eksempel *Ny rutemodell Østlandet*, inviteres fylkene til egne møter for å diskutere ulike alternativer og løsninger. Fylkeskommunene deltar også i referanse-, prosjekt- og styringsgrupper, som i *Kollektivstudien for Østlandet*. Fylkene informeres løpende om status i saker som for eksempel stengingen av Dovrebanen for gjennomgående trafikk, der Jernbanedirektoratet legger stor vekt på å gi relevant informasjon tidlig.

Jernbanedirektoratet har også jobbet med å legge til rette for salg av internasjonale jernbanebilletter gjennom Entur, som på sin side jobber aktivt med å få på plass det tekniske i sine systemer. Første strekning ut er Oslo-København. Billetter skal være tilgjengelige for selvbetjent kjøp, i første omgang via web, innen 30. april 2025.

Videre har Jernbanedirektoratet etablert et kommunikasjonsforum, med deltakere fra Jernbanetilsynet, Bane NOR, Entur, Norske tog, Vygruppen, SJ Norge, Go-Ahead Norge og Flytoget. Kommunikasjonsforumet har utarbeidet en felles kommunikasjonsstrategi for jernbanesektoren. Et overordnet mål er at befolkningen skal ha tillit til sektoren generelt og hver enkelt aktør spesielt. I 2024 og 2025 vil aktørene samarbeide om seks tiltak som følges opp i kommunikasjonsforumet.

Arbeidet med reforhandlede trafikkavtaler

Arbeidet med reforhandlede trafikkavtaler er sluttført, med unntak av Go-Ahead Norge. En rettstvist vedrørende inntektskompensasjon for endringsordrer medfører at det ikke er enighet om de økonomiske forutsetningene for reforhandlet avtale. Det er berammet en ankesak i Borgarting Lagmannsrett i februar 2025, med forventet domsavsigelse i slutten av mars.

I tillegg fikk direktoratet i oppdrag å gå i dialog med togoperatørene om å øke rabatten på togbilletter for studenter og barn, med unntak av i takstsamarbeidsområder. Rabattene ble innført fra 1. oktober 2024, og endringene var implementert i salgssystemene i slutten av august. Direktoratet har fortsatt ikke kommet til enighet med togoperatørene om de økonomiske konsekvensene av den økte rabatten. Disse forhandlingene vil fortsette i 2025.

Flere tiltak for å møte utfordringene på materiellsiden

Koordinering og tett oppfølging av anskaffelse, forvaltning og vedlikehold av togmateriell, var et særlig viktig område for Jernbanedirektoratet i 2024.

Materiellsituasjonen har gjennom året vært utfordrende, ikke minst for lokaltogtrafikken rundt Oslo. For de eldre lokaltogene av Type 69 og 72 skyldes problemene at vedlikeholdsbehov og feil øker i takt med alder, og at den uvanlig strenge vinteren i fjor ødela teknisk utstyr i stort omfang. Kvaliteten på lokaltogtilbudet på Østlandet preges også av forsinkelser i et større prosjekt for å fornye Type 72-togene utvendig og innvending, såkalt midtlivsoppgradering, som skulle bøte på en del tekniske problemer som oppstår som følge av slit og elde. I sum førte dette til mangel på tog, som igjen resulterte i innstillinger og lavere kapasitet på mange avganger (enkeltsett der opprinnelig plan var dobbeltsett).

De nyere Flirt-togene, som benyttes som regiontog, har vært preget av en produksjonsfeil som det nå er rettet opp i. Det har også vært ekstraordinær hjulslitasje på togsettene som har vært kjørt på Vestfoldbanen. Tilgjengeligheten på Flirt-togene preges også av at togene nå bygges om til nytt signal- og sikringssystem (ERTMS). Flere tog er til enhver tid ute til slik ombygging.

På Nordlandsbanen har SJ Norge over tid slitt med lav driftsstabilitet grunnet problemer med diesellokomotivene (Di4). Situasjonen ble ytterligere forverret da et tog kjørte inn i et ras, og sporet av 24. oktober 2024. Skadene på lokomotivet var så store at det måtte kondemneres.

Norske tog har ved flere anledninger, som et risikoavbøtende tiltak, forsøkt å leie inn materiell i påvente av nye fjerntog, uten at forsøkene foreløpig har ført frem.

Det jobbes nå med en rekke tiltak for å bedre materiellsituasjonen. Først og fremst kjøpes det nye tog. 36 nye lokaltog vil leveres fra sommeren 2026, mens innfasingen av 19 nye regiontog starter året etter. De nye togene vil gi bedre driftsstabilitet, som vil skape færre forsinkelser og innstillinger, og togene kan kjøre lenger mellom hver gang de skal vedlikeholdes. Selv om vi bytter gamle tog med nye en mot en, vil dette gi en betydelig økning i den operative reserven og et mye bedre utgangspunkt for å kjøre ruteplanen med planlagt kapasitet og for å møte uforutsette hendelser i trafikkavviklingen. Hvor raskt gamle tog fases ut vil også bli vurdert for å sikre tilstrekkelig robusthet.

Leveransen av 17 nye fjerntog i 2028 og 2029 vil gi et tilsvarende løft for fjerntogstrekningene, ikke minst for Nordlandsbanen. Nye kjøretøy vil gi en vesentlig forbedret beredskap, og fire kjøretøy til Nordlandsbanen vil gi en robust togpark både til å kjøre tilbudet på Nordlandsbanen, ha kjøretøy til planlagt vedlikehold og også kjøretøy som skal gi en reservekapasitet.

Frem til nye kjøretøy kan leveres, jobbes det med kortsiktige tiltak for å sette kjøretøyparken i best mulig stand til å frakte passasjerene på både Østlandet og fjerntogstrekningene. Jernbanedirektoratet, Norske tog, togoperatører, Bane NOR Eiendom og de som vedlikeholder togene, jobber for å gjennomføre ekstraordinært vedlikehold og feilretting. Tiltakene inkluderer blant annet økt bemanning på verkstedene, flere skift og mer effektivt vedlikehold og fornying av kritiske deler.

I den langsiktige planleggingen av materiellbehov- og anskaffelser, er direktoratets *Masterplan kjøretøy* viktig. Planen er et verktøy for å sikre at vi har tilstrekkelig antall kjøretøy for å innføre det planlagte togtilbudet og gi oss et grunnlag for å beslutte når vi skal iverksette anskaffelsesprosesser. I 2024 har direktoratet arbeidet med *Masterplan kjøretøy V5.0,* basert på ny NTP 2025-2036 og direktoratets *Tilbudsbok NTP 25-36 versjon 1.* Basert på denne rekkefølgen oppdateres *Masterplan kjøretøy* en gang i året når en oppdatert versjon av direktoratets tilbudsbok foreligger i en godkjent utgave.

Vurdering av måloppnåelse

Rekordår for persontogtrafikken

Jernbanen i Norge har aldri fraktet så mange passasjerer som i 2024. Etter en årlig trafikkvekst på 2-3 prosent før koronapandemien, og et kraftig fall under pandemien, er vi nå tilbake på vekstsporet. For strekningene med trafikkavtale var det omtrent 75 millioner reisende i 2024, en økning på drøyt fem prosent fra 2023. I tillegg kommer reisende med Flytoget, Flåmsbana, grensekryssende persontogtransport og annen kommersiell togtrafikk. Foreløpige tall viser at vi i 2024 passerte siste rekordår, 2019, når det gjelder antall togreisende. Dette viser at jernbanen igjen er et foretrukket transportmiddel for mange, og vi forventer fortsatt vekst i årene som kommer.

Tabell 2 Utvikling i antall reiser og trafikkinntekter fordelt på den enkelte trafikkpakke. Endring fra 2023.

Totalt 2024	Trafikkinntekter	Endring	Antall reiser	Endring	Passasjerkm	Endring
Trafikkpakke 1	419 584 213	8 %	6 658 613	14 %	300 871 918	10 %
Trafikkpakke 2	672 232 229	2 %	3 738 909	6 %	547 614 934	2 %
Trafikkpakke 3	714 401 166	15 %	3 022 800	17 %	428 434 455	18 %
Østlandet 1	1 008 442 512	7 %	28 223 661	3 %	699 401 241	15 %
Østlandet 2	2 285 647 146	11 %	33 318 470	3 %	1 562 048 246	11 %
Total	**5 124 577 533**	**10 %**	**74 926 526**	**5 %**	**3 538 370 795**	**11 %**
Tallene i tabellen er for kalenderåret 2024, og ikke rutetermin R24 (10/12-23 til 14/12-24)						

Trafikkpakke 1 Sør

Trafikkpakke 1 Sør har hatt en positiv trafikkutvikling i 2024. Den største økningen har vært på Jærbanen, hvor antall reiser har økt med 15 prosent fra 2023 til 2024. Ettersom ett av togsettene har vært ute for midtlivsoppgradering, har det ikke vært mulig å kjøre dobbeltsett på like mange avganger som planlagt. Dette har ført til kapasitetsutfordringer på enkelte avganger i rushtiden. Kapasitetsutfordringene til tross: Trafikkveksten viser hvor viktig og populær togtransporten er for de reisende på denne strekningen. Det har også vært en positiv utvikling på Sørtoget Oslo-Kristiansand-Stavanger, til tross for mange avvik og svak driftsstabilitet.

Trafikkpakke 2 Nord

Tilleggsavtalen mellom SJ Norge og direktoratet, inngått etter brukollapsen på Dovrebanen i august 2023, ble videreført i 2024 frem til den nye broen var på plass i mai 2024. Avtalen innebar at direktoratet delvis dekket inntektstap og økte kostnader, inkludert beslutningen om å omdisponere infrastrukturkapasitet fra persontrafikk til godstrafikk på Rørosbanen. Etter at den nye broen var på plass, opplevde både Dovre- og Raumabanen en positiv trafikkutvikling. Trønderbanen hadde også en svært positiv utvikling gjennom hele 2024, med en økning i antall reiser på 15 prosent sammenlignet med 2023.

En ny tilleggsavtale med SJ Norge ble inngått på grunn av utfordringer med DI4-lokomotivene på Nordlandsbanen. Disse utfordringene ble betydelig større etter togavsporingen mellom Bjerka og Mo i Rana, som førte til at lokomotivet som sporet av måtte kondemneres. Jernbanedirektoratet har diskutert ulike avbøtende tiltak med både SJ Norge og Norske tog, herunder omdisponering av kjøretøy og innleie av erstatningslokomotiv, uten at det så langt har lykkes å finne en løsning. Nattogene på Nordlandsbanen er derfor innstilt på ubestemt tid, og trafikkutviklingen etter avsporingen er naturlig nok påvirket av dette.

Trafikkpakke 3 Vest

Flere ulykker og ras på strekningen mellom Oslo og Bergen har påvirket driftsstabiliteten i 2024. Til tross for dette, økte antall passasjerer med 17 prosent fra 2023 til 2024. Antall reisende ligger fremdeles lavere enn i 2019, noe som skyldes en kombinasjon av mange års byggearbeider på strekningen, og at det har tatt lang tid å få tilbake internasjonale turister etter koronapandemien.

Etter ti års byggetid, ble dobbeltsporet mellom Arna og Bergen åpnet i mai 2024. Med det ble kvartersfrekvens på Arnalokalen innført, i tillegg til kapasitetsforbedringer for region-, fjern- og godstog. Åpningen av det nye dobbeltsporet innebar færre planlagte brudd. Dette, sammen med flere avganger, er hovedårsaken til trafikkveksten for regiontogene på 19 prosent i 2024 sammenlignet med 2023.

Trafikkpakke Østlandet 1 og Østlandet 2

I perioden medio april-desember 2024 var det ene tunnelløpet i Blixtunnelen på Follobanen stengt som følge av oppgraderingsarbeider. Planlagt tilpasning i togtilbudet fungerte godt, med prioritering av pendlere inn mot Oslo på morgenen og ut av Oslo på ettermiddagen gjennom bruk av Blixtunnelen. Togtilbudet på Østfoldbanen var noe redusert i perioden, men fungerte tilfredsstillende til tross for høy utnyttelse av strekningen, kjøretøyene og Vy sitt personell.

Den uvanlige strenge vinteren på Østlandet i 2024 førte til kraftig slitasje på kjøretøyene og et stort reparasjonsbehov, noe som resulterte i lavere kapasitet gjennom hele 2024. Konsekvensen ble mange innstillinger, og avganger der dobbeltsett ble erstattet med enkeltsett. I perioden frem til september 2024 var andelen avganger med helinnstillinger nær ti prosent for både L1 og L2. Linje R23 Oslo S-Ski hadde også en betydelig andel innstillinger, men her var det ledig kapasitet i andre tog.

Lokaltoglinjene ble også kjørt svært ofte med redusert kapasitet i denne perioden. For L1 ble så mye som 13,9 prosent av avgangene kjørt med redusert (halvert) kapasitet. Også på L2 har omfanget av enkeltsettkjøring vært betydelig (10,4 prosent av avgangene kjørt med halvert kapasitet). Det reflekterer også de mange tilbakemeldingene fra kunder på disse linjene om at tilbudet har vært for dårlig, og at mange har måttet stå over lengre avstander enn det komfortkravene tilsier. Mange regiontoglinjer har også kapasitetsreduksjoner på i størrelsesorden 10 prosent.

Direktoratet har gjennom hele 2024 fulgt dette tett opp med Vygruppen, gjennom hyppigere møter og rapportering. Flere tiltak er gjennomført for å bedre situasjonen, herunder oppbemanning av verksteder og omdisponering av kjøretøy. Videre er det funnet nye måter å skaffe og vedlikeholde kritiske reservedeler (bremseskiver, hjelpestrømrettere mv.). Det er også gjort justeringer i planene for midtlivsoppgraderinger og ERTMS-ombygging som skal bidra til en mer stabil materiellsituasjon. Som svar på supplerende tildelingsbrev 13-2024, har direktoratet iverksatt månedlig rapportering til departementet på to av tre indikatorer knyttet til kapasiteten på Østlandet. Rapportene for november og desember viser at iverksatte tiltak har virket, og ført til en gradvis bedring.

Men det er fortsatt utfordringer som krever videre oppfølging, for å sikre tilstrekkelig kapasitet frem mot leveransen av nye lokaltog fra sommeren 2026.

I forbindelse med utbyggingen av Drammen stasjon og tilhørende fasiliteter ved Sundland verksted, ble det avdekket flere forbedringsmuligheter knyttet til toglogistikken. Det jobbes nå med dette for å sikre at tilgangen til og utnyttelse av togene er best mulig tilpasset ruteplanen.

Flere ruteendringer og mange forbedringer i 2024

Ruteplan 2024 (R24), med virkning fra søndag 10. desember 2023, innebar en rekke tilbudsforbedringer flere steder i landet. Særlig helgetilbudet på Østlandet, og togtilbudet på Bergensbanen etter åpningen av det nye dobbeltsporet mellom Arna og Bergen, ble vesentlig forbedret. En nær dobling av Vygruppens togavganger til/fra Gøteborg har også blitt godt mottatt av de reisende.

Tabell 3 Gjennomførte ruteendringer og forbedringer i 2024

Region	Ruteendringer fra R24 (fra desember 2023)
Østlandet	• L2 Ski-Stabekk: Økning fra 30-minutter til 15-minutters frekvens lørdager i tidsrommet kl. 11:00-19:00. Fire rushtidsavganger Kolbotn-Oslo morgen og Oslo-Kolbotn ettermiddag forlenges til/fra Ski. • R12 Kongsberg-Eidsvoll: Ekstra rushtidsavgang fra Oslo S om ettermiddagen forlenges fra Hokksund til Kongsberg slik at det blir to ekstra rushtidsavganger til Kongsberg om ettermiddagen. • R13 Drammen-Dal: Økning fra 60- til 30-minutters intervall lørdag kveld og søndag morgen/formiddag slik at det blir to tog i timen hele helgen. • R14 Asker-Kongsvinger: Økning fra to-time til timefrekvens lørdag kveld og søndag morgen/formiddag slik at det blir timefrekvens hele helgen. • R21 Moss-Oslo-Stabekk: Alle grunnruteavganger (hver halvtime) forlenges mellom Oslo S og Stabekk. I tillegg kommer det en ekstra avgang Moss-Oslo S i morgenrush og en avgang Oslo S-Moss i ettermiddagsrush. • RE10 Lillehammer-Oslo-Drammen: Økning fra to-time til timefrekvens lørdag kveld og søndag morgen/formiddag slik at det timefrekvens hele helgen. • RE11 Skien-Oslo-Eidsvoll: Økning fra to-time til timefrekvens lørdag kveld og søndag morgen/formiddag slik at det timefrekvens hele helgen. • RE20 Oslo-Halden/Gøteborg: Økning fra 4 til 7-8 avganger til/fra Gøteborg på hverdager. En ekstra avgang Oslo-Fredrikstad-Oslo i ettermiddagsrush. • RE30 Oslo-Gjøvik. Timefrekvens i grunnrute fra desember 2024 (etter innføring av ERTMS).
Vestlandet	• Bergen-Arna: 15-minutters intervall i grunnrute fra mai 2024 etter åpningen av nytt dobbeltspor. • Fjerntog Oslo-Bergen: Økning fra fire til seks avganger hele året fra mai 2024.
Midt-/Nord-Norge	• To avganger på Trønderbanen forlenget mellom Ranheim og Stjørdal/Skatval. • Sløyfing av stopp ved Sparbu, Lundamo og Kvål for enkelte avganger på Trønderbanen for å bedre punktligheten.
Sør-/Sørvestlandet	• Sløyfing av stopp i Nordagutu, Lunde, Gjerstad, Neslandsvatn, Audnedal og Vegårdshei for enkelte avganger for å bedre punktligheten for Sørtoget.

Nedgangen i godstransporten fortsetter

Godstransporten i 2024 var sterkt preget av mye nedetid på jernbanen, som førte til at godstogoperatørene ikke fikk fremført sine tog. Flere stengte strekninger er hovedårsaken til at transportarbeidet på bane gikk ned med 6,6 prosent i 2024. I tillegg er konsekvensen av svak driftsstabilitet at flere aktører vurderer andre transportformer enn jernbane.

Transportarbeidet[9] til Midt- og Nord-Norge på Dovre-, Røros-, Nordlands- og Raumabanen er det lavest registrert i perioden 2018-2024. Selv om Dovrebanen åpnet i mai etter at Randklev bru kollapset i august 2023, er transportarbeid i andre halvdel av 2024 også lav. Dette er et tegn på at senvirkningene av brukollapsen fremdeles preger godsmarkedet.

I tabellene under vises utviklingen i transportert volum og transportarbeid, basert på tall fra Bane NOR. Godstog som går i avvik fra sine tildelte ruter er registrert som «Andre godstog». Dette slo spesielt sterkt ut i 2023, da mange kombitog gikk på Rørosbanen.

Tabell 4 Utvikling i mengde transport gods - tonnkm.

Transportarbeid - millioner brutto tonnkm	2020	2021	2022	2023	2024	Utvikling 2020-2024	Utvikling 2023-2024
Kombi-/Vognlasttog	5 126	6 116	6 320	5 179	5 110	-0,3 %	-1,3 %
Malm og mineraler	1 596	1 569	1 514	1 496	1 322	-17,2 %	-11,7 %
Tømmer- og flistog	689	996	1 159	1 037	1 038	50,6 %	0,1 %
Andre godstog	460	163	44	478	183	-60,2 %	-61,7 %
Andre industritog	173	161	165	104	96	-44,4 %	-7,2 %
Totalsum	8 043	9 005	9 203	8 293	7 748	-3,7 %	-6,6 %

Tabell 5 Utvikling i mengde transportert gods – brutto tonn.

Transportvolum - tusen brutto tonn	2020	2021	2022	2023	2024	Utvikling 2020-2024	Utvikling 2023-2024
Kombi-/Vognlasttog	13 035	16 256	16 672	14 729	14 422	10,6 %	-2,1 %
Malm og mineraler	44 372	43 762	42 268	41 255	37 016	-16,6 %	-10,3 %
Tømmer- og flistog	5 723	7 223	7 486	7 387	7 144	24,8 %	-3,3 %
Andre godstog	3 915	1 243	971	2 428	1 805	-53,9 %	-25,7 %
Andre industritog	1 824	2 118	2 533	2 229	1 433	-21,4 %	-35,7 %
Totalsum	68 869	70 603	69 931	68 027	61 820	-10,2 %	-9,1 %

- Malmtransport på jernbane har hatt nedgang i volum hvert år de siste fem årene. Transportmengden ble sterkt redusert som følge av nedetid på Ofotbanen i januar og februar.

[9] Transportarbeid er transportert tonn multiplisert med transportstrekningen i kilometer (måles i tonnkilometer).

- Tømmer- og flistog har hatt stabile volumer i flere år, og til tross for mye nedetid i 2024 har ikke dette endret seg. Transport av disse varene lar seg ikke overføre til veitransport like enkelt som kombinerte transporter, og vil ofte vente med å gjennomføre transporten til togtransport er mulig.
- Kategorien «Andre godstog» har også en nedgang fra 2023. Dette kan skyldes at færre tog går i avvik. Kombitog som gikk langs Rørosbanen i 2023 ble registrert som tog i avvik, og havnet dermed i kategorien «Andre godstog». Disse avgangen er i mindre utstrekning kategorisert som tog i avvik i 2024. Bane NOR jobber videre med å forbedre statistikkgrunnlaget.
- Andre industritog har også hatt en tilbakegang i 2024. I denne kategorien finner vi blant annet flydrivstoff, biltog og syretog. Tallene er imidlertid fortsatt preget av at en del feilregistrerte kombi- og tømmertog har havnet i denne kategorien, men det er færre feilregistreringer i 2024 enn tidligere år.

Oppsummert viser tallene at den nedadgående trenden for godstransport på bane fortsetter, etter at det var en positiv utvikling i perioden 2019 til 2022. I tillegg til mye nedetid, opplever flere selskaper trangere økonomi i husholdningene som følge av «dyrtiden», noe som fører til mindre handel og dermed nedgang i transportbehovet. Dette vises også innenfor veitransporten.

Den økonomiske situasjonen til godstogoperatørene er presset etter flere brudd som har hindret dem fra å fremføre sine tog. Enkelte av operatørene har redusert sine tilbud ut i markedet for å kunne fokusere på de mest lønnsomme transportrelasjonene.

Økt miljøstøtte og tett dialog med godstogselskapene om avbøtende tiltak

Direktoratet har gjennom 2024 hatt løpende dialog med godstogselskapene om avbøtende tiltak som følge av manglende tilgang til infrastrukturen, blant annet med utgangspunkt i at Dovrebanen var stengt for gjennomgående trafikk frem til mai 2024, som følge av uværet «Hans» i august 2023. Dialogen har først og fremst omhandlet omkjøringsmuligheter og økonomisk støtte innenfor statsstøtteregelverket.

I desember 2024 svarte direktoratet på et oppdrag fra departementet om å vurdere tiltak som på kort sikt vil kunne bedre rammebetingelsene for det konkurranseutsatte kombigodssegmentet på jernbane, og gi et mer velfungerende godsmarked. Inkludert i dette arbeidet var vurderinger av det samlede avgifts- og støtteomfanget. Direktoratets vurdering er at de største problemene kombiaktørene står overfor i markedet i dag er svak driftsstabilitet og mangel på kapasitet i jernbanenettet, på terminalene og i verkstedene.

Miljøstøtteordningen ble godkjent videreført i 2023, og gjelder fram til 30. juni 2028. I 2024 ble ny data for dieselforbruk på jernbane tilgjengeliggjort for Jernbanedirektoratet. Med nye data ble det gjort nye beregninger av eksterne marginale kostnader for godstransport med diesellokomotiver, som førte til at Jernbanedirektoratet endret støtten fra ett til tre øre per tonnkilometer.

Tabell 6 Utbetalt godsstøtte per selskap 2024, tall i kroner

CargoNet AS	Green Cargo AB	Grenland Rail AS	Hector Rail AB	Onrail AS	BLS AS	Tågåkeriet AB
68 781 988	3 952 466	114 997	209 151	21 674 248	2 413 441	84 296

God kundeopplevelse gjennom høy driftsstabilitet og god avvikshåndtering

En viktig prioritering er å ruste opp og vedlikeholde eksisterende infrastruktur slik at toget går og kommer når det skal. Satsingen på drift, vedlikehold og fornying skal sørge for at infrastrukturen i større grad kan holdes åpen, også når den settes under press – for eksempel som følge av ekstremvær. Denne prioriteringen reflekteres både i NTP 2025-2036, og i jernbanebudsjettet for 2025.

Jernbanedirektoratet har i tråd med denne prioritering jobbet målrettet med å koordinere og følge opp at de økte bevilgningene benyttes for å oppnå maksimal effekt.

Felles innsats i sektoren for bedre driftsstabilitet og kundeopplevelser ved avvik

Jernbanedirektoratet har i 2024 videreført og forsterket arbeidet med å samle sektoren i Rådet for bedre driftsstabilitet og Rådet for kundeopplevelser ved avvik. Evalueringen mot slutten av 2024 viser at dette har bidratt til økt innsikt, bred involvering og sterkere samarbeid. Erfaringene fra håndtering av ekstremt snøfall i januar 2024 har ført til identifisering og gjennomføring av forbedringstiltak, som opprusting av brøytemaskinparken, bedre beredskapsplaner og operative rutiner.

Kundeopplevelsen blir i for stor grad preget av svak punktlighet, og den totale kundeopplevelsen påvirkes i størst grad av mange uforutsette avvik over lang tid. Togoperatørene, Bane NOR og Entur har mange initiativer som gir kontinuerlig forbedring for de reisende, herunder bedre informasjon og håndtering av avvikene. For eksempel er det satt opp mer informative skjermer på de største stasjonene som viser når det er buss for tog tilgjengelig. Slike skjermer rulles ut på flere store stasjoner i nær fremtid.

Høsten 2024 leverte vi rapporten *Tiltak for en mer driftsstabil jernbane* som samler aktiviteter og tiltak for å redusere innstillinger og forsinkelser, med angivelse av når tiltakene forventes å gi effekt. I tillegg vil direktoratet gjennom innretningen på egne aktiviteter og innsatsfaktorer jobbe enda mer målrettet for å bedre driftsstabiliteten. Vi jobber bl.a. med å etablere et godt system for oppfølging av aktivitetene og tiltakene, slik at vi har oppdatert kunnskap om status, og lettere kan peke på hvilke tiltak som gir best effekt.

Effekter av realiserte tilbudsforbedringer

Reisetidsbesparelsen beregnes som endring i ombordtid og ventetid mellom rutetabellen som forelå året før ferdigstillelse av effektpakken, og rutetabellen som foreligger året etter ferdigstillelse. Den gjennomsnittlige reisetiden beregnes som differansen mellom rutetabellen for året der tilbudsforbedring var realisert og året før. Denne NTP-indikatoren skal rapporteres etter hvert som prosjekter/effektpakker ferdigstilles.

I 2024 ble to effektpakker realisert helt eller delvis, hhv. *Flere tog på Gjøvikbanen: Ett tog i timen Oslo-Gjøvik* og *Flere tog på Vossebanen: Fra halvtimes intervall til kvartersintervall Arna-Bergen*. Tabell 7 viser endring i gjennomsnittlig reisetid som følge av disse tilbudsforbedringene. Beregningene er gjennomført for endepunktene /endestasjonene.

Tabell 7 Endring i gjennomsnittlig reisetid målt i minutter som effekt av tilbudsforbedringen kun for effektpakker og gjelder ikke andre tilbudsforbedringer.

Effektpakke	Realisert endring ombordtid grunnrute	Realisert endring ombordtid rush	Realisert endring ventetid grunnrute	Realisert endring ventetid rush
Flere tog på Gjøvikbanen: Ett tog i timen Oslo-Gjøvik	0	0	-16,25	0
Flere tog på Vossebanen: Fra halvtimes intervall til kvartersintervall Arna-Bergen	-1	-1	-6,4	-4,6

Tilbudsforbedringen for effektpakken *Flere tog på Gjøvikbanen: Ett tog i timen Oslo-Gjøvik* ble innført 15. desember 2024. Tilbudsforbedringen gjelder linjene R31 (Oslo S–Jaren) og RE30 (Oslo S–Gjøvik), der infrastrukturen ble delvis tatt i bruk i 2022, og resterende deler av tilbudsforbedringen måtte utsettes til 2024 som følge av forsinkelser i ERTMS-programmet. I 2022 ble det innført stive ruter (avganger ved faste minuttall) på Gjøvikbanen på dagtid. Etter at ERTMS ble tatt i bruk i 2024, har det blitt innført timesintervall på linje RE30, opp fra avgang annenhver time.

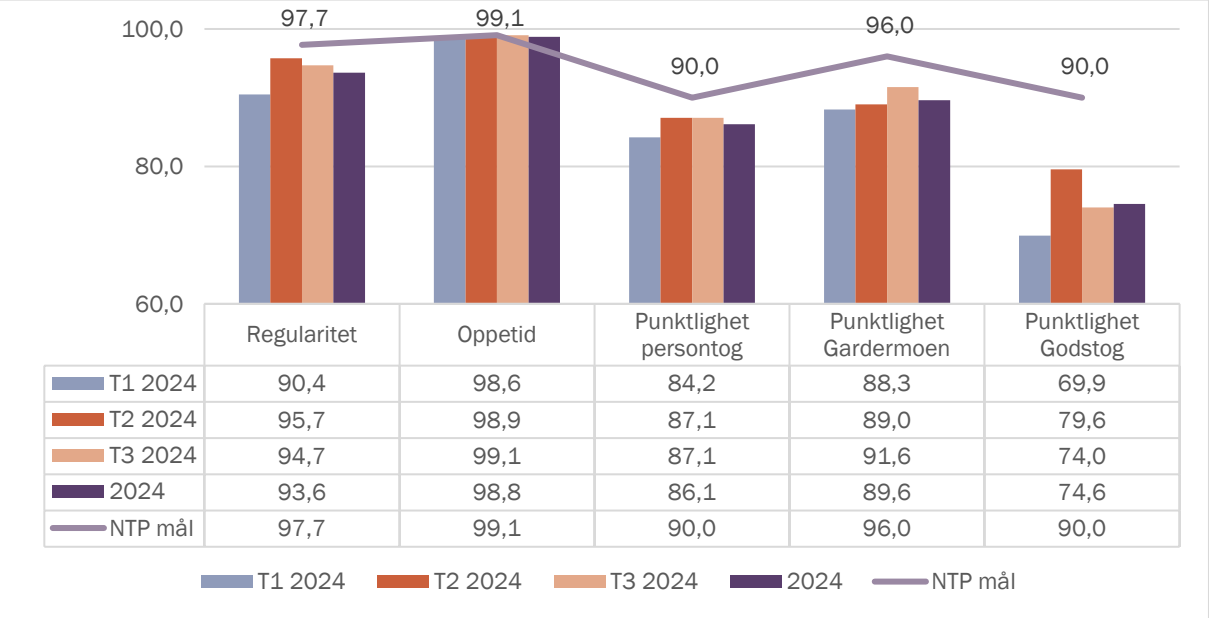
Tilbudsforbedringen for effektpakken *Flere tog på Vossebanen: Fra halvtime til kvartersintervall Arna-Bergen* ble tatt i bruk 14. mai 2024. Tilbudsendringen berører lokaltoglinje L4 (Bergen-Arna). Bane NOR har bygget nytt dobbeltspor fra Arna gjennom Ulriken og helt inn til Bergen stasjon. Anlegget består av nytt tunnelløp på 7,7 kilometer parallelt med det gamle, ny Arna stasjon, dobbeltspor Bergen–Fløen og fullstendig modernisert godsterminal på Nygårdstangen.

Tilbudsforbedringen for effektpakken *Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo-Ski)* ble realisert i desember 2022, til tross for at tilbudet ble tatt ned igjen fram til 15. desember 2024 som følge av utbedring av tunellene på Follobanen. Endret reisetid som følge av tilbudsforbedringen for effektpakken *Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo-Ski)* ble derfor rapportert til årsrapporten 2022.

Vurdering av måloppnåelsen

Vesentlig svakere driftsstabilitet i 2024

Resultater for driftsstabilitet i 2024 ble vesentlig svakere enn sektormålene, der både punktlighet og regularitet også ble dårligere enn de to foregående årene. Stram ruteplan og overbelastning av kapasiteten på enkelte linjer har påvirket driftsstabiliteten negativt, i tillegg til at andelen forsinkelser knyttet til signalanlegg, forsinkelser fra utlandet og materiell sent fra hensettingsspor fortsatt er høy.



	Regularitet	Oppetid	Punktlighet persontog	Punktlighet Gardermoen	Punktlighet Godstog
T1 2024	90,4	98,6	84,2	88,3	69,9
T2 2024	95,7	98,9	87,1	89,0	79,6
T3 2024	94,7	99,1	87,1	91,6	74,0
2024	93,6	98,8	86,1	89,6	74,6
NTP mål	97,7	99,1	90,0	96,0	90,0

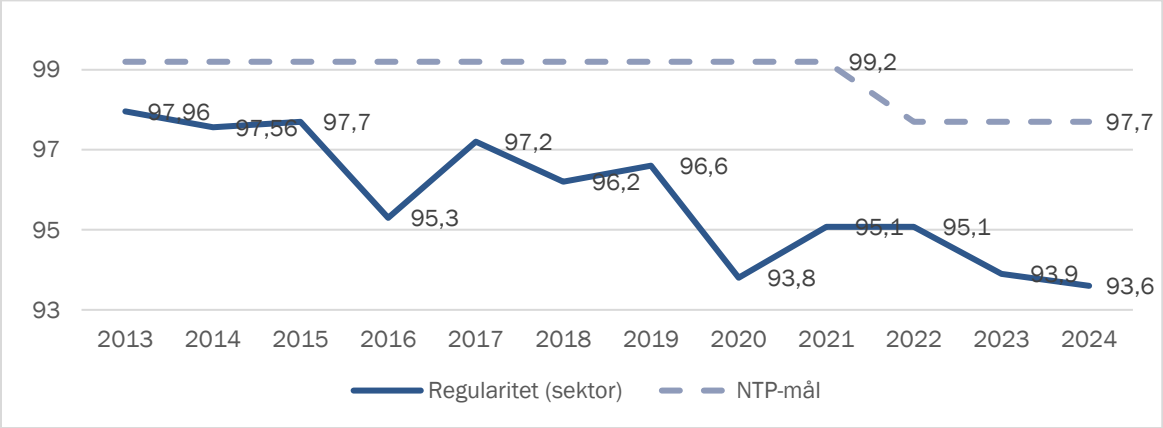
Figur 4 Resultater for driftsstabilitet i 2024 (prosent)

Trafikkavviklingen har periodevis vært utfordrende, og vi registrerer at flere og større hendelser får større konsekvens enn tidligere. Avsporinger og hendelser som brann og ras, samt feil i kommunikasjonssystemet har stått for mer enn 50 prosent av alle innstillingene. For tredje tertial har Bane NOR beregnet at de store hendelsene påvirker regulariteten med to prosentpoeng. Ved å fjerne de ti største hendelsene i tertialet endret regulariteten seg fra 94,7prosjekt til 96,7 prosent.

Vedlegg 3 gir en detaljert oversikt over driftsstabilitet på strekninger og linjer, samt årsakskoder.

Regularitet[10]

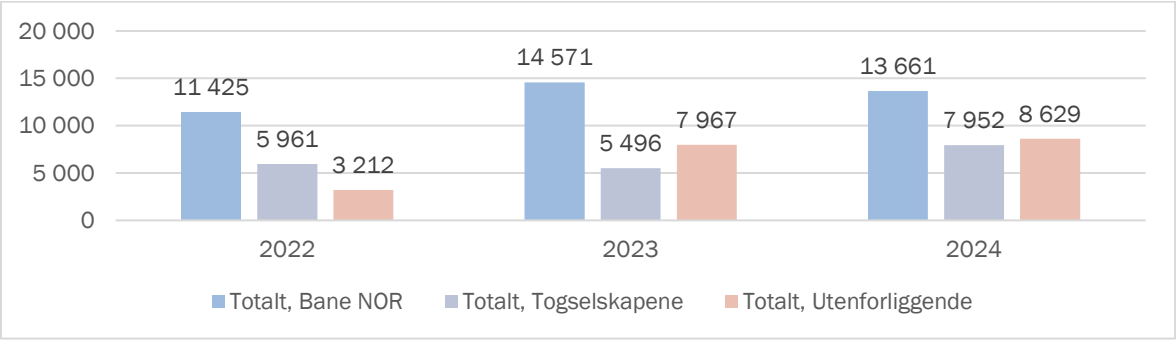
Årsresultatet for regularitet ble 93,6 prosent, som er lavere enn sektormålet på 97,7 prosent. Resultatet er noe lavere enn 2023 og betydelig lavere enn 2022. Vi ser dessverre at den negative utviklingen fra 2017 fortsetter, og vi registrerer at det ikke har vært et tilsvarende svakt resultat i perioden 2013-2023.



Figur 5 Regularitet pr måned i perioden januar 2023 - desember 2024

Regularitet påvirkes av antall innstilte persontog, og i 2024 var det registrert i overkant av 30 000 innstillinger[11]. Det er flere forhold som kan føre til at togene blir innstilt, og alle innstillingene registreres enten på *Bane NOR (feil på infrastruktur)*, *Togselskapene (feil hos togoperatør)* eller som *utenforliggende årsaker*.

Antall innstillinger som skyldes *Bane NOR* er noe lavere enn i 2023, mens *Utenforliggende årsaker* har økt noe. Den mest betydelige endringen fra 2023, er økning i innstillinger hos *Togselskapene*, hovedsakelig på grunn av *Planforutsetninger ikke oppfylt*, inkludert avvik relatert til kjøretøy. Vedlegg 3 gir en mer detaljert oversikt over antall innstilte persontog, kategorisert etter årsakskoder.



Figur 6 Innstilte persontog (eksklusiv planlagte innstillinger) i fra 2022 til 2024.

[10] Regularitet defineres som andel tog som blir kjørt som planlagt i henhold til oppsatt rute, og inkluderer bare persontog.
[11] Eksklusiv planlagte innstillinger som i 2024 var i overkant av 28 000

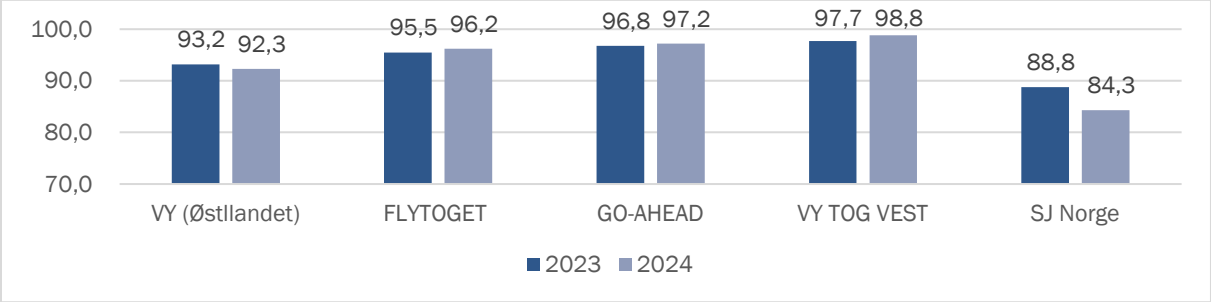
Feil på infrastruktur:

Om lag 13 000 innstillinger skyldes *Feil på infrastruktur*. Feil innenfor kategorien *Elkraft/KL-anlegg* er redusert sammenliknet med 2023. Dette skyldes bl.a. endringer i hvordan Bane NOR jobber med kontaktledning i strekningsområdet Oslo/Vest. Det har ikke vært registrert innstillinger som følge av nedrivning av kontaktledning i dette området i 2024. Antall innstillinger som følge av feil på *Bane og Sikrings-/signalanlegg* har økt, og den økningen er størst i Oslo-området. Vi ser også en stor økning i feil innenfor *Tele og transmisjon* som skyldes feilen på GSM-R første juledag.

Feil hos togoperatør:

Om lag 8 000 innstillinger skyldes *Feil hos togoperatør*. Feil som følge av *Planforutsetninger ikke oppfylt* har økt vesentlig, og det skyldes i stor grad tekniske utfordringer med kjøretøy til lokal-, region- og fjerntog hos flere av togoperatørene. I trafikkavtalene om offentlig kjøpt persontogtrafikk er det krav om 99,5 prosent operatøravhengig regularitet, og det påløper malus ved innstillinger utover dette. Med unntak av trafikkavtalene på Østlandet (Østlandet 1 og 2), er det ikke definert målsettinger om totalregularitet – det vil si samlet og kundens opplevde regularitet per trafikkavtale.

Figuren under viser at totalregulariteten for Go-Ahead Norge og Vy Tog Vest ligger en del høyere enn for Østlandet og for toglinjene nordover. For innstillinger innenfor togoperatørens eget ansvarsområde, påvirkes tallene på Østlandet av mange innstillinger som følge av feil på kjøretøy til lokaltog (L1 og L2). I trafikkpakke 2 er manglende tilgang på lokomotiver til Nordlandsbanen (Di4), og dårlig teknisk kvalitet på kjøretøy til regiontog (Type 93) en vesentlig årsak til lav måloppnåelse.

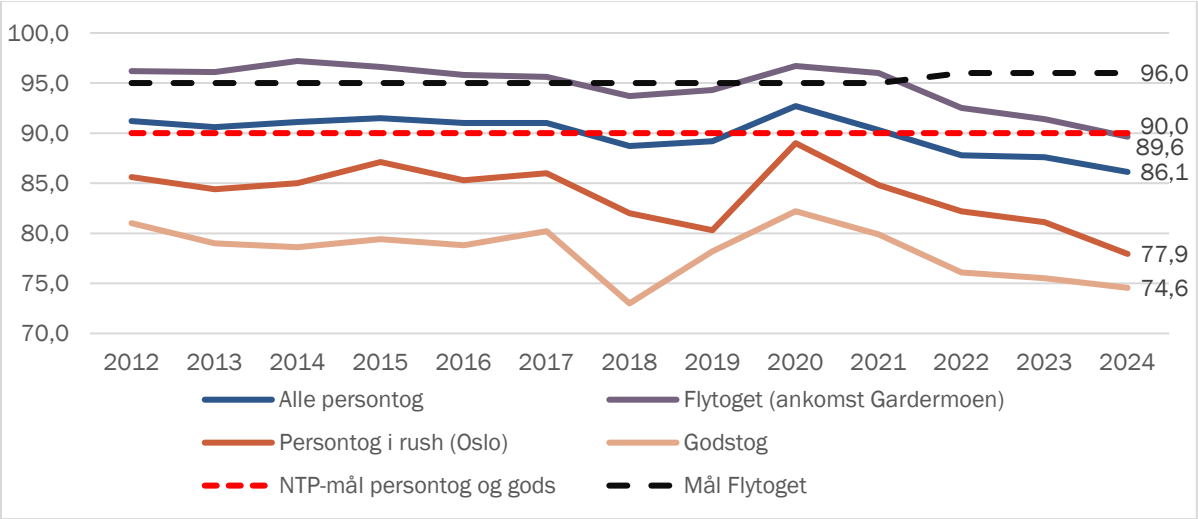


Figur 7 Regularitet togoperatører 2023 og 2024

Punktlighet[12]

Når det gjelder punktlighet, registrerer vi dessverre at resultatet i 2024 er det dårligste resultatet som er oppnådd i perioden 2012-2024. Resultatet i 2024 er dårligere enn Bane NORs prognose ved inngangen til året, med unntak av godstog som var litt bedre en prognosen.

[12] Punktlighet måles som andelen av tog som kommer i rute til endestasjonen. Togene regnes å være i rute når ankomst til endestasjonen ikke avviker mer fra ruten enn 3:59 minutter for lokaltog, Flytoget og InterCity-tog, og ikke mer enn 5:59 minutter for øvrige tog. For Gardermobanen måles punktlighet for andel flytog som ankommer Gardermoen i rute.

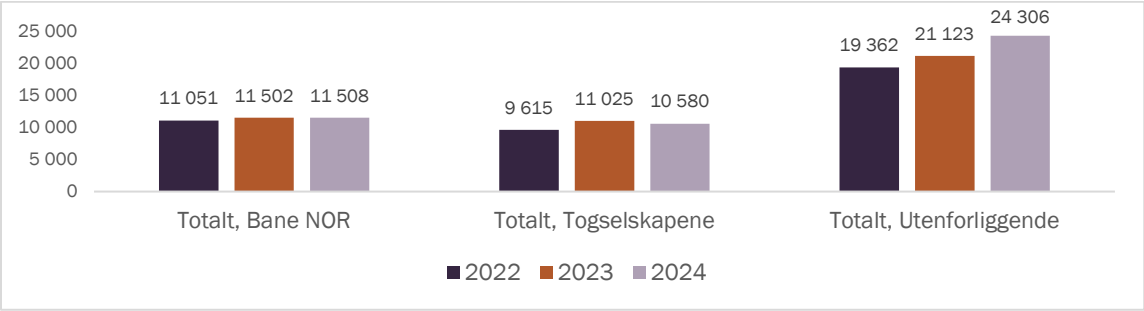


Figur 8 Punktlighet på jernbane i perioden 2012 – 2024

- *Punktlighet persontog* var 1,5 prosentpoeng dårligere sammenlignet med 2023. Dette skyldes bl.a. den midlertidige ruteplanen grunnet arbeider i Blixtunnelen i Oslo-området fra april til midten av desember. Trafikkavviklingen har dessuten vært utfordrende, samt et høyt antall saktekjøringer og at flere og større hendelser får større konsekvens enn tidligere. Særlig har vi sett en økning i hendelser grunnet *Utenforliggende forhold*.
- *Punktligheten for godstog* er også dårligere sammenlignet med 2023, med en nedgang på 0,9 prosentpoeng. Punktligheten er avhengig av avgangspunktligheten fra Alnabru, som var spesielt svak i månedene juli, november og desember. Forsinkelser ut fra Alnabru er i hovedsak knyttet til forhold på terminalen.
- Også *Flytoget* ble påvirket av den midlertidige ruteplanen nevnt i første kulepunkt, og var 1,8 prosentpoeng dårligere enn 2023. I tillegg ble Flytoget påvirket av at godstog måtte kjøre gjennom Romeriksporten under arbeidene på Hovedbanen i sommer, samt flere signalhendelser.

Punktlighet og antall forsinkelser påvirkes i hovedsak av feil på infrastruktur, utfordringer med togmateriell og at enkelte linjer er overbelastet. Innstilte tog inngår ikke i punktlighetsberegningene.

Det ble registrert om lag 46 700 forsinkelsestimer i 2024, om lag 2 700 timer flere enn i 2023. Det er en økning på om lag 3 200 forsinkelsestimer knyttet til *Utenforliggende årsaker* sammenlignet med 2023 og en reduksjon på om lag 500 forsinkelsestimer knyttet til *Togselskapene*. Forsinkelsestimer knyttet til *Bane NOR* i 2024 er på samme nivå som i 2023. Forsinkelsene kategoriseres på samme måte som innstillinger, og vedlegg 3 gir en mer detaljert oversikt over forsinkelsestimer, kategorisert etter årsakskoder.



Figur 9 Fordelingen av forsinkelsestimene etter årsakskode og ansvarlig i perioden 2022 til 2024

Feil på infrastruktur:

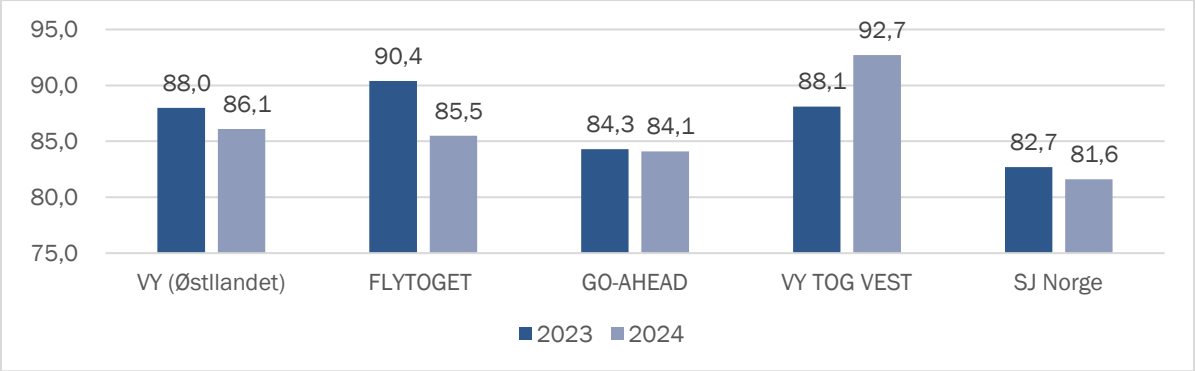
For feil som skyldes infrastruktur ser vi samme trend som for regularitet, hvor forsinkelser som skyldes feil på *Sikrings-/signalanlegg* øker og utgjør majoriteten av årsaken til forsinkelser, mens feil som skyldes *Bane* og *Elkraft/KL-anlegg reduseres*.

Innenfor *Utenforliggende årsaker,* oppstod 6 100 forsinkelsestimer som følge av *Forsinkelse fra utlandet* (Sverige). I 2024 ble om lag 13 500 forsinkelsestimer registrert med årsakskode 7 (*Trafikkavvikling*). En stor andel av disse forsinkelsene oppstår på grunn av andre feil (følgefeil).

Feil hos togoperatør:

Antall forsinkelsestimer som skyldes feil som togselskapene er ansvarlig for, er tilnærmet uendret når vi sammenlikner 2024 med 2023. Forsinkelser som følge av *Materiell for sent fra hensettingsspor* utgjør fortsatt den største andelen, med om lag 40 prosent. Antall forsinkelsestimer som følge av *Feil på kjøretøy* er omtrent på nivå med 2023.

I trafikkavtaler om offentlig kjøp er det en målsetting om 90 prosent punktlighet. Det er kun Vy Tog Vest som oppnår målsettingen, og åpningen av nytt dobbeltspor Bergen-Arna i mai 2024 er en viktig årsak til dette.



Figur 10 Punktlighet togoperatører 2023 og 2024

På Østlandet er det nedgang i punktligheten både for Vygruppen og Flytoget. I tillegg til flere større hendelser med infrastrukturfeil, er det økning i forsinkelser som skyldes utenforliggende forhold. I januar og februar 2024 var det krevende vinterforhold på Østlandet, der en stor del av avvikene i ukene 1-4 ble kodet på ytre forhold.

For Go-Ahead Norge og SJ Norge ligger punktlighetstallene vesentlig under målsetting. For Go-Ahead Norge var punktligheten i andre halvdel av året lavere enn i første halvdel. Januar ble preget av mange forsinkelser som følge av snøfall og påfølgende feil på infrastruktur og kjøretøy. Avsporingen av et godstog mellom Vegårshei og Skorstøl i mai førte til stenging av banen i nærmere to uker, og saktekjøringer etter det. Utover høsten økte forsinkelsene forårsaket av feil på kjøretøy. Forsinkelser på Sørlandsbanen forplanter seg til Jærbanen, og medfører dårlig punktlighet for lokaltogene.

For SJ Norge er hovedutfordringene manglende robusthet i ruteplanene på enkeltsporet strekning, som får følgeforsinkelser for øvrige tog når det oppstår punktlighetsavvik.

Oppetid[13]

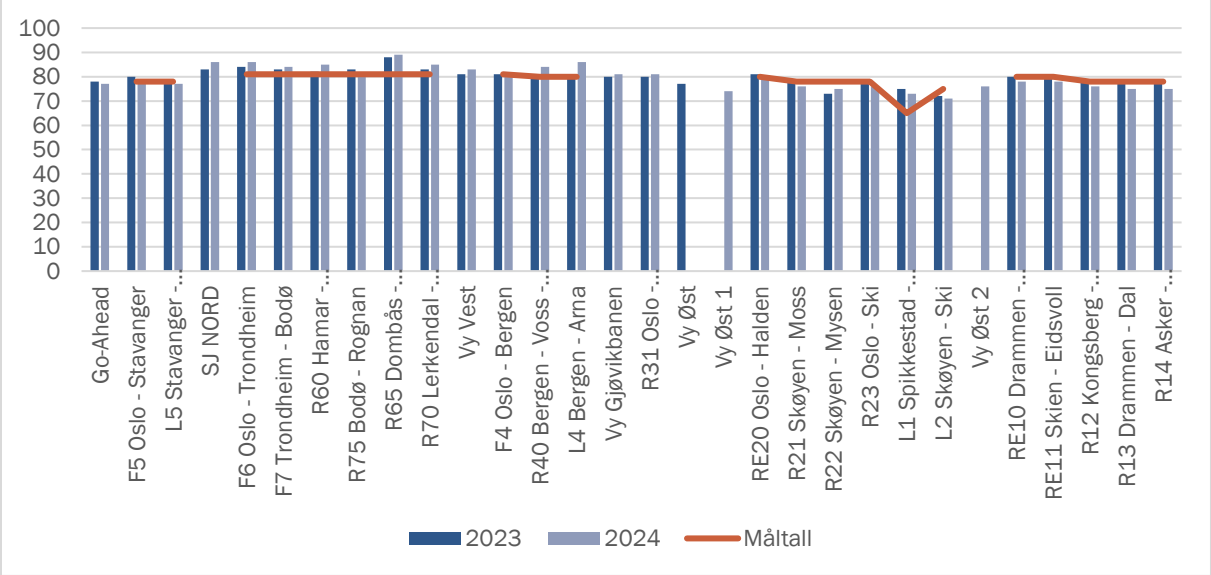
Oppetiden har vært stabil med et resultat på 98,8 prosent de siste tre årene. Dette er under det nasjonale målet på 99,1 prosent. Ettersom oppetid i stor grad påvirkes av samme faktor som punktlighet, vises det derfor til omtalen under punktlighet for årsaker til resultatet.

Nedadgående trend for kundetilfredshet

Kundetilfredshetsundersøkelsene viser at de reisende totalt sett var mindre fornøyde i 2024 enn i 2023. Dette kan i all hovedsak knyttes til svært krevende værforhold i januar og februar som påvirket infrastrukturen og togmateriellet, og dermed driftsstabiliteten og kapasiteten.

Figur 11 viser *Kundetilfredshetsindeksen per togselskap og strekning* for 2023 og 2024, samt måltallene i de ulike trafikkavtalene. Fra desember 2023 ble Østlandet delt i to trafikkavtaler, Østlandet 1 og Østlandet 2. Slår vi sammen de to trafikkpakkene, og sammenligner med 2023, ser vi en nedgang i kundetilfredsheten på to poeng. Resultatene viser at de reisende innenfor Østlandet 1 var de minst fornøyde gjennom 2024. Denne trafikkavtalen omfatter blant annet lokaltogene rundt Oslo, som ble særlig hardt rammet av driftsutfordringer som følge av den tøffe vinteren.

SJ Norge (Trafikkpakke 2 Nord) og Vy Vest (Trafikkpakke 3 Vest) har hatt en signifikant oppgang i kundetilfredsheten fra 2023 til 2024. Det har vært mange trafikale utfordringer også her, men de to togoperatørene har jobbet godt med avvikshåndtering og den generelle kundeopplevelsen.



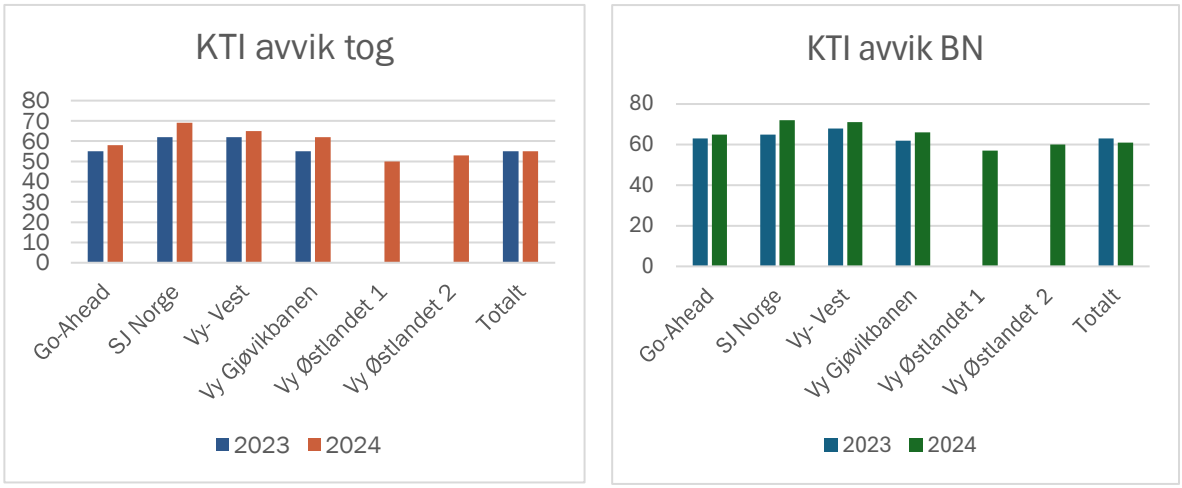
Figur 11 Kundetilfredshet per togselskap og strekning.

Vi ser at kundetilfredsheten ved avvik er lavere enn den totale kundetilfredsheten. Dette viser at de reisende legger stor vekt på avvik, og motsatt; kundene er mest fornøyd når toget er i rute.

[13] Oppetid defineres som andel tog som kjøres uten forsinkelser, utledet av planlagte togtimer og forsinkelsestimer. Beregningen av oppetid inkluderer alle togslag som inngår i ruteplanen.

Operatører med stor og kompleks rushtrafikk har naturlig nok også en mer kompleks driftssituasjon som øker risikoen for driftsproblemer, og dermed svakere punktlighet og regularitet. Eksempelvis har SJ Norge begrenset rushtrafikk enn Vygruppen på Østlandet og Go-Ahead Norge på Jærbanen.

Selv om SJ Norge har hatt en positiv signifikant økning fra 2023 til 2024, viser resultatet samlet sett for hele landet en signifikant nedgang. Figur 12 viser resultatene for kundetilfredshet ved avvik for den enkelte togoperatør (KTI avvik tog) og Bane NORs ansvarsområder på stasjonene (KTI avvik BN).



Figur 12 KTI avvik togoperatør og KTI avvik Bane NOR

Driftsstabilitet påvirkes av mange faktorer

Resultatene for driftsstabilitet påvirkes av flere faktorer, inkludert infrastruktur, trafikkstyring og arbeider i sporene. I tillegg spiller faktorer hos togselskapene, som feil på kjøretøy eller lange stasjonsopphold, samt ytre påvirkninger som værforhold eller personer i sporet, en rolle. En annen viktig faktor som har påvirket punktligheten de siste årene, er den gledelige økningen i antall passasjerer. Bane NOR har observert større utfordringer med stasjonsopphold, spesielt i rushtiden, som følge av denne veksten. Videre kan den omfattende satsningen på vedlikehold og fornyelse påvirke trafikken negativt i periodene arbeidene utføres, gjennom saktekjøringer og bruddhelger, før situasjonen bedres på lengre sikt.

Flere forhold vil bidra til bedre driftsstabilitet på lang sikt, som økt satsing på drift, vedlikehold og fornying, implementering av ERTMS på flere strekninger, nye lokaltog i Oslo-området, samt en ny grunnrutemodell i forbindelse med ferdigstillelse av større investeringsprosjekter. Ferdigstillelse av ny infrastruktur i effektpakkene øker kapasiteten, punktligheten og regulariteten. Vi har registrert forbedret punktlighet for L2 (Stabekk - Ski) og linjene som nå kjører gjennom Follobanen etter ferdigstillelse av Blixtunnelen. Tilsvarende effekt er observert for linjen Bergen-Arna etter åpningen av det nye dobbeltsporet våren 2024. Imidlertid påvirker store prosjekter også punktligheten negativt i anleggsperiodene, som vi har sett på strekningen Asker-Drammen. Vi forventer at ny infrastruktur på Vestfoldbanen og Dovrebanen vil bidra til bedre driftsstabilitet når de tas i bruk de neste årene.

Videre blir det viktig å jobbe videre med avvikshåndtering for den totale kundeopplevelsen fremover. I trafikkavtalene for Østlandet, der kundene er minst fornøyde, er det lagt inn bonus for avvikshåndtering. Foreløpige måltall er relativt lave i forhold til måltall for kundetilfredshet generelt, men vi vet at de reisende aldri vil oppfatte en avvikssituasjon like bra som ordinært togtilbud. Det er også viktig at togoperatørene opplever at målene er oppnåelige.

Analyser og beslutningsgrunnlag med høy kvalitet og relevans

Beslutningsgrunnlag og analyser fra Jernbanedirektoratet til Samferdselsdepartementet skal holde høy kvalitet, leveres til rett tid og være relevant for prosessen de skal inngå i ved å bygge opp under politiske mål som er satt. *Gjennomføringsplan for realisering av NTP 2025-2036*, som ble oversendt Samferdselsdepartementet i 2024, er et godt eksempel på nettopp dette.

Jernbanedirektoratet skal fortsette arbeidet med å utvikle solide og etterprøvbare metoder for samfunnsøkonomiske analyser og bidra til gode beslutningsgrunnlag i sektoren.

Gjennom det helhetlige risikostyringssystemet, og direktoratets interne virksomhetsplanprosess, identifiseres tiltak som sikrer innhenting av kunnskap som vil bidra til enda bedre beslutningsgrunnlag. I 2024 leverte direktoratet flere analyser og utredninger som styrker beslutningsgrunnlaget knyttet til flere aktuelle problemstillinger. I tillegg til tiltaksplaner for bedre driftsstabilitet og bedre kundeopplevelse ved avvik har vi levert nyttig innsikt i *Jernbanedirektoratets rolle i krisehåndtering og beredskap*, samt styring av materiell, og vi har jobbet med integrering av flytoget i det ordinære regiontogtilbudet.

Jernbanedirektoratet jobber også med å sikre et godt kunnskapsgrunnlag på sentrale områder til neste rullering av NTP. Transportsektoren vil utfordres på en rekke områder i årene fremover og utfordringsbildet tilsier at jernbanen som bærekraftig og kapasitetssterk kollektivtransport i de største byområdene vil være en viktig del av løsningen. Samferdselsdepartementet har bestilt tre utredninger som skal ta utgangspunkt i utfordringsbildet for transportsektoren, spesielt knyttet til miljømål, energiknapphet og behovet for effektiv, klimavennlig transport.:

- *Fjerntogstrategi, inkludert InterCity og Ringeriksbanen*: Det overordnede formålet med studien er å vurdere hvilken rolle toget, relativt til andre transportformer på de relevante strekningene, bør spille for å dekke transportbehovene i et 2050-perspektiv i lys av utfordringsbildet beskrevet i Nasjonal transportplan 2025–2036, herunder hvilken virkemiddelbruk som bør benyttes for å tilrettelegge for en slik tilbudsutvikling.
- *Kollektivstudie Østlandet* skal vurdere og konkretisere tilbudsutviklingen for jernbanen innenfor de aktuelle markedene for toget som en del av kollektivsystemet på Østlandet frem mot 2050
- *Godsstrategi:* På bakgrunn av utfordringsbildet beskrevet i Nasjonal transportplan 2025–2036, skal utredningen gi et beslutningsgrunnlag for hva som skal være jernbanenes rolle i godstransport i et 2050-perspektiv, hvilken tilrettelegging det eventuelt vil være behov for, og på hvilke strekninger. Arbeidet må sees i sammenheng med fjerntogstudien for vurderinger av utnyttelse av begrenset kapasitet på jernbanenettet, og oppdrag om utredning av klimagassutslipp godstransport gitt til transportvirksomhetene fra SD, NFD og KLD, herunder forventet utvikling i de andre transportformene.

Analyse av utfordringer og mulige tiltak i godsmarkedet på jernbane

Godsmarkedet på bane står overfor betydelige utfordringer, inkludert høye etableringsbarrierer, økende konkurranse fra veitransport og uforutsigbare rammebetingelser. Den positive utviklingen fra 2019 til 2022 har snudd, med nedgang grunnet redusert transportbehov og mange infrastrukturhendelser som ekstremværet «Hans», kollapsen av Randklev bru, stengning av banestrekninger og lav driftsstabilitet. Godsoperatørene opplever økonomisk press på grunn av høye kostnader og lave marginer.

Basert på eksisterende kunnskapsgrunnlag og den krevende situasjonen for markedsaktørene innen kontainertransport, har Jernbanedirektoratet vurdert både tidligere utarbeidede og nye relevante tiltak[14] som kan bidra til et mer velfungerende godsmarked. Anbefalingen er gruppert innenfor tre kategorier;

- tiltak for å korrigere for eksterne virkninger
- tiltak som legger til rette for hensiktsmessig bruk av infrastrukturen
- tiltak som reduserer ineffektivitet og driftsforstyrrelser

Leveransene nevnt over er et utvalg av mange oppdrag som er svart ut av direktoratet i 2024. En fullstendig oversikt av pågående og avsluttede oppdrag per 31. desember 2024 er presentert i vedlegg 2.

Folk kan reise sømløst med tog og annen kollektivtransport

Regjeringen prioriterer tilrettelegging for flere sømløse reiser og effektiv dataforvaltning ved å øke ressursbruken på digitale tjenester, og ved å styrke det statlige engasjementet og styringen. Sømløse reiseopplevelser realiseres gjennom en kombinasjon av operatørenes og Enturs arbeid, Bane NORs utvikling av gode knutepunkter, samt direktoratets samarbeid og avtaler med regionale myndigheter og kollektivselskaper.

Bedre rammebetingelser for utvikling av digitale løsninger

Gjennom utredningsoppdrag bidrar Jernbanedirektoratet med forslag til bedre rammebetingelser for utvikling av digitale løsninger for sømløs mobilitet slik at det skal bli enklere for kunden å planlegge, kjøpe, betale og gjennomføre kollektivreiser.

Gode digitale løsninger for sømløs mobilitet forutsetter et tett og godt samarbeid med hele kollektivsektoren. Jernbanedirektoratet har i denne sammenhengen levert og bidratt i viktige utredninger i 2024, som på sikt skal gi digitale kundekanaler som ikke bare omfatter tradisjonell kollektivtransport, men alle former for alternativer transportformer til bil. Dette vil også være en relativt billig måte å få flere kollektivreisende på, og vi oppnår samtidig å utnytte den eksisterende infrastrukturen og kjøretøymateriellet enda bedre. Det er også potensielt store gevinster ved samarbeid, gjennom å unngå utvikling og drift av parallelle tjenester, og heller bruke ressursene til bedre tjenester i én felles digital infrastruktur.

Utvidelsen av avtalen med Entur og ID-basert billettering

Jernbanedirektoratets avtale med Entur ble i 2024 utvidet til at Enturs salgsplattform skal kunne omfatte alle kollektivbilletter i Norge. Fra november 2024 kan Entur også selge enkeltbilletter for alle fylkene i Norge (i tillegg til jernbanebilletter) i sine kanaler. Der det ikke foreligger takstsamarbeidsavtaler, har Entur inngått egne avtaler med fylkene. Arbeidet med teknisk tilrettelegging for alle typer kollektivbilletter vil pågå til og med 2026. Fra og med 2025 inkluderer avtalen også at Entur skal utvikle støtte for nye mobilitetsformer (elsparkesykler o.l.) på den nasjonale salgsplattformen. Dette har vært etterspurt fra flere hold, og arbeidet ble påbegynt i 2024.

[14] Oppdrag 14 i supplerende tildelingsbrev nr.5

Innføring av ID-basert (kontobasert) billettering er videreført i 2024, og stadig flere aktører tar plattformen i bruk. I fjerde kvartal 2024 var 68 prosent av alle billetter solgt på Enturs plattform ID-baserte. Dette innebærer at reiserettigheten lagres på standardisert form sentralt for alle aktører, og hentes frem ved avlesing av en maskinlesbar elektronisk ID som kunden har med seg. Det er i 2024 utført pilottest for å bygge kompetanse på bruk av kontaktløse betalingskort som nasjonalt samvirkende ID. Det gjenstår imidlertid en del arbeid og avtaler mellom partene for å sikre at dette kan fungere sømløst.

Utvidelse av håndbøker som støtter nye krav

Jernbanedirektoratets håndbokserie skal utvides til å omfatte nye krav som følger av forskrift om multimodale reiseinformasjonstjenester, herunder ny versjon av forordningen disse er basert på (EU 2024/490). Det ble i 2024 igangsatt arbeid for håndbok for delingsmobilitet (elsparkesykler, bysykler, bybiler mm), i tillegg til at det ble påbegynt et samarbeid med Statens vegvesen om parkeringstjenester.

Etter hvert som nye håndbøker for flere transportformer kommer på plass, vil det også utvikles støtte for relevante data i Enturs tjenester. På denne måten legges det til rette for at de reisende på sikt skal kunne kjøpe hele reisen i en og samme operasjon, og på den måten gjøre det enklere å velge bærekraftig transport fremfor privatbilen.

Rute-takst- og billettsamarbeid og sosiale rabatter

Rute-, takst- og billettsamarbeidsavtalene er viktige for å oppnå sømløshet i kollektivtrafikken. Arbeidet med tiltakene i planen for videreutvikling av rute-, takst- og billettsamarbeidene fra 2023, hvor vi ser virkemiddelbruk og avtaleoppfølging bedre i sammenheng, ble satt i gang i 2024.

Finansieringen av takstsamarbeidene er et stadig tilbakevendende tema i dialogen med fylkene. Med et tettere eierskap til rute-, takst- og billettsamarbeidsavtalene knyttet til andre av Jernbanedirektoratets aktiviteter i fylkene, er vi nå bedre rustet til å se finansieringsdiskusjonen i naturlig sammenheng med byvekstavtaler og andre statlige finansieringskilder.

I 2024 ble stat og fylke enige om en revidert avtalepris for det helintegrerte takst- og billettsamarbeidet i en utvidet Trondheimssone i Trøndelag, som finansieres gjennom Miljøpakken. Dette samarbeidet har gitt en fortsatt god vekst i togtrafikken innenfor takstsamarbeidsområdet, fra 1,065 millioner reiser i 2023 til 1,355 millioner i 2024.

Fra 2024 gjelder også en ny modell for det økonomiske oppgjøret mellom Ruter og Vygruppen. Vygruppen vil få en fast pris per passasjerkilometer for togreiser med gyldig Ruter-billett. Det skjer ingen inntektsdeling som tidligere. Den lokale takstmyndigheten er rendyrket gjennom at Ruter bestemmer prisene, har kontroll over prisvirkemidlene og bærer inntektsrisikoen, mens Vygruppen blir betalt for transportarbeidet

Jernbanedirektoratet har i 2024, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, foretatt en gjennomgang av de statlige rabattordningene for offentlig finansiert kollektivtransport i Norge. Fylkeskommunene, deres administrasjonsselskaper, togoperatørene og Entur har bidratt med viktige perspektiver som innspill til rapporten som ble levert i oktober 2024. Gjennomgangen munnet ut i forslag til flere tiltak som anbefales innført samlet og samtidig.

Oppfølging av byvekstavtaler

Jernbanen er en viktig del av det totale transporttilbudet i byene, og arbeidet med å se transportmulighetene i sammenheng er vesentlig for å sikre sømløse reiser og nå nullvekstmålet.

Jernbanedirektoratet er en av tre statlige parter i arbeidet med byvekstavtalene, og vår rolle er å ta et særlig ansvar for å ivareta jernbanen i forhandlinger og oppfølging av avtalene.

I 2024 ble det inngått nye byvekstavtaler i Kristiansandsområdet og Nedre Glomma. Jernbanedirektoratet deltok på alle nivåer i forhandlingene, og hadde spesielt fokus på mulighetene for at jernbanen kan bidra til

å nå nullvekstmålet, og til at flere finner det attraktivt å reise kollektivt gjennom takstsamarbeid, datadeling og gode knutepunkter. I styringsgruppemøtene presenterer Jernbanedirektoratet informasjon om togtilbudet knyttet til bl.a. punktlighet, reisetall, status på utredninger og prosjekter som gir anledning til diskusjon og innspill fra aktørene i samarbeidet.

I byvekstavtalen for Trondheimsområdet har Jernbanedirektoratet utarbeidet utredning om lokaltog i ihht. forpliktelse i byvekstavtalen, og inngått avtale med Bane NOR om arealavklaring på Ranheim.

I byvekstavtalen for Nord-Jæren har Jernbanedirektoratet bidratt til at vi fortsetter arbeidet med arealavklaring på Stavanger og Skeiane stasjon. Dette betyr at arbeidet starter i 2025, og Bane NOR skal sammen med Stavanger kommune lage en reguleringsplan. Dette betyr at arbeidet med det største tiltaket i Byvekstavtale Nord Jæren, Bussveien, vil fortsette.

Tabell 8 Status for byvekstavtalene

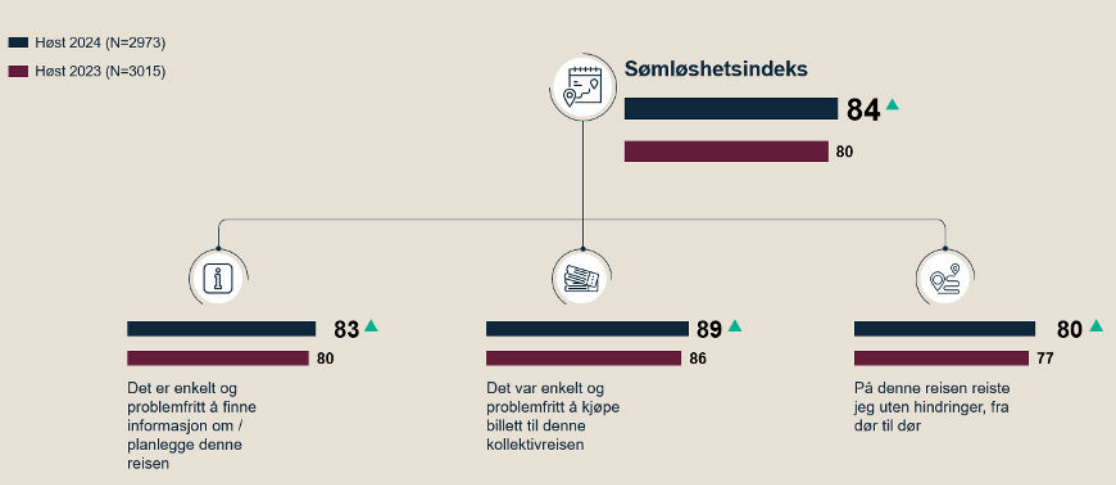
Byvekstområde		Innhold i avtalene
Osloområdet	Avtalen ble signert 27. november 2020 og gjelder for det geografiske området Oslo kommune og Akershus fylke. I tillegg til staten, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune er Nordre Follo, Bærum og Lillestrøm kommuner part i avtalen.	Fornebubanen, gang- og sykkeltiltak, nytt signalsystem for T-banen og oppgradering av togstasjoner. Knutepunktutvikling ved prioriterte knutepunkt. Rute-, takst og billettsamarbeid
Byvekstavtale i Trondheimsområdet	Ny avtale ble signert den 6. september 2023 og gjelder for kommunene Trondheim, Melhus, Malvik, Stjørdal, Skaun og Orkland.	Utvikling av kollektivtrafikksystemet (Metrobuss) og sykkelnettverket, inkludert midler til nye veiforbindelser. Stasjons- og knutepunktutvikling. Utrede mulighetene for å etablere et lokaltogtilbud i Trondheim. Utredningen skal gjennomføres i løpet av 2024.
Byvekstavtale i Bergensområdet	Avtalen ble signert 4. desember 2019, og gjelder for kommunene Bergen, Askøy, Alver, Øygarden og Bjørnafjorden.	Avtalen inneholder fire satsingsområder: gange og sykkel, kollektivtransport, innfartsparkering og miljøvennlig teknologi og innovasjon. Kollektivsatsingen er strukturert omkring videre utvikling av bybanekonseptet og utbyggingen av dobbeltspor mellom Bergen og Arna Rute-, takst- og billettsamarbeid for Bergensområdet
Byvekstavtalen Nord Jæren	Avtalen ble signert 6. desember 2019 og gjelder for de fire kommunene lengst nord på Jæren: Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg.	Sykkelstamveien og Bussveien. Oppgradering og universell utforming av Sandnes stasjon og planlegging og byfornyelse for stasjonsområdene Paradis og Skeiane. Rute-, takst og billettsamarbeid for Jærområdet.
Nedre Glomma	Avtalen ble signert 9. oktober 2024 og gjelder for Østfoldbanen med Fredrikstad og Sarpsborg stasjoner	Prosjektene for å nå nullvekstmålet og nullvisjonen er i hovedsak innrettet for å bedre kollektivtransportenes fremkommelighet for buss/ferge og bedre forholdene for gående og syklende. Utvikling av mobilitet, inkludert takstsamarbeid er også tema.
Kristiansand	Avtalen ble signert 8. oktober 2024. Byvekstområdet er definert til kommunene Kristiansand, Lillesand, Vennesla, Birkenes og Iveland.	Byvekstavtalen vil bli en utvidelse av dagens trafikkpakke 3, en pakke med samferdselsprosjekter som skal gi satsing på gange-, sykkel og kollektiv. Utvikling av mobilitet er også tema.

Vurdering av måloppnåelsen

Sømløsheten vurderes fremdeles som god

Sømløshet har vært målt siden tredje tertial 2019[15], og fokuserer på opplevelsen knyttet til digital reiseplanlegging, billett- og betalingsløsninger og den kollektive reisen (dør til dør).

Kundetilfredshetsindeksen for sømløshet måler hvor fornøyde kundene er med å reise med tog og lokal kollektivtransport. Resultatene for høsten 2024 var på 84 poeng, en signifikant økning fra høsten 2023 da indeksen var på 80. En indeks over 75 regnes som god, uansett bransje.



Figur 13 Kundetilfredshetsindeksen for sømløshet

Flere stasjoner er universell utformet

Ved utgangen av 2024 var antall tilgjengelige stasjoner 90, mens 53 stasjoner har status som universelt utformet. Åtte stasjoner har fått endret status i 2024: syv flere stasjoner har fått status som universelt utformet, mens én stasjon har fått status som tilgjengelig.

Det er 14 stasjoner som tilbyr assistansetjeneste. Tallet er uendret fra 2023. Jernbanedirektoratet har fått i oppdrag, sammen med Statens vegvesen og andre relevante virksomheter, å *Videreutvikle eksisterende assistansetjeneste,* men har i 2024 i begrenset grad bidratt i dette arbeidet. Målet fremover er å bidra sterkere til å videreutvikle tilbudet om assistansetjeneste mellom tog, buss og øvrige kollektivtransportmidler som allerede eksisterer på stasjoner og terminaler.

I 2024 var andel av- og påstigninger fra universelt utformet stasjoner 17,6 prosent. Dette tallet er noe lavere enn i 2023, som følge av at Bane NOR har endret beregningsgrunnlaget: tidligere har Bane NOR lagt til grunn reisetall (grunnlagsdata) fra 2019, men med oppdaterte og kvalitetssikrede 2023-tall, er det besluttet å legge disse til grunn. Siden Oslo S ikke er universelt utformet, og har hatt en sterkere vekst de siste årene enn universelt utformede stasjoner, påvirker det andelen i negativ retning.

Jernbanedirektoratet arbeider med universell utforming gjennom brukermedvirkningsforum og *Toggruppa*, som inkluderer brukerorganisasjoner, Bane NOR, Norske tog og togoperatører. I 2024 ble *Toggruppa*

[15] På grunn av skifte av leverandør ble ikke sømløshetsundersøkelse gjennomført våren 2024.

utvidet med flere brukerorganisasjoner for å gjenspeile samfunnet bedre. Aktiviteter, prosjekter og status på ulike tiltak gjør direktoratet nærmere rede for i egen rapport om universell utforming.

Det er gjennomført flere prosjekter, og etablert fagnettverk for å øke kunnskap og bevissthet rundt universell utforming.

- Prosjektet *Økt tilgjengelighet i nye fjerntog* identifiserte tiltak for bedre tilgjengelighet. Brukerorganisasjonene er tilfreds med at det er gjennomført betydelige forbedringer, men har uttrykt misnøye med manglende trinnfri adkomst i de første 17 togene.
- Prosjektet *Bærbare ramper* ble i 2024 ferdigstilt, og resulterte i at Bane NOR har bestilt bærbare ramper med oppbevaringsboks til 34 ulike stasjoner i landet. Montering var påbegynt i slutten av 2024, og installeringen gjøres fortløpende.
- I prosjektet *Stasjoner A-Å* har togoperatørene, sammen med Bane NOR, jobbet for å synliggjøre hva slags tilgjengelighet det er på de ulike stasjonene. Formålet med prosjektet er å bidra til bedre informasjon for alle reisende, spesielt for personer med funksjonsnedsettelse. Informasjonen er tilgjengelig på Bane NOR sine hjemmesider under den enkelte stasjon og i appen *NÅ*.

Jernbanesektoren er innovativ, deler data og utnytter ny teknologi

Jernbanedirektoratet skal bidra til at jernbanesektoren er innovativ, deler data og utnytter ny teknologi. Direktoratet skal blant annet følge opp Samferdselsdepartementets *Strategi for tilgjengeliggjøring av offentlige data* og delta i det tverrsektorielle datasamarbeidet som ledes av Entur AS.

Direktoratet skal samarbeide tett med forskningsmiljøene og industrien for å bidra til at det utvikles, prøves ut og tas i bruk nye løsninger for fremtidens transportbehov, særlig innenfor EUs rammeprogram for forskning og innovasjon *Horisont Europa* og gjennom aktiv deltagelse i partnerskapet Europe's Rail.

Direktoratet skal ha god oversikt over relevant teknologisk utvikling, og foreslå hvordan mulighetene som ligger i ny teknologi for jernbanen kan utnyttes. Samtidig har virkemiddelselskapene et selvstendig ansvar for å utnytte og ta i bruk ny teknologi. 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.

I 2024 ble det gjennomført et sett med aktiviteter og tiltak for å forbedre innovasjonstakten og bruk av ny teknologi, samt legge til rette for bedre og mer datadeling i sektoren. Videre har direktoratet gjennom året arbeidet med å etablere en egen avdeling for digitalisering, innovasjon og teknologi, som formelt trer i kraft fra 1. april 2025. Med den nye avdelingen skal Jernbanedirektoratet innta en pådriverrolle for digitalisering i jernbanesektoren og effektivisere egen drift.

Møteplasser og arenautvikling

Det er viktig at arbeid med innovasjon, teknologi og data skjer på tvers av aktører i sektoren. Fra 2023 ble det etablert to nye møteplasser og arenaer: Rådgivende innovasjonsstyre og Nettverk for tilstandsbasert og prediktivt vedlikehold.

Rådgivende innovasjonsstyre

Rådgivende innovasjonsstyre (Advisory Board) består av teknologi-/innovasjonsledere hos norske jernbaneaktører, og arbeider med strategisk styring av innovasjon og teknologiutvikling på jernbanen i Norge.

Det er i 2024 gjennomført fire styremøter, samt et fellesmøte med Samferdselsdepartementet. Mandatet til rådgivende styre er å utfordre, initiere og samkjøre felles innsats for teknologi og innovasjon på jernbanen, fremskynde pilotering og implementering av nye løsninger, vurdere finansieringsmuligheter for innovasjonsprosjekter, samt øke nytteverdien av Europe's Rail Joint Undertaking i Norge. I 2024 har fokus vært utvikling av en strategi for teknologi og innovasjon i jernbanen hvor Rådgivende innovasjonsstyre er styringsgruppe. Strategien skal ferdigstilles medio 2025.

Medlemmene blir oppnevnt av aktørene i jernbanesektoren selv, og oppnevningsperioden er for to år. Styret møtes tre ganger i året og ledes av Jernbanedirektoratet. Følgende aktører deltar i styret: Bane NOR, Baneservice, Norske tog, Entur, Mantena, Vygruppen, CargoNet, Go-Ahead Norge, Flytoget og Jernbanedirektoratet.

Nettverk for tilstandsbasert og prediktivt vedlikehold

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

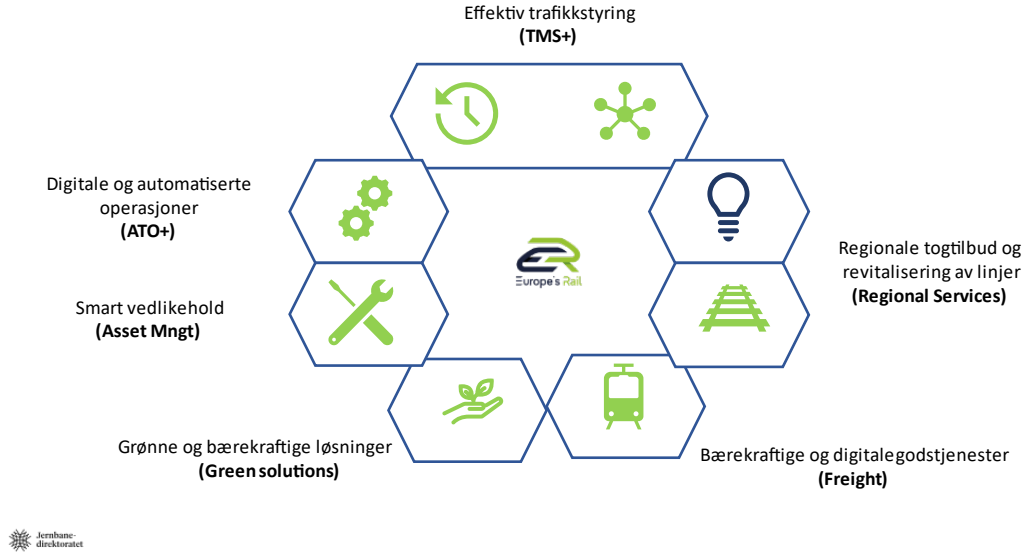
Jernbanedirektoratet leder nettverket som gjennom 2024 har vokst til om lag 120 personer fra ulike deler av jernbanesektoren. Det har vært gjennomført seks samlinger/møter i 2024 med følgende tematikk:

- Teknologitrender rapport
- Internasjonale aktiviteter, Europe's Rail prosjektfase 2
- Inspeksjon av infrastruktur med droner
- Næringsliv: presentasjoner fra norske selskaper som jobber med vedlikehold på jernbane
- Kunstig intelligens i vedlikehold, prosjekter fra Bane NOR og Norske tog
    - Besøk til NTNU og NORCE og muligheter for å samarbeide med akademia og forskning miljø

Norsk medlemskap i Europe's Rail – oppstart av innovasjonsprosjekter

Jernbanedirektoratet var med å etablere og leder Norges innovasjonsarbeid i Europe's Rail – et unikt samarbeid mellom operatører, leverandører og forskningsaktører i Europa. Deltagelsen i Europe's Rail gir en anledning til å forske på smarte løsninger for de utfordringene vi har i Norge. Programmet går over ti år, og norsk jernbanesektor og forskningsmiljøer har per i dag samarbeid med 450 europeiske partnere som deltar i innovasjonsprosjekter. Innovasjonsprosjektene har en samlet verdi på 552 millioner euro.

Europe's Rail skal utvikle et teknologitungt innovasjonsprogram og er konsentrert rundt seks innsatsområder som i sum skal bidra til en tryggere, mer effektiv og mer miljøvennlig jernbane. Direktoratet er med i alle seks innovasjonsprosjekter, som er kommet godt i gang med utviklingsaktivitetene, og de første leveransene. Gjennom aktiv ledelse i programmet/prosjektene jobbes det med risikoreduserende tiltak for å sikre kvalitet og framdrift.



Figur 14 Innovasjonsprosjekter i Europe's Rail

Tverrsektorielt datasamarbeid

For å identifisere de mest effektive tiltakene for å nå klimamålene og utvikle et bærekraftig transportnettverk, er det behov for tilgjengelige data som brukes på tvers av sektoren. Jernbanedirektoratet, sammen med Bane NOR, Statens vegvesen, Nye Veier, Avinor og Kystverket deltar i det tverrsektorielle datasamarbeidet som ble etablert av Samferdselsdepartementet i 2022[16]. Det jobbes også tett med Digitaliseringsdirektoratet for å videreutvikle nasjonale fellesløsninger, slik at det blir enklere å oppdage, dele, få tilgang til og motta data.

Ferdigstillelse av reiseaktivitetsmodellen (FRAM)

I forbindelse med konkurranseutsettingen av togtilbudet ble det utviklet en konkurransenøytral metode for inntektsfordeling mellom togselskapene og administrasjonsselskapene i områder med takstsamarbeid. Jernbanedirektoratet hadde ansvaret for utviklingen, mens Entur gjennomfører inntektsfordelingen. I 2023 ferdigstilte Jernbanedirektoratet modellkomplekset FRAM som fordeler inntekter mellom Ruter og Vygruppen i henhold til avtaleforpliktelser i trafikkpakkene for Østlandet.

Modellen ble satt i drift fra ruteomleggingen i desember 2023 og består av tre hovedelementer: en statistisk modell (passasjertallsmodell), en økonomimodell og en inntektsfordelingsmodell. Jernbanedirektoratet leverer data til Entur, inkludert passasjertall, snikandel på togene og andel som reiser med Ruter-billett.

I 2024 utvidet Jernbanedirektoratet passasjertallsmodellen til å gjelde både Trønderbanen i Trafikkpakke 2 Nord (som opereres av SJ Norge), og Bergen-Arna og Vossebanen i Trafikkpakke 3 Vest (som opereres av VY tog). Modellen er også utviklet for Jærbanen, men det ventes på signering fra Go Ahead Norge for å ta i bruk modellen.

[16] Ledes og koordineres av Entur.

I 2024 laget Jernbanedirektoratet en innsiktsportal. Innsiktsportalen inneholder hovedsakelig data generert av FRAM, som tilbyr svært detaljerte data. Dette inkluderer informasjon om antall av- og påstigninger på hver stasjon, hver avgang og hvert togsett som dekkes av modellkomplekset FRAM. På sikt er visjonen for innsiktsportalen å dele og visualisere mer enn bare passasjertall, og vi vurderer nå muligheten for å inkludere rapporter om punktlighetsindikatorer som utvikles i løpet av våren 2025. Formålet med portalen er å tilgjengeliggjøre data og innsikt på en brukervennlig og oversiktlig måte, og gjøre det enklere for ansatte i Jernbanedirektoratet å ta i bruk data i sitt arbeide. I tillegg blir det enklere å følge med på markedsutviklingen og tilegne seg mer innsikt om togtilbudet generelt.

Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

I Klimaloven er det vedtatt at Norge skal redusere sine klimagassutslipp med minst 55 prosent innen 2030, og omstilles til et lavutslippssamfunn innen 2050. Transportsektoren står i dag for rundt en tredjedel av norske utslipp, og for å kutte disse er jernbanen en nøkkelaktør. Som et lavutslippstransportmiddel med betydelig lavere energiforbruk enn alternative transportformer, bidrar jernbanen direkte til kutt i klimagassutslipp og økt energieffektivitet. Jernbanetransport bidrar også sterkt til målet om nullvekst og redusert belastning på luftkvaliteten i de store byene der det er et jernbanetilbud.

Jernbanedirektoratet arbeider systematisk for å styrke jernbanens rolle i oppfyllelsen av Norges klima- og miljømål gjennom å forbedre tilbudet for både person- og godstransport, samtidig som klima- og naturhensyn integreres i tidligfaseplanlegging, utbygging og drift. Direktoratet fremmer kunnskapsutvikling om klimasårbarhet og miljøpåvirkning og samarbeider i faglige og tverrsektorielle fora for å sikre utvikling av metoder og beslutningsgrunnlag som støtter og bidrar til å nå nasjonale klima- og miljømål.

Energieffektivitet i transportsektoren - Jernbanens rolle

Transportsektoren er i endring og utviklingen drives primært mot mer energieffektive transportmidler som kan gi lavere driftskostnader for lav- og nullutslippsteknologier sammenlignet med konvensjonelle teknologier. Denne utviklingen gjør at det kan stilles spørsmål ved om jernbanen vil opprettholde sitt fortrinn som et klima- og miljøvennlig transportmiddel i fremtiden. Jernbanedirektoratet har i 2024 ferdigstilt utredningen, *Energieffektivitet i transportsektoren - Jernbanens rolle* som belyser betydningen jernbanen kan ha i fremtidens transportsystem.

Resultatene viser at jernbanen er det mest energieffektive transportmiddelet for gods. Både dieseldrevne og elektriske godstog er mer energieffektive enn elektriske lastebiler. For persontransporten er elektrisk persontog sammen med lettbane det mest energieffektive transportmiddelet. Dette gjelder både i dag og i 2050, og betyr at overføring av transport til jernbane vil kunne redusere transportsektorens totale kraft- og energibehov. Totalt sett viser rapporten at energibruken til transportsektoren trolig vil reduseres mot 2050, med overgang til lavutslippsløsninger. Samtidig vil behovet for elektrisitet øke. Dette får konsekvenser for transportsektoren. Særlig er det relevant at dette vil påvirke tidsvinduet for gjenstående investeringer for å nå klimamålene.

Økt kraftetterspørsel vil medføre økte kraftpriser, som vil ha flere konsekvenser. Viktigst er at det kan føre til at utslippsreduserende tiltak skrinlegges eller skyves ut tid, i tillegg kan det medføre større behov for kraftutbygging som vil få konsekvenser for natur og miljø gjennom nedbygging av arealer. Det kan dermed bli vanskeligere å oppnå ønskede utslippsreduksjoner og samtidig nå mål knyttet til naturmangfold.

Rapporten peker på at det vil være effektivt å gjennomføre prosjekter som bl.a. øker kapasiteten på bane som vil muliggjøre flytting av transport. Også elektrifisering av gjenværende dieseldrevne banestrekninger vil bidra. Mer transportarbeid utført på bane vil bidra til at knappe kraftressurser kan disponeres på mest

mulig effektiv måte. Som del av energiprosjektet ble det utviklet en dynamisk regnearkbasert modell kalt «MOTUS». Modellen er et verktøy for å beregne effekten av fremtidig energieffektivitet i transportsektoren og energibehov, både for gods- og persontransport, under ulike scenarioer.

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

I NTP 2022-2033 benyttes «Netto antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi» som en indikator for transportsektorens påvirkning på naturmangfold. Denne indikatoren anvendes i prosjekter med en kostnad over én milliard kroner og viser omfanget av inngrep i viktige naturområder.

Bane NOR har ingen igangsatte utbyggingsprosjekter som medfører inngrep i verdifulle naturområder i 2024.

Klimaeffekt fra endret trafikk i transportsektoren, inkl. endring i klimagassutslipp

Klimagassutslipp fra jernbanen kommer hovedsakelig fra togfremføring ved bruk av dieseldrevne tog på ikke-elektrifiserte strekninger, fra utbygging, drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen, og fra arealbruksendring. Tabell 9 viser både direkte klimagassutslipp som følge av fossilt drivstofforbruk og indirekte fra strømforbruk i 2024, fordelt på utbyggingsprosjekter, drift- og vedlikeholdsarbeider, og jernbanetrafikk.

Utslipp fra utbygging representerer innregistrert drivstoff- og el-forbruk i perioden for prosjekter under utførelse. Utslippene fra drift og vedlikehold er direkte utslipp fra egen produksjon (tidligere Spordrift) samt utslipp i kontraherte arbeider. Utslipp som skjer i kontraktene beregnes årlig.

Tabell 9 Endring i direkte klimagassutslipp (fra drivstoff) fra jernbanesektoren 2020-2024.

Direkte co2-ekv i tonn	2020	2021	2022	2023	2024
Utbygging	22 800	15 700	24 900	19 300	19 443
Drift og vedlikehold	20 700	19 400	17 452	18 109	18 116[17]
Jernbanetrafikk[18]	48 000	49 000	58 000	58 000	Ikke tilgjengelig[19]

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

Utslippstall fra SSB for jernbanetrafikk for 2024 foreligger ikke før i november 2025. Det aller meste av transporten på jernbanen gjennomføres på elektrifiserte strekninger, og jernbanen har samlet sett en liten andel av utslippene sammenliknet med de resterende utslippene fra transportsektoren. I 2023 stod jernbanen for rundt 0,4 prosent av utslippene fra transport i Norge. For eksempel er utslippene fra lastebiler nesten åtte ganger høyere enn utslippene fra godstogene for kombisegmentet, for samme mengde gods. Godset på jernbane stod i 2023 for om lag 27 000 tonn CO2, dersom dette godset hadde

[17] Utslipp fra kontrakter er basert på tall for 2023. Endelige tall for 2024 er ikke tilgjengelige før slutten av februar-mars.
[18] Tall hentet fra SSB.
[19] Som rapportert av SSB. Tall for 2024 ikke tilgjengelig før i november 2025.

blitt fraktet med lastebil istedenfor ville utslippene vært nærmere 213 000 tonn CO2.[20] Jernbanens største bidrag til å nå dagens klimamål kommer fra overføring av gods- og persontrafikk til bane, som gir utslippsreduksjoner.

Klimaeffekten fra endret trafikk i transportsektoren som følge av overføring av transport til jernbane, er vurdert av Bane NOR å innebære en reduksjon på 5 339 tonn CO2 i 2024, som følge av effekten av ferdigstilling av E06 og E09.

Utslipp fra jernbaneinfrastruktur

Bygging av ny jernbane påvirker klima og miljø, primært gjennom engangsutslipp fra byggefasen knyttet til material- og energiforbruk, grunnarbeider og masseforflytninger. Ifølge rapportering som direktoratet mottar fra infrastruktureier Bane NOR, utgjorde direkte utslipp av klimagasser fra utbyggingsprosjekter, og drift- og vedlikeholdsarbeider omtrent 37 500 tonn CO2-ekvivalenter i 2024. Litt over halvparten, om lag 19 443 tonn CO2-ekvivalenter, var fra anleggsvirksomhet. Resterende utslipp kan knyttes til drift- og vedlikeholdsaktiviteter, herunder fornyelse.

Utslipp fra arealbruksendringer

Utslipp fra arealbruksendringer som følge av utbyggingsprosjekter ble for første gang rapportert til direktoratet i 2023. Det var ingen driftssatte utbyggingsprosjekter som ga arealbruksendringer i 2024, og det er derfor ingen utslipp å rapportere.

Naturmangfold - jernbanesektorens arbeid med å redusere påvirkning på naturmiljø.

Påvirkning på naturmiljø inngår i Bane NORs vesentlige bærekraftstema «biomangfold og økosystemer» (ESRS E4), og er beskrevet i deres årsrapport for 2024[21]. Overordnet handler dette om:

- Kvalifikasjonskrav til leverandørene om å ha et system for miljøledelse, eksempelvis ISO 14001.
- Lovpålagte krav til leverandører om å minimere spredning av fremmede arter.
- GIS-analyser av verdifull natur langs jernbanen, samt oversikter over arter og sårbarhet i de ulike områdene.
- Risikoanalyser av løpende drifts- og vedlikeholdsaktiviteter, med vurdering av hvordan disse kan påvirke verdifull natur langs sporet.
- Det ble gjennomført kartlegginger og vurdert tiltak i før-, under- og ettersituasjoner for å etablere referanser for naturens opprinnelige tilstand og identifisere behov for tiltak.
- Tiltakshierarkiet "Unngå, Begrense, Istandsette og Kompensere" ble benyttet i prosjektutvikling fra planleggingsfasen, med formål om å redusere negativ påvirkning på naturverdier.
- I prosjektet Venjar–Langset ble det etablert midlertidige dammer for salamander, inntil hagen og en ny dam kunne rekonstrueres. Salamanderen er en lokalt viktig art.

Tiltak for å fremme biomangfold:

- Fiskevandring og vegetasjonsdekke: Ved utbedring av stikkrenner ved Dunderland stasjon ble det tatt hensyn til fiskevandring opp bekken og vegetasjonsdekket i kantsonen, som er viktig for å ivareta naturverdiene og sikre mot erosjon.

[20] Basert på forutsetninger fra Miljødirektoratets rapport om klimagassutslipp fra godstransporten: Godstransport 2050: Utredning av klimagassutslipp fra godstransport – scenarioanalyser mot 2050 - miljodirektoratet.no
[21] Rapporter | Bane NOR

- Gytegrus og stedegne masser: Gytegrus og stedlige sedimenter ble lagt i bekkeløpet for å hindre skarpe steiner, og stedegne masser ble benyttet over erosjonssikring i sideterreng for å redusere erosjon, fremme raskere revegetering og skape et naturlig visuelt resultat.

Håndtering av fremmede arter:

- I 2024 ble nesten 500 lokaliteter undersøkt, og 171 ble behandlet for fremmede arter. Arbeidet hadde økt fokus på både prioritering av arter og forebyggende tiltak.
- Eiendomsdivisjonen i Bane NOR kartla stasjonsområder og identifiserte prioriterte fremmede arter med høy spredningsrisiko knyttet til jernbanens transportaktivitet.

Jordvern - Jordbruksareal som går tapt som følge av utbygging av jernbaneinfrastruktur

Bane NOR har ingen pågående prosjekter som påvirker jordbruksareal som har blitt omdisponert på grunn av jernbaneutbygging i 2024.

Plast - arbeidet med å begrense plastforsøpling og spredning av mikroplast

Jernbanedirektoratet rapporterer om en rekke tiltak implementert av Bane NOR og jernbaneselskapene for å redusere plastforbruk og mikroplastutslipp, og dermed synliggjøre sektorens samlede innsats for å støtte Norges miljø- og klimamål.

Jernbanesektoren arbeider aktivt for å redusere plastforbruk og mikroplastutslipp. I denne sammenhengen har Bane NOR og jernbaneselskapene implementert en rekke forebyggende og avbøtende tiltak for å forbedre situasjonen og støtte Norges miljø- og klimamål mot 2050. Det er iverksatt effektive strategier for å unngå, erstatte eller forbedre praksiser som tidligere har bidratt til økt plastforsøpling.

Blant tiltakene er erstatning av plastflasker med resirkulerbare alternativer som Tetrapak, redusert plastbruk i emballasje og kaféprodukter samt forbedrede rutiner for innsamling og sortering av plast om bord på tog. Bruken av teknologi har forbedret registreringen av avfall langs sporet via arbeidsordreappen, noe som synliggjør behovet for opprydding.

For å redusere mikroplastforsøpling er det iverksatt spesifikke tiltak, inkludert bruk av elektroniske tennere, stålfibre i stedet for plastfibre, visuell kontroll av sprengsteinmasser ved omlasting for å fjerne plastrester samt tydelige retningslinjer for uniformsvask og bruk av gulvbelegg i tog.

I 2023 oppdaterte Bane NOR avfallsstasjonene på 58 driftsstasjoner for å forbedre avfallssorteringen, med et mål om 80 prosent sorteringsgrad. Oppdateringene har imidlertid ikke blitt videreført i 2024, og det er viktig å fortsette arbeidet for å forebygge plast- og mikroplastforsøpling.

Samlet sett reflekterer disse tiltakene en målrettet innsats for å redusere plastforbruk og mikroplastutslipp. Samtidig legges det vekt på bærekraftige materialvalg og effektiv avfallshåndtering, noe som bidrar til at jernbanesektoren arbeider stadig mer målrettet og effektivt for å oppnå etablerte miljømål.

Støy - arbeidet med jernbanestøy

Det nasjonale målet om å redusere antall personer som er utsatt for støy over 38 dB har utgått, og Bane NOR kartlegger nå ikke lengre støy på denne måten. Miljødirektoratet og Folkehelseinstituttet leverte 01.03.24 et arbeid som ledet til anbefalinger om nye nasjonale mål og indikatorer. Både Bane NOR og Jernbanedirektoratet har deltatt i arbeidet. Avveiningene om hvilke indikatorer og mål man skal etterleve på støy i framtiden, ligger nå hos Klima- og miljødepartementet.

I påvente av at nye mål og indikatorer foreligger, gjøres det mange tiltak for å overvåke og redusere kildestøy fra jernbanen. Kilderettede tiltak som gode sporkonstruksjonsvalg og forebyggende vedlikehold av spor og rullende materiell bidrar til mer støysvak fremføring og mindre vibrasjoner til omgivelsene. Kilderettede tiltak er generelt mer kostnadseffektive enn stedsspesifikke tiltak og har flere gode synergieffekter.

Andre føringer fra tildelingsbrevet

Arbeidet med før- og etterundersøkelser for naturmangfold

Metodikk for før- og etterundersøkelser av naturmangfold i samferdselsprosjekter, oversendt SD i desember 2023[22], har i 2024 blitt bearbeidet videre og operasjonalisert til en prosessbeskrivelse, *Brukerveiledning- før og etterundersøkelser*. Denne skal legge til rette for bruk av metoden i egne virksomheter.

I desember 2024 informerte Bane NOR om at de skal pilotere metoden på Vendespor Asker, et prosjekt som allerede er skrivebordstestet. Etter å ha grovsilet egnede lokaliteter og valgt fokuskomponent i 2023 (trinn 1, 2 og 3 av metoden), vil de nå følge opp med valg av undersøkelsesmetode, gjennomføring av før- og etterundersøkelser, evaluering og erfaringsoverføring (trinn 4 og 5). Askerelva er valgt som delområde, og elvemusling, en sårbar og rødlistet art, er valgt som indikatorart. Det finnes gode metoder for overvåkning av elvemusling. Bane NOR lyste ut oppdraget i desember 2024. Prosjektet er noe utsatt på grunn av ERTMS, og etterundersøkelsen vil først kunne gjennomføres når prosjektet er ferdigstilt, med rapportering estimert tidligst i tredje kvartal 2025.

Styringsparameter

I NTP 2025-2036 står det at før- og etterundersøkelser skal gjennomføres for å øke kunnskapen om hvordan infrastrukturutbygging påvirker naturen og effektene av skadereduserende tiltak. Direktoratet har utviklet en styringsparameter som skal gjelde for alle faser.

Videreutvikling

Ettersom hensikten med før- og etterundersøkelser er å utvikle kunnskap om hvordan infrastruktur-utbygging påvirker naturen og effektene av skadereduserende tiltak, er det vesentlig at erfaringene registreres i en database. En slik database finnes ikke per i dag, men direktoratet har i dialog med departementet gitt uttrykk for at en slik database burde etableres og driftes av sentrale miljømyndigheter for å sikre stabilitet og kontinuitet. Per i dag ligger slik informasjon flere steder og det er i ettertid vanskelig å innhente informasjonen[23]. Verdifull og omhyggelig ervervet kunnskap fra kostbare undersøkelser må bevares for ettertiden, slik at vi i framtiden kan velge tiltak som vi har erfaring med at virker når samferdselsprosjekter skal utvikles.

Oppfølging av vannforskriften

Jernbanedirektoratet har deltatt i begge todagersmøtene for direktoratsgruppen for oppfølging av vannforskriften, første dag sammen med Nasjonal referansegruppe for vannforvaltning og dagen etter med bare direktoratsgruppen. Norsk vassdrags- og energidirektorat i Oslo og Miljødirektoratet i Trondheim var vertskap for henholdsvis vårens og høstens møter. Ettersom Jernbanedirektoratet skal ivareta den

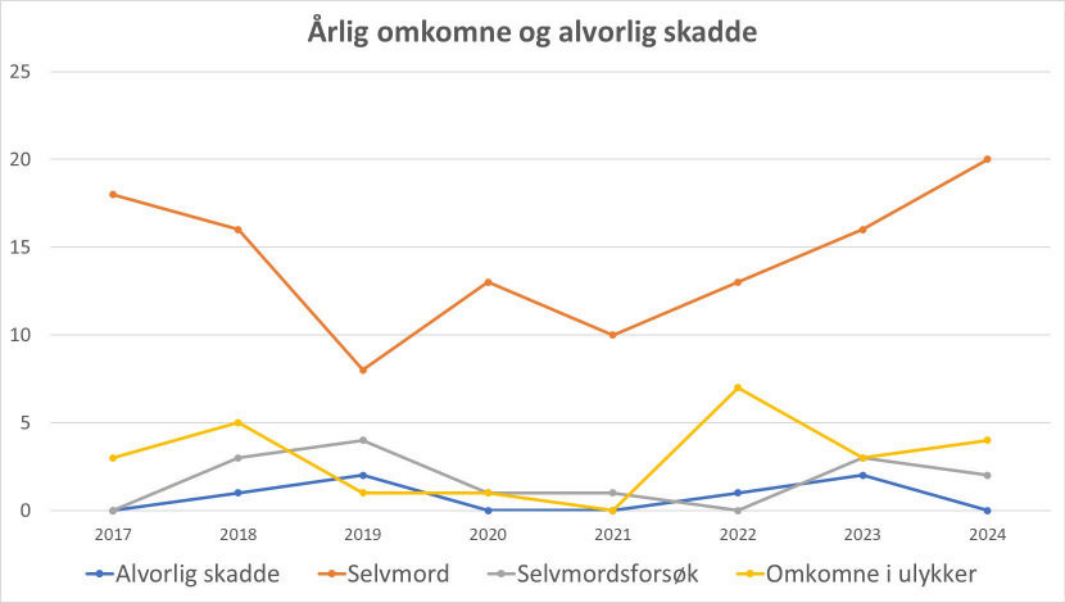
[22] Brage - Statens vegvesen: Metodikk for før og etterundersøkelser
[23] Menon Economics, 2024; Store samferdselsprosjekters virkninger for natur og miljø.

strategiske, helhetlige og overordnede koordineringen og planleggingen av jernbanesektoren er det nødvendig at vi stiller her, slik at jernbanen kan bidra til å oppfylle Norges miljø- og klimamål, utvikle kunnskap og metodikk om helheten og gi kunnskapsbaserte råd til Samferdselsdepartementet.

Vi har gjennom året tatt sikte på å avklare ansvaret for utarbeidelse og oppfølging av regionale vannforvaltningsplaner. Klima- og miljødepartementet har i en uformell foreleggelse bedt om innspill til nye nasjonale føringer for oppdateringen av vannforvaltningsplanene for planperioden 2028-2033. Både Jernbanedirektoratet og Bane NOR har kommet med innspill til disse. Ettersom Vanndirektivet forholder seg organiseringen av jernbanesektoren slik den var før jernbanereformen trådte i kraft, er det fortsatt uavklart hvordan ansvaret for oppfølging av vannforvaltning skal fordeles mellom direktoratet og foretaket.

Nullvisjon for drepte og hardt skadde

I 2024 ble det registrert fire ulykker med omkomne: En av disse var lokføreren som omkom på Nordlandsbanen torsdag 24. oktober, der et passasjertog kjørte inn i et ras. To av ulykkene skjedde ved sammenstøt med kjøretøy på planovergang, der fører av henholdsvis traktor og bil omkom. En person omkom ved ulovlig ferdsel i sporet.



Figur 15 Utvikling i antall drepte og hardt skadde.

Regjeringen har i sin handlingsplan for forebygging av selvmord også innført nullvisjon som begrep. For 2024 ble det registrert 20 hendelser der personer har omkommet, og hvor det er konkludert med eller er indikasjoner på villet handling. Dette viser at viljeshandlinger fortsatt er en utfordring.

Utredninger og hendelser tilsier at det er noen områder som er mer utsatt enn andre. Her ble det i 2024 igangsatt flere tiltak. Disse inkluderer økt oppmerksomhet hos vektere, og samarbeid med forebyggende tjenester hos Kirkens bymisjon og fra kommunale tjenester. Det er også igangsatt et arbeid med å vurdere nytten av fysiske tiltak. Kunnskap og erfaringer på dette vil ligge til grunn for mulige tiltak også andre steder.

Sikkerheten ved jernbanen har over flere år vært stabilt god. Gjenstående ulykkesrisiko domineres av farer fra omgivelsene, som ulovlig ferdsel i spor eller på planovergang, eller klimaendringer og naturfarer som ras og utglidninger.

Klimapåkjenninger og naturfarer er risikoforhold som det kan være utfordrende å finne effektive og målrettede tiltak mot, og som derfor må løses gjennom langsiktig arbeid. Som kunnskapsgrunnlag for dette arbeidet har direktoratet gjennomført analyse av naturfarer relatert til et klima i endring. Fremtidig måloppnåelse avhenger av at god risikostyring håndterer konsekvensene som følger av økte klimapåkjenninger.

Andre mål og prioriteringer

Samfunnssikkerhet og egen strategi

Arbeidet med samfunnssikkerhet skal ivareta viktige samfunnsverdier, slik de fremkommer av DSBs rammeverk for grunnleggende samfunnsverdier (Liv og helse; Natur og miljø; Økonomi; Samfunnsstabilitet; og Demokratiske verdier og styringsevne). Disse verdiene ivaretas av de tre kapabilitetene:

- Transportsikkerhet handler om evnen til å forebygge store uønskede hendelser som kan medføre tap av liv og helse, eller som kan medføre ødeleggelser på miljø og materielle verdier.
- Fremkommelighet handler om at transport skal kunne finne sted som forutsatt uten å bli hindret av omfattende nedetid eller svikt i infrastruktur eller understøttende tjenester og system.
- Transportevne handler om evnen til å utføre transport som er nødvendig for å ivareta kritiske samfunnsfunksjoner og det grunnleggende behovet til befolkningen.

Jernbanedirektoratet har i arbeidet med samfunnssikkerhet fulgt opp mål, krav og prioriteringer som fremgår i strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren av 2020. Dette er lagt til grunn for eget arbeid med samfunnssikkerhet.

Gjennom 2024 har det blitt arbeidet med oppfølging av direktoratets rolle og ansvar for kontinuiteten i et sikkert, effektivt og miljøvennlig togtilbud. Direktoratet har styrket sitt kunnskapsgrunnlag gjennom flere utredninger og analyser som vektlegger nasjonalt risikobilde og krisescenarier:

- Arbeid med risiko- og sårbarhetsanalyser (ROS), innen samfunnssikkerhet og digital sikkerhet.
- Kunnskapsrapport om klimatilpasning (klimasårbarhetsanalyse for jernbanenettet).
- Jernbanens rolle i nasjonal beredskap.
- Beredskapsforhold knyttet til vedlikehold av togmateriell.
- Vurdering av Jernbanedirektoratets rolle i krisehåndtering og beredskap.

Arbeidene har involvert aktørene i sektoren. Resultatene har vært drøftet med jernbaneforetakene, og i enkelte tilfeller gjennomgått i eget møte med Jernbanevirksomhetenes Sikkerhetsforening.
Det har også vært arbeidet med intern beredskap og spesifikke prosedyrer for å håndtere mislighold av leveranseforpliktelser i trafikkavtale som medfører oppsigelse, eller ved oppbud.

Det har i løpet av året vært flere større hendelser som berører samfunnssikkerhet:

- Kollapsen av Randklev bru (Dovrebanen) i august 2023, og som ble gjenåpnet i mai 2024. Transportbehovet ble blant annet ivaretatt gjennom redundant transportkapasitet på annen bane (Rørosbanen), og overføring til vei.

- Avsporingen på svensk side av Ofotbanen (desember 2023 og februar 2024). Hendelsene stoppet i perioder godstrafikken på jernbane til Narvik. Med unntak av malmtransporten, ble transportbehovet ivaretatt ved overføring til vei.
- Avsporingen ved Arna stasjon (mars 2024). Denne medførte materielle tap, og en lengre stans i jernbanetrafikken.
- Avsporingen på Sørlandsbanen (mai 2024), der et godstog ødela ca. 17 200 sviller. Trafikken var i gang igjen etter 11 dager. Sett i lys av flere slike hendelser med store konsekvenser, kan det være grunn til å vurdere nytten av å gjennomføre flere forebyggende tiltak
- Den tidligere omtalte avsporingen på Nordlandsbanen, fikk også konsekvenser for samfunnssikkerheten, i betydningen et lengre opphold i togtilbudet. Dette skyldes at det tok tid å reparere sporet, samt at det har vært krevende å erstatte diesellokomotivet som ble kondemnert som følge av sammenstøtet.
- Stopp i togtrafikken for hele landet 25. desember som følge av en datafeil i kommunikasjonen mellom togene og sentralen for trafikkstyring.

Jernbanens rolle i totalforsvaret

Direktoratet har i 2024 arbeidet med å belyse jernbanens rolle i nasjonal beredskap, og behovet for samspill mellom sektoraktørene i overgangen til krise og krig eller unntakstilstand. Forsvarets behov for jernbane er aktualisert av en forverret geopolitisk situasjon, og av Sveriges og Finlands inntreden i NATO.

I dette arbeidet, har vi lagt vekt på å undersøke og konkretisere hva forventningene til jernbanen er, og ramme inn jernbanens rolle strategisk i krise og krig.

Rapporten *Jernbanen i nasjonal beredskap* synliggjør hvilke kapasiteter jernbanen trenger for å møte Forsvarets behov, og ta en rolle i den nasjonale beredskapen når det gjelder:

- infrastruktur
- rullende materiell
- togfremføring
- oversikt over kritiske tjenester- og forsyningskjeder tilhørende disse.

En stor del av arbeidet med utredningen har vært å innhente informasjon og innspill fra relevante aktører om Forsvarets og sivilsamfunnets behov. Det er utført intervjuer med aktører fra både forsvarssektoren og jernbanesektoren, og gjennomført et tverrsektorielt analyseseminar for å diskutere problemstillinger knyttet til jernbanens rolle i den nasjonale beredskapen.

En sentral konklusjon er at Norge i økende grad blir et transittland fremfor et mottaksland. Det er betydelig økt etterspørsel etter å forsterke vest-øst-aksen, i tillegg til sør-nord-aksen i en nasjonal transportsammenheng, og tilrettelegge for sømløshet over grenser og mellom havner, flyplasser og jernbanen.

De militære behovene er hovedtema i rapporten, men mulige sivile behov i krise og krig er også vurdert. Et opplagt sivilt behov for jernbane i krise og krig er behovet for å evakuere store folkemengder, sikre transport av sivile beredskapsaktører, sikre forsyning av mat og livsviktige medisiner og transportere ansatte som skal opprettholde andre grunnleggende funksjoner i samfunnet. Det er derfor viktig at jernbanens transportevne opprettholdes for å dekke sivile behov, samtidig som den understøtter Forsvarets behov.

Klimasårbarhet og -tilpasning

Jernbanesektoren må være forberedt på å forebygge og håndtere større, hyppigere og mer alvorlige naturhendelser som følge av klimaendringene. Klimatilpasning er derfor et prioritert område i

Jernbanedirektoratets samfunnssikkerhetsarbeid, og direktoratet har i 2024 arbeidet med temaet gjennom ulike aktiviteter. De viktigste aktivitetene listes under.

Klimasårbarhetsanalyse for jernbanen

For å styrke direktoratets arbeid med kunnskapsgrunnlag for klimatilpasning av jernbanen, har direktoratet i 2024 fullført en klimasårbarhetsanalyse for jernbanenettet. I analysen ble det utarbeidet prognoser på hvordan klimarelaterte flom- og skredhendelser, samt vegetasjonsbrann, vil endre seg på kort sikt (2025-2036) og på lengre sikt (2060). Kort oppsummert kan det, med bakgrunn i nevnte analyse, forventes:

- økt forekomst av klimarelaterte uønskede hendelser,
- at antall årlige styrtregnhendelser vil øke med henholdsvis 7 og 19 prosent i 2036 og 2060,
- at antall årlige skredhendelser vil øke med henholdsvis 3 og 7 prosent i 2036 og 2060,
- at antall årlige vassdragsflomhendelser vil øke med henholdsvis 3 og 9 prosent i 2036 og 2060,
- at antall årlige vegetasjonsbrannhendelser vil øke med henholdsvis 4 og 11 prosent i 2036 og 2060,
- økt nedetid ved klimarelaterte uønskede hendelser, og
- økt sannsynlighet for alvorlig konsekvens ved klimarelaterte uønskede hendelser.

Analysene viser også at banestrekningene er ulikt eksponert for klimaendringene. Sammen med funn fra de to ovennevnte ROS-analysene, gjennomført i 2022, gir dette viktig innsikt for å kunne prioritere tiltak der behovet er størst. I tillegg ble det lansert et rammeverk for beregning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved tre ulike strategiske tilnærminger for klimatilpasning (reaktiv, maksimal akseptert driftsstans og proaktiv).

I etterkant av analysen har det blitt arbeidet med kunnskapsformidling internt og eksternt, samt forberedelse av den fortsatte utviklingen av kunnskapsgrunnlaget. Det har blitt opprettet dialog med Bane NOR om videre involvering og samarbeid om case-studier for utvikling av samfunnsøkonomisk metode for beregning av klimatilpasningstiltak.

Nasjonal klimasårbarhetsanalyse

Jernbanedirektoratet har bidratt til arbeidet med den nasjonale klimasårbarhetsanalysen gjennom deltakelse på møter og arbeidsverksted, tekst- og metodeinnspill, samt kandidat til ekspertgruppe.

Deltakelse i kunnskapsarenaer for klimatilpasning/naturfare

Jernbanedirektoratet deltar i flere ulike tverrsektorielle, tverretatlige og internasjonale kunnskaps- og samarbeidsarenaer for klimatilpasning og naturfare, herunder:

- Direktoratsgruppen for klimatilpasning
- Naturfareforum med undergrupper
- Work Group on Climate Resilient Railways innenfor UITP Regional and Suburban Rail Committee.

Jernbanedirektoratets deltakelse på disse arenaene bidrar til økt kunnskap om muligheter og utfordringer knyttet til klimaendringene, og fremmer erfaringsutveksling, kunnskapsdeling og samarbeid på tvers av sektorer og landegrenser. Dette er med på å styrke beredskapen mot klimaendringer, som igjen bidrar til en mer robust og sikker jernbanesektor.

Fellesføringer og krav i tildelingsbrev

Likestilling og mangfold

Jernbanedirektoratet skal til enhver tid tiltrekke, rekruttere og være en konkurransedyktig arbeidsplass som sikrer mangfold og bredde i organisasjonen.

Likestillingsarbeidet i Jernbanedirektoratet gjenspeiles i vår personalpolitikk for rekruttering, lønns- og arbeidsvilkår, forfremmelse, utviklingsmuligheter, tilrettelegging og mulighet for å kombinere arbeid og familieliv, samt arbeid mot mobbing og trakassering. Det har blitt utført en arbeidsmiljøundersøkelse i 2024, som ga oversikt og faktagrunnlag for å vurdere risiko på området.

Kjønnsfordelingen i Jernbanedirektoratet, inkludert Norsk fagskole for lokomotivførere, har vært stabil. Ved utgangen av 2024 var fordelingen 42 prosent kvinner og 58 prosent menn.

Direktoratets lønnspolitikk skal sikre like utviklings- og karrieremuligheter for alle ansatte, uavhengig av kjønn, tilretteleggingsbehov eller livssituasjon. Den omfatter også midlertidig ansatte og ansatte i lønnet permisjon, og skal aktivt støtte direktoratets mål og leveranser i tråd med tildelingsbrev og fullmakter.

Tabell 10 viser fordelingen mellom kvinner og menn når det kommer til registrerte deltidsansatte, midlertidig ansatte, bruk av overtid og foreldrepermisjon og tabell 11 viser sykefraværet fordelt mellom kvinner og menn.

Tabell 10 Prosentandel for kvinner og menn i forhold til registrerte deltidsansatte, midlertidige ansatte, overtid og foreldrepermisjon

År	Deltid		Midlertidig ansatte		Overtid		Foreldrepermisjon	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
2024	50 %	50 %	-	100 %	51 %	49 %	100 %	0 %
2023	50 %	50 %	50 %	50 %	52 %	48 %	68,3 %	31,7 %

I 2024 var det kun kvinner som tok ut foreldrepermisjon. Dette forklares hovedsakelig av når på året permisjonen startet, og at de første ukene av foreldrepermisjonen i alle tilfeller tas ut av mor. Etter de første månedene fordeler permisjonsuttaket seg mellom begge kjønn, slik tallene for 2023 viste. Mannlige ansatte i direktoratet tar ut foreldrepermisjon, selv om vi ser samme tendens som i andre statlige virksomheter til at kvinner tar noe mer foreldrepermisjon enn menn. Direktoratet legger til rette for at medarbeidere av begge kjønn skal kunne ta permisjon på lik linje.

Direktoratet har god oversikt i bakgrunn for overtid, redusert stilling og midlertidig ansatte. Vi har svært få medarbeidere som jobber deltid eller er midlertidig ansatt. Hverken deltid, midlertidighet eller overtid, kan forklares med ubegrunnete forskjeller på bakgrunn av kjønn.

Direktoratet har høyere sykefravær blant kvinner enn menn. Vi følger tendensen i statlig sektor og samfunnet for øvrig. Hovedtyngden av sykefraværet i direktoratet er delvis fravær. Vi har høyere fravær enn målet i direktoratet, og jobber systematisk og tett med oppfølging og forebygging. Vi igangsetter kompetanseheving om sykefraværsoppfølging for ledere i 2025, og vil jobbe videre med å redusere sykefraværet i direktoratet.

Tabell 11 Sykefravær fordelt på kvinner og menn

År	Sykefravær	
	Kvinner	Menn
2024	64,5 %	35,5 %
2023	56 %	44 %

Lokal lønnspolitikk fokuserer på at ansatte med lik kompetanse og arbeidsoppgaver har samme mulighet for lønns- og kompetanseutvikling, gjennom dialog med fagforeningene. Lønnspolitikken skal bidra til rekruttering, utvikling og bevaring av kvalifiserte og motiverte medarbeidere, samt opprettholde gode fagmiljøer. Direktoratet har fokus på å unngå utilsiktete lønnsskjevheter på bakgrunn av kjønn, og bidra til en forutsigbar og enhetlig praksis. Jernbanedirektoratet jobber aktivt med likelønn innenfor og mellom stillingsgrupper, ved nyansettelser og i lokale lønnsoppgjør. Alle ansatte tilbys lønnssamtaler før de årlige lønnsforhandlingene for å sikre gode lønnsvurderinger.

Tabell 12 viser kjønnsbalansen i Jernbanedirektoratet og kvinners lønn i prosent av lønnen til menn. Vi ser ikke at kjønnsforskjellene innenfor direktoratets stillingskategorier kan tilskrives uberettigete lønnsforskjeller pga. kjønn.

Tabell 12 Prosentdel kvinner fordelt på stillingskategorier og kvinners lønn i prosent av lønnen til menn

		Kjønnsbalanse		Brutto månedslønn i gjennomsnitt	
		Kvinner pst.	Ansatte i alt	Kvinner sin lønn i pst. av lønna til menn	Gjennomsnittslønn
I alt i virksomheten	2024	43	184	99	73 614
	2023	42	190	100	71 497
Toppledelsen	2024	60	5	97	124 543
	2023	60	6	99	121 662
Mellomledere	2024	50	16	96	96 571
	2023	50	16	99	93 589
Rådgivere, seniorrådgivere, ingeniører og andre saksbehandlere	2024	42	108	99	73 237
	2023	39	118	98	70 782
Administrative stillinger	2024	60	35	97	60 747

	2023	61	31	97	56 789
Faglærere/fagsjef Fagskolen	2024	10	20	98	66 394
	2023	11	19	97	65 493

Den statlige fellesføringen har fokus på å rekruttere fra særlig tre mangfoldsgrupper, og direktoratet har de siste årene ansatt flere medarbeidere som har oppgitt å være innenfor disse gruppene. I 2024 ble det ansatt én medarbeider som oppgav å være innenfor gruppene personer med funksjonsnedsettelse og/eller fravær fra arbeid, utdanning eller opplæring. I tillegg ansatte vi én medarbeider som oppgav å ha innvandrerbakgrunn. Dette er omtrent på samme nivå som 2023, sett hen til antall rekrutteringsprosesser.

Ser vi utviklingen i 2024 opp mot gjennomsnittet for 2020 og 2021, er bildet slik:

- Personer med funksjonsnedsettelse: 1 i 2024 (sammenlignet med 0 i 2020/2021)
- Personer med funksjonsnedsettelse og/eller fravær fra arbeid, utdanning eller opplæring: 0 i 2024 (sammenlignet med 0,5 i 2020/2021)
- Innvandrerbakgrunn: 1 i 2024 (sammenlignet med 0 i 2020/2021).

Direktoratet har som ambisjon å øke mangfoldet i virksomheten hvert år. Ved rekruttering oppfordres personer med funksjonsnedsettelser, minoritetsbakgrunn og/eller hull i CV-en til å søke. Direktoratet har hatt dialog med tillitsvalgte i denne sammenheng, men har ikke kommet i gang med formalisering av ambisjonsnivå og tiltak i 2024, men vil gjennomføre dette i 2025.

Lærlinger i virksomheten

I 2024 har vi ikke hatt lærlinger eller praksisstudenter. Vi vurderte muligheten for å få flere faglærere godkjent i lærefag som kan følge opp lærlinger/praksisstudenter, som for eksempel innenfor sikkerhet og mediedesign, men opplæringsplanen for disse fagene er på siden av fagområdene til direktoratet og vi har derfor ikke noen godkjente per nå. I tillegg er det mangel på ressurser til å ta på seg ansvaret for å lære og følge opp en lærling.

Kjøp av konsulenttjenester

Jernbanedirektoratet har redusert omfang av konsulentbruk i 2024 sammenlignet med 2023 og arbeider for ytterligere å redusere konsulentbruken på områder der det ligger til rette for å benytte interne ressurser og kompetanse. I tilfeller der direktoratets ansatte ikke har spisskompetanse til å utføre jobben eller det ikke er kapasitet internt, benytter direktoratet konsulenter.

I 2024 ble kompetansestrategi besluttet, og det ble gjennomført en systematisk gjennomgang av all konsulentbruk i direktoratet, som har gitt god oversikt over alle kjøp og bakgrunnen for disse. Denne gjennomgangen viser et stort omfang av konsulentbruk innen analyse, utredning og prosjekt. I tillegg benyttet vi konsulenter i 2024 innen områdene risikostyring, informasjonssikkerhet, organisasjon, rekruttering og avtalestyring. Her har vi gjort tiltak med rekruttering og intern kompetanseheving, som gjør at vi antar å kunne redusere konsulentbruken i 2025.

Det har kommet oppdrag gjennom året med kort frist som har gjort det nødvendig med konsulentbistand. Behov for å kjøpe konsulentbistand kan både være kortvarig, men også av noe mer langvarig karakter. Hovedregelen er at et varig behov dekkes ved ansettelser, men ekspertkompetanse kan være krevende å rekruttere. I tillegg benyttes konsulenter til spesifikke oppdrag, eksempelvis revisjoner og kvalitetssikring av utredninger. Denne typen ekstern bistand vil direktoratet ha behov for også i et langsiktig perspektiv.

Tabell 13 viser utviklingen av konsulentkjøp fra 2022 til 2024. Tallene er hentet fra kontantregnskapet for 2022-2024, og fordelt på kontoene for konsulentkjøp (konto 6700-6730). Siden det også har vært konsulentkjøp til egenutvikling av programvare, er SRS-kontoen 1045 inkludert. De totale konsulentutgiftene er redusert fra 2023 til 2024, men de er noe høyere enn i 2022.

Tabell 13 *Utvikling av konsulentkjøp fra 2022 til 2024 fordelt på kontoene 6700-6730*

Konto	Konto (T)	2022	2023	2024
1045	Programvarelisenser og egenutviklet programvare			3 816 399
6700	Kons.tj - økonomi og revisjon	1 799 437	3 429 062	3 041 257
6701	Kons.tj - juridisk bistand	2 379 174	1 508 037	2 410 191
6710	Kons.tj - utvikling programvare og IKT-løsninger	2 484 434	4 025 552	4 887 719
6720	Kons.tj - organisasjonsutvikling	9 078 620	5 178 378	3 767 314
6721	Kons.tj – rekruttering	3 894 136	1 953 856	2 557 700
6722	Kons.tj - kommunikasjonsrådgivning, design mv	2 011 097	1 776 984	740 234
6730	Andre kons.tj - utredninger, analyser mv	55 826 259	105 296 534	70 475 772
Totalt		**77 473 157**	**123 168 404**	**91 696 587**

De totale utgiftene til konsulenter 2022-2024 under post 01 og 21 (nominelle tall).

Fagområder, iverksatte tiltak og konkrete resultater

Utredninger og analyser er et område direktoratet gjennom 2024 har benyttet en del ekstern kompetanse, og det må forventes bruk av ekstern kompetanse for ekstern kvalitetssikring også i fremtiden. 16,5 mill. kroner ble benyttet til ekstern kvalitetssikring (KS1) av konseptvalgutredningene (KVU) som ble levert 2023.

Direktoratet har også kjøpt tjenester for cirka 15 mill. kroner i forbindelse med forsknings- og innovasjonsprogrammet Europe's Rail. En del av konsulentbistanden har også gått til å etablere et helhetlig risikostyringssystem.

I 2024 benyttet vi også ekstern kompetanse til utvikling og implementering av FRAM, markeds- og kundetilfredsundersøkelser, metodeutvikling, oppdatere kunnskapsgrunnlag mv. Tiltak i 2024 har vært å rekruttere og bygge intern kompetanse, som gjør oss mindre avhengige av ekstern kompetanse i 2025,

Direktoratet jobber med å redusere kjøp av ekstern juridisk bistand, men det vil være juridiske fagområder der direktoratet ikke har spisskompetanse tilgjengelig internt, eksempelvis ESA-saker.

I 2024 var direktoratet avhengig av ekstern bistand for utvikling av IKT-løsninger. I 2025 vil direktoratet etablere en ny avdeling for digitalisering, innovasjon og teknologi som vil gjøre oss mer robuste innenfor fagområdet.

Direktoratet kjøpte ekstern bistand til organisasjon og rekruttering i 2024 på grunn av kapasitetsutfordringer og behov for spisskompetanse. Konkrete tiltak er å sertifisere flere innen rekruttering, og dette vil gi effekt i 2025. Tilsvarende antas det at nyansettelser foretatt i 2024 vil redusere konsulentbruk innen lederutvikling, risikostyring og informasjonssikkerhet i 2025.

I 2024 har direktoratet redusert bruken av konsulenttjenester innen kommunikasjon. Jernbanedirektoratet har ikke kjøpt konsulenttjenester fra PR- eller kommunikasjonsbransjen, men kjøper bistand i forbindelse med rekrutteringskampanje rettet mot å få flere studenter til lokomotivføreryrket fra hele landet og med god kjønnsfordeling. I tillegg er det benyttet midler til utvikling av nettsider og noen mindre oppdrag. I 2024 har direktoratet hatt behov for ekstern kompetanse til utredninger og analyser på grunn av kapasitet og behov for spisskompetanse, og det antas at dette vil være et vedvarende behov på visse områder også i

fremtiden. I 2024 gjaldt dette blant annet etablering av et styringsrammeverk for nye tilbudsforbedringer på jernbanen og en ekstern evaluering av tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren.

Tabell 14 og 15 viser utvikling i konsulentkjøp fordelt på post 01 og post 21.

Konsulentutgiftene under post 01, er redusert både fra 2022 og 2023. Utgiftene til økonomi og revisjon gjelder utgifter til Jernbanedirektørens kontrollprogram, der det er jevnlig bistand til å gjennomføre eksterne evalueringer og revisjoner. Dette vil også fremover måtte gjøres med ekstern bistand.

Tabell 14 Utvikling av konsulentkjøp fra 2022 til 2024 samlet under post 01.

Konto	Konto (T)	Post 01		
		2022	2023	2024
6700	Kons.tj - økonomi og revisjon	1 799 437	3 429 062	3 041 257
6701	Kons.tj - juridisk bistand	2 379 174	1 466 362	2 410 191
6710	Kons.tj - utvikling programvare og IKT-løsninger	1 790 067	3 881 552	2 161 237
6720	Kons.tj - organisasjonsutvikling	9 078 620	1 131 826	2 798 339
6721	Kons.tj – rekruttering	3 894 136	1 953 856	2 557 700
6722	Kons.tj – kommunikasjonsrådgivning, design mv	1 833 747	1 776 984	740 234
6730	Andre kons.tj - utredninger, analyser mv	5 690 004	4 344 899	2 106 760
Totalt		**26 465 185**	**17 984 541**	**15 815 719**

De totale utgiftene til konsulenter 2022-2024 under post 01 (nominelle tall).

Av de totale konsulentutgiftene under post 21, er 2,9 mill. kroner utbetalt til Statens Vegvesen i forbindelse med tverretatlige prosjekter som finansieres i samarbeid med dem. I underkant av 1,7 mill. kroner gjelder kjøp av bistand fra Bane NOR, og om lag 2 mill. kroner er refusjon av utgifter til Samferdselsdepartementet, i prosjekter der departementet har vært oppdragsgiver.

Tabell 15 Utvikling av konsulentkjøp fra 2022 til 2024 samlet under post 21.

Konto	Konto (T)	Post 21		
		2022	2023	2024
1045	Programvarelisenser og egenutviklet programvare			3 816 399
6701	Kons.tj - juridisk bistand		41 675	
6710	Kons.tj - utvikling programvare og IKT-løsninger	694 368	144 000	2 726 482
6720	Kons.tj – organisasjonsutvikling		4 046 553	968 975
6722	Kons.tj - kommunikasjonsrådgivning, design mv	177 350		
6730	Andre kons.tj - utredninger, analyser mv	50 136 254	100 951 635	68 369 012
Totalt		**51 007 972**	**105 183 863**	**75 880 868**

De totale utgiftene til konsulenter 2022-2024 under post 21 (nominelle tall)

I 2025 vil direktoratet fortsette å se nærmere på hvilke tiltak som er aktuelle på ulike områder, for å redusere behov for ekstern kompetanse. Aktuelle tiltak er rekruttering, intern kompetansedeling og kompetanseheving. På noen områder er vi godt dekket med kompetanse internt, men utfordres av begrenset kapasitet og håndtering hasteoppdrag som gjør at vi ikke vil kunne redusere all konsulentbruk.

Vi har identifisert noen områder der vi benytter konsulenter som det antas også i fremtiden å være krevende eller lite hensiktsmessig å rekruttere kompetanse. Disse områdene er:

- Ekstern kvalitetssikring
- Revisjonsoppdrag
- Kapasitet – bygge ut kapasitet på kortvarige oppdrag og hastebestillinger
- Spesialistkompetanse

I tilknytning til gjennomgang av all konsulentbruk, har direktoratet etablert rutiner for å vurdere om interne ressurser kan benyttes før innleie vurderes, herunder om kompetansen eksisterer internt.

Oppfølging av FNs mål for bærekraftig utvikling

Å jobbe med bærekraft, handler om å styrke positive og redusere negative bidrag på tre områder: klima og miljø, sosiale forhold, og økonomi. For Jernbanedirektoratet er arbeidet todelt, både knyttet til virksomhetsinternt arbeid, samt rollen vi har for sektoren.

Det er først og fremst gjennom arbeidet med de transportpolitiske målene og målene i Nasjonal Transportplan, som bygger på FNs bærekraftsmål, at Jernbanedirektoratet best kan bidra til de ulike bærekraftsmålene.

I 2024 har Jernbanedirektoratet ferdigstilt en handlingsplan for bærekraftsarbeidet fremover. Planen bygger på en dobbel vesentlighetsanalyse, som identifiserer hvilke bærekraftsområder Jernbanedirektoratet har størst påvirkning på. Handlingsplanen konkretiserer tiltak som Jernbanedirektoratet kan gjennomføre for å målrette innsatsen med å bidra til de nasjonale bærekraftsmålene. Prioritering av tiltak presentert i handlingsplanen skal inngå i prosess med utarbeidelse av virksomhetsplanen for direktoratet.

I bærekraftsarbeidet ut mot jernbanesektoren i 2024 er satsningen fra 2023 på økt drift og vedlikehold blitt videreført. Dette angår alle aspektene ved bærekraft og gir både reduserte klimagassutslipp, lavere økonomiske kostnader, et bedret tilbud for reisende og lokalsamfunn, og minimerer naturinngrep. Det har også vært et større fokus på samfunnssikkerhet, særlig i forbindelse med forsvarets behov for jernbanetransport, noe som angår både sosial og økonomisk bærekraft.

I det kommende året skal vi videreutvikle våre bærekraftsmål og definere hvordan vi videre skal jobbe med bærekraftig utvikling for virksomhetsinternt arbeid, og sette mål. Vi skal involvere de ansatte slik at de får mulighet til å gi sine innspill til bærekraftsarbeidet i direktoratet.

Jernbanedirektoratet leier kontorer i moderne bygg hvor utleier har stort fokus på miljø og klima og stiller strenge miljøkrav til sine leverandører og leietakere. Dette gjelder energiforbruk, avfall og sortering og bruk av vann. Våre kontorer ligger ved kollektive knutepunkt som gjør det enkelt å reise kollektivt til jobb og møter. Vi har retningslinjer for tjenestereiser hvor ansatte skal vurdere både tog og fly på reiser over lange distanser.

Figur 16 Noen nøkkeltall for direktoratets virksomhetsinterne arbeid - klimapåvirkning

Bærekraft og de nasjonale transportpolitiske mål

Flere av aktørene i sektoren har i 2024 fått krav om å utarbeide egne bærekraftsrapportering i henhold til Regnskapsloven, i tråd med EUs bærekraftsdirektiv (CSRD). Jernbanedirektoratet har i løpet av året bidratt inn som interessent i flere av aktørene sine analyser over hvilke bærekraftsområder det er vesentlig at de rapporterer på, og har gjennom dette bidratt til å samkjøre bærekraftsarbeidet i sektoren.

Bærekraftsrapporteringen er gjort med utgangspunkt i Jernbanedirektoratets ansvarsområder og aktiviteter. Hensikten har vært å identifisere de bærekraftsmålene som er mest relevant for Jernbanedirektoratet og beskrive vårt bidrag til målene.

Tabell 16 viser koblingen mellom nasjonale transportpolitiske mål, Jernbanedirektoratets styringsmål og utvalgte bærekraftsmål. Samtidig skal det understrekes at 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, og dette arbeidet støtter opp under bærekraftig utvikling bredere i sektoren.

Tabell 16 Sammenheng mellom utvalgte bærekraftsmål og kobling mot Jernbanedirektoratets styringsmål og NTP-mål.

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, som sørger for at transportvekst fanges opp av jernbanen framfor transportformer med mer negative klima- og miljøeffekter, eller flyttes fra slike transportformer. Prioriteringene levert til NTP 2025-2036 er sentrale i denne sammenhengen. Samtidig må vi også 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 og bidrar til metodeutvikling knyttet til klima og miljø gjennom utredninger, tverretatlig samarbeid og eget analysearbeid. Vi ivaretar en rekke forvaltningsoppgaver gjennom deltakelse i nasjonalt miljøsamarbeid og tverrsektorielle arbeidsgrupper.

Tabell 17 Jernbanedirektoratets klima- og miljøbidrag

Bærekraftsmål	NTP-mål	Eksempler på aktiviteter i 2024
	Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål	Jernbanedirektoratet har i 2024 bidratt i utarbeidelsen av en tverretatlig rapport om klimagassutslipp fra godstransporten i Norge. Arbeidet har blitt ledet av Miljødirektoratet, og viser mulighetene for å oppnå utslippskutt fra godstransporten fremover.
	Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål	Jernbanedirektoratet har sammen med Bane NOR og Statens Vegvesen i 2024 videreført arbeidet med før- og etterundersøkelser, med å bearbeide og syntetisert metodikken til en brukerveiledning, slik at metoden lettere kan tas i bruk i pilotprosjekter. I henhold til oppdrag i tildelingsbrev for 2023, har Jernbanedirektoratet deltatt i et arbeid i samarbeid med Statens Vegvesen for å utvikle og innføre arealregnskap. Prosjektgruppen har hentet inn innspill fra Miljødirektoratet, Nye Veier og Bane NOR. I forarbeidet, kom det frem at det er igangsatt flere initiativer som omhandler arealbruk og beregning av dette. I 2024 har en tverretatlig prosjektgruppe utarbeidet en felles manual, som beskriver hvordan nye arealbeslag i samferdselsprosjekter skal beregnes.

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. Arbeidet med samfunnssikkerhet er også sentralt for å bygge opp under målene innen sosial bærekraft.

Tabell 18 Jernbanedirektoratets bidrag til sosial bærekraft

Bærekraftsmål	NTP-mål	Eksempler på aktiviteter i 2024
	Nullvisjon for drepte og hardt skadde	Jernbanedirektoratet har tett kontakt med ulike aktører i sektoren og Sikkerhetsforeningen for å følge utviklingen i risikobildet, og har en rolle i å legge til rette for arbeid med samfunnssikkerhet i sektoren og organisering av dette. Jernbanedirektoratet har i 2024 ferdigstilt en kunnskapsrapport om klimatilpasning. Rapporten gir et overblikk over jernbanenettets klimasårbarhet, assosiert med fire grupper av klimapåkjenninger, i dagens og fremtidens klima.
	Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet	Direktoratet har i 2024 gjennomført og publisert en utredning som vurderer tiltak for å bedre driftsstabiliteten til jernbanen.

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.

Tabell 19 Jernbanedirektoratets bidrag til økonomisk bærekraft

Bærekraftsmål	NTP-mål	Eksempler på aktiviteter i 2024
	Mer for pengene Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet Effektiv bruk av ny teknologi	Jernbanedirektoratet har i 2024 arbeidet videre med å danne et grunnlag for mer langsiktig planlegging av jernbanen. Analyser som viser potensialet for fremtidig person- og godstransport har blitt ferdigstilt som et grunnlag for dette arbeidet, som videreføres i 2025. Langsiktig planlegging er et viktig ledd i å kunne gjøre mer effektive prioriteringer og investeringer i infrastruktur fremover.
	Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet	Mobilitetstilbudet skal være inkluderende for alle grupper i samfunnet, uavhengig av økonomi, funksjonsevne eller alder. Jernbanedirektoratet leder Toggruppen for universell utforming, som består av øvrige virksomheter i jernbanesektoren og brukergrupper for funksjonshemmede. I 2024 har Jernbanedirektoratet, i samarbeid med Norske Tog, levert en utredning som vurderer tiltak som kan gjøre nye fjerntog mer tilgjengelige for reisende med funksjonsnedsettelser.
	Effektiv bruk av ny teknologi Mer for pengene Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål	Innstrammingen i det nasjonale økonomiske handlingsrommet fordrer mer effektiv ressursbruk i samferdselssektoren og økt vedlikehold av eksisterende infrastruktur. I 2024 har Jernbanedirektoratet startet opp arbeidet med å danne et kunnskapsgrunnlag knyttet til potensialet for en økt sirkulær økonomi i jernbanesektoren. Første del av arbeidet skal være ferdigstilt medio 2025. Vi har i 2024 ferdigstilt en rapport om energieffektivitet i jernbane- og transportsektoren og en beregningsmodell for å beregne effekten av økt energieffektivitet i ulike scenarioer. Arbeidet sammenstiller kunnskap om energieffektivitet i ulike transportmidler, og gir et tydeligere bilde av jernbanens rolle i et energieffektivt transportsystem.

Andre bærekraftsmål

Jernbanedirektoratet sine ansvarsområder og aktiviteter berører flere bærekraftsmål enn de som faller inn under målhierarkiet i NTP 2025-2036. Jernbanedirektoratet jobber, som statlig virksomhet og arbeidsgiver for over 150 ansatte, 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 (BM 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 (BM 5 «likestilling mellom kjønnene»). Jernbanedirektoratet sin 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 (BM 8 «anstendig arbeid og økonomisk vekst»). Jernbanedirektoratet har som mål å ha minst en lærling, og har ansvaret for Norsk Jernbanemuseum, og Norsk Fagskole for lokomotivførere, som tilbyr en unik yrkesrettet utdanning med gode muligheter for trygg jobb (bærekraftsmål 4 «God utdanning»).

IV Styring og kontroll i virksomheten

Overordnet vurdering av styring og kontroll

Styringen av Jernbanedirektoratet baserer seg på økonomiregelverket for staten, jernbaneforskriften, instruks fra Samferdselsdepartementet, tildelingsbrev og direktoratets egne policyer for intern styring og kontroll, virksomhetsstyring og økonomistyring. Samferdselsdepartementet fastsetter direktoratets virksomhetsmål, som er forankret i målene for den samlede transportsektoren slik disse fremgår av Nasjonal transportplan. Siden 2022 har virksomhetsmålene vært stabile.

Hvert år setter ledergruppen retningen for det kommende året, enten gjennom delmål innenfor virksomhetsmålene eller som hovedprioriteringer. Denne retningen danner grunnlaget for prioriteringene i plan- og budsjettprosessen og resulterer i en virksomhetsplan. Rammene inkluderer både den fastsatte retningen for planåret, tilgjengelig kompetanse og kapasitet i direktoratet, samt økonomiske midler. Virksomhetsplanen, som gjelder for ett år av gangen, inneholder både utviklings- og forbedringstiltak og oppdrag fra departementet gjennom tildelingsbrevene.

Jernbanedirektoratet vurderer at vår styring og kontroll av virksomheten er organisert på en forsvarlig måte og utføres i samsvar med gjeldende lover og regler. Gjennom året har vi videreført arbeidet med å implementere nye arbeidsprosesser og tydeliggjøre roller og ansvar for å sikre effektiv ressursutnyttelse i direktoratet

I henhold til statens økonomireglement, skal styring i staten være tilpasset virksomhetens risiko. I 2024 har vi prioritert etableringen av et helhetlig risikostyringssystem for sektoren og styrket vårt arbeid med risikovurderinger i direktoratet. Vi har utarbeidet en policy for risikostyring som klargjør roller og ansvar, og vi har økt vår interne kompetanse gjennom rekruttering og interne kurs. Dette arbeidet vil fortsette inn i 2025.

Omtale av vesentlige forhold ved styring og kontroll

Styringsverktøyet – en digital rapporteringsløsning for å følge opp virksomhetsplanen og budsjettprognoser

I 2024 har direktoratet tatt i bruk en egenutviklet rapporteringsløsning for å følge opp virksomhetsplanen og budsjettprognoser. Løsningen, utviklet innenfor Office365, gir oss et digitalt verktøy for å rapportere risiko og status for alle aktiviteter i virksomhetsplanen, inkludert budsjettprognoser. Styringsverktøyet skal også brukes til å følge opp risikoreduserende tiltak som gjennomføres i direktoratet.

Gjennom styringsverktøyet har direktoratet god oversikt over utviklingsaktivitetene som gjennomføres i løpet av året, og aktivitetene og budsjettene knyttes til virksomhetsmålene i tildelingsbrevet. Styringsrapporter i PowerBI gir ledere mulighet til å vurdere status, prognoser og risiko knyttet til virksomhetsplanen og budsjettene.

Innføring av SRS

Fra 1. januar 2024 har direktoratet ført sitt virksomhetsregnskap etter de statlige regnskapsstandardene (SRS). I første del av året ble åpningsbalansen ferdigstilt, og godkjent av departementet i mai 2024. Nye interne rutiner for SRS er utarbeidet, og eksisterende rutiner er oppdatert og tilpasset det nye regnskapsprinsippet.

Innføringen av SRS har medført ekstra opplæring i fakturabehandling og tettere oppfølging av attestanter og godkjennere ved behov. Økonomimedarbeidere har også gjennomgått kompetanseheving. Arbeidet med å utvikle økonomirapporter som inkluderer styringsinformasjon tilgjengelig med SRS vil fortsette i 2025. Vi forventer økt nytte av dette når vi får sammenligningsgrunnlag for flere år og kan se utviklingen over tid.

Jernbanedirektørens revisjonsprogram

Jernbanedirektørens revisjonsprogram er ett av virkemidlene til Jernbanedirektøren for styring og kontroll. Programmet omtaler kontroller som skal gjennomføres det enkelte år, på tredjelinjenivå.

I første halvår 2024 ble lønns- og arbeidsvilkår hos konkurranseutsatte trafikkoperatører kontrollert for å sikre at kravene ble fulgt. Denne kontrollen fulgte opp en systemrevisjon fra høsten 2023, og avdekket brudd som er fulgt opp med operatørene.

Medio 2024 ble godsområdet evaluert for å sikre at krav fra tildelingsbrev og styringssignaler fra Samferdselsdepartementet ble ivaretatt på en formålstjenlig måte. Evalueringen viste tilfredsstillende arbeid, men pekte også på forbedringsområder som følges opp.

I andre halvår ble økonomistyringen i utvalgte prosjekter revidert. Resultatene viste akseptabel økonomistyring, men med behov for forbedringer. Handlingsplaner er utarbeidet og følges opp i 2025.

Det ble også iverksatt en evaluering for å undersøke om Jernbanedirektoratet håndterer inngåelse- og oppfølging av avtalene knyttet til Entur, Norske tog, togoperatørene (Vygruppen, Go-Ahead Norge og SJ Norge) og Bane NOR, og på en måte som støtter opp om de transportpolitiske målene. Undersøkelsen er pågående, og forventes ferdigstilt i løpet av mars 2025.

Samtlige av kontrollene over ble gjennomført ved bruk av eksterne revisjonsressurser.

I tillegg ble flere stikkprøvekontroller gjennomført internt, basert på ISO 19011. I første halvår ble bestemmelser om bakgrunnssjekk, bierverv og ekstraverv kontrollert, mens høsten 2024 fokuserte på databehandleravtaler. Funnene fra disse kontrollene følges opp.

En stikkprøvekontroll av det nye sak- og arkivsystemet (Elements) ble også startet og skal avsluttes i 2025.

Risikovurderinger i 2024

Risikostyring er en vesentlig del av Jernbanedirektoratets interne styring og omfatter risikoer knyttet til måloppnåelse av direktoratets virksomhetsmål, sektorprioriteringer og risikovurderinger av de ulike effektpakkene.

Risikobildet for sektoren

Det helhetlige risikobildet for sektoren vurderes ut fra sektorprioriteringene som er utarbeidet av direktoratet. Sektorprioriteringene tar utgangspunkt i NTP-målene, men har en kortere tidshorisont. Perspektivet for risikovurderingen er frem mot neste rapporteringstidspunkt (1. tertial 2025) og det benyttes en kritikalitetsvurdering på tre nivåer (lav, middels og høy).

En viktig del av arbeidet med helhetlig risikostyring har i 2024 vært å sikre involvering av sektoraktørene. Det er gjennomført møter med aktørene for å orientere om hvordan direktoratet bruker deres risikorapportering som grunnlag for å vurdere det samlede risikobildet for sektoren. Utforming av rapporteringsmalen som er felles for alle aktørene har også blitt diskutert i fellesskap. Risikobildet for sektoren deles med aktørene i etterkant av rapportering til departementet.

Aktørene i sektoren har til årsrapporteringen sendt oppdaterte vurderinger av risikoområdene som ble rapportert i andre tertial. De fikk også muligheten til å komme med nye risikoområder. I tillegg til rapporteringen fra aktørene er relevant informasjon, som direktoratet har mottatt siste tertial, benyttet for å oppdatere risikobildet, herunder risikovarsler.

Kvaliteten og omfanget av mottatte risikovurderinger fra aktørene varierer. Dette påvirker direktoratets mulighet til å vurdere samlet risiko for sektoren. Det er viktig at det helhetlige risikobildet oppleves som relevant for hele sektoren. Vi vil derfor fortsette arbeidet med å forbedre prosessen og dialogen med aktørene i 2025, for å øke kvaliteten på rapporteringen.

Risikohåndtering gjøres gjennom en rekke tiltak som er ferdigstilt i løpet av 2024, og det er innarbeidet nye tiltak for 2025, enten som oppdrag gitt i tildelingsbrevet eller egeninitierte tiltak i direktoratet eller hos aktørene i sektoren.

Det helhetlige risikobilde gjengis i vedlegg 1a, men her presenteres endringer i kritikalitet i eksisterende risikoer, samt nye risikoområder og tiltak som skal håndtere disse.

Endringer i risikobildet og endret kritikalitet

I det oppdaterte risikobildet er det ett risikoområde som har en endret vurdering av kritikalitet, sammenlignet med vurderingen i 2. tertial 2024. Dette gjelder:

- *R09 Risiko for redusert tilgang på kritiske yrkesgrupper for sektoren - økt fra medium til høy*

Kritikalitet foreslås økt fra medium til høy basert på rapporteringen fra Bane NOR der de henviser til risiko for manglende tilgang til nødvendig kompetanse og kapasitet. Dette omfatter blant annet behov for kompetanse innen kritiske fagområder som kontaktledning (KL)- og signalfagkompetanse, samt energimontører med KL kompetanse (krav om fagbrev energimontør for LFS). Bane NOR rapporterer om flere tiltak for å håndtere denne risikoen som for eksempel en overordnet kartlegging av fremtidig kompetansebehov inkl. tiltaksplaner. Siden Jernbanedirektoratet også har mottatt et risikovarsel knyttet til sertifikat for elsikkerhet, foreslås risikoen økt i påvente av avklaringer.

Risikoområdene med fortsatt lav kritikalitet er tatt ut av risikobildet. Dette gjelder R08 Risiko for avvik fra sikkerhetskrav og R15 Risiko for at togoperatører trekker seg fra eksisterende avtaler.

Nye risikoområder:

Det er identifisert tre nye risikoområder som er vurdert til medium eller høy kritikalitet:

- *R19 Risiko for at vi ikke får verksteder til de nye fjerntogene*

Kritikaliteten settes til medium fordi tiltaket om å beslutte og gjennomføre verksteder for nye tog er under arbeid, samt at det skal utarbeides plan for nasjonale verkstedbehov.

- *R20 Risiko for at vi ikke har tilstrekkelig og godt nok vedlikeholdt materiell med tilstrekkelig teknisk status frem til nye fungerende tog er i full drift*

Kritikaliteten settes til høy fordi det er en sårbar materiellsituasjon med en generell knapphet på materiell. Tiltak for bedre driftsstabilitet for materiell er et prioritert område.

- *R21 Risiko knyttet til tilstrekkelig tilbud av godstransport på jernbane*

Kritikaliteten settes til medium grunnet tiltak som er under arbeid for å håndtere risikoen, som støtte for tap på grunn av stengt Otta bru, samt at Bane NOR vurderer justering av ytelsesordningen. Det er likevel risiko for at varesendere kan miste tilliten til gods på jernbane og i stedet velge veitransport som er dårlig for miljø og trafikksikkerhet.

Risiko i effektpakkene

I arbeidet med helhetlig risikostyring inngår også risikovurderinger av effektpakkene. Direktoratet vurderer og følger opp risiko relatert til effektpakker i både planleggings- og gjennomføringsfasen. Nedenfor gjengis noen overordnede trender relatert til risikobildet, som det i tråd med rapporteringskravene vil bli rapportert på til T1 og T2 2025.

Gjennomføringsplan for realisering av NTP 2025-2036 beskriver hvilke aktiviteter og tiltak som trengs for å realisere ambisjonene og planene for perioden. For effektpakkene i porteføljen, viser planen nødvendige innsatsfaktorer sammenstilt, samt status for fremdrift sett opp mot hva som var forutsatt i NTP.

Gjennomføringsplanen vil være et verktøy og en støtte i direktoratets vurdering av risiko tilknyttet effektpakkene.

Aldrende kjøretøypark

Risikovurderinger og gjennomganger i 2024 viser at effektpakker utløst av behov for nye kjøretøy har fått økt risiko i 2024. Dette gjelder effektpakkene *Innføring av nye lokaltog – L1 og L2*, *Innfasing av nye fjerntog* og *Nullutslipp i byområdet* og *Innføringen av nye kjøretøy på Trønder- og Meråkerbanen*. Det er fire effektpakker som er utløst av behov for kjøretøy i igangsattserien. Det er knyttet usikkerhet til om det vil berøre alle fire effektpakker.

Det er flere årsaker til dette. Krevende leverandørmarked i etterkant av pandemi og konflikten i Ukraina trekkes opp som en årsak. Oversvømmelse hos en underleverandør er annen årsak. En tredje årsak er redusert tilgjengelighet på eksisterende kjøretøy. Forsinkelse hos leverandører i kombinasjon med gammelt og utdatert togmateriell som trafikkerer på dagens strekninger, vil påvirke og forstyrre eksisterende togtrafikk til nye kjøretøy er på plass i Norge. Det vil ta noen år fra første togsett er på plass i Norge til siste er levert fra leverandør. Frem til 2028 vurderes kjøretøyparken til å være på et kritisk nivå, som i stor grad vil påvirke kvaliteten på eksisterende togtilbud i årene som kommer. Omdisponering av kjøretøy mellom trafikkpakker vurderes som begrenset som følge av knapphet på materiell.

Krevende grunnforhold

Krevende grunnforhold kan medføre vanskeligheter med å opprettholde den fastsatte fremdriftsplanen og kan bidra til økte kostnader i utviklingen og utbyggingen av infrastrukturen i effektpakker. Gjennom 2024 har dette fortsatt å berøre effektpakke for *Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo-Moss*) *og Nullutslipp i byområdet* og *Innføring av nye kjøretøy på Trønder- og Meråkerbanen*, mens tilsvarende problemstilling nå berører *Flere og raskere tog på Dovrebanen (Oslo-Hamar)*. Eventuelle endringer i kostnad eller framdrift må det tas høyde for i videre realisering av disse effektpakkene, og den samlede porteføljen.

Forstyrrelser i togtrafikken til nytt signalanlegg er innført

Flere av effektpakkene er planlagt med ERTMS og det er dermed en forutsetning for å få realisert tilbudsforbedringer i flere effektpakker at ERTMS ferdigstilles på strekningen. Det totale risikobildet for implementeringen av ERTMS, med sammenfallende utfordringer og forsinkelser hos alle leverandørene, har vært høy gjennom 2024. Dette innebærer blant annet risiko knyttet til fremdrift for utvikling av trafikkstyringssystem (TMS) og evnen til å industrialiseresleveranse av signalinstallasjoner. I sum har disse usikkerhetene medført at innføringen av ERTMS er under re-planlegging. Bane NOR vurderer at det er høy risiko for måloppnåelse på tid og kostnad.

Ny signalplan skal etter planen ferdigstilles sommeren 2025. Ifølge Bane NOR vil dette bidra til å redusere noe av den høye risikoen i utrullingen av ERTMS ved at planen justerer tidspunktet for når ERTMS innføres på de ulike strekningene. Det vil være en vedvarende risiko med forstyrrelser i togtrafikken til ERTMS er innført, som følge av høy alder og begrensinger på eksisterende signalsystemer.

Forsinket ibruktagelse som følge av sen fremdrift i planleggingsprosessen

Modningen av infrastruktur i deler av porteføljen av effektpakker i serien prioritert for oppstart, tar lenger tid enn opprinnelig antatt. Årsakene til dette er flere, slik som at modenhet i utgangspunktet ikke var avklart ved prioritering i tidligere NTP, eller at rasjonell planfremdrift forhindres grunnet lang saksbehandlingstid i planprosessen. Sistnevnte gjelder nå særlig for infrastrukturtiltak der det utarbeides statlig plan, og det truer ibruktagelse på både effektpakker som er igangsatt eller er prioritert igangsatt i første seksårsperiode. Eksempler på dette er *Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo-Moss)* og *Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet* (tidligere kjent som Flere tog i Oslo-navet).

Internt risikobilde

Jernbanedirektoratets interne risikobilde er en viktig del av direktoratets interne styring og kontroll og blir vurdert opp mot virksomhetsmålene. Oppdateringen av risikobildet baserer seg på en samlet gjennomgang av eksterne og interne forhold som påvirker direktoratets måloppnåelse, med hovedfokus på:

- Bemanning og arbeidsbelastning
- Kompetansekartlegging og kompetansestrategi (implementeringsfase)
- Kapasitetsutfordringer som påvirkes av stort behov for samhandling for å løse oppdragene- gjelder både samhandling internt, men også med aktørene i sektoren

Det interne risikobilde gjengis i vedlegg 1b, men her presenteres endringer i kritikalitet i eksisterende risikoer, samt nye risikoområder og tiltak som skal håndtere disse:

To risikoer vurderes å ha redusert risiko:

- *IR01 Risiko for at samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger ikke i tilstrekkelig grad legges til grunn for vår virksomhet* - fra moderat til lav risiko

Arbeidet med ansvarsfordeling gjennom omorganiseringen av direktoratet og forbedring av prosessen fra kunnskapsgrunnlag til helhetlige strategier har over tid redusert risikoen til lav.

- *IR02 Risiko for at direktoratet ikke har tilgang på data og informasjon med tilstrekkelig kvalitet fra sektoren* – fra høy til moderat

Direktoratet opplever fortsatt utfordringer med å få tilgang på data av tilstrekkelig kvalitet, men tverrsektorielt datasamarbeid, implementering og videreutvikling av FRAM samt videre arbeid med tiltaksplanen for bedre driftsstabilitet, bidrar til å redusere risikoen

Det foreslås 3 nye interne risikoer

- *IR11 Risiko for at direktoratet ikke systematiserer, analyserer og bruker de data vi har tilgjengelig på en enhetlig måte der dette er hensiktsmessig* - moderat risiko

Denne risikoen er knyttet til hvordan direktoratet håndterer de data vi har tilgjengelig i dag, og hvor systematisk vi jobber med å definere felles begreper, datasett og prioriteringer i forhold til hvile rapporter og datasett som skal utvikles. Videreutvikling av FRAM er et viktig tiltak for å håndtere risikoen.

- *IR12 Jdir sine arbeidsprosesser er ikke tilpasset den tiden det tar å etablere nødvendig samhandling med Bane NOR* - moderat risiko

Denne risikoen er knyttet til samhandling med Bane NOR om bla. annet utredninger. Direktoratet må vurdere egne arbeidsprosesser for å sikre at vi unngår forsinkelser når det skal inngås avtaler om bistand og samhandling med fagpersoner i Bane NOR. Videreutvikling av virksomhetsstyringen i direktoratet, evaluering av avtalene med Bane NOR og forbedret interne prosesser i direktoratet er viktige tiltak for å håndtere risikoen

- *IR13 Risiko for at Jdir sitt oppfølgingssystem for driftsstabilitet ikke klarer å synliggjøre effekten av den økte bevilgningen til drift, vedlikehold og fornying (DVF) i tilstrekkelig grad* - moderat risiko

Denne risikoen er knyttet til det pågående arbeidet med oppfølgingssystem for driftsstabilitet, der vi er avhengig av å få tilgang til, og utnytte, datagrunnlag som kan verifisere effekter av den økte bevilgningen. Videre arbeid med tiltaksplan for bedre driftsstabilitet og driftsstabilitetsanalyse av oppdatert Rutemodell NTP2025-2036 er viktige tiltak for å håndtere risikoen.

Risiko som utgår

- *IR03 Risiko for at direktoratet ikke har tilstrekkelig kunnskap og innsikt i hva som gjøres i drift/prosjekter i Bane NOR, og hvordan dette påvirker tilstanden for miljø, natur og forurensning*

Det foreslås å ta denne ut av risikobildet fordi departementet har fjernet rapporteringskravet, samt fordi risikoen nå fanges opp av ny formulering av IR02.

Delegert etatsstyring av Norsk jernbanemuseum

Norsk jernbanemuseum er et statlig forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet. Samferdselsdepartementet har delegert etatsstyringen av Norsk jernbanemuseum til Jernbanedirektoratet, som har det overordnede administrative og budsjettmessige ansvaret. Det innebærer å føre kontroll med at museet driver effektivt og i samsvar med Stortingets forutsetninger og vedtak og fastsatte mål og prioriteringer.

På oppdrag fra Jernbanedirektoratet ble Deloitte høst 2023 engasjert for å gjennomgå og vurdere økonomi- og virksomhetsstyringen ved Norsk jernbanemuseum. Det ble funnet at instruksen fra Jernbanedirektoratet manglet klare beskrivelser av myndighet og ansvar, og det var ingen avtaler for administrative oppgaver som direktoratet bistår med. Det var dermed vanskelig å skille mellom direktoratets roller som styrer og tjenesteleverandør. Det ble også avdekket at Norsk jernbanemuseum har hatt svak økonomi- og virksomhetsstyring. Det manglet årlige virksomhetsplaner, og beslutninger var dårlig dokumentert. Budsjett- og økonomistyringen var fragmentert, og det var ikke gjennomført dokumenterte budsjettrevisjoner.

I november 2023 oppdaterte direktoratet instruksen for museet med virkning fra 1.1 2024, og det ble utarbeidet en tiltaksplan for forbedringer av økonomi- og virksomhetsstyringen som direktoratet har fulgt opp i styringsdialogen. Forutsetninger og krav som nå stilles til Norsk jernbanemuseum går frem av den formelle styringsdialogen. Dette omfatter årlige tildelingsbrev, rapporter og møter som alltid dokumenteres. Det holdes som hovedregel tre etatsstyringsmøter mellom Jernbanedirektoratet og Norsk jernbanemuseum som er organisert rundt års- og tertialrapporter.

2024 har vært preget av store endringer og nye muligheter for Norsk jernbanemuseum. Museet har fått på plass ny ledelse og en fornyet drivkraft til å videreutvikle museet. I løpet av 2024 har museet utarbeidet policy, prosedyrer og rutinebeskrivelser på flere fagområder, og etablert en helhetlig økonomi- og virksomhetsstyring. Å implementere anbefalte forbedringstiltak og følge opp etterlevelse, vil ha høy prioritet fremover både internt i museet, men også i vår videre styringsdialog.

Det er fremdeles et potensial for forbedring innenfor profesjonalisering og effektivisering av strukturer, prosesser, arbeidsmåter og rutiner i organisasjonen. Det omfatter også tettere oppfølging av budsjett og økonomi, og mer helhetlig bruk av digitale verktøy. Forbedringsarbeid har pågått gjennom hele året og vil fortsette i 2025. Dette inkluderer forbedring av mål- og resultatstyringen, implementering av nye arbeidsprosesser, tydeliggjøring av roller og ansvar, og sikring av effektiv ressursutnyttelse og samhandling på tvers av avdelinger.

Tilskuddsordningen ble evaluert mot slutten av året og viser at rutiner og intern kontroll knyttet til tilskudd er betydelig forbedret. I tillegg er rutiner for utbetaling gjennomgått og endret med fokus på at tilskuddsmottakere har forutsigbarhet i sine utbetalinger.

Til tross for betydelige organisatoriske endringer er vårt inntrykk at museet har hatt et svært produktivt år i 2024, der alle hovedmål er oppfylt. Museet har prioritert digitalisering av samlinger, utvikling av en ny temporær utstilling, styrking av det pedagogiske tilbudet til barnehager og skoler, samt bevaring og restaurering av historiske objekter. Disse tiltakene har bidratt til økt interesse for museets arbeid og bedre tilgjengelighet for publikum. Dette ser vi at besøkstallene som har økt med drøyt 12 prosent sammenlignet med 2023.

Årsregnskapet til Norsk jernbanemuseum viser en mindreutgift under driftsposten på 1,7 mill. kroner, i tillegg er det en mindreutgift under tilskuddsposten. Årsaken til gjenværende midler i tilskuddsordningen er at to prosjekter ikke ble igangsatt som planlagt og ett prosjekt hadde et mindreforbruk opp mot tildelt sum. Se omtalen under for mer informasjon, eller museets eget årsregnskap.

Det vises videre til museets egen årsrapport for mer informasjon om resultater og aktiviteter gjennom året.

Økonomi og ressursbruk

Jernbanedirektoratets bevilgning for 2024 er benyttet i henhold til føringer og fullmakter gitt i Stortingets budsjettvedtak for Prop. 1 S (2023-2024), Prop. 20 S (2024-2025), Prop. 104 (2023-2024), samt videre presiseringer og føringer i Samferdselsdepartementets tildelingsbrev for 2024.

Jernbanedirektoratets regnskap for 2024 omfatter utbetalinger over kapittel 1352 Jernbanedirektoratet og kapittel 1330 Særskilte transporttiltak, samt innbetalinger over kapittel 4352 Jernbanedirektoratet og kapittel 4330 Særskilte transporttiltak, jf. tabell 17. Regnskapet på kapittel 1352 Jernbanedirektoratet viser brutto utbetalinger på 31 606,3 mill. kr i 2024. Målt mot en bevilgning på 32 150,5 mill. kr tilsvarer dette et brutto mindreforbruk på 544,2 mill. kr. Regnskapet på kapittel 1330 viser brutto utbetalinger tilsvarende 137,2 mill. kr. Målt mot en bevilgning på 174,1 mill. kr, tilsvarer dette et mindreforbruk på 36,8 mill. kr.

Til sammen fremkommer et brutto mindreforbruk på 581,0 mill kr i 2023 på Jernbanedirektoratets kapittler og poster.

Tabell 20 Økonomiske resultat i hele kroner per 31.12.2024 (inkl. Norsk jernbanemuseum).

Kap.	Post	Posttekst	Samlet tildeling	Regnskap 2024	Merutgift (-) og mindreutgift
1352	01	Driftsutgifter	396 721 000	373 068 400	23 652 600
1352	21	Spesielle driftsutgifter – utredninger	119 200 000	106 360 303	12 839 697
1352	70	Kjøp av persontransport med tog	5 323 100 000	4 877 110 502	445 989 498
1352	71	Kjøp av infrastrukturtjenester – drift og vedlikehold	9 330 100 000	9 330 100 000	0
1352	73	Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer	16 678 100 000	16 622 481 584	55 618 416
1352	74	Tilskudd til togmateriell mv.	0	55 618 416	-55 618 416
1352	75	Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	101 000 000	95 683 072	5 316 928
1352	76	Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren	39 400 000	38 190 550	1 209 450
1352	77	Tilskudd til godstogselskap etter ekstremværet «Hans»	162 894 000	107 724 542	55 169 458
Sum kap. 1352			**32 150 515 000**	**31 606 337 369**	**544 177 631**
1330	71	Tilskudd til kommersielle buss- og båtselskaper	3 700 000	3 137 989	562 011
1330	76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering	149 117 000	112 888 039	36 228 962
1330	77	Kjøp av tjenester fra Entur AS	21 300 000	21 300 000	0
Sum kap. 1330			**174 117 000**	**137 326 028**	**36 790 973**
Sum kap. 1352 og kap. 1330			**32 324 632 000**	**31 743 663 396**	**580 968 604**

Kap.	Post	Posttekst	Samlet tildeling	Regnskap 2024	Merutgift (-) og mindreutgift

Kap.	Post	Posttekst	Samlet tildeling	Regnskap 2023	Merinntekt og mindreinntekt (-)
4352	01	Diverse inntekter	5 900 000	6 606 809	-706 809
Sum kap. 4352			**5 900 000**	**6 606 809**	**-706 809**
4330	01	Gebyrer	21 300 000	21 300 000	0
Sum kap. 4330			**21 300 000**	**21 300 000**	**0**

Kapittel 1352 og kapittel 4352 – omtale post for post

Post 01 Driftsutgifter og driftsinntekter

Bevilgningen omfatter Jernbanedirektoratets driftsutgifter, inkludert utgifter til lokomotivførerutdanningen og Norsk Jernbanemuseum. Det er utbetalt 373,1 mill. kr i 2024, som er 23,7 mill. kr lavere enn bevilgning. Tilknyttet posten er det innbetalt 6,6 mill. kr, som er 0,7 mill. kr mer enn inntektsbevilgningen. Inkludert merinntektene utgjør mindreforbruket 24,4 mill. kr. Dette er inkludert kompensasjon for lønnsoppgjøret 2024. Ser vi bort fra denne kompensasjonen, er det totale mindreforbruket 18,1 mill. kr, og under 5 prosent av postens bevilgning.

Tabell 21 Driftsutgifter og driftsinntekter Jernbanedirektoratet

Jernbanedirektoratet		2024	Pr. 31.12.2024	
Kap.	Post	Disponibelt	Utbetalt/innbetalt	Avvik fra disponering
1352	01 Driftsutgifter	344 671 000	322 742 025	21 928 975
Sum 1352		**344 671 000**	**322 742 025**	**21 928 975**
4352	01 Diverse inntekter	3 400 000	3 782 539	382 539
Sum 4352		**3 400 000**	**3 782 539**	**382 539**

Inntektsposten gjelder inntekter ved Norsk jernbanemuseum (billettinntekter, suvenirer, togkjøring mv.) og kurs- og semesteravgifter ved Norsk fagskole for lokomotivførere. I 2024 ble det innbetalt totalt 6,6 mill. kr, der 2,8 mill. kr gjelder museet. Totalt utgjør dette merinntekter på 0,7 mill. kr. Merinntekten har sammenheng med noe høyere etterspørsel etter desksimulator ved lokførerskolen enn budsjettert, i tillegg har det vært noe høyere aktivitet ved Norsk jernbanemuseum.

Tabell 22 Driftsutgifter og driftsinntekter Norsk jernbanemuseum

Norsk jernbanemuseum		2024	Pr. 31.12.2024	
Kap.	Post	Disponibelt	Utbetalt/innbetalt	Avvik fra disponering
1352	01 Driftsutgifter	52 050 000	50 326 375	1 723 625
Sum 1352		**52 050 000**	**50 326 375**	**1 723 625**
4352	01 Diverse inntekter	2 500 000	2 824 270	324 270
Sum 4352		**2 500 000**	**2 824 270**	**324 270**

Post 21 Spesielle driftsutgifter – utredninger

Bevilgningen omfatter utgifter til utredning av nye jernbaneprosjekter i tidlig fase, utgifter til FoU, ulike analyser, utredningsarbeid og metodeverktøy.

Det er utbetalt 106,4 mill. kr i 2024, som er 12,8 mill. kr lavere enn bevilgning. Årsaken til mindreforbruket er blant annet at flere utgifter til utredningsoppdrag og andre aktiviteter kommer senere enn opprinnelig planlagt, og det er derfor flere utgifter som forskyves inn i 2025.

Post 70 Kjøp av persontransport med tog

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

I 2024 er det utbetalt 4 877,1 mill. kr til togoperatørene, noe som er 446,0 mill. kr lavere enn bevilgning på 5 323,1 mill. kr. Årsaken til mindreforbruket et sammensatt. Under redegjøres det nærmere for de vesentligste årsakene til avvik mellom budsjett og regnskap.

Avtalte vederlag for persontogtilbudene
I 2024 hadde Jernbanedirektoratet opprinnelig satt av 627,2 mill. kr reforhandlede trafikkavtaler med togoperatørene for trafikkpakkene 1-3. De reforhandlede avtalene ble budsjettert med kostnader knyttet til både inntektskompensasjon og bonusordninger for å gi togoperatørene insentiver for å øke trafikkinntektene. Inntektskompensasjonen skulle delvis dekke bortfallet av inntekter sammenlignet med operatørenes opprinnelige kalkyle. I tillegg var det i 2024 en kompensasjonsordning for energipriser, som skulle dekke deler av operatørenes merkostnader knyttet til unormalt høye energipriser. Disse har vært svært volatile, og prognosene var beheftet med stor usikkerhet. I 2024 er det utbetalt 888 mill. kr til dette formål.

I etterkant av Stortingets behandling av RNB 2024, mottok Jernbanedirektoratet 127,3 mill. kr i supplerende tildelingsbrev nr. 8 av 2024 fra Samferdselsdepartementet, til å innføre økt rabatt på togbilletter til barn og studenter. Selv om rabatten ble innført som planlagt, har operatørene ikke kommet til enighet om faktiske kostnader knyttet til denne rabatten, noe som har medført at midlene ikke ble brukt i 2024, men kommer til utbetaling i 2025.

Tabell 23 Budsjett og utbetalinger per avtale

Trafikkavtale	Budsjett	Utbetalt	Avvik
TP1 – Go-Ahead Norge	567127	460 502	106 625
TP2 – SJ Norge	1 196 839	1 189 731	7 108
TP3 – Vy tog	144 260	151 166	- 6 906
Østlandet 1	1 829 464	1 725 847	103 617
Østlandet 2	1 326 392	1 091 903	234 489
Vy Gjøvik	240 295	238 365	1 930
Oslo-Stockholm	17 861	18 129	-268
Narvik-Stockholm	862	616	246
Totalt	5 323 100	4 876 258	446 842

Trafikkpakke 1 Sør
Det er utbetalt 460,5 mill. kr i vederlag for persontogtilbudet på Trafikkpakke 1 Sør, som er 106,6 mill. kr lavere enn budsjett på 567,1 mill. kr. Mindreforbruket skyldes i hovedsak lavere utbetalinger enn budsjettert for energikompensasjon, lavere bonusutbetalinger enn budsjettert, og ubrukte midler i forbindelse med økte sosiale rabatter.

Trafikkpakke 2 Nord
Det er utbetalt 1 189,7 mill. kr i vederlag for persontogtilbudet på Trafikkpakke 2 Nord, som er 7,1 mill. kr lavere enn budsjett på 1 196,8 mill. kr. Mindreforbruket skyldes i hovedsak færre endringsordrer enn budsjettert. Det totale mindreforbruket er imidlertid i stor grad redusert grunnet høyere utgifter knyttet til ordinært vederlag, materielleie, kjøreveisavgift, samt tilleggsavtalen knyttet til Randklev bru.

Trafikkpakke 3 Vest
Det er utbetalt 151,2 mill. kr i vederlag for persontogtilbudet på Trafikkpakke 3 Vest, som er 6,9 mill. kr høyere enn avsatt budsjett på 144,3 mill. kr. Merforbruket skyldes vederlags- og kompensasjonseffekter knyttet til en avtalt reduksjon i trafikken. I tillegg har det vært høyere bonusutbetalinger enn budsjettert.

Østlandet 1
Det er utbetalt 1 725,8 mill. kr i vederlag for persontogtilbudet på Østlandet 1, noe som er 103,4 mill. kr lavere enn budsjettet på 1 829,5 mill. kr. Mindreforbruket skyldes i hovedsak lavere bonusutbetalinger enn budsjettert, og tilbakebetaling av strømkompensasjon. I tillegg var det et stort mindreforbruk knyttet til endringsordre, samt ubrukte midler i forbindelse med økte sosiale rabatter.

Østlandet 2
Det er utbetalt 1 091,9 mill. kr i vederlag for persontogtilbudet på Østlandet 2, noe som er 234,5 mill. kr lavere enn budsjettet på 1 326,4 mill. kr. Mindreforbruket skyldes i hovedsak lavere bonusutbetalinger enn budsjettert, tilbakebetaling av strømkompensasjon, samt ubrukte midler i forbindelse med økte sosiale rabatter.

Vy Gjøvikbanen
Det er utbetalt 238,4 mill. kr i vederlag for persontogtilbudet på Gjøvikbanen, som er 1,9 mill. kr lavere enn avsatt budsjett på 240,3 mill. kr. Mindreforbruket skyldes lavere materielleie og kjøreveisavgift i 2024 enn budsjettert.

Post 71 Kjøp av infrastrukturtjenester - drift og vedlikehold

Bevilgningen dekker Jernbanedirektoratets kjøp av infrastrukturtjenester, drift og vedlikehold som omfatter utgifter i Bane NOR for å holde infrastrukturen tilgjengelig for å avvikle fastsatt rutetilbud innenfor avtalt driftsstabilitet og andre kvalitetskrav. I henhold til avtalen mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR for 2024 utbetales vederlaget for drift og vedlikehold i henhold til bevilgning på post 71 Drift og vedlikehold. Det er utbetalt 9 330,1 mill. kr i 2024, som er i henhold til bevilgningen. I 2024 ble det forutsatt infrastrukturavgifter på 1 170 mill. kr. Vederlaget til Bane NOR baseres på dette nivået. Faktiske infrastrukturavgifter for offentlig kjøp ble 1 289 mill. kr i 2024. Regnskapsførte infrastrukturavgifter som avviker fra budsjettforutsetningene avregnes og justeres mot vederlaget for post 71 Drift og vedlikehold og for post 70 kjøp av persontrafikk med tog påfølgende år.

Post 73 Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer

Bevilgningen på post 73 Kjøp av infrastrukturtjenester - investeringer dekker vederlag for direktoratets avtaler med Bane NOR om kjøp av infrastrukturtjenester for planlegging og bygging av investeringsprosjekter.

Det er utbetalt 16 622,5 mill. kr i 2024, som er 55,6 mill. kr mindre enn bevilgningen på 16 678,1 mill. kr. Mindreforbruket gjelder utgifter til støtteordningen for ERTMS ombordutrustning hvor bevilgede midler på

post 73 kan benyttes og utgiftsføres på post 74 Tilskudd til eksterne, jf. stikkordsfullmakten *kan nyttes under post 74*.

Vesentlige endringer for prosjekter under post 73 Investeringer

Det fremkommer enkelte endrede forutsetninger for investeringsporteføljen sammenliknet med fremlegg av Prop. 1 S (2023-2024). Samlet produksjon for investeringsporteføljen er om lag 2,4 mrd. kr lavere enn bevilgningen i 2024. Årsaken er sammensatt. Det er et samlet underforbruk på om lag 800 mill. kr for prosjektet Sandbukta-Moss-Såstad, om lag 800 mill. kr for ERTMS-prosjektet, om lag 600 mill. kr for prosjektet Sørli-Åkersvika, 200 mill. kr for effektpakken Flere tog på Trønderbanen (Støren-Steinkjer) og om lag 200 mill. kr for området Stasjoner og knutepunkt innenfor Mindre investeringer jernbane som følge av forsinkelser i fremdrift i prosjektene. Videre er det et underforbruk på om lag 300 mill. kr på Follobaneprosjektet som følge av utsettelse av sluttoppgjør med entreprenør.

Endringer i likviditetsreserven

Bane NORs totale likviditetsreserve er i tråd med tidligere praksis definert som «produksjonsgjeld + finans/renteinntekter». Følgende endringer fører frem til ny estimert likviditetsreserve:

- Ved inngangen til 2024 var Bane NORs likviditetsreserve på om lag 8,0 mrd. kr.
- Netto finansinntekter, som bl.a. inkluderer renteinntekter, var på om lag 0,7 mrd. kr
- Andre kjente effekter (som bl.a. inkluderer produksjon finansiert av annet enn statlige midler; forskuddsbetalinger i prosjektene som ikke har materialisert seg i produksjon, kjøp/salg av fast eiendom m.m) var på om lag -0,5 mrd. kr
- Bane NOR har i 2024 hatt et forbruk på om lag 6,7 mrd. kr på drift og vedlikehold og om lag 5,9 mrd. kr på fornyelse. Dette utgjør et merforbruk på henholdsvis 1,7 mrd. kr for drift og vedlikehold og 1,5 mrd. kr for fornyelse sammenliknet med bevilgning. Dette dekkes ved å overføre midler fra investeringer, og dermed en økt bruk av likviditetsreserven på om lag 3,27 mrd. kr.
- Bane NOR har i 2024 hatt et forbruk på post 73 på om lag 14,2 mrd. kr. Dette er for 2024 isolert sett om lag 2,4 mrd. kr mindre enn bevilget; som isolert sett øker likviditetsreserven tilsvarende.

Samlet er likviditetsreserven redusert med om lag 588 mill. kr i 2024. Ved utgangen av 2024 var Bane NORs likviditetsreserve på om lag 7,4 mrd. kr.

Tabell 24 Bane NORs likviditetsreserve

Bane NORs likviditetsreserve	Prognose
Likviditetsbeholdning ved inngangen til 2024 (IB)	8 009
Netto finansinntekter	+720
Andre kjente effekter	-484
Midlertidig omdisponert fra post 73 til post 71 i 2024	-3 267
Underforbruk post 73 2024	2 443
Estimert likviditetsreserve ved utgangen av 2024	***7 421***

Post 74 Tilskudd til togmateriell mv.

Post 74 Tilskudd til eksterne omfatter tilskudd til ERTMS-ombordutstyr på tog eid av Norske tog AS. Bevilgningen til ordningen inngår i den samlede bevilgningen til ERTMS-prosjektet under kap. 1352, post 73 Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer, og utbetales til togeierne (Norske tog og godsselskaper) i løpet av året, jf. omtale under post 73 Investeringer. På grunn av framdriftsforsinkelser ble bevilgningen redusert til null i 2025, jf. behandling av jf. Prop. 20 S (2024-2025). Det er ikke utbetalt tilskudd til Norske tog i 2024. Inntil halvparten av utgiftene for å installere ombordutstyr dekkes av en egen tilskuddsordning

som regnskapsføres på post 74, men som bevilges over post 73 Investeringer (som en del ERTMS-rammen). I 2024 er det utgiftsført 55,6 mill. kr på post 74 som er finansiert med tilsvarende mindreforbruk på post 73 Kjøp av infrastrukturtjenester.

Post 75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane

Det er bevilget 101,0 mill. kr til tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane i 2024. Tilskuddsordningen finansierer støtte for transportert gods på jernbane målt i netto tonnkilometer. Grunnet store og langvarige nedetider på infrastrukturen, herunder bortfall av Randklev bru, ble det transportert mindre gods enn forventet i perioden. Til tross for øking av støttesatsen til gods transportert med diesel lokomotiver var bortfall av godstransport på jernbane så stort at det ble ett mindre forbruk på 5,3 mill. kr.

Tabell 25 Utbetalt støtte til godsoverføring fra vei til jernbane

Godstogselskap	Bevilget støtte
CargoNet AS	68 781 988
Green Cargo AB	3 952 466
ONRAIL AS	21 674 248
Grenland Rail AS	114 997
Hector Rail AB	209 151
Tågåkeriet i Bergslagen AB	84 296
BLS AS	2 413 441
Sum godkjent støtte	97 230 586

Post 76 Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren

Bevilgningen dekker grunnstøtte, samt vedlikeholds- og driftsstøtte til museumsbaner, i tillegg til støtte til prosjekter som bygger opp under bevaring eller formidling av jernbanehistorien. Tilskuddet forvaltes av Norsk Jernbanemuseum. Det er utbetalt 38,2 mill. kr under posten, noe som er om lag 1,2 mill. kr lavere enn bevilgning. Årsaken til mindreutgiften er at to innvilgede prosjekter ikke er igangsatt, og derfor ikke blitt utbetalt i 2024, og ett prosjekt har mindreforbruk sammenliknet med tildelt sum.

Post 77 Tilskudd til godstogselskap etter ekstremværet «Hans»

Bevilgningen dekker en midlertidig støtteordning for å opprettholde nødvendig godstransport på bane så lenge det ikke er mulig å frakte gods på Dovrebanen etter ekstremværet Hans. Målet for ordningen var å støtte godstogselskapene som har hatt inntektstap som følge av kollapsen av Randklev bru på Dovrebanen som følge av ekstremværet Hans. Støtten skulle bidra til å opprettholde godstrafikken så langt det lot seg gjøre mens Randklev bru var stengt, for å sikre en rask normalisering av trafikken når brua ble gjenåpnet. Tapene som dekkes måtte være en direkte følge av kollapsen av Randklev bru.

Det er utbetalt 107,7 mill. kr i 2024, som er 55,2 mil. kr lavere enn bevilgningen på 162,9 mill. kr. Årsaken til mindreforbruket er at det kun er to av tre operatører som har mulighet til å søke om tilskudd har søkt og fått bevilget støtte for hele perioden. Søknaden fra den andre godstogoperatøren inneholdt enkelte forbehold som Jernbanedirektoratet har måtte ta stilling til og avklaringer pågår. Operatøren har dermed ikke mottatt støtte for perioden 14.02.2024 og frem til bruen åpnet 20.02.2024.

Støtteordningene dekket tap fra 14.08.2023 og frem til brua åpnet for drift 20.02.2024. I denne perioden var Dovrebanen stengt for all trafikk. Noe av godstransporten ble fremført mellom sør og nord via Rørosbanen.

Kapittel 1330 Særskilte transporttiltak

Post 71 Tilskudd til kommersielle buss- og båtselskaper

Bevilgningen dekker tilskudd til kommersielle buss- og båtselskaper. Denne tilskuddsordningen ble opprinnelig opprettet som en respons på covid-19-pandemien for å støtte kommersielle buss- og båtruter som ble påvirket av smitteverntiltak. I 2024 er det utbetalt 3,1 mill. kr, noe som er 0,6 mill. kr lavere enn bevilgningen på 3,7 mill. kr.

Post 76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering

Bevilgningen dekker statens andel for kostnader ved Entur AS for å forvalte, drive og videreutvikle en nasjonal digital plattform for reiseinformasjon og billettering for kollektivtransport. Dette omfatter statens andel av utgifter til felles billetteringstjenester, mens utgiftene som dekkes av fylkeskommuners og transportoperatørers andel føres over kap. 1330, post 77 Kjøp av tjenester fra Entur AS. I 2024 er det er utbetalt 112,9 mill. kr, som er 36,2 mill. kr lavere enn bevilgningen på 149,1 mill. kr. Mindreforbruket er sammensatt og skyldes flere forhold.

Videre er framdriften for arbeidet med utvikling av reiseinformasjon og salg for internasjonale jernbanereiser justert ned i 2025. Det var satt av om lag 25 mill. kr til dette arbeidet i 2024, men kun utgiftsført om lag 14 mill. kr. I 2025 og 2026 forventes aktiviteten økt tilsvarende. I tillegg har arbeidet med internasjonale jernbanereiser blitt forsinket, grunnet utfordringer med tilgang av svenske rutedata med tilstrekkelig kvalitet. Dette utgjør om lag 4 mill. kr. Arbeidet med nasjonal salgsplattform ble forsinket i oppstarten på grunn av sen avtaleinngåelse. Tilknyttet dette fremkommer et mindreforbruk på om lag 6 mill. kr. Resterende mindreforbruk på om lag 4 mill. kr i skyldes mindre forsinkelser innenfor nasjonal reiseplanlegger, nasjonalt pris- og produktregister og ID-basert billettering.

Post 77 Kjøp av tjenester fra Entur

Bevilgningen dekker grunnleggende tjenester knyttet til elektroniske støttesystemer for billettering, som finansieres ved gebyr fra brukerne, jf. kapittel 4330, post 01 Gebyrer.

Grunnleggende tjenester knyttet til elektroniske støttesystemer for billettsalg, finansieres ved gebyr fra aktører som driver rutegående kollektivtransport og som bruker systemene, jf. kap. 4330 Særskilte transporttiltak, post 01 Gebyrer. Gebyret utvikles og endres over tid og skal være kostnadsdekkende.

Det er utbetalt 21,3 mill. kr på post 77 Kjøp av tjenester fra Entur, som er i henhold til innbetalt gebyr.

Post 01 Gebyrer (kapittel 4330)

Posten omfatter gebyrinntekter fra aktører som driver rutegående persontransport mot vederlag for tilknytning til og bruk av elektroniske støttesystemer for billettering, jf. omtale under kap. 1330 Særskilte transport-tiltak, post 77 Kjøp av tjenester fra Entur AS.

Bruk av fullmakter

Rapportering på bruk av tilsagns- og bestillingsfullmakter

Rapporteringen omfatter delegerte fullmakter til å pådra staten forpliktelser ut over gitte bevilgninger i 2024.

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 830 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 2024 var det forpliktet for 723 mill. kr. knyttet til denne fullmakten.

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Utbyggingsprosjekter hvor Stortinget tidligere år har vedtatt kostnadsramme.

Jernbanedirektoratet har ikke inngått forpliktelser ut over gitte fullmakter for investeringsprosjekter med kostnadsramme, som vist i tabell 26.

Tabell 26 Sum forpliktelser sammenliknet med fullmaktsbeløpet / kostnadsrammer

	Fullmaktsbeløp	Forpliktet Av bevilgning 2025	Forpliktet av senere bevilgning
Dovrebanen, Sørli–Åkersvika	9 137,0	735,0	6 028,3
Dovrebanen, Kleverud–Sørli	10 807,0	1 648,0	2 790,3
Dovrebanen, Venjar–Eidsvoll–Langset	7 778,0	29,0	0,0
Follobanen, Oslo–Ski	37 457,0	184,0	763,7
Trønderbanen, delelektrifisering Trønder- og Meråkerbanen	2 686,0	191,0	79,1
Vestfoldbanen, Barkåker–Tønsberg	1 959,0	140,0	65,0
Vestfoldbanen, Drammen–Kobbervikdalen	17 597,0	1 200,0	1 246,5
Vestfoldbanen, Nykirke–Barkåker	8 937,0	550,0	903,8
Vossebanen, Arna–Fløen	4 994,0	76,0	0,0
Vossebanen, Fløen–Bergen/Nygårdstangen	4 783,0	57,0	0,0
ERTMS-prosjektet	36 282,0	738,0	26 918,5
Østfoldbanen, Sandbukta–Moss–Såstad	27 646,0	1 543,0	11 848,2
Kolbotn stasjon	1 310,0	373,0	430,3
kostnadsrammer	171 373,0	7 464,0	51 073,8

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for kjøp av nye tog

SD har delegert fullmakt til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter til Jernbanedirektoratet. Per 31.12.2024 er det fire kostnadsrammer for investeringsprosjekter knyttet til eksisterende tog eller nye toganskaffelser. I 2023 ble det innført en ny metode for pris- og valutajustering av kosnadsrammer for Norske togs anskaffelser. Endringer i de prisjusterte kosnadsrammene samt størrelsen på relaterte styringsrammer og prisjusterte kontraktuelle forpliktelser er vist i tabell 22. Det bør poengteres her at de økte rammene som vist i tabellen nedenfor kun skyldes pris og valutaendringer i tråd med oppdatert metode og at det ikke er snakk om noen kostnadsoverskridelser for de fire berammede prosjektene.

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

Tabell 27 Endringer i de prisjusterte kostnadsrammene samt størrelsen på relaterte styringsrammer og prisjusterte kontraktuelle forpliktelser per 31.12 2024.

Prosjekter	Kostnadsramme opprinnelig	Stortings-vedtak	Pris- og valutajustert kostnads-ramme 31.12.2023	Økning/ Reduksjon 2024	Pris- og valutajustert kostnads-ramme 31.12.2024	Pris- og valutajustert styringsramme 31.12.2024
Midtlivs-oppgradering vognsett 72 * (*ikke kostnadsramme*)	683,0	Prop. 1 S (2021-2022)	740,5	52,7	793,2*	n/a
Lokaltog basis	4 473,0	Prop. 193 S (2020-2021)	5 457,4	246,6	5 704	n/a
Lokaltog opsjon 1	3 728,0	Prop. 1 S (2024-2025 x	4 078	566,9	4 644,9	4 039,4
Fjerntog basis	8 054,0	Prop. 1 S (2021-2022)	8 937,4	468,2	9 405,6	7 500,9

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

Jernbanedirektoratet har fullmakt til å forplikte staten for kjøp av transporttjenester for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 34 300 millioner kroner. Jernbanedirektoratets prognostiserte samlede forpliktelser ut over 2024 utgjør 33 275, mill. kroner, hvorav 5 123,0 er planlagt dekket av bevilgnignen for 2025 og 28 152,0 av senere bevilgninger.

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

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

a) gi en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 7 680,0 mill. kroner.

b) gi ytterligere restverdigaranti til oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 15 500 mill. kroner. Det blir lagt til grunn 75 pst. restverdigaranti.

Utgående balanse for 2024 for bokført materiell og nyinvesteringer er 7 479,1, som er en nedgang på 493 mill kr fra UB 2023. Utgående balanse for oppgraderinger og nyinvesteringer er 15 410,8, som er en økning på 1 016,2 mill. kr fra utgående balanse 2023.

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

I tildelingsbrev 2024 fikk Jernbanedirektoratet i medhold av bevilgningsreglementet fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over 2024. Da fullmakten ble gitt, la SD til grunn at Jernbanedirektoratet i forklaringene til statsregnskapet må vise at de disposisjoner som er gjort i medhold av fullmakten, ligger innenfor fullmakten.

Tabellen under viser flerårige forpliktelsene per 31.12.24 inkludert forpliktelsene ved Norsk jernbanemuseum. Dette er forpliktelser som ikke kan sies opp med kort oppsigelsesfrist eller som ikke er løpende. Totalt er forpliktelsene 108,5 mill. kr, en nedgang fra 167,2 mill. kr i 2023.

Tabell 28 Flerårige forpliktelsene per 31.12.24 inkludert forpliktelsene ved Norsk jernbanemuseum

Forpliktet pr 31.12.2024	Husleie og fellesutgifter	IKT drift, lisenser mv.	Renhold	Leasing av biler	Diverse drift	**Sum**
Mill. kr.	96,7	9,0	0,7	0,6	1,5	108,5

De største forpliktelsene gjelder husleie og utgifter til lokaler. Jernbanedirektoratet har ikke inngått nye husleieforpliktelser i 2024, og denne forpliktelsen er derfor redusert per 31.12.24 sammenlignet med året før. Det er noe forsinkelse i utvikling av enkelte programvarer og IKT-verktøy, noe som forskyver utgiftene fremover i tid, i tillegg er det kommet nye forpliktelser. Jernbanedirektoratet har tatt høyde for å dekke forpliktelsene innenfor uendret bevilgningsnivå.

V Vurdering av fremtidsutsikter

Samfunnet står overfor store utfordringer i årene fremover. Utfordringer som jernbanen og transportsektoren kan og må bidra til å løse. En betydelig befolkningsvekst i og rundt de store byene, i kombinasjon med overgangen til lavutslippssamfunne, gjør at behovet for kapasitetssterke, klima- og miljøvennlige transportformer vil øke kraftig. Videre vil et mer fremtredende behov for sikkerhet og beredskap, herunder Forsvarets behov, treffe jernbanen og transportsektoren.

I Nasjonal Transportplan 2025-36 er utgangspunktet for jernbanestrategien at transportsektoren vil utfordres på en rekke områder i årene fremover, bl.a. pga. **økende urbanisering.** Befolkningsveksten rundt de store byene vil bli størst på Østlandet. SSB anslår at befolkningen i Oslo, Akershus, Buskerud og Østfold vil øke med 350 000 innbyggere fram mot 2050. Innbygger som trenger varetransport, transport til og fra skole og jobb, samt transport i fritiden. Dette utfordringsbildet tilsier at jernbanen som en bærekraftig, kapasitetssterk kollektivtransport i de største byområdene, vil være en viktig del av løsningen fremover.

Jernbanedirektoratet arbeider nå med tre utredninger av jernbanetilbudet mot 2050, som skal konkretisere utfordringene og vurdere mulig tilbudsutvikling for tog innenfor de aktuelle markedene for hhv. lange reiser, transport av gods og varer, samt for togtilbudet som en del av kollektivsystemet for Østlandet. I utredningsarbeidet bruker vi bl.a. en planleggingsmetode som starter med å definere en ønskelig fremtid, for deretter å se tilbake på nåtiden for å identifisere nødvendige steg og tiltak for å nå denne ønsketilstanden (backcasting).

Utfordringene knyttet til ekstremværet Hans høsten 2023 og vinterværet på Østlandet i 2024 viste tydelig at **klimaendringene** allerede påvirker jernbanen. Vi snakker først og fremst om styrtregn, flom og ras, men på lengre sikt også et stigende havnivå og springflo som truer nærliggende jernbaneanlegg.

For å styrke direktoratets arbeid med kunnskapsgrunnlag for klimatilpasning av jernbanen, har direktoratet i 2024 fullført en klimasårbarhetsanalyse for jernbanenettet. I analysen ble det utarbeidet prognoser på hvordan klimarelaterte flom- og skredhendelser, samt vegetasjonsbrann, vil endre seg på kort sikt (2025-2036) og på lengre sikt (2060). Kort oppsummert kan vi forvente flere klimarelaterte uønskede hendelser (se tabell under). Analysene viser også at banestrekningene er ulikt eksponert for klimaendringene. I årene fremover må jernbanen målrette den forebyggende innsats der det vil gi størst effekt.

Hendelseskategori	Antall hendelser/år Endring frem mot 2036 (%)	Antall hendelser/år Endring frem mot 2060 (%)	Merknad
Vegetasjonsbrann	+ 4 %	+ 11 %	Økning langs alle banestrekninger unntatt Solørbanen, Kongsvingerbanen og Rørosbanen og enkelte banedelstrekninger
Styrtregnhendelser	+ 7 %	+ 19 %	Økning på minimum 17 % på samtlige banestrekninger 2060. Størst økning på Nordlandsbanen og Ofotbanen
Vassdragsflom	+ 3 %	+ 9 %	Forbehold om usikre registreringer i Banedata. Størst økning langs Nordlandsbanen, Dovrebanen og Sørlandsbanen.
Skred	+ 3 %	+ 7 %	Størst økning i NTP-korridor 6, deriblant Dovrebanen

Figur 17 Forventet økning i antall årlige hendelser, for de fire analyserte kategoriene av klimarelaterte naturhendelser, frem mot analyseårene 2036 og 2060.

Bruk av **teknologi** skal bidra til å løse utfordringene som samfunnet står overfor knyttet til klima og miljø, økt beredskapsbehov som følge av uro i verden, flere eldre og en lavere andel av befolkningen i yrkesaktiv alder, samt mangel på kompetanse og arbeidskraft. Her har jernbane- og transportsektoren et stort og viktig ansvar. Ny NTP legger vekt på at vår sektor må bli mer digitalisert og datadrevet. Samtidig har riksrevisoren fastslått at offentlig sektor må ta en sterkere styring over digitaliseringen, og at det ikke lenger er tid for frivillighet.

Ny teknologi gir store muligheter for å bidra på flere av innsatsområdene i Ny nasjonal digitaliseringsstrategi frem til 2030, herunder å øke datadeling og å utnytte mulighetene i data og

datadreven innovasjon, å utnytte mulighetene i kunstig intelligens og å sette fart på den grønne og digitale omstillingen i samfunnet.

Vi skal fortsette å satse på økt innovasjon og teknologiutvikling innenfor tilstandsbasert- og prediktivt vedlikehold på jernbanen, gjennom å knytte nye relasjoner, styrke samarbeidet på tvers av aktører og gi tilgang til de nyeste fremskrittene innenfor dette fagområdet.

Forsvarets behov for jernbane er aktualisert av en forverret geopolitisk situasjon og av Sveriges og Finlands inntreden i NATO. I en ny utredning har direktoratet sett på hvilke kapasiteter jernbanen trenger for å møte Forsvarets behov og ta sin rolle i den nasjonale beredskapen når det gjelder infrastruktur, rullende materiell, og togfremføring

Med Sverige og Finland i NATO vil det være behov for å legge til rette ikke bare for mottak, men også transitt av militært personell og materiell. Vest-øst-aksene får økt betydning og sømløshet over grenser og mellom havner, flyplasser og jernbanen blir enda viktigere. For å få dette til er det nå igangsatt flere initiativ der Bane NOR og Jernbanedirektoratet vil delta. Platform North, hvor både norske, svenske og finske myndigheter deltar, skal styrke koordineringen av det totale transportbehovet i nord. «Tverrsektoriell faggruppe for militære behov for transportinfrastruktur» vil vurdere de nasjonale militære behovene og Nordic Transport Preparedness Cooperation (NTPC) vil se på det samlede beredskapsbehovet i Norden.

Årsregnskap

Ledelseskommentaren til Jernbanedirektoratets årsregnskap 2024

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.

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 virksomhetens disponible bevilgninger og av regnskapsførte utgifter, inntekter, eiendeler og gjeld.

Jernbanedirektoratet fører og rapporterer virksomhetsregnskapet i henhold til de statlige regnkapsstandardene. Årsregnskapet gir et korrekt uttrykk for årets ressursbruk og virksomhetens eiendeler og gjeld.

Organisatoriske forhold

Norsk jernbanemuseum er et selvstendig forvaltningsorgan underlagt Jernbanedirektoratet. Samferdselsdepartementet har etatsstyringen av Norsk jernbanemuseum til Jernbanedirektoratet. Bevilgningene til museet går via direktoratet, og gis i et eget tildelingsbrev fra direktoratet til museet.

Siden Norsk jernbanemuseum får egne disponeringer, fører eget regnskap og selv rapporterer til statsregnskapet, er årsregnskapet for museet ikke inkludert i direktoratets årsregnskap, men kun presentert i museets egen årsrapport.

Jernbanedirektoratet tildeler museet budsjett under flere poster, og i bevilgningsrapporten og note A vises kun de disponeringer som direktoratet har til disposisjon, og er derfor eksklusiv tildelingen til Norsk jernbanemuseum. I note B til bevilgningsrapporteringen vises eventuelt merutgift/mindreutgift og merinntekter/mindreinntekter 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.

Vurdering av vesentlige forhold

Bevilgningsrapportering

Jernbanedirektoratet hadde i 2024 en samlet disponering på om lag 32,2 mrd. kroner på utgiftssiden. I tillegg har Jernbanedirektoratet disponering på inntektssiden på totalt 24,7 millioner kroner. Under driftspostene er det totalt et mindreforbruk på 34,8 mill. kroner, i tillegg til merinntekter på i underkant av 400 000 kroner. En del av mindreforbruket skyldes forsinkelser i lønnsoppgjøret 2024, jf. note B til bevilgningsrapporten.

Under 70-postene er det totalt et mindreforbruk på 543 mill. kroner, der størstedelen gjelder post 70. Grunnen til mindreforbruket under denne posten er sammensatt, og skyldes blant annet lavere bonusutbetalinger enn budsjettert, tilbakebetaling eller lavere strøm- og energikompensasjon enn budsjettert, samt ubrukte midler i forbindelse med økte sosiale rabatter.

Virksomhetsregnskapet

Fra 2024 fører Jernbanedirektoratet sitt virksomhetsregnskap i tråd med de statlige regnskapsstandardene (SRS), og virksomhetsregnskapet vil derfor ikke vise sammenligningstall med tidligere år.

Jernbanedirektoratet hadde 220,6 mill. kroner i lønnskostnader i 2024 (note 2). På bakgrunn av at lønnsoppgjøret i staten for 2024 ikke var ferdigstilt før i slutten av november, har vi ikke utbetalt resultatet av lønnsoppgjøret i 2024. Vi har derfor gjort et estimat for lønnsavsetning for det sentrale lønnsoppgjøret.

Det er regnskapsført 206 mill. kroner til andre driftskostnader (note 5). Det er kostnadsført i underkant av 83,7 mill. kroner til konsulenttjenester, og detaljer rundt bruken er beskrevet i årsrapporten. I tillegg er det kjøpt andre fremmede tjenester for 43,9 mill. kroner, som knytter seg til blant annet kjøp av øvelseskjøring og skifteopplæring ved Norsk fagskole for lokomotivførere, i tillegg til forskning og utvikling (FoU). Andre større driftsutgifter er husleie og andre kontorkostander, i tillegg til reisekostnader.

Det er utbetalt 31,2 mrd. kroner i tilskudd i 2024 (note 9), der den største utgiften er kjøp av tjenester fra Bane NOR og kjøp av persontransport med tog. Det vises for øvrig til note 9 for med detaljer rundt mottaker og beløp per tilskuddspost.

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 2025.

Oslo, 14. mars 2025

Knut Sletta
Jernbanedirektør

Prinsippnote – bevilgnings- og artskontorapportering

Årsregnskapet for Jernbanedirektoratet er utarbeidet og avlagt etter nærmere retningslinjer fastsatt i bestemmelser om økonomistyring i staten ("bestemmelsene"). Årsregnskapet er i henhold til krav i bestemmelsene punkt 3.4.1, nærmere bestemmelser i Finansdepartementets rundskriv R-115 av desember 2024 og eventuelle tilleggskrav fastsatt av Samferdselsdepartementet.

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

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

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

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

Bevilgningsrapporteringen

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

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

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

Artskontorapporteringen

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

Jernbane-
direktoratet

Oppstilling av bevilgningsrapportering 31.12.2024

Utgiftskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling*	Regnskap 2024	Merutgift (-) og mindreutgift
1352	Jernbanedirektoratet	01	Driftsutgifter	A, B	344 671 000	322 742 025	21 928 975
1352	Jernbanedirektoratet	21	Spesielle driftsutgifter - utredninger	A, B	119 200 000	106 360 303	12 839 697
1352	Jernbanedirektoratet	70	Kjør av persontransport med tog	A, B	5 323 100 000	4 877 110 502	445 989 498
1352	Jernbanedirektoratet	71	Kjøp av infrastrukturtjenester - drift og vedlikehold	A	9 330 100 000	9 330 100 000	0
1352	Jernbanedirektoratet	73	Kjøp av infrastrukturtjenester - investeringer	A, B	16 678 100 000	16 622 481 584	55 618 416
1352	Jernbanedirektoratet	74	Tilskudd til togmateriell mv.	A, B	0	55 618 416	-55 618 416
1352	Jernbanedirektoratet	75	Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	A	101 000 000	95 683 072	5 316 928
1352	Jernbanedirektoratet	77	Tilskudd til godstogselskaper etter ekstremværet «Hans»	A, B	162 894 000	107 724 542	55 169 458
1330	Særskilte transporttiltak	71	Tilskudd til kommersielle buss- og båtselskaper	A	3 700 000	3 137 989	562 011
1330	Særskilte transporttiltak	76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering	A, B	149 117 000	112 888 039	36 228 962
1330	Særskilte transporttiltak	77	Kjøp av tjenester fra Entur AS	A	21 300 000	21 300 000	0
1633	Nettoordning, statlig betalt merverdiavgift	01	Driftsutgifter			25 379 683	
Sum utgiftsført					*32 233 182 000*	*31 680 526 155*	

Inntektskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst		Samlet tildeling*	Regnskap 2024	Merinntekt og mindreinntekt (-)
4330	Særskilte transporttiltak	01	Gebyrer		21 300 000	21 300 000	0
4352	Jernbanedirektoratet	01	Diverse inntekter	B	3 400 000	3 782 539	382 539
5605	Renteinntekter til staten	83	Renteinntekter til staten			90 513	
5309	Tilfeldige inntekter	29	Ymse			312 881	
5700	Folketrygdens inntekter	72	Arbeidsgiveravgift			27 484 091	
Sum inntektsført					*24 700 000*	*52 970 024*	
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet						**31 627 556 130**	
Kapitalkontoer							
60094501	Norges Bank KK /innbetalinger					343 835 331	
60094502	Norges Bank KK/utbetalinger					-31 972 996 626	
713213	Endring i mellomværende med statskassen					1 605 164	
Sum rapportert						*0*	

Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12)		**2024**	**2023**	**Endring**
713213	Mellomværende med statskassen	-17 079 598	-18 684 762	1 605 164

* Jernbanedirektoratet gjennomfører delegert etatsstyring av Norsk jernbanemuseum, og tildelingen til museet går via Jernbanedirektoratet. I kolonnen "samlet tildeling" er tildelingen til Norsk jernbanemuseum ikke inkludert, siden dette er midler som ikke er disponert av direktoratet. Bevilgningsrapporten viser derfor kun Jernbanedirektoratets disponeringer, og regnskap som er rapportert til statsregnskapet av Jernbanedirektoratet.

Norsk jernbanemuseum er i 2024 tildelt under følgende poster og beløp:

- 135201: 52 050 000 kroner
- 135276: 39 400 000 kroner
- 435201: 2 500 000 kroner

Museets mindreutgift og merinntekt vises i Note B. For mer info om årsregnskapet til Norsk jernbanemuseum vises det til deres årsrapport.

Jernbane-
direktoratet

Note A Forklaring av samlet tildeling utgifter*

Kapittel og post	Overført fra i fjor	Årets tildelinger	Samlet tildeling
135201*	4 071 000	340 600 000	344 671 000
135221	10 000 000	109 200 000	119 200 000
135270	227 000 000	5 096 100 000	5 323 100 000
135271		9 330 100 000	9 330 100 000
135273		16 678 100 000	16 678 100 000
135275		101 000 000	101 000 000
135277	46 694 000	116 200 000	162 894 000
133071	0	3 700 000	3 700 000
133076	11 017 000	138 100 000	149 117 000
133077	0	21 300 000	21 300 000

* I tabellen er ikke tildelingen til Norsk jernbanemuseum inkludert. Dette gjelder tildeling under kap. 1352, post 01, i tillegg til hele tildelingen under kap. 1352, post 76.

Jernbane-
direktoratet

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

Kapittel og post	Stikkord	Merutgift (-)/ mindre utgift Jernbane-direktoratet	Merutgift (-)/ mindre utgift Norsk jernbanemuseum	Merinntekter / mindreinntekter (-) iht. merinntektsfullmakt Jernbanedirektoratet	Merinntekter / mindreinntekter (-) iht. merinntektsfullmakt Norsk jernbanemuseum	Sum grunnlag for overføring	Kompensasjon for lønnsoppgjøret 2024 *	Maks. overførbart beløp **	Mulig overførbart beløp beregnet av virksomheten ***
135201/435201		21 928 975	1 723 625	382 539	324 270	24 359 409	6 250 000	25 577 000	24 359 000
135221	*"kan overføres"*	12 839 697				12 839 697		228 003 000	12 840 000
135270	*"kan overføres"*	445 989 498				445 989 498		10 300 320 000	445 989 000
135273	*"kan nyttes under post 74"*	55 618 416						Ikke aktuelt	Ikke aktuelt
135274	*"kan overføres"*	-55 618 416						Ikke aktuelt	Ikke aktuelt
135277	*"kan overføres"*	55 169 458				55 169 458		236 200 000	55 169 000
133076	*"kan overføres"*	36 228 962				36 228 962		222 669 000	36 229 000

* Kolonnen viser lønnskompensasjon på den enkelte budsjettpost for lønnsoppgjørene 2024 slik foreslått i departementenes omgrupperingsproposisjoner og slik disse fremgår av vedlegg 4 i Prop. 36 S (2024-2025) Nysaldering av statsbudsjettet 2024. Se årlig rundskriv R-2/2025 for mer detaljert informasjon.

** Maksimalt beløp som kan overføres er lønnskompensasjon pluss 5 % av årets bevilgning på driftspostene 01-29, unntatt post 24, fratrukket lønnskompensasjon, eller sum av de siste to års bevilgning for poster med stikkordet "kan overføres". For poster uten stikkordet "kan overføres", beregnes maksimalt overførbart beløp slik: (Årets bevilgning - lønnskompensasjon) * 5% + lønnskompensasjon. Se årlig rundskriv R-2/2025 for mer detaljert informasjon om overføring av ubrukte bevilgninger.

*** Mulig overførbart beløp er "Sum grunnlag for overføring", men maksimalt "Maks. overførbart beløp", og minimum "Kompensasjon for lønnsoppgjøret 2024". Se årlig rundskriv R-2/2025 for mer detaljert informasjon om mulig overførbart beløp.

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. Som Note B viser har det vært en overskridelse under post 74, med tilsvarende innsparing under post 73, på om lag 55,6 mill. kroner. Se også note 9 til resultatregnskapet.

Fullmakt til å overskride driftsbevilgninger mot tilsvarende merinntekter

Jernbanedirektoratet og Norsk jernbanemuseum har til sammen 706 809 kroner i merinntekter, jf. merinntektsfullmakt under kapittel 1352, post 01/ kap. 4352, post 01. Jernbanedirektoratet har en inntektstildeling på 3,4 mill. kroner, og Norsk jernbanemuseum har en inntektstildeling på 2,5 mill. kroner, der det er regnskapsført 3 782 539 kroner hos Jernbanedirektoratet og 2 824 270 kroner ved Norsk jernbanemuseum.

Mulig overførbart beløp

Mulig overført beløp viser hva Jernbanedirektoratet inkludert Norsk jernbanemuseum kan søke overført til 2025. Siden det ikke søkes om overføring for museet separat, er dette inkludert i oversikten under kap. 1352, post 01/kap. 4352, post 01. Det er et mindreforbruk ved Jernbanedirektoratet og Norsk jernbanemuseum, i tillegg til merinntekter hos begge virksomheter. Under kap. 1352, post 01 søkes det om å få overført 24,4 mill. kroner.

Jernbane-
direktoratet

Oppstilling av artskontorapporteringen 31.12.2024

	31.12.2024	31.12.2023
Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet		
Innbetalinger fra gebyrer	21 300 000	20 427 000
Salgs- og leieinnbetalinger	3 670 582	4 322 893
Andre innbetalinger	111 957	125 300
Sum innbetalinger fra drift	*25 082 539*	*24 875 193*
Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet		
Utbetalinger til lønn	215 532 460	213 108 997
Andre utbetalinger til drift	209 029 680	252 830 601
Sum utbetalinger til drift	*424 562 140*	*465 939 598*
Netto rapporterte driftsutgifter	**399 479 601**	**441 064 405**
Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet		
Innbetaling av finansinntekter	6 480	0
Sum investerings- og finansinntekter	6 480	0
Investerings- og finansutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet		
Utbetaling til investeringer	4 545 918	0
Utbetaling av finansutgifter	751	298
Sum investerings- og finansutgifter	*4 546 668*	*298*
Netto rapporterte investerings- og finansutgifter	**4 540 188**	**298**
Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten		
Innbetaling av skatter, avgifter, gebyrer m.m.	90 513	64 554
Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten	*90 513*	*64 554*
Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten		
Utbetalinger av tilskudd og stønader	31 226 044 143	31 176 289 531
Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten	*31 226 044 143*	*31 176 289 531*
Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler		
Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)	312 881	300 214
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)	27 484 091	27 813 733
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)	25 379 683	34 164 542
Netto rapporterte utgifter på felleskapitler	*-2 417 289*	*6 050 594*
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet	**31 627 556 130**	**31 623 340 275**
Oversikt over mellomværende med statskassen		
Eiendeler og gjeld	**31.12.2024**	**31.12.2023**
Bankkontoer med statlige midler utenfor Norges Bank*	93 091	90 085
Skyldig skattetrekk og andre trekk	-7 325 195	-9 001 627
Skyldige offentlige avgifter	-617 185	-888 859
Avsatt pensjonspremie til Statens pensjonskasse**	-9 143 156	-8 794 276
Lønn (negativ netto, for mye utbetalt lønn m.m.)	6 168	0
Differanser på bank og uidentifiserte innbetalinger	-230	0
Motkonto til valutakonto	-93 091	-90 085
Sum mellomværende med statskassen	**-17 079 598**	**-18 684 762**

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

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

Regnskapsprinsipper for bruttobudsjetterte virksomheter – Virksomhetsregnskap avlagt i henhold til de statlige regnskapsstandardene (SRS).

Jernbanedirektoratet fører og rapporterer sitt virksomhetsregnskap i tråd med de statlige regnskapsstandardene (SRS), i tillegg til ordinær rapportering etter kontantprinsippet.

Virksomhetsregnskapet er satt opp i samsvar med de statlige regnskapsstandardene (SRS).

Åpningsbalanse

Ved utarbeidelse av åpningsbalansen er immaterielle eiendeler og varige driftsmidler verdsatt til gjenanskaffelsesverdi eller virkelig verdi. Finansielle anleggsmidler er verdsatt til virkelig verdi.

Gjenanskaffelsesverdi for en eiendel er det beløp det vil koste dersom eiendelen skulle anskaffes i dag, vurdert til samme kvalitet, standard og funksjonalitet som eksisterende eiendel. For nyere eiendeler er historisk kost benyttet som beste estimat på gjenanskaffelsesverdi. Ved verdsetting av kontorinventar er DFØs sjablongverdier for kontorplasser benyttet.

Omløpsmidler er verdsatt til gjenanskaffelsesverdi eller virkelig verdi. Kortsiktig gjeld er verdsatt til pålydende.

Transaksjonsbaserte inntekter

Transaksjoner resultatføres til verdien av vederlaget på transaksjonstidspunktet. Inntekt resultatføres når den er opptjent. Inntektsføring ved salg av varer skjer på leveringstidspunktet hvor overføring av risiko og kontroll er overført til kjøper. Salg av tjenester inntektsføres i takt med utførelsen.

Inntekter fra bevilginger og inntekt fra tilskudd og overføringer

Inntekt fra bevilgninger og inntekt fra tilskudd og overføringer resultatføres etter prinsippet om motsatt sammenstilling. Dette innebærer at inntekt fra bevilgninger og inntekt fra tilskudd og overføringer resultatføres i takt med at aktivitetene som finansieres av disse inntektene utføres, det vil si i samme periode som kostnadene påløper (motsatt sammenstilling).

Bruttobudsjetterte virksomheter har en forenklet praktisering av prinsippet om motsatt sammenstilling ved at inntekt fra bevilgninger beregnes som differansen mellom periodens kostnader og opptjente transaksjonsbaserte inntekter og eventuelle inntekter fra tilskudd og overføringer til virksomheten. En konsekvens av dette er at resultat av periodens aktiviteter blir null.

Kostnader

Utgifter som gjelder transaksjonsbaserte inntekter kostnadsføres i samme periode som tilhørende inntekt.

Utgifter som finansieres med inntekt fra bevilgning og inntekt fra tilskudd og overføringer, kostnadsføres i samme periode som aktivitetene er gjennomført og ressursene er forbrukt.

Pensjoner

SRS 25 Ytelser til ansatte legger til grunn en forenklet regnskapsmessig tilnærming til pensjoner. Statlige virksomheter skal ikke balanseføre netto pensjonsforpliktelser for ordninger til Statens pensjonskasse (SPK).

Jernbanedirektoratet resultatfører arbeidsgiverandel av pensjonspremien som pensjonskostnad. Pensjon kostnadsføres som om pensjonsordningen i SPK var basert på en innskuddsplan.

Fra 2022 har SPK lagt om pensjonspremiemodellen for statlige virksomheter. Fra 1. januar 2022 betaler virksomheten 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 ajour i forhold til medlemmets opptjening. Medlemsandelen på to prosent av lønnsgrunnlaget er uendret.

Leieavtaler

Jernbanedirektoratet har valgt å benytte forenklet metode i SRS 13 om leieavtaler og klassifiserer alle leieavtaler som operasjonelle leieavtaler.

Klassifisering og vurdering av anleggsmidler

Anleggsmidler er varige og betydelige eiendeler som disponeres av virksomheten. Med varige eiendeler menes eiendeler med utnyttbar levetid på 3 år eller mer. Med betydelige eiendeler forstås eiendeler med anskaffelseskost på 50 000 kroner eller mer. Anleggsmidler er balanseført til anskaffelseskost fratrukket avskrivninger.

Kontorinventar og PCer med tilhørende skjerm med utnyttbar levetid på 3 år eller mer er balanseført som egne grupper.

Varige driftsmidler nedskrives til virkelig verdi ved endret anvendelse eller utnyttelse, dersom virkelig verdi er lavere enn balanseført verdi.

Avskrivningssatser følger vedlegg 1 til SRS 17. Nye PCer og skjermer har en antatt levetid på 4 år, nytt kontorinventar har en levetid på 10 år og immaterielle eiendeler mellom 5 og 6 år.

Egenutvikling av programvare

Kjøp av bistand til utvikling av programvare er balanseført. Utgifter vedrørende bruk av egne ansatte knyttet til applikasjonsutviklingsfasen ved utvikling av programvare, er ikke balanseført.

Klassifisering og vurdering av omløpsmidler og kortsiktig gjeld

Omløpsmidler og kortsiktig gjeld omfatter poster som forfaller til betaling innen ett år etter anskaffelsestidspunktet. Øvrige poster er klassifisert som anleggsmidler/langsiktig gjeld.

Omløpsmidler vurderes til det laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi. Kortsiktig gjeld balanseføres til nominelt beløp på opptakstidspunktet.

Fordringer

Kundefordringer og andre fordringer er oppført i balansen til pålydende etter fradrag for avsetning til forventet tap. Avsetning til tap gjøres på grunnlag av individuelle vurderinger av de enkelte fordringene.

Valuta

Pengeposter i utenlandsk valuta er vurdert til kursen ved regnskapsårets slutt, basert på årsoppgaven fra bank.

Statens kapital

Statens kapital utgjør nettobeløpet av virksomhetens eiendeler og gjeld, og fremgår i regnskapslinjen for avregninger i balanseoppstillingen. Bruttobudsjetterte virksomheter presenterer ikke konsernkontoene i Norges Bank som bankinnskudd. Konsernkontoene inngår i regnskapslinjen avregnet med statskassen.

Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten

Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten presenteres etter kontantprinsippet.

Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten

Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten presenteres etter kontantprinsippet.

Statlige rammebetingelser

Selvassurandørprinsippet

Staten opererer som selvassurandør. Det er følgelig ikke inkludert poster i balanse eller resultatregnskap som søker å reflektere alternative netto forsikringskostnader eller forpliktelser.

Statens konsernkontoordning

Statlige virksomheter omfattes av statens konsernkontoordning. Konsernkontoordningen innebærer at alle innbetalinger og utbetalinger daglig gjøres opp mot virksomhetens oppgjørskontoer i Norges Bank.

Virksomheten tilføres ikke likvider gjennom året, men har en trekkrettighet på sin konsernkonto. For bruttobudsjetterte virksomheter nullstilles saldoen på den enkelte oppgjørskonto i Norges Bank ved overgang til nytt regnskapsår.

Resultatregnskap		
	Note	31.12.2024
Driftsinntekter		
Inntekt fra bevilgninger	1	407 537 311
Inntekt fra gebyrer	1	21 300 000
Salgs- og leieinntekter	1	3 424 171
Andre driftsinntekter	1	194 043
Sum driftsinntekter		*432 455 525*
Driftskostnader		
Lønnskostnader	2	220 623 719
Avskrivninger på varige driftsmidler og immaterielle eiendeler	3,4	5 789 011
Andre driftskostnader	5	206 048 525
Sum driftskostnader		*432 461 255*
Driftsresultat		**-5 730**
Finansinntekter og finanskostnader		
Finansinntekter	6	6 480
Finanskostnader	6	751
Sum finansinntekter og finanskostnader		*5 730*
Resultat av periodens aktiviteter		**0**
Avregninger og disponeringer		
Avregning med statskassen (bruttobudsjetterte)	7	0
Sum avregninger og disponeringer		*0*
Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten		
Avgifter og gebyrer direkte til statskassen	8	90 513
Avregning med statskassen innkrevingsvirksomhet		90 513
Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten		*0*
Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten		
Tilskudd til andre	9	31 226 044 143
Avregning med statskassen tilskuddsforvaltning		31 226 044 143
Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten		*0*

Balanse

	Note	31.12.2024	01.01.2024
EIENDELER			
A. Anleggsmidler			
I Immaterielle eiendeler			
Programvare og lignende rettigheter	3	14 523 887	13 894 694
Sum immaterielle eiendeler		*14 523 887*	*13 894 694*
II Varige driftsmidler			
Maskiner og transportmidler	4	3 960 000	4 745 000
Driftsløsøre, inventar, verktøy og lignende	4	6 813 659	7 900 945
Sum varige driftsmidler		*10 773 659*	*12 645 945*
III Finansielle anleggsmidler			
Sum finansielle anleggsmidler		*0*	*0*
Sum anleggsmidler		**25 297 546**	**26 540 640**
B. Omløpsmidler			
I Beholdning av varer og driftsmateriell			
Sum beholdning av varer og driftsmateriell		*0*	*0*
II Fordringer			
Kundefordringer	10	1 316 662	220 550
Andre fordringer	12	7 500 281	7 348 116
Sum fordringer		*8 816 943*	*7 568 666*
III Bankinnskudd, kontanter og lignende			
Bankinnskudd	13	93 091	90 085
Sum bankinnskudd, kontanter og lignende		*93 091*	*90 085*
Sum omløpsmidler		**8 910 034**	**7 658 752**
Sum eiendeler drift		**34 207 580**	**34 199 391**
Sum eiendeler		**34 207 580**	**34 199 391**

Statens kapital og gjeld

	Note	31.12.2024	01.01.2024
C. Statens kapital			
I Virksomhetskapital			
Sum virksomhetskapital		*0*	*0*
II Avregninger			
Avregnet med statskassen (bruttobudsjetterte)	7	-37 088 688	-34 816 440
Sum avregninger		*-37 088 688*	*-34 816 440*
Sum statens kapital		**-37 088 688**	**-34 816 440**
D. Gjeld			
I Avsetning for langsiktige forpliktelser			
Avsetninger langsiktige forpliktelser*		3 658 817	3 959 113
Sum avsetninger for langsiktige forpliktelser		*3 658 817*	*3 959 113*
II Annen langsiktig gjeld			
Sum annen langsiktig gjeld		*0*	*0*
III Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld		20 580 340	17 825 241
Skyldig skattetrekk og andre trekk		7 325 195	9 001 627
Skyldige offentlige avgifter		4 752 845	4 316 688
Avsatte feriepenger		18 066 234	17 704 812
Mottatt forskuddsbetaling	11	260 667	0
Annen kortsiktig gjeld	14	16 652 169	16 208 350
Sum kortsiktig gjeld		*67 637 451*	*65 056 719*
Sum gjeld		**71 296 268**	**69 015 832**
Sum statens kapital og gjeld drift		**34 207 580**	**34 199 391**
Sum statens kapital og gjeld		**34 207 580**	**34 199 391**

* Forpliktelser til utbetaling av livslang fribillett for noen ansatte.

Note 1 Driftsinntekter

	31.12.2024
Inntekt fra bevilgninger*	
Inntekt fra bevilgninger	407 537 311
Sum inntekt fra bevilgninger	**407 537 311**

*Etter de statlige regnskapsstandardene beregnes inntekt fra bevilgninger for bruttobudsjetterte virksomheter som differansen mellom periodens kostnader og opptjente transaksjonsbaserte inntekter og eventuelle inntekter fra tilskudd og overføringer til virksomheten. En konsekvens av dette er at resultat av periodens aktiviteter blir null.

For informasjon om mottatte bevilginger se oppstilling av bevilgningsrapportering.

Inntekt fra tilskudd og overføringer	
Sum inntekt fra tilskudd og overføringer	**0**
Inntekt fra gebyrer	
Gebyrer	21 300 000
Sum inntekt fra gebyrer	**21 300 000**
Salgs- og leieinntekter	
Salgsinntekt, unntatt avgiftsplikt	3 424 171
Sum salgs- og leieinntekter	**3 424 171**
Andre driftsinntekter	
Andre driftsinntekter	194 043
Sum andre driftsinntekter	**194 043**
Sum driftsinntekter	**432 455 525**

Note 2 Lønnskostnader

	31.12.2024
Lønn*	158 046 401
Feriepenger	18 658 622
Arbeidsgiveravgift	28 071 697
Pensjonskostnader**	18 945 306
Sykepenger og andre refusjoner (-)	-5 590 206
Andre ytelser	2 491 899
Sum lønnskostnader	**220 623 719**
Antall utførte årsverk* **	**173**

*På bakgrunn av at lønnsoppgjøret i staten for 2024 ikke var ferdigstilt før i slutten av november, har ikke virksomheten utbetalt resultatet av lønnsoppgjøret i 2024. Virksomheten har derfor gjort et estimat for lønnsavsetning for det sentrale lønnsoppgjøret (lokale og eventuelt sentrale tillegg) som utgjør kr 3 569 690. Lønnsavsetningen inkluderer feriepenger, og det er avsatt for arbeidsgiveravgift av lønnsavsetningen.

** Pensjonskostnaden i 2024 er basert på et estimat for pensjonspremien beregnet av SPK, og ikke faktisk pensjonspremie. Dette skyldes at lønnsoppgjøret i staten for 2024 ikke var ferdigstilt ved årsskifte. Premiesatsen for arbeidsgiverandelen utgjorde i 2024 11,0 prosent (arbeidsgiverandel av pensjonspremie på artskonto 542/pensjonsgrunnlaget i 2024 rapportert til SPK). For regnskapsåret 2023 utgjorde premiesatsen 11,3 prosent

***Med utførte årsverk menes årsverkstall som justeres for ulike former for merarbeid eller fravær, jf. PM-2019-13: *Definisjon av utførte årsverk*.

Note 3 Immaterielle eiendeler

	Programvare og lignende rettigheter	Sum
Anskaffelseskost 01.01.	16 113 195	16 113 195
Tilgang i året	3 816 399	3 816 399
Anskaffelseskost	*19 929 594*	*19 929 594*
Akkumulerte avskrivninger 01.01.	2 218 501	2 218 501
Ordinære avskrivninger i året	3 187 207	3 187 207
Balanseført verdi 31.12.2024	**14 523 887**	**14 523 887**
Avskrivningssatser (levetider)	5-6 år / lineært	

Note 4 Varige driftsmidler

	Maskiner og transportmidler	Driftsløsøre, inventar, verktøy o.l.	Sum
Anskaffelseskost 01.01.	15 350 000	14 313 894	29 663 894
Tilgang i året	0	729 518	729 518
Anskaffelseskost	*15 350 000*	*15 043 412*	*30 393 412*
Akkumulerte avskrivninger 01.01.	10 605 000	6 412 949	17 017 949
Ordinære avskrivninger i året	785 000	1 816 804	2 601 804
Balanseført verdi 31.12.2024	**3 960 000**	**6 813 659**	**10 773 659**
Avskrivningssatser (levetider)	6-20 år lineært	4-10 år lineært	

Note 5 Andre driftskostnader

	31.12.2024
Husleie*	22 430 335
Vedlikehold og ombygging av leide lokaler	1 149 331
Andre kostnader til drift av eiendom og lokaler	8 351 463
Leie maskiner, inventar og lignende	8 291 696
Mindre utstyrsanskaffelser	2 098 532
Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv.	7 641 064
Kjøp av konsulenttjenester	83 696 282
Kjøp av andre fremmede tjenester	43 881 518
Reiser og diett	15 611 191
Øvrige driftskostnader	12 897 114
Sum andre driftskostnader	**206 048 525**

Tilleggsinformasjon om operasjonelle leieavtaler

Gjenværende varighet	Type eiendel			
	Immaterielle eiendeler	Husleieavtaler*	Driftsløsøre, inventar og lignende	Sum
Varighet inntil 1 år	6 033 977	37 634	460 341	6 531 952
Varighet 1-5 år	1 825 857	22 364 223		24 190 079
Varighet over 5 år				
Kostnadsført leiebetaling for perioden	7 859 834	22 401 856	460 341	30 722 031

* Det har vært en feilføring under husleie tilsvarende 28 479 kroner. De reelle husleieutgiftene er 22 401 856 kroner.

Husleieforhold	Varighet	Årlig husleiekostnad
Bane NOR, lokførerskolen	5 år	4 163 814
Entra, Jernbanedirektoratet Oslo	2 år	15 680 157
KLP, Jernbanedirektoratet Trondheim	2 år	1 133 840
Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet Bergen	1 år	1 386 412
Posten Norge, kjellerlokaler Jernbanedirektoratet Oslo	1 år	37 633

Note 6 Finansinntekter og finanskostnader

	31.12.2024
Finansinntekter	
Valutagevinst (agio)	6 480
Sum finansinntekter	**6 480**
Finanskostnader	
Rentekostnad	751
Sum finanskostnader	**751**

Note 7 Sammenheng mellom avregnet med statskassen og mellomværende med statskassen (bruttobudsjetterte virksomheter)

A) Forklaring til at periodens resultat ikke er lik endring i avregnet med statskassen i balansen (kongruensavvik)

	31.12.2024	01.01.2024	Endring*
Avregnet med statskassen i balansen	**-37 088 688**	**-34 816 440**	**-2 272 248**

Bakgrunnen for at periodens resultat ikke er lik endring i avregnet med statskassen i balansen for bruttobudsjetterte virksomheter er at konsernkontoene i Norges Bank inngår som en del av avregnet med statskassen i balansen. I tillegg hensyntas enkelte transaksjoner som ikke er knyttet til virksomhetens drift og transaksjoner som ikke medfører ut- eller innbetaling. Nedenfor vises de ulike postene som er grunnen til at endring i avregnet med statskassen i balansen ikke er lik periodens resultat.

Endring i avregnet med statskassen	
Konsernkontoer i Norges Bank	
- Konsernkonto utbetaling	-31 972 996 626
+ Konsernkonto innbetaling	343 835 331
Netto trekk konsernkonto	*-31 629 161 295*
Innbetalinger og utbetalinger som ikke inngår i virksomheten drift (er gjennomstrømningsposter)	
- Innbetaling innkrevingsvirksomhet og andre overføringer	-90 513
+ Utbetaling tilskuddsforvaltning og andre overføringer	31 226 044 143
Bokføringer som ikke går over bankkonto, men direkte mot avregning med statskassen	
+ Inntektsført fra bevilgning (underkonto 1991)	407 537 311
- Gruppeliv/arbeidsgiveravgift (underkonto 1985 og 1986)	-27 796 973
+ Nettoordning, statlig betalt merverdiavgift (underkonto 1987)	25 739 573
Andre avstemmingsposter	
Spesifikasjon av andre avstemmingsposter	0
Forskjell mellom resultatført og netto trekk på konsernkonto	*2 272 248*
Resultat av periodens aktiviteter før avregning mot statskassen	0
Sum endring i avregnet med statskassen *	**2 272 248**

**Sum endring i avregnet med statskassen* skal stemme med periodens endring ovenfor.*

Jernbane-direktoratet

Note 7B Sammenheng mellom avregnet med statskassen og mellomværende med statskassen (bruttobudsjetterte virksomheter)

	31.12.2024 Spesifisering av bokført avregning med statskassen	31.12.2024 Spesifisering av rapportert mellomværende med statskassen	Forskjell
Immaterielle eiendeler og varige driftsmidler			
Immaterielle eiendeler	14 523 887		14 523 887
Varige driftsmidler	10 773 659		10 773 659
Sum	*25 297 546*	*0*	*25 297 546*
Omløpsmidler			
Kundefordringer	1 316 662	0	1 316 662
Andre fordringer	7 500 281	0	7 500 281
Bankinnskudd, kontanter og lignende	93 091	93 091	0
Sum	*8 910 034*	*93 091*	*8 816 943*
Langsiktige forpliktelser og gjeld			
Avsetninger langsiktige forpliktelser	-3 658 817	0	-3 658 817
Sum	*-3 658 817*	*0*	*-3 658 817*
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld	-20 580 340	0	-20 580 340
Skyldig skattetrekk og andre trekk	-7 325 195	-7 848 711	523 516
Skyldige offentlige avgifter	-4 752 845	-617 185	-4 135 660
Avsatte feriepenger	-18 066 234	0	-18 066 234
Mottatt forskuddsbetaling	-260 667	0	-260 667
Annen gjeld til ansatte	-9 984 155	0	-9 984 155
Avsatt pensjonspremie til SPK, arbeidsgiverandel	0	-8 619 640	8 619 640
Annen kortsiktig gjeld	-6 668 014	-87 153	-6 580 861
Sum	*-67 637 451*	*-17 172 689*	*-50 464 762*
Sum	**-37 088 688**	**-17 079 598**	**-20 009 090**

Mellomværende med statskassen består av kortsiktige fordringer og gjeld som etter økonomiregelverket er rapportert til statsregnskapet (S-rapport). Avregnet med statskassen viser finansieringen av virksomhetens netto eiendeler og gjeld.

Note 8 Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten

	31.12.2024
Skatter og avgifter, renteinntekter og utbytte m.m	90 513
Sum avgifter og gebyrer direkte til statskassen	**90 513**

Note 9 Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten

	31.12.2024
Kap 1330 Post 71 Tilskudd til kommersielle buss- og båtselskaper	**3 137 989**
Konkurrenten Vest AS	747 758
Konkurrenten.no AS	2 390 231
Kap 1330 Post 76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering	**112 888 039**
ENTUR AS	112 888 039
Kap 1330 Post 77 Kjøp av tjenester fra Entur AS	**21 300 000**
ENTUR AS	21 300 000
Kap 1352 Post 70 Kjøp av persontransport med tog*	**4 877 110 502**
Flytoget AS	852 228
Go-Ahead Norge AS	460 501 982
SJ Norge AS	1 189 730 929
STATENS JÄRNVÄGER AB (SJ AB) SVERIGE	18 128 761
Trafikverket	615 716
VY Gjøvikbanen AS	238 365 370
Vy Tog AS	151 165 568
Vygruppen AS	2 817 749 948
Kap 1352 Post 71 Kjøp av infrastrukturtjenester – drift og vedlikehold	**9 330 100 000**
Bane NOR SF	9 330 100 000
Kap 1352 Post 73 Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer	**16 622 481 584**
Bane NOR SF	16 678 100 000
Kan nyttes under post 74*	-55 618 416
Kap 1352 Post 74 Tilskudd til togmateriell mv.	**55 618 416**
Fra post 73*	55 618 416
Kap1352 Post 75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	**95 683 072**
BLS RAIL AS	2 413 441
CargoNet AS	68 781 988
Green Cargo AB	3 952 466
Grenland Rail AS	114 997
Hector Rail AB	209 151
ONRAIL AS	20 126 733
Tågåkeriet i Bergslagen AB	84 296
Kap1352 Post 77 Tilskudd til godstogselskaper etter ekstremværet "Hans"	**107 724 542**
CargoNet AS	56 797 000
Grenland Rail AS	734 048
ONRAIL AS	50 193 494
Utbetaling av tilskudd til andre	**31 226 044 143**

* Stortinget har samtykket i at Samferdselsdepartementet i 2024 for det togmateriellet som inngår i statens kjøp av persontransporttjenester med tog på kap. 1352, post 70, kan:

a. gi en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 7 680 mill. kroner

b. gi ytterligere restverdigaranti til oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 15 500 mill. kroner. Det legges til grunn 75 pst. restverdigaranti.

Denne fullmakten er delegert til Jernbanedirektoratet. Siden vi anser det som sannsynlighetsovervekt at garantien ikke vil komme til oppgjør, er den ikke regnskapsført.

** kap. 1352, post 73 har stikkordsfullmakten kan nyttes under post 74. Dette gjelder blant annet regnskapsføring av utgifter til støtteordningen for ERTMS-ombordutstyr, som bevilges under post 73 og regnskapsføres under post 74, se også note B til bevilgningsrapporteringen.

Note 10 Kundefordringer

	31.12.2024	01.01.2024
Kundefordringer til pålydende	1 316 662	220 550
Sum kundefordringer	**1 316 662**	**220 550**

Note 11 Mottatt forskuddsbetaling

Mottatt forskuddsbetaling (gjeld)

	31.12.2024	01.01.2024
Forskuddsbetale inntekter	260 667	0
Sum mottatt forskuddsbetaling	**260 667**	**0**

Note 12 Andre kortsiktige fordringer

	31.12.2024	01.01.2024
Forskuddsbetalte leie	3 642 127	4 034 061
Andre forskuddsbetalte kostnader	3 125 981	2 499 267
Andre fordringer	732 173	814 788
Sum andre kortsiktige fordringer	**7 500 281**	**7 348 116**

Note 13 Bankinnskudd, kontanter og lignende

	31.12.2024	01.01.2024
Øvrige bankkontoer (utenfor statens konsernkontoordning)	93 091	90 085
Sum bankinnskudd, kontanter og lignende	**93 091**	**90 085**

Note 14 Annen kortsiktig gjeld

	31.12.2024	01.01.2024
Skyldig lønn	-6 168	0
Annen gjeld til ansatte	6 855 593	6 746 268
Avsetning for lønnsoppgjøret 2024*	3 128 562	0
Påløpte kostnader	6 581 091	9 371 997
Annen kortsiktig gjeld	93 091	90 085
Sum annen kortsiktig gjeld	**16 652 169**	**16 208 350**

* På bakgrunn av at lønnsoppgjøret i staten for 2024 ikke var ferdigstilt før årets slutt, har ikke virksomheten utbetalt resultatet av lønnsoppgjøret i 2024. Virksomheten har derfor gjort et estimat for lønnsavsetningen for det sentrale lønnsoppgjøret (lokale og eventuelt sentrale tillegg), jf. note 2.

Vedlegg

Vedlegg 1a Helhetlig risikobilde for jernbanesektoren

Vedlegg 1b Risikobilde for Jernbanedirektoratet

Vedlegg 2 Status oppdrag

Vedlegg 3 Driftsstabilitet

Riksrevisjonen

Vår referanse: 2024/00681-26

JERNBANEDIREKTORATET
Org. Nr.: 916810962

Riksrevisjonens beretning

Konklusjon
Riksrevisjonen har revidert årsregnskapsoppstillingene for Jernbanedirektoratet for regnskapsåret 1. januar - 31. desember 2024. Årsregnskapsoppstillingene består av oppstilling av bevilgnings- og artskontorapportering, virksomhetsregnskap og noter, herunder sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Oppstilling av bevilgnings- og artskontorapporteringen viser at 31 627 556 130 kroner er rapportert netto til bevilgningsregnskapet. Oppstilling av virksomhetsregnskapet viser driftsinntekter på 432 455 525 kroner og driftskostnader på 432 461 255 kroner. Avgifter og gebyrer direkte til staten er 90 513 kroner og tilskudd til andre er 31 226 044 143 kroner.

Etter Riksrevisjonens mening
- oppfyller årsregnskapsoppstillingene gjeldende krav,
- gir oppstilling av bevilgnings- og artskontorapporteringen et dekkende bilde av virksomhetens disponible bevilgninger, inntekter og utgifter for 2024 og kapitalposter per 31. desember 2024, i samsvar med regelverket for økonomistyring i staten, og
- gir oppstilling av virksomhetsregnskapet et dekkende bilde av virksomhetens resultater for 2024 og av eiendeler, gjeld og statens kapital per 31. desember 2024, i samsvar med statlige regnskapsstandarder (SRS).

Grunnlag for konklusjonen
Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med *lov om Riksrevisjonen, instruks om Riksrevisjonens virksomhet* og internasjonale standarder for offentlig finansiell revisjon (ISSAI-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til lov, instruks og disse standardene er beskrevet nedenfor under Riksrevisjonens oppgaver og plikter ved revisjonen. Vi er uavhengige av virksomheten i samsvar med kravene i lov og instruks om Riksrevisjonen og ISSAI 130 Code of Ethics utstedt av International Organisation of Supreme Audit Institutions (INTOSAIs etikkregler), og vi har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Innhentet revisjonsbevis er etter vår vurdering tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Øvrig informasjon i årsrapporten
Ledelsen er ansvarlig for informasjonen i årsrapporten. Øvrig informasjon består av ledelseskommentarer (i del VI) og annen øvrig informasjon (del I–V) i årsrapporten. Riksrevisjonens konklusjon ovenfor om årsregnskapsoppstillingene dekker ikke informasjonen i øvrig informasjon.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapsoppstillingene er det vår oppgave å lese øvrig informasjon i årsrapporten. Formålet er å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom den øvrige informasjonen, årsregnskapsoppstillingene og kunnskapen vi har opparbeidet oss under revisjonen av

årsregnskapsoppstillingene, eller hvorvidt den øvrige informasjonen ellers fremstår som vesentlig feil. Vi har plikt til å rapportere dersom den øvrige informasjonen fremstår som vesentlig feil. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.

Basert på kunnskapen vi har opparbeidet oss i revisjonen, mener vi at den øvrige informasjonen i årsrapporten:

- er konsistent med årsregnskapsoppstillingene og
- inneholder de opplysninger som skal gis i henhold til gjeldende regelverk

Ledelsens og det overordnede departementets ansvar for årsregnskapet

Ledelsen er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet som gir et dekkende bilde i samsvar med regelverket for økonomistyring i staten og de statlige regnskapsstandardene (SRS). Ledelsen er også ansvarlig for slik intern kontroll som den finner nødvendig for å kunne utarbeide et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil.

Det overordnede departementet har det overordnede ansvaret for at virksomheten rapporterer relevant og pålitelig resultat- og regnskapsinformasjon og har forsvarlig intern kontroll.

Riksrevisjonens oppgaver og plikter ved revisjon av årsregnskapsoppstillingene

Vårt mål er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapsoppstillingene som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og å avgi en revisjonsberetning som gir uttrykk for Riksrevisjonens konklusjon. Betryggende sikkerhet er en høy grad av sikkerhet, men ingen garanti for at en revisjon utført i samsvar med *lov om Riksrevisjonen, instruks om Riksrevisjonens virksomhet* og internasjonale standarder for offentlig finansiell revisjon, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon er å anse som vesentlig dersom den, enkeltvis eller samlet, med rimelighet kan forventes å påvirke de beslutningene brukerne foretar på grunnlag av årsregnskapsoppstillingene.

Som del av en revisjon i samsvar med *lov om Riksrevisjonen, instruks om Riksrevisjonens virksomhet* og internasjonale standarder for offentlig finansiell revisjon, utøver vi profesjonelt skjønn og utviser profesjonell skepsis gjennom hele revisjonen. I tillegg:

- identifiserer og vurderer vi risikoene for vesentlig feilinformasjon i årsregnskapsoppstillingene, enten det skyldes misligheter eller utilsiktede feil. Vi utformer og gjennomfører revisjonshandlinger for å håndtere slike risikoer, og innhenter revisjonsbevis som er tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon. Risikoen for at vesentlig feilinformasjon som følge av misligheter ikke blir avdekket, er høyere enn for feilinformasjon som skyldes utilsiktede feil, siden misligheter kan innebære samarbeid, forfalskning, bevisste utelatelser, uriktige fremstillinger eller overstyring av intern kontroll.
- opparbeider vi oss en forståelse av internkontroll som er relevant for revisjonen, for å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av virksomhetens interne kontroll.
- evaluerer vi om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige, og om tilhørende noteopplysninger utarbeidet av ledelsen er rimelige.
- dersom vi gjennom revisjonen av årsregnskapsoppstillingene får indikasjoner på vesentlige brudd på bevilgningsreglementet, gjennomfører vi utvalgte revisjonshandlinger for å kunne uttale oss om hvorvidt det er vesentlige brudd på bevilgningsreglementet.
- evaluerer vi den samlede presentasjonen, strukturen og innholdet i årsregnskapsoppstillingene, og hvorvidt årsregnskapsoppstillingene gir uttrykk for de underliggende transaksjonene og hendelsene på en måte som gir et dekkende bilde i samsvar med regelverket for økonomistyring i staten og de statlige regnskapsstandardene (SRS).

Vi kommuniserer med ledelsen blant annet om det planlagte innholdet i og tidspunkt for revisjonsarbeidet og eventuelle vesentlige funn i revisjonen, herunder vesentlige svakheter i den interne kontrollen som vi avdekker gjennom revisjonen. Vi informerer det overordnede departementet om funn og svakheter.

Oslo, 30. april 2025

Etter fullmakt

Åse Kristin Berglihn Hemsen
ekspedisjonssjef

Kari Frisvold Kay
avdelingsdirektør

Beretningen er godkjent og ekspedert digitalt.