

Årsrapport

2024



Innhold

1 Leders beretning	3
2 Introduksjon til virksomheten og hovedtall	
2.1 Statens jernbanetilsyns samfunnsoppdrag og ansvarsområder	5
2.2 Organisasjon og ledelse	6
2.3 Administrative nøkkeltall	6
2.4 Medarbeidere	7
3 Aktiviteter og resultater	
3.1 Overordnet vurdering styringsparametere, aktiviteter og måloppnåelse	9
3.2 Virksomhetsmål 1 – tilfredsstillende sikkerhetsnivå på jernbanen	11
3.3 Virksomhetsmål 1 – tilfredsstillende sikkerhetsnivå for taubaner	15
3.4 Virksomhetsmål 1 – tilfredsstillende sikkerhetsnivå for fornøylesinnretninger	17
3.5 Virksomhetsmål 2 – velfungerende jernbanemarkeder	18
3.6 Andre mål og prioriteringer	20
3.7 EØS-arbeid	22
4 Styring og kontroll i SJT	
4.1 Overordnet vurdering av styring og kontroll i virksomheten	23
4.2 Nærmere omtale av forhold knyttet til styring og kontroll i SJT	23
4.3 Forhold SD har bedt SJT om særskilt rapportering av	24
5 Vurdering av fremtidsutsikter	28
6 Årsregnskap	
6.1 Ledelseskommentar årsregnskapet 2024	29
6.2 Regnskapsprinsipp benyttet i bevilgningsrapporteringen og artskontorrapporteringen	30
Bevilgningsrapportering	31
Virksomhetsregnskap avlagt i henhold til de statlige regnskapsstandardene (SRS)	34
Resultatregnskap	36
Balanse	37
Statens kapital og gjeld	38
Noter	39



1 Leders beretning

Statens jernbanetilsyn (SJT) vurderer at jernbane, taubaner og fornøylesinnretninger i Norge har et godt sikkerhetsnivå.

Jernbanen

SJT utfører tilsyn og saksbehandling i tråd med EUs fjerde jernbanepakke. Tilsynsplanleggingen i 2024 var risikobasert med prioriterte temaer som planoverganger, kritisk infrastruktur og digital sikkerhet. Tilsynene viste økt bruk av risikovurderinger og bedre kontroll med leverandører.

SJT fattet 40 vedtak om ny og endret jernbaneinfrastruktur i 2024, inkludert tillatelser for gjenoppbygde Randklev bru etter uværet Hans. Utbyggingen av ERTMS på Gjøvikbanen ble ferdigstilt og fikk tillatelse fra SJT. SJT ga tillatelse til fem stasjoner sertifisert etter TSI PRM-forskriften for universell utforming.

SJT fattet 164 vedtak for jernbanekjøretøy i 2024, inkludert tillatelser for ombygging av kjøretøyflåten med ETCS. Arbeidet med tillatelsene bidrar til sikkerheten for kjøretøyene og overgang til ERTMS-signalsystemet.

SJT har fått i oppdrag å utarbeide forskriftsbestemmelser og høringsnotat om overtredelsesgebyr på jernbaneområdet som ble sendt til Samferdselsdepartementet (SD). Som forberedelse til å gjennomføre en kommende forordning om sikkerhetsnivå og -ytelse (CSM ASLP), identifiserte SJT nødvendige regelverksendringer i samarbeid med Statens havarikommisjon. Videre ble det i 2024 gjort endringer i samtrafikkforskriften og forskrift om meldermyndighet og samsvarsvurderingsorganer for jernbanen, som skal tre i kraft 1. juli 2025.

SJT har arbeidet med å forbedre kommunikasjonen og veiledningen til aktørene, inkludert utarbeidelse av tre nye veiledere om digital sikkerhet, beredskap og leverandørstyring.



Taubaner

SJT har utarbeidet utkast til forskriftsbestemmelser om overtredelsesgebyr på taubaneområdet, med planlagt høring i 2025. Endringer i taubaneforskriften ble vedtatt i desember 2024, og trer i kraft 1. juli 2025. Flere endringer ble gjennomført knyttet til fornying av eldre taubaner.

I 2024 arrangerte SJT webinarer om sikkerhetsstyring. Nettsidene ble restrukturert for å gjøre det enklere å søke om driftstillatelser. Arbeid med tilrettelegging for tilsyn med master og fundamenter i taubaner ble påbegynt.



SJT ga tillatelse til 14 taubaner i 2024, mens 9 tilbakelevte driftstillatelsen. Tilsynene i 2024 fokuserte på vedlikehold og redningsberedskap, inkludert magnetinduktiv testing av ståltau. SJT varslet stans ved manglende magnetinduktiv testing. Tilsynene bidro til bedre sikkerhet og oppgradering av redningsutstyr. Antall alvorlige brudd på regelverket har gått ned fra 2023 til 2024. SJT varslet stans for åtte virksomheter som følge av alvorlig brudd på regelverket.

Fornøylesinnretninger

SJT har utarbeidet utkast til forskriftsbestemmelser om overtredelsesgebyr på tivoliområdet.

I 2024 arrangerte SJT flere webinarer om sikkerhetsstyring, risikovurderinger og årlige inspeksjoner. SJT restrukturerte også nettsidene for å forbedre søknadsprosessen for driftstillatelser.

I 2024 ga SJT 47 driftstillatelser for fornøylesinnretninger, mens 17 ble tilbakelevert.

Tilsynene har fokusert på styringssystem, risikovurderinger, beredskap og rapportering av uønskede hendelser. Antall rapporterte hendelser har økt, spesielt i vannrutsjebaner, klatreparker og zipliner. Det er grunn til å tro at dette ikke skyldes flere hendelser, men økt rapporteringsvilje.

SJT har sett at antall alvorlige brudd på regelverket er lavere enn før. SJT varslet stans for fire virksomheter i 2024, hovedsakelig på grunn av manglende gjennomføring av uavhengig teknisk inspeksjon.

Velfungerende jernbanemarkeder

SJT behandler klager fra jernbaneforetak og søkere om tilgang til spor, serviceanlegg og tjenester, og utfører tilsyn for å sikre at reglene om markedsadgang etterleves. I 2024 mottok SJT tre klager og fattet vedtak i fire klagesaker. Disse sakene omhandlet blant annet avgiftsberegning og kapasitetsfordeling. SJT påla stans i innkreving av påslag for 2025 og 2026 og tilbakebetaling av ulovlig innkrevd påslag for 2024. I forbindelse med en klage på praksis ved overbelastet infrastruktur påla SJT infrastrukturforvalter å endre sin metode for samfunnsøkonomiske analyser. SJT mottok også klager fra mindre godsforetak om tilgang til serviceanlegg.

SJT følger med på EU-kommisjonens regelverksarbeid og gir innspill for å sikre hensiktsmessige reguleringer som fremmer konkurranse og likhet i jernbanemarkedet.



Andre mål og prioriteringer

Samfunnssikkerhet omfatter sikkerhet, sikring og nasjonal beredskap på jernbane og forutsetter tilgang til spor og vedlikeholdstjenester. SJT har etablert et risikobilde og en tverrfaglig faggruppe som følger opp samfunnssikkerhetsarbeidet. Krav til digital sikkerhet er fulgt opp gjennom tillatelsesprosesser. Sikkerhets- og beredskapskrav er fulgt opp for nye og oppgraderte banestrekninger, også med hensyn til miljøendringer og ekstremvær. Gjennom tilsyn og veiledning sikrer SJT at virksomhetene har styringssystemer for sikkerhet og sikring, og at de følger opp ansvaret de har for digital sikkerhet, risikovurderinger og leverandørstyring.

SJT har observert mangelfull implementering av forskrift om nasjonal beredskap og behov for bedre samhandling om beredskap. SJT vurderer også EU-kommisjonens regelverksendringer for effektive grensekryssende militære transporter. SJT har oppgaver i det nasjonale graderte planverket Sivilt Beredskapssystem (SBS), og har systemer for sikker kommunikasjon.

Administrasjon og økonomi

SJT har gjennom 2024 hatt en lavere bemanning enn tilsiktet, men har mot slutten av året lyktes i å rekruttere til 70 av 72 planlagte posisjoner.

Kjønnsfordelingen var 46,2 prosent kvinner og 53,8 prosent menn, godt fordelt over alle fagkategorier. Ledergruppa hadde like mange kvinner som menn.

Sykefraværet i 2024 var 5,4 prosent, og turnover var 4,7 prosent.

SJT hadde et mindreforbruk i budsjettet på 5,3 prosent, hvor lav bemanning er hovedårsaken.

Oslo, 12.03.2025

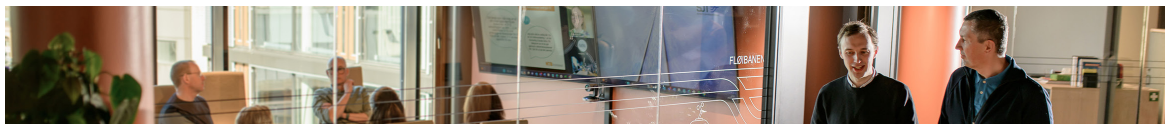
Erik Ø. Reiersøl-Johnsen

Direktør

Statens jernbanetilsyn

2 Introduksjon til virksomheten og hovedtall

2.1 Statens jernbanetilsyns samfunnsoppdrag og ansvarsområder



SJT er SDs fagorgan og sakkyndig for kontroll og tilsyn med virksomheter underlagt jernbanelovgivningen, taubanelovgivningen og tivolilovgivningen.

SJT har hovedansvaret for tilsyn med norsk jernbane, herunder tunnelbane, sporvei og forstadsbane, samt taubaner og fornøyelsesinnretninger. I tillegg er vi markedsovervåker for jernbanemarkedet og tilsynsorgan for passasjerrettigheter på jernbane.

SJT skal være en pådriver for sikkerhet, og vi skal bidra til et effektivt jernbanemarked med sunn konkurranse. I tillegg skal SJT fremme norske interesser i europeisk regelverksutvikling. Oppfølging av regelverket for samtrafikk står sentralt, slik at det blir etablert et felles, grensekryssende og velfungerende jernbanesystem i Europa.

SJTs virksomhetsmål, og underliggende delmål er:

Tilfredsstillende sikkerhetsnivå

- aktørene innen jernbane, taubane og fornøyelsesinnretninger driver sikkert
- samfunnssikkerheten på jernbanen er god
- jernbanesystemet fungerer som forventet

Velfungerende jernbanemarkeder

- Aktørene har tilgang til spor og tjenester på ikke-diskriminerende vilkår
- Forholdene ligger til rette for virksom konkurranse og effektiv ressursbruk i markedene for jernbanetransporttjenester

Tabell 1 viser antall virksomheter SJT fører tilsyn med.

Jernbaneselskaper	2022	2023	2024
Norske infrastrukturforvaltere for jernbanevirksomhet	2	2	2
Norske jernbaneselskaper med sikkerhetssertifikat og lisens for persontrafikk på jernbanenettet	8	8	8
Norske jernbaneselskaper med sikkerhetssertifikat og lisens for godstrafikk på jernbanenettet	5	5	5
Norske jernbaneselskaper med sikkerhetssertifikat og lisens for trafikk på sidespor og museumsbaner	14	14	14
Utenlandske jernbaneselskaper med sikkerhetssertifikat og lisens for persontrafikk i Norge	1	1	1
Utenlandske jernbaneselskaper med sikkerhetssertifikat og lisens for godstrafikk i Norge	7	7	7
Norske jernbaneselskaper som kjører trikk	3	3	3
Norske jernbaneselskaper som kjører T-bane	1	1	1
Lokførere med gyldig førerbevis	2282	2313	2306
Virksomheter med fornøyelsesinnretninger			
Virksomheter med driftstillatelse for fornøyelsesinnretninger	273	270	275
Fornøyelsesinnretninger med driftstillatelse	660	659	679
Virksomheter med taubaneanlegg			
Virksomheter med driftstillatelse for taubaneanlegg	338	331	326
Taubaneanlegg med driftstillatelse	780	772	766

2.2 Organisasjon og ledelse

Ved årets slutt hadde SJT 65 fast ansatte i stilling. Fem nye ansatte var rekruttert inn med tiltredelse i perioden 1. januar–15. mars 2025. To stillinger var ubesatt, med planlagte rekrutteringsprosesser ved årsskiftet. 12 ansatte har kontorsted i Trondheim, de øvrige i Oslo.

Erik Ø. Reiersøl-Johnsen Direktør				
Regelverk, internasjonalt arbeid og kommunikasjon	Tillatelser	Tilsyn	Markedsovervåking	Styring og fellestjenester
Janne Brenne Avdelingsdirektør	Kristoffer J. Eikeland Avdelingsdirektør	Øystein Ravik Avdelingsdirektør	Mona Ljunggren Avdelingsdirektør	Sylvia Renate Wagner Avdelingsdirektør
- Regelverk – utvikling og koordinering - Utredninger - EØS: Koordinering av det internasjonale arbeidet - Veiledning og ekstern kommunikasjon	- Infrastruktur jernbane - Jernbanekjøretøy, anleggsmaskiner osv. - Lisenser jernbane - Sikkerhetssertifikater - Førerbevis jernbane - Deltagelse i internasjonale ekspertgrupper - Godkjenning av leger, psykologer, sensorer og opplæringssentre - Tillatelser taubane og fornyelsesinnretning - Driftsledersertifikater - Forvaltning av regelverk - Veiledning	- Tilsyn med sikkerhet og sikring - Risikoanalyser - Hendelser og oppfølging av rapporter fra Statens havarikommisjon - Forvaltning av regelverk - Veiledning	- Klagebehandling - Tilsyn - Markedsanalyse - EØS-arbeid - Utvikling av regelverk - Forvaltning av regelverk - Veiledning	- Virksomhetsstyring - Strategi - Analyse - Økonomi/lønn - Anskaffelser - IT - Registre - Arkiv - Digitalisering - HR / HMS - Internkommunikasjon

2.3 Administrative nøkkeltall

Tabell 2 viser administrative nøkkeltall som utgjør grunnlaget for informasjon om SJT på DFØs nettside.

Nøkkeltall	2022	2023	2024
Antall ansatte	65	63	66
Antall planlagte årsverk	70	70	72
Antall avtalte årsverk	64	62	65
Antall utførte årsverk (faste og midlertidige)	60	59	59
Samlet tildeling post 01–99 i NOK	102 535 000	101 733 000	111 655 000
Utnyttelsesgrad post 01–99 (%)	97,6 %	95,7 %	93,0 %
Driftsutgifter (inkludert renteutgifter) i NOK	100 093 714	97 390 770	103 838 405
Personalkostnader (lønn og sosiale kostnader)	68 295 579	72 895 696	79 881 937
Personalkostnader i % av driftsutgifter	68,2 %	74,8 %	76,9 %
Personalutgifter per årsverk	1 150 144	1 240 356	1 355 309
Andel administrative utgifter	27,5 %	21,2 %	19,3 %
Administrative utgifter per årsverk	463 533	351 707	338 288
Reiseutgifter per årsverk	23 824	31 464	37 878
Konsulentutgifter og andre fremmede tjenester	5 509 274	3 841 510	3 589 763
Andel konsulentutgifter og andre fremmede tjenester	5,5 %	3,9 %	3,5 %

Tallene i tabellen er fra kontantregnskapet (ikke etter SRS).

Det har i en lengre periode vært utfordrende å rekruttere innenfor enkelte stillingsgrupper. Perioden etter pandemien har vært ekstra krevende. Lønnsnivå ble ofte pekt på som en avgjørende faktor for at kandidater takket nei til tilbud, eller at ansatte valgt å slutte. I 2024 vurderte SJT det som nødvendig å endre og tilpasse lønnsrammene for de utsatte stillingsgruppene. Dette har vist seg avgjørende for rekrutteringen. De fleste vakante stillingene ble besatt i løpet av året, samtidig som vi heller ikke mottok oppsigelser med begrunnelse i lavt lønnsnivå.

I 2024 søkte ikke SJT om å få overført udisponert bevilgning fra forrige år. Begrunnelsen var at hoveddelen av udisponert var knyttet til ubenyttede lønnsmidler grunnet de vakante stillingene i SJT. Dette er også årsaken til den forholdsvis store forskjellen på «Samlet tildeling» i 2024 mot tidligere år. Utnyttelsesgraden på 93 prosent inkluderer også tilleggsbevilgningen i forbindelse med lønnsoppgjøret i 2024. Fordi resultatet av lønnsoppgjøret først blir utbetalt i 2025, inngår tilleggsbevilgningen i sum udisponert. Utnyttelsesgraden uten tilleggsbevilgning er 94,7 prosent, som tilsvarer udisponert 5,3 prosent.

Personalutgifter per årsverk og andel personalutgifter er økt som følge av lønnsreguleringen av lønnsrammer som ble gjennomført i 2024. I 2022 flyttet SJT inn i nye lokaler i både Trondheim og i Oslo. Dette medførte ekstra høye utgifter i 2022 som følge av periode med dobbel leie med tilhørende andre utgifter. Også i 2023 var utgiftene ekstra høye, da det påløp utgifter til diverse tilpasninger av inventar og utstyr. I 2024 er tilsvarende utgifter tilbake på et mer normalt nivå, noe som vises under administrative utgifter.

Utgifter til reiser er cirka 20 prosent høyere enn i 2023. Reiser i forbindelse med tilsyn utgjør en vesentlig del av reiseutgiftene våre. Flere av våre nyansatte har deltatt på tilsyn som en del av opplæringen i 2024. Dette har medført at flere ansatte enn normalt har reist til samme tilsynsoppdrag. Selv om reiseutgiftene har økt etter pandemien, er de fortsatt lavere enn før.

Bruken av «Konsulent» og «Andre fremmede tjenester» er noe lavere i 2024 enn i 2023, og vesentlig lavere enn i 2022. Denne posten gjelder utgifter til IT-tjenester knyttet til ulike fagsystemer og arkivsystemet og diverse fagekspertise vi har manglet som følge av for liten kapasitet knyttet til manglende rekruttering. Utgifter til rekrutteringsbistand, samt lønns- og regnskapstjenester, finnes også her. I 2022 inngikk også pålagte utgifter til bruk av konsulentbistand fra Statsbygg i forbindelse med nye leiekontrakter. Bortfall av konsulent ved flyttingen utgjør hovedårsaken til at denne posten er redusert. Se under pkt. 4.3.5 «Redusere konsulentbruken» for ytterligere informasjon om utgiftsposten «Konsulent» og «Andre fremmede tjenester».

2.4 Medarbeidere

2.4.1 Bemanning

SJT's viktigste ressurser er våre ledere og medarbeidere. Gjennom å bruke de ansattes potensial best mulig sikrer vi utvikling og kvalitet i leveransene våre. Vi ønsker å legge til rette for at ansatte skal oppleve mestring, trivsel og tilhørighet på arbeidsplassen. I tillegg skal vi være en omstillingsdyktig og serviceinnstilt virksomhet til det beste for bransjene vi arbeider med.

Tabell 3 viser nøkkeltall for bemanningen ved årets slutt.

Nøkkeltall	2021	2022	2023	2024
Fast ansatte	70	61	60	65
Midlertidig ansatte	8	4	3	1
Gjennomsnittsalder	46	49	50	50
Turnover	5,3 %	18 %	14 %	4,7 %
Sykefravær totalt	5,0 %	7,2 %	7,2 %	5,4 %
Korttidsfravær	1,6 %	2,6 %	2,8 %	1,6 %
Langtidsfravær	3,3 %	4,7 %	4,4 %	3,8 %

Alle tall er hentet fra HR og Innsikt. Noen tall fra tidligere årsrapporter er korrigert.

Turnover er beregnet ut fra definisjonen angitt i Statens personalhåndbok pkt. 6.3.3.5

Ved utgangen av 2024 hadde SJT 65 ansatte i stilling.

I løpet av 2024 hadde vi en turnover på 4,7 prosent. Dette er en betydelig reduksjon fra de to foregående årene, da turnover var på henholdsvis 18 prosent og 14 prosent.

Vi lyktes også å besette flere ledige stillinger som oppsto i årene etter koronapandemien, og som det har vært vanskelig å rekruttere nye medarbeidere til. I 2024 hadde vi én ansatt på midlertidig basis. Dette er en tidligere fast ansatt som arbeider hos oss på pensjonistvilkår.

Vi vil oppnå full bemanning hvis vi i 2025 lykkes med å rekruttere nye medarbeidere til de to vakante stillingene vi hadde i avdeling for Tillatelser ved slutten av 2024.

Gjennomsnittsalderen er 50,1 år. Grunnlaget er lite. Endringer i bemanningen gir relativt store utslag for snittet.

Sykefraværet var ved årets slutt på 5,4 prosent, en reduksjon siden 2023. SJT arbeider fortløpende med å forebygge sykefravær, og har trykk på nærværarbeid. Dette gjør vi med tett kontakt mellom leder og ansatt, fleksibel arbeidstid og hjemmekontorløsning for de aller fleste.

Mesteparten av korttidsfraværet skyldes sesongbetingede luftveisinfeksjoner. Langtidsfraværet gjelder enkeltpersoner som følges opp i henhold til gjeldende rutiner for fraværsoppfølging og tilrettelegging av arbeidssituasjonen.

2.4.2 Medarbeidertilfredshet

MUST-medarbeiderundersøkelsen, utviklet av STAMI, ble første gang gjennomført høsten 2022. Den ble gjennomført på nytt i 2024. 60 statlige virksomheter gjennomførte undersøkelsen i 2024.

Resultatene var gjennomgående gode, og ligger innenfor gjennomsnittsverdiene for landet. På noen av variablene ligger vi over i positiv forstand. Dette gjelder for flere av spørsmålene om ledelsesklima, selvledelse og jobbengasjement.

75 prosent av respondentene rapporterte om godt ledelsesklima, mot 59 prosent i 2022. På faktorene selvledelse og jobbengasjement hadde vi en økning til henholdsvis 72 prosent (59 prosent i 2022) og 80 prosent (69 prosent i 2022).

Opplevd høyt arbeidspress økte fra 43 prosent i 2022 til 54 prosent i 2024. Vi mener dette henger sammen med høy turnover og vakanser. Det er først i 2025 vi forventer å oppnå full bemanning. Andre statlige etater ligger på 45 prosent.

I kjølvannet av undersøkelsen arbeider vi med resultatene på avdelingsnivå. Handlingsplaner med tiltak for forbedring skal være satt i verk innen 31. mars 2025.



3 Aktiviteter og resultater

3.1 Overordnet vurdering styringsparametere, aktiviteter og måloppnåelse

3.1.1 Styringsparametere

I tråd med den overordnede instruksen vår er det utviklet styringsparametere som skal bidra til å gi styringsinformasjon for å vurdere måloppnåelsen på gitte ansvarsområder. Styringsparametere er indikatorer for hvor vi skal rette oppmerksomheten og følgelig også aktivitetene våre.

I tildelingsbrevet for 2024 fikk vi i oppdrag å utarbeide et forslag til reviderte styringsparametere som følge av at nåværende parametere hadde vært uendret over en periode, og at SD hadde fått signaler fra oss om at ikke alle treffer like godt. I arbeidet med å utarbeide forslaget la vi vekt på at styringsparametere må representere aktiviteter hvor vi kan påvirke resultatet, det vil si at det vi gjør har målbar effekt.

Nye styringsparametere vil bli gjeldende for oss fra 2025.

Tabell 4 viser nøkkeltall for styringsparametere i perioden 2022–2024.

Styringsparametere		2022	2023	2024
Tilfredsstillende sikkerhetsnivå:				
Aktører innen jernbane, fornøyelsesinnretninger og taubane driver sikkert				
Alvorlige hendelser: Antall ulykker og andre alvorlige hendelser på jernbane	TOG	856	889	881
	Trikk/ T-bane	41	29	36
Avdekte alvorlige brudd: Antall avdekte alvorlige brudd på regelverk på jernbane, fornøyelsesinnretninger og taubane	TOG	3	14	9
	TAU	11	32	13
	FIN	13	8	4
Innrapporterte hendelser: Antall hendelser innrapportert innen taubane og fornøyelsesinnretninger	TAU	253	308	674
	FIN	274	358	529
Regelverksskjennskap og kompetansenivå, selvevaluering: Aktørenes selvevaluering av kompetansenivå og regelverksskjennskap suppleres med tilsynets egne vurderinger av situasjonen.	TAU og FIN	Se avsnittene om taubaner og fornøyelsesinnretninger.		
Samfunnssikkerheten på jernbanen er god				
Avvik sikring: Antall avdekte alvorlige mangler innen beredskap knyttet til klimatilpasning, informasjons- og IKT-sikkerhet, og sikring av kritiske objekter, systemer og funksjoner	TOG	20	12	15
Jernbanesystemet fungerer som forventet (tillatelser i henhold til TSI-er)				
Andel (%) av jernbanenettet som er tatt i bruk med ERTMS	TOG	2	2	3,4
Antall tillatelser hvert år som gjelder å ta i bruk ny stasjon eller ombygd del av stasjon der tilgjengeligheten er i henhold til TSI-PRM	TOG	6	7	5
Velfungerende jernbanemarkeder				
Aktørene har tilgang til spor og tjenester på ikke-diskriminerende vilkår				
Avdekte alvorlige brudd: Antall avdekte brudd på regelverk som vurderes som alvorlige	TOG	Se kapittel 3.5 om velfungerende jernbanemarkeder.		
Forholdene ligger til rette for virksom konkurranse og effektiv ressursbruk i markedene for jernbanetransporttjenester				
Det rapporteres i henhold til risikobildet og som en kvalitativ vurdering av konkurranseintensitet og etableringsbarrierer	TOG	Se kapittel 3.5 om velfungerende jernbanemarkeder.		

3.1.2 Aktiviteter

Tabell 5 viser de overordnede aktivitetene i SJT i perioden 2020–2023.

SJT ' s kjernevirksomhet – volumantall	2022	2023	2024
Sikkerhet, sikring og samtrafikk – jernbane			
Nye, fornyede og endrede sikkerhetssertifikater/ -godkjenninger og lisenser, SJT	3	1	1
Nye, fornyede og endrede sikkerhetssertifikater/ -godkjenninger og lisenser, ERA	2	4	4
Vedtak knyttet til tillatelser til å ta i bruk infrastruktur	50	58	40
Vedtak knyttet til tillatelser til å ta i bruk kjøretøy	121	132	164
Nye førerbevis	158	157	98
Tilsyn med sikkerhet	15	11	8
Dokumenttilsyn, sikkerhet	0	0	3
Tilsyn med sikring (inkludert tilsyn med nasjonal beredskap)	7	7	8
Dokumenttilsyn, sikring	2	1	2
Innrapporterte unike uønskede hendelser, inkludert trikk og T-bane	26.118	30.026	33.940
Avsluttede rapporter fra Statens havarikommisjon	5	4	2
Sikkerhet – taubane			
Nye / avsluttede driftstillatelser	21 / 22	13 / 14	14 / 9
Tilsyn	53	4	11
Dokumenttilsyn	39	42	0
Innrapporterte uønskede hendelser	253	308	674
Sikkerhet – fornøyelsesinnretninger			
Nye / avsluttede driftstillatelser	37 / 24	57 / 33	47 / 17
Tilsyn	20	16	21
Dokumenttilsyn	36	0	41
Innrapporterte uønskede hendelser	274	358	529

3.1.3 Måloppnåelse

Vi vurderer sikkerheten og sikring på jernbane, trikk og T-bane som god. Samtrafikkevnen på jernbanen er god og øker i omfang med blant annet utrulling av ERTMS. Det er god sikkerhet i taubaneanlegg og fornøyelsesinnretninger.

Som markedsovervåker bidrar vi til velfungerende jernbanemarkeder. Vi erfarer at det er utfordringer med at regelverket om like vilkår ikke alltid etterleves, det er få markedsaktører og betydelige barrierer for å etablere seg.

Sikkerhet, sikring og samfunnssikkerhet

Et viktig grunnlag for arbeidet vårt med sikkerhet i bransjene er søknader om sikkerhetssertifikat og lisens fra jernbanevirksomheter og søknad om driftstillatelse fra virksomheter med taubane og fornøyelsesinnretning. Virksomhetenes sikkerhetsstyringssystemer vurderes mot regelverk. Bare virksomheter som tilfredsstiller kravene får drive. I tillegg til sikkerhetssertifikat og lisens må jernbanevirksomhetene søke om tillatelse til å ta i bruk ny eller endret infrastruktur og nye kjøretøy, og lokførere må ha lokførerbevis som utstedes av SJT.

Virksomheter som får innvilget sikkerhetssertifikat eller driftstillatelse plikter å rapportere uønskede hendelser (UH) til SJT. Innholdet i enkeltrapporter følges opp særskilt hvis sikkerhetsmessige vurderinger tilsier det og når tilgjengelighet eller passasjerrettigheter er vesentlig skadelidende. Ellers inngår UH-rapportene i SJTs database, blant annet som grunnlag for risikobildet for de enkelte bransjene. Tilsvarende følger vi opp bekymringsmeldinger fra publikum, varsler fra ansatte i virksomhetene og tilrådninger fra Statens havarikommisjon. Virksomheter med taubane og fornøyelsesinnretninger er pålagt å dokumentere regelmessige tekniske kontroller.

Tilsyn og veiledning gjennomføres for å se om virksomhetene arbeider systematisk for å opprettholde, og om nødvendig forbedre, sikkerhetsnivået. Planen for tilsynsaktiviteter er basert på en vurdering av risikobildet for virksomheter og bransjer. Risikobildet er basert på omfanget av virksomheten, uønskede hendelser, bekymrings-

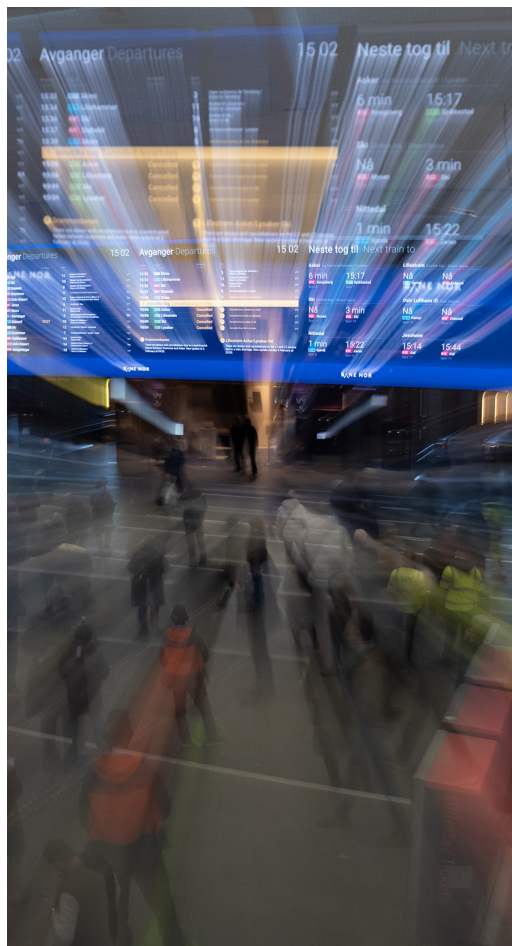
meldinger, varsler og tilrådninger, tidligere søknadsprosesser, tidligere tilsyn og tid som har gått siden forrige tilsyn. Risiko- og sårbarhetsanalyser for samferdselssektoren, som ligger til grunn for SDs strategi for samfunnssikkerhet, supplerer SJTs egne risikoanalyser av jernbanebransjen. Spesielt på området sikring er strategiens prioriterte områder overlappende med SJTs vurderinger.

Velfungerende jernbanemarkeder

Som uavhengig markedsovervåkingsorgan på jernbaneområdet er den viktigste oppgaven vår å se om regelverket følges slik at markedsaktørene får tilgang til spor og jernbanerelaterte tjenester på like vilkår. Rollen som markedsobservatør følger av EUs regelverk. Vi er klageorgan for aktører som mener seg diskriminert, forskjellsbehandlet eller krenket, og vi kan starte tilsyn på eget initiativ. Det gjelder også forhold om mulig uønsket utvikling i markedene for jernbanetransporttjenester.

Etter anmodning skal vi også vurdere direktetildeling av kontrakter om offentlig tjenesteyting og avgjøre om nye kommersielle persontransporttjenester vil kunne skade den økonomiske likevekten i eksisterende kontrakter om offentlig tjenesteyting.

Vi rapporterer markedsdata årlig til EU-kommisjonen innenfor rammen av overvåkingen av jernbanemarkedet, og vi samarbeider med andre markedsovervåkingsorganer i EU/EØS i konkrete saker og om å utvikle felles prinsipper og praksis for en samordnet beslutningstaking. Samtidig bidrar vi også i å utvikle regelverket på området for markedsovervåking både nasjonalt og i EU/EØS. Dette arbeidet foregår i arbeidsgrupper i nettverk for markedsovervåkingsorganer i Europa (IRG-Rail) og i samarbeidsfora ledet av EU-kommisjonen (ENRRB og SERAF).



3.2 Virksomhetsmål 1 – tilfredsstillende sikkerhetsnivå på jernbanen

3.2.1 Delmål 1: Aktørene innen jernbane driver sikkert

Regelverk og veiledning

SJT utfører tilsyn og saksbehandling i tråd med regelverket i EUs fjerde jernbanepakke. ERA gjennomførte tilsyn med SJT som nasjonal sikkerhetsmyndighet etter dette regelverket i 2023, og har påpekt enkelte feil og mangler. SJT har gjort endringer som følge av tilsynet, men enkelte punkter gjenstår. Det gjenstår også enkelte gjennomføringsforpliktelser fra den fjerde jernbanepakken. Dette gjelder blant annet notifikering av nasjonale regler om jernbanekjøretøy og infrastruktur. Arbeidet med notifikeringen pågår. I dette arbeidet har vi avdekt behov for å endre jernbanekjøretøysforskriften og jernbaneinfrastrukturforskriften.

Som følge av ESAs gjennomgang av hvordan Norge har gjennomført samtrafikkdirektivet i norsk rett, har vi framskyndet et arbeid med å gjøre enkelte endringer i samtrafikkforskriften og forskrift om meldermyndighet og samsvarsvurderingsorganer for jernbanen. Målet er at disse kan tre i kraft 1. juli 2025. Vi har også utvidet arbeidet til å inkludere flere punkter fra ESAs vurdering.

I 2022 fikk vi et oppdrag om å utarbeide utkast til forskriftsbestemmelser og høringsnotat om overtredelsesgebyr på jernbaneområdet som grunnlag for alminnelig høring. SJT har ferdigstilt et høringsnotat om forskriftsregulering, og oversendt det til SD i desember 2024.

Som forberedelse til å gjennomføre den varslede forordningen om felles sikkerhetsmetode for undersøkelse av sikkerhetsnivå og -ytelse (CSM ASLP) fikk vi i oppdrag, i samråd med Statens havarikommisjon, å identifisere nødvendige regelverksendringer og lage et utkast til høringsnotat. Utkastet ble sendt i juni 2024. Når kommisjonen har lagt frem sitt forslag til rettsakt, vil videre arbeid justeres i samråd med SD.



I supplerende tildelingsbrev nr. 1 2024 fikk vi et oppdrag om å utrede saksbehandlingsgebyr for visse oppgaver og et oppdrag om å utarbeide en samlet oversikt over behov for lovendringer på etatens område. Svar på begge oppdragene ble levert i i juni 2024.

I supplerende tildelingsbrev nr. 3 2023 (se kapittel 3.8 side 22), ble vi bedt om å fortsette arbeidet med de anbefalte løsningene, samt å oversende en tidsplan for arbeidet innen tidlig november 2024. Tidsplanen ble oversendt innen fristen. Det videre arbeidet pågår.

Brukertilpasset kommunikasjon og veiledning er et viktig virkemiddel for å nå målet om økt etterlevelse av regelverket. Vi har regelmessig klarspråkkinnføringer for alle nyansatte, og vi har gjennomført interne kurs og opplæring i klarspråk for grupperinger i SJT i flere år. Vi jobber med maler for å legge til rette for gode vedtak slik at det skal være lett for mottakerne å forstå hva de må gjøre, og vi jobber videre med intern opplæring slik at kommunikasjonen med brukerne skal være så tydelig som mulig, og i tråd med språkloven.

I 2024 undersøkte vi brukernes opplevelse av det vi skriver, og hvilke kommunikasjonskanaler de foretrekker. Undersøkelsen viser at aktørene på alle områder mener at vi skriver klarere enn vi gjorde i 2020, da vi gjennomførte en tilsvarende undersøkelse. Vi har forbedret oss på alle områder, og spesielt for aktørene på taubaner har endringene vært store.

Brukerundersøkelsen viste at nyhetsbrev er en av de foretrukne kommunikasjonskanalene blant brukerne våre. Vi har systematisert utgivelsene og oppgradert nyhetsbrevene med mål om å gjøre dem mer relevante for brukerne. Vi formidler nytt fra bransjene, videreformidler og kommenterer nasjonale og internasjonale saker fra media og formidler aktuelt fagstoff. Vi gir ut flere nyhetsbrev med flere saker i hvert brev og ser at lesefrekvensen er god. Vi har en fast utgivelsestakt der aktørene innen jernbane, fornøylesesinnretninger og taubaner får et tilpasset brev minst hver tredje uke. I 2025 skal vi også systematisere målinger av hvilke saker som leses mest, og fortsette å tilpasse innholdet til brukerne. Et umiddelbart resultat av innsatsen er at vi har fått flere lesere. Vi har lesere fra alle bransjer innen de tre aktørområdene. Vi anser dette som en viktig kanal for både nyhetsformidling og for å formidle veiledning om temaer som er sentrale for sikker drift.

På jernbaneområdet har vi laget tre nye veiledere i 2024: om digital sikkerhet, beredskap og leverandørstyring. Veilederne skal sette aktørene i stand til å heve innsatsen i arbeidet med sikring og sikkerhet på disse områdene. Veilederne ligger på nettsidene våre og er formidlet i både nyhetsbrev og i tilsyn. Vi skal evaluere bruken av veilederne i 2025.

Sikkerhetssertifikat, sikkerhetstillatelser og lisenser

Infrastrukturforvalter får tillatelse til drift av infrastruktur ved sikkerhetstillatelse utstedt av SJT. Jernbaneforetak får tilgang til denne infrastrukturen bare hvis de har sikkerhetssertifikat. For sikkerhetssertifikat som skal gjelde i flere land er det Det europeiske jernbanebyrået (ERA) som er sikkerhetssertifiseringsorgan. For søknader om sikkerhetssertifikat som kun skal gjelde i Norge, kan SJT velges som sikkerhetssertifiseringsorgan.

Tillatelser infrastruktur

Vi fattet 40 vedtak i 2024 om ny og endret jernbaneinfrastruktur. Det er Bane NOR som står for de fleste søknadene. Utfordringene med Follobanen gjorde at det fortsatt gjensto arbeid med prosjektet i 2024, og SJT fortsatte med tett oppfølging for raskest mulig å få underlag for en endelig tillatelse. Utbedringer av problemene med strømforsyning innebar en ny tillatelsesprosess frem mot endelig tillatelse.

Nye Ski stasjon, tilknyttet Follobanen, ble trukket ut som en egen tillatelsesprosess for å få rask fremdrift i nødvendige utbedringer knyttet til universell utforming. Dette var viktig for å gjøre stasjonen tilgjengelig for brukergrupper med særlige behov. Vi ga endelig tillatelse til bruk av stasjonen i april.

SJT har de siste par årene hatt en ekstraordinær arbeidsbelastning med søknader om unntak fra forskriftskrav knyttet til et stort antall usikrede planoverganger på det nasjonale jernbanenettet. Etter at det ble avdekket at disse planovergangene uten kompenserende tiltak har utgjort en uakseptabel sikkerhetsrisiko på jernbanenettet, har SJT fått et halvt tusen søknader om bruk av midlertidige tiltak. I 2024 har SJT ferdigstilt alle unntakssøknadene fra Bane NOR for nærmere 500 planoverganger om bruk av ringerutiner som tiltak. Innføringen av ringerutiner har forbedret sikkerheten ved å krysse jernbanen på uoversiktlige steder.

Vi har fortsatt å følge med på håndteringen av problemer med leire i utbyggingen av nye spor i Moss, samt overvåking av betydningen for eksisterende spor i samme område. Dette er en problemstilling SJT har fulgt lenge, og Bane NOR er nå raske til å gi SJT og andre relevante myndigheter fortløpende informasjon om status.

SJT ga våren 2024 tillatelse til å ta i bruk gjenoppbygde Randklev bru som var ødelagt i uværet Hans året før. Gjenåpningen hadde stor betydning for trafikk og logistikk gjennom landet.

På T-banen følger SJT Sporveiens prosjekt med det nye signalsystemet CBTC. Installeringen startet først på Lambertseterbanen. Dette er en viktig del av å oppgradere T-banen i Oslo.

På slutten av året var utbyggingen av det nye signalsystemet ERTMS ferdigstilt på deler av Gjøvikbanen, og systemet fikk tillatelse fra SJT. Dette er den andre strekningen som er bygd ut med ERTMS i Norge.

Tillatelser kjøretøy

Vi fattet 164 vedtak om jernbanekjøretøy i 2024. Vedtakene gjelder tillatelser til å ta i bruk nye eller ombygde jernbanekjøretøy. Tillatelser knyttet til ombygging av kjøretøyflåten med installasjon av ny ombordutrustning (ETCS) er viktige for å ha kjøretøy tilgjengelig etter hvert som nye strekninger tar i bruk ERTMS. Vi har gitt tillatelse til fem nye kjøretøytyper. Dette gjelder et nytt kjøretøy med ETCS om bord og fire nye typer etter ombygging til ETCS om bord. Videre har vi gitt tillatelse til 12 ombygde kjøretøy som samsvarer med kjøretøyene med typetillatelse. Arbeidet med tillatelsene bidrar til sikkerheten for kjøretøyene og samtidig til å nå målet om overgang til ERTMS-signalsystem i Norge. I arbeidet har vi også blitt kjent med flere sikkerhetskritiske tekniske problemstillinger som SJT jobber videre med gjennom tillatelser og tilsyn.

Vi har gjennom året hatt fortløpende dialog med Sporveien Trikken om innfasingen av de nye trikkene i Oslo (SL 18). Ved utgangen av 2024 har trikkene kun tidsbegrenset tillatelse. Det gjenstår uavklarte forhold om funksjoner som inntil videre ivaretas med manuelle prosedyrer.

Tilsyn sikkerhet

Tilsynsplanleggingen er risikobasert. Det vil si at temaer og virksomheter velges ut fra der vi vurderer at effekten er størst.

Prioriterte temaer for 2024 var:

- planoverganger
- kritisk infrastruktur (klimatilpasninger, vedlikehold og leverandørstyring)
- manglende etterlevelse av regelverket (rapportering av uønskede hendelser, risikovurderinger og målstyring)
- digital sikkerhet (risikovurderinger, barrierestyring av kontrollmekanismer, innrapporterte hendelser og penetrasjonstesting). Temaene er relevante både for sikkerhet og sikring.

En effekt av tilsynene er at vi ser økt bruk av risikovurderinger av endringer og bedre kontroll med leverandører. SD har i tildelingsbrevet gitt føringer om at SJT skal følge med på om Bane NORs tekniske regelverk er i tråd med krav i lover og forskrifter innen vårt område. I et tilsyn med tema kritisk infrastruktur så vi særskilt på hvordan endringer i teknisk regelverk og tilhørende arbeidsrutiner ble håndtert. Her fant vi mangler som ligger innenfor våre prioriterte temaer. Ettersom hendelsen med Randklev bru førte til at Dovrebanen ble stengt i en lengre periode, hadde den også betydning for samfunnssikkerhet, og det rettet oppmerksomheten mot viktige sårbarheter i jernbanesystemet. Tilsynene viser at det er utfordringer med å samordne beredskapen mellom aktørene i bransjen. Oppfølging av dette vil tas med i tilsynsprogrammet for 2025. For planoverganger jobbet vi i 2024 mest

med de midlertidige unntakene, som nevnt ovenfor. Bane NORs oppfølging av planoverganger vil følges opp videre i 2025.

Vi samordner tilsyn med Transportstyrelsen i Sverige for å unngå å dublere mot virksomheter med grenseover-skridende trafikk. Dette avklarer også hvem som har det koordinerende ansvaret for tilsyn med aktørene som har et grensekryssende sikkerhetssertifikat. I 2024 deltok vi i Transportstyrelsens tilsyn med BLS, Railcare og SJ AB.

Styringsparametere

Alvorlige hendelser relatert til sikkerhet på jernbanen:

Alvorlige hendelser omfatter jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser. For 2024 var det 31 jernbane-ulykker mot 38 jernbaneulykker for 2023. Over 50 prosent av ulykkene skyldes sammenstøt med gjenstand (neddriving av kjøreledning og sammenstøt med trær). Det var én storulykke som følge av jord- og steinras hvor en ansatt omkom. Ulykken forårsaket store skader på infrastruktur og kjøretøy. Det var også et kraftig sammenstøt med en endebukk med påfølgende avsporing. Det medførte store materielle skader for både infrastruktur og kjøretøy.

Totalt antall alvorlige hendelser gikk noe ned fra 2023 til 2024. Over 60 prosent av de alvorlige jernbanehendelsene i 2024 skyldes handlinger fra tredjepersoner (utenforstående). Disse hendelsene skjer på planoverganger, og ved ulovlig ferdsel i spor. De siste 15 årene er det i snitt 3,3 omkomne på jernbanen. I 2024 var det fem døde i jernbaneulykker, hvorav én ansatt og fire tredjepersoner. Tre personer omkom i ulykker på planovergang, én person omkom i forbindelse med ferdsel i spor og én ansatt i forbindelse med sammenstøt med gjenstand. Det er variasjoner på antall omkomne per år, men de siste tre årene har gjennomsnittet ligget høyere sammenlignet med gjennomsnittet de siste 15 årene.

For trikk og T-bane var det 11 jernbaneulykker i 2024 mot 8 i 2023. Økningen skyldes flere jernbaneulykker i forbindelse med neddriving av kjøreledning. Avsporing, sammenstøt med kjøretøy og sammenstøt med gjenstand dominerer fortsatt rapporteringen for 2024. 65 prosent av de alvorlige jernbanehendelsene i 2024 skyldes tredjepersoners handlinger (sammenstøt med personer i spor og sammenstøt med biler).

Avdekte alvorlige brudd relatert til sikkerhet på jernbanen

Det er avdekket 9 alvorlige brudd relatert til sikkerhet på jernbanen i 2024. Dette er en reduksjon fra 2023, da det var avdekket 14 tilsvarende brudd.

De alvorlige bruddene var hovedsakelig relatert til mangelfulle risikovurderinger, risiko og beredskap knyttet til ekstremvær og leverandørstyring.

Vi følger opp at virksomhetene gjennomfører relevante tiltak i 2025.

Vi prioriterer tilsyn på områder hvor vi forventer at effekten blir størst, det vil si hvor vi mener det er størst forbedringspotensial. Antall alvorlige avvik som avdekkes vil derfor avhenge av hvilke temaer som velges for de ulike tilsynene, og gir i seg selv ikke et fullstendig bilde av utviklingen.

3.2.2 Delmål 2: Samfunnssikkerheten på jernbanen er god

SJTs arbeid med samfunnssikkerhet er særskilt omtalt i kapittel 3.6.

Tilsyn sikring

I 2024 har vi lagd nye veiledere om beredskap, digital sikkerhet og leverandørstyring som dekker regelverket for sikring, sikkerhet og delvis nasjonal beredskap.

Vi har gjennomført stedlige tilsyn innen sikring og nasjonal beredskap samtidig med tilsyn med sikkerhet. Det er for å bruke både SJTs og virksomhetenes ressurser mer effektivt. Dette har også bidratt til bedre forståelse av regelverket internt i SJT og grensesnittet mellom sikring og sikkerhet, særlig om digital sikkerhet.

Under tilsyn med digital sikkerhet har vi sett at virksomhetene har identifisert IT- og OT-systemene de anvender, men det er noen mangler i vurderingen av systemenes kritikalitet. Vi avdekket også at virksomhetene i liten grad har retningslinjer for bruk av mobile enheter.

Videre har vi utført dokumenttilsyn om sikring og nasjonal beredskap. Dokumenttilsynene viser mangler i implementeringen av forskrift om nasjonal beredskap. Vi har også sett samme mangel i de stedlige tilsynene vi gjennomførte med nasjonal beredskap som tema.

Innen sikring har vi som før fokusert på informasjonssikkerhet/digital sikkerhet, risikostyring og beredskap, samt leverandørstyring. Her har vi sett mangler i oppfyllelse av forskriftskrav knyttet til alle fire temaer hos én virksomhet, og hos en annen virksomhet mangel på styring av leverandøren innenfor konsernet.

Ved leverandørstyring har vi undersøkt kunde-leverandør-forhold både med eksterne leverandører og innenfor konsernet. Det er for å se om krav knyttet til sikkerhets sertifikatet er ivarettatt for hele konsernet eller for dedikerte organisasjonsenheter, for eksempel datterselskaper med eget organisasjonsnummer. Her har vi avdekket at det mangler avtaler om fordeling av ansvar og arbeidsoppgaver for levering av tjenester og systemer.

Hos flere tilsynsobjekter fant vi mangler i oppfyllelse av kravene i forskriften. Dette gjelder for planlegging av beredskap, samt planlegging og gjennomføring av beredskapsøvelser i egen organisasjon og i samarbeid med andre aktører.

Styringsparametere

Alvorlige avvik sikring:

Antallet avvik vi betegner som alvorlige, har økt. Avvikene viser at det er behov for videre oppfølging av dette området. Det er likevel en bedring innen områdene vi har hatt tilsyn med tidligere, noe som indikerer at tilsynene har effekt. Et eksempel er mer systematisk bruk av sikringsrisikoanalyser.

3.2.3 Delmål 3: Jernbanesystemet fungerer som forventet

I 2024 har vi fått en ny strekning med ERTMS. Samtlige kjøretøy som skal trafikkere Gjøvikbanen hadde tillatelse til bruk av nytt ombordutrustningsutstyr da SJT ga tillatelse til å ta i bruk strekningen med ERTMS før oppstart av ny ruteplan i desember. Vi har fått mange søknader om ombygging av ombordutrustningen ETCS for jernbanelkjøretøy og gitt tillatelser til å ta i bruk. Samlet indikerer dette at samtrafikkvekten øker og at jernbanesystemet fungerer som forventet.

I 2024 så vi at aktørene som skal bygge om kjøretøy med ny ombordutrustning hadde fått bedre kompetanse til å håndtere søknadsprosessen gjennom søkeportalen one stop-shop.

Styringsparametere

Andel av jernbanenettet som er tatt i bruk med ERTMS:

Som følge av oppstarten på Gjøvikbanen har andelen økt fra 2 til 3,4 prosent.

Universell utforming:

I 2024 har SJT gitt tillatelse til 5 stasjoner som er sertifisert etter TSI PRM, der krav til universell utforming er ivarettatt.

3.3 Virksomhetsmål 1 – tilfredsstillende sikkerhetsnivå for taubaner

3.3.1 Delmål 1: Aktørene innen taubaner driver sikkert

Regelverk og veiledning

I 2022 fikk vi et oppdrag om å utarbeide utkast til forskriftsbestemmelser og høringsnotat om overtredelsesgebyr på taubaneområdet som grunnlag for alminnelig høring. SJT har ferdigstilt utkast til høringsnotat, men avventer eventuelle innspill til forslaget til reguleringen på jernbaneområdet før forslaget sendes på høring.

Supplerende tildelingsbrev nr. 2 2023 ga SJT i oppdrag å utvikle regelverk for tilsyn med master og fundamenter i taubaner. I et høringsnotat utarbeidet sammen med SD og Kommunal- og distriktsdepartementet foreslår vi å endre taubaneforskriften for å inkludere bærende konstruksjoner i taubaneforskriften og gi SJT tilsynsansvaret. Forslaget til endringer ble vedtatt 20. desember og trer i kraft fra 1. juli 2025.



Vi arrangerte korte webinarer for virksomheter med taubaner høsten 2024. Dette var enkle innføringer i temaer som vi ser at det er usikkerhet om på tilsyn. Mange virksomheter ønsker å gjøre rett, men har manglede kunnskap og kompetanse for å gjennomføre forskriftskrav i egen drift. Da er veiledning et godt virkemiddel som når bredere ut enn enkelttilsyn.

Tema for webinar-rekken var avvik, bruk av avvik i risikovurderinger og beredskap. Tilbakemeldinger fra deltakerne var gode.

I tråd med arbeidet med å forbedre søknadsprosessen for de som søker om driftstillatelse for taubane, har vi i 2024 restrukturert og til dels omformulert innholdet om taubaner på nettsidene. Vi har strukturert innholdet etter brukerbehov, der det å søke om driftstillatelse har blitt ett av hovedvalgene. Dette skal gjøre brukerne i stand til å orientere seg lettere om hva som skal til for å få en driftstillatelse, hva de forplikter seg til og hvordan saksgangen frem mot en driftstillatelse er. Sidene er også tilpasset andre brukeroppgaver, som å forberede seg for tilsyn, orientere seg om krav og få veiledning om sikker drift.

Tillatelser

Vi har i 2024 gitt tillatelse til 14 taubaner, og 9 taubaner har tilbakelevert driftstillatelsen. Det ble bygget bare fire nye taubaner, men det ble gjennomført flere endringer med mål om å fornye taubaner (for eksempel nytt styresystem) eller utnytte dem bedre i skianlegget (forlengelse eller innkorting).

Tilsyn

Vi har fortsatt å ha særskilt oppmerksomhet på vedlikehold av taubaner og redningsberedskap i stolheis i 2024. Virksomhetene må gjennomføre uavhengige inspeksjoner av utmatningsbelastede komponenter og magnetinduktiv testing av ståltau. Tilsyn har vist at mange virksomheter ikke gjennomfører spesielle inspeksjoner slik regelverket krever. Det er enten på grunn av manglende kunnskap om kravet eller manglende økonomi til å gjennomføre nødvendige tester og utskiftninger. Vi har fulgt opp magnetinduktiv testing særskilt. Vi har i større grad enn før brukt sanksjoner som varslings av stans der testing ikke er gjennomført. I flere tilfeller har vi også stanset driften som følge av manglende gjennomføring av kontroller. Effekten av dette er bedre sikkerhet for brukerne.

Det er viktig for passasjerenes sikkerhet at en virksomhet har tilstrekkelig kompetanse, planer og kapasitet når det er nødvendig å evakuere passasjerene. Virksomhetene skal kunne evakuere passasjerene i en stolheis til sikkert sted så raskt som nødvendig, og innen maksimalt to timer etter at heisen stanser. Vær og temperatur påvirker hvor lang tid man har til rådighet. Tilsyn har vist at det er store mangler i redningsberedskapen, både i planverket, i antall ressurser og i hyppigheten på øvelsene. Etter tilsyn har virksomhetene oppgradert utstyret for evakuering og bemannet opp redningslagene som er til rådighet. Veiledning har vært et godt virkemiddel for å få økt forståelse for hvorfor virksomhetene må ha denne beredskapen på plass. Tilsynene viser at redningsberedskap krever jevnlig oppmerksomhet og øving for å opprettholde et godt nivå.

I 2024 har vi prioritert veiledningsarbeid fremfor dokumenttilsyn på taubaner. Gjennom veiledning, for eksempel skriftlige dokumenter og strømming av presentasjoner, når vi mange flere enn vi gjør i tilsyn med enkeltvirksomheter. Vi har brukt 2024 til å prøve ut ulike former for tilsyn og vurdert hvordan dette tas imot av virksomhetene. Vi har blant annet laget flere skriftlige veiledninger og beskrevet «beste praksis» for drift av taubaner.

Styringsparametere

Avdekte alvorlige brudd:

Antall alvorlige regelverksbrudd som har ført til varsel om stans, har gått ned fra 2023 til 2024. Dette er i hovedsak på grunn av det store antallet tilsyn med magnetinduktiv prøving i 2023, hvor mange førte til varsel om stans. Vi varsler konsekvent stans der vi avdekker at magnetinduktiv prøving mangler. Avvikene ble i stor grad rettet. I 2024 sendte vi varsel om stans til åtte virksomheter på taubaneområdet. Dette har sammenheng med at temaene spesielle inspeksjoner og redningsberedskap avdekket viktige mangler hos virksomhetene, og at vi har hatt mange tilsyn med disse temaene i 2024. Vi har i økende grad brukt mer inngripende sanksjoner ved avvik. Dette har ryktes i bransjen, og bidrar til økt prioritering av sikkerhetsarbeidet. De fleste som får varsel om stans, ordner opp i forholdene før fristen for varslet går ut. Dette anser vi som positivt.

Stans er et inngripende virkemiddel som kun benyttes når vi oppdager mangler som kan medføre fare for liv og helse. Vi fattet vedtak om stans i fem saker på taubaneområdet. Tre gjaldt manglende gjennomført MIP-kontroll og to var øyeblikkelig stans uten varsel på grunn av kritiske sikkerhetsmangler.



Styringsparametere for Innrapporterte hendelser og Regelverkskjennskap er samlet omtalt for taubaner og fornøyelsesinnretninger under kapittelet om fornøyelsesinnretninger.

3.4 Virksomhetsmål 1 – tilfredsstillende sikkerhetsnivå for fornøyelsesinnretninger

3.4.1 Delmål 1: Aktørene innen fornøyelsesinnretninger driver sikkert

Regelverk og veiledning

I 2022 fikk vi et oppdrag om å utarbeide utkast til forskriftsbestemmelser og høringsnotat om overtredelsesgebyr på tivoliområdet, som grunnlag for alminnelig høring. SJT har ferdigstilt utkast til høringsnotat, men avventer eventuelle innspill til forslaget til reguleringen på jernbaneområdet før forslaget sendes på høring.

I supplerende tildelingsbrev nr. 5 2023 fikk vi i oppdrag å se på muligheten for å stille plikten til å betale årsgebyr i bero for fornøyelsesinnretninger som blir lagret og ikke skal brukes de nærmeste årene. Vi ble bedt om å vurdere om dagens regelverk for årsgebyr og teknisk kontroll inkludert unntakshjemler kan løse problemet, eller om det er nødvendig å endre regelverket. Svar på oppdraget ble levert 24. mai 2024. Vår anbefaling til SD er at dagens regelverk bør videreføres uten endringer. Det kan være fornuftig å evaluere gebyrstrukturen for fornøyelsesinnretninger og taubaner på noe lengre sikt.

Vi arrangerte korte webinarer for virksomheter med fornøyelsesinnretninger høsten 2024. Dette var enkle innføringer i temaer som vi ser at det er usikkerhet om på tilsyn. Mange virksomheter ønsker å gjøre rett, men har manglende kunnskap og kompetanse for å gjennomføre forskriftskrav i egen drift. Da er veiledning et godt virkemiddel som når bredere ut enn enkelttilsyn. Tema for webinar-rekken var avvik, bruk av avvik i risikovurderinger og bestilling og gjennomføring av årlige inspeksjoner. Tilbakemeldinger fra deltakere var gode.

I tråd med arbeidet med å forbedre søknadsprosessen for dem som søker om driftstillatelse for fornøyelsesinnretning, har vi i 2024 restrukturert og til dels omformulert innholdet om fornøyelsesinnretninger på nettsidene. Vi har strukturert innholdet etter brukernes behov, der det å søke om driftstillatelse har blitt ett av hovedvalgene. Dette skal gjøre brukerne i stand til å orientere seg lettere om hva som skal til for å få en driftstillatelse, hva de forplikter seg til og hvordan saksgangen frem mot en driftstillatelse er. Sidene er også tilpasset andre brukeropp-gaver, som å forberede seg for tilsyn, orientere seg om krav og få veiledning om sikker drift.

Tillatelser

SJT ga 47 tillatelser for fornøyelsesinnretninger i 2024. Virksomhetene tilbakelevet 17 tillatelser, ofte på bakgrunn av kassering av utrangerte innretninger.

Tilsyn

Tilsynene med fornøyelsesinnretninger har gjennomgående handlet om styringssystem, risikovurderinger, beredskap og rapportering av uønskede hendelser. Vi har oppnådd at bransjen rapporterer noen flere uønskede hendelser, men det er fortsatt bare noen aktører som dominerer rapporteringen. Det er et langsiktig arbeid å øke forståelsen i virksomhetene for at disse hendelsene er et grunnlag for å forbedre sikkerheten og effektiviteten i driften.

Rapporteringen av uønskede hendelser viser at det er mange hendelser i vannsklier der publikum ikke følger anleggets anvisninger. Tilsvarende ser vi i klatreparker og i zipliner. Det er en tendens til at dette alene tilskrives brukerfeil, uten at virksomhetene systematisk vurderer hva som kan gjøres for å hindre gjentakelse. Tilsynene har bidratt til at aktørene i større grad gjennomfører risikovurderinger og får bedre oversikt over egen risiko.

I 2024 har vi prioritert veiledningsarbeid fremfor dokumenttilsyn mot fornøyelsesinnretninger. Gjennom veiledning, for eksempel skriftlige dokumenter og strømming av presentasjoner, når vi mange flere enn vi gjør i tilsyn med enkeltvirksomheter. Vi har brukt 2024 til å prøve ut ulike former for tilsyn og vurdert hvordan dette tas imot av virksomhetene. Vi har blant annet laget flere skriftlige veiledere for fareidentifisering.

Styringsparametere

Avdekte alvorlige brudd:

Antall alvorlige brudd på regelverket oppdaget gjennom tilsyn er lavere enn foregående år. I 2024 sendte vi varsel om stans til fire virksomheter med fornøyelsesinnretninger. Varslene skyldtes manglende gjennomføring av uavhengig teknisk inspeksjon.

Antall innrapporterte hendelser:

Vi ser en sterk økning i antall rapporterte hendelser fra virksomheter vi har gjennomført stedlig tilsyn hos. Det er fortsatt et mindretall av virksomhetene som rapporterer. Vi ser likevel en sterk økning fra 2023 til 2024 i antall uønskede hendelser som rapporteres. Det indikerer at informasjon, veiledning og tiltakene fra SJT har god effekt. Omfanget av innrapporteringer gjør at vi i større grad kan bruke rapportene til å føre statistikk og si noe om trender som vi kan melde tilbake til bransjene. Vi vil fortsette å ha stor oppmerksomhet om rapportering av hendelser, både på tilsyn og i arbeidet vi gjør med veiledning.

Regelverkskjennskap:

Erfaringer fra tilsyn de siste årene viser at det fortsatt er store mangler i forståelse av regelverket, særlig for kravene til risikovurderinger, til rapportering av uønskede hendelser og til strukturert sikkerhetsstyring generelt. I 2024 har vi gjennomført flere veiledningsaktiviteter for bransjene, spisset mot blant annet de temaene hvor vi ser utfordringer hos de fleste vi fører tilsyn med.

3.5 Virksomhetsmål 2 – velfungerende jernbanemarkeder

3.5.1 Delmål 1: Aktørene har tilgang til spor og tjenester på ikke-diskriminerende vilkår

Klagesaksbehandling og tilsyn på eget initiativ

Som markedsovervåker skal SJT behandle klager fra jernbaneforetak og andre søkere som mener de ikke har fått rettighetene sine oppfylt når det gjelder blant annet tilgang til spor, serviceanlegg og tjenester i serviceanlegg. Klageadgangen gjelder også avgifter og priser de må betale for dette til infrastrukturforvalter og til drivere av serviceanlegg. Hensikten med både behandlingen av klager og tilsyn på eget initiativ er å bidra til at reglene om markedsadgang blir etterlevd, og dermed til et effektivt og velfungerende jernbanemarked.

I 2024 mottok vi tre nye klager og fattet vedtak i fire klagesaker. I tillegg er det varslet vedtak i to klagesaker som fortsatt er til behandling ved utgangen av 2024. Disse sakene gjelder blant annet infrastrukturforvalters beregning og fastsettelse av avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur, jernbaneforetaks tilgang til kapasitet og tjenester i godsterminaler og verksteder og infrastrukturforvalters utforming og bruk av samfunnsøkonomisk modell i fordeling av spor i den årlige ruteplanprosessen.

Vi startet i 2023 et tilsyn med infrastrukturforvalters inndeling i markedssegmenter og metode for beregning og fastsettelse av påslag på infrastrukturavgifter for 2024. Vår vurdering var at infrastrukturforvalter ikke hadde segmentert markedet og beregnet påslag i samsvar med kravene i jernbaneforskriften. De hadde heller ikke oppfylt kravene som stilles til samråd med berørte og til innhold i netterklæringen. Vi påla i desember 2024 infrastrukturforvalter å stanse innkreving av påslag for årene 2025 og 2026 til nye analyser og beregninger i tråd med reglene er gjort, samt å tilbakebetale eventuelt ulovlig innkrevd påslag for 2024. Vi mottok også klage på infrastrukturforvalters praksis for samordning og fordeling ved overbelastet infrastruktur og bruk av samfunnsøkonomisk modell i den årlige ruteplanprosessen.

Vår klagesaksbehandling konkluderte i november 2024 med pålegg til infrastrukturforvalter om å endre sin metode for samfunnsøkonomiske analyser for prioritering av tildeling av ruteleier etter jernbaneforskriften. Infrastrukturforvalter skal også informere søkerne bedre om sin metode i netterklæringen for 2026. Det er for å oppfylle kravene til innhold i erklæringen og for å gi alle søkere transparente og like vilkår i søknadsprosessen.



Vi mottok to klager i 2024 fra mindre godsforetak som gjaldt tilgang til, og tjenester i, serviceanlegg. Én sak er avsluttet og ikke tatt til følge, én sak er fortsatt ikke avsluttet.

I vedtak av desember 2023 ble infrastrukturforvalter pålagt flere tiltak for å oppnå en ikke-diskriminerende og transparent trafikkstyring for godsoperatørene på Alnabru og andre godsterminaler i Norge. Påleggene ble oppfylt i løpet av 2024.

Vi ser at vedtakene våre bidrar til bedre forståelse for, og etterlevelse av, reglene om markedstilgang, og dermed til mer velfungerende jernbanemarkeder.

Ved siden av å behandle klagesaker veileder vi og er i dialog med aktørene om plikter og rettigheter de har og hvordan regelverket skal forstås. Målet er at aktørene selv skal finne løsninger som er i samsvar med reglene om markedsadgang og på den måten bidra til velfungerende markeder.

Styringsparametere

Avdekte brudd/ mistanke om alvorlige brudd:

Det er truffet vedtak i fire klagesaker, som skal rette opp i flere brudd. I tillegg omfatter noen av vedtakene brudd som omfatter flere markedsaktører.

3.5.2 Delmål 2: Forholdene ligger til rette for virksom konkurranse og effektiv ressursbruk i markedene for jernbanetransporttjenester

Samarbeid i EU/EØS

Vi følger med på og gir innspill til EU-kommisjonens regelverksinitiativ og -arbeid på markedsområdet. Hensikten er å påvirke til hensiktsmessige reguleringer som bidrar til et effektivt jernbanemarked med sunn konkurranse og likeverdige vilkår i Norge.

EU-kommisjonen la i juli 2023 frem et forslag til omfattende endringer i regelverket om fordeling av infrastrukturkapasitet på jernbane. Hvis forslaget gjennomføres i norsk rett, blir det behov for store endringer i jernbaneforskriften og i praksisen for hvordan ruteplanlegging, kapasitetsfordeling, involvering av jernbaneforetak mv. foregår. Forslaget legger også opp til økt harmonisering gjennom etablering og/eller utvikling av europeiske samarbeidsfora for infrastrukturforvaltere (ENIM), markedsovervåkingsorganene (ENRRB) og andre berørte aktører.

Vi har gått grundig gjennom forslaget og betydningen det har for norsk rett. Dette arbeidet er grunnlag for våre innspill til SDs regelverksarbeid og til de andre markedsovervåkerne i EU/EØS.

Vi har i 2024 også aktivt bidratt i EU-kommisjonens arbeid med å utvikle retningslinjer for hvordan bestemmelsene om infrastrukturavgifter i direktiv om et felles europeisk jernbaneområde skal tolkes og forstås. EU-kommisjonen sendte i oktober 2024 ut et utkast til retningslinjer til medlemmene i ENRRB. Retningslinjene kan bidra til økt forståelse og en bedre etterlevelse av reglene om avgifter i jernbaneforskriften. Dette vil igjen bidra til en effektiv utnyttelse av jernbaneinfrastrukturen og et marked med sunn konkurranse og likeverdige vilkår.

I 2024 har vi også levert innspill til SDs pågående arbeid med å endre jernbaneforskriften for å legge til rette for at det skal kunne gjøre mer vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen. SJT er blant annet opptatt av at jernbaneforetakene og andre søkere blir involvert og tatt hensyn til i planleggingen av vedlikeholdsarbeid.

Test av økonomisk likevekt for nye kommersielle togtjenester

Nye kommersielle tjenester skal meldes til SJT som markedsovervåkingsorgan. SJT skal, dersom vi blir bedt om det, vurdere om etablering av slike tjenester fører til vesentlige negative økonomiske virkninger for pågående PSO-kontrakter (offentlig kjøpte tjenesteytelser).

SJT mottok flere meldinger om nye kommersielle tjenester i 2024. Vi fattet tre vedtak etter test av økonomisk likevekt i 2024, alle med positivt resultat for melderer. En sak er fortsatt ikke konkludert.

Innsamling, rapportering og analyse av markedsdata

SJT har innhentet markedsdata for 2023 fra jernbaneforetakene, Jernbanedirektoratet og Bane NOR. Vi har samlet inn opplysninger om blant annet infrastrukturavgifter, fordeling av infrastrukturkapasitet, utgifter til infrastrukturen og inntekter og trafikkmengder for jernbaneforetakene. Dataene er rapportert videre slik at de kan presenteres i den årlige IRG-Rail Market Monitoring-rapporten. Dataene skal også rapporteres til EU-kommisjonens RMMS-rapport om utviklingstrekk i jernbanemarkedet i 2025.

Kvalitativ vurdering av konkurranseintensitet og etableringsbarrierer:

Det er betydelig risiko for en vedvarende situasjon med begrenset konkurranse mellom få aktører i jernbanetransportmarkedene. Samtidig er det høye etableringsbarrierer.

I godstransportmarkedet er det utfordringer med manglende kapasitet på sporet og i serviceanlegg som godsterminaler, vedlikeholdsanlegg og hensettingsspor. I tillegg drives i mange tilfeller serviceanlegg av jernbaneforetak, noe som kan gi incentiver til å stenge konkurrenter ute eller til å fordyre produksjonen deres gjennom priser og vilkår for tilgang til anlegg og tjenester. Dette er hindre for at nyetablerte og mindre aktører kan utvide virksomheten sin og konkurrere på like vilkår med større aktører. Overbelastning og mangel på infrastrukturkapasitet utgjør også en barriere for aktørene i godstransportmarkedet generelt.

I persontransportmarkedet innebærer beslutning om direktetildeling av PSO-kontrakter at konkurranse som virkemiddel er satt ut av spill for hoveddelen av markedet. En sammenslåing av Vy og Flytoget innebærer færre aktører, økt markedskonsentrasjon og dermed redusert konkurranseintensitet i markedet for tilbringerreiser med jernbane til Oslo lufthavn. Med innføringen av den fjerde jernbanepakken i Norge er hovedregelen at det er adgang til å etablere kommersielle persontransporttjenester, med mindre vi finner at det skader den økonomiske likevekten i eksisterende PSO-avtaler. Når stadig flere strekninger blir erklært overbelastet, vil muligheten for etablering trolig bli redusert, blant annet på grunn av prioriteringsreglene i jernbaneforskriften. Svak konkurranse i jernbanemarkedene totalt sett kan gi økte kostnader for samfunnet, redusert innovasjon og færre valgmuligheter for passasjerene og kjøpere av godstransporttjenester.

3.6 Andre mål og prioriteringer

3.6.1 Samfunnssikkerhet

Samfunnssikkerhet er et «paraplybegrep» for sikkerhet, sikring og nasjonal beredskap på jernbanen. Det forutsetter tilgang til spor og vedlikeholdstjenester. Jernbane er en samfunnskritisk funksjon, som også skal understøtte den grunnleggende nasjonale funksjonen transport (GNF). Samfunnssikkerhet berører store deler av våre arbeidsområder innen jernbane. For å ivareta sektoransvaret har vi etablert et risikobilde, som inkluderer samfunnssikkerhet, til bruk i virksomhetsplanleggingen vår. Vi har en tverrfaglig faggruppe som koordinerer og følger opp SJTs arbeid med samfunnssikkerhet. Arbeidsgruppen skal blant annet bidra til å videreutvikle planverk i takt med at SJTs roller og ansvarsområder blir tydeligere.

Krav til digital sikkerhet følges blant annet opp gjennom tillatelsesprosessene. Dette gjelder for eksempel nye digitale signalanlegg, hvor blant annet virksomhetenes risikovurderinger blir fulgt opp. Erfaringer om tilsyn innen digital sikkerhet viser at det er utfordringer med styring av leverandører som leverer IKT-tjenester og kartlegging av sårbarheter.

Kravene til beredskap følges opp for nye- og oppgraderte jernbanestrekninger, inkludert tunneler, ved å etterspørre og kreve at virksomhetene samarbeider med nødetatene for omforente løsninger for redning og evakuering. Dette følges også opp ved å delta og observere på storskala øvelser.





Tilpasninger til ekstremvær følges opp ved å gjennomgå risikovurderinger for nye og oppgraderte banestrekninger. Vi ser at infrastrukturforvalter arbeider med dette og at man foretar oppgraderinger av systemer for å håndtere større nedbørsmengder.

Gjennom tilsyn og veiledning påser vi at virksomhetene har etablert styringssystemer for sikkerhet og sikring, og at de etterlever og forbedrer systemene. Vi har hatt tilsyn med infrastrukturforvalters oppfølging av kritisk infrastruktur i sammenheng med ekstremvær, blant annet som en oppfølging av at Randklev bru kollapset.

Vi ser at virksomhetene har en mangelfull implementering av forskrift om nasjonal beredskap, og at samhandlingen om beredskap fortsatt kan bli bedre.

Som følge av krigen i Ukraina har EU-kommisjonen arbeidet med regelverksendringer for å sikre effektive grensekryssende militære transport. SJT har fulgt med på arbeidet, og vi har gitt vår vurdering til SD om et forslag om endringer i TSI LOC&PAS som vil innføre en ny kategori kjøretøy for transport av medfølgende militært (eller annet beredskapspersonell) som følger i tog som frakter utstyr.

SJT har oppgaver i det nasjonale graderte planverket Sivilt Beredskapssystem (SBS), og vi har etablert systemer for å bidra til å ajourføre planverket. Nasjonalt begrenset nett (NBN) brukes systematisk, og dette systemet gjør oss i stand til å motta og sende gradert kommunikasjon sikkert. På slutten av året ble det bestemt at vi med oppstart i 2025 skal føre sektortilsyn på jernbane med etterlevelsen av sikkerhetsloven. Dette ansvaret ligger i dag til NSM.

SJT har som markedsovervåker hatt flere klagesaker til behandling som gjelder jernbaneforetaks tilgang til verksteder for vedlikehold av togmateriell og tilgang til godsterminaler for lasting og lossing av gods. Siden tilgang til slike serviceanlegg er nødvendig for å kunne utføre jernbanetransporttjenester, vil mangel på tilgang til verkstedkapasitet også kunne være en risiko for samfunnssikkerheten. SJT følger med på arbeidet med bedre tilrettelegging på området.

Arbeid med SJTs egen beredskap

SJT har utarbeidet egen beredskapsplan. Den tydeliggjør ansvarsområder ved håndtering av alvorlige hendelser, ekstraordinære situasjoner/hendelser og kriser som berører våre ansvarsområder og ansatte. Målet er å begrense skadeomfang, ivareta samfunnsoppdraget, sikre kontinuitet, ivareta de ansattes helse og sikkerhet, samt å opprettholde SJTs virksomhet i størst mulig grad. Beredskapsplanen har oppdaterte og klare roller for ledelsen og de ansatte ved spesifikke hendelser, samt oppgaver, ansvar og momenter i de ulike fasene. Planen er blant annet basert på alvorlig hendelser som kan ramme våre ansatte, lokaler og IKT-systemer og hemme at vi får utført samfunnsoppdraget.

SJT har også jevnlig oppdatering av datasikkerhet, brannvern og fysisk sikkerhet.

Vi fortsetter arbeidet med å tydeliggjøre vår rolle og vårt ansvar innen beredskap på relevante møtearenaer internt og eksternt.

3.7 EØS-arbeid

SJT følger EUs regelverksarbeid på våre områder og deltar i mange arbeidsgrupper under EU-kommisjonen og ERA. EU-regelverksforslag på vårt område, spesielt for jernbane, er ofte svært teknisk, detaljert og omfattende, og prosessene kan være uoversiktlige. Det er ikke mulig for oss å følge alt regelverksarbeid like tett. Vi prioriterer ressursene til regelverksarbeid og møterekker basert på føringer fra SD, hvor stor betydning sakene kan få for Norge og hvor stor mulighet vi har til å påvirke utfallet.

På områder der vi har forskriftsmyndighet, har vi i 2024 fulgt fristene i EU/EØS-arbeidet i tråd med utredningsinstruksen og SDs strategi. Vi har dialog med SD om saker om regelverksutvikling og med politisk diskusjon, men arbeider for å bidra med enda tidligere og tydeligere informasjon til SD om viktige saker.

SJT forbereder gjennomføring i norsk rett av de gjenstående TSI-ene som ble revidert i 2023. Videre kartlegger vi gjennomføringsforpliktelser etter dette regelverket for å være klare innen regelverket trer i kraft i Norge. SJT har gitt innspill til SD om behovet for å beholde tilpasningstekster i EØS-avtalen for enkelte av rettsaktene. Dette er en sporadisk, men viktig oppgave for oss, som fordrer god EØS-kompetanse og gode tekniske kunnskaper.

Kommisjonen har i 2024 satt i gang en ny TSI-revisjon og revisjon av CSM-ene. Dette er omfattende og teknisk regelverksarbeid på områder som er bestemmende for aktiviteten på jernbanenettet. Endringer vil kunne få stor betydning for norske aktører og for SJTs tillatelser og tilsyn på området.

Generelt er regelverksprosessene i ERA og EU-kommisjonen vanskelige å følge og påvirke med ressursene vi rår over. Det krever mye tid av fagpersoner og jurister å få tilstrekkelig innsikt i temaer og forslag til å vurdere konsekvenser for Norge og påvirke EU-prosessene best mulig. Vi må også ha tilsvarende innsikt i forslagene til regelverk for å prioritere arbeidsinnsatsen fornuftig.

Videre viser ERAs tilsyn med oss i 2023, ESAs vurdering av hvordan vi har gjennomført samtrafikkdirektivet i norsk rett og prosessen med å rapportere nasjonale regler på det tekniske området, at vi kan bli bedre til å gjennomføre EU-regelverk korrekt i Norge. Dette gjelder spesielt gjennomføringsforpliktelser som justeringer i dokumentasjon i saksbehandlingsprosessene våre, veiledning til aktører og notifikering av nasjonale regler. Vi har også potensial til å bli en bedre og tidligere rådgiver for SD i prosessene med å ta inn rettsakter i EØS-avtalen.

3.8 Oppdrag i tildelingsbrevet 2024

Oppdrag	Frist	Status
Oppdrag nr. 01–2024: Videreutvikle styringsparameterne.	10.4 2024, utsatt til 10.10.2024.	Utført og levert på utsatt frist.
Oppdrag nr. 02–2024: Gjennomgang av midlertidige tillatelser.	T1 2024.	Utført og levert i T1.
Oppdrag nr. 03–2024: Vurdere avtalene mellom Bane NOR og Jernbanedirektoratet.	T1 2024.	Utført og levert i T1.
Supplerende tildelingsbrev nr.1 2024: Oppdrag 04-2024 om å utrede saksbehandlingsgebyr for visse oppgaver. Oppdrag 05-2024 om å utrede en samlet oversikt over behov for lovendringer på etatens område.	T2 2024.	Utført og levert i T2.
Supplerende tildelingsbrev nr. 2 2023: Oppdrag om regelverksutvikling for tilsyn med master og fundamenter for taubaner – utkast til endringer i taubaneforskriften og utkast til høringsbrev.	28. april 2023.	Utført og levert i T3. Forslag til endringer vedtatt 20. desember 2024. Arbeidet er ferdigstilt i samråd med SD og KDD.
Supplerende tildelingsbrev nr. 3 2023: Sikkerhetstilråding fra Statens havarikommisjon – forslag til løsning på regelverk for SJT og DSB ved tilsyn med strømforsyningsanlegg i baneinfrastruktur.	Frist for å levere en felles rapport sammen med DSB om oppfølging av sikkerhetstilrådnings fra SHK: 1. desember 2023, men ble flyttet til 30. april 2024. Frist for å levere en overordnet tidsplan: 8. november 2024.	Utført og levert i T1 og T3.
Supplerende tildelingsbrev nr. 5 2023: Gebyr fornøylesesinnretninger.	1. september 2024.	Utført og levert i T2.

4 Styring og kontroll i SJT

4.1 Overordnet vurdering av styring og kontroll i virksomheten

SJT vurderer at overordnet styring og internkontroll i virksomheten er god. Virksomhetsstyringen ble revidert i 2024, og erfaringene til nå er at vi har oppnådd høyere grad av effektive, godt planlagte og oversiktlige prosesser. Vi ser også at tidligere involvering av bidragsyttere fører til bedre kvalitet og større eierskap til leveransene.

Til tross for vakanser i årene 2022-2024, har et nytt kvalitetssystem kommet på plass. Vi er i prosess med flere digitaliseringsprosjekter som skal forenkle og effektivisere arbeidsprosessene, og vi har satt inn forbedringstiltak for å forbedre samhandling og tverrfaglig samarbeid. Vi omstrukturerer også teamorganiseringen for å optimalisere kjerneleveransene og skape mer sømløse arbeidsprosesser.

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

4.2.1 Effektiviseringstiltak

I 2024 har vi i tråd med kartlegging utført i 2023 besluttet og iverksatt tiltak for å effektivisere prosesser ved hjelp av økt digitalisering og endring av organisatoriske forhold.

Vi har forbedret virksomhetsstyringen, blant annet ved å innføre et kvalitetssystem. Systemet er bygd opp fra bunnen. Det har fordret at vi har gjennomgått og revidert alle våre styrende dokumenter. Vi har også gjennomgått det interne risikobildet for å definere avvikskategorier.

Gjennom hele 2024 har vi hatt et prosjekt for å forbedre systemstøtten for saksbehandlere og aktører ved automatisering av prosessen for førerbevis. Når dette prosjektet landes, vil prosessen være overførbar og kunne videreutvikles for tillatelser og tilsyn med taubaner, fornyelsesinnretninger og tog. Prosjektet for førerbevis forventes ferdigstilt i første halvdel av 2025.

Arbeidet med å forenkle tilsynsrapportene er videreført fra 2023 til 2024. Målet er å forbedre vedtak, både forvaltningsmessig og med tanke på målgruppenes forståelse.

Organisasjonen var i 2023 og 2024 preget av underbemanning og onboarding av nye ansatte. Dette har skapt redusert grunnlag for å avsette ressurser til å gjennomføre prosesser med å bygge opp og fase inn nye systemer. Dette har vært forventet, og ble også varslet i årsrapporten for 2023.

Øvrige tiltak for effektivisering er derfor satt på vent til vi nærmer oss full bemanning.

Høsten 2023 evaluerte vi de organisatoriske endringene SJT besluttet og iverksatte i 2019. Dette førte til at det ble besluttet å justere litt på oppbyggingen av team i fagavdelingene og bruken av jurister i de ulike prosessene. Endringene ble iverksatt i mai 2024, og vil evalueres våren 2025.

4.2.2 Risikovurderinger og internkontroll

Risikovurderinger

SJT gjennomfører tidlig på året en overordnet risikovurdering av hva som kan være utfordringer for å nå målene. Risikovurderingen blir fulgt opp med tiltak som skal bidra til å sikre at vi når målene som er satt. Risikovurderingen danner grunnlaget for et risikobilde som oppdateres regelmessig. Status for risikobildet rapporteres i forbindelse med første og andre tertialrapport.

Her er de viktigste risikoene for 2024 og hvilke tiltak som har blitt iverksatt:

1. Vi har utfordringer med å ha tilstrekkelig med ressurser til å behandle antall søknader om tillatelser til å ta i bruk jernbanekjøretøy- og infrastruktur. Manglende ressurser kan føre til forsinkelser for ombordutrustning på tog i forbindelse med innføringen av det nye signalsystemet på jernbanen (ERTMS).

Som tiltak har vi forsøkt å rekruttere i lengre tid, og på slutten av året lyktes vi med å ansette en erfaren ingeniør på fagområdet for jernbanekjøretøy. Andre tiltak som har blitt gjennomført har blant annet vært økt dialog med, og veiledning til, bransjen for å sikre god forståelse av krav til gode søknader.

2. Bane NOR etterlever ikke regelverket på mange områder, blant annet for regler om avgifter for bruk av spor og tildeling av ruteleier. Dette kan hindre likebehandling for tilgang på ruteleie og feil priser.

For å håndtere denne risikoen har SJT blant annet:

- påsett at regelverket etterleves gjennom vedtak om korrigerende tiltak
- levert innspill og hatt tett dialog med blant annet Bane NOR, andre drivere av serviceanlegg og Jernbanedirektoratet om forståelse av regelverket

- kontinuerlig forbedret informasjonen om regelverk på nettsidene våre
- levert forslag til nye bestemmelser om overtredelsesgebyr til SD, samt bistått med annet regelverksarbeid for å tydeliggjøre kravene i regelverket

3. Aktører melder ikke inn nye kommersielle tjenester til SJT innen tidsfristene. Da kan tiden bli for knapp til å gjennomføre likevektsanalyser. Det kan føre til at nye tjenester starter opp til skade for offentlig tildelte kontrakter for togtrafikk.

Tiltak for å begrense denne risikoen har vært:

- målrettet veiledning om meldeplikt og innhenting av informasjon om tjenester som ikke er meldt, men som vi har mottatt opplysninger om på andre måter
- dialog med Bane NOR om meldeplikten slik at de ikke fordeler infrastrukturkapasitet til nye tjenester som ikke er meldt inn i henhold til regelverket

4. Stort mindreforbruk av tildelte midler som kan føre til at vi ikke får utøvd myndighetsrollen på en god måte.

Tiltak for å begrense risikoen for mindreforbruk har vært:

- rask rekruttering der vi har manglende ressurser (vanskelig å rekruttere)
- økt bruk av tilgjengelig handlingsrom
- å se på muligheten for å sette i gang større prosjekter allerede i første tertial

Internkontroll

Fastsatte mål og resultatkrav er i all hovedsak oppnådd. Det er ikke avdekket vesentlig styringssvikt, feil og mangler, og det var ingen revisjonsmerknader fra Riksrevisjonen.

For å forbedre virksomhetsstyringen ble kvalitetssystemet Compilo anskaffet og tatt i bruk i 2024.

SJT har inngått avtale om bruk av alle fire moduler:

- dokumentbibliotek (styrende dokumenter)
- årshjul
- avvik
- risikostyring

Ved årets slutt er dokumentmodulen og avviksmoduleen ferdig oppbygd og tatt i bruk.

Årshjulsmodulen bygges opp, og er delvis tatt i bruk.

I 2025 vil risikomoduleen bygges opp og tas i bruk for risikostyring av intern risiko for manglende måloppnåelse. Vi vil også vurdere om denne kan brukes ut mot bransjene SJT fører tilsyn med.

4.2.3 Tilgjengeliggjøring av offentlige data

SJT's vurdering er at vi har begrenset med strukturerte datasett som egner seg for tilgjengeliggjøring, ut over kjøretøysregisteret og generaliserte data fra databasen over rapporterte uønskede hendelse (Synergi). Vi har heller ingen identifiserte brukergrupper som ønsker tilgang. Vi har derfor ikke prioritert å legge en strategi for området.

4.3 Forhold SD har bedt SJT om særskilt rapportering av

4.3.1 Arbeid med og oppfølging av FNs bærekraftsmål

Eksternt bidrar SJT til å nå bærekraftsmålene, og da spesielt nr. 9 og 11, gjennom å forfølge NTP-målet om nullvisjon, og vårt arbeid med å sikre velfungerende jernbanemarkeder.

I våre tillatelses- og tilsynsprosesser inngår blant annet betraktninger om hvilken samfunnsøkonomisk betydning våre vedtak vil ha for aktørene.

Vi forsikrer oss også om at aktørene vurderer betydningen av potensielle klimaforandringer slik at det bygges og/eller rigges bærekraftig.

I 2024 har vi for eksempel hatt en sentral rolle i utrulling av signalsystemet ERTMS på jernbanen, og vi har fortsatt å ha særlig oppmerksomhet rettet mot de utfordrende grunnforholdene i Moss som berører jernbanen.

Internt arbeider vi med å bidra til å nå bærekraftsmålene, og da spesielt nr. 3 og 5, gjennom blant annet:

- kontinuerlig søkelys på å bevare og videreutvikle et godt og inkluderende arbeidsmiljø
- varsomhet med å pålegge overtidsarbeid, og ledelsen er tett på og i løpende dialog med de ansatte for å forebygge overbelastning og å tilrettelegge arbeidssituasjonen ved behov
- arbeid med likestilling i henhold til likestillings- og diskrimineringsloven, jamfør redegjørelse under pkt. 4.3.2.

SJT utarbeidet og besluttet en ny virksomhetsstrategi for 2025–2028 i november 2024, og vil fremover også arbeide med bærekraftsmålene 8 og 12.

4.3.2 Likestilling

SJT skal gi like muligheter og være en inkluderende arbeidsgiver uavhengig av kjønn, etnisitet, funksjonsevne, religion, alder og seksuell orientering. Respekt for ulikhet skal gjelde ved rekruttering, medarbeiderutvikling og i arbeidsmiljøet. Som arbeidsgiver arbeider vi aktivt for å ta i bruk de mulighetene likestilling og mangfold gir, og vi jobber for å unngå diskriminering og mobbing på arbeidsplassen.

Kjønnsbalanse og likelønn

Tabell 6 viser forskjeller mellom kvinner og menn med hensyn til kjønnsbalanse totalt i virksomheten, midlertidig ansatte og deltidsansatte.

År	Fast ansatte		Midlertidig ansatte		Deltids-ansatte	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
2022	29	32	3	1	0	1
2023	26	34	2	1	0	1
2024	30	35	0	1	0	1

Alle tall er hentet fra HR og Innsikt. Noen tall fra tidligere årsrapporter er korrigert.

Tabell 7 viser lønnsforskjeller mellom kvinner og menn totalt og i seks stillingskategorier. Tall er kun oppgitt for stillingskategorier med fem ansatte eller mer.

Stillings-kategorier	År	Kjønnsbalanse		Brutto årslønn i gjennomsnitt	
		Kvinneandel i prosent	Ansatte i alt	Kvinneres lønn i prosent av lønnen til menn	Alle ansatte
I alt i virksomheten	2024	46,2	65	91,8	965 309
	2023	45,2	63	88,8	882 271
	2022	50	65	84,0	811 597
Toppledelse (direktør)	2024	0	1	-	-
	2023	0	1	-	-
	2022	0	1	-	-
Mellomledelse (avdelingsdirektører)	2023	60,0	5	97,5	1 291 888
	2022	40,0	5	99,0	1 160 142
	2021	40,0	5	97,8	1 092 185
Senioringeniører	2024	21,7	23	98,8	922 433
	2023	21,1	19	96,7	924 188
	2022	28,6	21	97,1	865 479
Seniorrådgivere	2024	72,7	22	97,8	942 582
	2023	43,9	22	95,8	861 652
	2022	63,0	27	95,5	776 326
Seniorsekretærer	2024	2	2	-	-
	2023	2	2	-	-
	2022	2	2	-	-
Lærlinger	2024	0	0	-	-
	2023	1	1	-	-
	2022	1	1	-	-

Alle tall er hentet fra HR og Innsikt. Noen tall fra tidligere årsrapporter er korrigert.

Å fastsette lønn for nytilsatte baserer vi på terskelverdiene utdanningsnivå/oppnådd grad og relevant arbeidserfaring/lønnsansiennitet. Lønnsforskjeller mellom kjønnene kan i hovedsak forklares med alder. Gjennomsnittsalderen i SJT er 50,1. (For kvinner 47,7, for menn 52,1.)

SJT følger opp planen for arbeidet med likestilling og ikke-diskriminering i tråd med interne rutiner.

Her er eksempler på forpliktelser og aktiviteter:

1. Vurderinger etter HTA 2.5.5 gjøres hvert halvår for å sikre rett lønnsinnplassering ved tilsetting.
2. Det er tett og godt partssamarbeid med tillitsvalgte, blant annet ved månedlige samarbeidsmøter med ledelsen, og involvering i utformingen av utlysningstekster ved rekruttering.
3. Lederne er tett på og i god dialog med medarbeiderne, blant annet for å fange opp eventuelle behov for tilpasning/ tilrettelegging.
4. Vi har fleksibel arbeidstid og mulighet for hjemmekontor inntil to dager i uken.
5. Etske retningslinjer er oppdatert, og nytilsatte får disse tilsendt sammen med tilsetningskontrakten.
6. Vi har en årlig HMS-undersøkelse, hvor blant annet likestilling er tema, og medarbeiderundersøkelse annet hvert år. Sistnevnte måler temperaturen på organisasjonen og gir informasjon om – og retning for – hva som må prioriteres av arbeidsmiljø saker.
7. Vi har faste, kvartalsvise møter i AMU.

Policy for likestilling og en ny redegjørelse om likestilling utarbeides, og vil ferdigstilles innen T2 2025.

Etnisitet

I virksomheten vår er 11 nasjonaliteter representert. Dette utgjør 22,2 prosent av våre ansatte.

Tilrettelegging for ansatte med nedsatt funksjonsevne

SJT ønsker å fremstå som en inkluderende arbeidsplass, og vi mener vi lykkes med dette.

Vi anser at virksomheten har gode muligheter for å legge til rette for personer med funksjonsnedsettelse. Begge kontorstedene har universell utforming, vi har fleksibel arbeidstid og hjemmekontorordning. Ansatte som har helsebehov for skjermet arbeidsplass prioriteres for cellekontor.

Alder

Som tidligere oppgitt, er gjennomsnittsalderen i SJT 50,1 år. Aldersspennet hos oss er fra 27–72.

4.3.3 Utvikling av antall ansettelser av personer med funksjonsnedsettelse

I stillingsannonseene til SJT oppfordres kandidater med funksjonsnedsettelse, hull i CV eller innvandrerbakgrunn til å oppgi dette i jobbsøkerportalen. Dersom kvalifiserte kandidater kommer innen en av de nevnte gruppene, inviteres minst én søker fra hver av gruppene til intervju (positiv særbehandling).

Bruk av trainee-programmet i staten vurderes også dersom søkere som krever positiv særbehandling på grunn av funksjonsnedsettelse og/ eller hull i CV melder seg.

Det ble rekruttert inn én person til trainee-programmet i 2020 og i 2023.

I 2024 mottok SJT ingen kvalifiserte søkere med krav om positiv særbehandling.

4.3.4 Redusere konsulentbruken

Tabell 8 viser utvikling i kostnader for konsulentbruk.

Nøkkeltall	2022	2023	2024
Konsulentutgifter i NOK	5 509 274	3 841 510	3 589 763
Konsulentutgifter i andel av driftsutgifter (%)	5,5 %	3,9 %	3,5 %
Konsulentutgifter fra kommunikasjonsbransjen	994 216	1 169 779	235 639

SJT har hatt en moderat bruk av konsulenttjenester i mange år. Det er fordi vi har et overordnet mål om at aktiviteter skal gjennomføres med egne ressurser i størst mulig grad.

Når vi planlegger prosjekter og oppgaver, skal vi først vurdere om vi selv har kompetanse som kan ivareta behovet og utføre oppgaven. Dette handler også om kapasitet. Dersom vi har vurdert at nødvendig kompetanse ikke finnes internt, skal vi vurdere om kompetansen bør opparbeides internt og tilflytte organisasjonen, eller om det er mer hensiktsmessig at den kjøpes gjennom konsulenter. Sentralt i denne vurderingen er behovet over tid, om oppgavene ligger innenfor kjerneområdene våre, og kostnaden ved å heve kompetansen internt.

I perioden 2021–2024 har SJT på grunn av turnover og vakanser kjøpt tjenester fra PWC for å dekke behovet for personvernombud. Fra august 2024 etablerte vi en rolle som personvernombud internt i virksomheten, slik at avtalen med PWC kunne termineres.

SJT har rammeavtale med to konsulentfirmaer som tilbyr kommunikasjonstjenester. JCP er et kommunikasjonsbyrå som i hovedsak bistår ved større arrangementer. Arkitektst er et selskap med språkeksptise som i hovedsak har bistått i klarspråkoplæring og regelverksutvikling.

JCP ble brukt til å lede nettsidearbeidet for fornøylesinnretninger i en tidlig fase, men dette oppdraget ble avsluttet i løpet av våren.

Vi har brukt Arkitektst til intern opplæring i klarspråk. I 2025 skal vi bruke dem etter behov, spesielt i regelverksutviklingen, samtidig som vi styrker kompetansen internt.

Høsten 2024 holdt en konsulent fra Advansia et innlegg om mediehåndtering for ledergruppen, kommunikasjonsmedarbeidere og sentrale nøkkelpersoner. Dette var et engangskjøp fra leverandøren. Formålet var å legge til rette for god kommunikasjon med allmennheten og media om våre saker.

4.3.5 Læringer

SJT's avdeling Styring og fellestjenester har hatt lærling i kontor- og administrasjonsfag i perioden august 2021–juni 2023. Det er bare innen dette fagområdet SJT kan ta imot en lærling. Å arbeide i fagavdelingene krever høyere utdanning.

Ettersom SJT ble godkjent lærebedrift høsten 2020, var dette den første lærlingen virksomheten har hatt. På grunn av ubesatte stillinger i avdelingen i 2023 og 2024, og nye medarbeidere på vei inn i 2025, vil vi bruke tid på å gjennomgå lærlingeprogrammet og etablere et godt strukturert program for å ta imot en ny lærling høsten 2026.

SJT har over flere år fått en forespørsel fra Det juridiske fakultet ved Universitetet i Oslo om å ta imot studenter for en praksisperiode på seks uker, og vi har tilbudt en slik plass jevnlig. Høsten 2024 var det en student som valgte oss som praksisplass. Praksisen ble gjennomført i tråd med «Reglement for praksisordning i masterstudiet i rettsvitenskap». Formålet med praksisen er å gi studenten en forståelse for hva praktisk juridisk arbeid går ut på og hvilke krav yrkeslivet stiller til juridisk kunnskap og juridisk yrkesrolle.

Erfaringen med å ha praksisstudent har vært god. I 2025 vil vi vurdere om praksistilbudet skal utvides til også å omfatte ingeniørstudenter ved NTNU i Trondheim.

4.3.6 Desentralisert arbeid

SJT har kontor i Oslo og Trondheim. En sjettedel av de ansatte har fast kontorplass i Trondheim. De er representert i alle avdelinger med unntak av avdelingen for markedsovervåking.

Personalpolitikken vår tilsier at det er mulig å inngå en avtale om å ha hjemmekontor inntil to dager i uken, alternativt sporadisk hjemmekontor etter avtale. Anledningen til å inngå en slik avtale avhenger av stilling og oppgaver. Hjemmekontor er et tilbud mange ansatte benytter seg av. For enkelte ansatte med særskilte behov er det inngått avtale om å bruke hjemmekontor mer enn i den ordinære ordningen.

Som følge av hjemmekontor er samarbeid og møtevirksomhet på Teams en del av hverdagen til de ansatte i SJT. Vi har vurdert at det er nødvendig med en felles fysisk arena for å sikre at vi samhandler og løser oppgaver mest mulig effektivt. En stor del av oppgavene i SJT må løses på tvers av fagområder og avdelinger, noe som krever stor grad av samhandling og samarbeid mellom de ansatte.

SJT gjennomførte en organisasjonsendring i 2019. Da var ett av hovedmålene å redusere kulturforskjeller mellom Oslo- og Trondheimskontoret, og å bygge opp en felles identitet og kultur i form av «ett SJT».

Vi har langt på vei nådd dette målet, men det krever kontinuerlig oppmerksomhet og arbeid. I tillegg må vi ha formell og uformell samhandling i kollegiet. Det bygger også felles identitet og kultur. Det er vanskelig å få til dette hvis ikke de ansatte treffes fysisk.

Hensynene det er pekt på her ligger til grunn for SJT's holdning til at det ikke er hensiktsmessig å arbeide desentralisert ut over ordningen med hjemmekontor.



5 Vurdering av fremtidsutsikter

Sikkerhet for jernbane, taubane og fornøyelsesinnretninger er god, men det er fortsatt områder hvor sikkerheten ikke er så god som den burde vært.

Sikring og samfunnssikkerhet er et område som i økende grad er påvirket av usikkerhet om den sikkerhetspolitiske situasjonen i Europa og verden for øvrig.

Jernbanemarkedene fungerer ikke tilfredsstillende med tanke på krav om likeverdige forhold.

Tilsyn

SJT har identifisert flere områder som krever forbedring. Tilsynsplanleggingen vil fortsatt være risikobasert, med prioriterte temaer som planoverganger, kritisk infrastruktur og digital sikkerhet. Det er viktig å forbedre forståelsen av regelverket blant aktørene, særlig om risikovurderinger og rapportering av uønskede hendelser. I 2025 vil SJT øke innsatsen for spisset veiledning og utvikling av skriftlige veiledere for å forbedre forståelsen for, og etterlevelsen av, regelverk. Vi vil også bidra til å bedre samordningen mellom aktører for å sikre en helhetlig tilnærming til sikkerhet og beredskap, samt å følge opp kritisk infrastruktur sett i lys av ekstremvær og andre utfordringer.

SJT har fått flere nye oppgaver, inkludert å føre sektortilsyn på jernbane med etterlevelse av sikkerhetsloven, føre tilsyn med bærende konstruksjoner i taubaner og føre tilsyn med sikkerhet i elektriske anlegg på tog. Dette ansvaret, som før har ligget hos NSM, Plan & bygg og DSB, krever etablering av systemer og kompetanse i SJT. Arbeidet vil starte tidlig i 2025 i tett samarbeid med de etatene som tidligere har hatt tilsynsansvaret, samt SD.

Tillatelser

SJT har i perioder hatt få ressurser til å behandle søknader om tillatelser til jernbanekjøretøy og infrastruktur. Dette har ført til lenger saksbehandlingstid enn ønskelig, spesielt for innføringen av ERTMS-signalsystemet. Det er nødvendig å effektivisere tillatelsesprosessene for å sikre rettidig behandling av søknader. SJT vil også øke dialogen med bransjen for å sikre bedre forståelse av kravene til søknader, og ved behov rekruttere fagpersoner.

Utvikling av regelverk

SJT har arbeidet med å utvikle og revidere forskrifter for å sikre bedre etterlevelse av regelverket. Dette inkluderer å utarbeide bestemmelser om overtredelsesgebyr og endringer i samtrafikkforskriften. SJT vil også gjennomføre TSI- og CSM-revisjoner for å sikre et velfungerende og sikkert jernbanesystem. Videre vil vi arbeide for å øke forståelsen av regelverk blant aktørene, og sikre at regelverket er forståelig og gjennomførbart for alle involverte parter.

Kompetanse

SJT må fortsette å styrke kompetansen internt. Dette inkluderer regelverksforståelse, teknisk kunnskap og opplæring i klarspråk. Det er viktig å ha en kontinuerlig oppdatering av datasikkerhet, brannvern og fysisk sikkerhet for å ivareta samfunnsoppdraget og beskytte ansatte og infrastruktur. SJT vil også sikre at medarbeiderne har tilgang til nødvendig opplæring og utviklingsmuligheter, og at det er tilstrekkelige ressurser tilgjengelig for å møte økende krav og forventninger.

Oppfølging av jernbanemarkedene

SJT vil fortsette med å følge opp jernbanemarkedene gjennom klagesaksbehandling og tilsyn for å bidra til likeverdige forhold for alle jernbanevirksomheter med hensyn til sportilgang, tilgang til serviceanlegg, terminaltjenester og avgifter knyttet til dette.

SJT vil følge opp EU-kommisjonens regelverksarbeid og gi innspill for å sikre hensiktsmessige reguleringer som fremmer konkurranse og likhet i jernbanemarkedet.

SJT vil følge opp det nasjonale arbeidet med å legge til rette for verkstedkapasitet og organisering av godsterminaler..

Oppfølging av samfunnssikkerhet

SJT har etablert et helhetlig risikobilde og en tverrfaglig faggruppe som følger opp samfunnssikkerhetsarbeidet. Krav til digital sikkerhet følges opp gjennom tillatelsesprosesser. Sikkerhets- og beredskapskrav følges opp for nye og oppgraderte banestrekninger, også med hensyn til miljøendringer og ekstremvær. Gjennom tilsyn og veiledning sikrer SJT at virksomhetene har styringssystemer for sikkerhet og sikring, og SJT vil fortsette å fokusere på digital sikkerhet, risikovurderinger og leverandørstyring hos jernbanevirksomhetene.

SJT vil følge opp EU-kommisjonens arbeid med regelverksendringer for å sikre effektive grensekryssende militære transporter. SJT har oppgaver i det nasjonale graderte planverket Sivilt Beredskapssystem (SBS), og har systemer for sikker kommunikasjon. SJT vil følge opp utfordringer med samfunnssikkerhet, inkludert sikkerhet, sikring og nasjonal beredskap på jernbane, og øke kompetansen som kan bidra under håndtering av store uønskede hendelser og bidra til samfunnsberedskapen.

6 Årsregnskap

6.1 Ledelseskommentar årsregnskapet 2024

Formål

Statens jernbanetilsyn (SJT) ble opprettet i 1996 og er underlagt Samferdselsdepartementet. Som det framgår av prinsippnoten, er SJT et ordinært statlig forvaltningsorgan som fører regnskap i samsvar med periodiseringsprinsippet. I tillegg rapporterer vi til statsregnskapet etter kontantprinsippet, jamfør note A og note B.

Bekreftelse

Årsregnskapet er utarbeidet i henhold til de statlige regnskapsstandardene (SRS) som er fastsatt av Finansdepartementet i rundskriv R-114.

Jeg mener regnskapet gir et dekkende bilde av SJTs disponible bevilgninger, regnskapsførte utgifter, inntekter, eiendeler og gjeld.

Vurderinger av vesentlige forhold

Samlet disponibel tildeling på utgiftssiden er 111 655 000 kroner, jamfør bevilgningsrapporteringen og note A. Tildelingen består av 109 700 000 kroner i ordinær bevilgning i tillegg 1 955 000 kroner for den budsjettmessige virkningen av lønnsoppgjøret i statlig tariffområde. Samlede bokførte utgifter på SJT sitt utgiftskapittel 1354 i 2024 er 103 838 405 kroner.

Netto mindreutgift i 2024 på kapittel 1354 er 7 816 595 kroner, som inkluderer kompensasjon for lønnsoppgjøret i 2024. SJT har søkt SD om overføring av maksimalt mulig overførbart beløp, med 7 440 000 kroner, jamfør note B. Beløpet består av 5 prosent av ordinær tildeling, i tillegg til bevilgningen i forbindelse med lønnsoppgjøret.

Innbetaling fra gebyrinntekter på kapittel 4354 post 01, utgjør 16 795 009 kroner, jamfør Bevilgningsrapportering og Artskontorrapportering. Årets gebyrinntekter er 1 795 009 kroner mer enn inntektskravet på 15 000 000 kroner. Fakturerte gebyrer i 2024 utgjør 16 729 390 kroner, jamfør note 1.

Artskontorrapporteringen viser at rapporterte utgifter til drift og investerings- og finansutgifter summerte seg til 103 838 405 kroner. Utbetalinger til lønn og sosiale utgifter beløper seg til 79 881 937 kroner, mot 72 895 696 kroner i 2023. Økningen skyldes dels at det ble gjennomført en generell endring i lønnsrammene i SJT for enkelte stillingsgrupper, samt at flere av våre ubesatte stillinger ble besatt gjennom året. Rekrutteringsutfordringene er også hovedårsaken til mindreutgiften i 2024. Etter endringen i lønnsrammene synes rekrutteringsutfordringene grunnet lønn å være løst for denne gang. Lønnsandel av driftsutgifter er i overkant av 77 prosent, som er høyt, men ikke unormalt i en statlig virksomhet.

Det ble i 2024 utbetalt 468 618 kroner til investering i noe nytt inventar, jamfør artskontorrapporteringen.

Andre utbetalinger til drift er noe lavere enn året før og skyldes dels reduksjon i kjøp av konsulenttjenester og andre fremmede tjenester. Denne type kostnader forventes å reduseres ytterligere i tiden fremover, i takt med stabilisering av bemanningssituasjonen i SJT.

Mellomværende med statskassen utgjorde pr. 31.12.2024, kr 9 911 599. Oppstillingen av artskontorrapporteringen viser hvilke eiendeler og gjeldsposter mellomværende består av.

Tilleggsopplysninger

Riksrevisjonen er ekstern revisor og bekrefter årsregnskapet for SJT.

Årsregnskapet er ikke ferdig revidert per dags dato. Revisjonsberetningen blir publisert på nettsiden til SJT samtidig med årsrapporten.

Oslo, 12.03.2025



Erik Ø. Reiersøl-Johnsen
Direktør
Statens jernbanetilsyn

6.2 Regnskapsprinsipp benyttet i bevilgningsrapporteringen og artskontorapporteringen

Årsregnskap for statlige virksomheter 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 overordnet departement.

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

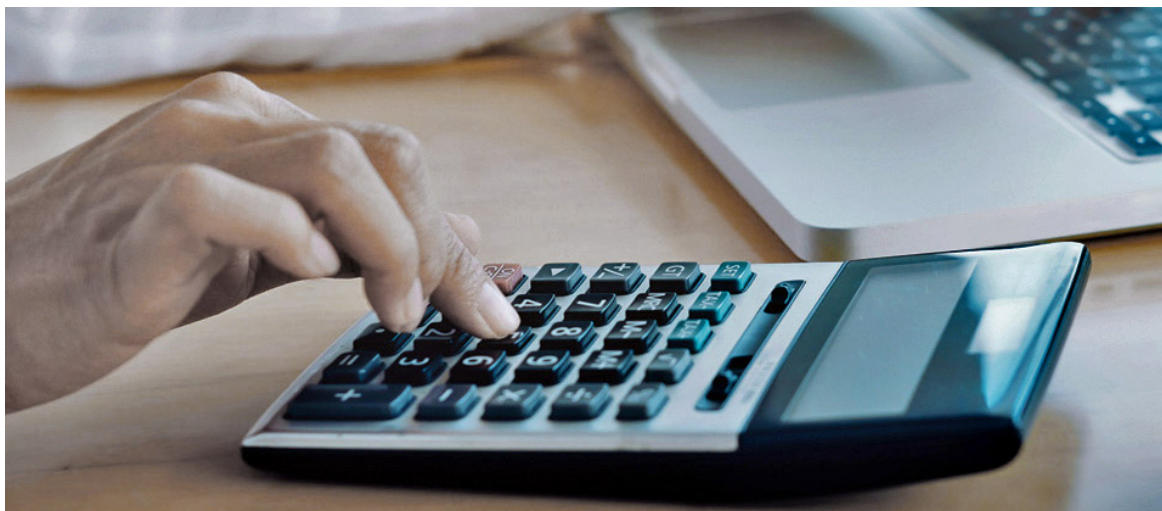
Oppstillingen av bevilgningsrapporteringen omfatter en øvre del med bevilgningsrapporteringen og en nedre del som viser beholdninger virksomheten står oppført med i kapitalregnskapet. Bevilgningsrapporteringen viser regnskapstall som virksomheten har rapportert til statsregnskapet. Det stilles opp etter 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). 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.



Bevilgningsrapportering

Oppstilling av bevilgningsrapportering 31.12.2024							
Utgiftskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling**	Regnskap 2024	Merutgift (-) og mindre-utgift
1354	Statens jernbanetilsyn	01	Driftsutgifter	A,B	111 655 000	103 838 405	7 816 595
1633	Nettoordning, statlig betalt merverdiavgift	01	Driftsutgifter		0	3 236 352	
Sum utgiftsført					111 655 000	107 074 758	
Inntekts-kapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst		Samlet tildeling**	Regnskap 2024	Merinntekt og mindre-inntekt (-)
4354	Statens jernbanetilsyn	01	Gebyrer for tilsyn med tau- og kabelbaner og fornøyelses-innretninger	1	15 000 000	16 795 009	1 795 009
5309	Tilfeldige inntekter	29	Ymse		0	418 025	
5700	Folketrygdens inntekter	72	Arbeids-giveravgift		0	10 108 721	
Sum inntektsført					15 000 000	27 321 755	
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet						79 753 002	
Kapitalkontoer							
60049701	Norges Bank KK/innbetalinger					18 493 994	
60049702	Norges Bank KK/utbetalinger					-95 994 940	
713211	Endring i mellomværende med statskassen					-2 252 056	
Sum rapportert						0	
Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet (31.12)							
Konto	Tekst				2024	2023	Endring
713211	Mellomværende med statskassen				-9 911 599	-7 659 543	-2 252 056

**Samlet tildeling skal ikke reduseres med eventuelle avgitte belastningsfullmakter (gjelder både for utgiftskapitler og inntektskapitler).

Se note B Forklaring til brukte fullmakter og beregning av mulig overførbart beløp til neste år for nærmere forklaring.

Note A Forklaring av samlet tildeling utgifter

Kapittel og post	Overført fra i fjor	Årets tildelinger	Samlet tildeling
135401	0	111 655 000	111 655 000

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

Kapittel og post	Stikkord	Merutgift (-) / mindreutgift	Utgiftsført av andre iht. avgitte belastningsfullmakter(-)	Merutgift (-) / mindreutgift etter avgitte belastningsfullmakter	Merinntekter / mindreinntekter iht. merinntektsfullmakt	Omdisponering fra post 01 til 45 eller til post 01/21 fra neste års bevilgning	Innsparinger(-)	Sum grunnlag for overføring	Kompensasjon for lønnsoppgjøret 2024*	Maks. overførbart beløp**	Mulig overførbart beløp beregnet av virksomheten***
135401/435401		7 816 595		7 816 595	1 795 009			9 611 603	1 955 000	7 440 000	7 440 000

* 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, fratrasket 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

Fullmakt til å overskride driftsbevilgninger mot tilsvarende merinntekter

Statens jernbanetilsyn er i tildelingsbrevet for 2024 ved behandling av Prop. 1 S (2023–2024) og Innst. 13 S (2023–2024), gitt fullmakt til å overskride bevilgningen under kap. 1354 post 01 mot tilsvarende merinntekt under kap. 4354 post 01. Merinntekt som gir grunnlag for overskridelse, skal også dekke merverdiavgift knyttet til overskridelsen, og berører derfor også kap. 1633, post 01 for de statlige forvaltningsorganene som inngår i nettoordningen for merverdiavgift. Merinntekter og eventuelle mindreutgifter tas med i beregningen av overføring av ubrukt bevilgning til neste år. I 2024 fikk Statens jernbanetilsyn en merinntekt på 1 795 009 kroner.

Mulig overførbart beløp

Mulig overførbart beløp på kap./post 1354 01 fremgår av tabellen over og utgjør totalt 7 440 000 kroner.

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

Statens jernbanetilsyn er delegert fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over 2024. Leieavtalene og avtalene om kjøp av tjenester må gjelde kjøp av tjenester til den ordinære driften av etaten og må kunne dekkes innenfor et uendret bevilgningsnivå på kap. 1354 post 01 i hele avtaleperioden. Se note 5 «Andre driftskostnader» for utfyllende informasjon.

Artskontorapportering

Oppstilling av artskontorapporteringen 31.12.2024		
	31.12.2024	31.12.2023
Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet		
Innbetalinger fra gebyrer	16 795 009	16 637 230
Sum innbetalinger fra drift	16 795 009	16 637 230
Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet		
Utbetalinger til lønn	79 881 937	72 895 696
Andre utbetalinger til drift	23 487 535	24 494 214
Sum utbetalinger til drift	103 369 472	97 389 910
Netto rapporterte driftsutgifter	86 574 463	80 752 680
Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet		
Sum investerings- og finansinntekter	0	0
Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet		
Utbetaling til investeringer	468 618	
Utbetaling av finansutgifter	316	860
Sum investerings- og finansutgifter	468 934	860
Netto rapporterte investerings- og finansutgifter	468 934	860
Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten		
Innbetaling av skatter, avgifter, gebyrer m.m.	312 853	878 266
Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten	312 853	878 266
Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler		
Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)	105 173	99 464
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)	10 108 721	9 343 142
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)	3 236 352	3 402 054
Netto rapporterte utgifter på felleskapitler	-6 977 542	-6 040 552
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet	79 753 002	73 834 723
Oversikt over mellomværende med statskassen		
Eiendeler og gjeld	31.12.2024	31.12.2023
Fordringer på ansatte	0	7 250
Skyldig skattetrekk og andre trekk	-3 854 645	-3 509 335
Avsatt pensjonspremie til Statens pensjonskasse*	-6 056 954	-4 157 458
Sum mellomværende med statskassen	-9 911 599	-7 659 543

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

Virksomhetsregnskap avlagt i henhold til de statlige regnskapsstandardene (SRS)

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.

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 gebyr (årsgebyr og søknadsgebyr) er klassifisert som driftsinntekter i kontogruppe 37 og resultatføres på det tidspunkt tjenesten er utført.

Innkrevning (overtredelsesgebyr og tvangsmulkt) føres etter kontantprinsippet og rapporteres som inntekt i statsregnskapet på post 29.

Inntekter fra bevilgninger og inntekt fra tilskudd og overføringer

Inntekt fra bevilgninger og overføringer resultatføres etter prinsippet om motsatt sammenstilling. Dette innebærer at inntekt fra bevilgninger 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: Inntekt fra bevilgninger beregnes som differansen mellom periodens kostnader og opptjente transaksjonsbaserte inntekter og eventuelle overføringer til virksomheten. En konsekvens 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 overføringer, kostnadsføres i samme periode som aktivitetene er gjennomført og ressursene er forbrukt.

Pensjoner

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

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

Fra 1. januar 2022 har SPK lagt om pensjonspremiemodellen for statlige virksomheter. Virksomheten betaler 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 à jour med medlemmets opptjening. Medlemsandelen på to prosent av lønnsgrunnlaget er uendret.

Leieavtaler

Virksomheten 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.

Egenutvikling av programvare

Kjøp av bistand til utvikling av programvaren TAFreg er balanseført. Utgifter vedrørende bruk av egne ansatte knyttet til applikasjonsutviklingsfasen ved utvikling av programvaren, er ikke tatt med i verdifastsettelsen av programvaren TAFreg.

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.

Beholdning av varer og driftsmateriell

Beholdninger omfatter driftsmateriell som benyttes i eller utgjør en integrert del av virksomhetens offentlige tjenesteyting. Beholdninger av driftsmateriell er verdsatt til anskaffelseskost.

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.

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 i samsvar med SRS 10 punkt A.

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	90 629 551
Inntekt fra gebyrer	1	16 729 390
<i>Sum driftsinntekter</i>		<i>107 358 941</i>
Driftskostnader		
Lønnskostnader	2	83 038 810
Avskrivninger på varige driftsmidler og immaterielle eiendeler	3,4	1 410 501
Andre driftskostnader	5	22 909 289
<i>Sum driftskostnader</i>		<i>107 358 600</i>
Driftsresultat		341
Finansinntekter og finanskostnader		
Finanskostnader	6	341
<i>Sum finansinntekter og finanskostnader</i>		<i>-341</i>
Resultat av periodens aktiviteter		0
Avregninger og disponeringer		
<i>Sum avregninger og disponeringer</i>	7	<i>0</i>
Innkreivingsvirksomhet og andre overføringer til staten		
Avgifter og gebyrer direkte til statskassen	8	514 443
Avregning med statskassen innkreivingsvirksomhet		514 443
<i>Sum innkreivingsvirksomhet og andre overføringer til staten</i>		<i>0</i>
Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten		
<i>Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten</i>		<i>0</i>

Balanse

	Note	31.12.2024	01.01.2024
EIENDELER			
A. Anleggsmidler			
I Immaterielle eiendeler			
Programvare og lignende rettigheter	3	2 579 481	3 316 476
Sum immaterielle eiendeler		2 579 481	3 316 476
II Varige driftsmidler			
Driftsløsøre, inventar, verktøy og lignende	4	4 154 292	4 213 668
Sum varige driftsmidler		4 154 292	4 213 668
III Finansielle anleggsmidler			
Sum finansielle anleggsmidler		0	0
Sum anleggsmidler		6 733 774	7 530 144
B. Omløpsmidler			
I Beholdning av varer og driftsmateriell			
Sum beholdning av varer og driftsmateriell		0	0
II Fordringer			
Kundefordringer	9	522 276	520 350
Andre fordringer	10	269 381	350 214
Sum fordringer		791 657	870 564
III Bankinnskudd, kontanter og lignende			
Sum bankinnskudd, kontanter og lignende		0	0
Sum omløpsmidler		791 657	870 564
Sum eiendeler drift		7 525 431	8 400 708
IV Fordringer vedrørende innkreivingsvirksomhet og andre overføringer			
Sum fordringer vedrørende innkreivingsvirksomhet og andre overføringer		0	0
Sum eiendeler		7 525 431	8 400 708

Statens kapital og gjeld

	Note	31.12.2024	01.01.2024
C. Statens kapital			
I Virksomhetskapi tal			
Sum virksomhetskapi tal		0	0
II Avregninger			
Avregnet med statskassen (bruttobudsjetterte)	7	-16 560 066	-11 049 605
Sum avregninger		-16 560 066	-11 049 605
Sum statens kapital		-16 560 066	-11 049 605
D. Gjeld			
I Avsetning for langvarige forpliktelse r			
Sum avsetning for langvarige forpliktelse r		0	0
II Annen langsiktig gjeld			
Sum annen langsiktig gjeld		0	0
III Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld		6 871 693	5 589 151
Skyldig skattetrekk og andre trekk		3 854 645	3 509 335
Skyldige offentlige avgifter		1 633 946	1 235 342
Avsatte feriepenge r		6 468 400	6 058 032
Annen kortsiktig gjeld	11	5 256 814	3 058 453
Sum kortsiktig gjeld		24 085 497	19 450 313
Sum gjeld		24 085 497	19 450 313
Sum statens kapital og gjeld drift		7 525 431	8 400 708
IV Gjeld vedrø rende tilskuddsforvaltning og andre overføringer			
Sum gjeld vedrø rende tilskuddsforvaltning og andre overføringer		0	0
Sum statens kapital og gjeld		7 525 431	8 400 708

Note 1 Driftsinntekter

	31.12.2024
Inntekt fra bevilgninger*	
Inntekt fra bevilgninger	90 629 551
Sum inntekt fra bevilgninger	90 629 551
*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 bevilgninger, se oppstilling av bevilgningsrapportering.	
Inntekt fra tilskudd og overføringer	
Sum inntekt fra tilskudd og overføringer	0
Inntekt fra gebyrer	
Årsgebyr Taubaner	8 797 500
Gebyr øvrige tjenester Taubaner	248 640
Årsgebyr Fornøyelsesinnretninger	6 890 960
Gebyr øvrige tjenester Fornøyelsesinnretninger	792 290
Sum inntekt fra gebyrer	16 729 390
Salgs- og leieinntekter	
Sum salgs- og leieinntekter	0
Andre driftsinntekter	
Sum andre driftsinntekter	0
Sum driftsinntekter	107 358 941

Note 2 Lønnskostnader

	31.12.2024
Lønn*	55 931 408
Feriepenger	6 542 256
Arbeidsgiveravgift	10 507 326
Pensjonskostnader**	8 830 606
Sykepenger og andre refusjoner (-)	-1 282 157
Andre ytelser	2 509 370
Sum lønnskostnader	83 038 810
Antall utførte årsverk	59

* 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 1 437 268. Lønnsavsetningen inkluderer feriepenger, og det er avsatt for arbeidsgiveravgift av lønnsavsetningen.

Avsetningen inkluderer også virksomhetens eget bidrag til lønnsforhandlinger utover det som er fremforhandlet sentralt. Dette utgjør kr 401 238.

** Pensjonskostnaden i 2024 er basert på et estimat for pensjonspremien beregnet av SPK, ikke faktisk pensjonspremie. Dette skyldes at lønnsoppgjøret i staten for 2024 ikke var ferdigstilt før i slutten av november 2024. Premiesatsen for arbeidsgiverandelen utgjorde i 2024 15 prosent (arbeidsgiverandel av pensjonspremie på artskonto 542/ pensjonsgrunnlaget i 2024 rapportert til SPK). For regnskapsåret 2023 utgjorde premiesatsen 11,3 prosent.

Note 3 Immaterielle verdier

	Programvare og lignende rettigheter	Immaterielle eiendeler under utførelse	Sum
Anskaffelseskost 01.01	8 291 191	0	8 291 191
<i>Anskaffelseskost</i>	<i>8 291 191</i>	<i>0</i>	<i>8 291 191</i>
Akkumulerte avskrivninger 01.01.	4 974 715	0	4 974 715
Ordinære avskrivninger i året	736 995	0	736 995
Akkumulerte avskrivninger avgang i året (-)	0	0	0
Balanseført verdi 31.12.2024	2 579 481	0	2 579 481

Avskrivningssatser (levetider)	5 år / lineært	Ingen avskrivning	
Avhendelse av immaterielle eiendeler i 2024:			
Salgssum ved avgang anleggsmidler	0	0	0
- Bokført verdi avhendede anleggsmidler	0	0	0
= Regnskapsmessig gevinst/tap	0	0	0

Note 4 Varige driftsmidler

	Driftsløsøre, inventar, verktøy o.l	Sum
Anskaffelseskost 01.01.	6 202 713	6 202 713
Tilgang i året	616 983	616 983
Avgang anskaffelseskost i året (-)	-662 184	-662 184
<i>Anskaffelseskost</i>	<i>6 157 512</i>	<i>6 157 512</i>
Akkumulerte avskrivninger 01.01.	1 989 045	1 989 045
Ordinære avskrivninger i året	673 507	673 507
Akkumulerte avskrivninger avgang i året (-)	-659 333	-659 333
Balanseført verdi 31.12.2024	4 154 292	4 154 292

Avskrivningssatser (levetider)	3-5 år / lineært	
Avhendelse av immaterielle eiendeler i 2024:		
Salgssum ved avgang anleggsmidler	0	0
- Bokført verdi avhendede anleggsmidler *	-2 851	-2 851
= Regnskapsmessig gevinst/tap	-2 851	-2 851

* Gjelder gamle, utrangerte stoler som ble kassert i forbindelse med anskaffelse av nye stoler.

Note 5 Andre driftskostnader

	31.12.2024
Husleie	7 424 409
Andre kostnader til drift av eiendom og lokaler	693 388
Leie maskiner, inventar og lignende	6 084 631
Mindre utstyrsanskaffelser	1 088 785
Kjøp av konsulenttjenester	1 772 329
Kjøp av andre fremmede tjenester	1 037 772
Reiser og diett	2 232 500
Tap og lignende	136 896
Øvrige driftskostnader	2 438 579
Sum andre driftskostnader	22 909 289

Tilleggsinformasjon om operasjonelle leieavtaler

Gjenværende varighet	Type eiendel		¹	
	Immaterielle eiendeler	Tomter, bygninger og annen fast eiendom	Driftsløsøre, inventar, verktøy og lignende	Sum
Varighet inntil 1 år			35 829	35 829
Varighet 1-5 år			100 952	100 952
Varighet over 5 år		7 424 409	40 987	7 465 396
Kostnadsført leiebetaling for perioden	0	7 424 409	177 768	7 602 177

Statens jernbanetilsyn har husleieavtaler med varighet på 7 år på rapporteringstidspunktet. Årlig husleiekostnad i 2024 er kr 7 424 409.

Statens jernbanetilsyn leier kopimaskiner med varighet på 7 år på rapporteringstidspunktet. Årlig leiekostnad er kr 40 987.

Statens jernbanetilsyn leier kontorPod med varighet på mindre enn 1 år på rapporteringstidspunktet. Årlig leiekostnad er kr 35 829.

Statens jernbanetilsyn leier kaffemaskiner med varighet på 3 år på rapporteringstidspunktet. Årlig leiekostnad er kr 100 952.

Note 6 Finansinntekter og finanskostnader

	31.12.2024
Finansinntekter	
Sum finansinntekter	0
Finanskostnader	
Rentekostnad	341
Sum finanskostnader	341

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	-16 560 066	-11 049 605	-5 510 462

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	-95 994 940
	+ Konsernkonto innbetaling	18 493 994
	Netto trekk konsernkonto	-77 500 946
Innbetalinger og utbetalinger som ikke inngår i virksomheten drift (er gjennomstrømningsposter)		
	- Innbetaling innkreivingsvirksomhet og andre overføringer	-514 443
Bokføringer som ikke går over bankkonto, men direkte mot avregning med statskassen		
	+ Inntektsført fra bevilgning (underkonto 1991)	90 629 551
	- Gruppeliv/arbeidsgiveravgift (underkonto 1985 og 1986)	-10 213 894
	+ Nettoordning, statlig betalt merverdiavgift (underkonto 1987)	3 110 193
Andre avstemmingsposter		
Forskjell mellom resultatført og netto trekk på konsernkonto		5 510 462
Sum endring i avregnet med statskassen *		5 510 462

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

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

B) Forskjellen mellom avregnet med statskassen og mellomværende med statskassen				
		31.12.2024	31.12.2024	
		Spesifisering av bokført avregning med statskassen	Spesifisering av rapportert mellomværende med statskassen	Forskjell
Immaterielle eiendeler og varige driftsmidler				
	Immaterielle eiendeler	2 579 481		2 579 481
	Varige driftsmidler	4 154 292		4 154 292
	Sum	6 733 774	0	6 733 774
Finansielle anleggsmidler				
	Sum	0	0	0
Omløpsmidler				
	Kundefordringer	522 276	0	522 276
	Andre fordringer	269 381	0	269 381
	Sum	791 657	0	791 657
Langsiktige forpliktelser og gjeld				
	Sum	0	0	0
Kortsiktig gjeld				
	Leverandørgjeld	-6 871 693	0	-6 871 693
	Skyldig skattetrekk og andre trekk	-3 854 645	-4 110 476	255 831
	Skyldige offentlige avgifter	-1 633 946	0	-1 633 946
	Avsatte feriepenger	-6 468 400	0	-6 468 400
	Annen gjeld til ansatte	-5 256 814	0	-5 256 814
	Avsatt pensjonspremie til SPK, arbeidsgiverandel	0	-5 801 123	5 801 123
	Sum	-24 085 497	-9 911 599	-14 173 898
Sum		-16 560 066	-9 911 599	-6 648 467

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	514 443
Sum avgifter og gebyrer direkte til statskassen	514 443

Note 9 Kundefordringer

	31.12.2024	01.01.2024
Kundefordringer til pålydende	522 276	721 940
Avsatt til forventet tap (-)	0	-201 590
Sum kundefordringer	522 276	520 350

Note 10 Andre kortsiktige fordringer

	31.12.2024	01.01.2024
Personallån	0	7 250
Forskuddsbetalte leie	64 001	0
Andre forskuddsbetalte kostnader	12 000	101 250
Andre fordringer	193 380	241 714
Sum andre kortsiktige fordringer	269 381	350 214

Note 11 Annen kortsiktig gjeld

	31.12.2024	01.01.2024
Skyldig lønn	0	0
Annen gjeld til ansatte	3 819 546	2 970 178
Avsetning for lønnsoppgjøret 2024*	1 437 268	0
Påløpte kostnader	0	88 275
Avstemmingsdifferanser ved rapportering til statsregnskapet	0	0
Avsatt pensjonspremie til SPK, arbeidsgiverandel	0	0
Annen kortsiktig gjeld	0	0
Sum annen kortsiktig gjeld	5 256 814	3 058 453

* 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 estimert lønnsavsetningen for det sentrale lønnsoppgjøret (lokale og eventuelt sentrale tillegg), jamfør note 2. Avsetningen inkluderer også virksomhetens eget bidrag til lønnsforhandlinger ut over det som er fremforhandlet sentralt.