



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref
23/1028-

Dato
22. desember 2023

Statsbudsjettet 2024 - Tildelingsbrev til Jernbanedirektoratet

1	INNLEDNING	2
2	OVERORDNET MÅL OG HOVEDPRIORITERINGER	2
3	MÅL, STYRINGSPARAMETERE OG PRIORITERTE TILTAK I 2024	4
4	ANDRE FØRINGER OG KRAV	17
5	STYRING OG KONTROLL I VIRKSOMHETEN	20
6	RAPPORTERING	21
7	BUDSJETTILDELING OG FULLMAKTER	24

Vedlegg

- 1. Styringskalender 2024
- 2. Fullmakter
- 3. Rapporteringsoversikt

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Bane-, plan og
miljøavdelingen

Saksbehandler
Marte Rønningen
22 24 81 63

1 INNLEDNING

Departementet viser til Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet og Innst. 13 S (2023–2024) som ble behandlet av Stortinget 19. desember 2023. I dette tildelingsbrevet stiller Samferdselsdepartementet Stortingets bevilgninger til disposisjon, delegerer fullmakter og meddeler departementets styringssignaler for Jernbanedirektoratet i 2024.

Samferdselsdepartementet har det overordnede, strategiske ansvaret for utviklingen av jernbanesektoren. Jernbanedirektoratet skal omsette nasjonale mål samt Stortingets og departementets krav og føringer, til konkrete resultater innenfor de økonomiske rammene som stilles til rådighet. Ressursene stilt til rådighet skal anvendes mest mulig effektivt, både i egen organisasjon og gjennom kjøpsavtaler. Jernbanedirektoratet utøver sitt samfunnsoppdrag ved å være avtalepart, fagorgan og myndighetsorgan.

Styringsdialogen mellom Samferdselsdepartementet og Jernbanedirektoratet er forankret i budsjettproposisjonene og Stortingets behandling av disse, instruksene til Jernbanedirektoratet samt reglement for og bestemmelser om økonomistyring i staten. Hoveddokumenter og faste møter i styringsdialogen fremgår av styringskalenderen, jf. vedlegg. Departementets styringssignaler gis alltid skriftlig.

Samferdselsdepartementet innfører et årlig oppdragsbrev til Bane NOR SF fra og med 2024. Departementet forutsetter at både direktoratet og foretaket gjør seg godt kjent med begge styringsdokumenter. Det er også gjort endringer i jernbaneforskriften som trer i kraft 1. januar 2024. Endringene har blant annet til hensikt å tydeliggjøre rolle- og ansvarsdelingen mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF.

Større oppdrag og endringer i løpet av året som ikke nevnes i tildelingsbrevet, vil bli gitt i form av supplerende tildelingsbrev.

2 OVERORDNET MÅL OG HOVEDPRIORITERINGER

2.1 Mål og hovedprioriteringer

Samferdselsdepartementet viser til målstrukturen for transportpolitikken i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* og omtalen i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet.

Det overordnede målet for transportpolitikken er «Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050».

Videre er det besluttet følgende likestilte mål for transportsektoren:

- Mer for pengene
- Effektiv bruk av ny teknologi
- Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde
- Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet.

Utviklingen av transportsystemet er en viktig del av Norges bidrag til en bærekraftig utvikling. Ansvar for den nasjonale oppfølgingen av FNs bærekraftsmål er delt mellom flere sektorer. Jernbanedirektoratet skal bidra til å følge opp bærekraftsmålene rettet mot transportsektoren gjennom oppfølgingen av NTP-målene.

Jernbanedirektoratet bidrar også til bærekraftsmål som ikke er direkte dekket av NTP-målene, slik som arbeid for anstendig arbeidsliv og arbeidet mot sosial dumping. I egen virksomhet bør etaten følge opp de bærekraftsmålene som påvirkes.

Særlig viktige områder for Jernbanedirektoratet i 2024 vil være:

- å videreutvikle avtaleverket og porteføljeprioriteringen i samarbeidet mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF innenfor den nye styringsstrukturen
- å implementere et helhetlig risikostyringssystem og videreutvikle dette i samarbeid med sektoren
- koordinering og tett oppfølging av arbeidet med bedre driftsstabilitet og avvikshåndtering
- å følge opp innsatsen på drift, vedlikehold og fornying og dreiningen av innsatsen mot tiltak som gir størst effekt på driftsstabiliteten
- koordinering og tett oppfølging av anskaffelse, forvaltning og vedlikehold av togmateriell
- tett samarbeid med Entur og andre aktører i sektoren for å bidra til mer sømløs mobilitet, herunder takstsamarbeid og utvikling av digitale løsninger som understøtter sømløshet.

Jernbanedirektoratet skal ha god intern styring. Det forventes at direktoratet gjennom avtalestyring og interne budsjett- og økonomisystemer har god styring av statlige bevilgninger med tilhørende fullmakter.

2.2 Nærmere avklaring av roller og ansvar mellom departementet, Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF

En gjennomgang av jernbanesektoren har blant annet avdekket behov for å klargjøre rolle- og ansvarsdelingen mellom departementet, Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF. Departementet har gjennomført ulike tiltak for å følge opp dette, blant annet innføring av et oppdragsbrev til Bane NOR SF og innføring av et helhetlig risikostyringssystem for sektoren. I tillegg vil regjeringen legge fram en helhetlig strategi for utvikling av jernbanen i Nasjonal transportplan. Samferdselsdepartementet viser til nye bestemmelser i jernbaneforskriften, særlig endringene i §§ 1-2, 1-6, 3-4 og 3-6 med tilhørende omtale i departementets høringsnotat av 27. oktober 2023, hvor roller og ansvar for aktørene i jernbanesektoren er presisert.

Departementet legger til grunn at Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF gir høy prioritet til felles arbeid med flere forbedringstiltak i 2024. Dette er bl.a. knyttet til gjennomgang av porteføljeprioriteringen, avtaleverket, og prosessene knyttet til forvaltningen av dette, mellom

Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF, herunder rammene for involvering av Bane NOR SF i konseptutvalgsutredninger (KVU), og innretningen av prosesser rundt faseovergang etter konseptfase til forprosjektfase.

3 MÅL, STYRINGSPARAMETERE OG PRIORITERTE TILTAK I 2024

For å konkretisere og tilpasse målene for transportsektoren til Jernbanedirektoratets virksomhet er det fastsatt virksomhetsmål. Jernbanedirektoratets virksomhetsmål skal bidra til å oppfylle målene for Nasjonal transportplan 2022–2033 samt bidra til prioriterte tiltak og oppdrag mv. knyttet til de enkelte virksomhetsmålene.

Tabellen under viser en overordnet sammenheng mellom målene i transportsektoren og virksomhetsmålene, men flere av virksomhetsmålene bidrar til flere av transportmålene.

Mål for transportsektoren i Nasjonal transportplan 2022–2033	Virksomhetsmål for Jernbanedirektoratet
• Mer for pengene • Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet.	1. Helhetlig og koordinert utvikling og drift av et attraktivt jernbanetilbud
	2. God kundeopplevelse gjennom høy driftsstabilitet og god avvikshåndtering
	3. Analyser og beslutningsgrunnlag med høy kvalitet og relevans
	4. Folk kan reise sømløst med tog og annen kollektivtransport
• Effektiv bruk av ny teknologi	5. Jernbanesektoren er innovativ, deler data og utnytter ny teknologi
• Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål	6. Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål*
• Nullvisjon for drepte og hardt skadde	7. Nullvisjon for drepte og hardt skadde

*Flere av virksomhetsmålene bidrar til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål, særlig mål 1, 3 og 5.

I det følgende omtaler departementet styringsparametere, prioriterte tiltak, føringer og oppdrag knyttet til de enkelte virksomhetsmålene for Jernbanedirektoratet i 2024.

3.1 Helhetlig og koordinert utvikling av et attraktivt jernbanetilbud

Jernbanedirektoratet skal være en drivkraft i arbeidet for helhetlig og koordinert utvikling og drift av et attraktivt jernbanetilbud i markeder jernbanen har sine største fortrinn sammenliknet med andre transportmidler, og skal legge NTP-målene og samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger til grunn for sin virksomhet. Direktoratet skal, ved bruk av samfunnsøkonomiske og andre analyser og gjennom de persontogtilbud Jernbanedirektoratet kjøper, bidra til at kapasiteten på sporet utnyttes godt til både persontransport og godstransport. Videre skal direktoratet følge opp kostnadsutviklingen i

effektpakker under planlegging og bygging, og at planleggingsaktiviteten er tilpasset forventet gjennomføring i tråd med porteføljeprioriteringen.

3.1.1 Styringsparametere og styringsinformasjon

Styringsinformasjon / styringsparameter
<i>Oppfølging av NTP-indikatorer</i> - Netto nytte - Endring i investeringskostnad siden sist framlagte Nasjonale transportplan. Endring i samfunnsøkonomisk lønnsomhet og ev. endringer i investeringskostnad. Begge indikatorene gjelder prosjekter i jernbanesektoren i porteføljen presentert i tabell 12.2 i Nasjonal transportplan 2022–2033 over 1 mrd. kr, og skal rapporteres i fremlegget av porteføljeprioritering i april/mai og i T1.
<i>Status for effektpakker</i> Jernbanedirektoratet skal rapportere på status for effektpakker, inkludert oversikt over inngåtte og planlagte C-avtaler. Rapporteringen skal inneholde status og risikovurderinger for kostnad, fremdrift og viktige innsatsfaktorer for effektpakkene omtalt i tabell 12.1 og 12.2 i Nasjonal transportplan 2022–2033.
Utvikling i antall passasjerer og mengde transportert gods

3.1.2 Føringer

Tett oppfølging av anskaffelse, forvaltning og vedlikehold av togmateriell

Departementet forventer at Jernbanedirektoratet i 2024 har særlig oppfølging av anskaffelser, forvaltning og vedlikehold av togmateriell. Departementet vil i 2024 igangsette et arbeid for å vurdere flere forhold knyttet til togmateriell. Det er forventet at Jernbanedirektoratet bidrar i dette arbeidet.

Bedre involvering av fylkeskommuner når rutetilbudet endres

Det er i dag ikke krav til at fylkeskommuner skal involveres når rutetilbudet endres som følge av beslutninger om kapasitetsfordeling fattet av infrastrukturforvalteren Bane NOR. Jernbanedirektoratet skal legge til rette for at berørte fylkeskommuner blir konsultert på egnet måte når Bane NOR vurderer å gjøre endringer i kapasitetsfordelingen som påvirker persontogtilbudet i vesentlig grad. Det forutsettes at direktoratet på egnet måte informerer departementet om og før vesentlige endringer i persontogtilbudet som følge av ev. endringer i kapasitetsfordelingen.

Forum for kommunikasjon og felles kommunikasjonsstrategi for jernbanesektoren

Den eksterne gjennomgangen av jernbanesektoren som ble gjennomført av KPMG i 2023 avdekket bl.a. utfordringer med samarbeid mellom aktørene i jernbanesektoren. Jernbanedirektoratet skal etablere et forum for kommunikasjon mellom aktørene i jernbanesektoren, og utvikle en felles kommunikasjonsstrategi på overordnet nivå. Kommunikasjonsforumet skal omfatte Bane NOR SF, Norske Tog AS, Entur AS, Vy Gruppen AS og Flytoget AS, SJT, Go-Ahead og SJ.

Avklare rolle mot Statens jernbanetilsyn

Jernbanedirektoratet og Statens jernbanetilsyn skal avklare nærmere hvordan deres ulike roller som hhv. avtalepart og koordinerende organ og markedsovervåkingsorgan skal samspille for å bidra til bedre felles måloppnåelse for jernbanen. Jernbanedirektoratet skal lede arbeidet. Tilsvarende føring er gitt til Statens jernbanetilsyn i tildelingsbrevet for 2024. Føringsen skal legge til rette for å unngå misforståelser og unødig uklarhet om forståelsen av rollefordelingen, og bidra til en gjensidig forståelse av de to myndighetenes roller og hvordan de bidrar på hver sin måte i å nå de transportpolitiske målene.

Utføre markedsanalyse som grunnlag for nye trafikkavtaler

Jernbanedirektoratet skal utføre markedsanalyser som viser om det er behov for det offentlig kjøpte togtilbudet, og om det foreligger en markedssvikt som grunnlag for innretningen av persontogtilbudet som utgjør offentlig tjenesteyting. Direktoratet skal bruke disse markedsanalysene i forberedelsen av nye avtaler til erstatning for gjeldende avtaler. Jernbanedirektoratet må ferdigstille markedsanalysen i rett tid slik at denne kan inngå i prosessen for fremtidig tildeling av drift av persontogtilbudet.

Legge til rette for salg av internasjonale jernbanebilletter gjennom Entur

Jernbanedirektoratet skal bidra til å få videreutviklet Enturs baksystemer slik at internasjonale togreiser støttes bedre i baksystemene, herunder integrering av internasjonale rutedata og takster, støtte for internasjonale standarder for utstedelse av togbilletter og vurdering av og integrering mot internasjonale salgssystemer. Arbeidet skal omfatte både tilgjengeliggjøring av norske togreiser i utlandet og tilgjengeliggjøring av utenlandske togreiser i Enturs plattform.

Samarbeidsgruppe for planlegging av grensekryssende togtilbud og infrastruktur

Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet inngå en avtale om et faglig samarbeid med Trafikverket i Sverige, med mål om å utarbeide felles prognoser for grensekryssende person- og godstransport, og en felles strategi for utviklingen av togtilbudet og infrastrukturen på de grensekryssende banestrekningene. Det faglige samarbeidet skal legge til rette for forankring av beslutningsgrunnlag i begge organisasjoner

Nedlegging av Numedalsbanen

Regjeringen har informert Stortinget om at Numedalsbanen på strekningen Flesberg-Rødberg blir tatt ut av det nasjonale jernbanenettet, jf. s. 171 i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet. Samferdselsdepartementet ber om at Jernbanedirektoratet tar initiativ overfor Bane NOR for å starte opp nødvendige formelle prosesser knyttet til avhending og etterbruk. Når jernbanestrekninger skal frigis til andre formål og dermed ikke lenger er del av det nasjonale jernbanenettet er det avgjørende at Bane NOR har hatt en god prosess der de samlede konsekvensene av nedleggelse er godt forankret med berørte kommuner. Dette skal sikre at sentrale samfunnsmessige hensyn blir ivaretatt. Som del av prosessen knyttet til avhending og etterbruk av strekningen Flesberg-Rødberg, bør blant annet mulighetene for fremtidig sammenhengende fremføring inn mot Rødberg beskrives.

3.1.3 Oppdrag

Oppdrag nr:	01-2024
Navn på oppdrag:	Styrke avtaleregimet i jernbanesektoren
Bakgrunn: I oppdrag 14 i tildelingsbrevet for 2023 fikk Jernbanedirektoratet i oppgave å foreta en systematisk gjennomgang av tilgangsavtalene for rullende materiell med Norske tog og reiseinformasjons- og billettjenester fra Entur. En slik gjennomgang hadde som mål å fremskaffe et kunnskapsgrunnlag for å vurdere videre tiltak. Oppdraget ble utdypet i brev fra Samferdselsdepartementet datert 17. mars 2023. Rapporten fra Jernbanedirektoratet ble levert 20. juni 2023. Oppdraget her er en oppfølging av de funn og forbedringer som Jernbanedirektoratet identifiserte der.	
Beskrivelse av oppdraget: Jernbanedirektoratet skal gjøre oppdaterte vurderinger og nødvendige avtaleendringer som identifisert i rapporten til oppdrag 14, slik at Jernbanedirektoratet sine avtaler bidrar til en effektiv, helhetlig og samordnet måloppnåelse for sektoren. Jernbanedirektoratet skal utover dette vurdere øvrige tiltak som vurderes som nødvendige og aktuelle for å bidra til måloppnåelsen. Dette omfatter særlig konkrete løsninger som kan bidra til å øke transparensen i Enturs kostnadsbilde og tiltak som kan styrke effekten av gjeldende bestemmelser om jernbanepassasjerers rettigheter.	
Frist og rapportering: Avtalerevisjoner som vurderes som nødvendige og som ikke medfører noen endringer i rolledelingen i sektoren skal gjennomføres fortløpende. Rapport med en samlet omtale av vurderingene og eventuelle endringer i avtaler og regelverksforslag leveres som eget vedlegg til andre tertialrapport, som skal leveres 10. oktober 2024.	

Oppdrag nr:	02-2024
Navn på oppdrag:	Fleksibilitet i avganger
Bakgrunn: I tildelingsbrevet for 2023 fikk Jernbanedirektoratet oppdrag om å vurdere eventuelle justeringer i tildeling av ruteleier og prioritering mellom gods- og persontrafikk. I Jernbanedirektoratets rapport til oppdraget som ble levert 30. juni 2023, ble det anbefalt at forskriften ikke endres, men at interne rutiner justeres og at samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger legges til grunn i forkant av avtaleinngåelse med persontogoperatører. Dette oppdraget er en oppfølging av anbefalingene i rapporten. Det er svært viktig at Jernbanedirektoratet i dialog med Bane NOR vurderer helheten i jernbanesystemet før Jernbanedirektoratet inngår avtaler med persontogoperatørene.	
Beskrivelse av oppdraget: Jernbanedirektoratet skal innføre rutiner som sikrer at direktoratet i forkant av endringer i kjøp av togtilbud har dialog med Bane NOR om hvilke konsekvenser endringene får for driftsstabiliteten (blir systemet for mye presset), godsmarkedet (om kapasiteten til gods reduseres) og om endringene vil kunne medføre behov for	

investeringer i infrastruktur. Jernbanedirektoratet skal også ha dialog med togselskapene og Bane NOR før avtaler inngås for å sikre at ruteplanene blir så realistiske som mulig. Videre skal Jernbanedirektoratet i dialog med Bane NOR vurdere samfunnsøkonomisk lønnsomhet og fordeling av ruteleier mellom gods- og persontog i forkant av endringer i kjøp av togtilbud. Det må også tas hensyn til muligheten for etablering av øvrige kommersielle tjenester, jf. jernbaneforskriften § 2-1. Vurderingene må ta hensyn til pågående regelverksutvikling om kapasitetsfordeling, jf. punkt 4.2.

Frist og rapportering:

Jernbanedirektoratet skal innen 31. mai 2024 levere rapport som omtaler hvilke rutiner som er innført for å sikre helhetlige vurderinger av konsekvenser for jernbanesystemet ved endringer i kjøp av togtilbud.

Oppdrag nr:	03-2024
Navn på oppdrag:	Revisjon av sosiale rabatter
Bakgrunn: Flere av de landsomfattende sosiale rabattordningene for kollektivtransporten er av eldre dato, og formålet med flere av rabattordningene er endret over tid. Ordningene er ikke lovregulert, men har vært behandlet av Stortinget i forbindelse med statsbudsjettet og dels utviklet løpende gjennom rundskriv. En revisjon som gjennomgår alle de sosiale rabattene, vil kunne være viktig for å sørge for at rabattene oppfyller det sosiale formålet med ordningene.	
Beskrivelse av oppdraget: Jernbanedirektoratet skal beskrive og vurdere dagens sosiale rabattordninger (barn, honnør, ungdom, skoleelever og studenter) fastsatt av staten for reiser innenlands der stat, fylke eller kommune kjøper offentlige tjenester, samt hvilke transportvilkår og rabattordninger som gjelder ved kombinerte reiser der operatører tilbyr ulike vilkår. Beskrivelsen skal ta utgangspunkt i hvilke vilkår (f.eks. definisjoner av rabattberettigede) og grunnlaget for disse (f.eks. et rundskriv) som i dag gjelder for de ulike rabattordningene og hvordan vilkårene praktiseres i dag, herunder hvordan de reisende i praksis oppnår rabatten, samt i kontrollsituasjon. Beskrivelsen skal også ta for seg hvilke rabattvilkår og reisevilkår mer generelt som gjelder ved kombinerte reiser. Vurderingen skal identifisere utfordringer knyttet til rabattordningene og vilkår ved kombinerte reiser. Jernbanedirektoratet skal: 1. vurdere om ordningene slik de er innrettet og praktisert, bidrar til å oppfylle formålet med ordningene. Videre skal det vurderes hvorvidt målsetningene med rabattordningene bør revideres og hvis ja, fremmes forslag til ny målsetning. 2. utrede hvorvidt det er behov for å gjennomføre endringer for å modernisere de sosiale rabattordningene (både formål, innretning av ordningene og praktiseringen av de) slik at de er i tråd med endringer i samfunnet. og foreslå hensiktsmessige tiltak samt økonomiske og administrative konsekvenser av	

tiltakene. Endringer som foreslås skal være egnet til å oppfylle formålet bak ordningene. Jernbanedirektoratet skal involvere viktige interessenter i arbeidet.
Frist og rapportering: Rapport med beskrivelse, vurdering og ev. forslag til revidering av dagens sosiale rabattordninger skal leveres til Samferdselsdepartementet innen 5. august 2024.

3.2 God kundeopplevelse gjennom høy driftsstabilitet og god avvikshåndtering

Jernbanedirektoratet skal lede og koordinere arbeidet med å følge opp tiltaksplanen for driftsstabilitet og avvikshåndtering og koordinere aktørene i sektoren for å bedre kundeopplevelsen til de reisende gjennom at alle aktører bidrar til bedre driftsstabilitet og god håndtering av driftsavvik.

3.2.1 Styringsparametere og styringsinformasjon

Styringsinformasjon / styringsparameter		
<i>Kundetilfredshet:</i> - Kundetilfredshet ved avvik. - Indikator fra Kundetilfredshetsundersøkelsen (KTU) per togselskap og strekning.		
<u>Oppfølging av NTP-indikatorer</u> <i>Endring i reisetid</i> Endring i reisetid som følge av tilbudsforbedringer <i>Driftsstabilitet for person- og godstog</i> Nasjonale måltall for driftsstabilitet rapporteres i tertialrapporter og årsrapport. I tillegg skal det i tertialrapport 1 og 2 rapporteres på strekningsvis driftsstabilitet for å relatere ev. problemer og nødvendige tiltak til konkrete strekninger.		
<i>Parameter for driftsstabilitet</i>	<i>Mål i NTP 2022-2033</i>	<i>Langsiktig mål i NTP</i>
Oppetid i pst.	99,1	99,3
Regularitet i pst.	97,7	98,0
Punktlighet alle persontog i pst.	90,0	90,0
Punktlighet Gardermobanen i pst.	96,0	96,1

3.2.2 Oppdrag

Oppdrag nr:	04-2024
Navn på oppdrag:	Videre oppfølging av bedre driftsstabilitet og avvikshåndtering
Bakgrunn: Det har gjennom de siste årene blitt rettet stort fokus på drift og vedlikehold av jernbanen, og tiltak for bedre driftsstabilitet. Jernbanedirektoratet har iverksatt flere tiltak på oppdrag fra SD. Tiltakene er samordnet i en tiltaksplan for bedre driftsstabilitet, og det er flere pågående prosesser på området. Jernbanedirektoratet leverte i oktober 2023 en rapport med vurdering av måloppnåelse av arbeidet, og forslag til utvidelse av tiltaksplan for bedre driftsstabilitet. Bane NOR har fått i oppdrag å i løpet av første halvår 2024 legge fram en plan for sitt arbeid med drift, vedlikehold og fornyelse (DVF). Formålet med planen er blant annet å vri DVF-arbeidet fra ressursinnsats til måloppnåelse, og å gi en sterkere statlig styring av området. I oppdraget til Bane NOR legges det blant annet til grunn at det skal fastsettes strekningsvise mål i tråd med Jernbanedirektoratets pågående arbeid. Bane NORs arbeid må sees i sammenheng med det pågående arbeidet med tiltaksplan for bedre driftsstabilitet.	
Beskrivelse av oppdraget: Jernbanedirektoratet skal: • videreføre arbeidet med tiltaksplanene for driftsstabilitet og avvikshåndtering i tråd med direktoratets forslag av 15. oktober, herunder foreslåtte utvidelser. Arbeidet skal sees i tett sammenheng med Bane NORs oppdrag om å utarbeide en plan for sitt arbeid med drift, vedlikehold og fornyelse. Vi ber også om en vurdering av om det kan være behov for tiltak knyttet til utfordringer med stoppende feil på godstogmateriell. • foreslå et eget oppfølgingssystem med reviderte avtaler og vurdering av særskilte krav til rapportering for å følge opp Bane NORs plan for arbeid med drift, vedlikehold og fornyelse, jf. eget oppdrag i oppdragsbrevet for 2024 til Bane NOR om en slik plan og prinsipper som denne planen skal tuftes på. Arbeidet må sees i sammenheng med tidligere oppdrag om strekningsvise mål for driftsstabilitet, gitt i supplerende tildelingsbrev nr. 7.	
Frist og rapportering: Oppfølging av handlingsplanene for bedre driftsstabilitet og avvikshåndtering bes følges opp i en egen rapport med vurdering av måloppnåelse innen 18. okt. 2024. Forslag til oppfølgingssystem for Bane NORs plan for arbeid med drift, vedlikehold og fornyelse bes leveres innen 1. juni 2024. Vi ber også Jernbanedirektoratet om å komme tilbake til Samferdselsdepartementet ila. første kvartal 2024 med en vurdering av innretningen av det pågående arbeidet med strekningsvise mål, og hvorvidt dette oppdraget og tilhørende frist bør endres for å mer gi en mer hensiktsmessig sammenheng med oppdrag om oppfølgingssystem.	

3.3 Analyser og beslutningsgrunnlag med høy kvalitet og relevans

Beslutningsgrunnlag og analyser fra Jernbanedirektoratet til Samferdselsdepartementet skal holde høy kvalitet, leveres til rett tid og være relevant for prosessen de skal inngå i ved å bygge opp under politiske mål som er satt.

Jernbanedirektoratet skal basere sine faglige råd på vurderinger av måloppnåelse ift. NTP-målene og samfunnsøkonomiske analyser. Direktoratet skal fortsette arbeidet med å utvikle solide og etterprøvbare metoder for samfunnsøkonomiske analyser av ressursbruken i jernbanesektoren, herunder bidra til utvikling av gode og sammenlignbare analyser i samarbeid med NTP-virksomhetene og slik bidra til gode beslutningsgrunnlag for tiltak i sektoren.

3.4 Folk kan reise sømløst med tog og annen kollektivtransport

De reisende skal oppleve det samlede transporttilbudet som sømløst, både mellom ulike togreiser og mellom tog og fylkeskommunal kollektivtransport. Utviklingen av togtilbudet i byområdene må ses i sammenheng med kollektivtilbudet for øvrig.

3.4.1 Styringsparametere og styringsinformasjon

Styringsinformasjon / styringsparameter
Anslag på antall reisende som benytter takstsamarbeidsavtaler.
KTI sømløshet (kundetilfredshetsindeks)
Antall jernbanestasjoner som er tilgjengelige eller universelt utformet, og som har assistansetjeneste. Prosentvis reiser fra en universelt utformet stasjon.

3.4.2 Føringer

Oppfølging av byvekstavtaler

Jernbanedirektoratet skal i 2024 delta i arbeidet med å følge opp og videreføre inngåtte byvekstavtaler, og delta i eventuelle forhandlinger om byvekstavtaler for Kristiansandsregionen og Nedre Glomma. Det forventes tett samarbeid med de øvrige jernbaneaktørene for å sikre at sektoren samlet bidrar best mulig i arbeidet med å oppnå nullvekstmålet innenfor gjeldende rammebetingelser.

Satsing på sømløs mobilitet

Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet om å samarbeide tett med Entur, togoperatørene, kollektivselskapene og fylkeskommunene, for å bidra til mer sømløs mobilitet, herunder takstsamarbeid og utvikling av digitale løsninger som understøtter sømløshet.

Universell utforming

I 2024 skal Jernbanedirektoratet, i nært samarbeid med Statens vegvesen og andre relevante virksomheter, videreføre arbeidet en bedre koordinert assistansetjeneste ved

kollektivknutepunktene ved å videreutvikle tilbudet om assistansetjeneste mellom tog, buss og øvrige kollektivtransportmidler som allerede eksisterer på stasjoner/terminaler.

3.4.3 Oppdrag

Oppdrag nr:	05-2024
Navn på oppdrag:	Utvikling av rammebetingelser for sømløs mobilitet
Bakgrunn: Rettslige rammebetingelser for sømløse reiser i EU, særlig hva gjelder tilrettelegging for salg av gjennomgående tog- og kollektivbilletter, er under utvikling. Gjennom EØS-avtalen, som innebærer at Norge er en del av det felles europeiske jernbaneområdet, blir dette regelverket også en del av norsk lov. Det er varslet et regelverksinitiativ fra EU om multimodale digitale mobilitetstjenester Multimodal digital mobility services (europa.eu) (MDMS). Initiativet har sitt utspring i behovet for bedre planlegging og kjøp av billetter til reiser som kombinerer ulike transportformer i EU. Målet er å bedre integrere offentlig transport og jernbane for å oppnå sømløs mobilitet i persontransporten. Øvrig regelverksutvikling i EU vil også kunne påvirke behovet for og innretningen av nasjonal regulering av dette området¹. Dette gjelder særlig revidert forordning (EU) 2017/1926 om multimodale reiseinformasjonstjenester (MMTIS), se C_2023_8105.pdf (europa.eu), som nå er fastsatt av Kommisjonen og sendt til klarering i Europaparlamentet og Rådet. I tillegg pågår det en revisjon av de tekniske reglene som hører under «TSI TAP-forskriften» https://lovdata.no/forskrift/2012-10-01-954 og «TSI TAF-forskriften» https://lovdata.no/forskrift/2021-09-08-2715. Disse er tenkt samlet under merkelappen TSI TELEMATICS, som skal gjelde både for persontransport og godstransport.	
Beskrivelse av oppdraget: Jernbanedirektoratet skal vurdere hvordan aktuelle regelverksinitiativ i EU påvirker eksisterende og planlagte norske løsninger for sømløs mobilitet på jernbane- og kollektivområdet, og om det bør foreslås nasjonale regler for å styrke disse områdene ytterligere, herunder hvordan en slik regulering kan innrettes. Vurderingen må gjøres i nært samråd med Statens jernbanetilsyn, Bane NOR SF, Entur AS, berørte kollektivaktører og Statens vegvesen. I tillegg skal Jernbanedirektoratet i samarbeid med Statens vegvesen utarbeide et utkast til EØS-posisjonsnotat om den reviderte MMTIS-forordningen. Dersom det identifiseres behov for lovendringer ifbm gjennomføring av revidert ITS-direktiv, må det vurderes om disse har betydning for gjennomføringen av revidert MMTIS-forordning.	
Frist og rapportering: Jernbanedirektoratets anbefaling skal oversendes Samferdselsdepartementet i egen rapport innen 15. juni 2024. Utkast til EØS-notat om revidert MMTIS-forordning skal sendes SD innen 1. februar 2024.	

¹ Slike regler finnes i [forskrift om billettering ved jernbanetransport](#) og [yrkestransportforskriften](#).

3.5 Jernbanesektoren er innovativ, deler data og utnytter ny teknologi

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

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

3.5.1 Styringsparametere og styringsinformasjon

Styringsinformasjon / styringsparameter
Korte konkrete redegjørelser for hvordan målet blir fulgt opp.

3.5.2 Oppdrag

Oppdrag nr:	06-2024
Navn på oppdrag:	Deltakelse i Europe's Rail og forventede effekter
Bakgrunn: Oppdraget er en oppfølging av Jernbanedirektoratets leveranse på oppdrag 16-2023 «Redegjørelse for aktiviteter i ERJU».	
Beskrivelse av oppdraget: Samferdselsdepartementet gir Jernbanedirektoratet i oppdrag å redegjøre for forventede effekter av deltakelse i Europe's Rail. Jernbanedirektoratet skal redegjøre nærmere for hvordan nye løsninger utviklet i EU-Rail kan tas i bruk, dvs. hvordan trinnvise uttak av effekter kan synliggjøres, og hvordan ERJUs aktiviteter vil kunne påvirke fremtidige rammevilkår for jernbanesektoren med særlig fokus på regelverksutviklingen.	
Frist og rapportering: Jernbanedirektoratets redegjørelse oversendes Samferdselsdepartementet som en egen rapport innen 1. oktober 2024.	

3.6 Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

For å bidra til oppfyllelse av Norges klimamål og forpliktelser, skal Jernbanedirektoratet ha kunnskap om klimaeffekter² og kostnader for klimatiltak for jernbanetransport. Videre skal

² Med klimaeffekt menes i tildelingsbrevet effekten på utslipp som teller på det norske utslippsregnskapet, samt utslipp som følge av arealbruksendringer. I de tilfellene det er relevant, skal det også oppgis hvordan utslippene fordeler seg mellom transportsektoren og arealbrukssektoren. Klimaeffekt av arealbruksendringer skal beregnes for alle nye prosjekter.

Jernbanedirektoratet ha kunnskap om hvordan naturmangfold og vannkvalitet påvirkes av bygging, drift og vedlikehold av jernbanens infrastruktur og om kostnader og virkninger av tiltak som bedrer måloppnåelsen på området.

I forbindelse med budsjettforliket ba Stortinget regjeringen pålegge etatene å utarbeide klimamål og rapportere på disse. Samferdselsdepartementet viser til at dette følges opp gjennom etatens arbeid med NTP-målet om klima og miljø samt fellesføringen om klimagassutslipp, naturfotavtrykk og energibruk, med tilhørende rapportering på disse. Departementet kommer tilbake med ev. føringer.

3.6.1 Styringsparametere og styringsinformasjon

Styringsinformasjon / styringsparameter
<i>Oppfølging av NTP-indikatorer:</i> 1. Endring i klimagassutslipp fra transportsektoren - Totale utslipp fra jernbanetransport (CO ₂ -ekvivalenter) som publisert av Statistisk Sentralbyrå 2. Netto antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi
<i>Plast</i> Rapportere på hvordan det arbeides med å begrense plastforsøpling og spredning av mikroplast. Arbeidet skal ses i sammenheng med Norges plaststrategi.
<i>Naturmangfold</i> Rapportere på sektorens arbeid med å redusere påvirkning på naturmiljø.
<i>Jordvern</i> Rapportere på jordbruksareal som går tapt som følge av utbygging av jernbaneinfrastruktur fordelt på arealtypene fulldyrka jord, overflatedyrka jord og innmarksbeite.
<i>Støy</i> Reduksjon i antall personer utsatt for et innendørs døgnekvivalent støynivå fra jernbanetrafikk over 38 dB.
<i>Klimaeffekt</i> Klimaeffekt målt i CO ₂ -ekvivalenter, fra endret trafikk i transportsektoren, jernbanens anleggsvirksomhet, samt drift og vedlikehold og arealutslipp som følge av arealbruksendringer.

3.6.2 Føringer

- Jernbanedirektoratet må gjennomføre tiltak i tråd med oppdatert oppfølgingsplan for trua natur i perioden 2023-2035 innenfor egne ansvarsområder.
- Jernbanedirektoratet skal delta i direktoratsgruppen for oppfølging av vannforskriften. Direktoratet skal i dialog med Bane NOR SF vurdere hvem som bør ha ansvar for å følge opp arbeidet med regionale vannforvaltningsplaner.

- Regjeringen tar sikte på å legge frem en stortingsmelding i 2024 med en handlingsplan for Norges oppfølging av det globale rammeverket for natur, som ble vedtatt av partene til Konvensjonen om biologisk mangfold i desember 2022 («Naturavtalen»).
- Jernbanedirektoratet må påberegne noe deltakelse i arbeidet med grunnlaget for stortingsmeldingen.
- Jernbanedirektoratet skal sammen med Statens vegvesen og øvrige parter ferdigstille arbeidet med å utvikle metodikk for før- og etterundersøkelser for naturmangfold, om hvilken effekt utbygging, drift og vedlikehold av utvalgte jernbanestrekninger har på økosystemet, herunder foreslå styringsparameter.

3.7 Nullvisjon for drepte og hardt skadde

Jernbanedirektoratet skal bidra til å opprettholde og forbedre det høye sikkerhetsnivået i jernbanesektoren.

Nullvisjonen er utgangspunktet for trafikksikkerhetsarbeidet i hele transportsektoren. Det å opprettholde og forbedre det høye sikkerhetsnivået i jernbanesektoren er et langsiktig, systematisk og målrettet arbeid. Tiltak for å forhindre de alvorligste ulykkene skal prioriteres. Jernbanedirektoratet har ansvaret for å følge opp utviklingen av sikkerheten i sektoren.

3.7.1 Styringsparametere og styringsinformasjon

Styringsinformasjon / styringsparameter
<i>Oppfølging av NTP-indikator:</i> Endring i antall drepte og hardt skadde.

3.8 Andre mål og prioriteringer

Samfunnssikkerhet

Jernbanedirektoratet skal i arbeidet med samfunnssikkerhet følge opp de mål, krav og prioriteringer som framgår i *Strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren* av 2020. Arbeidet med samfunnssikkerhet skal være målbart, systematisk og sporbart, og inngå som en integrert del av etatens virksomhet.

Jernbanedirektoratet skal i første og andre tertialrapport i 2024 rapportere til departementet på status i oppfølgingen av egen strategi for samfunnssikkerhet samt fortsette å delta på de halvårige kontaktmøtene om samfunnssikkerhet som departementet avholder i forbindelse med overnevnte rapportering. Rapporteringen skal få fram forholdet mellom strategiske mål og prioriteringer, og tilhørende aktiviteter og tiltak. Rapportene skal være selvstendige vedlegg til hhv. første og andre tertialrapport. I selve tertialrapporten skal det gis et overordnet sammendrag av rapporten. Inkludert i dette ber departementet om at det skal rapporteres på hvor mye av infrastrukturen som er kartlagt for sårbarhet mot fremtidige klimaendringer.

Jernbanedirektoratet skal i 2024 prioritere videre arbeid knyttet til implementering av sikkerhetsloven, herunder intern oppfølging av virksomhetssikkerhetsforskriften, og sørge for tilstrekkelig kompetanse om sikkerhet. Vi viser også til at kravspesifikasjonen for Sektorvis responsmiljø er godkjent av Samferdselsdepartementet og ber om at Jernbanedirektoratet følger arbeidet som Bane NOR igangsetter, og at Samferdseldeapartementet holdes orientert iht. beskrivelsene gitt i godkjenningbrevet om hensiktsmessig gjennomføring av arbeidet, etablering mv. Videre skal Jernbanedirektoratet følge opp eventuelle avvik og sårbarheter som er identifisert i tilsyn eller i den årlige undersøkelsen av sikkerhetstilstanden i 2023.

Jernbanedirektoratet skal i 2024 bidra i prosesser knyttet til videreutvikling av totalforsvaret. Dette innebærer å bidra til ansvars- og rolleavklaringer, og å delta i beredskapsplanlegging og øvelser hvor Jernbanedirektoratet har en rolle.

Departementet viser til Meld. St. 26 (2022–2023) *Klima i endring – sammen for et klimarobust samfunn*, som ligger til grunn for regjeringens arbeid med klimatilpasning. Som en oppfølging av meldingen skal Jernbanedirektoratet bl.a. bidra i arbeidet med en nasjonal klimasårbarhetsanalyse. Arbeidet ledes av Miljødirektoratet. Jernbanedirektoratet skal fremskaffe kunnskap om hva som skal til for at infrastrukturen er tilpasset et fremtidig klima. I arbeidet med klimatilpasning skal Jernbanedirektoratet vurdere oppfølging av relevante anbefalinger og konklusjoner fra Dokument 3:6 (2021–2022) *Riksrevisjonens undersøkelse av myndighetenes arbeid med å tilpasse infrastruktur og bebyggelse til et klima i endring*. Videre bør det vurderes om siste års erfaringer med ekstremvær tilsier endrede prioriteringer i arbeidet med klimatilpasning.

Vi ber Jernbanedirektoratet prioritere arbeidet med å kartlegge infrastrukturens sårbarhet mot fremtidige klimaendringer. Herunder bør det vurderes om dagens verktøy for å redusere risiko er godt nok.

Oppdrag: Samfunnssikkerhet

Oppdrag nr:	07-2024
Navn på oppdrag:	Vudering av Jernbanedirektoratets rolle i krisehåndtering og beredskap
Bakgrunn: På bakgrunn av erfaringer med ekstremværet Hans, etterfølgende styrtregn/flomsituasjon og hendelsene med stans og evakuering i Blixtunnelen og i Romeriksporten, vurderer Samferdselsdepartementet at det er hensiktsmessig å klargjøre Jernbanedirektoratets rolle i krisehåndtering og beredskap. Jernbanedirektoratet har i de nevnte krisene blitt bedt av departementet om blant annet å ta en proaktiv og koordinerende rolle spesielt ift. informasjonshåndtering internt i sektoren og ut til samfunnet for øvrig. Det er viktig at det er tydelig hvilket ansvar og hvilke oppgaver de ulike enhetene har i sektoren både ved forebyggende arbeid og når kriser håndteres.	

Beskrivelse av oppdraget:

Jernbanedirektoratet skal beskrive, vurdere og foreslå hvordan direktoratets rolle bør utøves i kriser og beredskapssituasjoner, både i lys av ulike aktørers ansvar på området og avdekking av ev. udekkede roller i slike tilfeller. I arbeidet med oppdraget skal det tas utgangspunkt i rollene som ivaretas av Statens jernbanetilsyn og Bane NOR iht. regelverket, og ev. andre aktører. Direktoratet skal involvere aktørene i arbeidet. Direktoratet skal vurdere behov for nye oppgaver, ansvarsområder og rutiner for egen virksomhet. Direktoratet skal også komme med innspill til endringer i instruksene for Jernbanedirektoratet dersom denne ikke ansees dekkende for nye ansvarsområder knyttet til dette området. I dette arbeidet skal det også ses hen til rollen som er beskrevet for direktoratet i «Strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren».

Frist og rapportering:

Oppdraget skal svares ut i eget vedlegg til tertialrapport 2, som skal leveres 10. oktober 2024.

4 ANDRE FØRINGER OG KRAV

4.1 Fellesføringer fra regjeringen

Regjeringen har fastsatt tre fellesføringer for 2024. Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet vil tidlig i 2024 sende ut et rundskriv med utdypende forklaring på hvordan virksomhetene skal forstå fellesføringene og hvordan de skal framstille resultatene i årsrapportene. Når rundskrivet foreligger, vil Samferdselsdepartementet komme tilbake til dette.

Systematisk og helhetlig arbeid for å redusere klimagassutslipp, naturfotavtrykk og energibruk

Det er et mål med systematisk og helhetlig arbeid for å redusere klimagassutslipp, naturfotavtrykk og energibruk. Jernbanedirektoratet skal følge opp dette målet. I dette arbeidet skal det tas hensyn til ivaretagelse av virksomhetens kjerneoppgaver og kostnadseffektivitet.

Jernbanedirektoratet skal også vurdere hvordan klimaendringene vil påvirke virksomheten.

Videre skal Jernbanedirektoratet foreta systematiske vurderinger av egen energibruk og ta i bruk lønnsomme energieffektive løsninger, samt øke energifleksibiliteten der dette er relevant.

Positiv utvikling i antall ansettelser av personer med funksjonsnedsettelse

Regjeringen har høye ambisjoner når det gjelder mangfold. Statlige virksomheter skal ha en positiv utvikling i antall ansettelser av personer med funksjonsnedsettelse og/eller fravær fra arbeid, utdanning eller opplæring.

Arbeidsgiverne skal i samarbeid med de tillitsvalgte selv definere et hensiktsmessig ambisjonsnivå ut fra virksomhetens egenart og størrelse. I årsrapporten skal Jernbanedirektoratet oppgi antall ansettelser av personer med funksjonsnedsettelse og/eller fravær fra arbeid, utdanning eller opplæring i 2024 og omtale utviklingen sett opp mot virksomhetens gjennomsnitt for 2020 og 2021.

Redusere konsulentbruken

Det er et mål at staten samlet sett skal redusere konsulentbruken ved å utvikle egenkompetanse.

Jernbanedirektoratet skal arbeide for å redusere konsulentbruken på områder der det ligger til rette for å benytte interne ressurser og kompetanse. Utover informasjons- og holdningskampanjer skal tjenester fra kommunikasjonsbransjen som hovedregel ikke benyttes.

I årsrapporten for 2024 skal Jernbanedirektoratet rapportere om konsulentbruken og oppfølgingen av fellesføringen, herunder om totalbeløp for kjøp av konsulenttjenester, hvilke tiltak som er iverksatt og konkrete resultater. Dersom det er fagområder og/eller kompetanseområder i virksomheten der konsulenter benyttes i særlig grad, skal bakgrunnen for dette omtales nærmere.

Som en del av rapporteringen skal Jernbanedirektoratet også gi en overordnet omtale av eventuelle kjøp av konsulenttjenester fra kommunikasjonsbransjen (alle typer kommunikasjonstjenester) i 2024 og opplyse om totalbeløp for kjøp av slike tjenester. Dersom utgifter til kjøp av konsulenttjenester er vesentlige, bør virksomheten i note til årsregnskapet spesifisere dette nærmere. Har virksomheten større kjøp av konsulenttjenester fra andre statlige leverandører, bør dette fremgå særskilt.

4.2 Lærlinger

Alle etater under Samferdselsdepartementet skal i 2024 fortsette arbeidet med å knytte til seg lærlinger. Antallet lærlinger skal stå i et rimelig forhold til etatens størrelse. Etater med mer enn 75 ansatte skal til enhver tid ha minst en lærling, og større etater bør ha ambisjon om flere lærlinger. Jernbanedirektoratet skal videre vurdere om det er mulig å tilby opplæring i nye lærefag, og om antall lærlinger kan økes sammenliknet mot tidligere år. Etaten skal knytte seg til opplæringskontoret OK stat eller et annet opplæringskontor. I tillegg ber vi om at Jernbanedirektoratet arbeider for å ta imot studenter i praksis i tråd med intensjonene i Meld. St. 16 (2020-2021) Utdanning for omstilling – Økt arbeidslivsrelevans i høyere utdanning.

I årsrapporten for 2024 skal Jernbanedirektoratet redegjøre for antall lærlinger, om det har vært vurdert å øke antallet og eventuelt innenfor hvilke fag, samt hvilket opplæringskontor virksomheten er tilknyttet. Jernbanedirektoratet skal også rapportere på arbeidet med å ta imot studenter i praksis. Dersom kravene ikke er oppfylt, må det redegjøres for årsaken til dette og hva som er gjort for å oppfylle kravene.

4.3 Anstendige lønns- og arbeidsvilkår ved kjøp av tjenester

Ved inngåelse av kontrakter bør staten bidra til anstendige lønns- og arbeidsvilkår. I tjenestekontrakter og bygge- og anleggskontrakter over 1,3 mill. kr (ekskl. mva.) som blant annet statlige myndigheter inngår, skal ansatte hos leverandører og underleverandører ikke ha dårligere lønns- og arbeidsvilkår enn det som følger av gjeldende allmenngjøringsforskrifter eller landsomfattende tariffavtaler, jf. forskrift om lønns- og arbeidsvilkår i offentlige kontrakter. [Etaten] må sikre at kravene til lønns- og arbeidsvilkår følges opp i anskaffelser, og at kontrollplikten gjennomføres.

4.4 EØS-arbeid

Regjeringen fører en aktiv europapolitikk for å ivareta norske interesser og bidra til felles europeiske løsninger. Regjeringens EU/EØS-arbeidsprogram understreker at vi fra norsk side skal drive aktiv medvirkning i de prioriterte EØS-sakene og ta i bruk handlingsrommet i EØS-avtalen. Nytt arbeidsprogram for 2024-2025 vil etter planen ferdigstilles i mars.

EU utvikler mer sektorovergripende samarbeid, noe som gjør god samordning og informasjonsutveksling enda viktigere. Videre setter EU i økende grad klarere grenser mellom hva det betyr å være utenfor og innenfor.

Det nordiske samarbeidet er en viktig del av regjeringens europapolitikk, og nordisk samarbeid øker sjansene for gjennomslag på den europeiske arenaen.

Jernbanedirektoratet deltar i en viss grad i regelverksprosessene i EU, særlig gjennom ulike fora som arbeider med regelverksutvikling om digitale mobilitetsløsninger i regi av DG MOVE. Videre er direktoratet en viktig bidragsyter i departementets eget arbeid med behandling av ulike forslag til nytt eller revidert regelverk, og forventes å bidra med faglige innspill og råd i disse prosessene.

For å bidra til at vi på samferdselsområdet samlet sett ivaretar norske interesser på en mest mulig hensiktsmessig og effektiv måte, bes Jernbanedirektoratet følge opp krav og frister for EU/EØS-arbeidet i henhold til utredningsinstruksen og Samferdselsdepartementets EØS-strategi. Dette innebærer blant annet at dersom det er utvikling i saker med en politisk dimensjon, skal departementet informeres og få referat fra møtene. Der hvor Jernbanedirektoratet deltar i EUs regelverksutforming, skal direktoratet ha tett kontakt med departementet for å bidra til et klart mandat og en koordinert norsk posisjon. Også gjennom deltagelse i ulike aktiviteter innenfor Europe's Rail, International Rail Passenger Platform og andre samarbeidsfora kan Jernbanedirektoratet påvirke regelverksutviklingen innenfor de temaene som behandles. Det er særlig viktig at Jernbanedirektoratet er oppmerksom på forhold som kan få betydning for Norge, ser ulike prosesser og initiativ i sammenheng og involverer departementet hvis det er behov for å avklare hvilke posisjoner som skal fremmes. Samferdselsdepartementet viser til det nylig fremlagte [forslaget om nye regler for kapasitetsfordeling](#). Det er viktig at Jernbanedirektoratet bidrar i vurderinger av hvordan de foreslåtte reglene påvirker gjeldende system for ruteplanlegging, utnyttelse av kapasiteten i

det norske jernbanenettet osv. Departementet vil involvere direktoratet, Statens jernbanetilsyn og andre berørte aktører på egnet måte i det videre arbeidet.

4.5 Oppfølging av Nasjonal transportplan 2025–2036

Regjeringen tar sikte på å legge fram meldingen om Nasjonal transportplan 2025–2036 våren 2024. Meldingen gjelder fra og med budsjettåret 2025, og Jernbanedirektoratet må være forberedt på mulige justeringer og nye bestillinger i forberedelsene til 2025-budsjettet som følge av fremlegget og Stortingets behandling. Departementene vil vurdere behovet for retningslinjer for virksomhetenes oppfølging av meldingen etter at Stortinget har avgitt innstillingen, noe Jernbanedirektoratet også må ta høyde for.

5 STYRING OG KONTROLL I VIRKSOMHETEN

5.1 Risikovurderinger og internkontroll

Risikostyring og internkontroll er en vesentlig del av Jernbanedirektoratets interne styring, jf. også Økonomireglementet og krav i instruks for Jernbanedirektoratet. Departementet legger til grunn at direktoratets risikovurderinger omfatter risikoer knyttet til hvorvidt virksomhetsmålene oppnås. Videre skal det opplyses om vesentlige endringer i risiko knyttet til gjennomføring av budsjettet i form av mer- eller mindreforbruk.

Jernbanedirektoratet skal ha på plass en god intern styring. Det er viktig at direktoratet gjennom avtaler og interne systemer har god styring av budsjetttildelingen med tilhørende fullmakter. Samferdselsdepartementet forutsetter at Jernbanedirektoratet har rutiner og systemer for å følge budsjettmidlene over tid slik at det blir samsvar mellom formålet midlene er bevilget til, og den faktiske anvendelsen av midlene. Bane NOR SF skal ta kontakt med Jernbanedirektoratet dersom det er behov for at midler omdisponeres, permanent eller midlertidig. Jernbanedirektoratet har ansvar for å vurdere forslag om omdisponeringer i et sektorperspektiv, og se det opp mot gjeldende avtaleforpliktelser og avhengigheter. Jernbanedirektoratets risikovurderinger er en viktig del av styringsdialogen med departementet, og skal ligge til grunn for rapportering i tertialrapporter og årsrapport. Direktoratets overordnede risikovurdering skal sendes departementet sammen med første tertialrapport, og oppdateres i andre tertialrapport. Direktoratets system for risikovurderinger og bruk av dette i virksomhetsstyringen skal framgå av årsrapporten. Det vises til rapporteringskrav i pkt. 6.

I 2023 fikk Jernbanedirektoratet i oppdrag å utvikle et helhetlig risikostyringssystem for jernbanesektoren. Samferdselsdepartementet legger til grunn at direktoratet etablerer det helhetlige risikostyringssystemet fra nyttår, jf. supplerende tildelingsbrev nr. 9 for 2023. Systemet skal inkludere innsatsfaktorene som er nødvendig for å forbedre togtilbudet, og videreutvikles i tråd med identifiserte behov og læringspunkter. Jernbanedirektoratets interne rutiner og arbeidsprosesser skal omfatte både risiko- og avvikshåndtering. Dette må også gjenspeiles i arbeidet med tiltakstrapp og rapportering.

En overordnet tilstandsvurdering av etatens internkontroll skal gis i årsrapporten, jf. rapporteringskrav i kap. 6.

6 RAPPORTERING

Vi viser til punkt om rapportering i Instruks for Jernbanedirektoratet. Vedlegg 3 viser rapporteringskrav i årsrapporten og tertialrapportene for Jernbanedirektoratet.

Jernbanedirektoratet skal legge til grunn en konsistent metodikk som sikrer at styringsparameterne er sammenlignbare over år. Tallene alene gir ikke tilstrekkelig grunnlag for å kunne vurdere måloppnåelse og resultater. All rapportering skal derfor inneholde en kvalitativ analyse av sammenhenger og måloppnåelse.

Jernbanedirektoratet skal som vedlegg til tertialrapportene føre en oppdatert oversikt over mottatte oppdrag, med frister og status for disse.

Fra 1. januar 2024 skal Jernbanedirektoratet utarbeide virksomhetsregnskapet etter periodiseringsprinsippet i henhold til de statlige regnskapsstandardene (SRS). Samferdselsdepartementet legger for 2024 ikke opp til å endre regnskapsrapporteringen for første og andre tertial. Det er imidlertid noen endringer i rapporteringen i årsregnskapet, jf. omtale under pkt. 6.3.

6.1 Rapport for første tertial

I rapporten for første tertial skal Jernbanedirektoratet gi en overordnet risikovurdering av mål, prioriteringer og oppdrag i budsjettåret og ev. på lengre sikt, jf. kap. 5.1. Det skal legges vekt på vesentlige avvik fra krav og forventninger i dette tildelingsbrevet. Ved ev. vesentlige avvik skal risikoreduserende tiltak og gjenværende risiko etter tiltak omtales.

I tillegg skal etaten rapportere på områder som er spesielt nevnt for rapportering i første tertial i dette tildelingsbrevet.

Rapporten skal inneholde regnskapsstatus per 30. april 2024 etter kontantprinsippet og prognose for forbruk for hele 2024 samt bruk av fullmakter gitt ved behandlingen av Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet som gjelder forpliktelser ut over budsjettåret.

Jernbanedirektoratet skal rapportere særskilt grundig på status for innføring av ERTMS. I første tertialrapport må det også gis en vurdering av konsekvensene for implementeringsplanen og ev. konsekvenser for planlagte tilbudsforbedringer på relevante strekninger.

Jernbanedirektoratet skal i rapport for første tertial rapportere særskilt på status for anskaffelser og innfasing av nytt togmateriell og ombygging av eksisterende materiell på kort og lang sikt.

Øvrige rapporteringskrav for første tertialrapport går fram av vedlagte oversikt.

6.2 Rapport andre tertial

I rapporten for andre tertial skal Jernbanedirektoratet gi en oppdatert risikovurdering med utgangspunkt i risikovurderingene fra første tertialrapport. Vurderingen skal inkludere ev. forsinkelser i oppdrag som er forutsatt gjennomført, og avvik fra andre forutsetninger og krav i dette tildelingsbrevet.

Dersom det rapporteres om avvik på føringer og krav som skal være fulgt opp i løpet av budsjettåret, skal etaten i rapporten forklare om det vil være mulig å følge opp som forutsatt innen utgangen av året, og hvilke tiltak som ev. må iverksettes.

Rapporten skal inneholde en oversikt over regnskapsstatus per 31. august 2024 etter kontantprinsippet og prognose for forbruk for hele 2024 samt bruk av fullmakter vedtatt av Stortinget som gjelder forpliktelser ut over budsjettåret.

I tillegg skal etaten rapportere på områder som er spesielt nevnt for rapportering i andre tertial i dette tildelingsbrevet, og risikoområder av betydning for neste års tildelingsbrev.

Jernbanedirektoratet skal rapportere særskilt grundig på status for innføring av ERTMS og gi en vurdering av konsekvensene for implementeringsplanen og ev. konsekvenser for planlagte tilbudsforbedringer på relevante strekninger.

Jernbanedirektoratet skal i rapport for andre tertial rapportere særskilt på status for anskaffelser og innfasing av nytt togmateriell og ombygging av eksisterende materiell på kort og lang sikt.

Øvrige rapporteringskrav for andre tertialrapport går fram av vedlagte oversikt.

6.3 Årsrapport med årsregnskap

Jernbanedirektoratet skal sende departement den ferdige årsrapporten for 2024 senest 15. mars 2025. Både leders beretning i årsrapporten og ledelseskomentar i årsregnskapet skal signeres av etatsleder.

Årsrapporten skal gi et dekkende bilde av virksomhetens resultater og gi departementet grunnlag for å vurdere måloppnåelse og ressursbruk, jf. bestemmelsene om økonomistyring i staten pkt. 1.6.1 og 2.3.3 og rundskriv R-115 *Utarbeidelse og avleggelse av statlige virksomheters årsregnskap*. For utarbeidelse av periodisert regnskap i henhold til SRS viser vi særlig til pkt. 4.6.3 og 5 i R-115.

Rapporteringen i årsrapporten skal følge de krav og føringer som er omtalt i dette tildelingsbrevet, og skal inneholde relevant informasjon av betydning for departementers etatsstyring av Jernbanedirektoratet.

Årsrapporten skal inneholde nøkkeltall for virksomheten i henhold til DFØs anbefalinger og definisjoner i veiledningsnotat for årsrapporten, samt indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet gitt av Samferdselsdepartementet:

- Antall ansatte
- Antall avtalte årsverk
- Antall utførte årsverk
- Samlet tildeling post 01–99
- Utnyttelsesgrad post 01–29
- Driftskostnader
- Lønnsandel av driftskostnader
- Lønnskostnader per årsverk
- Andel administrative kostnader
- Administrative kostnader per årsverk

Det skal i tillegg presenteres et avgrenset sett nøkkeltall som gir et bilde av Jernbanedirektoratets tjenester, f.eks. volumtall, kvalitetsparametere eller andre nøkkeltall fra årsregnskapet.

Nøkkeltallene og indikatorene settes opp som en tidsserie på tre år.

Departementet presiserer følgende som skal framgå av årsrapporten:

- En vurdering av hvordan Jernbanedirektoratet bidrar til å nå målene i kap. 2, herunder hvordan etaten følger opp bærekraftsmålene.
- Vurderinger og analyser av utviklingen under hvert av målene i pkt. 3. I tillegg til styringsparametere skal øvrig relevant og tilgjengelig informasjon benyttes.
- Status for tilstanden innen etatens ansvarsområde, herunder om etatens prioriteringer gjennom året har påvirket status og etatens overordnede risikovurderinger.
- En kort vurdering av direktoratets styring av Norsk jernbanemuseum. I tillegg skal årsrapporten gi en overordnet omtale av årsregnskapet og de viktigste resultater for Norsk jernbanemuseum i 2023.
- En overordnet tilstandsvurdering av etatens internkontroll, herunder om det er avdekket avvik eller vesentlige svakheter i etatens internkontroll, og hvilke tiltak som eventuelt er iverksatt.
- Redegjørelse for tiltak for å effektivisere virksomheten
- Redegjørelse for oppfølging av bestemmelsene i likestillings- og diskrimineringsloven, som arbeidsgiver og offentlig myndighet.
- Oversikt over oppdrag fra departementet som fortsatt er pågående og oppdrag som er avsluttet per 31. desember 2024.

Årsrapport med årsregnskap skal publiseres på etatens nettsider etter behandling av rapporten på årsmøtet. Videre skal revisjonsberetningen publiseres innen 1. mai og sammen

med årsrapporten. Dersom revisjonsberetningen ikke foreligger innen denne fristen, skal beretningen publiseres så snart den foreligger.

7 BUDSJETTILDELING OG FULLMAKTER

Stortinget vedtok 19. desember 2023 statsbudsjettet for 2024, jf. Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet og Innst. 13 S (2023–2024).

7.1 Tildelinger og føringer

7.1.1 Tildelinger

For Jernbanedirektoratet gjelder følgende bevilgninger:

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak og kap. 1352 Jernbanedirektoratet

Kap.	Post	Formål	Kroner
1330		Særskilte transporttiltak	
	76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering, <i>kan overføres</i>	138 100 000
	77	Kjøp av tjenester fra Entur AS	21 300 000
1352		Jernbanedirektoratet	
	01	Driftsutgifter	386 400 000
	21	Spesielle driftsutgifter –utredninger, <i>kan overføres</i>	144 200 000
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71</i>	5 368 800 000
	71	Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, <i>kan nyttes under post 70</i>	8 930 100 000
	73	Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, <i>kan nyttes under post 74</i>	17 366 100 000
	74	Tilskudd til togmateriell mv.	10 600 000
	75	Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	101 000 000
	76	Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren	39 400 000
	77	Tilskudd til godstogselskaper etter ekstremværet «Hans»	150 000 000

Kap. 4330 Særskilte transporttiltak og kap. 4352 Jernbanedirektoratet:

Kap.	Post	Formål	Kroner
4330		Særskilte transporttiltak	
	01	Gebyrer	21 300 000
4352		Jernbanedirektoratet	
	01	Diverse inntekter	5 900 000

Under henvisning til ovennevnte og § 7 i Reglement for økonomistyring i staten stiller Samferdselsdepartementet med dette bevilgningene til disposisjon for Jernbanedirektoratet.

7.1.2 Forutsetninger og føringer for tildelingene

Jernbanedirektoratet har ansvar for å planlegge virksomheten i 2024 slik at målene kan nås innenfor bevilgningsrammene, jf. Reglement for økonomistyring i staten § 9 og Bestemmelser om økonomistyring i staten, pkt. 2.2. Jernbanedirektoratet må tilpasse det samlede aktivitetsnivået til etatsens budsjettramme slik at det ikke pådras utgifter uten at det er budsjettmessig dekning.

Jernbanedirektoratet har fått delegert ansvaret for etatsstyring for Norsk jernbanemuseum. Midler til museet inngår i bevilgningen på kap. 1352, post 01. Det er på denne posten satt av om lag 40 mill. kr til driften av museet i 2024. Videre har museet ansvaret for kap. 1352, post 76 der det er bevilget 39,4 mill. kr. Jernbanedirektoratet skal stille disse midlene til disposisjon for museet i eget tildelingsbrev og følge opp bruken av bevilgningene samt museets virksomhet for øvrig.

7.2 Fullmakter

Nedenfor følger en oversikt over fullmakter som delegeres til Jernbanedirektoratet. Det gjelder budsjettfullmaktene som Stortinget vedtok ved behandlingen av Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet, jf. Innst. 13 S (2023–2024) og fullmakter som er delegert til Samferdselsdepartementet etter bevilgningsreglementet. Eksisterende fullmakter og de som meddeles her, er en del av budsjettildelingen.

I vedlegg 2 er fullmaktene omtalt i pkt. 7.2.1 og 7.2.2 gjengitt i sin helhet.

7.2.1 Fullmakter vedtatt av Stortinget

Samferdselsdepartementet delegerer følgende fullmakter som ble vedtatt ved Stortingets behandling av statsbudsjettet til 2024, til Jernbanedirektoratet:

- merinntektsfullmakt knyttet til kap. 1352, post 01, jf. kap. 4352, post 01
- tilsagnsfullmakt knyttet til kap. 1352, post 74
- forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning og gi tilsagn om tilskudd til kjøp av persontransport med tog på kap. 1352, post 70
- restverdisikring av eksisterende materiell, oppgraderinger av eksisterende materiell og investeringer i nytt materiell

7.2.2 Annen fullmakt

Videre delegeres denne fullmakten til Jernbanedirektoratet:

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

Med hilsen

Are Forbord (e.f.)
ekspedisjonssjef

Marte Rønningen
avdelingsdirektør

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Vedlegg

Kopi
Riksrevisjonen

Vedlegg 1 Styringskalender 2024 – Jernbanedirektoratet

Måned	Aktivitet	Dato
Januar	- Samferdselsministeren presenterer styringssignalene for 2024 for Jernbanedirektoratet Bane NOR SF, Norske tog AS og Entur AS - Etatsstyringsmøte – med statsråden	8. januar kl. 11.00
		5. februar kl. 13.30
Februar	- Forklaringer til statsregnskapet 2023 - Innspill til tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2024 (RNB) til SD	14. februar Medio februar
Mars	- Årsrapport for 2023 til SD - Etatsstyringsmøte – årsrapporten for 2023	15. mars 12. april
April/mai	- Foreløpige budsjetttrammer 2025 fra SD - Frist for publisering årsrapport	Ultimo april 1. mai
Juni	- Tertialrapport 1 for 2024 til SD - Kontaktmøte om samfunnssikkerhet - Etatsstyringsmøte – tertialrapport 1	10. juni
		Medio juni
		21. juni
September	Innspill til nysalderingen av statsbudsjettet 2024 til SD	september/oktober
Oktober	- Tertialrapport 2 for 2024 til SD - Utkast til tildelingsbrev 2025 fra SD - Regjeringen fremmer Prop. 1 (2024–2025) for Stortinget	10. oktober Medio oktober Primo oktober
November	- Etatsstyringsmøte – tertialrapport 2 - Kontaktmøte om samfunnssikkerhet	1. november Medio november
Desember	- Grunnlagsmateriale statsbudsjettet 2026 til SD - Tildelingsbrev 2025 fra SD	Primo desember Ultimo desember

Vedlegg 2: Fullmakter 2024 – Jernbanedirektoratet

1. Fullmakter vedtatt av Stortinget

Ved behandlingen av Prop. 1 S (2023–2024), jf. Innst. 13 S (2023–2024), vedtok Stortinget bl.a. fullmaktene under for Samferdselsdepartementet. Disse er videre delegert til Jernbanedirektoratet, jf. pkt. 7 i tildelingsbrevet.

Fullmakter til å overskride gitte bevilgninger

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2024 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekt under
kap. 1352 post 01	kap. 4352 post 01

Merinntekt som gir grunnlag for overskridelse, skal også dekke merverdiavgift knyttet til overskridelsen, og berører derfor også kap. 1633, post 01 for de statlige forvaltningsorganene som inngår i nettoordningen for merverdiavgift.

Merinntekter og eventuelle mindreinntekter tas med i beregningen av overføring av ubrukt bevilgning til neste år.

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover gitte bevilgninger

III

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2024 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1352	74	Jernbanedirektoratet Tilskudd til togmateriell mv.	700 mill. kroner

VI

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

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2024 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning og gi tilsagn om tilskudd inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1352	70	Jernbanedirektoratet Kjøp av persontransport med tog	31 700 mill. kroner	5 300 mill. kroner

Andre fullmakter

IX

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

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2024 for det togmateriellet som inngår i statens kjøp av persontransporttjenester med tog på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 70 Kjøp av persontransport med tog, kan:

- a. gi en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 7 600 mill. kroner
- b. gi ytterligere restverdigaranti til oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 12 320 mill. kroner. Det legges til grunn 75 pst. restverdigaranti.

2. Fullmakt etter bevilgningsreglementet

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

Finansdepartementet har i rundskriv R-110 av 20. juni 2023 fastsatt fullmakter i henhold til bevilgningsreglementet. Samferdselsdepartementet delegerer til Jernbanedirektoratet fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over 2024, jf. pkt. 2.3 i rundskrivet. Leieavtalene og avtalene om kjøp av tjenester må gjelde kjøp til den ordinære driften av etaten, f.eks. leie av lokaler, kontorutstyr og kjøp av renholds- og vaktmestertjenester. Etaten må kunne dekke inn utgiftene i forbindelse med avtalene innenfor et uendret bevilgningsnivå på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 01 Driftsutgifter, i hele avtaleperioden. For alle avtaler ut over budsjettåret må Jernbanedirektoratet nøye vurdere behovet for oppsigelsesklausuler. Ved vurderingen skal hensynet til den framtidige handlefriheten veie tungt. Dette gjelder særlig når avtalene går over flere år.

Dersom fullmakten ikke blir benyttet etter forutsetningene, kan Samferdselsdepartementet trekke den tilbake. I forklaringene til statsregnskapet for 2024 må Jernbanedirektoratet vise at de disposisjonene som er gjort, ligger innenfor fullmakten.

Ved inngåelse av nye avtaler må Jernbanedirektoratet nøye vurdere de budsjettmessige konsekvensene av avtalene. Dersom det ikke er budsjettmessig dekning for en avtale, må den legges fram for Samferdselsdepartementet før den blir inngått, slik at ev. behov for bevilgninger kan bli vurdert i de ordinære budsjettprosessene.

		Rapporteringskrav		Rapport				
		Styrings- informasjon	Annen rapport.	T1	T2	Årsrapport	Annen frist	Kommentar
Mål								
1. Helhetlig og koordinert drift og utvikling av et attraktivt jernbanetilbud								
Fast oppfølging av NTP-indikatorer								
	Netto nytte i porteføljen		X	X				Rapporteres i fremlegg av porteføljeprioritering og T1. Prosjekter i jernbanesektoren i porteføljen presentert i tabell 12.2 i NTP over 1 mrd. kr.
	Endring i investeringskostnad siden NTP 2018-2029		X	X				Rapporteres i fremlegg av porteføljeprioritering og T1. Prosjekter i jernbanesektoren i porteføljen presentert i tabell 12.2 i NTP over 1 mrd. kr.
Styringsparametere og annen styringsinformasjon								
	Status for effektpakker	X		X	X			Omtale av prosjektene med status, risikovurdering og risikohåndtering. I tillegg skal det inngå oversikt over inngåtte og planlagte C-avtaler, med overordnet status ift. avtalefestede resultatmål og risiko for fremdrift.
	Utvikling i antall passasjerer og mengde transportert gods	X				X		
	Særskilt rapportering på ERTMS	X		X	X			
	Særskilt rapportering på togmateriell	X		X	X			
2. God kundeopplevelse gjennom høy driftsstabilitet og god avvikshåndtering								
Fast oppfølging av NTP-indikatorer								
	Endring i reisetid		X			X		Endring i reisetid som følge av tilbudsforbedringer.
	Driftsstabilitet for person- og godstog	X		X	X	X		Rapporteres for parametere oppetid, regularitet, punktlighet samlet og punktlighet for Gardermobanen i pst. I tillegg rapporteres strekningsvis driftsstabilitet.
Styringsparametere og annen styringsinformasjon								
	Kundetilfredshet ved avvik	X				X		
	KTU per togselskap og strekning	X				X		Indikator fra Kundetilfredshetsundersøkelsen.
3. SD får analyser og beslutningsgrunnlag med høy kvalitet og relevans								
	Oversikt over mottatte oppdrag	X		X	X	X		Oversikt over mottatte oppdrag, med frister og status for disse
4. Folk kan reise sømløst med tog og annen kollektivtransport								
Styringsparametere og annen styringsinformasjon								
	Antall reisende som benytter takstsamarbeidsavtaler		X	X				Rapporteringstidspunkt er i 2024 endret fra T2 til T1.
	KTI sømløshet	X				X		Suppleres med omtale og vurdering av resendenes opplevelse av sømløs reise. Kundetilfredshetsindeks.
	Antall jernbanestasjoner som er tilgjengelige eller universelt utformet	X				X		
5. Jernbanesektoren er innovativ, deler data og utnytter ny teknologi								

		Rapporteringskrav		Rapport				
		Styrings- informasjon	Annen rapport.	T1	T2	Årsrapport	Annen frist	Kommentar
Styringsparametere og annen styringsinformasjon								
	Redegjørelse for hvordan styringsmål blir fulgt opp		X	X	X	X		
6. Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål								
Fast oppfølging av NTP-indikatorer								
	Endring i klimagassutslipp fra transportsektoren		X			X		
	Netto antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi		X			X		
Styringsparametere og annen styringsinformasjon								
	Klimaeffekt fra endret trafikk i transportsektoren, jernbanens anleggsvirksomhet samt drift og vedlikehold og arealutslipp som følge av arealbruksendringer.		X			X		Hvis Jernbanedirektoratet oppgir utslipp utover dette, må det fremgå tydelig at disse utslippene ikke teller på det norske utslippsregnskapet.
	Naturmangfold		X			X		Rapportere på sektorens arbeid med å redusere påvirkning på naturmiljø
	Jordvern		X			X		Rapportere på jordbruksareal som går tapt som følge av utbygging av jernbaneinfrastruktur fordelt på arealtypene fulldyrka jord, overflatedyrka jord og innmarksbeite.
	Plast		X			X		Rapportere på hvordan det arbeides med å begrense plastforsøpling og spredning av mikroplast
	Støy		X			X		Reduksjon i antall personer utsatt for et innendørs døgnekvivalent støynivå fra jernbanetrafikk over 38 dB.
7. Nullvisjon for drepte og hardt skadde								
Fast oppfølging av NTP-indikatorer								
	Endring i antall drepte og hardt skadde	X		X	X	X		
Fellesføringer								
	Samfunnssikkerhet og egen strategi	X		X	X	X		Hovedrapportering i vedlegg til T1 og T2
	Oppfølging av FNs mål for bærekraftig utvikling		X			X		
	Ansettelse av personer med funksjonsnedsettelse		X			X		Antall ansettelse av personer med funksjonsnedsettelse og/eller fravær fra arbeid, utdanning eller opplæring i 2024 og omtale utviklingen sett opp mot virksomhetens gjennomsnitt for 2020 og 2021.
	Konsulentbruk		X			X		Rapportere på oppfølging av fellesføring om redusert konsulantbruk. Totalbeløp for kjøp av konsulenttjenester, tiltak og resultater.
	Læringer i virksomheten		X			X		Antall læringer, vurdering av omfang og tilknytning til opplæringskontor. Også rapportering på studenter i praksis.
	Overordnet risikovurdering	X		X	X			Overordnet risikovurdering
	Internkontroll	X				X		Overordnet tilstandsvurdering. Rapporteres om vesentlige svakheter og avvik avdekket av kontrollen, samt forbedringstiltak.
	Regnskapsstatus kap./post	X		X	X			
	Prognose forbruk kap./post	X		X	X			Skal vise prognostisert forbruk for hele budsjettåret
	Bruk av fullmakter	X		X	X	X		
	Årsregnskap	X				X		
Effektiv ressursbruk								

		Rapporteringskrav		Rapport				Kommentar
		Styrings- informasjon	Annen rapport.	T1	T2	Årsrapport	Annen frist	
	Utvikling i antall ansatte		X			X		Antall ansatte 31.12.22 og 31.12.23. Redegjøre for utvikling
	Antall ansatte per 31.12		X	X		X		
	Antall avtalte årsverk		X			X		
	Antall utførte årsverk		X			X		
	Samlet tildeling post 01-99		X			X		
	Utnyttelsesgrad post 01-29		X			X		
	Driftskostnader		X			X		
	Lønnsandel av driftskostnader		X			X		
	Lønnskostnader per årsverk	X		X	X	X		Inndata skal også oppgis (lønn og sosiale kostnader)
	Andel administrative kostnader	X		X	X	X		Inndata skal også oppgis (administrasjonskostnader)
	Administrative kostnader per årsverk	X				X		Kun rapportering i årsrapport

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref
23/1028-

Dato
29. februar 2024

Statsbudsjettet 2024 - supplerende tildelingsbrev nr. 1/2024 - oppdrag om vurdering av bestilling av nye tog på Rørosbanen

Samferdselsdepartementet (SD) viser til tildelingsbrev for 2024 datert 22. desember 2023 til Jernbanedirektoratet (Jdir). I dette supplerende tildelingsbrevet gir SD oppdrag til Jdir om å vurdere bestilling av nye tog til Rørosbanen og ev. tilhørende behov for infrastrukturinvesteringer.

Samferdselsdepartementet viser til stortingets behandling av Dokument 8:242 S (2022-2023) og Innst. 52 S (2023-2024) 21. november 2023 der det ble fattet følgende vedtak:

«Stortinget ber regjeringen så raskt som mulig fremme forslag om å gi Norske tog handlingsrom til å kunne bestille nye fjerntog til Rørosbanen. Bestillingen knyttes til anskaffelsen Norske tog gjennomfører for flere av de andre fjerntogstreknene. Videre bes regjeringen sikre universell utforming av alle tog som bestilles til norske jernbanestrekninger.»

Representantforslag, innstilling og direktoratets vurdering av sentrale forutsetninger for anskaffelse av nye tog til Rørosbanen, jf. brev av 15. februar 2024 er vedlagt.

Oppdrag nr.	08-2024
Navn på oppdrag	vurdering av bestilling av nye tog til Rørosbanen
Bakgrunn Oppdraget følger opp vedtak om at regjeringen så raskt som mulig fremmer forslag om å gi Norske tog handlingsrom til å kunne bestille nye fjerntog til Rørosbanen, jf. Stortingets behandling av Dokument 8:242 S (2022-2023) og Innst. 52 S (2023-2024) 21. november 2023. Vi viser også til direktoratets vurdering av sentrale forutsetninger for anskaffelse av nye tog til Rørosbanen, jf. brev av 15. februar 2024.	
Beskrivelse av oppdraget Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet om å utarbeide et beslutningsgrunnlag til departementets videre oppfølging av vedtaket. Direktoratet skal involvere Norske tog (NT) der dette er relevant. Pågående prosesser jf. vedlagt brev fra Jdir, vil kunne ha stor betydning for hvilke løsninger som er aktuelle, hvilken fremdrift som er mulig, og kan i tillegg ha konsekvenser for togtilbudet for Rørosbanen og for andre banestrekninger. SD ber om at direktoratet vurderer hvordan utløsning av opsjonene i kontraktene med Alstom og Stadler kan benyttes til å anskaffe nye tog til Rørosbanen. Jdir skal på bakgrunn av vurderingene anbefale hvordan opsjonene i inngåtte kontrakter bør utløses. Dersom Jdir og NT har ulike vurderinger, skal dette synliggjøres i leveransen til SD. Direktoratet skal vurdere om valg av ulike togtyper til Rørosbanen medfører behov for investeringer i jernbaneinfrastrukturen. Direktoratets anbefaling skal bygge på en samlet vurdering av relevante forhold knyttet til materiellet som kan anskaffes.	
Frist og rapportering Vurdering av utløsning av opsjoner i kontraktene med Alstom og Stadler skal inngå i Jdirs leveranser ifm. arbeidet med statsbudsjettet for 2026. Dersom det blir behov for infrastrukturinvesteringer som følge av bestilling av nye tog på Rørosbanen skal Jdir senest 1. juni 2024 gi en vurdering og anbefaling av ev. behov for investeringer i infrastrukturen. Jdir skal samtidig gi SD en status for arbeidet med å anskaffe nytt materiell til Rørosbanen og oversikt over fremtidige milepæler i arbeidet.	

Med hilsen

Cecilie Taule Fjordbakk (e.f.)
avdelingsdirektør

Herman Westrum Thorsen
utredningsleder

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Vedlegg

Kopi
Norske tog AS
Riksrevisjonen



STORTINGET

Representantforslag 242 S

(2022–2023)

fra stortingsrepresentantene Tor André Johnsen, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen og Hans Andreas Limi

Dokument 8:242 S (2022–2023)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Tor André Johnsen, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen og Hans Andreas Limi om å anskaffe nye togsett til Rørosbanen

Til Stortinget

Bakgrunn

Rørosbanen har behov for nye togsett med en standard tilpasset strekningen på linje med andre fjern-togstrekninger i Norge. Rørosbanen kjøres i dag med utdaterte togsett av Type 92 som ble bygget i 1984/1985 og Type 93 som sliter med mange tekniske feil og lav tilgjengelighet. Med utdatert materiell følger det også lav kundetilfredshet. Dette materiellet kjøres sammen med to nye sett av Type 76 som ble levert i 2022. Ingen av togene er tilpasset Rørosbanen. Kundene gis et dårlig og uforutsigbart tilbud, man vet aldri hvilket tog som går. Mulighet for å lade telefoner og PC er mangelfull og på en mange timers strekning er serveringstilbudet nærmest fraværende. Tilbudet kundene gis på andre fjerntogstrekninger er i dag mye bedre og vil få et ytterligere løft med nye togsett. Med fjerntogstandard menes eksempelvis egen kafévogn, liggeseter og lekeavdeling for barna, slik som det er på Dovrebanen og Sørlands-

banen i dag. Det er ingen grunn til at kundene på Rørosbanen ikke skal gis det samme fullverdige tilbudet.

Norske tog er i ferd med å slutføre forhandlingene om nye fjerntog. Endelig bestilling av nye togsett til Bergensbanen, Sørlandsbanen, Dovrebanen og Nordlandsbanen vil bli signert innen utgangen av mai måned. Totalt bestilles 17 tog med en opsjon på totalt 100 tog. Dette er både nattog og dagtog, bimodale og elektriske. Togene er planlagt levert fra 2025–2030.

Et bedre togtilbud på Rørosbanen med direkteavganger og nytt materiell vil løfte reiselivet i hele Østerdalen. Blant annet næringsliv og befolkningen vil lettere kunne pendle og reise til Trondheim og Oslo. Videre vil bimodale tog muliggjøre et sammenhengende tilbud fra Trondheim via Rørosbanen til Oslo. Om få år vil dobbeltspor til Hamar stå ferdig og dermed få en økt kapasitet. Et samlet ordførerkollegium har bedt regjeringen om nye togsett.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber regjeringen så raskt som mulig fremme forslag om å gi Norske tog handlingsrom til å kunne bestille nye fjerntog til Rørosbanen. Bestillingen knyttes til anskaffelsen Norske tog gjennomfører for flere av de andre fjerntogstrekningene.

25. mai 2023

Tor André Johnsen

Frank Edvard Sve

Morten Stordalen

Hans Andreas Limi



STORTINGET

Innst. 52 S

(2023–2024)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:242 S (2022–2023)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Tor André Johnsen, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen og Hans Andreas Limi om å anskaffe nye togsett til Rørosbanen

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen så raskt som mulig fremme forslag om å gi Norske tog handlingsrom til å kunne bestille nye fjerntog til Rørosbanen. Bestillingen knyttes til anskaffelsen Norske tog gjennomfører for flere av de andre fjerntogstrekningene.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Tom Einar Karlsen og Marte Mjøs Persen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, lederen Sigbjørn Gjelsvik, Geir Adelsten Iversen og Geir Inge Lien, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra

Venstre, André N. Skjelstad, viser til at Rørosbanen er en viktig del av transportinfrastrukturen i Norge. Banen bidrar til å knytte landet sammen nord- og sørover med både person- og godstransport.

Komiteen viser til at Rørosbanen er en av de få sentrale jernbanestrekningene i Norge som fortsatt ikke er elektrifisert. Komiteen viser til at på alle de banene som er elektrifiserte, kan man benytte det samme materiellet med elektriske tog. Det kan man ikke på Rørosbanen i dag. Operatørene må derfor ha tilgang til oppdatert materiell som kan brukes på denne banen.

Komiteen viser til at Forsvarets behov for velfungerende infrastruktur og sikre transportløsninger for materiell og personell blir viktigere når Forsvaret skal forsterkes de neste årene. Dette vil også medføre økt aktivitet og flere reisende i Østerdalen. I tillegg er Rørosbanen avgjørende for å sikre transportmuligheter i den sentrale transportkorridoren nord-sør i Norge når Dovrebanen stenges av blant annet flom og ras.

Komiteen viser til at SJ Nord har tatt initiativ til og gjennomført gjennomgående togruter. Initiativet ble godkjent av Jernbanedirektoratet i fjor. Gjennomgående togruter på Rørosbanen har blitt en suksess. Det viser at banen har større potensial om infrastrukturen fungerer og operatørene har tilgang til velfungerende og oppdaterte togsett.

Komiteen viser til at drift, utbedring og vedlikehold av den eksisterende infrastrukturen i Norge blir en stadig viktigere prioritet også i et beredskapsperspektiv. Mangel på tilstrekkelig oppdaterte og velfungerende togsett på Rørosbanen gir svakere utnyttelse av den eksisterende infrastrukturen enn det som er mulig. Verdiskapingen kan forsterkes og beredskapen bedres med Rørosbanen ved gjennomføring av relativt enkle og små grep i samferdselssammenheng.

Komiteen viser til at nok materiell samt økt kapasitet på banen med noen lengre kryssningsspor vil gi muligheter for flere gjennomgående togruter og økt bruk av kollektivtransport. Banen vil på denne måten også opprettholde og forsterke sin verdi for godstransporten når andre deler av infrastrukturen i Norge er stengt under for eksempel ekstreme værhendelser.

Komiteen påpeker at den siste tids hendelser med flom og at Dovrebanen på grunn av dette har blitt satt ut av funksjon, igjen understreker at det er viktig å øke tilgangen til nok materiell på Rørosbanen. Bedre tilgang til velfungerende tog vil sørge for at flere reisende fortsatt kan bruke tog som kollektivtransport i perioder med mye nedbør eller andre uforutsette hendelser.

Komiteen påpeker at tog som fremkomstmiddel ofte gir gode muligheter til å jobbe underveis. Komiteen påpeker at reisende på Rørosbanen også bør ha samme adgang til å lade telefoner og bærbare datamaskiner på reisen som reisende på andre strekninger, men at det er ikke er muligheter for dette på flere av togene som brukes på strekningen nå.

Komiteen viser for øvrig til samferdselsministerens brev av 22. september 2023, som følger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, registrerer at Jernbanedirektoratet har gjennomført en konseptvalgutredning for reduserte utslipp av klimagasser på jernbanen. Anbefalingen for Røros- og Solørbanen er at de bør elektrifiseres, også fordi det gir tilsvarende driftsform som for tilstøtende banestrekninger som Kongsvinger- og Dovrebanen. Flertallet registrerer at utredningen er gjennomført på oppdrag fra Samferdselsdepartementet og er en del av kunnskapsgrunnlaget i arbeidet med ny nasjonal transportplan.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen samtidig med fremleggingen av Nasjonal transportplan legge frem en plan for å sikre nok oppdaterte togsett også til Rørosbanen med tilsvarende standard som på lange persontogstrekninger ellers i Norge.»

Disse medlemmer viser til at togsettene som skal leveres som følge av den bestillingen av togsett som allerede er gjort av Norske tog, og som er beskrevet i representantforslaget, ikke vil leveres til drift på jernbanenettet i Norge før om et par års tid. På alle de lengre jernbanestrekningene vil det derfor gå noe tid før de gjennomgående driftes med nye persontog og togparken dermed er oppdatert.

Disse medlemmer peker på at valget av hvilken type energi som skal brukes på Rørosbanen, vil kunne påvirke behovene for ulike togsett på litt lengre sikt. Dersom banen elektrifiseres, vil det i fremtiden medføre en forenkling og effektivisering i spørsmålet om å skaffe togsett. Banen blir dermed integrert i det helhetlige jernbanenettet i Norge. Den får tilsvarende driftsform som tilstøtende banestrekninger som Kongsvinger- og Dovrebanen. Dette er i tråd med hva Jernbanedirektoratets konseptvalgutredning for reduserte utslipp av klimagasser på jernbanen har påpekt. Samme togpark kan dermed benyttes på Rørosbanen som på andre togstrekninger som er elektrifiserte.

Disse medlemmer understreker likevel at det er viktig at nok oppdatert materiell sikres også til Rørosbanen i god tid før en eventuell elektrifisering er ferdigstilt. En slik ferdigstilling vil ligge noe lengre frem i tid. Også reisende på denne banen skal få grunnleggende standard, som mulighet til å lade telefoner og toaletter som er oppdatert til det man naturlig kan forvente i 2023. Derfor må en plan som legges frem samtidig med ny nasjonal transportplan om togsett til banen, se statens eksisterende hybridmateriell og nytt materiell i sammenheng, slik at en tilstrekkelig standard sikres raskt nok, som på lange persontogstrekninger ellers i Norge.

Komiteenes medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti vil påpeke viktigheten av å sikre universell utforming av alle tog som bestilles til norske jernbanestrekninger. Disse medlemmer viser til at de 17 togene bestilt av Norske tog kun er delvis tilpasset rullestolbrukere og krever både assistanse og bruk av heis for rullestolbrukere som vil reise med togene. Det er nødvendig å sikre bedre universell utforming av togene ved bestilling av nye togsett til Rørosbanen.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen så raskt som mulig fremme forslag om å gi Norske tog handlingsrom til å kunne bestille nye fjerntog til Rørosbanen. Bestillingen knyttes til anskaffelsen Norske tog gjennomfører for flere av de andre fjerntogstrekningene. Videre bes regjeringen sikre universell utforming av alle tog som bestilles til norske jernbanestrekninger.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet mener det haster med å anskaffe nye tilpassede togsett til Rørosbanen, og at dette ikke skal skyves over i en vurdering av banestrekningens beskaffenhet i ny nasjonal transportplan. Disse medlemmer mener at dette behovet må sees i sammenheng med anskaffelsen av nye fjerntog som pågår. Disse medlemmer viser til statsrådens svarbrev, der det fremkommer at fjerntoganskaffelsen først og

fremst skal være en fornyelse av kjøretøyparken på fjerntogstrekningene. Det er imidlertid fullt mulig å benytte opsjonen til å bestille ytterligere togsett som tilpasses togtilbudet på Rørosbanen. Dette vil innebære en betydelig tilbudsforbedring for de som i dag bruker togtilbudet, og vil også gjøre det aktuelt for flere å bruke Rørosbanen. Disse medlemmer vil fremheve at anskaffelse av nye bimodale togsett vil muliggjøre tilbudsforbedringer som et sammenhengende togtilbud fra Trondheim via Rørosbanen til Oslo.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil understreke at man får mer jernbane for pengene ved å utnytte de mulighetene som finnes. Å utnytte Rørosbanen, som allerede er bygd, ved å sikre bimodale tog til denne strekningen vil gi et langt bedre togtilbud for de mange reisende mellom Oslo og Trondheim. Dette medlem mener det er svært viktig å sikre utbygging av krysningsspor på Rørosbanen for å bedre tilbudet og sikre fremkommelighet på strekningen. Krysningsspor har blitt særlig aktuelt å få på plass etter at Dovrebanen ble stengt for godstrafikk. Det går kun to persontog på Rørosbanen, og venting og forsinkelser fører til at det nesten er umulig å bruke toget. Dette medlem vil derfor understreke at ved oppgradering av togstrekningen må etableringen av flere og lengre krysningsspor være høyt prioritert.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen samtidig med fremleggingen av Nasjonal transportplan, legge frem en plan

for å sikre nok oppdaterte togsett også til Rørosbanen med tilsvarende standard som på lange persontogstrekninger ellers i Norge.

Forslag fra Høyre, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen så raskt som mulig fremme forslag om å gi Norske tog handlingsrom til å kunne bestille nye fjerntog til Rørosbanen. Bestillingen knyttes til anskaffelsen Norske tog gjennomfører for flere av de andre fjerntogstrekningene. Videre bes regjeringen sikre universell utforming av alle tog som bestilles til norske jernbanestrekninger.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Venstre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rå Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:242 S (2022–2023) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Tor André Johnsen, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen og Hans Andreas Limi om å anskaffe nye togsett til Rørosbanen – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 14. november 2023

Sigbjørn Gjelsvik

leder

Jone Blikra

ordfører



Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
23/1211-

Dato
22. september 2023

Dokument 8:242 S (2022-2023) - Representantforslag fra Tor André Johnsen, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen og Hans Andreas Limi, om å anskaffe nye togsett til Rørosbanen

Jeg viser til brev av 26. mai 2023 der det bes om Samferdselsdepartementet sin vurdering av Dokument 8:242 S (2022-2023) fra Tor André Johnsen, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen og Hans Andreas Limi, om å anskaffe nye togsett til Rørosbanen. Representantene fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen så raskt som mulig fremme forslag om å gi Norske tog handlingsrom til å kunne bestille nye fjerntog til Rørosbanen. Bestillingen knyttes til anskaffelsen Norske tog gjennomfører for flere av de andre fjerntogstrekningene.»

I henhold til trafikkavtalen mellom SJ Norge og Jernbanedirektoratet skal regiontogene på strekningene Hamar-Røros-Trondheim dekke regionale reisebehov i Trøndelag og det tidligere Hedmark. Arbeidspendlere og fritidsreisende mellom Østerdalen/Elverum og Hamar er viktige målgrupper for dette regiontogtilbudet. Det skal også legges til rette for å bruke toget på interne reiser i Østerdalen. I Trøndelag skal togtilbudet på Rørosbanen fortrinnsvis dekke reisebehov for pendling og fritidsreiser fra Rørosområdet til Trondheim.

For å dekke behovet for persontransport på Rørosbanen, kjøper staten seks avganger hver vei Røros- Hamar, og tre avganger hver vei Røros-Trondheim. I trafikkavtalen har Norske tog stilt til disposisjon seks togsett for å betjene kravene til rutetilbudet, og det er ikke behov for å tilføre Rørosbanen nytt togmateriell for å oppfylle leveranseforpliktelsene. Som Storingsrepresentantene viser til benyttes i dag hovedsakelig togsett med benevnelsen Type 92 og Type 93, men SJ Norge har gjennom omdisponering av tilgjengelig kjøretøy i

Trafikkpakke 2 Nord frigjort det nye og moderne Type 76 til en avgang hver vei på Rørosbanen.

SJ Norge har fra mai 2023 forlenget enkelte avganger på Rørosbanen fra Hamar til Oslo S i sommerperioden. Dette er tilbudsforbedringer som selskapet har tatt initiativ til utenfor trafikkavtalen med Jernbanedirektoratet. Norske tog har ikke ansvar for å stille til disposisjon togmateriell for å håndtere slike kommersielle initiativ. Jernbanedirektoratet vurderer at det ikke er nødvendig å øke statens kjøp av persontransport på Rørosbanen, slik at avgangene forlenges til/fra Oslo S. Direktoratet legger til grunn at fjerntogtilbudet på Dovrebanen dekker behovet for togreiser mellom Oslo og Trondheim. Fra desember 2027 er det dessuten planlagt 30-minutters frekvens med regionekspresstog Oslo-Hamar, noe som vil gi et enda smidigere togbytte i Hamar for reisende til/fra Rørosbanen.

Stortingsrepresentantene peker på bestillingen av 17 nye fjerntog tidligere i år, og at avtalen med togprodusenten Stadler, inklusive opsjoner, innebærer at det kan kjøpes inntil 100 nye togsett. De 17 bestilte fjerntogene er erstatningskjøretøy for dagens flåte av lokomotiv og vogn, og skal settes i trafikk der disse kjøretøyene brukes i dag – det vil si på Bergensbanen, Sørlandsbanen, Dovrebanen og Nordlandsbanen. Regiontogene på Rørosbanen omfattes altså ikke av denne kjøretøyfornyelsen. Det er i den forbindelse også viktig å påpeke at Rørosbanen har en annen målgruppe enn fjerntogene, og at det derfor stilles andre krav til funksjonalitet, transportkapasitet og komfort tilpasset regiontogtrafikk sammenlignet med tilsvarende krav for fjerntogtilbudet.

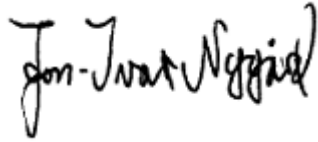
Det ligger med andre ord ingen ny tilbudsutvikling bak de fjerntogene som nå er bestilt, men en ren fornyelse av kjøretøyparken. Opsjonen på å bestille ytterligere kjøretøy skal primært dekke en eventuell videreutvikling av fjerntogtilbudet.

Jernbanedirektoratet har nylig levert en konseptvalgutredning (KVU) som vurderer reduserte utslipp av klimagasser på jernbanen. Utredningen omfatter både strekninger som ikke har elektrisk drift, og kjøretøy som kun bruker diesel, og kommer med anbefalinger knyttet til dette. Hvilken løsning som velges for de ikke-elektrifiserte banestrekningene, herunder Rørosbanen, vil kunne ha stor innvirkning på hvilke kjøretøy som kjøpes inn for å erstatte tog som skal fases ut på blant annet Rørosbanen. Dette igjen avgjør om Norske tog kan benytte en av sine aktive kontrakter med henholdsvis Stadler og Alstom, eller om selskapet blir bedt om å gjennomføre en ny konkurranse for å dekke behovet.

Dersom Norske tog og Jernbanedirektoratet mener at staten bør kjøpe tog til å opprette et fjerntogtilbud på Rørosbanen vil de alltid kunne fremme forslag om dette til Samferdselsdepartementet. Det samme gjelder om fjerntogene kan anskaffes i en form som kan benyttes i regiontogtilbudet på Rørosbanen, og dersom det skulle være tilrådelig for å opprettholde eller utvikle togtilbudet på strekningen. Det er imidlertid kostbart å kjøpe nye tog. Kostnaden ved nyanskaffelser eller utløsning av opsjoner vil som hovedregel alltid overstige terskelverdien på 1 mrd. kroner. Da er det nødvendig at investeringen kvalitetssikres i tråd med statens prosjektmodell og at Stortinget vedtar en kostnadsramme

for anskaffelsen. Samferdselsdepartementet er ved nyanskaffelser også avhengig av Stortingets samtykke for å kunne gi en såkalt restverdisikring som garanterer for verdien på togene. Jeg vil ikke anbefale å endre dagens praksis der Stortinget tar stilling til den konkrete toganskaffelsen, og blir gjort kjent med kostnad for anskaffelsen, antall tog som skal kjøpes og rutetilbudet togene skal gi.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, flowing style with some capitalization.

Jon-Ivar Nygård

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Dato: 15.02.2024
Saksref.: 202400002-91
Deres ref.:

Vedrørende anmodningsvedtak om nye fjerntog til Rørosbanen - forutsetninger og pågående prosesser

Vi viser til e-post av 07.02.2024, der departementet ber direktoratet redegjøre kort for hvilke forutsetninger og pågående prosesser som er relevante å se hen til når beslutningsgrunnlaget for anmodningsvedtaket¹ om nye fjerntog til Rørosbanen skal utarbeides.

Innledende kommentar

Utgangspunktet er at Rørosbanen i dag hovedsakelig betjenes av syv tog av Type 93, som ble anskaffet på starten av 2000-tallet. Dette er et for lite antall til at det er hensiktsmessig å igangsette en egen anskaffelse for nye tog til Rørosbanen. Muligheter for nye tog til Rørosbanen ligger dermed i eksisterende kontrakter om toganskaffelser, med hhv. Alstom (nye lokal- og regiontog) og Stadler (nye fjerntog).

Nedenfor redegjør vi kort for hvilke muligheter og begrensninger som ligger i eksisterende kontrakter. I den forbindelse påpekes at Jernbanedirektoratet, ifm. arbeidet med statsbudsjettet for 2026, skal vurdere utløsning av opsjoner i disse kontraktene.

Videre viser vi til det pågående arbeidet med tiltak som skal gi en mer miljøvennlig jernbane, herunder oppfølging av KVV GREEN. KVV GREEN er nå gjenstand for ekstern kvalitetssikring. Avslutningsvis, som også adressert i anmodningsvedtaket, peker vi på kravet om universell utforming som en viktig forutsetning for toganskaffelser.

Inngåtte kontrakter om toganskaffelser

Det er de senere årene inngått kontrakter om to store toganskaffelser: Nye lokaltog (N05) og regiontog (N06) skal produseres av Alstom. Hovedanskaffelsen er på 30 lokaltog, som skal erstatte gammelt materiell som brukes i Østlandsområdet. Lokaltogene vil bli levert fra 2025 til 2026. Kontrakten inkluderer opsjon til å anskaffe ytterligere 170 tog. Stortinget vedtok ifm. behandlingen av Prop 1 S (2022-2023) å anskaffe 25 tog fra opsjonen (19 regiontog N06, og seks lokaltog N05). Disse vil bli levert fra 2026 til 2027. Staten har dermed opsjon på å kjøpe total ytterligere 145 tog fra Alstom (lokal- eller regionaltog). Tog anskaffet gjennom å utløse ytterligere opsjoner vil først kunne bli levert fra 2028.

Stortinget vedtok ifm. behandlingen av Prop 1 S (2021-2022) å kjøpe nye fjerntog. Nye fjerntog (N10 og N11) skal produseres av Stadler. Hovedanskaffelsen på 17 tog skal erstatte dagens togsett som består av lokomotiv og vogner, og som kjører på Bergensbanen, Sørlandsbanen, Dovrebanen og Nordlandsbanen. Togene vil bli levert fra 2027 til 2029. Materiell som brukes i dag er gammelt, og har passert teknisk levetid. Det haster med å bytte ut togene. Totalt har staten avtale om å anskaffe inntil 100 tog. Togene i hovedanskaffelsen er 220 meter lange, og teller i denne sammenhengen som to togsett. Staten kan dermed

¹ Ref. Stortingets behandling av Dokument 8:242 S (2022-2023) og Innst. 52 S (2023-2024) 21. november 2023.

kjøre ytterligere 66 togsett på 110 meter gjennom kontrakten. Tog anskaffet gjennom å utløse opsjoner i fjerntoganskaffelsen vil først kunne bli levert fra 2029.

Muligheter innenfor eksisterende kontrakter

Siden Rørosbanen ikke er elektrifisert, er det kun fjerntoganskaffelsen som er aktuell fordi det er den eneste som inkluderer hybrid-tog (N11), det vil si tog som både kan kjøre elektrisk under kontaktledning og på diesel (samt traksjonsbatterier) på ikke-elektrifiserte strekninger.

N11-tog kan benyttes på Rørosbanen, men banen er ikke tilpasset en toglengde på 220 meter. Uten tilpasninger vil mange av utgangene i toget ikke kunne benyttes fordi toget er lengre enn plattformene. Direktoratet har i dag ikke oversikt over kostnadene ved å gjøre tilpasninger på stasjoner, og i infrastrukturen for øvrig, for å kunne bruke N11-togene på en effektiv måte på Rørosbanen. Alternativt, dersom N11 skal anskaffes i en versjon på 110 meter, vil det påløpe ekstra kostnader og tidsbruk til redesign av togenes konstruksjon. Det må for eksempel vurderes om det er nødvendig/ønskelig å gjøre endringer i utformingen av togene (som i et fjerntogtilbud vil inkludere bistro og lekevogn) for bruk i et regiontilbud som på Rørosbanen.

Pågående arbeid med å redusere utslipp av klimagasser på jernbanen – KVV GREEN

Tog fra Alstom-kontrakten kan kun benyttes på Rørosbanen dersom banen hel- eller del-elektrifiseres. Muligheten for å anskaffe N06-tog til Rørosbanen må dermed ses i sammenheng med en eventuell beslutning om å gjennomføre nødvendige investeringsprosjekter på banen. Vi viser i denne sammenheng til KVV Green om tiltak som skal gi en mer miljøvennlig jernbane som nå er gjenstand for ekstern kvalitetssikring.

I 2022 ble nye hybrid-tog (Type 76) tatt i bruk på Trønderbanen og Nordlandsbanen på strekningen mellom Trondheim og Steinkjer. Dette er de siste og nyeste FLIRT-togene fra Stadler, en anskaffelse som omfattet totalt 150 tog. To av totalt 14 tog Type 76 benyttes også på Rørosbanen. Dersom det besluttet å elektrifisere banestrekningen til Steinkjer, kan disse togene erstattes av anskaffelse av elektriske tog (N06 eller N10), og flere Type 76 flyttes over til Rørosbanen.

Krav om universell utforming

Avslutningsvis nevnes at krav om universell utforming av togene også vil kunne påvirke hvilke tog som anskaffes til Rørosbanen. Vi viser i denne sammenheng til oppdraget om å vurdere utformingen på fjerntogene for å oppnå bedre tilgjengelighet som har frist til departementet 1. mars 2024, samt universell utforming av Type 76 og N05/N06 togene.

Med vennlig hilsen

Marit Rønning
Assisterende jernbanedirektør

Erik Lund
Avdelingsdirektør

Kopi: Samferdselsdepartementet v/ Cecilie Taule Fjordbakk

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref
23/1028-

Dato
7. mars 2024

Statsbudsjettet 2024 – supplerende tildelingsbrev nr. 2 – overføring av ubrukte bevilgninger til 2024

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev av 22. desember 2023 til Jernbanedirektoratet. Dette supplerende tildelingsbrevet gjelder overføring av ubrukt bevilgning fra 2023 til 2024.

Finansdepartementet har godkjent å overføre følgende ubrukte bevilgninger fra 2023 til 2024 for Jernbanedirektoratet:

Kap.	Post	Benevning	Beløp (kr)
1352		Jernbanedirektoratet	
	01	Driftsutgifter	4 071 000
	21	Spesielle driftsutgifter - utredninger	10 000 000
	70	Kjøp av persontransport med tog	227 000 000
	77	Tilskudd til godstogselskaper etter ekstremværet «Hans»	46 694 000
1330		Særskilte transporttiltak	
	76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering	11 017 000

Overføringene er i samsvar med Samferdselsdepartementets søknad til Finansdepartementet, men avviker fra Jernbanedirektoratets søknad av 14. februar 2024 for kap. 1352, post 70. For denne posten er overføringene redusert slik at det kun er opparbeidet bonus og vederlag for trafikkavtalene i 2023 som kommer til utbetaling i 2024 som er overført. Det er ikke tatt hensyn til Jernbanedirektoratets søknad om å overføre 3,7 mill. kr til å dekke formål i 2024 som ikke inngår på post 70. Videre er alle overføringene i hele tusen kroner.

De overførte bevilgningene stilles til disposisjon for Jernbanedirektoratet.

Med hilsen

Rolv Dahl-Jørgensen (e.f.)
avdelingsdirektør

Elin Marie Furu
underdirektør

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi
Riksrevisjonen

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref
23/1028-

Dato
24. april 2024

Statsbudsjettet 2024 - Supplerende tildelingsbrev nr. 3

Samferdselsdepartementet (SD) viser til tildelingsbrev for 2024 datert 22. desember 2023 til Jernbanedirektoratet (Jdir). I dette supplerende tildelingsbrevet gir SD tre oppdrag til Jdir:

1. Oppdrag om statsstøtterettslige vurderinger om finansiering av Entur
2. Oppdrag om utredning av beredskapsmessige forhold for vedlikehold av togmateriell
3. Oppdrag om Flåmsbanen

1. Oppdrag om statsstøtterettslige vurderinger om finansiering av Entur

Oppdrag nr.	09-2024
Navn på oppdrag	Statsstøtterettslige vurderinger om finansieringen av Entur
Bakgrunn Jernbanedirektoratet, ved advokatfirmaet Kvale, og Entur, ved advokatfirmaet Lund & co, har utarbeidet hver sin juridiske vurdering om hvordan finansieringen av Entur forholder seg til statsstøttoreglene. De to vurderingene gir ulike resultater, og de to juridiske miljøene gir ulike anbefalinger av hvilke tiltak som bør gjennomføres for å sikre at man holder seg innenfor statsstøttoreglene.	
Beskrivelse av oppdraget Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet om å gi en vurdering av de foreliggende juridiske betenkningene og anbefalingene som foreligger. Målet skal være å sikre at finansieringen av Entur ikke er i strid med statsstøttoreglene, og at det legges gode rammebetingelser for utøvelse av Enturs oppgaver. Denne vurderingen må gjøres i samråd med Entur, og være basert på en omforent beskrivelse av faktum, herunder Enturs oppgaver og funksjoner. Der det foreligger ulik forståelse av jussen og/eller faktum, må begge parter synspunkter fremkomme. Videre bes	

Jernbanedirektoratet, i dialog med Entur, gi en anbefaling om nødvendige tiltak og eventuelle videre steg i prosessen.
Frist og rapportering Jernbanedirektoratet skal levere sin vurdering og anbefaling i en egen rapport til Samferdselsdepartementet innen 28. juni 2024. Departementet vil invitere til et møte i forbindelse med oppstart av arbeidet.

Kontaktperson i SD for oppdraget er Erik Syvertsen, telefon 22 24 81 94.

2. Oppdrag om utredning om beredskapsmessige forhold for vedlikehold av togmateriell

Oppdrag nr.	10-2024
Navn på oppdrag	Utredning av beredskapsforhold knyttet til vedlikehold av togmateriell
Bakgrunn I lys av den endrede sikkerhetspolitiske situasjonen er det behov for en oppdatert vurdering av beredskapsforhold knyttet til jernbanens transportevne. Dette omfatter også oppfølging av Stortingets anmodningsvedtak nr. 448 fra sesjonen 2023–2024 om å sikre beredskap og driftsstabilitet på norsk jernbane.	
Beskrivelse av oppdraget Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet om å vurdere de beredskapshensyn knyttet til vedlikehold av tyngre materiell og en helhetlig vurdering av nødvendig beredskap for å sikre jernbanens transportevne. Utredningen kan bygge på eksisterende og pågående utredningsarbeid, og oppdatering av tidligere vurderinger der dette er nødvendig i lys av den endrede sikkerhetspolitiske situasjonen, nyere kunnskap og regelverk. Målet skal være både å svare ut anmodningsvedtaket fra Stortinget og å gi en samlet vurdering av hvilke beredskapsforhold som må ivaretas for å sikre jernbanens transportevne. Denne vurderingen må gjøres i samråd med relevante aktører i jernbanesektoren, sivil beredskap og forsvarsmyndigheter. Det skal videre utarbeides et aktørkart med utgangspunkt i dagens situasjon og på bakgrunn av dette vise hvilke konsekvenser ulike tilpasninger vil kunne gi for de berørte aktørene.	
Frist og rapportering Jernbanedirektoratet skal foreslå en prosjektplan og opplegg for involvering av øvrige aktører, samt underveisrapportering/møter med SD innen 8. mai 2024. Prosjektplanen skal legges opp slik at Fase 1 av utredningen (beredskapskonsekvenser knyttet til vedlikehold av tyngre materiell) kan leveres 28. juni 2024 og fase 2 (vurdering av nødvendig beredskap for å sikre jernbanens transportevne) leveres 29. november 2024 som en anbefaling i en egen rapport til Samferdselsdepartementet.	

Kontaktperson i SD for oppdraget er Annelene Holden Hoff, telefon 22 24 82 40.

3. Oppdrag om Flåmsbanen

Oppdrag nr.	11-2024
Navn på oppdrag	Flåmsbanen
Bakgrunn Eksisterende trafikkavtale på Flåmsbanen utløper ved ruteterminskiftet i 2027. Samferdselsdepartementet mottok 17.april 2024 henvendelse fra partene Vygruppen AS (Vy), Norway's best Group AS (NBG) og Flåm Utvikling AS (FU), med anbefaling om at Vy, med hjemmel i kollektivtransportforordningen, direktetildeles en ny trafikkavtale på Flåmsbanen. Partene har behov for forutsigbare rammebetingelser som muliggjør kjøp av nye vogner. Samferdselsdepartementet viser til at regjeringen har en transportpolitisk målsetting om å legge til rette for bosetting, utvikling og verdiskapning i distriktskommunene, og Flåmsbanen er viktig både for å sikre persontogtransporten i området, og for turistnæringen. Samferdselsdepartementet sendte 27. august 2021 et brev til partene, med Jernbanedirektoratet i kopi, hvor de ble oppfordret til å fortsette det gode samarbeidet som er nøkkelen til Flåmsbanens suksess. Vy og NBG informerer om at de nå har inngått en prinsippavtale hvor selskapene forplikter seg til et stabilt og langsiktig samarbeid fremover. Partene er beredt til å starte anskaffelsen av nytt togmateriell så snart fremtidige rammebetingelser er avklart. Partene har oversendt en felles juridisk vurdering foretatt av advokatfirmaene Wikborg Rein og BAHN som utdypet vurderingen av det juridiske hjemmelsgrunnlaget.	
Beskrivelse av oppdraget Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet, som kjøper av persontransport med tog, vurdere forslagene i brevet fra partene Vygruppen AS (Vy), Norway's best Group AS (NBG) og Flåm Utvikling AS (FU) og tilrå videre oppfølging.	
Frist og rapportering Jernbanedirektoratet skal levere sin vurdering og anbefaling i en egen rapport til Samferdselsdepartementet innen 13. mai 2024.	

Følgende dokumenter er vedlagt som grunnlag for oppdraget:

- Henvendelse til Samferdselsdepartementet fra Vygruppen AS (Vy), Norway's best Group AS (NBG) og Flåm Utvikling AS (FU) angående Flåmsbanen datert 17. april 2024.
- Juridisk vurdering av forutsigbare rammebetingelser for Flåmsbanen fra advokatfirmaene Wikborg Rein og BAHN datert 8. mars 2024.
- Brev om ny konsesjon for Flåmsbanen fra ordfører i Aurland kommune.

Kontaktperson i SD for oppdraget er Nora Hansen Balteskard, telefon 22 24 81 87.

Med hilsen

Cecilie Taule Fjordbakk (e.f.)
avdelingsdirektør

Linn Hokholt
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Vedlegg

Kopi
Riksrevisjonen

Vygruppen AS
Postboks 1800 Sentrum
0048 Oslo

Oslo, 8. mars 2024
Vår ref.: 99809-300

Forutsigbare rammebetingelser for Flåmsbana

1 INNLEDNING OG KONKLUSJON

Vygruppen AS ("**Vy**") har bedt Wikborg Rein Advokatfirma AS om en juridisk vurdering av rettslige grunnlag for å sikre forutsigbare rammebetingelser for persontransporten med tog på Flåmsbana etter 2027. Norway's Best Group AS ("**NBG**") har bedt Advokatfirmaet BAHR AS om å gjøre en vurdering av tilsvarende forhold. Advokatfirmaene Wikborg Rein og BAHR har derfor utarbeidet et omforent brev hvor problemstillingen behandles.

Vy er frem til og med 2027 tildelt en enerett av Jernbanedirektoratet til å drive persontransport med jernbane på Flåmsbana. Fra 1997 har Vy hatt et samarbeid om banestrekningen med NBG. Vy og NBG eier sammen Flåm Utvikling AS ("**FU**"). FU har ansvaret for salg og markedsføring av Flåmsbana, og det er inngått en kontrakt mellom FU og Vy hvor Vy utfører persontransport på oppdrag fra FU.

Vy og NBG er nå opptatt av å sikre forutsigbare rammebetingelser for Flåmsbana, blant annet fordi det skal gjennomføres store investeringer som forutsetter en tidshorisont som går betydelig lenger enn 2027. Vi har på denne bakgrunn vurdert grunnlaget for å tildele en enerett til persontransport med jernbane også etter 2027, enten ved direktetildeling av en ny kontrakt, eller på annen måte. Vy og NBG er enige om at den beste løsningen for å sikre forutsigbare rammebetingelser, er at en evt. ny kontrakt direktetildeles til Vy.

Vår konklusjon er at det er grunnlag for å direktetildele en ny kontrakt fra Jernbanedirektoratet til Vy om utføring av persontransport på Flåmsbana som erstatter dagens kontrakt som utløper i 2027.

Dagens kontrakt er hjemlet i EUs kollektivtransportforordnings (forordning (EU) nr. 1370/2007, heretter benevnt som "kollektivtransportforordningen") artikkel 5(6), som inntil 25. desember 2023 ga hjemmel til å direktetildele jernbanekontrakter på generelt grunnlag. Spørsmålet er således om det på nåværende tidspunkt finnes andre rettslige grunnlag for direktetildeling av Flåmsbana etter 2023.

Vår vurdering er at kontrakten om Flåmsbana skal vurderes som en kontrakt om offentlig persontransport med jernbane underlagt kollektivtransportforordningen, og at en slik kontrakt kan direktetildeles i medhold av artikkel 5(4) i kollektivtransportforordningen. Etter vår vurdering vil

L

investeringene være så omfattende og spesifikke, at kontrakt kan tildeles med en varighet på inntil 22,5 år, jf. artikkel 4(4) alternativ 1.

2 FLÅMSBANA FALLER INN UNDER KOLLEKTIVTRANSPORTFORORDNINGEN

2.1 Kollektivtransportforordningens anvendelsesområde

Kollektivtransportforordningen gjelder for "*public passenger transport services*", jf. artikkel 1(2). Artikkel 2(a) definerer dette som "[...] *passenger transport services of general economic interest [SGEI] provided to the public on a non-discriminatory and continuous basis*". EU-kommisjonen har definert SGEI som "*economic activities which deliver outcomes in the overall public good that would not be supplied (or would be supplied under different conditions in terms of quality, safety, affordability, equal treatment or universal access) by the market without public intervention*".¹

Flåmsbana drives med "*public intervention*", ettersom trafikkavtalen inneholder trafikkforpliktelser, og Vy er gitt en enerett. Dette sikrer et minimumstilbud til lokalbefolkningen, og det foreligger en forpliktelse for Vy til å opprettholde særskilte prisordninger for "*lokalt reisende*". Avtalen sikrer videre at Flåmsbana opprettholder et tilstrekkelig antall avganger i lavsesong, ikke bare i den populære sommersesongen. Det er også direkte angitt i trafikkavtalen at den "*baserer seg på krav i EUs kollektivtransportforordning*", og at tjenesten skal ses på som en "offentlig tjeneste av allmenn økonomisk betydning".

Også i en ny kontrakt forutsetter vi at det vil ligge forpliktelser til å opprettholde ulønnsomme avganger, herunder i lavsesong, og et særlig togtilbud til lokalt reisende. Etter vårt syn innebærer dette at tjenesten vil drives på en måte og i et omfang som "*would not have been supplied [...] by the market without public intervention*", noe som muliggjøres av eneretten. Vår vurdering er derfor at også en ny kontrakt om Flåmsbana (forutsatt fortsatte trafikkforpliktelser) vil være en kontrakt om offentlig persontransport med jernbane underlagt kollektivtransportforordningen.

2.2 Artikkel 5(4) i kollektivtransportforordningen gir hjemmel for å tildele kontrakt direkte

Kollektivtransportforordningens artikkel 5 inneholder en rekke unntak fra plikten til å konkurranseutsette kontrakter om kollektivtransport. Unntaket i artikkel 5(4) fremstår mest treffende for direktetildeling av en kontrakt om utføring av offentlig persontransporttjeneste på Flåmsbana. Bestemmelsen lyder som følger:

«4. Unless prohibited by national law, the competent authority may decide to award public service contracts directly:

(a) where their average annual value is estimated at less than EUR 1 000 000 or, in the case of a public service contract including public passenger transport services by rail, less than EUR 7 500 000; or

¹ Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions - A Quality Framework For Services Of General Interest In Europe, COM(2011) 900 final, p. 3.

(b) where they concern the annual provision of less than 300 000 kilometres of public passenger transport services or, in the case of a public service contract including public passenger transport services by rail, less than 500 000 kilometres.

In the case of a public service contract directly awarded to a small or medium-sized enterprise operating not more than 23 road vehicles, those thresholds may be increased to either an average annual value estimated at less than EUR 2 000 000 or to an annual provision of less than 600 000 kilometres of public passenger transport services."

Unntaket i artikkel 5(4) gjelder såfremt "*kontrakten*" har en årlig verdi på under 7,5 millioner Euro eller omfatter offentlig persontransport på jernbane på under 500 000 kilometer årlig. Vilåårene er alternative, og det er således nok at Flåmsbana har en årlig produksjon under 500 000 kilometer. Vi mener "*kontrakten*" må avgrenses slik myndigheten har definert den, og at det ikke gjelder noe krav om at den må være knyttet til en naturlig fysisk del av jernbanenettet, jf. bl.a. forskjellen i ordlyd mellom artikkel 5(4) ("*the contract*") og artikkel 5(4)(a) (som viser til "*relevant structural and geographical characteristics of the market and network concerned*").²

Årlig produksjon på Flåmsbana i 2022 var ifølge Statistisk Sentralbyrås statistikk 79 229 togkilometer.³ Også i tidligere år ligger den årlige produksjonen godt under 500 000 kilometer. Dermed gir artikkel 5(4) etter vår vurdering hjemmel for å tildele kontrakt direkte også etter 2027.

En direktetildelt kontrakt etter artikkel 5(4) kan i utgangspunktet tildeles for 15 år jf. artikkel 4(3). I særskilte tilfeller er det imidlertid adgang å fastsette varigheten inntil 22,5 år, se artikkel 4(4) alternativ 1, som lyder slik:

«4. If necessary, having regard to the conditions of asset depreciation, the duration of the public service contract may be extended by a maximum of 50 % if the public service operator provides assets which are both significant in relation to the overall assets needed to carry out the passenger transport services covered by the public service contract and linked predominantly to the passenger transport services covered by the contract. (...)»

I dette tilfellet er det forutsatt at det skal gjennomføres investeringer i nytt togmateriell som skal benyttes på Flåmsbana. Investeringene vil være betydelige og vil derfor kreve lang avskrivningstid, som gjør det nødvendig med en lengre kontraktsperiode. Materiellet som planlegges anskaffes vil være særskilt anskaffet til bruk på kun Flåmsbana. Det forutsettes videre at myndighetene ikke skal ta noen finansiell del i denne investeringen. I lys av dette er det vår vurdering at det vil være adgang til å forlenge kontraktsvarigheten med 50% jf. artikkel 4(4) alternativ 1.⁴ Kontrakt kan da tildeles med en varighet på 22,5 år.

² Se også Rundskriv om gjennomføring av kollektivtransportforordningen, forordning nr. 1370/2007, i norsk rett <https://www.regjeringen.no/contentassets/a67f284838d74045a6b19d08b4b12b38/rundskriv-om-gjennomforing-av-kollektivtransportforordningen-forordning-nr.-13702007-i-norsk-rett-1260614.pdf>, der det uttales: "Det er ikkje krav til konkurranseutsetjing når ein kontrakt gjeld mindre enn 300 000 kilometer transporttenester årleg, eller under 600 000 kilometer for små og middels store bedrifter (art. 5 nr. 4), sjå definisjonen av små og mellomstore føretak i pkt. 4.2.2". (Senere økt til 500 000 for jernbane.)

³ Se SSBs hjemmesider: <https://www.ssb.no/statbank/table/10484>. I 2019 var antall togkilometer 113 171 km. Togkilometer er definert av SSB som "kjørelengde for tog, baner og trikker, som består av flere vogner som er heftet sammen", se "definisjoner" på siden <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/landtransport/statistikk/kollektivtransport>.

⁴ Se fortalen til kollektivtransportforordningen premiss 15.

Oppsummert vurderer vi derfor at artikkel 5(4) gir grunnlag for direktetildeling for en kontrakt på 22,5 år.

Med vennlig hilsen

WIKBORG REIN ADVOKATFIRMA AS



Torje Sunde
advokat (H)

ADVOKATFIRMAET BAHR AS



Arne Torsten Andersen
advokat

Ny konsesjon for Flåmsbana – sentralt for å vidareføra ei suksessrik distriktssatsing på reiseliv

På slutten av 1990-talet vart det teke lokalt eigarskap til reiselivssatsinga i Aurland. Aurland kommune spelte ei sentral rolle i dette strategiske arbeidet, som også handla om framtida for Flåmsbana. I dag, meir enn 25 år seinare, er vi som lokalpolitikarar stolte over å sjå på det som er bygd opp av reiselivsaktivitet i kommunen vår, og som har gjort Flåm til eit av dei mest veldrivne reisemåla i Norge.

Aurland kommune har vore stor eigar i Norways' Best Group AS (tidlegare Aurland Ressursutvikling AS) sidan etablering av selskapet i 1997. Norways' best har vore eigar i Flåm Utvikling AS (Flåmsbana) heile denne tida, men selskapet har også vore den store motoren i reiselivsutviklinga i kommunen, ei næring som i dag omfattar eit titals ulike aktørar, og som utgjer eit sterkt kompetansemiljø med stor innovasjonskraft og sterk investeringsvilje.

Flåmsbana er krumtappen i reiselivet i Aurland kommune. På 25 år har den utvikla seg til å bli ein internasjonal reiselivssuksess, og det er fantastisk å oppleve at bana i dag blir driven på rein kommersiell basis, utan offentleg støtte. Flåmsbana skapar attraksjonskraft for Flåm som reisemål og for reiselivsaktørane i Flåm. Men Flåmsbana er også avhengig av at det i Flåm er bygd opp ein heilskap av opplevingar og aktivitetar som dreg turistar hit heile året. Dette gode samspelet blir sikra gjennom reiselivet sitt eigarskap i Flåmsbana.

Reiselivet i kommunen har vore gjennom fleire utfordrande år under og etter pandemien. No ser vi igjen eit reiseliv som er prega av framtidstru, og som har planar for vidare utvikling og vekst. Men satsing og vilje til investering krev langsiktige og føreseielege rammevilkår. Derfor er det svært viktig at drifta av Flåmsbana kan vidareførast etter dagens modell, og i tråd med reiselivet sine interesser.

Samarbeidet mellom Norway's Best Group AS og Vygruppen har vore ein suksessfaktor i drift og utvikling av Flåmsbana. Aurland kommune ser på vidareføring av dette samarbeidet som eit viktig element for vidare utvikling av reiselivet i kommunen.

Samferdsledepartementet har tidlegare oppmoda dei to partane om å halde fram det gode samarbeidet om Flåmsbana. Vi håpar departementet vil følgje opp dette ved å inngå ny trafikkavtale med Vy. På den måten sikrar ein vidareføring av det strategisk kloke grepet som vart gjort for Flåmsbana på slutten av 1990-talet, og som so langt har vore ei heilt unik suksesshistorie i norsk reiseliv. Som lokalpolitikarar må vi også føye til at dette har vist seg å vere svært god distrikts- og næringspolitikk.

På vegne av formannskapet i Aurland



Kjell Bøe Bjørgum
Ordførar





Samferdselsdepartementet
v/statsråd Jon-Ivar Nygård og
statssekretær Abel Cecilie Knibe
Kroglund

Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

17. april 2024

NY TRAFIKKAVTALE FOR FLÅMSBANA

Vi viser til møte i Samferdselsdepartementet 12. april 2024. Som avtalt oversender vi vår anbefaling vedrørende ny trafikkavtale for Flåmsbana.

1 Bakgrunn

Vygruppen AS (Vy) trafikkerer i dag Flåmsbana i henhold til avtale med Jernbanedirektoratet av 10. mai 2017 (Trafikkavtalen). Avtalen med Jernbanedirektoratet har varighet frem til ruteterminskiftet i 2027.

I driften av Flåmsbana samarbeider Vy med Norway's best Group AS (NBG). Tidligere navn på NBG var Aurland Ressursutvikling AS.

Vy og NBG eier sammen Flåm Utvikling AS (Flåm Utvikling). Flåm Utvikling står for salg og markedsføring av billetter til Flåmsbana og sørger for at gjestene blir tatt godt vare på lokalt. Gjennom dette har Flåm Utvikling inntektsansvaret for banen, mens Vy er ansvarlig for persontransporten og driften av togene. NBG sørger for helhetlig reisemålsutvikling i Flåm-regionen, og bidrar også til styrkingen av salget og markedsføringen av banen.

Samarbeidet mellom Vy, NBG og Flåm Utvikling har gitt gode resultater, og Flåmsbana er nå en av Norges største reiselivssuksesser. Partene ønsker å videreføre fellesskapet som er bygd opp rundt Flåmsbana. Vy og NBG har i januar 2024 inngått en prinsippavtale som gir gode og forutsigbare rammer for det fremtidige samarbeidet. I avtalen forplikter selskapene seg til et langsiktig samarbeid.

Det nærmer seg nå utløp av Trafikkavtalen. For å investere videre i utviklingen av Flåmsbana er det avgjørende å få avklart de fremtidige rammebetingelsene. Dette er særlig viktig fordi vognene på Flåmsbana er gamle. For å kunne investere i nye vogner, er det en forutsetning at det foreligger en trafikkavtale som gir en slik langsiktighet at investeringen kan forsvares.

Det har gjennom lang tid vært kjent at det må investeres i nye vogner på Flåmsbana. I 2021 utredet Jernbanedirektoratet på oppdrag fra Samferdselsdepartementet flere spørsmål av betydning for å avklare de fremtidige rammebetingelsene for banen. Vy, NBG og Flåm Utvikling ga innspill til Jernbanedirektoratet i direktoratets arbeid, og vi er kjent med at Jernbanedirektoratet leverte en utredning til Samferdselsdepartementet i 2021. Vi er imidlertid ikke kjent med innholdet i Jernbanedirektoratets utredning.

Vy og NBG mottok i 2021 et brev fra samferdselsministeren datert 27. august 2021. I dette brevet skriver daværende statsråd Knut Arild Hareide blant annet "Flåmsbana er en stor suksess og jeg er svært imponert over hva dere får til. Suksesskriteriene for Flåmsbana er flere, men jeg vil spesielt peke på en unik jernbane, storslått natur, et sterkt lokalt engasjement, lokal investeringsvilje og statlige selskap sin vilje til å satse og investere." Videre oppfordrer han partene til å "fortsette det gode samarbeidet som er nøkkelen til Flåmsbanas suksess". Dette er del av bakgrunnen for at Vy og NBG nå har jobbet frem langsiktige avtaler om et samarbeid på Flåmsbana.

Vy, NBG og Flåm Utvikling anmoder med dette Samferdselsdepartementet om å sikre langsiktige rammevilkår for Flåmsbana også etter 2027, slik at suksessen Flåmsbana kan videreføres i fremtiden.

Vi står sammen om en henvendelse hvor vi anbefaler at det inngås en ny trafikkavtale for Flåmsbana med Vy.

2 Flåmsbanas betydning for lokalsamfunnet

Flåmsbana er navet i reiselivsnæringen som er bygget opp i og rundt Flåm.

Flåm er i dag et av Norges mest attraktive og veldrevne reisemål. De siste 20 årene har samlet omsetning i reiselivet i kommunen økt betydelig, fra 80 millioner i 1998 til 1.046 millioner kroner i 2019. Aurland kommune har nå flere hundre helårsarbeidsplasser i reiselivsnæringen, og mange nye virksomheter. Unge folk fra mange nasjonaliteter har etablert seg i kommunen. Den lokale reiselivsnæringen er attraktiv og tiltrekker seg kompetanse.

Den lokale veksten i Flåm og Aurland hadde ikke vært mulig uten Flåmsbana. Flåmsbana er en utløsende årsak til at gjester fra hele verden reiser til Flåm. Siden driften av Flåmsbana skjer i tett samspill med lokale aktører, er Flåm blitt et senter for aktivitet og kompetanse som igjen gjør det attraktivt for andre reiselivsbedrifter å etablere seg i regionen. De nye virksomhetene nyter godt både av gjestene som kommer til regionen på grunn av Flåmsbana, og det kompetansemiljøet som er bygd opp rundt Flåmsbana. NBGs rolle som lokal aktør, med Aurland kommune som stor eier, har vært vesentlig for å få til dette. Kommunens eierskap i NBG bidrar også til lokal forankring og til at verdiskapingen kommer kommunens innbyggere til gode.

Flåmsbanas suksess er et resultat av langsiktige investeringer fra Vy, NBG og Flåm Utvikling gjennom mange år. Samarbeidspartnerne har investert i togmateriell, infrastruktur (senest sporforlengelse på Flåm stasjon i 2022), rydding langs jernbanesporet, internasjonal markedsføring mv. I forlengelsen av investeringene i Flåmsbana, har NBG og andre lokale aktører investert i utvikling av reisemålet som gjør dette attraktivt, slik som overnattingskapasitet, bevertning og opplevelser. Denne samlede viljen til å investere langsiktig har vært avgjørende for utviklingen.

Rolledelingen mellom Vy, NBG og Flåm Utvikling skaper en helhet hvor ulike hensyn blir ivarettatt. Vys rolle sikrer togdriften og at Flåmsbana styres som en integrert del av en helhetlig norsk jernbane. NBG og Flåm Utvikling sørger for at Flåmsbana utvikles som en integrert del av reisemålet Flåm, og at lokalbefolkningens interesser ivaretas.

Som vedlegg til brevet følger et brev fra ordfører og formannskapet i Aurland kommune.

3 Fornøyde gjester

Flåmsbana tiltrekker seg gjester fra hele verden. På Flåmsbana får gjestene en unik opplevelse tett på naturen. Reisen er fra start til mål tilrettelagt for å gi gjestene den beste opplevelsen, og Flåmsbana scorer høyt i kunde- og markedsundersøkelser.

Flåm Utvikling, med eierne Vy og NBG, gjør investeringer langs og i tilknytning til banen for å skape gode gjesteopplevelser. For eksempel har Flåm Utvikling selv investert i plattformutvidelser på flere stasjoner (Flåm, Vatnahalsen, Kjosfossen). På endestasjonene har Flåm Utvikling eget personell som organiserer og veileder gjestene, slik at opplevelsen skal bli god også når det er mange folk. På Kjosfossen stasjon har Flåm Utvikling bygget ut plattformen slik at gjestene kan gå ut av toget å oppleve fossen på nært hold. I sommermånedene arrangerer Flåm Utvikling opptreden fra «huldra» i fossen når toget stopper.

Flåm Utvikling, Vy og NBG arbeider nå med nye initiativer som skal styrke gjestenes opplevelse på og langs Flåmsbana. Flåmsbana må utvikles videre for å opprettholde attraksjons- og konkurransekraft.

4 Investering i nye vogner

Flåmsbana trafikkeres i dag med gamle togvogner av type B3. Vognene ble bygget på 1960-tallet og har vært i trafikk mye lenger enn det som normalt er forventet teknisk levetid for togmateriell. Vy har løpende vurdert tilstanden for vognene og besluttet tiltak og oppgradering i samarbeid med Flåm Utvikling. Den seneste grundige vurderingen av tilstanden for vognene ble gjennomført i 2021.

Det er ikke mulig å angi en absolutt sluttdato for når vognene må tas ut av trafikk. Vi kan likevel slå fast

at vi nærmer oss en ytterkant for hvor lenge vognene bør benyttes. For hvert år ekstra vognene er i trafikk, blir vedlikeholdet mer krevende, og risikoen øker for større feil som gir omfattende avvik i driften. Dette kan igjen ramme gjestene på banen. Siden ledetiden for kjøp av nye vogner antas å være 3-4 år, er det presserende å starte anskaffelsen.

Vy, NBG og Flåm Utvikling har i flere år arbeidet med forberedelser til å anskaffe nye vogner. Nye vogner representerer en unik mulighet til å fornye opplevelsen på Flåmsbana og sette både Norge og Flåm på kartet som attraktive togdestinasjoner. Dersom de økonomiske rammene tillater det, ønsker vi å investere i moderne togmateriell med store vindusflater. Samtidig ser vi for oss design og profilering av vognene som viderefører den klassiske togopplevelsen og tilhørigheten til lokalsamfunnet.

Skreddersydde vogner med store vindusflater kan bli svært kostbare. Det vil bare være mulig å anskaffe slike vogner dersom en ny trafikkavtale for Flåmsbana gir rammer som gjør det forsvarlig. Avtaleperioden må være så lang som mulig for å kunne nedbetale investeringen innenfor avtaleperioden. Vy har tidligere benyttet inntil 30 år som økonomisk levetid for togvogner, med avskrivning av selve vognenes verdi over denne perioden.

Vi er beredt til å starte anskaffelsen av nye vogner så snart fremtidige rammebetingelser er avklart.

5 Juridisk grunnlag for ny trafikkavtale

På oppdrag fra Vy og NBG har advokatfirmaene Wikborg Rein og BAHR vurdert hjemmelsgrunnlaget for å direktetildele til Vy enerett til å trafikke Flåmsbana. En felles vurdering fra Wikborg Rein og BAHR er vedlagt dette brevet. Tilsvarende vurderinger ble også lagt frem for Jernbanedirektoratet i 2021 i forbindelse med utredningen direktoratet gjennomførte på oppdrag fra Samferdselsdepartementet.

Wikborg Rein og BAHR vurderer at kontrakten om Flåmsbana skal vurderes som en kontrakt om offentlig persontransport med jernbane underlagt EUs kollektivtransportforordning, og viser til at det foreligger et klart hjemmelsgrunnlag for direktetildeling i kollektivtransportforordningen artikkel 5(4).

Unntaket i forordningens artikkel 5(4) gjelder når kontrakten omfatter offentlig persontransport på jernbane på under 500 000 kilometer eller har årlig omsetning under 7,5 millioner euro. Vilårene er alternative, og det er således nok at Flåmsbana har lavere årlig produksjon enn under 500 000 kilometer. Dette vilkåret er klart oppfylt for Flåmsbana. Vi viser i denne sammenhengen til jernbanestatistikken som utarbeides av Statistisk Sentralbyrå, som viser at Flåmsbana kjørte 79.229 togkilometer i 2022 (statistikken for 2023 er ennå ikke tilgjengelig). I 2019, før pandemien, kjørte Flåmsbana 113.171 togkilometer.

En direktetildelt kontrakt etter artikkel 5(4) kan tildeles for 15 år jf. forordningens artikkel 4(3). I tillegg foreligger det i visse tilfeller anledning til å øke kontraktens lengde med 50 prosent når operatøren stiller vesentlige aktiva til rådighet, jf. artikkel 4(4) alternativ 1.4. Vilårene for å forlenge kontrakten vil i dette tilfellet være oppfylt, siden operatøren tar fullt ansvar for å stille togmateriell til rådighet, og dette innebærer at det skal gjøres investeringer i nye vogner med lang avskrivningstid. Det foreligger etter dette grunnlag for å forlenge avtaleperioden med 50 prosent, slik at total avtaleperiode blir 22,5 år.

Vi viser til det vedlagte notatet fra Wikborg Rein og BAHR for mer utdypende omtale av det juridiske hjemmelsgrunnlaget for en direktetildeling.

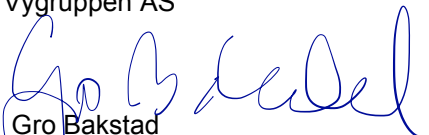
6 Anbefaling

Suksessen på Flåmsbana er skapt gjennom betydelige investeringer gjort av Vy, NGB og Flåm Utvikling gjennom de siste 25 årene. Anskaffelse av nye vogner vil kreve en ny betydelig investering som bare kan gjennomføres dersom Vy er tildelt ny trafikkavtale for en tilstrekkelig lang tidsperiode.

Vy, NBG og Flåm Utvikling ber om at Samferdselsdepartementet inngår ny trafikkavtale med Vy, slik at partene kan fortsette å drive Flåmsbana sammen også etter 2027. Vi anbefaler at trafikkavtalen tildeles med en varighet på 22,5 år fra ruteterminskiftet i 2027.

Vi har mange planer om spennende utvikling for Flåmsbana, både nye vogner og andre tiltak som vil gi gjester fra hele verden grunn til å reise til Norge og kjøre tog.

Vygruppen AS



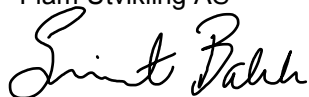
Gro Bakstad
Konsernsjef

Norway's best Group AS



Per Brochmann
Konsernleder

Flåm Utvikling AS



Sivert Bakk
Daglig leder

Vedlegg:

1. Notat med juridiske vurderinger fra Wikborg Rein og BAHN
2. Erklæring fra formannskapet i Aurland kommune

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref
23/1028-

Dato
8. mai 2024

Statsbudsjettet 2024 – supplerende tildelingsbrev nr. 4 – tiltak for bedre styring av jernbanesektoren

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev av 22. desember 2023 til Jernbanedirektoratet. Dette supplerende tildelingsbrevet gjelder oppdrag for å iverksette nye tiltak for bedre styring av jernbanesektoren, jf. regjeringens gjennomgang av sektoren omtalt i Meld. St. 14 Nasjonal transportplan 2025–2036.

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har KPMG levert en rapport om forbedringstiltak knyttet til arbeidet med avtale- og porteføljestyring mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF.¹ Oppdraget under er en oppfølging av KPMGs kartlegging av organisatoriske og styringsmessige utfordringer i jernbanesektoren som ble levert i august 2023 samt drøftinger med Jernbanedirektoratet og Bane NOR.²

Oppdrag nr.	12-2024
Navn på oppdrag	Gjennomføringsplan for realiseringen av Nasjonal transportplan (NTP) 2025–2036
Bakgrunn Som en oppfølging av Nasjonal transportplan (NTP) 2025–2036, samt KPMGs rapport, gir Samferdselsdepartementet et oppdrag til Jernbanedirektoratet om å lage en gjennomføringsplan som skal bidra til realiseringen av mål og tiltak for jernbanen i NTP 2025-2036.	

¹ [tilleggsoppdrag-vedr.-avtale-og-portefoljestyring_kpmg.pdf \(regjeringen.no\)](#)

² https://www.regjeringen.no/contentassets/a953aa9643a94bd38572decd8bc86fda/kartlegging-av-utfordringer-i-jernbanesektoren_kpmg-pdf.pdf

Beskrivelse av oppdraget

Etter Stortingets behandling av Meld. St. 14 Nasjonal transportplan 2025–2036 (NTP) og etterfølgende brev fra Samferdselsdepartementet skal Jernbanedirektoratet lage en gjennomføringsplan for realisering av planen, som et tydelig bindeledd mellom NTP og de konkrete tiltakene som gjennomføres i sektoren. Planen skal omfatte all tilbudsutvikling på jernbanen i NTP-perioden, både tiltak under gjennomføring og nye tiltak, og omfatte alle relevante innsatsfaktorer, herunder infrastruktur, togmateriell, overordnede ruteplaner, trafikkavtaler, takstsamarbeid mv.

Direktoratets avtaler med Bane NOR, Norske Tog, togoperatørene, Entur og fylkene skal innrettes i tråd med gjennomføringsplanen. Planen skal inneholde en oversikt både over avtaler som er inngått knyttet til vedtatt tilbudsutvikling og nye avtaler som må inngås for å følge opp tiltakene som startes opp i første og andre seksårsperiode.

Det legges til grunn at planen skal oppdateres årlig og følges opp i den årlige budsjettprosessen og porteføljeprioriteringen. Det legges også til grunn at det helhetlige risikostyringssystemet og gjennomføringsplanen forvaltes i sammenheng.

Det skal legges til grunn at systemet for porteføljeprioritering skal være en integrert del av prosessen med statsbudsjettet, dvs. at porteføljeprioriteringsinnspillet skal inngå i innspill til grunnlagsmateriale i november/desember hvert år, samt oppdateres i forbindelse med rammefordelingsforslaget påfølgende år.

Videre viser departementet til pågående arbeid med driftsstabilitet herunder oppdrag nr. 4 i oppdragsbrevet til Bane NOR for 2024, og oppdrag nr. 4 i tildelingsbrevet til Jernbanedirektoratet for 2024. Konkrete tiltak som ble identifisert i møtet mellom SD, direktoratet og Bane NOR av 9. april og i KPMGs rapport, bør følges opp av direktoratet og Bane NOR i disse arbeidene.

Direktoratet skal samarbeide med Bane NOR om å løse oppdraget.

Frist og rapportering

Oppgavene skal løses i løpet av høsten 2024, og Jernbanedirektoratet skal innen 15. juni legge fram en plan for arbeidet. Direktoratet skal, før gjennomføringsplanen ferdigstilles, forelegge et utkast til gjennomføringsplan for departementet.

Oppdrag nr.	13-2024
Navn på oppdrag	Avtale- og porteføljestyringssystemet fra idé til effekt, herunder presisere roller og ansvar

Bakgrunn

Som en oppfølging av KPMGs rapport, gir Samferdselsdepartementet et oppdrag til Jernbanedirektoratet om å iverksette konkrete tiltak som skal bygge opp under bedre styring av jernbanesektoren.

Beskrivelse av oppdraget

Samferdselsdepartementet gir Jernbanedirektoratet oppdrag om å lage et utkast til en tydelig og pedagogisk beskrivelse av rammeverket for utvikling og gjennomføring av tilbudsforbedringer, herunder hele avtale- og porteføljestyringssystemet, hvor roller og ansvar skal være presisert. Beskrivelsen skal bl.a. dekke overordnede rammer, roller, ansvar og myndighet, samt sentrale beslutningsprosesser som skal gjennomføres «fra idé til effekt».

Det legges til grunn at det blir beskrevet når, hvordan og om hva Jernbanedirektoratet og Bane NOR bør jobbe mer integrert enn i dag, f.eks. knyttet til kapasitetsanalyser. Der direktoratet ser potensiale for forenklinger i systemet, bes etaten om å redegjøre for det.

Som en del av arbeidet skal Jernbanedirektoratet lage en tydeligere beskrivelse av beslutningsprosessene knyttet til inngåelse av og oppfølging av avtaler med Bane NOR, Norske Tog, togoperatørene, Entur, samt fylkene, herunder hvordan trinnvise uttak av effekter i avtalene med Bane NOR kan gjennomføres.

Videre viser departementet til pågående arbeid med driftsstabilitet herunder oppdrag nr. 4 i oppdragsbrevet til Bane NOR for 2024, og oppdrag nr. 4 i tildelingsbrevet til Jernbanedirektoratet for 2024. Konkrete tiltak som KPMG har foreslått bør følges opp av direktoratet og Bane NOR i disse arbeidene.

Direktoratet skal samarbeide med Bane NOR om å løse oppdraget.

Frist og rapportering

Frist for leveransen er 31. januar 2025. Departementet ber om at det redegjøres for status i arbeidet i direktoratets rapport for andre tertial 2024.

Med hilsen

Marte Rønningen (e.f.)
avdelingsdirektør

Sigbjørn Helstad Aabø
utredningsleder

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi

Bane NOR SF
Riksrevisjonen

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref
23/1028-

Dato
26. juni 2024

Statsbudsjettet 2024 - supplerende tildelingsbrev nr. 6 – oppdrag om gjennomføring av eFTI-forordningen

Samferdselsdepartementet (SD) viser til tildelingsbrev av 22. desember 2023 til Jernbanedirektoratet (Jdir). Dette supplerende tildelingsbrevet gjelder oppdrag om gjennomføring av forordning (EU) 2020/1056 om elektronisk godstransportinformasjon (eFTI-ordningen).

Statens vegvesen har hovedansvaret for gjennomføringen av forordningen i norsk rett. SD ber Jdir bistå i arbeidet.

Oppdrag nr.	16-2024
Navn på oppdrag	Gjennomføringen av eFTI-forordningen
Bakgrunn Forordning (EU) 2020/1056 om elektronisk godstransportinformasjon ble vedtatt i EU 15. juli 2020. Forordningen er EØS-relevant og skal gjennomføres i norsk rett. Forordningen fastsetter at myndighetene skal akseptere elektronisk godsdokumentasjon for å oppfylle enkelte dokumentasjonskrav fastsatt i EU-regelverk om bl.a. kombinerte transporter, felles regler for tilgang til det internasjonale godstransportregelverket, sikkerhet innenfor sivil luftfart og samtrafikkevnene i jernbanesystemet.	

Beskrivelse av oppdraget

Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet om å samarbeide med Statens vegvesen om å forberede den nasjonale gjennomføringen av eFTI-forordningen.

Samarbeidet innebærer:

1. Vurdere hvordan forordningen kan gjennomføres i praksis

Jernbanedirektoratet må i samråd med SVV vurdere hvordan det kan legges til rette for eFTI-plattformene, herunder om det er mulig å bygge videre på allerede eksisterende løsninger, om det må etableres noe helt nytt (og i så fall hvordan dette kan gjøres), eller om det kan være hensiktsmessig å samarbeide med andre stater om dette. Vi er kjent med at de andre nordiske landene jobber med to ulike prosjekter (eFTI4EU og eFTI4all). Det må i tillegg vurderes hvor de nye rollene og myndighetsoppgavene kan plasseres.

2. Lage utkast til høringsnotat

I tillegg til utkast til en inkorporasjonsbestemmelse, må det vurderes og omtales hvorvidt det er behov for øvrige tilpasninger i relevant regelverk. Økonomiske og administrative konsekvenser må omtales. Disse vil selvsagt avhenge av hvilke praktiske løsninger som velges.

3. Oppdatere EØS-posisjonsnotat i notatbasen

Jernbanedirektoratet skal i samråd med SVV i tillegg utarbeide utkast til oppdatert EØS-posisjonsnotat.

Frist og rapportering

Jernbanedirektoratet skal innen 15. desember 2024 rapportere til SD gjennom egen rapport (del 1), utkast til høringsnotat (del 2) og oppdatere EØS-posisjonsnotat i basen (del 3).

Kontaktperson i SD for oppdraget er Marcus Costa Gåseide, telefon 22 24 82 62

Med hilsen

Cecilie Taule Fjordbakk (e.f.)
avdelingsdirektør

Linn Hokholt
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi
Riksrevisjonen

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref
23/1028-

Dato
25. juni 2024

Statsbudsjettet 2024 - Supplerende tildelingsbrev nr. 7

Utredninger av jernbanetilbudet mot 2050

Samferdselsdepartementet (SD) viser til tildelingsbrev for 2024 datert 22. desember 2023 til Jernbanedirektoratet (Jdir). I dette supplerende tildelingsbrevet gir vi følgende oppdrag til Jdir:

Oppdrag om å gjennomføre tre utredninger av jernbanetilbudet mot 2050; for fjerntog, gods og kollektivtilbudet på Østlandet

Oppdrag nr.	15-2024
Navn på oppdrag	Utredninger av jernbanetilbudet mot 2050; for fjerntog, gods og kollektivtilbudet på Østlandet

Bakgrunn

NTP 2025-2036 legger frem strategien for utviklingen av jernbanen og togtilbudet frem mot 2050. Utgangspunktet for strategien er at transportsektoren vil utfordres på en rekke områder i årene fremover og at utfordringsbildet tilsier at jernbanen som bærekraftig kapasitetssterk kollektivtransport i de største byområdene vil være en viktig del av løsningen.

De tre utredningene er beskrevet i NTP 2025-2036, kap. 14.2.8. Utredningene skal leveres som tre separate utredninger, men de må ses i sammenheng. Utredningene skal vurdere og konkretisere mulig tilbudsutvikling for tog innenfor de aktuelle markedene for hhv. lange reiser, transport av gods og varer og for togtilbudet som en del av kollektivsystemet på Østlandet frem mot 2050.

Utredningene skal gi et oppdatert og relevant kunnskapsgrunnlag for den videre utviklingen av jernbanestrategien i neste rullering av NTP. Utredningsarbeidet erstatter

ikke eventuelle fellesoppdrag som kan være aktuelle for neste rullering av transportplanen.

Beskrivelse av oppdraget

Rammer for utredningene

Utredningene skal ta utgangspunkt i utfordringsbildet for transportsektoren, spesielt knyttet til miljømål, energiknapphet og behovet for effektiv, klimavennlig transport, slik dette er beskrevet i NTP 2025-2036. I tillegg skal følgende legges til grunn:

- Framskrivninger og prognoser for bl.a. befolkningsvekst, statsfinansielt økonomisk handlingsrom og tilgang på energi mv. som beskrevet i NTP 2025-2036 og i den framlagte Perspektivmeldingen
- Direktoratet skal legge utviklingen av jernbanen og de andre transportformene (vei, kyst, luftfart) som er skissert i NTP 2025-2036, samt i fylkeskommunale areal- og transportplaner, til grunn for utredningene. Direktoratet skal herunder legge planporteføljen for Statens vegvesen og porteføljen for Nye Veier AS og videreutviklingen av byvekstavtaler/belønningsavtaler med nullvekstmålet, slik disse er presentert i NTP 2025-2036, til grunn for sine vurderinger.
- Tidshorisonen for utredningene skal være 2050. I sine anbefalinger skal direktoratet synliggjøre når i perioden fram mot 2050 effekten av anbefalte tiltak bør realiseres, og på hvilket tidspunkt beslutninger må tas for at effektene skal kunne realiseres.
- Anbefalingene skal omfatte alle innsatsfaktorene som må til for å realisere togtilbudet, herunder infrastruktur, overordnede ruteplaner, trafikkavtaler, togmateriell, takstsystemer, mv.
- Jernbanedirektoratet skal parallelt med de tre studiene vurdere på hvilket tidspunkt det vil være behov for å realisere Rikstunnelen, og hvordan dette tiltaket bør innrettes.
- Der det er mulig og relevant, ber vi om at det gjøres samfunnsøkonomiske analyser av anbefalingene om tiltak/ressursbruk i tråd med krav i Finansdepartementets rundskriv R-109 Prinsipper og krav ved utarbeidelse av samfunnsøkonomiske analyser, og at det oppgis grove kostnadsanslag. Der det ikke er mulig å gjøre fulle analyser, ber vi om at det gjøres kostnad-/virkningsanalyser.
- Direktoratet skal legge opp til hensiktsmessig involvering av relevante aktører i og utenfor sektoren, herunder SVV og Bane NOR i alle tre studiene.
- Det skal utarbeides scenarier og følsomhetsanalyser som belyser usikkerhet og muligheter. Scenariene skal utvikles i samråd med de andre transportvirksomhetene gjennom det tverretatlige metodeutviklingsarbeidet. Departementet tar i løpet av kort tid sikte på å sende oppdrag om metodeutviklingsarbeid til virksomhetene. Effekten av forbedringene i togtilbudet i de ulike markedene skal testes opp mot ulike scenarier for transportetterspørsel og -behov.

Fjerntogstrategi, togets rolle for de lange reisene (inkludert ytre IC)

Utredningen av tilbudsutvikling for lange reiser skal omhandle og avgrenses til fjerntogstrekningene Oslo–Bergen, Oslo–Trondheim, Oslo–Stavanger, Trondheim–Bodø, de grensekryssende jernbaneforbindelsene, Nord-Norgebanen, Ringeriksbanen og ytre InterCity. Utredningen skal også vurdere nattogtilbud der det er relevant. Siden infrastrukturkapasiteten er knapp, skal utredningen også avveie de ulike markedsbehovene, herunder person vs. gods og nasjonalt vs. internasjonalt.

Det overordnede formålet med studien er å:

Vurdere hvilken rolle toget, relativt til andre transportformer på de relevante strekningene, bør spille for å dekke transportbehovene i et 2050-perspektiv i lys av utfordringsbildet beskrevet i Nasjonal transportplan 2025–2036, herunder hvilken virkemiddelbruk som bør benyttes for å tilrettelegge for en slik tilbudsutvikling.

Utredningen skal

- Vurdere og konkretisere tilbudsutviklingen innenfor de aktuelle markedene for lange reiser.
- Vurdere hva jernbanens rolle skal være i de ulike markedene i samspillet med øvrig transport.
- Vurdere eventuelle tilbudsforbedringer, tiltak og løsninger opp mot markedsintensiteten, så vel som opp mot utfordringsbildet og jernbanens rolle.
- Se hen til antatt infrastrukturutvikling i andre land, særlig Sverige, Danmark og Tyskland.
- Belyse klima- og miljøeffekter av tiltakene.

Siden det er større usikkerhet om sentrale utviklingstrekk som vil kunne få betydning for hvilken rolle jernbanen skal ta på de lange strekningene, ber Jernbanedirektoratet å teste anbefalingene opp mot ulike scenarier for transportetterspørsel og -behov, jf. omtale innledningsvis.

Involvering

Statens vegvesen og de relevante fylkeskommunene/Oslo kommune skal involveres underveis i arbeidet. Jernbanedirektoratet bør også involvere Trafikverket og andre fagmiljø, som f.eks. Ruter, Bane NOR Eiendom og togselskaper, eventuelt også relevante analysemiljøer.

Godsutredning - tilrettelegging for transport av gods og varer

Jernbanedirektoratet skal gjennomføre en godsutredning for gods på jernbanen frem mot 2050.

Det overordnede formålet med utredningen er:

På bakgrunn av utfordringsbildet beskrevet i Nasjonal transportplan 2025–2036, skal utredningen gi et beslutningsgrunnlag for hva som skal være jernbanenes rolle i godstransport i et 2050-perspektiv, hvilken tilrettelegging det eventuelt vil være behov for, og på hvilke strekninger. Arbeidet må sees i sammenheng med fjerntogstudien for vurderinger av utnyttelse av begrenset kapasitet på jernbanenettet, og oppdrag om utredning av klimagassutslipp fra godstransport gitt til transportvirksomhetene fra SD, NFD og KLD, herunder forventet utvikling i de andre transportformene.

Overordnet er et sentralt mål for regjeringen å legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig transport av gods i hele landet. Transportformene har ulike egenskaper og fortrinn. Jernbanen er særlig relevant for frakt av store volum over lengre avstander. Staten har ansvar for å utvikle og forvalte en jernbaneinfrastruktur som legger til rette for et velfungerende marked for godstransport på jernbane og en regulering av dette markedet som gir effektiv ressursutnyttelse og miljøvennlig transport. I tillegg er et viktig hensyn for staten å sikre tilstrekkelig kapasitet til å dekke både Forsvarets og sivilsamfunnets behov for godstransport i et beredskaps- og samfunnssikkerhetsperspektiv.

Utredningen skal:

- Analysere markedet for godstransport på jernbane. Hvordan er konkurransen og lønnsomheten i dette markedet? Hva er de viktigste markedssegmentene framover, hvilke drivkrefter påvirker disse og hvilken betydning har dette for etterspørselen etter gods på bane? Analysere hvilke ev. markedssvikter som foreligger, hva årsaken er til disse og hvordan disse eventuelt kan avbøtes.
- Vurdere hvilken kapasitet for godstransport på jernbane som er nødvendig for å ivareta Forsvarets og sivilsamfunnets behov i et beredskaps- og samfunnssikkerhetsperspektiv, og hvilke tiltak som er best egnet for å ivareta dette hensynet.
- Med utgangspunkt i markedsanalysen og vurderingene knyttet til samfunnssikkerhet og beredskap vurdere:
 - Hvilken infrastrukturutvikling som best vil ivareta målene for godstransporten. En slik vurdering skal legge et tverrsektorielt perspektiv og samfunnsøkonomisk lønnsomhet (herunder ikke-prissatte virkninger) til grunn i vurderingene av hva jernbanens rolle skal være i de ulike markedene. Klima-, energi- og miljøeffekter skal synliggjøres særskilt.
 - Behovet for, og innretningen av ev., tiltak for å sikre et velfungerende og effektivt marked for miljøvennlig godstransport på jernbane. Dette kan

omfatte regulering, økonomiske insentiver, effektivisering av terminaler, prioritering av knapp kapasitet, bedre utnyttelse av teknologi og data mm.

- Legge til grunn gjeldende prioriteringskriterier for fordeling av infrastrukturkapasitet, jf. jernbaneforskriften § 9-5, og planene for utvikling av persontogtransport slik disse framkommer i inngåtte trafikkavtaler og NTP 2025-2036. Dersom utredningen finner grunner til å anbefale justeringer i kriteriene, skal disse fremkomme.

Involvering

Bane NOR, SVV og Kystverket skal involveres underveis i arbeidet.

Jernbanedirektoratet bør også involvere andre aktører og fagmiljø, som f.eks godsselskaper eventuelt også relevante analysemiljøer.

Kollektivstudie for Østlandet

Befolkningsprognoser fra Statistisk sentralbyrå tilsier at det vil bo 6,1 millioner mennesker i Norge i 2060. Veksten er anslått å bli størst der det allerede bor flest, på det sentrale Østlandet og i og rundt de store byene. Samtidig er kapasiteten presset i kollektivtransportsystemet på det sentrale Østlandet, herunder på jernbanen. Med dagens trafikkatferd/transportvaner og uten vesentlige endringer i reguleringer, priser eller kollektivtilbud tilsier beregninger med transportmodeller at veksten i etterspørsel vil gi økt veitrafikk i byområdene. En slik utvikling vil ikke gi en bærekraftig utvikling i byområdene i tråd med nullvekstmålet, og kan være vanskelig å forene med internasjonale forpliktelser knyttet til klima og natur.

Både nasjonale transportplaner, regionale planer for areal og transport, kommunale arealplaner og byvekstavgiftene bygger på et premiss om at statens kollektivtilbud (jernbane) og fylkeskommunenes kollektivtilbud utvikles i samme retning, med samme målbilde og forståelse av utfordringsbildet. Nasjonal transportplan 2025–2036 pekte på at det er behov for en kollektivstudie for å se langsiktig utvikling av togtilbud, takstsamarbeid og digital infrastruktur i sammenheng på tvers av jernbanen og de fylkeskommunale kollektivtilbudene i hele regionen. Dette omfatter lokal- og regionaltogtilbudet i InterCity-triangelen mellom Tønsberg, Hamar og Fredrikstad og på grenbanene (Spikkestadbanen, Kongsvingerbanen, Gjøvikbanen, Hovedbanen nord og Sørlandsbanen til Kongsberg). Hensikten er å sikre en helhetlig utvikling av kollektivtilbud og bruk av virkemidler, som felles takster og billetteringsløsninger, knutepunktutvikling og taktete ruteplaner.

Utredningen skal:

- Vurdere og konkretisere tilbudsutviklingen for jernbanen innenfor de aktuelle markedene for toget som en del av kollektivsystemet på Østlandet frem mot 2050.
- Analysere de sentrale driverne og rammene for utvikling av togtilbudet, herunder reisestrømmer, regionale planer for areal og transport, kommunenes arealplaner og Bane NORs planer for knutepunktutvikling.
- Vurdere i hvilke markeder og langs hvilke jernbanestrekninger det er størst potensial for flere togpassasjerer, hvordan togtilbudet på ulike strekninger bør utvikles og i hvilken rekkefølge, samt kartlegge rolledelingen mellom tog og øvrig kollektivtransport i de ulike markedene.
- Vurdere hvilke konkrete grep innenfor jernbanesektorens tilgjengelige virkemidler som må tas for å legge til rette for den anbefalte utviklingen av jernbanen, herunder stoppmønster, pendelstruktur, valg av togmateriell, utvikling av digital infrastruktur mv.
- Videre skal Jernbanedirektoratet peke på relevante grenseflater mellom togtilbud og lokalt kollektivtilbud og aktuelle problemstillinger knyttet til samarbeid med fylkeskommunene og kommunene, herunder rute- og plan og

takstsamarbeid, samt eksempelvis tiltak for mating, areal- og knutepunktutvikling, restriktive tiltak mot bilrafikk mv.

Involvering

Utredningsarbeidet skal ledes og gjennomføres av Jernbanedirektoratet i samarbeid med Statens vegvesen og de sentrale fylkeskommunene på Østlandet, dvs. Akershus, Østfold, Vestfold, Innlandet, Buskerud og Oslo kommune. Jernbanedirektoratet bør også involvere andre fagmiljø, som f.eks. Ruter, Bane NOR Eiendom og Vy, eventuelt også relevante analysemiljøer. Det bør også legges opp til dialog med berørte kommuner.

Som omtalt i Nasjonal transportplan 2025–2036, vil Samferdselsdepartementet gi Statens vegvesen, i samråd med bl.a. Jernbanedirektoratet, oppdrag om å gjennomføre forenklede byutredninger, herunder for Oslo-området, som grunnlag for kommende byvekstavtaleforhandlinger. Resultatene fra dette arbeidet vil kunne være relevant for kollektivstudien. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake med et eget oppdrag om byutredningene.

Frist og rapportering

Frist for å levere de tre strategiene er 1. april 2026. Samferdselsdepartementet skal orienteres om arbeidet underveis.

Prosjektplanen for arbeidet presenteres for departementet innen 1. november 2024.

Med hilsen

Are Forbord (e.f.)
ekspedisjonssjef

Cecilie Taule Fjordbakk
avdelingsdirektør

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi
Bane NOR SF
Riksrevisjonen

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref
23/1028-

Dato
2. juli 2024

**Statsbudsjettet 2024 - supplerende tildelingsbrev nr. 8 -
Bevilgningsendringer og endrede fullmakter som følge av Stortingets
behandling av Prop. 104 S (2023–2024) og Innst. 447 S (2023–2024), mv.**

Samferdselsdepartementet (SD) viser til tildelingsbrev for 2024 av 22. desember 2023 til Jernbanedirektoratet (Jdir). I dette supplerende tildelingsbrevet tar departementet opp disse sakene:

- Bevilgningsendringer og endrede fullmakter for Jdir som følge av Stortingets behandling av Prop. 104 S (2023–2024) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2024* og Innst. 447 S (2023–2024)
- Oppdrag om økt rabatt på togbilletter for studenter og barn
- Oppdrag om å forberede direkte nattog fra Oslo til København og/eller Hamburg
- Oppdrag om videre utredning av ny togradio - FRCMS

1. Bevilgningsendringer og endrede fullmakter

Ved Stortingets behandling av Prop. 104 S (2023–2024) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2024* og Innst. 447 S (2023–2024), 21. juni 2024 vedtok Stortinget bevilgningsendringer under Jernbaneformål:

1352	Jernbanedirektoratet	Kroner
70	Kjøp av persontransport med tog, kan overføres, kan nyttes under post 71, økes med ... fra kr 5 368 800 000 til kr 5 496 100 000	127 300 000

Kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 70 kjøp av persontransport med tog:

Bevilgningen er økt med 127,3 mill. kroner. Vi viser til flertallsmerknad i innstillingen:

«Flertallet viser til bevilgning på 86 mill. kroner på kap. 1352 post 70 og er enige om at rabatt på enkelt og periodebilletter for studenter så raskt som mulig skal økes til 50 pst.

Togselskapene tilbyr i dag 25 pst. rabatt på enkeltbilletter for studenter på kommersielt grunnlag, mens periodebillettene har 40 pst. rabatt i den statlige rabattordningen. Flertallet mener regjeringen med disse midlene skal sørge for at rabatten øker til 50 pst. på enkelt- og periodebilletter for studenter på tog, og innlede nødvendig dialog med togoperatørene om innretningen av ordningen. Flertallet viser videre til at det finnes en statlig rabattordning på tog på 50 pst. for barn fra 6 til og med 17 år, som følger av krav staten har satt. Flertallet viser videre til bevilgning på kap. 1352 post 70 på 45 mill. kroner for å øke denne rabatten til 75 pst. Prisreduksjonene vil ikke gjelde togreiser innenfor takstsamarbeidsområdene, da disse reisene er priset av fylkeskommunene og faller inn under deres takstmyndighet.»

Vi viser også til oppdrag 17 under.

Fullmakter:

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2024 under kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 73 Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer, kan:

1.

starte opp dette investeringsprosjektet, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn innenfor en kostnadsramme på:

Kolbotn stasjon 1 310 mill. kroner

2.

gjennomføre dette tidligere godkjente investeringsprosjektet, herunder foreta bestillinger og gi tilsagn innenfor en endret kostnadsramme på:

IC Østfoldbanen Sandbukta–Moss–Såstad 27 646 mill. kroner

Fullmaktene gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for prosjektet. Kostnadsrammene er oppgitt i 2024-kroner.

Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å pris- og valutakursjustere kostnadsrammene i senere år.

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

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2024 for det togmateriellet som inngår i statens kjøp av persontransporttjenester med tog på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 70 Kjøp av persontransport med tog, kan:

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

b. gi ytterligere restverdigaranti til oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 14 690 mill. kroner.

Det legges til grunn 75 pst. restverdigaranti.

Om budsjettendringene og fullmaktene

I samsvar med § 7 i Reglement for økonomistyring i staten stiller Samferdselsdepartementet bevilgningen på kap. 1352 til disposisjon for Jernbanedirektoratet i 2024 og delegerer de fullmaktene som er omtalt i brevet, til Jernbanedirektoratet.

Det forutsettes at bevilgningene benyttes i tråd med føringene i Prop. 104 S (2023–2024) og Innst. 447 S (2023–2024), departementets merknader i dette brevet, og i tråd med prinsippene som følger av Stortingets bevilgningsreglement. For øvrig vises det til kravene og føringene omtalt i tildelingsbrevet for 2024 til Jernbanedirektoratet.

2. Oppdrag om innføring av økt rabatt på togbilletter for studenter og barn

Oppdrag nr.	17-2024
Navn på oppdrag	Økt rabatt på togbilletter for studenter og barn
Bakgrunn Samferdselsdepartementet viser til Stortingets behandling av Prop. 104 S (2023–2024) <i>Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2024</i> og flertallsmerknad om økt bevilgning til kjøp av persontransport med tog i Innst. 447 S (2023–2024), av 21. juni 2024, jf. sitat over.	
Beskrivelse av oppdraget Jernbanedirektoratet skal så raskt som mulig gå i dialog med togoperatørene om å øke rabatten på tog på enkelt- og periodebilletter for studenter til 50 pst.. Rabatten for barn mellom 6-17 år skal økes til 75 pst.. Prisreduksjonene skal ikke gjelde togreiser innenfor taktsamarbeidsområdene.	
Frist og rapportering Jernbanedirektoratet skal gi en kort status på arbeidet i T2.	

Kontaktperson i SD for oppdraget er Ola Viken Stalund, telefon 22 24 81 51.

3. Oppdrag om å forberede direkte nattog fra Oslo til København og/eller Hamburg

Oppdrag nr.	18-2024
Navn på oppdrag	Forberede direkte nattog fra Oslo til København og/eller Hamburg
Bakgrunn	

Samferdselsdepartementet viser til Stortingets behandling av Prop. 104 S (2023–2024) og Innst. 447 S (2023–2024), av 21. juni 2024, der Stortinget fattet følgende anmodningsvedtak:

«Vedtak 917

Stortinget ber regjeringen legge til grunn trafikkstart senest innen 2030 for direkte nattog fra Oslo til København og/eller Hamburg, og gå i dialog med nødvendige myndigheter og operatører i løpet av 2024.»

Beskrivelse av oppdraget

Jernbanedirektoratet skal i løpet av 2024 gå i dialog med nødvendige operatører om muligheten for oppstart av direkte nattog fra Oslo til København og/eller Hamburg med trafikkstart senest 2030. Videre skal Jernbanedirektoratet oppdatere anslag for tilskuddsbehov for kjøp av nattogtrafikk på strekningen.

Frist og rapportering

Jernbanedirektoratet skal gi en kort status i forbindelse med Prop. 1 S (2024-2025) og levere oppdaterte anslag for tilskuddsbehov for kjøp av nattogtrafikk på strekningen innen 1. mars 2025.

Kontaktperson i SD for oppdraget er Benjamin Borch, telefon 22 24 82 20.

4. Oppdrag om videre utredning av ny togradio – FRCMS

Oppdrag nr.	19-2024
Navn på oppdrag	Videre utredning av ny togradio - FRMCS
Bakgrunn	
Det er gjennomført KVV og KS1 av ny togradio – FRMCS. I rapportene anbefales det at det igangsettes arbeid med å planlegge for fornyelse av passiv infrastruktur. Videre har rapportene vist at det er behov for supplerende utredning av en integrasjon av prosjektene «FRMCS» og "Bedre nettdækning langs jernbanen" før det tas et konseptvalg for driftsmodell for ny togradio.	
Beskrivelse av oppdraget	
Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet om å videreføre planlegging av ny togradio – FRMCS, herunder gjennomføre en supplerende utredning der prosjektene «FRMCS» og «Bedre nettdækning langs jernbanen» integreres som ett prosjekt, med fokus på å avdekke og realisere potensielle synergier og kostnadsbesparelser. Utredningen skal omfatte nye beregninger av grunnkalkylen med tilhørende usikkerhetsanalyse samt en ny samfunnsøkonomisk analyse. I tillegg skal Jernbanedirektoratet utrede ev. statlig medfinansiering for bedre nettdækning for de reisende, kombinert med det mest samfunnsøkonomiske konsept for FRMCS – eventuelt også i kombinasjon med nytt nødnett. Dette arbeidet skal inkludere vurdering av eksisterende regelverk for statsstøtte.	

Samferdselsdepartementet legger til grunn at Bane NOR starter planlegging av fornyelse av eksisterende passiv infrastruktur og at Bane NOR har nødvendig dialog med direktoratet om dette. Dette inkluderer kartlegging av fornyelsesbehov og utarbeiding av forslag til tidsplaner for fornyelsen. Dette skal også ses i sammenheng med ev. behov knyttet til nødnett.

Frist og rapportering

Jernbanedirektoratet skal levere den supplerende utredningen av integrasjon av «FRMCS» og «Bedre nettdækning langs jernbanen», inkludert vurderinger av ev. statlig medfinansiering for bedre nettdækning innen 1. februar 2025.

Samferdselsdepartementet vil invitere Jernbanedirektoratet til et statusmøte om gjennomføringen av oppdraget ultimo august 2024.

Kontaktperson i SD for oppdraget er Benjamin Borch, telefon 22 24 82 20.

Med hilsen

Marte Rønningen (e.f.)
avdelingsdirektør

Herman Westrum Thorsen
utredningsleder

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi
Bane NOR SF
Riksrevisjonen

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref
23/1028-

Dato
12. juli 2024

Statsbudsjettet 2024 - Supplerende tildelingsbrev nr. 9

Samferdselsdepartementet (SD) viser til tildelingsbrev av 22. desember 2023 til Jernbanedirektoratet (Jdir). I dette supplerende tildelingsbrevet gir vi følgende oppdrag:

Evaluere forskrift om tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren

Oppdrag nr.	20-2024
Navn på oppdrag	Evaluering av forskrift om tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren (tilskuddsforskriften)
Bakgrunn Tilskuddsforskriften ble fastsatt i 2021 og har nå virket i tre år. Iht. Bestemmelser om økonomistyring staten, jf. kap. 6.5, skal tilskuddsordninger skal evalueres. SD gir derfor nå oppdrag om en evaluering av ordningen. Departementet viser også til mottatt henvendelse fra Lommedalsbanen v/ Museene i Akershus om å justere forskriften.	
Beskrivelse av oppdraget <i>Jdir bes evaluere tilskuddsforskriften i samråd med Norsk jernbanemuseum. Evalueringen skal ta utgangspunkt i hvordan forskriften praktiseres etter gjeldende rett. Det skal særlig fokuseres på forskriftens virkeområde og forskriftens forhold til andre støtteordninger, som for eksempel Forskrift om tilskudd til tekniske og industrielle kulturminner. I arbeidet skal Jdir videre vurdere ordningen opp mot gjeldende politikk på området. Evalueringen av forskriften skal munne ut i en rapport. Videre skal evalueringen inneholde anbefalinger til justeringer av forskriften hvis dette anses hensiktsmessig, for eksempel ordningens virkeområde.</i>	
Frist og rapportering	

Jdir skal innen 15. desember 2024 levere evalueringen til SD. Dersom det foreslås endringer i forskriften, ber vi Jdir samtidig levere forslag til endringer av forskriften samt høringsnotat.

Optimalisering av ekspropriasjonsprosessen ved nedlegging av planoverganger

Oppdrag nr:	21-2024
Navn på oppdrag:	Optimalisering av ekspropriasjonsprosessen ved nedlegging av planoverganger
Bakgrunn: <i>SD ble 15.12.22 tilsendt «Lovhjemmel for nedleggelse av planoverganger» i oppdrag 4 i supplerende tildelingsbrev nr. 10 til statsbudsjettet 2021. I etterkant av denne leveransen har departementet arbeidet med ny lovhjemmel for nedleggelse av planoverganger. I arbeidet har departementet avdekket muligheter for effektivisering av ekspropriasjonssakene knyttet til planoverganger innenfor dagens ekspropriasjonsregler som reduserer behovet for ny lovhjemmel. Departementet avventer derfor videre lovarbeid til det kan vises at gjeldende ekspropriasjonsregler ikke muliggjør en tilstrekkelig effektiv prosess.</i>	
Beskrivelse av oppdraget: <i>Vi ber Jdir gjennomgå ekspropriasjonsprosessen sammen med Bane NOR SF. Der skal det ses nærmere på hvordan rollene er fordelt i en typisk ekspropriasjonssak knyttet til planoverganger og på hva som skal til for at mulighetene for å effektivisere prosessene utnyttes i størst mulig grad.</i>	
Frist og rapportering: Som vedlegg til Jdirs årsrapport for 2024	

Med hilsen

Cecilie Taule Fjordbakk (e.f.)
avdelingsdirektør

Arne Valdemar Nielsen
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Vedlegg

Kopi
Bane NOR SF
Norsk Jernbanemuseum
Riksrevisjonen

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref
23/1028-

Dato
04. september 2024

Statsbudsjettet 2024 - Supplerende tildelingsbrev nr. 10

Samferdselsdepartementet (SD) viser til tildelingsbrev for 2024 av 22. desember 2023 til Jernbanedirektoratet (Jdir). I dette supplerende tildelingsbrevet tar departementet opp disse sakene:

- Bevilgningsendring for Jdir knyttet til Tilskudd til kommersielle buss- og båtruter som følge av smitteverntiltak etter Stortingets behandling av Prop. 104 S (2023–2024) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2024* og Innst. 447 S (2023–2024)
- Oppdrag om videre oppfølging av vedlikehold og fornying og bedre driftsstabilitet
- Endring i oppdrag nr. 16 for 2024 om gjennomføringen av eFTI-forordningen

1. Bevilgningsendring

Det vises til supplerende tildelingsbrev nr. 8 for 2024 til Jernbanedirektoratet om bl.a. bevilgningsendringer og endrede fullmakter for Jdir under Jernbaneformål etter Stortingets behandling av Prop. 104 S (2023–2024) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2024* og Innst. 447 S (2023–2024), 21. juni 2024. Det ble også vedtatt bevilgningsendringer under Særskilte transporttiltak som ved en inkurie ble ikke inkludert i supplerende tildelingsbrev til Jdir:

1330	Særskilte transporttiltak	Kroner
71	(NY) Tilskudd til kommersielle buss- og båtruter som følge av smitteverntiltak, bevilges med ...	3 700 000

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak, (NY) post 71 Tilskudd til kommersielle buss- og båtruter som følge av smitteverntiltak:

Bevilgningen på posten er økt med 3,7 mill. kroner, mot tilsvarende reduksjon på kap. 1352, post 70 Kjøp av persontransport med tog. Bevilgningen skal dekke utbetaling av etterberegning av støttebeløp for tilskuddordningen til kommersielle buss- og båtruter som ble opprettet under koronapandemien. Reduksjonen i bevilgningen på kap. 1352, post 70 er omtalt i supplerende tildelingsbrev nr. 8 for 2024 til Jdir.

Om budsjettendringen

I samsvar med § 7 i Reglement for økonomistyring i staten stiller SD bevilgningen på kap. 1330, post 71 til disposisjon for Jdir.

Det forutsettes at bevilgningen benyttes i tråd med føringene i Prop. 104 S (2023–2024) og Innst. 447 S (2023–2024), departementets merknader i dette brevet, og i tråd med prinsippene som følger av Stortingets bevilgningsreglement. For øvrig vises det til kravene og føringene omtalt i tildelingsbrevet for 2024 til Jernbanedirektoratet.

2. Oppdrag om videre oppfølging av vedlikehold og fornyelse og bedre driftsstabilitet

SD viser til Jdirs leveranse til oppdrag nr. 04-2024 om videre oppfølging av bedre driftsstabilitet og avvikshåndtering, som ble gitt i Tildelingsbrev til Jernbanedirektoratet for 2024. Jdirs forslag til oppfølgingssystem for BNs arbeid med drift, vedlikehold og fornying som ble levert 1. juni er en første versjon. På bakgrunn av denne leveransen gir SD Jdir i oppdrag å videreutvikle oppfølgingen av vedlikehold og fornying og bedre driftsstabilitet. Oppdraget må ses i sammenheng med gjenstående leveranser i oppdrag 04-2024.

SD er enig i at det er hensiktsmessig at det foreslåtte oppfølgingssystemet baseres på rapportering i allerede etablerte kanaler. En mer konkretisert og strekningsvis tilnærming, slik BN sin plan legger opp til, vil nødvendigvis innebære at det i BN vil genereres omfattende mengder data om aktiviteter og måloppnåelse. Rapporteringen til Jdir må være tilstrekkelig til at Jdir kan ivareta sitt ansvar for å følge opp ressursbruk og måloppnåelse i tråd med Stortingets bevilgningsvedtak og departementets føringene, men ikke så detaljert at det oppstår uklarhet om ansvarsdelingen mellom Jdir og BN. SD legger til grunn at Jdir og BN har en videre dialog om hvor omfattende rapporteringen til Jdir skal være. Det er viktig at BN og Jdir gjør et godt arbeid med å bearbeide og tolke dataene og analysere trender og årsakssammenhenger.

Oppdrag nr.	22-2024
Navn på oppdrag	Videre oppfølging av vedlikehold og fornyelse og bedre driftsstabilitet
Bakgrunn I oppdrag nr. 04-2024 om videre oppfølging av bedre driftsstabilitet og avvikshåndtering, som ble gitt i Tildelingsbrev til Jdir for 2024 ble Jdir bedt om å foreslå et eget oppfølgingssystem for å følge opp BN sin plan for arbeid med drift, vedlikehold og fornying. Jdir viste i besvarelsen av oppdraget til at det var utfordrende å levere et oppfølgingssystem på en plan som er under arbeid, og at leveransen av 1. juni ville være å betrakte som en første versjon. Arbeidet med tiltaksplan for bedre driftsstabilitet blir gitt økt prioritet for å gjennomføre konkrete tiltak.	
Beskrivelse av oppdraget Jdir skal: • Vurdere og anbefale hva som bør være SDs overordnede styringsindikatorer på vedlikehold- og fornyingsområdet, basert på Jdirs foreslåtte oppfølgingssystem, og om det er én indikator som bør løftes opp som vurdering av driftsstabilitet. I den sammenheng viser SD til Dokument 14 (2023–2024) <i>Riksrevisjonens undersøkning av styresmaktene sitt arbeid med forseinkingar og innstillinger på jernbanen</i>, der Riksrevisjonen benytter indikatoren «tog i rute» som sammenstiller forsinkelser og innstillinger. SD ber Jdir, i dialog med BN, om å vurdere om en slik indikator vil være nyttig i den videre rapporteringen. Vi ber om at BN og Jdir i det videre arbeidet belyser hvorvidt sammenlikninger med ett enkelt år (baseline 2022) tilstrekkelig godt fanger opp effektene av innsatsen i rapporteringen i videreutviklingen av leveransen, ev. om effekter av tiltak skal sammenliknes med et «nullalternativ». • I det videre arbeidet med tiltaksplan for bedre driftsstabilitet, foreslå konkrete tiltak, på tvers av aktørene, som adresserer rotårsaker og kan forventes å ha effekt på kort sikt. Vi ber om at Jdir kommer tilbake med en tydelig plan for gjennomføring og hvordan effekten av tiltakene kan følges opp. Arbeidet skal sees i sammenheng med BNs foreslåtte innsatspakke for Oslo-navet, hvor BN foreslår flere konkrete tiltak, i tillegg til vedlikehold og fornying, for å bedre driftsstabiliteten i Oslo-området. • I det videre arbeidet med tiltaksplan for bedre kundeopplevelse ved avvik foreslå konkrete og gode kompensierende tiltak for reisende på grunn av sporbrudd, og anbefale konkrete tiltak, herunder vurdering av eksempelvis gode buss for tog-løsninger. Vi ber om at tiltak for godstransporten også vurderes. Et viktig formål er å kunne legge til rette for lengre stengningsperioder og mer effektivt vedlikeholdsarbeid. Arbeidet må gjøres i samråd med BN. • Foreslå og følge opp overfor togoperatørene hvordan punktlighet eller andre mål på driftsstabilitet kan synliggjøres løpende for kundene i f.eks. salgsapp og/eller på stasjoner, med formål om være mer transparent om påliteligheten i systemet.	

Frist og rapportering

SD ber om at vurdering av tiltak i tiltaksplan for bedre driftsstabilitet og bedre kundeopplevelse ved avvik samt vurdering av tiltak for å synliggjøre punktlighet for kundene, leveres sammen med den opprinnelige fristen for oppfølging av tiltaksplanene innen 18. oktober. 2024.

SD ber Jdir om en vurdering av styringsindikatorer i neste versjon av forslag til oppfølgingssystem. Jdir bes innen kort tid komme tilbake med forslag til frist for dette arbeidet.

Kontaktperson i SD for oppdraget er Arne Bjørdal Langan, telefon 22 24 82 31.

3. Endring i oppdrag nr. 16 for 2024 om gjennomføringen av eFTI-forordningen

Det vises til supplerende tildelingsbrev nr. 6 for 2024 til Jdir med oppdrag om gjennomføring av eFTI-forordningen. I lys av oppdragsbeskrivelsen i supplerende tildelingsbrev nr. 7 til Statens vegvesen er det behov for å samordne og korrigere beskrivelsen av oppdraget og frister for rapportering. SD gir følgende oppdaterte oppdragstekst for oppdrag nr. 16-2024:

Oppdrag nr.	16-2024
Navn på oppdrag	Bidrag til gjennomføring av eFTI-forordningen
Bakgrunn Forordning (EU) 2020/1056 om elektronisk godstransportinformasjon ble vedtatt i EU 15. juli 2020. Forordningen er EØS-relevant og skal gjennomføres i norsk rett. Forordningen fastsetter at myndighetene skal akseptere elektronisk godsdokumentasjon for å oppfylle enkelte dokumentasjonskrav fastsatt i EU-regelverk om bl.a. kombinerte transporter, felles regler for tilgang til det internasjonale godstransportregelverket, sikkerhet innenfor sivil luftfart og samtrafikkevnen i jernbanesystemet.	
Beskrivelse av oppdraget SD ber Jdir om å bidra i Statens vegvesens arbeid med å forberede den nasjonale gjennomføringen av eFTI-forordningen. Samarbeidet innebærer: <i>Vurdere hvordan forordningen kan gjennomføres i praksis</i> Jdir må innenfor sitt område bidra med vurderinger til SVV vurdere hvordan det kan legges til rette for eFTI-plattformene, herunder om det er mulig å bygge videre på allerede eksisterende løsninger, om det må etableres noe helt nytt (og i så fall hvordan dette kan gjøres), eller om det kan være hensiktsmessig å samarbeide med andre stater om dette. Vi er kjent med at de andre nordiske landene jobber med to ulike prosjekter (eFTI4EU og eFTI4all). Det må i tillegg vurderes hvor de nye rollene og myndighetsoppgavene kan plasseres. <i>Lage utkast til høringsnotat</i> I tillegg til å bidra med innspill til utkast til en inkorporasjonsbestemmelse, må Jdir vurdere og omtale hvorvidt det er behov for øvrige tilpasninger i relevant regelverk	

innenfor sitt område. Økonomiske og administrative konsekvenser må omtales. Disse vil avhenge av hvilke praktiske løsninger som velges.

3. Bidra til oppdatert EØS-posisjonsnotat i notatbasen

Jdir skal gi bistand til SVV i utarbeidelsen av utkast til oppdatert EØS-posisjonsnotat.

Frist og rapportering

Jdir skal gi sine vurderinger og innspill i tråd med Statens vegvesens tidsplan for arbeidet.

Med hilsen

Marte Rønningen (e.f.)
avdelingsdirektør

Linn Hokholt
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi
Riksrevisjonen

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref
23/1028-

Dato
14. oktober 2024

Statsbudsjettet 2024 - supplerende tildelingsbrev nr. 11 - oppdrag nr. 23-2024 om dataforvaltning og digital tjenesteutvikling for sømløs mobilitet

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrevet for 2024 av 22. desember 2023 til Jernbanedirektoratet. I dette supplerende tildelingsbrevet gir departementet Jernbanedirektoratet i oppdrag å utrede finansieringsmodeller og samhandlingsmodeller for det videre arbeidet med sømløs mobilitet.

1. Bakgrunn for oppdrag nr. 23-2024

Departementet viser til målbildet for digitalisering og teknologiutvikling i NTP 2025-2036 hvor det framgår at det i planperioden skal legges til rette for utvikling av sømløs mobilitet og samhandling mellom aktører i transportsystemet, samt økt og bedre bruk av data.

Videre viser Samferdselsdepartementet også til Jernbanedirektoratets svar på Oppdrag 5 i Tildelingsbrevet for 2024, Utvikling av rammebetingelser for sømløs mobilitet, levert departementet 13.06.2024. Som en oppfølging av leveransen ber vi Jernbanedirektoratet om å utrede finansieringsmodeller og samhandlingsmodeller for det videre arbeidet med sømløs mobilitet, jf. pkt. 2.1 og bestilling nedenfor.

Når det gjelder de juridiske problemstillingene som reises i svaret på Oppdrag 5 i Tildelingsbrevet for 2024 til Jernbanedirektoratet vil departementet komme tilbake til dette i egen prosess.

Sømløs mobilitet, som inkluderer et mangfold av mobilitetstilbydere samt tilbydere av parkering, vil kunne bli en omfattende og kompleks oppgave med mange løsningselementer. Jernbanedirektoratet peker i utredningen av 13.06.24 på et ambisjonsnivå og forslag til prioriteringer i kap. 6. Samferdselsdepartementet legger foreløpig til grunn at dette

ambisjonsnivået kan brukes som utgangspunkt for utredningen som bestilles her. Dette overlapper også med nivå 4 i veikartet mot et felles samarbeid for digital tjenesteutvikling i rapport fra Kollektivtrafikkforeningen *En stegvis tilnærming til ett felles samarbeid for digital tjenesteutvikling*.

2. Beskrivelse av oppdraget

2.1. Utredning av og forslag til finansieringsmodell og samhandlingsmodell for utvikling av digitale tjenester for sømløs mobilitet

For å følge opp sømløs mobilitet i NTP 2025–2036 kan det være behov for å utvikle og vurdere på nytt innretningen av noen strukturer, bl.a. eksisterende finanserings- og samhandlingsmodell for sømløs mobilitet. Jernbanedirektoratet viser i besvarelsen på oppdrag 5 i Tildelingsbrevet for 2024 bl.a. til at det gjennom samarbeid om digitale løsninger i kollektivsektoren er identifisert et behov for at omfanget av nasjonale felles løsningskomponenter som omfattes av gebyrordningen bør utvides dersom vi skal få til videreutvikling innenfor sømløs mobilitet. Dagens reguleringer for gebyrordningen er formulert på en slik måte at den fokuserer på støttetjenester for elektronisk billettering, jf. Forskrift om billettering ved jernbanetransport. Ettersom Jernbanedirektoratet mener at f.eks. salgstjenesten og sanntidsinformasjontjenester er såpass sentrale at de vil være en viktigere tjeneste enn bare en støttetjeneste, kan det være behov for å justere gebyrordningen, slik at nye tjenester kan legges til i fremtiden uten at det vil kreve lovendring hver gang.

Jernbanedirektoratet vurderer i sin utredning som svar på oppdrag 05.2024 at dersom en større del av plattformen skal benyttes av fylker og andre virksomheter, kan det videre være hensiktsmessig å vurdere togoperatørenes gebyrordning/formidlingshonorarer på nytt, bl.a. hvorvidt en større del av grunnplattformen for jernbane bør finansieres direkte gjennom Jernbanedirektoratet.

Med utgangspunkt i utredningen som svar på oppdrag 05-2024 av 13.06.24 ber Samferdselsdepartementet om at Jernbanedirektoratet utreder og vurderer ulike finansieringsmodeller for utvikling og drift av digitale tjenester for sømløs mobilitet for jernbane- og kollektivsektoren. Utredningsarbeidet skal gjøres i tett samarbeid med Entur, og med involvering av andre relevante aktører i jernbane- og kollektivsektoren. Formålet med utredningen er å foreslå en finansieringsmodell som er økonomisk bærekraftig og fremtidsrettet m.h.t. operasjonell og digital kompleksitet i et mobilitetsmarked i endring.

Vi ber Jernbanedirektoratet i vurderingen av de ulike finansieringsmodellene legge til grunn Digitaliseringsdirektoratets Rammeverk for utforming av finansieringsmodeller for nasjonale og sektorielle fellesløsninger. Dette innebærer at anbefalt finansieringsmodell bør tilstrebe å svare ut følgende prinsipper på en så god måte som mulig:

- modellen bør gi gode incentiver for samfunnsøkonomisk riktig bruk av løsningene
- modellen bør understøtte kostnadseffektiv utvikling og drift
- modellen bør legge til rette for hensiktsmessig utviklingsmetodikk

- modellen bør være enkel å forstå og å administrere, med forutsigbarhet for alle parter
- modellen bør evalueres og justeres ved behov
- modellen bør ta hensyn til om det er et pålegg om bruk av tjenestene, eller om det er tjenester som tilbys i konkurranse med andre
- modellen bør ta hensyn til om løsningene skal brukes utenfor egen sektor og/eller privat sektor

Samferdselsdepartementet ber videre om at Jernbanedirektoratet utreder og foreslår en hensiktsmessig samhandlingsmodell for utvikling og drift av digitale løsninger for sømløs mobilitet. Modellen som foreslås bør på en egnet måte ivareta balansen mellom jernbane- og kollektivaktørenes behov for påvirkning på tjenesteutviklingen, statens behov for styring og oppfølging av statlige budsjettmidler, samt det å få sikret handlingsrom for fleksibel og smidig systemutvikling samt effektive beslutningsprosesser i utførende ledd.

For å sikre nødvendig samhandling mellom tog- og kollektivoperatører, Entur, Jernbanedirektoratet og fylkeskommunene ber vi Jernbanedirektoratet, i samråd med Entur, å reetablere en midlertidig samhandlingsmodell så raskt som mulig.

3. Frist for oppdraget

Frist for Jernbanedirektoratets besvarelse er 10.06.2025. Jernbanedirektoratet skal innen 1.11.2024 legge frem en plan for arbeidet. Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet konsultere Entur i utarbeidelsen av planen for arbeidet.

Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet samarbeide med Entur, Statens Vegvesen, Fylkeskommunene og andre relevante aktører i utarbeidelsen av svaret på oppdraget.

Før oppdraget ferdigstilles, skal et utkast til besvarelse diskuteres med departementet.

Med hilsen

Marte Rønningen (e.f.)
avdelingsdirektør

Ida Monclair
fagdirektør

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi
Entur AS
Statens vegvesen

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref
23/1028-

Dato
22. oktober 2024

Statsbudsjettet 2024 - Supplerende tildelingsbrev nr. 12

Samferdselsdepartementet (SD) viser til tildelingsbrev for 2024 av 22. desember 2023 til Jernbanedirektoratet (Jdir). I dette supplerende tildelingsbrevet gis Jernbanedirektoratet et mandat om å foreta en trafikkavtalegjennomgang og sikre persontogtrafikken på Sørlandsbanen, Jærbanen og Arendalsbanen.

Oppdrag nr.	24-2024
Navn på oppdrag	Mandat om trafikkavtalegjennomgang og sikring av persontogtrafikken på Sørlandsbanen, Jærbanen og Arendalsbanen
Bakgrunn Jernbanedirektoratets trafikkavtaler for trafikkpakkene 1-3 utløper gradvis fra desember 2027 til desember 2029. Endringer i EØS-regelverket medfører strengere krav enn tidligere for tildeling av trafikkavtaler om offentlig tjenesteyting på jernbane. Dette gir et behov for å vurdere omfanget og inndelingen av trafikkavtaler på nytt. Jernbanedirektoratet skal derfor sikre persontransporttilbudet omfattet av Trafikkpakke 1 Sør, som utløper først, frem til vurderingen er gjennomført og ny(e) langsiktige trafikkavtale(r), kan inngås.	
Beskrivelse av oppdraget Jernbanedirektoratet skal: Foreta en samlet vurdering av behovet for og ev. innretning av offentlige tjenesteforpliktelser for persontransport med jernbane. Dette arbeidet skal gjøres med utgangspunkt i de transportpolitiske målsettingene, og i henhold til relevant regelverk. Arbeidet skal innrettes for å oppnå målene omtalt i mandatet punkt 2 og sikre at Jernbanedirektoratets offentlige tjenesteforpliktelser er riktig definert, jf. ovennevnte endringer i EØS-regelverket.	

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Sikre persontransporttilbudet i Trafikkpakke 1 Sør i påvente av trafikkgjennomgangen, i en mellomperiode som maksimalt varer frem til desember 2032. Jernbanedirektoratet skal gjøre dette gjennom en kortsiktig direktetildelt trafikkavtale til Vy iht. kollektivtransportforordningens unntaksbestemmelse til konkurranseutsetting artikkel 5 nr. 3a. |
|--|

Frist og rapportering

SD ber om at trafikkavtalegjennomgangen gjennomføres innen 1. februar 2026. Jernbanedirektoratet skal videre utarbeide en fremdriftsplan som sikrer en forsvarlig overgang til ny operatør, og som overholder fristene som regelverket setter til offentliggjørelse mv.

Følgende dokumenter er vedlagt som grunnlag for oppdraget:

- Mandat om trafikkavtalegjennomgang og sikring av persontogtrafikken på Sørlandsbanen, Jærbanen og Arendalsbanen

Med hilsen

Cecilie Taule Fjordbakk (e.f.)
avdelingsdirektør

Nora Hansen Balteskard
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Vedlegg

Kopi
Riksrevisjonen

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref
23/1028-

Dato
6. november 2024

Statsbudsjettet 2024 - Supplerende tildelingsbrev nr. 13

Samferdselsdepartementet (SD) viser til tildelingsbrev for 2024 av 22. desember 2023 til Jernbanedirektoratet (Jdir). I dette supplerende tildelingsbrevet setter departementet ytterligere krav til rapporteringen på bestemte indikatorer for alle linjer på Østlandet 1 og 2, med unntak av Bratsbergbanen.

SD viser til den vanskelige situasjonen for de reisende på Østlandet som blant annet skyldes at mange togavganger er satt opp med enkeltsett i rushtid. Departementet har i flere henvendelser til Jdir tatt opp disse problemene, og senest oversendte Jdir 18. oktober 2024 en rapport om materiell- og driftssituasjonen på Østlandet.

Togtilbudet på Østlandet har en viktig funksjon i transportsystemet, og det er stort behov for at togtilbudet dekker sin del av transportbehovet. SD ber om at Jdir følger tettere opp at avtalt togtilbud på de mest trafikkunge strekningene på Østlandet leveres. SD ber derfor Jdir rapportere månedlig på følgende indikatorer om passasjerkapasitet på togangavger for alle linjer i Ø1 og Ø2, med unntak av Bratsbergbanen:

- Andel passasjerer per linje som ankommer endestasjonen innenfor punktlighetsmålet på 3:59 minutter.
- Andel avganger med enkle togsett der det skulle vært kjørt med dobbeltsett i henhold til togoperatørens materiellturneringsplan.
- Antall leverte setekilometer per linje i rushtid sammenlignet med planlagte setekilometer.

I tillegg til rapportering på disse indikatorene skal Jdir vurdere situasjonen og ev. foreslå tiltak der det er nødvendig.

Rapporter skal oversendes departementet senest den 10. i påfølgende måned. SD ber Jdir konkretisere hvor raskt rapporteringen kan starte opp og vil i dialog med Jdir avklare hvor lenge rapporteringen bør vare.

Med hilsen

Cecilie Taule Fjordbakk (e.f.)
avdelingsdirektør

Nora Hansen Balteskard
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi
Riksrevisjonen

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref
23/1028-

Dato
6. desember 2024

Statsbudsjettet 2024 - Supplerende tildelingsbrev nr. 14/2024

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev for 2024 av 22. desember 2023 til Jernbanedirektoratet. I dette supplerende tildelingsbrevet tar departementet opp disse sakene:

1. Fire oppdrag knyttet til styring og vedlikehold av togmateriell.
2. Presiseringer knyttet til planlegging og gjennomføring av materiellanskaffelser.
3. Oppdrag om oppfølging av anmodningsvedtak 918 om tilskuddsordning for langdistansebusser.
4. Oppdrag om oppfølging av Jernbanedirektoratets rapport *Tiltak for en mer driftsstabil jernbane*.

1. Oppdrag knyttet til styring og vedlikehold av togmateriell

1.1. Bakgrunn

Samferdselsdepartementet viser til hovedmålene for transportpolitikken i Nasjonal transportplan 2025–2036. Tilgang på velholdte og komfortable kjøretøy påvirker hvorvidt togtilbudet er pålitelig og attraktivt. Over de neste årene skal gamle tog erstattes av nye lokal-, region- og fjerntog som skal bidra til et bedre togtilbud de neste tiårene. Både gamle og nye tog må vedlikeholdes i tilstrekkelig grad, slik at verdien av materiellet bevares gjennom den forventede levetiden. Videre stiller innfasing av nye tog høye krav til samordning, slik at det f.eks. er nødvendig infrastruktur og fasiliteter på plass til de nye togene skal tas i bruk.

I etterkant av oppdrag nr. 14 i tildelingsbrevet til Jernbanedirektoratet for 2023 om tilgangsavtalene med Norske tog AS og Entur AS er det utredet en rekke problemstillinger knyttet til styring av investeringer i togmateriell samt drift og vedlikehold av togene. Vi viser

blant annet til svar på oppdrag nr. 24 gitt i supplerende tildelingsbrev nr. 8/2023 og svar på oppdrag nr. 1 i tildelingsbrevet for 2024. På bakgrunn av utredningene gjennomfører Jernbanedirektoratet i samråd med øvrige aktører i jernbanesektoren en rekke tiltak for å adressere utfordringene, jf. rapport fra direktoratet datert 12. august 2024 om vedlikehold og utvikling av verksteder. Vi viser også til Jernbanedirektoratets leveranser om styring av togmateriell del 1 og 2.

Etter departementets vurdering gjenstår det likevel enkelte problemstillinger.

Samferdselsdepartementet erfarer at programstrukturen for kunde- og tilbudsrevet endring av kjøretøyflåten og infrastrukturen ikke har fungert etter hensikten, slik Jernbanedirektoratet har påpekt i flere rapporter. Prosessen for å iverksette og følge opp beslutninger knyttet til kjøretøyflåten med tilhørende behov for infrastruktur, bl.a. i budsjettarbeidet og i statens prosjektmodell, må forbedres. Videre må prosessene knyttes til gjennomføringsplanen for Nasjonal transportplan 2025–2036 og tilhørende oppfølging via det helhetlige risikostyringssystemet.

Andel forsinkelser og antall innstillinger som skyldes manglende tilgang på togmateriell er høy. Togtilbudet på Østlandet blir mindre attraktivt som følge av utstrakt bruk av enkle togsett på linjer der etterspørselen tilsier tog med langt høyere transportkapasitet. Problemene skyldes i stor grad gamle kjøretøy som har passert teknisk levetid og har høye feilrater. Dagens tog må imidlertid inngå i både lokal- og fjernogtrafikken frem til de kan erstattes av nye og mer driftssikre kjøretøy. Departementet ser behov for koordinert tilnærming fra sektoren knyttet til drift og vedlikehold av gamle tog i påvente av at nye tog settes i trafikk.

Verksteder utgjør en grunnleggende innsatsfaktor i produksjon av togreiser. Samferdselsdepartementet viser til nytt planverk for gjennomføring av Nasjonal transportplan 2025–2036. Gjennomføringsplanen forutsetter oversikt over behovene for verksteder og verkstedkapasitet for å realisere det ønskede togtilbudet. Videre må kapasitet på og antall verksteder inngå i vurderinger av ønsket togtilbud. Både ved anskaffelser av nye tog og ved koordinert tilnærming til felles utfordringer knyttet til tog, jf. problembeskrivelsen over, står oppdatert oversikt og vurderinger av verkstedkapasitet sentralt.

På bakgrunn av problemstillinger knyttet til styring av investeringer i togmateriell samt drift og vedlikehold av togene gir departementet fire oppdrag til Jernbanedirektoratet.

1.2. Oppdrag

Oppdrag nr:	25-2024
Navn på oppdrag:	Planverk for togmateriell
Bakgrunn: Jernbanedirektoratet fastsetter ønsket utvikling av togtilbudet. Direktoratet må ha et oppdatert kunnskapsgrunnlag som sikrer god koordinering av behov for kjøretøy opp mot ønsket fremtidig utvikling av togtilbudet. Planene for innfasing av materiell må	

koordineres med gjennomføringsplanen for Nasjonal transportplan 2025–2036 og regjeringens statsbudsjettarbeid, og materiellområdet må være dekket av det helhetlige risikostyringssystemet for jernbanesektoren.

Beskrivelse av oppdraget:

Jernbanedirektoratet skal sørge for å koble direktoratets vurderinger av behov for investeringer i og fornyelse av kjøretøyflåten til virkemidlene for koordinering og strategisk styring av sektoren. Det gjelder særlig gjennomføringsplanen for Nasjonal transportplan 2025–2036 som skal omfatte relevante beslutningspunkter og milepæler knyttet til f.eks. statsbudsjettet og Jernbanedirektoratets avtaler med aktørene i sektoren.

Som del av arbeidet ber vi om at Jernbanedirektoratet går gjennom eksisterende planer for togmateriell (herunder tilbudsboken for utvikling av togtilbudet, masterplanen for togmateriell og direktoratets materiellstrategi). Direktoratet bes vurdere om det fortsatt er behov for de ulike plandokumentene, bl.a. sett i lys av at milepælene for kjøretøy nå omfattes av gjennomføringsplanen for Nasjonal transportplan 2025–2036. Et premiss for arbeidet er at de ulike planene på materiellområdet må holdes oppdatert, og være internt konsistente og godt koordinert med gjennomføringsplanen.

Frist og rapportering

Oppdatert planverk for togmateriell legges ved oppdateringen av Jernbanedirektoratets gjennomføringsplan for Nasjonal transportplan 2025–2036, som leveres til departementet 1. mai 2025.

Oppdrag nr:	26-2024
Navn på oppdrag:	Bedre samordning av beslutninger og informasjonsdeling knyttet til togmateriell og relatert infrastruktur – nytt samarbeidsråd
Bakgrunn: Både Jernbanedirektoratets styrende dokumenter for togmateriell og planverket for realisering av et ønsket togtilbud i tråd med Nasjonal transportplan 2025–2036 er under utvikling. Planene og de styrende dokumenter skal sikre helhet i direktoratets avtaler med togoperatørene og tilgangsselskapene, som i sum skal resultere i ønsket togtilbud.	
Beskrivelse av oppdraget: Jernbanedirektoratet skal utarbeide et forslag til mandat for en ny samarbeidsarena for bedre samordning av beslutninger og informasjonsdeling knyttet til togmateriell og relatert infrastruktur, til erstatning eller forbedring for den eksisterende programstrukturen for kjøretøy. Jernbanedirektoratet skal involvere Bane NOR og Norske tog i arbeidet.	

I arbeidet med mandatet skal følgende føringer legges til grunn for det nye rådet:

- Jernbanedirektoratet, Norske tog og Bane NOR skal være representert. Rådet ledes av Jernbanedirektoratet.
- Rådet skal drøfte strategiske og prinsipielle veivalg knyttet til kjøretøy, herunder i alle faser av kjøretøyanskaffelser, samt tilhørende infrastrukturiltak, i tråd med etablert rolle- og ansvarsdeling i sektoren, overordnede føringer i Nasjonal transportplan og årlige budsjettvedtak.
- Rådet skal bidra til helhetlige vurderinger av fremdrift, inkludert avhengigheter og risikovurderinger.
- Jernbanedirektoratet, Norske tog og Bane NOR skal dele informasjon om alle forhold knyttet til endringer i kjøretøyflåten og tilhørende infrastrukturiltak som er relevant for å sikre gode beslutningsunderlag.

Mandatet beslattes endelig av Samferdselsdepartementet.

Frist og rapportering

Forslag til mandat skal leveres innen 1. juni 2025.

Oppdrag nr:	27-2024
Navn på oppdrag:	Tettere oppfølging av leveranseforpliktelser for togmateriell og tiltak for bedre vedlikehold
Bakgrunn: Manglende tilgang på togmateriell gir lavere driftsstabilitet og komfort for de reisende. Dette har bl.a. vært en utfordring på det sentrale Østlandet. Innvirkningen av tilstanden på togmateriellet på kvaliteten på togtilbudet er betydelig, og det bør raskt settes i verk tiltak for å utbedre situasjonen frem til nye lokaltog settes i trafikk.	
Beskrivelse av oppdraget: Jernbanedirektoratet skal vurdere om det kan iverksettes tiltak på kort sikt for å følge opp manglende oppnåelse av trafikkavtalenes leveransekrav som skyldes togmateriell. Jernbanedirektoratet skal videre vurdere om det kan iverksettes ytterligere tiltak fra statens side for å forbedre situasjonen på kort og mellomlang sikt knyttet til klargjøring av grensesnitt, roller og ansvar innen vedlikehold av tog. Direktoratet skal videre vurdere om staten benytter og/eller har tilstrekkelige virkemidler til å følge opp manglende leveranser fra togoperatørene når det gjelder vedlikeholdsforpliktelser.	
Frist og rapportering Rapport med vurdering skal leveres innen 1. april 2025	

Oppdrag nr:	28-2024
Navn på oppdrag:	Plan for nasjonale verkstedbehov
Bakgrunn: Utbygging og utvikling av verksteder for vedlikehold av togmateriell er viktig for å oppnå ønsket togtilbud. Jernbanedirektoratet og berørte aktører har i 2024 utredet en rekke problemstillinger knyttet til verkstedene. Utredningene viser at det er rom for bedre koordinering mellom ulike oppgaver og aktører knyttet til verksteder.	
Beskrivelse av oppdraget: Jernbanedirektoratet skal utarbeide en nasjonal plan over verkstedsbehov for togmateriell. Hensikten er at planen skal bidra til at verkstedtjenester etableres i tråd med nasjonale behov og de transportpolitiske målene. Planen skal beskrive verkstedkapasiteten i sektoren, herunder beskrive funksjonaliteten og kapasiteten til de enkelte verkstedene, samt hvilken verkstedytelse det er behov for i lys av ønsket utvikling i togtilbudet og tilhørende endringer av materiellparken. Videre skal beredskapshensyn knyttet til verkstedtjenester vurderes, jf. også supplerende tildelingsbrev 3/2024. Planen skal knyttes til, og være konsistent med gjennomføringsplanen for Nasjonal transportplan 2025–2036. Planen skal utarbeides innenfor gjeldende regulatoriske rammer. Arbeidet må ses nøye i sammenheng med de øvrige tiltakene direktoratet gjennomfører for bedre samarbeid i kjøretøyforvaltningen, jf. Jernbanedirektoratets oversikt over tiltak for bedre vedlikehold av tog og utvikling av verkstedene datert 12. august 2024 samt oppdragene i dette supplerende tildelingsbrevet. Planen skal holdes oppdatert og publiseres på nett, og den skal holdes konsistent med øvrig planrammeverk i jernbanesektoren. Planen skal være detaljert nok til at den gir tilstrekkelig informasjon om behovene i kjøretøysflåten på sikt til at verksteder kan tilpasses flere og/eller nye typer kjøretøy. Det gjelder særlig gjennomføringsplan for Nasjonal transportplan 2025–2036, direktoratets styringsdokumenter for kjøretøy og statsbudsjettarbeidet. Jernbanedirektoratet skal forelegge et utkast til plan for berørte aktører (Bane NOR, Bane NOR Eiendom, Norske tog og person- og godstogoperatørene) før planen ferdigstilles.	
Frist og rapportering: Planen skal leveres innen 1. august 2025.	

1.3. Andre føringer for oppdragene

Samferdselsdepartementet viser til oppdrag i supplerende tildelingsbrev nr. 8/2023 og Jernbanedirektoratets leveranser til oppdraget. Departementet understreker at oppdrag nr. 25-28 i dette supplerende tildelingsbrevet utfyller, men erstatter ikke tiltakene som er utredet i forbindelse med tidligere oppdrag. Departementet legger til grunn at tiltak som er under

iverksettelse eller som blir utredet i forarbeidene til nye trafikkavtaler gjennomføres som planlagt.

Den generelle avtaleretten og jernbanelovgivningen gir rammer for Jernbanedirektoratets leveranse på oppdragene. For ordens skyld presiseres det at det ikke nå foreslås å endre ansvarsdelingen for vedlikehold av tog eller verksteder.

2. Presiseringer knyttet til planlegging og gjennomføring av fremtidige materiellanskaffelser

2.1. Planlegging etter statens prosjektmodell

Toganskaffelser er underlagt statens prosjektmodell, herunder krav til ekstern kvalitetssikring. SD ser at det er behov for enkelte presiseringer knyttet til hvordan statens prosjektmodell skal anvendes på togmateriellområdet.

Jernbanedirektoratet skal legge følgende presiseringer til grunn for fremtidig arbeid med nye toganskaffelser:

- Konseptvalgutredninger (KVU-er) knyttet til togmateriell må belyse kost-/nyttevirkninger og konsekvenser for *hele* verdikjeden knyttet til togmateriellet. Det bør gjøres vurderinger av drifts- og vedlikeholdskostnader for nytt materiell gjennom hele levetiden, og av påvirkning på øvrig infrastruktur. Det er viktig at KVU-ene vurderer alle de ulike innsatsfaktorene slik at nødvendige forutsetninger er på plass fra det tidspunktet materiellet blir levert.
- Før oppstart av forprosjektet forventer Samferdselsdepartementet at Jernbanedirektoratet gjør oppdaterte vurderinger av øvrige konsekvenser som utløses av materiellinvesteringen, herunder nødvendige kostnader til investeringer i infrastruktur, offentlige kjøp mv.
- Samferdselsdepartementet vil fremover sende oppdrag om oppstart av forprosjekt til Jernbanedirektoratet, som deretter gir oppdrag til Norske tog om å lage underlag for forprosjekt. Direktoratet skal gjennom avtale om forprosjekt med Norske tog legge konkrete rammer for dialog og involvering underveis i prosessen.

2.2. Gjennomføring av toganskaffelser

Samferdselsdepartementet mener det er et potensial for bedre dialog og involvering av alle relevante aktører gjennom hele anskaffelsesprosessen av nytt materiell. Dette er nødvendig for å sikre gode avveininger mellom ulike behov og koordinering av relaterte saker.

- Samferdselsdepartementet forventer at Norske tog har god dialog med Jernbanedirektoratet, Bane NOR og togoperatørene i selve gjennomføringsfasen, og at beslutninger av strategisk og prinsipiell betydning løftes tidlig nok til direktoratet slik at utfallet kan påvirkes når det er nødvendig, jf. for øvrig oppdrag om å etablere et nytt samarbeidsråd. Dette kan f.eks. gjelde avveininger mellom standardisering av materiellparken versus tilpasning til ulike markeder, og mellom setekapasitet versus oppbevaring.

- Jernbanedirektoratet skal, i tråd med sin rolle, sikre at helheten blir ivaretatt i de løsningene som bringes til veie. Dette skal bl.a. gjøres ved å påse at overordnet kravspesifikasjon til Norske tog blir overholdt, at staten overholder sine kontraktsforpliktelser overfor togoperatørene, at de fastsatte økonomiske rammene overholdes og at sikkerheten blir ivaretatt på en god måte.

3. Oppdrag om oppfølging av anmodningsvedtak 918 om tilskuddsordning for langdistansebusser.

Oppdrag nr.	29-2024
Navn på oppdrag	Oppfølging av anmodningsvedtak om tilskuddsordning for langdistansebusser
Bakgrunn Anmodningsvedtak nr. 918, 21. juni 2024 lyder: «<i>Stortinget ber regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2025 gi en vurdering av en eventuell tilskuddsordning til langdistansebusser på strekninger uten tog og tilsvarende kommersielle tilbud.</i>» Vedtaket ble truffet ved behandlingen av Meld. St. 2 (2023–2024) Revidert nasjonalbudsjett 2024, jf. Innst. 447 S (2023–2024). Langdistansebusser binder byer og landsdeler sammen, særlig i områder uten togtilbud, og er en viktig del av kollektivtilbudet i Norge. Fylkeskommunene har ansvaret for kollektivtilbudet innen sitt fylke. Fylkeskommunen kan også etablere fylkeskryssende ruter. I tillegg er det flere eksempler på samarbeid der fylkeskommunene kjøper ledig kapasitet på eksisterende kommersielle tilbud. Rutetilbudet finansieres i hovedsak gjennom fylkeskommunens frie inntekter og billettinntekter. Staten bidrar til finansieringen, som hovedregel gjennom rammetilskuddet. Kommersielle aktører spiller en viktig rolle i «langdistansemarkedet» Bussruter som er lengre enn 80 km én vei kan opprettes fritt uten fylkeskommunal behovsprøving, jf. yrkestransportloven § 6 (2) og yrkestransportforskriften § 35 a.	
Beskrivelse av oppdraget Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet i samråd med Statens vegvesen vurdere en eventuell tilskuddsordning for langdistansebusser i tråd med anmodningsvedtaket. Fylkeskommunene og andre berørte aktører skal involveres i arbeidet. Jernbanedirektoratet skal i samråd med Statens vegvesen: • Gi en beskrivelse av etterspørselen etter og tilbudet av langdistansebusstjenester, komme med forslag til å avgrense hva som ligger i begrepet, samt beskrive hvordan tjenestene er fordelt mellom offentlige finansierte og kommersielle tjenester.	

- Gjøre rede for det rettslige handlingsrommet for tilskuddsordninger på området, herunder ev. statsstøtterettslige problemstillinger.
- Vurdere alternative innretninger av en ev. tilskuddsordning til langdistansebusser på strekninger uten tog og tilsvarende kommersielle tilbud. Alternativene som legges frem skal vurderes opp mot hensiktsmessighet, praktisk gjennomførbarhet og positive og negative virkninger, inkl. kostnader og effekter. Alternativene skal vurderes opp mot den etablerte ansvars- og rollefordelingen i transportsektoren, hovedprinsippene for finansiering av kollektivtransport og relevant regelverk, herunder for statsstøtte.
- Budsjettmessige og administrative konsekvenser av ulike alternativer skal beskrives.
- Vurdere om andre virkemidler enn en tilskuddsordning er aktuelle og eventuelt bedre egnet for å følge opp anmodningsvedtaket og intensjonen som ligger til grunn for dette.
- Basere minst ett av forslagene på uendret eller redusert ressursbruk.

Vurderingen av forslaget og alternativer skal gjøres i tråd med utredningsinstruksen.

Det forutsettes at Jernbanedirektoratet som del av oppdraget gjennomfører en høring overfor berørte aktører, herunder fylkeskommunene, og oppsummerer og vurderer høringsinnspillene før endelig rapport leveres til Samferdselsdepartementet.

Frist og rapportering

Jernbanedirektoratet skal levere endelig rapport innen 20. oktober 2025. Ev. behov for statusmøter underveis avklares i oppstartsmøtet som Samferdselsdepartementet vil invitere til.

4. Oppdrag om oppfølging av Jernbanedirektoratets rapport *Tiltak for en mer driftsstabil jernbane*

Oppdrag nr:	30-2024
Navn på oppdrag:	Oppfølging av rapport om bedre driftsstabilitet
Bakgrunn: Rapporten <i>Tiltak for en mer driftsstabil jernbane</i> gir en svært god oversikt over alt det pågående og viktige arbeidet som pågår på feltet. Samferdselsdepartementet oppfatter at Jernbanedirektoratet i stor grad har lyttet til tilbakemeldinger og føringer fra departementet om å i større grad fokusere på konkrete tiltak i det videre arbeidet. Selv om mange tiltak er velkjente og arbeides med i andre prosesser, har det en stor verdi å ha alle tiltakene samlet på ett sted. Dette kan bidra til å styrke den kollektive forståelsen i sektoren av hvordan de ulike virkemidlene og aktørene best samspiller og styrker Jernbanedirektoratets rolle som pådriver overfor de andre aktørene i dette	

arbeidet. Departementet ser imidlertid behov for en noe tydeligere rangering av tiltakene.

I tiltaksplanen peker Jernbanedirektoratet på at det kan være krevende å få god unyttelse av kapasiteten på verkstedene og fellesarealer. Samferdselsdepartementet har også fått innspill fra Norsk Jernbaneforbund om at det bør vurderes strakstiltak for å motvirke ineffektivitet, ved å se på om det er mulig å forbedre hvordan skifting i dag utføres på fellesarealer. Dagens situasjon med mange operatører som har ansvar for å skifte sitt eget materiell fører i mange tilfeller til unødvendig lang ventetid og ineffektiv bruk av spor og verkstedskapasitet.

Beskrivelse av oppdraget:

Som oppfølging av rapporten om tiltak for en mer driftsstabil jernbane ber vi om at Jernbanedirektoratet oppdaterer tabellen i kapittel 2.3 med en oversikt over viktighet av gjennomføring av tiltakene, f.eks. i tre ulike nivå, for prioritering i det videre arbeidet.

Jernbanedirektoratet skal vurdere utfordringer knyttet til skifting ved hensetting, og særlig knyttet til verksteder, og identifisere mulige tiltak for å bedre situasjonen.

Frist og rapportering

En overordnet vurdering av utfordringene med skifting og forslag til videre prosess, samt en oppdatert tabell, sendes til Samferdselsdepartementet innen 31. januar 2025.

Med hilsen

Øystein Rembar (e.f.)
avdelingsdirektør

Mikkel Åsgard Mandt
førstekonsulent

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi
Norske tog AS
Riksrevisjonen
Statens vegvesen

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref
23/1028-

Dato
18. desember 2024

Statsbudsjettet 2024 - Supplerende tildelingsbrev nr. 15

Samferdselsdepartementet (SD) viser til tildelingsbrev for 2024 av 22. desember 2023 til Jernbanedirektoratet (Jdir). I dette supplerende tildelingsbrevet tar departementet opp disse sakene:

1. Bevilgningsendringer som følge av nysalderingen 2024
2. Fullmakt til å øke maksimalgrensen for overføring av ubrukte driftsbevilgninger til 2025

1. Bevilgningsendringer høsten 2024 (nysalderingen)

Stortinget behandlet den 17. desember 2024 Prop. 20 S (2024–2025) *Endringer i statsbudsjettet 2024 under Samferdselsdepartementet* og Innst. 88 S (2024–2025). Stortinget gjorde følgende vedtak om bevilgningsendringer på Jdirs budsjett i 2024:

«I statsbudsjettet for 2024 blir det gjort følgende endringer:

I
Utgifter:

Kap.	Post	Formål	Kroner
1352		Jernbanedirektoratet	
	01	Driftsutgifter, blir auka med frå kr 386 400 000 til kr 392 650 000	6 250 000
	21	Spesielle driftsutgifter - utgreiingar, <i>kan overførast</i> , blir redusert med..... frå kr 144 200 000 til kr 109 200 000	35 000 000
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overførast, kan nyttast under post 71</i> , blir redusert med frå kr 5 496 100 000 til kr 5 096 100 000	400 000 000

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Bane-, plan og
miljøavdelingen

Saksbehandler
Linn Hokholt
22 24 82 42

71	Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold <i>kan nyttast under post 70</i> , blir auka med.....	400 000 000
	frå kr 8 930 100 000 til kr 9 330 100 000	
73	Kjøp av infrastrukturtenester – investeringar, <i>kan nyttast under post 74</i> , blir redusert med.....	688 000 000
	frå kr 17 366 100 000 til kr 16 678 100 000	
74	Tilskot til togmateriell mv., <i>kan overførast</i> , blir redusert med.....	10 600 000
	frå kr 10 600 000 til kr 0	
77	Tilskot til godstogselskap etter ekstremvêret «Hans», <i>kan overførast</i> , blir redusert med	33 800 000
	frå kr 150 000 000 til kr 116 200 000	

III

Tilsegnfullmakt

Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet i 2024 kan gi tilsegn om tilskot utover gitte løyvingar, men slik at samla ramme for nye tilsegn og gammalt ansvar ikkje overstig følgjande beløp:

Kap.	Post	Formål	Samla ramme
1352		Jernbanedirektoratet	
	74	Tilskot til togmateriell mv.	830 mill. kroner

IV

Fullmakt til å pådra staten forpliktingar utover budsjettåret for kjøp av transporttenester

Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet i 2024 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt løyving og gi tilsegn om tilskot inntil følgjande beløp

Kap.	Post	Formål	Samla ramme for gamle og nye forpliktingar	Ramme for forpliktingar som forfell kvart år
1352		Jernbanedirektoratet		
	70	Kjøp av persontransport med tog	34 300 mill. kroner	5 710 mill. kr

V

Restverdisikring for eksisterande materiell, oppgraderingar av eksisterande materiell og investeringar i nytt materiell

Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet i 2024 for det togmateriellet som inngår i statens kjøp av persontransporttenester med tog på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 70 Kjøp av persontransport med tog, kan:

- gi ein restverdigaranti for bokførte verdiar på inntil 7 680 mill. kroner
- gi ytterlegare restverdigaranti til oppgraderingar og nyinvesteringar innanfor ei ramme på inntil 15 500 mill. kroner. Det blir lagt til grunn 75 pst. restverdigaranti.»

SD viser til nærmere omtale av bevilgningsendringene på kap. 1352, i Prop. 20 S (2024–2025). Her inngår også orienteringssak om erstatningslokomotiv på Nordlandsbanen.

Under henvisning til ovennevnte og i samsvar med § 7 i Reglement for økonomistyring i staten, stiller SD bevilgningsendringene til disposisjon for Jdir i 2024.

2. Fullmakt til å øke maksimalgrensen for overføring av ubrukte driftsbevilgninger til 2025

Samferdselsdepartementet viser til Finansdepartementets Prop. 36 S (2024–2025) *Ny saldering av statsbudsjettet 2024* der lønnsoppgjøret for 2024 og virkningen for 2024-budsjettet er omtalt i kapittel 5 på side 28. Som følge av at kjennelsene fra Rikslønnsnemda foreligger sent på året, er det sannsynlig at etterbetalingene for lønnsoppgjøret for 2024 i stor grad først vil kunne bli utbetalt i 2025. Finansdepartementet har derfor foreslått en egen fullmakt om maksimalgrensen for overføring av ubrukte driftsbevilgninger til 2025, jf. forslag til romertallsvedtak II på side 37:

«I statsbudsjettet for 2024 gjøres følgende endringer:

II

Fullmakt til å øke maksimalgrensen for overføring av ubrukte driftsbevilgninger til 2025
Stortinget samtykker i at Finansdepartementet kan øke maksimalgrensen for overføring av ubrukte driftsbevilgninger til 2025 tilsvarende kompensasjonen for lønnsoppgjøret 2024, og fastsette en overføring som minimum tilsvarer kompensasjonen, slik at virksomhetene har dekning for etterbetaling som skyves til 2025.»

En samlet komité har innstilt på at Stortinget fatter vedtak iht. regjeringens forslag, jf. Innst. 90 S (2024–2025). Prop. 36 S (2024–2025)/Innst. 90 S (2024–2025) skal behandles av Stortinget 19. desember 2024.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at overføringen av ubrukte driftsbevilgninger knyttet til lønnsoppgjøret for 2024 blir nærmere omtalt i Finansdepartementets rundskriv om overføring av ubrukte bevilgninger til 2025. Jernbanedirektoratet kan legge dette til grunn for sitt arbeid med lønnsoppgjøret for 2024, forklaringer til statsregnskapet for 2024 og overføringer til 2025.

Med hilsen

Øystein Rembar (e.f.)
avdelingsdirektør

Linn Hokholt
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi
Riksrevisjonen