



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Jernbanedirektoratet  
Postboks 16 Sentrum  
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

20/2488-1

23. desember 2020

## Statsbudsjettet 2021 - Tildelingsbrev til Jernbanedirektoratet

1	Innledning .....	1
2	Overordnet mål og hovedprioriteringer .....	2
3	Styringsparametere og prioriteringer i 2021 .....	3
4	Andre føringer og krav .....	10
5	Styring og kontroll i virksomheten .....	13
6	Budsjettildeling og fullmakter .....	17
7	Rapportering .....	24
8	Plan for etatsstyringsmøtene .....	25
9	Avslutning .....	25

### 1 Innledning

Samferdselsdepartementet viser til Prop. 1 S (2020–2021) for Samferdselsdepartementet, Prop. 1 S Tillegg 1 (2020-2021) og Innst. 13 S (2020–2021) som ble behandlet av Stortinget 18. desember 2020. I dette tildelingsbrevet meddeles Stortingets budsjettvedtak og Samferdselsdepartementets styringssignaler for Jernbanedirektoratet i 2021.

Styringsdialogen mellom Samferdselsdepartementet og Jernbanedirektoratet er forankret i mål og prioriteringer i Prop. 1 S og Stortingets behandling av denne, instruksen til Jernbanedirektoratet samt reglement for og bestemmelser om økonomistyring i staten.

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- og  
planavdelingen

Saksbehandler  
Cecilie Taule  
Fjordbakk  
22 24 83 00

## 2 Overordnet mål og hovedprioriteringer

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.

Det overordnede målet for transportpolitikken er et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.

Jernbanedirektoratet skal i sine prioriteringer for 2021 legge til grunn hovedmålene for regjeringens samferdselspolitikk, slik disse er trukket opp i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* samt forutsetningene i Meld. St. 27 (2014–2015) *På rett spor – reform av jernbanesektoren*.

### Økonomi- og budsjettstyring

Jernbanedirektoratet skal ha på plass en god budsjett- og økonomistyring. Det er viktig at direktoratet gjennom avtalestyring og interne budsjett og økonomisystemer har god styring av budsjett med tilhørende fullmakter i tråd med intensjonene i jernbanereformen. Dette er et forbedringsarbeid som Jernbanedirektoratet må legge spesiell vekt på i 2021.

### Mer jernbane for pengene

Jernbanedirektoratet skal i 2021 prioritere arbeidet med å få mer jernbane for pengene. Beslutningsgrunnlag som legges fram for departementet skal baseres på samfunnsøkonomiske analyser med vurderinger av nytte- og kostnadsvirkninger. Det skal videre inngås forretningsmessige avtaler slik at bevilgningene til jernbaneformål utnyttes effektivt. Se videre omtale under punkt 5.1.

### Revidering av avtalestrukturer

Samferdselsdepartementet viser til brev av 12. november 2020 hvor Jernbanedirektoratet blir orientert om at departementet har til hensikt å inngå en overordnet rammeavtale med Bane NOR SF. Rammeavtalen vil tydeliggjøre de rammene foretaket må forholde seg til som statens avtalepart, og legge grunnlaget for å gi foretaket økt handlingsrom og ansvar. Departementet vil involvere Jernbanedirektoratet i arbeidet med utforming av den nye rammeavtalen.

Rammeavtalen vil kunne påvirke innholdet i tildelingsbrevet. Vi vil komme tilbake til dette når avtalen er inngått.

Jernbanedirektoratet skal i 2021 arbeide videre med å utvikle avtaleregimet med Bane NOR i tråd med intensjonene i jernbanereformen. Antallet avtaler skal reduseres, og avtalene skal gi Bane NOR et reelt større handlingsrom.

Rammeavtalen supplerer kravene i jernbaneforskriften § 3-2 til avtalen(e) som skal inngås mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR. Det videre arbeidet med å endre avtalene mellom direktoratet og foretaket må tilpasses arbeidet med den nye rammeavtalen. Departementet vil følge arbeidet med utforming av nye avtaler mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR nøye.

### **Operasjonalisering av målstrukturen**

Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet om å komme med forslag til en konkretisert målstruktur for direktoratets virksomhet. Forslaget skal ta utgangspunkt i de nye målene i Nasjonal transportplan 2022–2033 og gevinstrealiseringsplanen for jernbanereformen. Forslagene må være egnet for utvikling i samarbeid med Samferdselsdepartementet, og koordineres med statsbudsjettprosessen.

### **Prioritere kundebehov**

Jernbanedirektoratet skal i 2021 bidra til økt kundeorientering i sektoren, herunder sørge for at informasjonen og tilbudet til de reisende ved avvik forbedres. Det er viktig at eventuelle avvik følges opp i trafikkavtalene med operatørene og Bane NOR.

## **3 Styringsparametere og prioriteringer i 2021**

Jernbanedirektoratet skal være en krevende kjøper av både infrastrukturtjenester og persontransport med tog mv. i tråd med føringer i statsbudsjettet for 2021. Direktoratet skal i sine avtaler påse at det er tydelig hvilke mål (samfunns mål, effektmål, resultatmål) som skal oppnås, og at disse er i samsvar med de overordnede målene. Der det skal inngås avtaler etter konkurranse, skal direktoratet legge til rette for virksom konkurranse om oppdragene.

Direktoratet har ansvar for å gjøre gode samlede vurderinger på tvers av sektoren og har koordinerende ansvar for å sikre god samhandling blant aktørene. Kjøpene skal bidra til å nå målet om at persontransportveksten i storbyområdene tas med kollektivtrafikk, sykling og gange samt legge til rette for overføring av godstransport fra veg til jernbane. Direktoratet skal sikre at kapasiteten på sporet fordeles med en god balanse mellom persontransport og godstransport.

Av dette følger at Jernbanedirektoratet skal bidra til at:

- Jernbanen utvikles med utgangspunkt i kundenes behov
- Togdriften er sikker og driftsstabil
- Eksisterende kapasitet i jernbanesystemet utnyttes godt.

Samferdselsdepartementet viser til målstrukturen for transportpolitikken i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* og omtalen i Prop. 1 S (2020–2021). Med utgangspunkt i disse omtales i det følgende hovedmål, etappemål og indikatorer for Jernbanedirektoratet i 2021. Rapporteringskravene er nærmere utdypet i punkt 7 for rapportering og går også frem av vedlagte oversikt.

### 3.1 Hovedmål 1: Framkommelighet

#### «Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet»

I arbeidet med framkommelighet må Jernbanedirektoratet sørge for gode avveininger mellom kapasitetsutnyttelse, driftsstabilitet og et attraktivt rute- og godstilbud. Jernbanesektoren skal dekke brukernes behov for jernbanetransport, enten dette er en reisende eller en godskunde. Jernbanedirektoratet skal være en pådriver for at aktørene i sektoren innretter seg slik at dette blir tydelig i alle ledd i produksjonskjeden. Dette inkluderer at direktoratet i 2021 skal arbeide for å bedre informasjonen til de reisende med tog i avvikssituasjoner.

Etappemål	Indikatorer/styringsparametere	Resultatmål 2021
<b>1.1 Transportsystemet skal bli mer robust og pålitelig</b>	Punktlighet Flytoget Punktlighet øvrige gods- og persontog Regularitet Oppetid	≥ 96,0 pst. ≥ 90,0 pst. ≥ 99,2 pst. ≥ 99,3 pst.
<b>1.2 Kortere reisetid og tilstrekkelig kapasitet</b>	Frekvens i lokaltogtrafikken i de store byene	
<b>1.3 Universelt utformede reisekjeder</b>	Antall jernbanestasjoner som er tilgjengelige eller universelt utformet	
<b>1.4 Transportkostnader for godstransport skal reduseres, de ulike transportmidlenes fortrinn utnyttes og mer gods overføres fra vei til bane</b>	Utvikling av effektiviteten i godstransporten ved bruk av SSBs prisindeks for transport og lagring  Utvikling i utvalgte konkurranseflater jernbanevei: Pendeltog vs. innenlands transport av stykk gods på veg  Utvikling i antall passasjerer og mengde transportert gods	

#### Krav og prioriteringer for hovedmål 1:

Jernbanedirektoratets viktigste virkemidler for å bidra til oppnåelsen av etappemål 1.1 og etappemål 1.2 er kjøp av tjenester innen:

- 1) persontransport med tog
- 2) drift og vedlikehold av eksisterende jernbaneinfrastruktur
- 3) utredning, planlegging og bygging av ny jernbaneinfrastruktur
- 4) rute- og billettsamarbeidsavtaler og Entur AS' tjenester.

Jernbanedirektoratet skal rapportere i henhold til krav gitt i rapporteringsvedlegget. Rapporteringen skal gi et oversiktlig bilde av hva som er de viktigste forholdene, årsakene til resultatene, og hvilke tiltak som settes i verk for å motvirke manglende måloppnåelse.

Ved oppfølging av etappemål 1.4 må Jernbanedirektoratet ved kjøp av persontransport med tog ta hensyn til godstransportørenes behov. Direktoratet skal også følge med på utviklingen i godsmarkedet, slik at etaten kan holde departementet orientert om effekten av

rammevilkårene for godsnæringen og gi råd til departementet dersom utviklingen går i feil retning.

### **Prioriteringer i forbindelse med kjøp av persontransport med tog**

Hovedformålet med direktoratets kjøp av persontransporttjenester med tog er å opprettholde og videreutvikle et attraktivt og godt togtilbud, jf. parameterne i målmatriksen i tabell 4.25 i Prop. 1 S (2020–2021).

Bevilgningen på kap. 1352, post 70 Kjøp av persontransport med tog, skal dekke vederlag og usikkerhetsavsetninger for de persontogtilbudene som staten ved Jernbanedirektoratet kjøper i 2021.

Det er viktig at Jernbanedirektoratet lykkes med innføringen av konkurranse om persontransport med tog. Arbeidet med å forhandle frem nye avtaler må tilpasses den ordinære budsjettprosessen. Dette innebærer bl.a. at bevilgnings- og fullmaktforslag fremmes innen fristene departementet setter. Mål for den enkelte konkurranse av kommende trafikkpakker skal forelegges Samferdselsdepartementet før konkurransen om trafikkpakken lyses ut.

Jernbanedirektoratet skal samhandle med lokale myndigheter om utviklingen av togtilbudet, og der det øker kollektivtrafikkens samlede attraktivitet, forhandle frem flerårige takstsamarbeidsavtaler om persontransport. Takstsamarbeidsavtalene vil ligge som premiss for trafikkavtalene med togoperatørene. Ved inngåelse av nye takstsamarbeidsavtaler skal direktoratet sikre et godt avregningsgrunnlag, slik at tvister om avregning kan unngås og transportkjøperne har et godt datagrunnlag å bygge sine analyser på.

Følgende prinsipper skal legges til grunn for Jernbanedirektoratets kjøp av persontransport med tog:

- De reisende skal få et minst like godt togtilbud som de har i dag
- Sørge for en god avveining mellom kvalitet, kostnader/pris og øvrige tildelingskriterier
- Krav til tjenesten bør begrenses slik at togoperatørene gis stor operasjonell og kommersiell frihet hensyntatt målene med konkurransen og andre særskilte forhold. Spesielt bør direktoratet identifisere og ev. forsøke å unngå, alle krav som kan være kostnadsdrivende
- Tildelingskriterier i konkurranser må være tydelige og forankret i målet med kjøpet
- Det stimuleres til å hente ut kapasitetsutnyttelsen av eksisterende infrastruktur.

## **Prioriteringer i forbindelse med kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold**

Hovedformålet med direktoratets kjøp av drifts- og vedlikeholdstjenester er å opprettholde og videreutvikle en sikker og driftsstabil trafikkavvikling på jernbanen, herunder å opprettholde infrastrukturens ytelse på 2017-nivå. Direktoratet skal gjennom utformingen av avtalene med Bane NOR bidra til at vedlikehold prioriteres i områder som er kritiske for å holde høyest mulig opptid i infrastrukturen, og at bevilgningene utnyttes effektivt ved at kostnader reduseres og nytten økes.

Bevilgningen for 2021 på kap. 1352, post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, skal dekke direktoratets kjøp av tjenester innen drift og vedlikehold av jernbaneinfrastruktur samt innføringen av ERTMS. Bevilgningen skal videre dekke et normalt nivå på utgifter til opprydding og istandsetting etter uforutsette hendelser, som for eksempel ras eller flom. Jernbanedirektoratet bes i særlig grad vurdere om bruk av ny teknologi og digitalisering kan gjøre det mulig å utnytte eksisterende infrastruktur enda bedre enn i dag.

Samferdselsdepartementet viser til at det i oppdateringen av den flerårige avtalen om drift og vedlikehold mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF, må avtales at de samlede driftsutgifter for Bane NOR settes til inntil 2 200 mill. kroner, som er en videreføring av 2020-nivå, justert for effektivisering og andre aktivitetsnøytrale endringer, jf. Prop. 1 S (2020–2021).

Direktoratet skal avtalefeste at Bane NOR i 2021 ferdigstiller det mangeårige arbeidet med å dokumentere infrastrukturen, i tråd med avtalt framdriftsplan og etablerer et opplegg for objektiv måling og oppfølging av tilstanden til infrastrukturen. Direktoratet må også avtalefeste at Bane NOR ved årsslutt rapporterer om bruken av midler og om utviklingen i infrastrukturens tilstand og vedlikeholdsetterslep.

Jernbanedirektoratet skal i 2021 videreføre den særskilte oppfølgingen av ERTMS-prosjektet overfor Bane NOR, jf. Prop. 126 S (2015–2016) og brev av 24. juni 2016 om bevilgningsendringer i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2016.

## **Prioriteringer i forbindelse med kjøp av infrastrukturtenester – planlegging**

Bevilgningen for 2021 på kap. 1352, post 72 Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging, skal dekke direktoratets utgifter til kjøp av tjenester innen planlegging av investeringsprosjekter fra Bane NOR i henhold til prioriteringene i Prop. 1 S (2020–2021). Direktoratet skal medvirke til og følge opp at bevilgningene til jernbaneformål utnyttes effektivt gjennom å utvikle, inngå og følge opp forretningsmessige avtaler om utredning og planlegging.

Jernbanedirektoratet skal orientere om fremdrift i pågående planleggingsaktiviteter i tertial- og årsrapporteringen samt orientere Samferdselsdepartementet om status, herunder utvikling i kostnadsanslag og fremdrift, ved formelle milepæler for planleggingen av prosjektene som er omtalt i Prop. 1 S (2020–2021), jf. omtale på side 160-164.

Der det er relevant, kan direktoratet også gi innspill til Bane NORs forvaltning av innsigelsesinstituttet, være høringsinstans samt gi råd til lokal og regional arealplanlegging.

### **Prioriteringer i forbindelse med kjøp av infrastruktur tjenester – investeringer**

Hovedformålet med direktoratets kjøp av infrastruktur tjenester er en mer robust og pålitelig jernbane med kortere reisetid og tilstrekkelig kapasitet der hvor behovene vurderes størst. Samfunnsøkonomiske analyser med tydelige vurderinger av kostnader og nyttevirkinger må legges til grunn som en del av beslutningsgrunnlaget for å gi mer jernbane for pengene.

Bevilgningen for 2021 på kap. 1352, post 73 Kjøp av infrastruktur tjenester – investeringer, skal dekke direktoratets kjøp av utbyggingstjenester for alle avtalefestede investeringer i jernbaneinfrastrukturen.

Jernbanedirektoratet må gjennom avtalene med Bane NOR sørge for at foretaket varsler direktoratet raskt dersom de pågående investeringsprosjektene ikke når, eller ikke ser ut til å nå, de mål og forutsetninger som er avtalefestet og/eller fremgår av Prop. 1 S (2020–2021). Direktoratet skal rapportere dette videre til Samferdselsdepartementet snarest mulig.

Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet rapportere om status for oppfølging av de gjennomførte evalueringsrapportene om Østfoldbanen og Follobane-prosjektet i tertialrapportene. Vi ber Jernbanedirektoratet her omtale hvilke hovedanbefalinger som er gjennomført og er under arbeid samt hvilke anbefalinger som ikke er fulgt opp.

### **Porteføljestyling og mer operativt handlingsrom**

Jernbanedirektoratet skal sørge for at Bane NOR gis et mer operasjonelt handlingsrom til å gjennomføre planlegging og utbygging av infrastrukturprosjekter og arbeid innenfor drift, vedlikehold og fornying på en måte som gir best mulig ressursutnyttelse, god kostnadskontroll og optimal prosjektgjennomføring, jf. Prop. 1 S (2020–2021). Omtalen av investeringsporteføljen i Prop. 1 S (2020–2021) er mer overordnet og strategisk enn tidligere år. Formålet med dette er å sikre mer fleksibilitet gjennom året for å underbygge god kostnadskontroll, ressursutnyttelse og prosjektgjennomføring. Løsningene som velges skal gi mer jernbane for pengene ved at kostnader reduseres og nytten økes. Jernbanedirektoratet skal i 2021 bistå Samferdselsdepartementet med å utarbeide en modell for porteføljestyling for jernbanesektoren. Modellen skal være klar for implementering etter fremleggelsen av Nasjonal transportplan 2022–2033. I dette arbeidet er det et mål å øke det operative handlingsrommet til Bane NOR, men også tydeliggjøre rollen til direktoratet som utvikler av den samlede jernbaneporteføljen.

### **Reiseplanlegger og elektronisk billettering samt kjøp av tjenester fra Entur AS**

Jernbanedirektoratet har ansvaret for å fastsette standardene for å kunngjøre rutedata og annen reiseinformasjon, og for elektronisk billettering. I tillegg har direktoratet ansvaret for statens kjøp av tjenester fra Entur AS. Gjennom å ivareta disse oppgavene skal Jernbanedirektoratet bidra til at det er enkelt å reise kollektivt, og at statens initiativer på området ivaretas helhetlig og effektivt.

Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen skal ha god dialog og være samordnet på områder der det er overlapp mellom ansvarsområder, slik at begge etater har tilgang til relevant informasjon og den samlede kompetansen på de aktuelle områdene utnyttes effektivt.

Jernbanedirektoratet skal i 2021 gjennomføre statens kjøp av tjenester fra Entur AS knyttet til innhenting av rutedata, drift av nasjonal reiseplanlegger og leveranse av sentrale tjenester innen elektronisk billettering. Samferdselsdepartementet viser til Prop. 1 S (2020–2021), kap. 1330, post 76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering, for omtale av hvilke tiltak som skal finansieres. Jernbanedirektoratets utgifter til direktoratsoppgavene knyttet til dette skal dekkes av bevilgningen på kap. 1352, post 01 Driftsutgifter.

Entur AS har ansvaret for å levere grunnleggende tjenester knyttet til elektroniske støttesystemer for billettering. Tjenestene skal finansieres ved gebyr, jf. omtale under kap. 4330, post 01 Gebyrer, i Prop. 1 S (2020–2021). Jernbanedirektoratet skal i 2021 kreve inn gebyret, og gjennomføre statens kjøp av tjenester fra Entur AS knyttet til leveranse av disse tjenestene, jf. omtale under kap. 1330, post 77 Kjøp av tjenester fra Entur AS, i Prop. 1 S (2020–2021).

Jernbanedirektoratet må påse at kjøpet av tjenester fra Entur ikke innebærer en overkompensasjon til selskapet i strid med reglene om statsstøtte.

### 3.2 Hovedmål 2 – Trafikksikkerhet

#### «Redusere transportulykker i tråd med nullvisjonen»

Nullvisjonen er utgangspunktet for trafikksikkerhetsarbeidet innen hele transportsektoren. Etappemålet er å opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået. Endring måles gjennom styringsparametere for maksimalt antall drepte siste fem år, og maksimalt antall hardt skadde siste fem år.

#### Krav og prioriteringer for hovedmål 2:

Det å opprettholde og forbedre sikkerheten på jernbanen er et langsiktig, systematisk og målrettet arbeid. Tiltak for å forhindre de alvorligste ulykkene og ulykkestypene skal prioriteres. De enkelte aktørene har et selvstendig ansvar etter jernbanelovgivningen for sikker drift av sin virksomhet. Jernbanedirektoratet har ansvar for å følge opp utviklingen av sikkerheten i sektoren.

Etappemål	Indikatorer/styringsparametere	Resultatmål 2021
<b>2.1 Opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået i jernbane, luftfart og sjøtransport</b>	Maks. antall drepte siste 5 år	16
	Maks. antall hardt skadd siste 5 år	13



Direktoratet skal rapportere på arbeidet med oppfølging av sektorens sikkerhet i års- og tertialrapporteringen. Oppfølgingen av dette blir et fast punkt på etatsstyringsmøtene i 2021.

### 3.3 Hovedmål 3 – Miljø:

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

Transportsektoren bidrar til store klima- og miljøutfordringer. Gjennom sitt ansvar for oppfølging av sektoren skal Jernbanedirektoratet ha ansvar på klima- og miljøområdet og bidra med kunnskap om klimagassutslipp og miljøutfordringer for jernbanesektoren, delta i direktoratsgrupper, innhente rapportering om de nasjonale målene på området nås og, der det er relevant, avtalefeste Jernbanedirektoratets og Bane NORs forpliktelser til å oppfylle nasjonale mål på klima- og miljøområdet.

Etappemål	Indikatorer/styringsparametere
<b>3.1 Redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål</b>	Endringer i klimagassutslipp fra jernbanesektoren, målt i CO <sub>2</sub> -ekvivalenter
<b>3.2 Bidra til å oppfylle nasjonale mål for ren luft og støy</b>	Antall personer utsatt for et innendørs støynivå over 38 dB
<b>3.3 Begrense tapet av naturmangfold</b>	Utbedring av konflikter mellom naturmangfold og transportnettet.

\* Det vises til langsiktige resultatmål for planperioden i Meld. St. 33 (2018–2029), side 73-82, jf. også Prop. 1 S (2017–2018), kap. 6 Oppfølging av Nasjonal transportplan, side 237-244.

#### Krav og prioriteringer for hovedmål 3

Jernbanedirektoratet skal bidra med analyser av kostnader og effekt av tiltak for å redusere klimagassutslippene for å nå Norges klimaforpliktelser frem mot 2030, og videre til å omstille Norge til et lavutslippssamfunn. Med klimaeffekt menes her utslipp fra sektoren som teller på det norske utslippsregnskapet, både ikke-kvotepliktige utslipp og utslipp som følge av arealbruksendringer. Jernbanedirektoratet skal videre bidra til å oppfylle nasjonale mål for støy og begrense tapet av naturmangfold gjennom bestillingen av overordnet planlegging, bygging, drift og vedlikehold av jernbanen.

Jernbanedirektoratet må kunne utvikle kunnskapsgrunnlag på klima- og miljøutfordringer og være tydelig bestiller av disse tjenestene overfor berørte aktører i sektoren.

#### **Prioriteringer i 2021 for å redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling til et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser**

Klimagassutslippene fra jernbanesektoren utgjør en svært liten andel av nasjonale transportutslipp. Det viktigste virkemiddelet i sektoren for å nå etappemålene knyttet til klimagassutslipp og ren luft er å gjøre jernbanen attraktiv både for person- og godstransport der toget har sine miljøfortrinn. Jernbanedirektoratet skal ha kunnskap om effekten dette har på klimagassutslipp.

Samferdselsdepartementet vil sende ut en egen bestilling knyttet til klimalovrapporteringen til arbeidet med Prop. 1 S for 2022-budsjettet. Det kan også være behov for annen bistand fra Jernbanedirektoratet.

### **Klimateknologi i transportsektoren**

Transportsektoren står overfor et teknologisk skifte. Ny teknologi kan bidra til utslippskutt fra transportsektoren fremover. Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet følge med på teknologiutviklingen, herunder innsikt i hindringer og muligheter for implementering av klimateknologi i sektoren.

### **Rapportering på klimagassutslipp fra anleggsvirksomhet**

Samferdselsdepartementet ber om rapportering på direkte klimagassutslipp fra anleggsvirksomheten til sektoren i årsrapporten.

### **Redusere støy**

Kilderettede avbøtende tiltak som skjer ved støykilden er mer samfunnsøkonomisk lønnsomme enn avbøtende tiltak som gjøres ved mottakeren av støy, eksempelvis skjermer og fasadeisolering. Jernbanedirektoratet bes på den bakgrunn formidle denne kunnskapen til Bane NOR og be om rapportering på bruken av kilderettede tiltak som skinnesliping og stillere togmateriell.

Jernbanedirektoratet skal i forbindelse med innføring av krav til ettermontering av støysvake friksjonsbremsematerialer gi Samferdselsdepartementet råd om det er nødvendig å gjøre tiltak, hvilket alternativ som i så fall er best for Norge vurdert ut fra kriterier som samfunnsøkonomisk nytte og akseptabel risiko, skissere en tidsplan for implementering, og beskrive hvilke virkemidler som må tas i bruk for å implementere, herunder regulatoriske endringer og andre. Direktoratet må koordinere seg mot alle relevante instanser for å vurdere saken.

### **Begrense tapet av naturmangfold**

Jernbanedirektoratet skal bidra til å sikre at det tas hensyn til naturmangfold og vannkvalitet gjennom bestilling av planlegging, bygging, drift og vedlikehold, jf. Meld. St. 14 (2015–2016) Natur for livet, Norsk handlingsplan for naturmangfold. Det skal søkes løsninger som bidrar til at de nasjonale miljømålene nås og er kostnadseffektive, herunder at kjemikaliebruken og bruken av sprøytemidler holdes på et minimum. Det er behov for økt kunnskap om påvirkning og tiltak (inkl. kostnader) av plastforurensning til vann og grunn. Vi ber Jernbanedirektoratet om å opparbeide slik kunnskap innen sitt ansvarsområde.

## **4 Andre føringer og krav**

### **4.1 Nasjonal transportplan**

Samferdselsdepartementet vil arbeide med ferdigstillelse/gjennomføring av Nasjonal transportplan 2022–2033 og med å sikre kunnskaps- og beslutningsgrunnlag for neste

revisjon av Nasjonal transportplan. Etter Stortinget har behandlet ny Nasjonal transportplan vil Samferdselsdepartementet komme tilbake til Jernbanedirektoratet med forventninger og føringer. For dette arbeidet har Samferdselsdepartementet behov for god tilgang til relevant forskning og utredning. Virksomhetene skal prioritere det kunnskapsarbeidet som er nødvendig for å videreutvikle beslutningsunderlagene. Aktuell videreutvikling av beslutningsgrunnlagene er f.eks. å få bedre tverrsektorielle analyser for regioner eller korridorer, at alle relevante samfunnsøkonomiske virkninger tas med i analysene, at det kan gjøres samfunnsøkonomiske analyser på tvers av transportsektorene og at metode for systematisering av beslutningsrelevant informasjon som ikke er en del av de samfunnsøkonomiske analysene, videreutvikles. Departementet vil ha dialog med Jernbanedirektoratet om bestillinger innen etatens ansvarsområder.

## **4.2 Samfunnssikkerhet**

Jernbanedirektoratet skal i arbeidet med samfunnssikkerhet følge opp de mål, krav og prioriteringer som fremgår i den nylig reviderte "Strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren" av 2020. Jernbanedirektoratets arbeid med samfunnssikkerhet skal være målbart, systematisk og sporbart, og inngå som en integrert del av etatens virksomhet.

Jernbanedirektoratet skal i 2021 revidere sin egen strategi for samfunnssikkerhetsarbeidet. Etatens strategi skal ta utgangspunkt i ovennevnte strategi for transportsektoren.

I 2021 skal Jernbanedirektoratet rapportere til departementet på oppfølgingen av egen strategi. 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.

Direktoratet skal i 2021 fortsette å delta på de halvårige kontaktmøtene om samfunnssikkerhet som departementet avholder i forbindelse med overnevnte rapportering.

Jernbanedirektoratet skal i 2021 prioritere implementering av ny sikkerhetslov med forskrifter, herunder virksomhetssikkerhetsforskriften. Videre skal Jernbanedirektoratet følge opp ev. avvik og sårbarheter som er identifisert i tilsyn eller i den årlige undersøkelsen av sikkerhetstilstanden i 2020. Staten må følge opp nærmere bestillinger fra departementet om kvalitetssikring av skadevurderinger av skjermingsverdige objekter og infrastruktur på jernbaneområdet.

I 2021 skal Jernbanedirektoratet også være en bidragsyter i videreutviklingen av totalforsvaret, bl.a. bidra i prosesser knyttet til ansvarsavklaringer, regelverksutvikling og beredskapsplanlegging. Jernbanedirektoratet skal bidra på egnet måte i arbeidet med utkast til forskrift til jernbanelovens § 6b for å videreutvikle jernbanesektorens bidrag til totalforsvaret. Jernbanedirektoratet skal også delta i planlegging og tilrettelegging under øvelser der direktoratet har en rolle, herunder Polaris Gram i 2021.

Etaten skal i 2021 videreføre arbeidet med oppbyggingen av et felles grunnlag for klimatilpasning i samarbeid med andre aktører i arealforvaltningen

### **4.3 IKT-sikkerhet**

Jernbanedirektoratet skal sikre egne informasjons-, kommunikasjons- og styringssystemer slik at disse har nødvendig beskyttelse, integritet og tilgjengelighet.

### **4.4 EØS-samarbeid**

Regjeringen fører en aktiv europapolitikk. Oppfølging av regjeringens strategi for samarbeidet med EU i perioden 2018–2021, og særlig hovedbudskapet om å jobbe effektivt og systematisk med EU/EØS-sakene, blir viktig i året som kommer.

Samferdselsdepartementet ønsker å tidlig identifisere saker som er viktige for Norge og medvirke til at regelverksutformingene blir mest mulig i tråd med norske interesser. Departementet jobber også med å redusere etterslepet av EU-rettsaker som vurderes for innlemmelse i EØS-avtalen. Videre er det viktig å gjennomføre EØS-regelverket riktig, og følge med på utviklingen i EU når det gjelder praktisering og avsagte dommer fra EU-domstolen. For å oppnå dette er et godt samarbeid mellom Samferdselsdepartementet og underliggende virksomheter en nødvendig forutsetning. Jernbanedirektoratet deltar i en viss grad i regelverksprosessene i EU. 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 bl.a. 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 det være tett kontakt med departementet for å bidra til et klart mandat og en koordinert norsk posisjon.

### **4.5 Tilgjengeliggjøring av offentlig data**

Jernbanedirektoratet skal følge opp strategi for tilgjengeliggjøring av offentlig data og Nasjonal transportplan (2018–2029).

### **4.6 Jernbanens år**

EU har vedtatt at 2021 skal være jernbanens år, *Year of rail*. I den forbindelse legges det opp til en rekke tiltak og aktiviteter som skal spre kunnskap om jernbanen og stimulere til økt bevissthet om jernbanens rolle som en ressurseffektiv og sikker transportform. Det er en viss usikkerhet om hvordan de ulike aktivitetene skal gjennomføres i lys av pandemien.

Jernbanedirektoratet vil ha rollen som nasjonalt kontaktpunkt for de aktiviteter som involverer Norge.

### **4.7 Gebyrfinansiering av offentlige tjenester**

Riksrevisjonen har gjennomført en undersøkelse om gebyrfinansiering av offentlige tjenester og om gebyrene er i samsvar med bestemmelsene i Finansdepartementets rundskriv R-112 Bestemmelser om statlig gebyr og avgiftsfinansiering. Undersøkelsen omfattet bl.a. gebyrer

på Statens vegvesens og Luftfartstilsynets område, og den viste at for flere gebyrordninger er ikke gebyrene kostnadsriktige. Vi viser til omtale i Riksrevisjonens Dokument 1 (2020-2021) om den årlige revisjonen av regnskapet for 2019. Dokument 1 (2020-2021) og rapporten fins på [www.riksrevisjonen.no](http://www.riksrevisjonen.no).

Bl.a. for å følge opp denne undersøkelsen ber vi Jernbanedirektoratet foreta en gjennomgang av sin gebyrordning knyttet til Entur AS og undersøke om gebyrene er kostnadsriktige og om øvrige bestemmelser i rundskriv R-112 følges. Rapport om dette skal foreligge senest 16. april 2021. Dersom gjennomgangen viser at gebyrene ikke er kostnadsriktige, må forslag om endringer innarbeides i innspillet til rammefordelingsforslag for 2022.

## **5 Styring og kontroll i virksomheten**

Styringsdialogen mellom Samferdselsdepartementet og Jernbanedirektoratet skal være åpen og konstruktiv og gi en tydelig retning for videre utviklingen av virksomheten.

### **5.1 Mer jernbane for pengene**

Jernbanedirektoratet skal i 2021 prioritere arbeidet med å få mer jernbane for pengene. Vi forutsetter at Jernbanedirektoratet legger frem beslutningsgrunnlag for departementet som er basert på samfunnsøkonomiske analyser, herunder vurderinger av hvordan kostnader kan reduseres og nytten økes. Direktoratet skal medvirke til at bevilgningene til jernbaneformål utnyttes effektivt gjennom å utvikle, inngå og følge opp forretningsmessige avtaler om utredning, planlegging, utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold av infrastrukturen, kjøp av persontransport med tog, tilgang på persontogmateriell og øvrige avtaler tilknyttet dette.

### **5.2 Krav om god budsjett- og virksomhetsstyring**

Jernbanedirektoratet skal til enhver tid ha en budsjett- og økonomistyring som følger prinsippene i Stortingets bevilgningsreglementet, reglementet for økonomistyring i staten og bestemmelser om økonomistyring i staten. Eventuelle avvik fra fastsatte mål og resultatkrav, herunder mer- eller mindreforbruk i forhold til tildelt budsjett, skal forebygges, avdekkes og korrigeres i tråd med prinsippene i Stortingets bevilgningsreglement og kravene i statens økonomiregelverk.

Samferdselsdepartementet forutsetter videre at direktoratet og Bane NOR innretter sin samhandling slik at departementet varsles innen sentrale budsjettfrister ved risiko for større budsjettavvik, og at avvik søkes minimert gjennom realistisk budsjettering og oppfølging av årsprognoser og porteføljestyring av prosjekter.

Jernbanedirektoratets avtaleoppfølging og -rapportering skal holdes på et nivå som gir staten tilstrekkelig sikkerhet for at eksterne avtaleparter leverer iht. avtalene. Ut over dette skal avtalepartene gis et operasjonelt handlingsrom. Direktoratet må fortsatt påse at avtalene er innenfor de rammene som trekkes opp i jernbaneforskriften. Det vises for øvrig til punktet om Revidering av avtalestrukturer under kap. 2 Overordnede mål og hovedprioriteringer.

### 5.3 Risikovurdering

Mål- og resultatstyring er det overordnede styringsprinsippet i statlig forvaltning.

Systematiske og gjennomarbeidede risikovurderinger kan bidra til en bedre og mer helhetlig etatsstyring basert på risiko og vesentlighet, og skal være integrert i mål- og resultatstyringen. Jernbanedirektoratets risikovurderinger er en viktig del av styringsdialogen med departementet. Den overordnede risikovurderingen skal legge hovedvekt på å identifisere risikoer innenfor mål og prioriteringer i tildelingsbrevet og angi risikoreducerende tiltak.

I tillegg ber vi om en særskilt vurdering av følgende områder:

- Gjennomføring av budsjettet uten vesentlig mer- eller mindreforbruk, og overskridelser av fullmakter, samt tiltak som etaten gjennomfører eller vil gjennomføre for å redusere denne risikoen.
- Oppfølging av krav til effektiv ressursbruk.

Jernbanedirektoratet skal redegjøre for etatens risikovurdering i tråd med mal vedlagt dette tildelingsbrevet. Etatens risikovurderinger skal oppsummeres og omtales i tertialrapportene og i årsrapporten. Risikovurderingen vedlegges første og andre tertialrapport, i tillegg til en overordnet omtale i rapportene og vil danne grunnlag for videre drøfting i etatsstyringsmøtene mellom departementet og direktoratet eventuelt tilpasning i tildelingsbrev for kommende år.

Kostnadsnivå og kostnadskontroll i store investeringsprosjekter skal inngå som et risikoområde. Risikovurderingene skal både dekke tidlig fase og gjennomføringsfase.

### 5.4 Effektivisering

I tillegg til de effektiviseringsiltakene som Jernbanedirektoratet gjennomfører, er alle statlige etater omfattet av reformen for avbyråkratisering- og effektivisering (ABE-reformen). Denne er videreført i statsbudsjettet for 2021 ved å redusere driftsutgiftene til alle statlige virksomheter med 0,6 pst. Grunnlaget for beregningen i 2021 er saldert budsjett 2020.

For kap. 1352 Jernbanedirektoratet er produktivetsgevinsten i 2021 satt til totalt 55 753 000 kroner, hvorav:

- 2 194 000 kroner på post 01 Driftsutgifter, fordelt med:
  - 1 100 000 kroner på post 01.1
  - 1 094 000 kroner på post 01.2
- 1 493 000 kroner på post 21 Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger
- 52 066 000 kroner på post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold.

I årsrapporten skal det gå fram hvilke tiltak som er gjort for å følge opp dette.

Samferdselsdepartementet forutsetter at produktivetsgevinster over kap. 1352, post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, gjenspeiles i avtalen mellom direktoratet og Bane NOR.

Jernbanedirektoratet skal i 2021 dokumentere egen effektivitet, og rapportere i tertial- og årsrapportene. I tillegg skal det rapporteres på indikatorene for drifts- og administrasjonseffektivitet i tertialrapportene og årsrapporten. I tertialrapportene rapporteres akkumulerte data for tertialer/ene. Inndata skal også oppgis.

Direktoratet skal følge opp gevinstrealiseringsplanen og rapportere på standard mal.

## **5.5 Utvikling i antall ansatte**

Ett av målene i Granavolden-plattformen er at antall ansatte i sentralforvaltningen (departementer, direktorater mv.) skal være lavere i 2021 enn i 2017. For å nå dette målet er det viktig at Jernbanedirektoratet ikke legger opp til å øke antall ansatte. Unntaket er særskilte begrunnede økninger f.eks. i forbindelse med koronapandemien. Ev. økninger skal som hovedregel ikke være varige. Vi ber Jernbanedirektoratet rapportere om utviklingen i første tertialrapport, og i årsrapporten for 2021 rapportere om antall ansatte pr. 31.12.20 og 31.12.21.

Antall ansatte er definert med antall arbeidsforhold (hoved- og biarbeidsforhold). Det vises i denne forbindelse til DFØ-notat 2020:1 Utviklingen i antall arbeidsforhold i stats- og sentralforvaltningen 2018-2019.

## **5.6 Teknologisk utvikling**

Direktoratet skal ha god oversikt over relevant teknologisk utvikling, og gjennom utredningsoppdrag i 2021 og i arbeidet med innspill til Nasjonal transportplan fremme forslag for departementet om utnyttelse av mulighetene som ligger i ny teknologi for jernbanen. Det er svært kostbart å utvikle ny jernbane, og Jernbanedirektoratet bes i særlig grad vurdere om bruk av teknologi og digitalisering kan gjøre det mulig å utnytte eksisterende infrastruktur enda bedre enn i dag. Jernbanedirektoratet skal koordinere tiltak og bidra til nødvendig kunnskap og samarbeid i sektoren slik at ny teknologi og nye mobilitetsløsninger på jernbane kan prøves ut og ev. tas i bruk i Norge.

## **5.7 Nasjonal digital høydemodell**

Kartverket gjennomfører prosjektet Nasjonal digital høydemodell som innebærer oppmåling av hele landet ved hjelp av flybåren laserskanning. Prosjektet gjennomføres og finansieres i samarbeid med fagetatene som har behov for slike data. I samsvar med tidligere kontakt om saken ber departementet Jernbanedirektoratet om å avtalefeste videreføring av Bane NORs deltakelse i prosjektet.

## **5.8 Betaling for togtjenester**

I forbindelse med jernbanereformen er det lagt opp til en gradvis økning av kjøreveisavgiften og betaling fra togselskapene for tilleggstjenester.

Samferdselsdepartementet ber direktoratet opprettholde en løpende dialog med Bane NOR og departementet om hvordan kjøreveisavgiften og andre infrastrukturavgifter bidrar til å oppnå de transportpolitiske målsetningene. Unntatt de kommersielle inntektene fra Bane NORs eiendomsvirksomhet, skal Jernbanedirektoratet innhente inntektsprognoser fra Bane

NOR. Disse prognosene innarbeides i etatens budsjettgrunnlag, som oversendes Samferdselsdepartementet innen de fastsatte budsjettfristene.

## **5.9 Forskning og utvikling (FoU)**

Det er i Nasjonal transportplan 2018–2029 beskrevet et betydelig kunnskapsbehov når det gjelder fremtidige transportbehov, kapasitetsbehov i infrastrukturen og endringer i sektoren knyttet til klimateknologi og digitalisering. Samferdselsdepartementet legger til grunn at etaten kan gi departementet råd knyttet til disse temaene innenfor sitt område, og at etaten benytter FoU for å forbedre kunnskapsgrunnlaget der det er behov for dette. Direktoratet må følge tett opp forskningsmiljøenes og industriens rolle i å utvikle gode løsninger for fremtidens jernbane, særlig innenfor Shift2Rail og de nye partnerskapsmodellene i Horizon Europe.

## **5.10 Norsk fagskole for lokomotivførere og Norsk jernbanemuseum**

Norsk fagskole for lokomotivførere, eller Lokførerskolen, er en statlig NOKUT-godkjent fagskole som utdanner lokomotivførere. Skolen er en del av Jernbanedirektoratet, som har ansvar for at det utdannes lokomotivførere i tråd med sektorens behov, og at skolen drives i henhold til fagskoleloven.

Jernbanedirektoratet skal drive delegert etatsstyring av Norsk jernbanemuseum.

## **5.11 Ny instruks**

Ny instruks for Jernbanedirektoratet er under utarbeidelse i Samferdselsdepartementet og vil bli oversendt og gjelde fra nyåret 2021.

## **5.12 Lærlinger**

Regjeringen er opptatt av å øke antall lærlinger. Det er et krav om at alle statlige virksomheter skal knytte til seg minst en lærling. Vi ber Jernbanedirektoratet i årsrapporten for 2021 redegjøre for antall lærlinger i etaten, innenfor hvilke fag og om det vært vurdert å øke antall lærlinger og tilby opplæring i nye lærefag. For øvrig viser vi til vedlagte kopi av Samferdselsdepartementets brev av 3. november 2016.

## **5.13 Likestilling - styrking av aktivitets- og redegjøringsplikten**

Likestillings- og diskrimineringsloven setter krav til at aktivitets- og redegjøringsplikten for arbeidsgivere og offentlige myndigheter styrkes. Vi viser til brev fra Kulturdepartementet, oversendt i Samferdselsdepartementets brev av 21. oktober 2019.

## **5.14 Motvirke arbeidslivskriminalitet**

Offentlige oppdragsgivere har som innkjøpere av varer og tjenester et særskilt ansvar for å motvirke arbeidslivskriminalitet. Det forventes at offentlige virksomheter går foran i arbeidet med å fremme et seriøst arbeidsliv. Jernbanedirektoratet skal ved tildeling av oppdrag og i oppfølging av inngåtte kontrakter sikre at Bane NOR har systemer som medvirker til at foretakets leverandører følger lover og regler. Føringer er spesielt relevant for utbyggeren Bane NOR. Jernbanedirektoratet skal i årsrapporten redegjøre for resultater fra oppfølging



av inngåtte kontrakter med Bane NOR og hvordan virksomhetens anskaffelser er innrettet for å gjennomføre dette hensynet, jf. rundskriv H-8/17.

## 5.15 Fellesføring om inkluderingsdugnad

Fellesføringen for 2020 videreføres i 2021. Dette innebærer at Jernbanedirektoratet skal arbeide for å utvikle rutiner og arbeidsformer for å nå målene i regjeringens inkluderingsdugnad. Jernbanedirektoratet skal i årsrapporten redegjøre for hvordan rekrutteringsarbeidet har vært innrettet for å nå målet om 5 pst., vurdere eget arbeid opp mot målene og omtale utfordringer og vellykkede tiltak. Har direktoratet foretatt nytilsetninger i faste eller midlertidige stillinger i 2021, skal det i årsrapporten oppgis antall med nedsatt funksjonsevne eller hull i CV-en, sammen med nyansettelser i faste og midlertidige stillinger totalt. Jernbanedirektoratet skal rapportere i tråd med veiledningen som fins på <https://arbeidsgiver.difi.no/strategisk-hr-og-ledelse/inkluderingsdugnaden/rapportering-pa-inkluderingsdugnaden-i-arsrapporten>

Det vises til Kommunal- og moderniseringsdepartementets rundskriv H-6/2019 av 18. desember 2019 med utdypende forklaringer på hvordan fellesføringen skal forstås og hvordan resultatene skal framstilles i årsrapporten (<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/fellesforing-i-tildelingsbrev-for-2020/id2683383/>).

## 6 Budsjettildeling og fullmakter

Stortinget vedtok 18. desember 2020 statsbudsjettet for 2021, jf. Prop. 1 S (2020–2021), Prop. 1 S Tillegg 1 (2020–2021) og Innst.13 S (2020–2021).

### 6.1 Bevilgninger

For Jernbanedirektoratet ble disse bevilgningene vedtatt på kap. 1352, 1330, 4330 og 4352:

Utgifter:

Kap.	Post	Formål	Kroner
1330		Særskilte transporttiltak	
	71	Tilskudd til kommersielle buss- og bårtuter som følge av smitteverntiltak	100 000 000
	76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering, <i>kan overføres</i>	79 000 000
	77	Kjøp av tjenester fra Entur AS	14 985 000
1352		Jernbanedirektoratet	
	01	Driftsutgifter	368 134 000
	21	Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72</i>	245 151 000

70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	4 559 900 000
71	Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72, post 73 og post 74</i>	9 174 922 000
72	Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71 og post 73</i>	1 273 400 000
73	Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71, post 72 og post 74</i>	16 069 700 000
74	Tilskudd til togmateriell mv.	62 400 000
75	Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	90 000 000
76	Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren	23 000 000

Inntekter:

Kap.	Post	Formål	Kroner
4330	01	Særskilte transporttiltak Gebyrer	14 985 000
4352	01	Jernbanedirektoratet Diverse inntekter	4 300 000

Det forutsettes at bevilgningene benyttes i tråd med føringene i proposisjonen og innstillingen, som utdypet i dette brevet, og i tråd med prinsippene som følger av Stortingets bevilgningsreglement. Det vises for øvrig til kravene i punkt 5 i dette brevet angående direktoratets budsjett- og økonomistyring.

## 6.2 Øvrige budsjettmessige forutsetninger og oppdrag

Samferdselsdepartementet legger til grunn at Jernbanedirektoratet har oversikt over forbruket på kap. 1352, postene 71, 72 og 73, jf. stikkordene «kan overføres» og «kan nyttes under» og følger de grunnleggende prinsippene for statsbudsjettet i bevilgningsreglementet § 3. Alle disposisjoner av utgifts- og inntektbevilgninger skal være basert på realistiske anslag, og alle forhold som påvirker utgifter og inntekter må vurderes. Midlene til Bane NOR skal utbetales i takt med forventede utgifter, hensyntatt foretakets likviditetssituasjon, jf. Prop. 1 S (2020–2021) og Bestemmelser om økonomistyring i staten, kap. 6.

### 6.2.1 Tilleggsavtaler til økt kjøp av persontransport med tog

Det tas høyde for videreføring av ordningen med tilleggsavtaler for økt kjøp av persontransport med tog innenfor en ramme på 650 mill. kroner første halvår 2021, jf. omtale i Prop. 1 S (2020–2021) og Innst. 13 S (2020–2021). For at togselskapenes incentiver til omstilling og forretningsmessig drift ikke skal svekkes skal togselskapene dekke en andel av underskuddet som følge av reduserte billettinntekter. Jernbanedirektoratet vurderer selv nivået på egenandelen.

### 6.2.2 Presisering til omtalen av post 76 Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren

Bevilgningen på den nye posten skal støtte drift og vedlikehold av museumsbaner, samt jernbanehistoriske prosjekter. Som omtalt i Prop 1 S (2020-2021) har ordningen med prosjektstøtte til historiske jernbaneformål (1 mill. kroner) og forvaltning av kulturminner (22 mill. kroner) hittil vært dekket av bevilgningen på henholdsvis kap. 1352, post 01 Driftsutgifter, og kap. 1352, post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold. Den nye post 76 samler forvaltningen av de to tilskuddene i Jernbanedirektoratet (Norsk jernbanemuseum) for å gi en enklere forvaltning av tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren.

Postomtalen kan gi inntrykk av at Jernbanedirektoratet vil være eneste aktør med juridiske forpliktelser til ivaretagelse og forvaltning av kulturminner. Det presiseres at Jernbanedirektoratet ikke har noe slikt ansvar. Bane Nor og andre er ansvarlig som eier av objektet og tiltakshaver etter Plan- og Bygningsloven. Forvaltningsmyndighet er de aktuelle kommunene, fylkeskommunene og i enkelte tilfeller Riksantikvaren.

Det er ansvaret, oppgaver og budsjettmidler for tilskuddsordningen som overføres fra Bane NOR til Jernbanedirektoratet.

### 6.2.3 Tilskudd til kommersielle buss- og båtruter som følge av smitteverntiltak

Jernbanedirektoratet skal fortsette å forvalte denne tilskuddsordningen i tråd med *Forskrift om midlertidig tilskudd til operatører av kommersielle buss- og passasjerbåtruter som har tapt omsetning som følge av utbruddet av covid-19* (se <https://lovdata.no/dokument/LTI/forskrift/2020-07-20-1577>).

## 6.3 Fullmakter vedtatt av Stortinget

Ved behandlingen av Prop. 1 S (2020–2021) og Innst. 13 S (2020–2021) vedtok Stortinget bl.a. disse fullmaktene for Samferdselsdepartementet:

#### *Fullmakter til å overskride gitte bevilgninger*

II

#### Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan:

1.

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*

IV

Tilsagnsfullmakter

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

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1352		Jernbanedirektoratet	
	74	Tilskudd til togmateriell mv.	1 755 mill. kroner

V

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan:

2.

gjennomføre dette tidligere godkjente investeringsprosjektet:	innenfor endret kostnadsramme på:
Follobanen, Oslo–Ski	36 570 mill. kroner

Fullmakten gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for prosjektet. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

- innenfor gjeldende kostnadsramme for ERTMS-prosjektet pådra forpliktelser for senere budsjettår, men avgrenset til perioden 2022–2025 innenfor en ramme på 8 900 mill. kroner.
- pådra forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor det enkelte prosjekts kostnadsramme for prosjekter som har startet opp før 2016 og er omtalt i Prop. 1 S. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.
- forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget inntil følgende beløp:
  -

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1352		Jernbanedirektoratet		
	72	Planlegging nye prosjekter	500 mill. kroner	350 mill. kroner
	73	Investeringer, jernbane	2 100 mill. kroner	2 000 mill. kroner

## VI

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for drift- og vedlikeholdsarbeider  
Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning inntil følgende beløp:

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

## VII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for kjøp av transporttjenester  
Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning inntil følgende beløp:

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

### *Andre fullmakter*

## X

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

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

- a. gi en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 8 295 mill. kroner
- b. gi ytterligere restverdigaranti til oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 4 486 mill. kroner. Det legges til grunn 75 pst. restverdigaranti.

Samferdselsdepartementet delegerer disse fullmaktene til Jernbanedirektoratet.

#### **6.4 Fullmakt etter bevilgningsreglementet**

Finansdepartementet delegerte i rundskriv R-110 av 10. januar 2020 noen fullmakter etter bevilgningsreglementet til departementene. Disse fullmaktene kan departementet delegere videre til underliggende etater. For Jernbanedirektoratet er én fullmakt relevant:

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

Samferdselsdepartementet delegerer til Jernbanedirektoratet fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over 2021. 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, 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 fremtidige 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 2021 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.

I rundskriv R-110 er det også flere andre fullmakter som Samferdselsdepartementet kan delegere til underliggende virksomheter. Dersom Jernbanedirektoratet har behov for én/flere av disse fullmaktene, må direktoratet ta dette opp med departementet.

#### **6.5 Merknader fra transport- og kommunikasjonskomiteen**

Transport- og kommunikasjonskomiteen har i pkt. 3.18 i Innst. 13 S (2010–2021) bl.a. disse merknadene:

##### *Jernbanedirektoratet*

"Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til støtteordningen for gods på bane, som utløper i 2021. Ordningen kompensierer togoperatørene for en del av baneavgiftene. Flertallet er kjent med at ordningen skal evalueres i løpet av 2021."

Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet evaluere ordningen i 2021.

### *Persontransport med tog*

"Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til den betydning Flytoget har hatt for tilbringertjenesten til Oslo lufthavn Gardermoen, som har resultert i at dette er en av de flyplassene i Europa med høyest kollektivandel. Flertallet merker seg at kundegrunnlaget for Flytoget er betydelig redusert som følge av koronapandemien, og vil be regjeringen fortløpende vurdere behovet for kompensasjon for å opprettholde et minimum av tilbud. Flertallet mener det kan være fornuftig å se dette i sammenheng med de vurderinger regjeringen skal gjøre av tiltak overfor luftfarten."

### *Kjøp av infrastruktur – planlegging av investeringer*

"Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til budsjettforliket, der det blir foreslått å bevilge 95 mill. kroner til planlegging og grunnnerverv for jernbaneinvesteringer, hvor det settes av 75 mill. kroner til planlegging sør for Tønsberg, strekningen Stokke–Sandefjord, på intercity Vestfoldbanen og 20 mill. kroner til planlegging og grunnnerverv på Kongsvingerbanen."

Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet følge opp merknaden i inngåelse av planleggingsavtaler med Bane NOR innen rammen av planleggingsmidler i 2021.

### *Østfoldbanen*

"Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, vil påpeke at Nedre Glomma-regionen er en region med over 150 000 innbyggere. Byene Sarpsborg og Fredrikstad har over 116 000 innbyggere. Jernbanen er viktig for både passasjer- og godstransport. Flertallet er kjent med de store utfordringene jernbaneplanleggingen har møtt, med krevende grunnforhold og vesentlig økte kostnadsanslag. Flertallet vil spesielt påpeke at Fredrikstad er det viktigste jernbaneknutepunktet på Østfoldbanen syd for Ski. IC-utbyggingen på Østfoldbanen er nå under full utbygging til Moss. Flertallet mener det er viktig å fortsette planleggingen av IC i Østfold med sikte på en vesentlig tilbudsforbedring."

### *Ofofbanen*

"Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, mener at samferdselsprosjekt som bidrar til økt verdiskaping, og sysselsetting bør prioriteres og søkes realisert snarest mulig for å sikre sysselsetting og verdiskaping i en utfordrende tid for landet. Sjømatnæringen er en næring som sikrer sysselsetting og verdiskaping i hele landet og spesielt langs kysten. Gjennom en verdensomspennende pandemi har en også sett at sjømat som handelsvare har klart seg godt, og dette underbygger viktigheten av denne næringen for Norge som nasjon. Flertallet vil derfor understreke viktigheten av prioritet på prosjekter som styrker og utløser økt eksport av bl.a. sjømat.

Komiteen viser i denne sammenhengen til Narvikterminalen. Manglende utbygd kapasitet begrenser muligheten for økt effektiv eksport av sjømat til markeder som etterspør dette. I

dag håndteres det ca. 200 000 tonn sjømat gjennom Narvik. En kapasitetsøkning er kostnadsberegnet til 300 mill. kroner og vil hindre at Narvik som nasjonalt logistikknutepunkt blir en flaskehals. Dersom slike logistikk- og samferdselsutfordringer ikke løses, vil konsekvensen være at sjømaten må fraktes på andre måter som vil svekke konkuranseevnen for næringen. I ytterste konsekvens vil dette kunne medføre at økt sjømateksport går tapt som følge av manglende kapasitet. Komiteen ber derfor regjeringen vurdere tiltak ved Narvikterminalen når det er handlingsrom for å foreta nye investeringer i jernbanesektoren.

Komiteen understreker viktigheten av Ofotbanen som transportåre for malm, dagligvarer til Nord-Norge og eksport av fersk fisk fra landsdelen."

Departementet ber Jernbanedirektoratet følge opp disse merknadene på egne måte.

## **7 Rapportering**

Vi viser til punkt om rapportering i ny Instruks for Jernbanedirektoratet som vil bli oversendt og gjelde fra nyåret 2021. Vedlagte oversikt viser rapporteringskrav i årsrapporten og tertialrapportene for Jernbanedirektoratet.

### **7.1 Årsrapport med årsregnskap**

Jernbanedirektoratet skal sende årsrapport til Samferdselsdepartementet innen 15. mars 2022. Årsrapporten og årsregnskapet skal følge kravene i Bestemmelsene om økonomistyring i staten, pkt. 1.6.1, 2.3.3 og 3.4, Finansdepartementets rundskriv R-115, samt maler for årsrapport og årsregnskap fra Direktoratet for økonomistyring.

Rapporteringen i årsrapporten følger av bestemmelsene og R-115 samt av de krav og føringer som er omtalt i dette tildelingsbrevet. Rapporteringen skal inneholde vurderinger og analyser av utviklingen under hvert av hovedmålene.

Årsrapporten for 2021 skal bl.a. inneholde en helhetlig framstilling og vurdering av Jernbanedirektoratets oppnådde resultater og de mest sentrale gjennomførte aktiviteter. Den skal gi et grunnlag for å vurdere om ressursene direktoratet har hatt til rådighet har blitt brukt effektivt og etter forutsetningene og om føringene i dette brevet og øvrige styringsdokumenter.

Årsrapporten skal publiseres senest 1. mai 2022, eller så snart rapporten er behandlet i styringsdialogen mellom departementet og virksomheten. Staten skal ikke publisere årsrapporten før den har vært behandlet i styringsdialogen.

### **7.2 Tertialrapporter**

Så snart som mulig etter tertialsiftet og senest 10. juni 2021 og 8. oktober 2021 skal Jernbanedirektoratet sende tertialrapport til departementet.

Rapportene skal inneholde:

- vesentlige avvik på forventet resultatutvikling og kort status for hvert hovedmål og delmål



- en overordnet omtale av risikovurderinger i tertialrapporten og eget vedlegg som viser risikoområder og risikoreduserende tiltak i tråd med vedlagte mal
- akkumulert forbruk pr. tertial og prognose for bruken av bevilgningene for hele budsjettåret
- bruk av fullmaktene gitt ved behandlingen av Prop. 1 S (2020–2021) som gjelder forpliktelser ut over budsjettåret
- en overordnet omtale i rapporten og et eget vedlegg om samfunnssikkerhet.

Øvrige rapporteringskrav for første og andre tertialrapport går fram av vedlagte oversikt. Risikovurderingen i andre tertialrapport bør vektlegge status for risikoreduserende tiltak og risikoområder av betydning for neste års tildelingsbrev.

## 8 Plan for etatsstyringsmøtene

Summen av rapporteringene i tertialrapportene, årsrapporten og på etatsstyringsmøtene skal bidra til en best mulig styringsdialog og fortløpende resultatoppfølging.

Samferdselsdepartementet legger opp til at det avholdes tre ordinære etatsstyringsmøter med Jernbanedirektoratet i 2021. I tillegg skal det avholdes et etatsstyringsmøte om årsrapporten for 2021 i mars/april, samt et kontaktmøte om samfunnssikkerhet og beredskap i juni.

Tentativ kalender for etatsstyringsmøter mv. i 2021:

<b>Aktivitet</b>	<b>Dato</b>
Etatsstyringsmøte 1/2021 – med statsråden	19. januar
Årsrapport 2020 til departementet	15. mars
Etatsstyringsmøte 2/2021 – om årsrapporten 2020	mars/april
Tertialrapport 1/2021 til departementet	10. juni
Etatsstyringsmøte 3/2021	ultimo juni
Kontaktmøte om samfunnssikkerhet og beredskap	ultimo juni
Tertialrapport 2/2021 til departementet	8. oktober
Etatsstyringsmøte 4/2021	oktober/november
Kontaktmøte om samfunnssikkerhet	medio desember

## 9 Avslutning

I samsvar med § 7 i Reglement for økonomistyring i staten stiller Samferdselsdepartementet bevilgningene på kap. 1352 Jernbanedirektoratet og 4352 Jernbanedirektoratet, samt kap. 1330 Særskilte transporttiltak, post 71 Tilskudd til kommersielle buss- og båtruter som følge av smitteverntiltak, post 76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering og post 77 Kjøp av tjenester fra Entur AS, og kap. 4330 Særskilte transporttiltak, til disposisjon for

Jernbanedirektoratet i 2021. Disse bevilgningene skal brukes i samsvar med de styringssignalene som er gitt i Prop. 1 S (2020–2021) for Samferdselsdepartementet, Prop. 1 S Tillegg 1 (2020-2021) og Innst. 13 S (2020–2021), ved Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2021, i dette tildelingsbrevet, i ev. supplerende tildelingsbrev og i etatsstyringsmøtene.

Med hilsen

Tore Raasok (e.f.)  
ekspedisjonssjef

Cecilie Taule Fjordbakk  
avdelingsdirektør

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*

Vedlegg

Kopi  
Riksrevisjonen



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Jernbanedirektoratet  
Postboks 16 Sentrum  
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

20/2488-9

10. mars 2021

## Statsbudsjettet 2021 – supplerende tildelingsbrev nr. 2 – kjøp av persontransport med tog

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev for 2021 av 23. desember 2020 til Jernbanedirektoratet. I dette brevet tar departementet opp endringer i bevilgninger og oppfølging av anmodningsvedtak.

Stortinget behandlet 23. februar 2021 Prop. 79 S (2020–2021) og Innst. 233 S (2020–2021) om økonomiske tiltak i møte med pandemien.

### 1. Bevilgningsendringer

Stortinget gjorde følgende vedtak om bevilgningsendringer på Jernbanedirektoratets budsjett i 2021:

«

I statsbudsjettet for 2021 gjøres følgende endringer:

Utgifter:

Kap.	Post	Formål	Kroner
1352		Jernbanedirektoratet	
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres, økes med</i>	100 000 000
		med.....	
		fra kr 4 559 900 000 til kr 4 659 900 000	

»

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- og planavdelingen

Saksbehandler  
Herman Westrum  
Thorsen  
22 24 81 86

Samferdselsdepartementet viser til nærmere omtale av bevilgningsendringen på kap. 1352 i Prop. 79 S (2020–2021) og Innst. 233 S (2020–2021).

I samsvar med § 7 i Reglement for økonomistyring i staten, stiller Samferdselsdepartementet denne bevilgningen til disposisjon for Jernbanedirektoratet i 2021.

## **2. Anmodningsvedtak mv.**

Stortinget vedtok videre følgende anmodningsvedtak (vedtak nr. 672):

«Stortinget ber regjeringen sørge for at Flytoget omfattes av ordningen med offentlig kjøp som kompensasjon for tapte billettinntekter, på lik linje med øvrige togselskaper.»

Flertallet i finanskomiteen har videre i Innst. 233 S (2020–2021) under kap. 2.11.5 en henvisning til flertallsmerknad i transport- og kommunikasjonskomiteens Innst. 13 S (2020–2021):

«Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til brev fra Flytoget AS til Samferdselsdepartementet av 3. november 2020 med tittelen 'Alvorlige konkurransevridende konsekvenser av diskriminerende tilleggskjøp fra staten under Covid-19-pandemien'. Dette flertallet viser til at Flytoget ikke er omfattet av ordningen med offentlig kjøp som kompensasjon for tapte billettinntekter under koronakrisen i 2021. Flytoget har en viktig samfunnsfunksjon med effektiv og miljøvennlig transport av yrkesreisende og arbeidstakere til og fra Oslo lufthavn på Gardermoen, men er nå hardt rammet økonomisk av passasjersvikten som reiserestriksjonene har skapt. Dette flertallet mener det må være likebehandling av togoperatørene også i 2021, og at Flytoget må omfattes av ordningen med offentlig kjøp.»

Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet følge opp anmodningsvedtaket og flertallsmerknaden på egnet måte.

Med hilsen

Cecilie Taule Fjordbakk (e.f.)  
avdelingsdirektør

Herman Westrum Thorsen  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*

Kopi  
Riksrevisjonen



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Jernbanedirektoratet  
Postboks 16 Sentrum  
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

20/2488-13

6. april 2021

### **Statsbudsjettet 2021 - supplerende tildelingsbrev nr. 3 - Arbeid med budsjett- og fagstyringen på jernbaneområdet**

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev for 2021 av 23. desember 2020 til Jernbanedirektoratet. I dette supplerende tildelingsbrevet tar departementet opp endringer i prinsippene for budsjett- og fagstyringen på jernbaneområdet. Det er viktig at Jernbanedirektoratet inkluderer prinsippene i sitt pågående arbeid med revidering av avtalene med Bane NOR SF.

Samferdselsdepartementet har over lengre tid jobbet med en gjennomgang av budsjett- og fagstyringen på jernbaneområdet, jf. omtale i Meld. St. 17 (2019–2020) *Noen saker om jernbane* og Prop. 1 S (2020-2021). Jernbanedirektoratet har vært orientert om dette arbeidet underveis, og har bidratt til å belyse flere av problemstillingene det har vært arbeidet med. Arbeidet har blant annet vært begrunnet i generelle erfaringer med jernbanereformen og mer spesifikt at Bane NOR SF (Bane NOR) inngikk kontrakt om prosjektene Nykirke–Barkåker og Drammen–Kobbervikdalen på Vestfoldbanen, med et estimert budsjettbehov i 2020 utover det som var lagt til grunn i saldert budsjett for 2020.

Som et resultat av arbeidet med å forbedre styringen på jernbaneområdet, har departementet besluttet å gjennomføre en rekke tiltak, som innfører elementer av "Nye Veier-modellen" i jernbanesektoren. Tiltakene er omtalt i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* og berører særlig den delen av virksomheten som er regulert i avtaler mellom Bane NOR og Jernbanedirektoratet. Tiltakene er videre innrettet slik at de skal ivareta helheten i statens styring og oppfølging i de ulike rollene som staten har overfor Bane NOR.

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- og  
planavdelingen

Saksbehandler  
Anders Gram  
Giskemo  
22 24 81 18

## **1. Rammeavtale, underliggende avtaler, Jernbanedirektoratets instruks og Bane NORs vedtekter**

Staten vil inngå en rammeavtale med Bane NOR som gir foretaket større ansvar for resultater og for å holde økonomiske rammer. De underliggende avtalene mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR skal ta utgangspunkt i rammeavtalen. Avtalene mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR må innrettes slik at Bane NOR kan foreta strategiske og økonomiske prioriteringer av en slik karakter at de har effekt på foretakets måloppnåelse.

Departementet fastsatte 10. mars 2021 ny instruks for Jernbanedirektoratet.

For å ivareta helheten i statens styring og oppfølging av aktørene i jernbanesektoren, har SD videre besluttet at statens mål med eierskapet i Bane NOR skal justeres. Dette innebærer at foretakets vedtekter blir endret. Vedtektsendringene vil tydeliggjøre foretakets rammer, og de handler hovedsakelig om å sette krav til kostnadseffektivitet, samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger og porteføljestyling.

Det legges opp til at også rammeavtalen mellom staten og Bane NOR vil reflektere de samme prinsippene.

## **2. Porteføljestyling basert på samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger**

Regjeringen ønsker sunn konkurranse mellom jernbaneprosjektene, og å få fram en kultur der Jernbanedirektoratet og Bane NOR lærer av beste praksis og arbeider med optimalisering av prosjektene gjennom hele plan- og utbyggingsfasen. Gjennom porteføljestyling av de store investeringene, legges det til rette for at de beste prosjektene gjennomføres først. Kontinuerlig optimalisering kan bety at man i noen tilfeller må revurdere valg som er tatt tidligere i prosjektene.

For at Bane NOR skal kunne utvikle og gjennomføre sin utbyggingsportefølje med høyest mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet, må foretaket få handlingsrom til å drive porteføljestyling. Arbeidsdelingen mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR vil være slik at Bane NOR skal ha ansvar for den operative porteføljestylingen av investeringsprosjekter innad i en effektpakke. Jernbanedirektoratet vil ha ansvar for den strategiske porteføljeutviklingen, herunder prioriteringer mellom ulike effektpakker og tidspunkt for realisering av tilbudsforbedringer.

Det er i dag inngått mange og detaljerte enkeltavtaler mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR. Dette har medført at Bane NOR opplever å ha et begrenset handlingsrom til å gjøre egne prioriteringer. Det nye opplegget for avtaler, herunder rammeavtalen, skal derfor utformes slik at Bane NOR gis stort rom til å drive porteføljestyling av jernbaneinvesteringsprosjekter, begrenset av de rammene som er nødvendige for at Jernbanedirektoratet settes i stand til å koordinere infrastrukturen mot resten av jernbanesektoren. Jernbanen er et integrert system hvor det er sterke avhengigheter mellom prosjektene, eksisterende infrastruktur, utbygging av signalsystem, togmateriell og ruteplan. Bane NOR skal gjennomføre sine prosjekter slik at de tar hensyn til dette, og vil derfor ikke

kunne stå helt fritt i gjennomføringen av enkeltprosjektene innenfor sin samlede portefølje, slik det i større grad er mulig for Nye Veier AS (Nye Veier).

Detaljene i porteføljestyingsopplegget for jernbanen med tilhørende fullmakter vil bli omtalt i regjeringens forslag til statsbudsjett for 2022.

### **3. Fastprisavtaler**

Bane NOR har hatt mange store kostnadsoverskridelser og forsinkelser i flere viktige prosjekter i foretakets portefølje. Det kan se ut som om dagens avtalestruktur er en av årsakene til at foretaket ikke har hatt tilstrekkelige insentiver til å holde kostnadene i prosjektene nede. Vederlagets størrelse tilsvarer forventet kostnad, og gir således foretaket små muligheter til å opparbeide seg et overskudd over tid. Forutsigbar og troverdig rammestyring innføres i jernbanesektoren gjennom endringer i økonomiske forutsetninger og avtaleregimet mellom staten og Bane NOR. Endringene skal gi foretaket økt insentiv til kostnadseffektiv drift og best mulig ressursutnyttelse.

Avtaler om planlegging og utbygging av infrastruktur mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR skal forhandles fram som forretningsmessige avtaler. Vi opplever imidlertid at det forretningsmessige grunnlaget for avtalene ikke har vært så tydelig som forventet. For å styrke det forretningsmessige grunnlaget, skal nye avtaler baseres på fastpris, der økonomisk risiko tydelig plasseres. Fastprisavtaler vil overføre hele den økonomiske risikoen til foretaket, tilsvarende som for Nye Veier. Prinsippet om fastpris vil derfor tas inn i rammeavtalen, og vederlaget i den enkelte utbyggingsavtale skal forhandles frem mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR baseres på dette prinsippet.

I dag ligger det inne store kostnadsøkninger for igangsatte prosjekter, utover det som er lagt til grunn i Stortingets bevilgninger og i kostnadsrammen som Stortinget har vedtatt. Overgang til fastpris og overføring av risiko til Bane NOR skal gjennomføres uten at det medfører en økning i den årlige bevilgningen til jernbaneformål. Tilsvarende som for Nye Veier, vil Bane NOR fremover måtte tilpasse aktivitetsnivå, framdrift, forpliktelser og likviditetsoppbygging til den årlige tilførselen av likviditet fra staten. Departementet vil følge foretakets likviditetssituasjon nøye.

### **4. Fullmakter**

Behovet for å tilpasse fullmaktene til Bane NORs nye rammebetingelser vurderes i forbindelse med den ordinære budsjettprosessen for 2022. Formålet vil være å gi foretaket økt forutsigbarhet for fremtidig finansiering. Fullmaktene skal sikre et minimumsnivå for årlig tilførsel av likviditet til Bane NOR i en gitt periode for planlegging, samt for utbygging av mindre og store investeringsprosjekter. Regjeringen vil ikke gi Bane NOR full sikkerhet for framtidige tilskudd fra staten og samlet fullmaktramme vil derfor settes lavere enn bevilgningen på posten.

## **5. Prosjektet FRE16**

Det bevilges betydelige midler til jernbanen, og regjeringens mål er å få mest mulig jernbane for pengene. Det har vært jobbet med å identifisere forbedringstiltak, som kan legge til rette for læring på tvers av sektorer. Forbedringstiltakene er presentert i Nasjonal transportplan 2022-2033. Ett av forbedringstiltakene det tas sikte på, er å gi Nye Veier ansvaret for planlegging og gjennomføring av Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 Høgkastet-Hønefoss (FRE16). På denne måten kan det legges til rette for en tilsvarende dynamikk i jernbanesektoren som det er skapt i veisektoren, mellom Statens vegvesen og Nye Veier.

Nye Veier har, på oppdrag fra departementet, gjort en innledende vurdering av potensialet og risikoen knyttet til å la selskapet ta ansvar for planlegging og gjennomføring av FRE16. Nye Veier anslår at det er mulig å bygge ut FRE16 til en lavere kostnad og med vesentlig forbedret samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Departementet arbeider for tiden med å avklare dette spørsmålet, og vi legger til grunn at Jernbanedirektoratet samarbeider godt med Nye Veier i forbindelse med dette. Vi viser i denne sammenhengen til fellesbestillingen som departementet sendte ut til Nye Veier AS, Jernbanedirektoratet, Bane NOR og Statens vegvesen 24. mars 2021.

Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet innrette sin virksomhet i tråd med prinsippene omtalt i Meld. St. 20 (2020-2021). Departementet vil følge opp hvordan Jernbanedirektoratet innrettet sin virksomhet i lys av de nye rammevilkårene i den ordinære etatsstyringen.

Med hilsen

Cecilie Taule Fjordbakk (e.f.)  
avdelingsdirektør

Anders Gram Giskemo  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*

Kopi  
Riksrevisjonen





DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Jernbanedirektoratet

Deres ref

Vår ref

Dato

20/2488-22

24. juni 2021

## Supplerende tildelingsbrev 4: Bestilling om å forberede implementering av porteføljestyring

Samferdselsdepartementet viser til Meld. St. 20 (2020-2021) *Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP)/ Innst. 653 S (2020-2021)*, som ble behandlet i Stortinget 15. juni.

Samferdselsdepartementet og transportvirksomhetene må forberede implementering av systemet for optimalisering og porteføljestyring av store investeringer som presenteres i NTP. Porteføljestyringen skal stimulere til at det jobbes med verdiøkning på alle prioriterte prosjekter (reduere kostnader og øke nytten).

Samferdselsdepartementet viser til dialog i møter 24.03. og 14.04. Vi viser også til omtale av porteføljestyring og mer operativt handlingsrom i tildelingsbrev til Jernbanedirektoratet for 2021, samt kap. 2 i supplerende tildelingsbrev nr. 3 for 2021, hvor porteføljestyringsmodellen i jernbanesektoren omtales nærmere. Vi viser også til innspill fra Jernbanedirektoratet om fullmakter datert 25.mai. Med dette brevet ber vi om innspill knyttet til utforming av den offentlige porteføljeprioriteringen, samt tilbakemelding på om det er andre spørsmål dere ser som uavklarte knyttet til porteføljestyring.

## Porteføljestyring og departementets behov for informasjon (rapportering på porteføljeprioritering)

Investeringsporteføljen, dvs. prosjekter som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode, går fram av tabell 12.2 i NTP. Departementet vil i eget brev komme tilbake til om porteføljen justeres som følge av stortingsbehandlingen av NTP. Av NTP (kap. 4) følger det at det årlig vil presenteres en offentlig porteføljeprioritering som viser hvordan NTP-investeringsporteføljen vil gjennomføres og omtaler eventuelle behov for å vurdere

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- og  
planavdelingen

Saksbehandler  
Siri Hall Arnøy  
22 24 82 04

porteføljen på nytt i lys av endrede forutsetninger. I porteføljeprioriteringen skal virksomhetenes prioritering bestemmes av samfunnsøkonomisk prissatt lønnsomhet, ikke-prissatte virkninger og vurdering av usikkerhet inkludert teknologirisiko. Videre går det fram av NTP at det er en forutsetning for prioritering at prosjekter er ferdig planlagt og optimalisert (modenhet), og at virksomhetene kan ta hensyn til avhengigheter mellom prosjekter/tiltak i sin prioritering. Dersom prosjektene ikke endres, gjennom optimalisering eller annen ny informasjon, skal prosjektene som i sin helhet ligger i første seksårsperiode fullføres først.

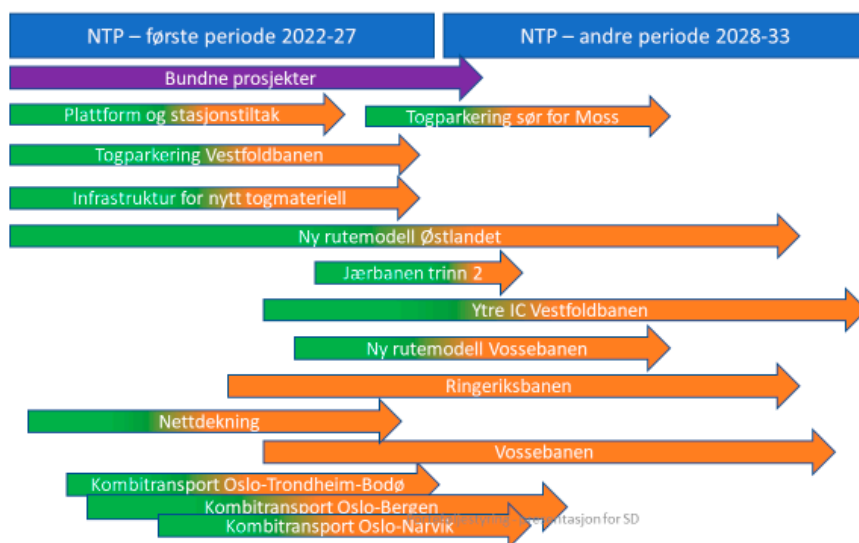
Bane NOR skal utarbeide forslag til porteføljeprioritering og sende denne til Jernbanedirektoratet. Jernbanedirektoratet videresender forslaget til Samferdselsdepartementet, supplert med sine vurderinger ut fra sitt ansvar for koordinering i jernbanesektoren og som avtalepart med Bane NOR.. Dersom Jernbanedirektoratet gjør andre vurderinger enn Bane NOR skal dette framgå tydelig, slik at både Bane NORs forslag og en begrunnelse for hvorfor Jernbanedirektoratets anbefaling avviker fra denne er inkludert.

Annen relevant informasjon for departementet vil være hvordan prioriteringene står seg mot prioriteringene i byvekstavtaler og hvordan lover og forskrifter er ivarettatt.

Porteføljeprioriteringen bør synliggjøre effekter av prioriteringene som foreslås. Vi viser i den forbindelse til figur presentert av Jernbanedirektoratet i møte 14.04.2021 og figur presentert av Statens vegvesen i møte 23.10.2020 (begge under). Jernbanedirektoratets figur belyser hvor langt fram ulike effektpakker strekker seg og sammenhengen mellom ulike trinn. Statens vegvesens figur synliggjør nøkkeltall for kostnader og nytte, og er et godt eksempel på synliggjøring av rangering etter prissatte virkninger.

Samferdselsdepartementet ser dette som eksempler på hva det er ønskelig å få fram på en pedagogisk måte i porteføljeprioriteringen, gjerne med en god grafisk fremstilling. Den endelige framstillingen bør belyse både prissatte virkninger og andre forhold som skal vektlegges i prioriteringene. Virksomhetene står fritt til å velge den utformingen virksomhetene ser som mest egnet. Vi ber om at det utarbeides en skisse som viser hvordan porteføljeprioriteringen ville sett ut dersom den skulle blitt presentert i dag. Denne skissen må være fullstendig nok til at SD kan se om våre informasjonsbehov vil bli dekket.

## NTP -Porteføljestyling



Kat.	Rute	Prosjekt	Prognose	Nettonytte	NNB
●	3	Rv. 282 Holmenbrua	0,86	3	3,1
●	1	E6 Oslo øst (Manglerudprosjektet)	16,10	18	1,1
●	1	Rv. 22 Glommakrysning	2,94	3	0,9
●	4a	E39 Ådland-Svegatjern	38,50	17	0,4
●	4c	Kvassdalen	0,27	0	0,0
●	4c	Byrkjeneset	0,24	0	0,0
●	4b	E39 Ålesund-Molde (Romsdalsfjorden)	23,10	-5	-0,2
●	5a	Rv. 36 Skjelsvik-Skyggestein	7,60	-4	-0,5
●	8a	E10 Nappstrømmen - Å	1,65	-1	-0,7
●	5c	Rv. 5 Erdal-Naustdal	2,60	-2	-0,7
●	4a	E39 Klakegg-Byrkjelo	2,04	-2	-0,9
●	4c	Virnje-Myrkidalstunnelen	0,33	0	-1,0
●	5c	E16 Stanghelle-Arna	13,01	-24	-1,9

Eksempel verdier, Mrd. 2020-kr

### Forventning om oppdaterte analyser

Den årlige porteføljeprioriteringen skal som minimum gi en faglig vurdering av om sentrale forutsetninger er endret sammenlignet med NTP. Dette gjelder både felles forutsetninger, som eksempelvis etterspørselsutvikling, og prosjektspesifikke forutsetninger som kostnadsanslag.

Som det går fram av NTP, skal virksomhetene fortsette arbeidet med å optimalisere prosjektene som er prioritert, altså kontinuerlig forsøke å øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten. Endringer i prosjekters nytte og kostnad eller i ikke-prissatte virkninger som følge av optimalisering eller ny informasjon må også synliggjøres i den årlige porteføljeprioriteringen.

I forbindelse med den årlige porteføljeprioriteringen må virksomhetene i tillegg vurdere om det er andre endringer i forutsetninger som får betydning for prioriteringene. Dersom det er

vesentlige endringer kan det tilsi at det gjøres nye beregninger av samfunnsøkonomisk lønnsomhet, men det er altså ikke et krav at slike nye beregninger gjøres dersom virksomhetens faglige vurdering er at ingen forutsetninger er vesentlig endret.

## **Videre arbeid med porteføljestyringen**

Vi viser til omtalen i supplerende tildelingsbrev 3 i 2021 til Jernbanedirektoratet, der det heter at "Det nye opplegget for avtaler, herunder rammeavtalen, skal derfor utformes slik at Bane NOR gis stort rom til å drive porteføljestyring av jernbaneinvesteringsprosjekter, begrenset av de rammene som er nødvendige for at Jernbanedirektoratet settes i stand til å koordinere infrastrukturen mot resten av jernbanesektoren". I praksis innebærer dette at Bane NOR må gjøre vurderinger av hvordan fremtidig togtilbud/ tilbudsutvikling vil påvirkes av foretakets porteføljestyring, og ha god dialog med Jernbanedirektoratet om dette.

Samferdselsdepartementets inntrykk fra presentasjonene gitt i møte 14.april er at Bane NOR og Jernbanedirektoratet i prinsippet har en felles forståelse av når det er nødvendig for Bane NOR å informere Jernbanedirektoratet.

Vi legger til grunn at Jernbanedirektoratet vil arbeide videre på egnet måte sammen med Bane NOR om porteføljestyring. Vi ber om en tilbakemelding dersom det er behov for klargjøring fra Samferdselsdepartementet knyttet til samhandling mellom Bane NOR og Jernbanedirektoratet om porteføljestyring.

## **Når skal porteføljeprioriteringen legges fram?**

Samferdselsdepartementet legger opp til at Jernbanedirektoratets oversendelse av porteføljeprioritering skjer tidlig i mai (samme frister som oversendelse av underlag for innspill til regjeringens budsjettkonferanse i august (rammefordelingsforslaget).)

## **Konkrete leveranser og frister**

Departementet ber om tilbakemelding på dette brevet innen 13. august. Dersom det er behov for mer tid for å lage en skisse til porteføljeprioriteringen som det bes om i punkt 1, ber vi om tilbakemelding om det så raskt som mulig.

Med hilsen

Cecilie Taule Fjorbakk (e.f.)  
avdelingsdirektør

Siri Hall Arnøy  
fagdirektør

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Jernbanedirektoratet  
Postboks 16 Sentrum  
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

20/2488-23

29. juni 2021

**Statsbudsjettet 2021 – supplerende tildelingsbrev nr. 5 - Stortingets behandling av Prop. 193 S (2020-2021), Innst. 648 S (2020-2021), Prop. 195 S (2020-2021) og Innst. 600 S (2020-2021) mv.**

Det vises til tildelingsbrev fra Samferdselsdepartementet til Jernbanedirektoratet for 2021 av 23. desember 2020. Dette brevet supplerer tildelingsbrevet og gjelder bl.a.:

- Bevilgningsendringer og fullmakt
- Kostnadsrammer for jernbaneprosjekter
- Oppdrag om Flåmsbana.

**1. Prop. 195 S (2020–2021) og Innst. 600 S (2020–2021)**

Ved Stortingets behandling av Prop. 195 S (2020-2021) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2021* og Innst. 600 S (2020-2021), 18. juni 2021 vedtok Stortinget bevilgningsendringer under programområdene Særskilte transporttiltak og Jernbaneformål:

Utgifter:

Kap.	Post	Formål	Kroner
1330		Særskilte transporttiltak	
	71	Tilskudd til kommersielle buss- og båtruter som følge av smitteverntiltak, øker med Fra 100 000 000 kroner til 127 700 000 kroner	27 700 000
1352		Jernbanedirektoratet	
	70	Kjøp av persontrafikk med tog, <i>kan overføres</i> , øker med fra 4 659 900 000 kroner til 5 094 900 000 kroner	435 000 000

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- og planavdelingen

Saksbehandler  
Herman Westrum  
Thorsen  
22 24 81 86

73	Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer, kan overføres, kan nyttes under post 71, post 72 og post 74, reduseres med fra 16 069 700 000 kroner til 16 009 700 000	60 000 000
----	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------

---

## Om budsjettendringene

### Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

#### Post 71 Tilskudd til kommersielle buss- og båtruter som følge av smitteverntiltak

Posten øker med 27,7 mill. kroner for å ta høyde for økt behov for kompensasjon som følge av smitteverntiltak utover 1. halvår 2021.

### Kap. 1352 Jernbanedirektoratet

#### Post 70 Kjøp av persontrafikk med tog, kan overføres

Posten øker med 435 mill. kroner for å ta høyde for økt behov for kompensasjon som følge av smitteverntiltak utover 1. halvår 2021.

Samferdselsdepartementet vurderer at antall reisende fortsatt kan være for lavt til at togselskapene kan opprettholde et grunnleggende tilbud med ordinært vederlag. Gjeldende smitteverntiltak medfører også begrensninger i kapasiteten på avgangene. Det er fremdeles nødvendig å ta høyde for at det kan bli behov for tilleggsavtaler i deler av andre halvår. Avtalene vil gjelde i en tidsbegrenset periode og avsluttes så snart grunntilbudet kan dekkes innenfor de ordinære trafikkavtalene. For å hindre overkompensasjon skal avtalene avgrenses mot andre kompenserende tiltak, og utbetalingene skal etterregnes mot inntekter og dokumenterte utgifter

#### Post 72 Kjøp av infrastrukturtjenester – planlegging av investeringer, kan overføres, kan nyttes under post 71 og post 72

Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 Høgstet–Hønefoss (FRE16) overføres fra Bane NOR SF og Statens vegvesen til Nye Veier AS. Som en følge av dette vil deler av midlene på posten utbetales til Nye Veier. I 2021 er det på post 72 tatt høyde for 170 mill. kroner til planlegging av FRE16. Nye Veier vil kunne motta gjenstående bevilgning på overføringstidspunktet, anslagsvis inntil 90 mill. kroner. Jernbanedirektoratet kan legge til grunn at overføringstidspunktet blir 1. august 2021.

Det ventes for øvrig at Nye Veier vil kunne få plikt til å kreve inn merverdiavgift fra staten for planleggingsarbeidet for jernbanedelen av prosjektet. Dette vil eventuelt kunne håndteres i nysalderingen.

## Post 73 Kjøp av infrastruktur tjenester – investeringer, kan overføres, kan nyttes under post 71, post 72 og post 74

Som følge av reduserte utbetalinger til enkelte investeringsprosjekt reduseres bevilgningen på posten med 60 mill. kroner.

### Endret fullmakt

Ved behandlingen av Prop. 195 S (2020–2021) og Innst. 600 S (2020-2021) vedtok Stortinget å øke fullmakten til mindre investeringer. Utbetalingene på noen jernbaneprosjekter i 2021 kan bli noe lavere enn lagt til grunn i saldert budsjett. Det kan derfor bli aktuelt å gjennomføre noen mindre investeringstiltak innenfor gjeldende bevilgning. Det forutsettes at fremtidige utgifter kan håndteres innenfor en uendret bevilgning i senere år, og uten at det går ut over rasjonell fremdrift for allerede igangsatte prosjekter.

*Fullmakt til å pådra staten forpliktelser ut over budsjettåret for mindre jernbaneinvesteringer*  
Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1352		Jernbanedirektoratet		
	72	Kjøp av infrastruktur tjenester - investeringer	2 500 mill. kroner	2 000 mill. kroner»

Samferdselsdepartementet delegerer denne fullmakten til Jernbanedirektoratet.

## 2. Prop. 193 S (2020–2021) og Innst. 648 S (2020–2021)

Ved Stortingets behandling av Prop. 193 S (2020-2021) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilde transporttiltak og jernbane* og Innst. 648 S (2020-2021) 11. juni 2020 vedtok Stortinget følgende fullmakter.

### Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekt

1.

Starte opp investeringsprosjektet	Innenfor en kostnadsramme på:
Vossebanen: Fløen – Bergen/Nygårdstangen godsterminal	4 041 mill. kroner

2.

Videreføre tidligere godkjente investeringsprosjekt	Innenfor en endret kostnadsramme på:
IC Østfoldbanen Sandbukta–Moss–Såstad	17 925 mill. kroner

Fullmakten over om å forplikte staten i disse investeringsprosjektene gjelder også forpliktelser som blir inngåtte i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammene for prosjektene. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å prisjustere kostnadsrammene i senere år.

### **Fullmakt til valutakursjustering av kostnadsramme for kjøp av nye lokaltog**

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet kan valutakursjustere den tidligere vedtatte kostnadsrammen for kjøp av 30 nye lokaltog.

Fullmaktene delegeres til Jernbanedirektoratet.

### **Særskilt omtale av saker i Prop. 193 S (2020–2021)**

#### **Vossebanen: Fløen–Bergen/Nygårdstangen godsterminal**

For investeringsprosjektet Fløen–Bergen/Nygårdstangen godsterminal har nå Stortinget gitt fullmakt til at prosjektet kan startes opp innenfor en kostnadsramme på 4 041 mill. kroner.

Det videre arbeidet i prosjektet legger til grunn at anleggsarbeidene starter tidlig i 2022. Jernbanedirektoratet og Bane NOR har opplyst at det viktig å inngå kontrakter med entreprenører fra høsten 2021 for å kunne utnytte sommerbruddet i trafikken sommeren 2022 fullt ut. Dette kan gjøre det mulig å framskynde arbeidet og ta anlegget tidligere i bruk. Samferdselsdepartementet legger til grunn denne framdriftsplanen i prosjektet.

#### **IC Østfoldbanen Sandbukta–Moss–Såstad**

SD ble ifm. Stortingets behandling av Prop. 13 S (2017-2018) og Innst. 79 S (2017-2018) gitt fullmakt til å starte opp investeringsprosjektet Sandbukta–Moss–Såstad innenfor en kostnadsramme på 10,5 mrd. kroner. Styringsrammen ble satt til 9,6 mrd. kroner. Alle tall i 2021-kroner.

Stortinget har nå vedtatt en endret kostnadsrammen på 17 925 mill. kroner. Styringsrammen er økt til 14 850 mill. kroner. Dette innebærer en økning av kostnadsrammen med over 70 pst. Dette er omfattende og alvorlig. Ekstern kvalitetssikrer omtaler i sin rapport en rekke tiltak for å bedre styringen og oppfølgingen av prosjektet. Samferdselsdepartementet ber om at Jernbanedirektoratet i sin tertialrapportering til departementet iht. til pkt. 7 i tildelingsbrevet omtaler hvordan disse tiltakene er fulgt opp av Bane NOR og vurderer om de er fulgt opp i tilstrekkelig grad for å sikre at foretaket holder styringsrammen. Dette gjelder spesielt oppfølgingen av fakturering fra MossIA for arbeider som ligger utenfor fastprisavtalen. MossIA skal kun fakturerer arbeidene som rettmessig hører til områdestabilitet. Det vil også være en rekke overhead-, rigg- og driftskostnader som delvis vil høre til fastprisen og delvis til regningsarbeidet. SD forutsetter at kun rettmessige kostnader faktureres på regning utover fastprisavtalen. Vi viser for øvrig til transportkomiteens merknader i Innst. 648 S (2020-2021).



## **Nedlegging av Namsosbanen og Valdresbanen**

Regjeringen har i Prop. 193 S (2020–2021) informert Stortinget om at Namsosbanen og Valdresbanen på strekninga Røste–Dokka blir tatt ut av det nasjonale jernbanenettet. Det nasjonale jernbanenettet er den statlige jernbaneinfrastrukturen som er planlagt for persontransport og/eller godstransport og som blir forvaltet av Bane NOR SF som infrastrukturforvalter. Arealene og traseene blir frigitt til andre formål enn togtrafikk. Samferdselsdepartementet ber om at Jernbanedirektoratet tar initiativ overfor Bane NOR for å starte opp nødvendige formelle prosesser knyttet til avhending og etterbruk. Vi viser for øvrig til transportkomiteens merknader i Innst. 648 S (2020-2021)

### **3. Nytt signalsystem på jernbanen (ERTMS) - oppstart av trinn 2**

Jernbanedirektoratet fikk i tildelingsbrevet for 2021 fullmakt til å inngå forpliktelser for fremtidige budsjettår for perioden 2022-2025 for oppstart av trinn 2 av utbyggingen av nytt signalsystem på jernbanen innenfor en ramme på 8 900 mill. kroner. Vi viser til omtale på s. 157 i Prop. 1 S (2020-2021) om at rammen vil bli eksternt kvalitetssikret før regjeringen tar endelig stilling til delegering av fullmakt for oppstart av trinn 2 til Jernbanedirektoratet.

Trinnet er nå eksternt kvalitetssikret og det vurderes at nødvendige forpliktelser i perioden kan pådras innenfor rammen. Jernbanedirektoratet gis med dette anledning til å pådra staten forpliktelser for senere budsjettår i tråd med fullmakten som ble delegert direktoratet i tildelingsbrevet for 2021. Det forutsettes fortsatt særskilt oppfølging av prosjektet, jf. tidligere omtale til Stortinget.

### **4. Oppdrag til Jernbanedirektoratet om Flåmsbana**

Samferdselsdepartementet viser til e-post til Jernbanedirektoratet per e-post 21. januar 2021, hvor vi ber om en rask vurdering i forhold til problemstillinger rundt Flåmsbana. Som avtalt kommer vi nå med et mer omfattende oppdrag med en lengre tidsfrist.

Problemstillingene skal vurderes fra utløpet av dagens avtale med Vygruppen i 2027 og innenfor regelverket i Jernbanepakke IV.

Samferdselsdepartementet gir herved Jernbanedirektoratet oppdrag om å gjøre en nærmere vurdering av spørsmålet relatert til togmateriell og driftsmodeller på Flåmsbana, herunder:

- Jernbanedirektoratet skal vurdere ulike alternativer for hvordan lokale, regionale og nasjonale transportbehov, samt øvrige behov og synergier kan ivaretas. Dette bør inkludere et fokus på at kollektivsystemet skal fungere godt sammen med turistnæringen. Videre bør vurderingen ikke begrenses kun til offentlige innkjøp, men også ta i betraktning at det blir åpnet opp for open access, slik at det kan åpnes opp for nye aktører. Bør også særskilt vurdere evt videreføring av eksisterende avtale.

- Direktoratet skal på bakgrunn av dette definere omfanget av den offentlige tjenesteforpliktelsen, og anbefale hvordan tilhørende problemstillinger som eierskap og organisasjonsstruktur for togmateriell og ansvaret for togframføringen kan løses.
- Dette skal belyse hvordan man ivaretar hensynet til å dekke lokale, regionale og nasjonale transportbehov, utvikling av reiseliv og næringsliv i området, og øvrige synergier i form av redusert behov for statlig vederlag. Vygruppen er i dag gitt en enerett, men et redusert behov for statlig vederlag kan også omfatte andre løsninger, som begrensninger i enerett/ingen enerett/at operatør kan betale for å kjøre på strekket.
- Det legges til grunn dagens modell for eierskap og forvaltning av jernbaneinfrastrukturen og tilhørende eiendommer.

Vi ber om at direktoratet oversender svar på oppdraget innen 1. oktober 2021.

## **5. Avslutning**

I samsvar med § 7 i Reglement for økonomistyring i staten stiller Samferdselsdepartementet bevilgningene på kap. 1330 og 1352 til disposisjon for Jernbanedirektoratet i 2021.

Det forutsettes at bevilgningene benyttes i tråd med føringene i Prop. 193 S (2020-2021), Innst. 648 S (2020-2021), Prop. 195 S (2020-2021) og Innst. 600 S (2020-2021), departementets merknader i dette brevet, og i tråd med prinsippene som følger av Stortingets bevilgningsreglement. For øvrig vises det til kravene og føringer omtalt i tildelingsbrevet for 2021 til Jernbanedirektoratet.

Med hilsen

Cecilie Taule Fjordbakk (e.f.)  
avdelingsdirektør

Herman Westrum Thorsen  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*

Kopi  
Riksrevisjonen



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Jernbanedirektoratet  
Postboks 16 Sentrum  
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

20/2488-24

13. september 2021

## Supplerende tildelingsbrev nr. 6

Samferdselsdepartementet viser til vedtak nr. 1229 av stortingets behandling av Innst. 653 S (2020-2021) til Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal Transportplan. Vedtaket lyder som følger:

*"Stortinget ber regjeringen om å starte planlegging av gjenåpning av Østfoldbanens østrelinje for både persontrafikk og godstransport i første periode av Nasjonal transportplan."*

Samferdselsdepartementet viser videre til brev av 10. juli 2021 vedr. oppfølging av Stortingets behandling av Innst. 653 S (2020-2021) til Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033.

Samferdselsdepartementet ber om at direktoratet på egnet måte utreder mulighetene for gjenåpning av Østfoldbanens Østre linje for både persontrafikk og godstransport. Jernbanedirektoratet skal utrede transportbehovet for regionale reiser mellom Mysen, Rakkestad, Sarpsborg og Fredrikstad. Med utgangspunkt i dette behovet skal det skisseres mulige løsninger for et transporttilbud på jernbanen som del av det samlede kollektivtransporttilbudet. Det skal skisseres nødvendige investeringer i infrastruktur og togmateriell samt konsekvenser for offentlig kjøp av persontransporttjenester. På bakgrunn av forholdet mellom den forventede nytten for de reisende samt kostnader og virkninger for samfunnet skal det gis en anbefaling for utviklingen av kollektivtransporttilbudet inkludert oversikt over tilhørende investeringstiltak dersom slike vil inngå i den anbefalte løsningen.

Jernbanedirektoratet skal videre gi en vurdering av kostnader og effekter ved å overføre godstransport på jernbanen fra Østfoldbanens vestre linje til Østfoldbanens østre linje.

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- og  
planavdelingen

Saksbehandler  
Benjamin Borch  
22 24 82 20

Stortinget har i sitt vedtak lagt til grunn at en slik gjenåpning skal skje i løpet av første planperiode av NTP (2022-2027). Vi ber direktoratet legge dette til grunn for vurderingen av aktuelle tiltak, men eventuelt påpeke dersom det er forhold som taler for at det ikke vil være mulig eller vil være krevende å nå innenfor nevnte tidsambisjon.

Vi ber om at direktoratet oversender svar på oppdraget som innspill til Prop. 1 S for 2023. Frist: 1. juni 2022.

### **Utredning av jernbaneforbindelsen Oslo - Stockholm**

Regjeringen ønsker å igangsette en utredning av Jernbaneforbindelsen Oslo – Stockholm. Det har vært gjennomført flere møter på politisk nivå mellom svenske og norske myndigheter og det er enighet om å gå videre med en felles utredning. Ifm. behandlingen av Representantforslag 99 S (2020-2021) ba Stortinget også regjeringen om å gjennomføre en mulighetsstudie for å avklare trasévalg og mulig finansieringsmodell for prosjektet Oslo– Stockholm 2.55 i Norge.

På bakgrunn av ovennevnte ber Samferdselsdepartementet om at Jernbanedirektoratet går i dialog med Trafikverket med sikte på å legge frem et omforent forslag til mandat for en slik studie. Arbeidet med mandatet bør ta utgangspunkt i:

- Studien skal følge kravene i utredningsinstruksen.
- Sentrale punkter i utredningen bør være kartlegging av markedspotensial, kapasitetsvurderinger, kostnadsestimering, mulige traséer og samfunnsøkonomiske beregninger.
- Utredningen bør støtte seg på arbeid som allerede er gjort fra svenske myndigheters side, samt vurderinger gjennomført i forbindelse med KVVU for Kongsvingerbanen.
- Utredningen bør også hente innspill fra de ikke-statlige initiativene, herunder en vurdering av bedriftsøkonomien i prosjektet Oslo – Stockholm 2.55. Utredningen skal ikke vurdere alternative finansieringsformer som forutsetter forskuttering eller at staten dekker utgiftene over tid.

Med hilsen

Cecilie Taule Fjordbakk (e.f.)  
avdelingsdirektør

Benjamin Borch  
førstekonsulent

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*



**DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Jernbanedirektoratet  
Postboks 16 Sentrum  
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

20/2488-32

19. november 2021

## **Supplerende tildelingsbrev nr. 7 Stans i videre konkurranseutsetting av persontransport med tog**

Det vises til tildelingsbrev fra Samferdselsdepartementet til Jernbanedirektoratet for 2021 av 23. desember 2020, der bl.a. konkurranseutsetting av persontransport med tog er omtalt. Dette brevet justerer tildelingsbrevet.

Togtilbudet som ikke er konkurranseutsatt er delt opp i to trafikkkpakker. Trafikkkpakke 4 omfatter persontogtilbudet på Østfoldbanen og Gjøvikbanen samt lokaltogene Spikkestad–Lillestrøm og Stabekk–Ski. Det var planlagt å signere kontrakt med tilbyder i mars 2022, med oppstart desember 2023. Trafikkkpakke 5 omfatter InterCity-togene Skien–Eidsvoll og Drammen–Lillehammer, lokaltogene Kongsberg–Eidsvoll, Drammen–Dal og Asker–Kongsvinger samt Bratsbergbanen. Det var planlagt oppstart desember 2025.

Jernbanedirektoratet bes med dette om å stanse videre konkurranseutsetting av persontransport med tog. Konkurransen om togtilbudet omfattet av trafikkkpakke 4 avlyses. Konkurransen om togtilbudet omfattet av trafikkkpakke 5 startes ikke opp.

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- og  
planavdelingen

Saksbehandler  
Herman Westrum  
Thorsen  
22 24 81 86

Jernbanedirektoratet bes starte arbeidet med direktetildeling av togtilbudet som ikke konkurranseutsettes slik at togtilbudet kan tildeles innenfor rammene av gjeldende regelverk, og innen 25. desember 2023.

Med hilsen

Cecilie Taule Fjordbakk (e.f.)  
avdelingsdirektør

Herman Westrum Thorsen  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*

Kopi  
Riksrevisjonen



**DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Jernbanedirektoratet  
Postboks 16 Sentrum  
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

20/2488-33

23. november 2021

## **Supplerende tildelingsbrev nr. 8**

### **1. Nattog mellom Oslo og København**

Samferdselsdepartementet viser til brev av 29. oktober 2021 med Jernbanedirektoratets vurdering av muligheten for nattogstrafikk mellom Oslo og København.

Samferdselsdepartementet ber om at Jernbanedirektoratet utarbeider nødvendig grunnlagsmateriale med anbefaling som oversendes til Samferdselsdepartementet som et endelig beslutningsgrunnlag for ev. opprettelse av et nattogtilbud mellom Oslo og København. Grunnlaget skal blant annet inneholde markedsvurderinger og en samfunnsøkonomisk vurdering av et nattogtilbud Oslo – København. Jernbanedirektoratet bes gå i dialog med Norske tog for å få vurdert og eventuelt startet ikke forpliktende prosess for å kunne skaffe nødvendige kjøretøy for slik nattogtrafikk. Det bes om at beslutningsgrunnlaget oversendes til Samferdselsdepartementet innen 20. mai 2021.

### **2. International Rail Passengers Platform**

Samferdselsdepartementet viser til den europeiske arbeidsplattformen International Rail Passenger Platform (IRP). Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet aktivt delta i det videre arbeidet til arbeidsplattformen med mål om å bidra til arbeidet med å utbedre grensekryssende persontogtrafikk i Europa. Det er fire undergrupper for arbeidsplattformen, herunder:

- a. Customer experience, Digitalization;
- b. Defining a network of International Passenger services, including market analysis, TEE 2.0 concept, the usage of existing TEN-T corridors and matters of capacity allocation;
- c. Green Deal. Identify infrastructure bottlenecks, missing links and interoperability issues that once alleviated can substantially contribute to the growth of international rail passenger services;

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- og  
planavdelingen

Saksbehandler  
Benjamin Borch  
22 24 82 20

- d. Regulatory framework, including financial support measures for international rail passenger services. Public Service Obligations, support measures for rolling stock, and framework conditions for infrastructure charging are key topics.

Jernbanedirektoratet bes vurdere og selv velge hvilke grupper som anses mest relevant å delta i for å ivareta norske interesser. Samferdselsdepartementet vil fortsatt delta i arbeidet, men på et overordnet nivå for å holde seg oppdatert/orientert om arbeidet, samt å ha oversikt over Norges innspill til arbeidsplattformen.

Med hilsen

Cecilie Taule Fjordbakk (e.f.)  
avdelingsdirektør

Benjamin Borch  
rådgiver

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*

Kopi:  
Riksrevisjonen





DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Jernbanedirektoratet  
Postboks 16 Sentrum  
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

20/2488-35

20. desember 2021

**Statsbudsjettet 2021 – supplerende tildelingsbrev nr. 9 –  
bevilgningsendringer høsten 2021 (nysalderingen)**

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev til Jernbanedirektoratet for 2021 som ble sendt 23. desember 2020. Dette brevet supplerer tildelingsbrevet.

Stortinget behandlet den 20. desember 2021 Prop. 29 S (2021–2022) *Endringer i statsbudsjettet 2021 under Samferdselsdepartementet* og Innst. 81 S (2021–2022). Stortinget gjorde følgende vedtak om bevilgningsendringer på Jernbanedirektoratets budsjett i 2021:

«

Utgifter:

Kap.	Post	Formål	Kroner
1352		Jernbanedirektoratet	
	01	Driftsutgifter, blir auka med..... frå kr 373 075 000 til kr 380 865 000	7 790 000
	21	Spesielle driftsutgifter, planar og utgreiingar, <i>kan overførast, kan nyttast under post 72</i> , blir redusert med..... frå kr 245 151 000 til kr 195 151 000	50 000 000
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overførast</i> , blir redusert med... frå kr 5 094 900 000 til kr 4 934 900 000	160 000 000
	71	Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehald, <i>kan overførast, kan nyttast under post 72, post 73 og post 74</i> , blir redusert med..... frå kr 9 174 922 000 til kr 8 878 522 000	296 400 000

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- og  
planavdelingen

Saksbehandler  
Linn Hokholt  
22 24 82 42

## Inntekter

Kap.	Post	Formål	Kroner
4352		Jernbanedirektoratet	
	01	Ymse inntekter, blir auka med..... frå kr 4 300 000 til kr 12 090 000	7 790 000

»

Stortinget vedtok følgende fullmakt

«III

*Fullmakt til å forplikte staten for deltaking i forskings- og innovasjonsprogrammet Europe's Rail*  
Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet i 2021 får fullmakt til å forplikte staten utover budsjettåret for Noregs deltaking i forskings- og innovasjonsprogrammet Europe's Rail, med inntil 22,2 mill. euro i perioden 2022–2031 under kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 21 Spesielle driftsutgifter – planar og utgreiingar.»

Samferdselsdepartementet viser til nærmere omtale av bevilgningsendringene på kap. 1352 og kap. 4352 i Prop. 29 S (2021–2022).

Under henvisning til ovennevnte og i samsvar med § 7 i Reglement for økonomistyring i staten, stiller Samferdselsdepartementet bevilgningsendringene til disposisjon for Jernbanedirektoratet i 2021 og delegerer til Jernbanedirektoratet fullmakten omtalt over.

Med hilsen

Cecilie Taule Fjordbakk (e.f.)  
avdelingsdirektør

Linn Hokholt  
rådgiver

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*

Kopi

Riksrevisjonen



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Jernbanedirektoratet  
Postboks 16 Sentrum  
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

20/2488-34

20. desember 2021

## Statsbudsjettet 2021 – supplerende tildelingsbrev nr. 10

Samferdselsdepartementet (SD) viser til tildelingsbrev for 2021 av 23. desember 2020 til Jernbanedirektoratet. Dette supplerende tildelingsbrevet gjelder oppdrag om konsekvenser av siktkrav for kapasiteten i jernbanenettet.

Departementet viser til dialog med Jernbanedirektoratet, Bane NOR SF og Statens jernbanetilsyn om konsekvenser av siktkrav for kapasiteten i jernbanenettet. Et viktig prinsipp i sikkerhetsarbeidet i jernbanesektoren er at sikkerheten ikke skal svekkes, men forbedres ved implementering av tiltak. SD viser videre til de overordnede transportpolitiske målene som fremkommer av Nasjonal transportplan 2022–2033 der målene "enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet" og "nullvisjonen for drepte og hardt skadde" er likestilte mål.

Som infrastrukturforvalter er Bane NOR, i henhold til lov og forskrift, ansvarlig for sikkerheten og gjennomføring av sikkerhetstiltak på planoverganger. Jernbanedirektoratet har et helhetlig ansvar for jernbanen, herunder å opprettholde kapasiteten i nettet slik at rutetilbudene kan kjøres som planlagt.

For å ivareta de sentrale målene og den gitte ansvarsfordelingen gir SD følgende oppdrag:

1. Avbøtende strakstiltak

SD ber Jernbanedirektoratet og Bane NOR om å umiddelbart iverksette tiltak som ivaretar sikkerheten og samtidig opprettholder kapasiteten i jernbanenettet slik at rutetilbudene kan kjøres som planlagt. SD legger til grunn at Bane NOR prioriterer arbeidet og sikrer nødvendig dialog med berørte parter, herunder Statens

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- og  
planavdelingen

Saksbehandler  
Jon Bjørtuft  
22 24 82 38

jernbanetilsyn og togoperatørene. SD ber om status for dette arbeidet innen 20. januar 2022.

2. Tiltaksplan for planoverganger med særlig konsekvens for kapasiteten

SD ber Jernbanedirektoratet gi Bane NOR oppdrag om å utarbeide en tiltaksplan for sanering av planoverganger som har særlige konsekvenser for kapasiteten i jernbanenettet. SD legger til grunn at Bane NOR samarbeider med Jernbanedirektoratet. Tiltaksplanen skal leveres innen 1. mars 2022. Jernbanedirektoratet skal rapportere i tertialrapportene i 2022 til SD på status og effekten av tiltakene.

3. Tiltaksplan for forbedring av kapasitet i nettet ved gjennomføring av mindre tiltak

SD ber Jernbanedirektoratet, i samarbeid med Bane NOR, om innen 15. mai 2022 å utarbeide en tiltaksplan for mindre tiltak, både i infrastrukturen og på andre områder, som kan bidra til økt nytte i form av økt kapasitet og bedre driftsstabilitet. Alle mindre tiltak som kan implementeres på kort til mellomlang sikt, skal vurderes, herunder sanering av planoverganger ikke dekket av tiltaksplanen omtalt i punkt 2. Leveransen skal belyse samfunnsmessige konsekvenser, anslag på bevilgningsmessige behov, vurdering av juridisk grunnlag og tilråding om eventuelle tiltak som bør utredes nærmere.

4. SD ber Jernbanedirektoratet og Bane NOR om å utrede et oppdatert forslag til lovhjemmel for nedlegging av planoverganger, jf. SDs omtale i *Prop. 143 L (2015-2016) Endringer i jernbanelova og einskilde andre lover (reform av jernbanesektoren)*.

Med hilsen

Are Forbord (e.f.)  
ekspedisjonssjef

Jon Bjørtuft  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*

Kopi:  
Bane NOR SF  
Riksrevisjonen