



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Jernbanedirektoratet  
Postboks 16 Sentrum  
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

21/2514-1

28. desember 2021

## Statsbudsjettet 2022 - Tildelingsbrev til Jernbanedirektoratet

1	INNLEDNING .....	2
2	OVERORDNET MÅL OG HOVEDPRIORITERINGER.....	2
3	MÅL, STYRINGSPARAMETERE OG PRIORITERTE TILTAK I 2022.....	2
4	ANDRE FØRINGER OG KRAV .....	9
5	STYRING OG KONTROLL I VIRKSOMHETEN (ADMINISTRATIVE FORHOLD).....	10
6	RAPPORTERING .....	13
7	BUDSJETTILDELING OG FULLMAKTER .....	14

### Vedlegg

- **1. Styringskalender 2022**
- **2. Fullmakter 2022**
- **3. Oversikt rapporteringskrav 2022**
- **4. Oversikt over oppdrag, frister og status 2022**
- **5. Strategier, handlingsplaner og arbeidsgrupper på klima- og miljøområdet 2022**

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

## 1 INNLEDNING

Samferdselsdepartementet viser til Prop. 1 S (2021–2022) for Samferdselsdepartementet, Prop. 1 S Tillegg 1 (2021–2022) og Innst. 13 S (2021–2022) som ble behandlet av Stortinget 20. desember 2021. I dette tildelingsbrevet meddeles Stortingets budsjettvedtak og Samferdselsdepartementets styringssignaler for Jernbanedirektoratet i 2022.

Styringsdialogen mellom Samferdselsdepartementet og Jernbanedirektoratet er forankret i budsjettproposisjonene og Stortingets behandling av disse, instruksen til Jernbanedirektoratet samt økonomiregelverket for staten. Hoveddokumenter og faste møter i styringsdialogen fremgår av styringskalenderen, jf. vedlegg 1.

Samferdselsdepartementet vil i løpet av året gi oppdrag til Jernbanedirektoratet. Større oppdrag vil bli gitt i form av supplerende tildelingsbrev.

## 2 OVERORDNET MÅL OG HOVEDPRIORITERINGER

Det overordnede målet for transportpolitikken er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050.

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

Det er fastsatt følgende likestilte mål for transportsektoren:

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

Jernbanedirektorat skal i årsrapporten for 2022 rapportere på hvordan virksomheten bidrar til å følge opp bærekraftsmålene, gjennom rapporteringen på målene for transportpolitikken.

### *Virksomhetsstyring, herunder økonomi- og budsjettstyring*

Jernbanedirektoratet skal fortsette arbeidet med å forbedre sin interne styring. 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.

## 3 MÅL, STYRINGSPARAMETERE OG PRIORITERTE TILTAK I 2022

For å konkretisere og tilpasse målene i Nasjonal transportplan 2022–2033 til Jernbanedirektoratets virksomhet er det fastsatt mål for etatens virksomhet. Jernbanedirektoratets mål skal bidra til å oppfylle målene for Nasjonal transportplan 2022–2033.

Tabellen under viser en overordnet sammenheng mellom målene i transportsektoren og målene for Jernbanedirektoratets virksomhet.

Mål for transportsektoren i Nasjonal transportplan 2022–2033	Mål for Jernbanedirektoratets virksomhet
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mer for pengene</li> <li>• Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet.</li> </ul>	1. Helhetlig og koordinert utvikling og drift av et attraktivt jernbanetilbud
	2. God kundeopplevelse gjennom høy driftsstabilitet og god avvikshåndtering
	3. SD får analyser og beslutningsgrunnlag med høy kvalitet og relevans
	4. Reisende kan reise sømløst med tog og annen kollektivtransport
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Effektiv bruk av ny teknologi</li> </ul>	5. Jernbanesektoren er innovativ, deler data og utnytter ny teknologi
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål</li> </ul>	6. Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål*
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nullvisjon for drepte og hardt skadde</li> </ul>	7. Nullvisjon for drepte og hardt skadde

\*Flere av målene for Jernbanedirektoratets virksomhet bidrar til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål, særlig mål 1, 3 og 5.

I det følgende omtaler departementet styringsinformasjon, prioriterte tiltak og oppdrag mv. knyttet til de enkelte målene for Jernbanedirektoratet i 2022.

### 3.1 Mål 1: Helhetlig og koordinert utvikling og drift av et attraktivt jernbanetilbud

Jernbanedirektoratet skal arbeide for å skape et attraktivt togtilbud i markeder der jernbanen har sine største fortrinn sammenliknet med andre transportmidler, og utvikle jernbanen med utgangspunkt i kundens behov. Direktoratet har ansvar for å gjøre gode samlede vurderinger på tvers av sektoren og har ansvar for å sikre nødvendig samhandling og koordinering blant aktørene for å nå målene for jernbanen. Direktoratet skal være en krevende kjøper av både infrastrukturtjenester og persontransport med tog. Direktoratet skal gjennom sin avtalestyring og koordinering bidra til at det oppnås mer jernbane for pengene. Videre skal Jernbanedirektoratet jobbe for at togtilbudet inngår som en integrert del i et helhetlig transportsystem, herunder inngå avtaler om rute-, pris- og billettsamarbeid med fylkeskommunenes transportselskaper der det er aktuelt.

### 3.1.1 Styringsinformasjon

#### Styringsparametere og annen styringsinformasjon

- Status for planlagte tilbudsforbedringer for jernbanen. Rapporteres i tertialrapport 1 og 2, se også oppdrag under om forslag til rapportering.
- Kvalitativ beskrivelse i tertialrapport av vesentlige konsekvenser for godstransport ved forslag til endringer i togtilbud for persontransport.
- Utvikling i antall passasjerer og mengde transportert gods på jernbanen. Rapporteres i årsrapport.

#### Fast oppfølging av NTP-indikatorer

- Netto nytte i porteføljen
- Endring i investeringskostnad siden Nasjonal transportplan 2018–2029

Begge indikatorer gjelder prosjekter i jernbanesektoren i porteføljen presentert i tabell 12.2 i Nasjonal transportplan 2022–2033 over 1 mrd. kr, og skal rapporteres i fremlegget av porteføljeprioritering i april/mai og i tertialrapport 1.

### 3.1.2 Oppdrag og leveranser i 2022

- Prioriterte leveranser under dette målet i 2022 er knyttet til arbeidet med hhv. porteføljestyling og arbeidet med å direktetildele togtilbudet som ikke er konkurranseutsatt. Det vises til supplerende tildelingsbrev nr. 4 for 2021, brev fra departementet til direktoratet og Bane NOR SF av 26. november 2021 og supplerende tildelingsbrev nr. 7 i 2021.
- Jernbanedirektoratet bes i forkant av tertialrapport 1 levere forslag til hvordan status, risikovurdering og risikohåndtering kan rapporteres for effektpakker/ tilbudsforbedringer omtalt i tabell 12.1 og 12.2 i Nasjonal transportplan 2022–2033. Ved risiko for at tilbudsforbedringer ikke kan realiseres som planlagt, skal rapporteringen omtale hvilke elementer i effektpakkene det er knyttet risiko til, herunder for eksempel ruteplaner, materiellanskaffelser, trafikkavtaler eller infrastrukturavtaler, samt risikoreducerende tiltak.
- Jernbanedirektoratet bes utarbeide et beslutningsgrunnlag der handlingsrommet til å bedre miljøstøtteordningen for godstransport på jernbane omtales samt utrede nye tiltak i samarbeid med godsneringen som bedrer rammevilkårene for godstransport på jernbane. Foreløpig vurdering leveres Samferdselsdepartementet innen 11. april 2022, og endelig beslutningsgrunnlag leveres innen 1. august 2022.
- Jernbanedirektoratet skal arbeide videre med å følge opp det reviderte avtaleverket med Bane NOR og slutføre avtaleforhandlinger om fastpris med sikte på at dette kan benyttes i oversendelsen av porteføljeprioritering i april/mai. De nye avtalene mellom direktoratet og foretaket må tilpasses føringene i den overordnede avtalen mellom Samferdselsdepartementet og Bane NOR.
- Jernbanedirektoratet bes vurdere behov for, om og hvordan staten kan legge til rette for at museumsbaner og historisk togmateriell i større grad ivaretas. Utredningen sendes departementet innen 2. mai 2022.

- Jernbanedirektoratet i samarbeid med Bane NOR bes om å utarbeide en rapport som skisserer tilbudsutviklingen på Østfoldbanen og Østre linje på kort, mellomlang og lang sikt og eventuelle valg som bør tas. Rapporten skal leveres innen 15. juni 2022.
- Jernbanedirektoratet bes redegjøre for mulige tiltak som kan legge til rette for forbedringer i nattogtilbudet. Redegjørelsen sendes departementet innen 1. august 2022.

## 3.2 Mål 2: God kundeopplevelse gjennom høy driftsstabilitet og god avvikshåndtering

Stor vekst i antall reisende før koronapandemien og utvidet togtilbud med flere avganger har ført til høy kapasitetsutnyttelse av infrastrukturen. Samtidig er store deler av infrastrukturen gammel og det er få omkjøringsmuligheter. Dette har ført til tidvis lav driftsstabilitet. Driftsstabilitet og avvikshåndtering må forbedres. Jernbanedirektoratet skal koordinere arbeid med dette, slik at alle aktører jobber målrettet og koordinert for å oppnå god kundeopplevelse gjennom høy driftsstabilitet og god avvikshåndtering.

### 3.2.1 Styringsinformasjon

#### Styringsparametere og annen styringsinformasjon

- *Kundetilfredshet*  
Kundetilfredshet ved avvik. Rapporteres i årsrapport.  
Indikator fra Kundetilfredshetsundersøkelsen (KTU) per togselskap og strekning.  
Rapporteres i årsrapport.

#### Oppfølging av NTP-indikatorer

- *Endring i gjennomsnittlig reisetid*  
Endring i reisetid som følge av tilbudsforbedringer omtalt i tabell 12.1 i NTP, målt som endring i ombordtid og endring i ventetid. Rapporteres i årsrapport.
- *Driftsstabilitet for person- og godstog*  
Parametere for driftsstabilitet. Rapporteres i tertialrapporter og årsrapport. I tillegg skal det i tertialrapport 1 og 2 rapporteres på strekningsvis driftsstabilitet for å relatere ev. problemer og nødvendige tiltak til konkrete strekninger.

Måltall for driftsstabilitet i Nasjonal transportplan 2022–2033:

<i>Parameter for driftsstabilitet</i>	<i>Mål i NTP</i>	<i>Langsiktig mål i NTP</i>
Oppetid i pst.	99,1	99,3
Regularitet i pst.	97,7	98,0
Punktlighet i pst.	90,0	90,0
Punktlighet Gardermobanen i pst.	96,0	96,1

### 3.2.2 Oppdrag og leveranser i 2022

- Jernbanedirektoratet skal, sammen med aktørene i sektoren, utarbeide en tiltaksplan for å oppnå bedre driftsstabilitet og håndtering av driftsavvik med sikte på å gi bedre kundeopplevelse for de reisende. Planen skal ferdigstilles innen 1. april 2022.

Jernbanedirektoratet bes videre koordinere oppfølgingen av tiltaksplanen samt rapportere status på, og effekt av tiltakene i tertialrapport 2 og årsrapport.

### **3.3 Mål 3: SD får analyser og beslutningsgrunnlag med høy kvalitet og relevans**

Beslutningsgrunnlag og analyser fra Jernbanedirektoratet til Samferdselsdepartementet skal holde høy kvalitet, leveres til rett tid og være relevant for prosessen de skal inngå i.

#### **3.3.1 Styringsinformasjon**

##### Styringsparametere og annen styringsinformasjon

- Jernbanedirektoratet skal som del av tertialrapportene levere en kortfattet egevaluering av større leveranser i forutgående tertial.
- Departementet og direktoratet gjennomfører i løpet av første halvår en vurdering av innretningen av og kvalitet på styringsdialogen.

#### **3.3.2 Oppdrag og leveranser**

- Jernbanedirektoratet skal i løpet av 2022 bestille en etterevaluering fra en uavhengig tredjepart om hvorvidt tiltakene identifisert i evalueringsrapporten for Follobanen og evalueringsrapportene for Østfoldbanen er implementert og hvorvidt tiltakene har gitt antatte effekter. Etterevalueringen skal også se på om det er behov for justeringer i tiltak eller ytterligere tiltak for å bedre beslutningsgrunnlag i store investeringsprosjekter og effektpakker.

### **3.4 Mål 4: Reisende kan reise sømløst med tog og annen kollektivtransport**

De reisende skal oppleve det samlede transporttilbudet som sømløst, både mellom ulike togreiser og mellom tog og andre transportmidler.

#### **3.4.1 Styringsinformasjon**

##### Styringsparametere og annen styringsinformasjon

- Hvordan jernbanen bidrar til byvekstavgifter for å oppnå et mer sømløst transporttilbud og øvrige målformuleringer for byvekstavgiftene. Rapporteres i tertialrapport 2
- Anslag på antall reisende som benytter takstsamarbeidsavtaler. Rapporteres i tertialrapport 2
- KTI sømløshet. Indeks for sømløshet basert på spørreundersøkelse om reiseinformasjon, billettløsninger og opplevelsen av reisen (dør-til-dør). Rapporteres i årsrapporten
- Kort omtale og kvalitativ vurdering av de reisendes opplevelse av sømløs reise, med hensyn til informasjon, billettering, og bytter mellom ulike tog og mellom tog og andre transportmidler. Rapporteres i årsrapporten

- Antall jernbanestasjoner som er tilgjengelige eller universelt utformet. Rapporteres i årsrapporten

### **3.4.2 Oppdrag og leveranser i 2022**

- Jernbanedirektoratet skal sammen med Statens vegvesen bidra til godt og helhetlig beslutningsgrunnlag og gode prosesser for å følge opp eksisterende og legge til rette for nye byvekstavtaler. Utviklingen av togtilbudet i byområdene må ses i sammenheng med kollektivtilbudet for øvrig. I samspill med andre parter virkemidler skal jernbanesektorens virkemidler bidra til god arealbruk og miljøvennlig utvikling i de største bysentra slik at nullvekstmålet kan nås på en effektiv måte.
- Jernbanedirektoratet bes innen 1. april vurdere om det er behov for å forbedre sømløs billettering både mellom tog og mellom tog og andre transportmidler, og ev. foreslå hvilke tiltak som er aktuelle.

## **3.5 Mål 5: Jernbanesektoren er innovativ, deler data og utnytter ny teknologi**

Direktoratet skal ha god oversikt over relevant teknologisk utvikling og fremme forslag for departementet om utnyttelse av mulighetene som ligger i ny teknologi for jernbanen.

### **3.5.1 Styringsinformasjon**

#### Styringsinformasjon

- Status for pågående og planlagte aktiviteter og vurdering av behov for videre utvikling innen digitalisering og teknologi. Omtales i tertial- og årsrapportene.

#### Fast oppfølging av NTP-indikatorer

- Som det fremgår av Nasjonal transportplan 2022–2033 er det ikke fastsatt en indikator for målet om mer effektiv bruk av teknologi. Jernbanedirektoratet må derfor gi korte konkrete redegjørelser for hvordan mål 5 blir fulgt opp i årsrapporten.

### **3.5.2 Oppdrag og leveranser i 2022**

- Jernbanedirektoratet skal delta i det tverrsektorielle samarbeidet om data mellom transportvirksomhetene som ledes av Entur. Departementet vil gi nærmere føringer for samarbeidet tidlig i 2022.
- Jernbanedirektoratet skal følge opp Samferdselsdepartementets *Strategi for tilgjengeliggjøring av offentlige data* og se innsatsen i sammenheng med øvrige satsinger knyttet til teknologi, digitalisering og data. Rapporteres i årsrapporten.

## **3.6 Mål 6: Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål**

For å oppfylle Norges klimamål- og forpliktelser til lavest mulig kostnad for samfunnet er det nødvendig at direktoratet kan levere et godt kunnskapsgrunnlag for videreutvikling av norsk

klimapolitikk, herunder samfunnsøkonomiske konsekvenser og klimaeffekter<sup>1</sup> av tiltak som teller på det norske klimagassregnskapet for jernbanen. Videre må Jernbanedirektoratet kunne vurdere effekter, bl.a. kostnader, av tiltak for å redusere klimagassreduksjoner som teller på det norske klimagassregnskapet fra anleggsvirksomheten i sektoren, og drift og vedlikehold av jernbaneinfrastruktur.

For å oppfylle miljømålet er det nødvendig at Jernbanedirektoratet bidrar til å oppnå eller opprettholde god tilstand i økosystemene, spesielt den sammenhengende blågrønne infrastrukturen, og sikre at det tas hensyn til naturmangfold og vannkvalitet gjennom planlegging, bygging, drift og vedlikehold.

### **3.6.1 Styringsinformasjon**

#### Fast årlig rapportering og oppfølging av NTP-indikatorer

- *Endring i klimagassutslipp fra transportsektoren*  
Totale utslipp fra jernbanetransport (CO<sub>2</sub>-ekvivalenter) som rapportert av Statistisk sentralbyrå
- *Netto antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi*  
Indikatoren er ny og skal testes ut i samarbeid med relevante myndigheter.

Det rapporteres på oppfølging og status for indikatorene i årsrapporten.

#### Styringsparametere og annen styringsinformasjon

- Direkte klimagassutslipp fra jernbanesektorens anleggsvirksomhet, drift og vedlikehold<sup>2</sup>.
- Omfanget av dyrka jord som går tapt som følge av utbygging av jernbaneinfrastruktur.

Det rapporteres på begge parametere i årsrapporten.

### **3.6.2 Oppdrag og leveranser i 2022**

- Jernbanedirektoratet skal delta i relevante direktoratgrupper og bidra inn i relevante prosesser og handlingsplaner på klima og miljøområdet, jf. vedlegg 5
- Jernbanedirektoratet skal, i samarbeid med Statens vegvesen, Miljødirektoratet og andre relevante myndigheter, videreutvikle en metode for å inkludere direkte byggeutslipp og utslipp fra arealbeslag i de samfunnsøkonomiske analysene i konsekvensutredninger, konseptutvalgsutredninger og andre beslutningsgrunnlag for samferdselsprosjekter.

---

<sup>1</sup> Med klimaeffekt menes her effekten på utslipp som teller på det norske utslippsregnskapet, herunder utslipp som følge av arealbruk. Når klimaeffekt oppgis må det fremgå om utslippene faller inn under transportsektorens utslipp slik sektoren er definert i SSBs utslippsregnskap. I de tilfellene det er relevant skal det også oppgis hvordan utslippene fordeler seg mellom ikke-kvotepliktig sektor og arealbrukssektoren.<sup>2</sup> Når det rapporteres på klimagassutslipp fra prosjekter, skaldet skilles mellom utslipp som teller på det norske utslippsregnskapet og utslipp som ikke teller på det norske utslippsregnskapet, slik at det blir tydelig hvordan prosjektene påvirker våre utslippsforpliktelser

<sup>2</sup> Når det rapporteres på klimagassutslipp fra prosjekter, skaldet skilles mellom utslipp som teller på det norske utslippsregnskapet og utslipp som ikke teller på det norske utslippsregnskapet, slik at det blir tydelig hvordan prosjektene påvirker våre utslippsforpliktelser



- Samferdselsdepartementet ønsker å utvikle kunnskapen om effekten av utbygging og drift av transportinfrastruktur på økosystemene gjennom før- og etterundersøkelser i forbindelse med større utbyggingsprosjekter. Vi ber Jernbanedirektoratet, i samarbeid med Statens Vegvesen og andre relevante virksomheter og myndigheter, om å utvikle en metodikk for hvordan slike undersøkelser kan gjennomføres. Metodikken skal testes ut på ett eller flere pilotprosjekter.

### **3.7 Mål 7: Nullvisjon for drepte og hardt skadde**

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

#### **3.7.1 Styringsinformasjon**

##### Styringsparametere og annen styringsinformasjon

- Skissere utviklingstrekk, peke på aktuelle og fremtidige utfordringer og mulige tiltak for å møte disse. Rapportere på arbeidet med oppfølging av sektorens sikkerhet i tertialrapport 1 og 2 og i årsrapport.

##### Oppfølging av NTP-indikatorer

- Endring i antall drepte og hardt skadde. Rapporteres i tertialrapport 1 og 2 og i årsrapport.

## **4 ANDRE FØRINGER OG KRAV**

### **4.1 Samfunnssikkerhet**

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

Jernbanedirektoratet skal i 2022 rapportere til departementet på status i oppfølgingen av egen strategi for samfunnssikkerhet samt fortsette å delta på de halvårige kontaktmøtene om samfunnssikkerhet som departementet avholder i forbindelse med overnevnte rapportering.

Videre skal Jernbanedirektoratet i 2022 prioritere videre arbeid knyttet til implementering av sikkerhetsloven, herunder intern oppfølging av virksomhetssikkerhetsforskriften samt eventuelle oppdrag fra departementet i den forbindelse. Etaten må følge opp nærmere bestillinger fra departementet om kvalitetssikring av skadevurderinger og avhengigheter av ev. innmeldte skjermingsverdige objekter og infrastruktur på jernbaneområdet.

Jernbanedirektoratet skal i 2022 bidra i prosesser knyttet til videreutvikling av totalforsvaret. Dette innebærer å bidra til ansvars- og rolleavklaringer, og å delta i beredskapsplanlegging og øvelser hvor Jernbanedirektoratet har en rolle.

Departementet vil i 2022 sette i gang et arbeid med å utarbeide en overordnet risiko- og sårbarhetsanalyse av transportsektoren (TransportROS). Jernbanedirektoratet må være forberedt på å bidra i dette arbeidet i 2022 etter nærmere bestilling fra departementet.

Jernbanedirektoratet skal bidra til å begrense infrastrukturens sårbarhet sett opp mot fremtidige klimapåkjenninger, herunder inkludere vurderinger av relevante tiltak for klimatilpasning i utredninger og KVVU-opppdrag, samt satse på kunnskapsoppbygning gjennom forskning og utvikling, overvåkning og kartlegging. Jernbanedirektoratet skal i 2022 delta i relevante samarbeidsfora, som Naturfareforum og direktoratsgruppen for klimatilpasning.

I 2022 skal Jernbanedirektoratet, i nært samarbeid med relevante virksomheter, vurdere behovet for et sektorvis responsmiljø for håndtering av digitale hendelser i jernbanesektoren, og utrede hva slags responsmiljø som eventuelt burde etableres for å sikre tilfredsstillende håndtering av større digitale hendelser i jernbanesektoren. Departementet vil ha nærmere dialog med Jernbanedirektoratet om bestillingen og gi mandat for oppdraget i eget brev.

## **4.2 Bistand til rekommandasjoner og skriftlige spørsmål fra Nordisk råd**

Norge skal ha formannskapet i Nordisk ministerråd i 2022. Formannskapslandet har ansvar for å svare ut henvendelser fra Nordisk råd til Nordisk ministerråd på vegne av de nordiske regjeringene. Samferdselsdepartementet vil ventelig trenge bistand fra Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen i arbeidet med å svare ut noen av henvendelsene.

# **5 STYRING OG KONTROLL I VIRKSOMHETEN (ADMINISTRATIVE FORHOLD)**

## **5.1 Effektivisering**

Alle statlige etater er omfattet av reformen for avbyråkratisering- og effektivisering (ABE-reformen). Denne er videreført i statsbudsjettet for 2022 ved å redusere driftsutgiftene til alle statlige virksomheter med 0,5 pst. Grunnlaget for beregningen er saldert budsjett 2021. For Jernbanedirektoratet er produktivitetsgevinsten i 2022 satt til 48,9 mill. kroner.

Samferdselsdepartementet forutsetter at produktivitetsgevinster over kap. 1352, post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, gjenspeiles i avtalen mellom direktoratet og Bane NOR. 45,875 mill. kroner av produktivitetsgevinsten er beregnet fra denne posten.

Etaten skal i årsrapporten rapportere på tiltak for å effektivisere virksomheten. Indikatorene for drifts- og administrasjonseffektivitet videreføres, og rapporteres på i tertial- og årsrapport. Indikatorene settes opp i en tidsserie på tre år, der sammenligningsgrunnlaget er tilsvarende periode de to foregående årene.

## 5.2 Risikovurderinger og internkontroll

### 5.2.1 Risikovurderinger

Jernbanedirektoratets risikovurderinger er en viktig del av styringsdialogen med departementet. Etatens overordnede risikovurdering skal sendes departementet sammen med første tertialrapport, og oppdateres i andre tertialrapport, jf. pkt. 6. Oppdatert risikovurdering legges også som vedlegg til årsrapporten.

Departementet legger til grunn at etatens risikovurderinger omfatter risikoer knyttet til hvorvidt målene for virksomheten oppnås samt en kvalitativ vurdering av hvorvidt det er andre risikoforhold utenfor Jernbanedirektoratets kontroll som direktoratet mener Samferdselsdepartementet bør være oppmerksom på for jernbanesektoren som helhet.

Videre skal det opplyses om vesentlige endringer i risiko knyttet til gjennomføring av budsjettet i form av mer- eller mindreforbruk.

Den oppdaterte risikorapporten i andre tertialrapport skal også inneholde vurdering av risikoområder av betydning for neste års tildelingsbrev

### 5.2.2 Internkontroll

Jernbanedirektoratet skal i årsrapporten gi en overordnet tilstandsvurdering av etatens internkontroll, herunder om det er avdekket vesentlige svakheter i etatens internkontroll og hvilke tiltak som eventuelt er iverksatt for å bedre denne. Det skal også rapporteres om internkontrollen har avdekket vesentlige avvik og hvilke forbedringstiltak som eventuelt er iverksatt. Samferdselsdepartementet ber særskilt om at rapporteringen om internkontroll inneholder omtale av forbedringsarbeidet knyttet til Jernbanedirektoratet sin interne styring. Det er viktig at direktoratet gjennom avtalestyring og interne budsjett- og økonomisystemer har god styring av budsjettet med tilhørende fullmakter i tråd med intensjonene i jernbanereformen.

## 5.3 EØS-arbeidet

Regjeringen fører en aktiv europapolitikk for å ivareta norske interesser og bidra til felles europeiske løsninger. Fra norsk side skal vi medvirke i de prioriterte EØS-sakene og ta i bruk handlingsrommet i EØS-avtalen. Det nordiske samarbeidet er en viktig del av regjeringens europapolitikk, og nordisk samarbeid øker sjansene for gjennomslag på den europeiske arenaen.

Samferdselsdepartementet ønsker å tidlig identifisere saker som er viktige for Norge og medvirke til at regelverksutformingen blir mest mulig i tråd med norske interesser. Rapporten *Departementene EØS-arbeid* av juni 2021 understreker viktigheten av riktig gjennomføring av EØS-regelverk. Det skal legges vekt på regelkvalitet, tilgjengelighet og korrekt praktisering, og det er viktig å følge med på rettsutviklingen i EU. 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. Det er også viktig å samordne arbeidet med andre berørte etater der det er grenseflater mellom deres og direktoratets internasjonale arbeid.

#### **5.4 Norsk fagskole for lokomotivførere**

Jernbanedirektoratet har ansvar for at det utdannes lokomotivførere i tråd med sektorens behov både med hensyn til antall og kompetanse, og at Norsk fagskole for lokomotivførere drives i henhold til fagskoleloven og øvrige føringer til fagskoler fra Kunnskapsdepartementet.

#### **5.5 Likestilling**

Iht. likestillings- og diskrimineringsloven skal offentlige myndigheter redegjøre for sitt arbeid for likestilling og mot diskriminering i årsrapporten. Rapporteringen omfatter virksomhetens aktivitets- og redegjørelsesplikt som arbeidsgiver og offentlig myndighet.

#### **5.6 Fellesføringer**

Det er fastsatt to fellesføringer for 2022 – en om konsulentbruk og en om lærlinger, jf. pkt. 5.6.1 og 5.6.2 under. Kommunal- og moderniseringsdepartementet vil sende ut et rundskriv med utdypende forklaring på hvordan virksomhetene skal forstå de to fellesføringene og hvordan resultatene skal fremstilles i årsrapportene. Dette vil bli ettersendt.

##### **5.6.1 Konsulentbruk**

I 2022 skal Jernbanedirektoratet arbeide for å redusere konsulentbruken på områder der det ligger til rette for å bruke interne ressurser og kompetanse. Utover informasjons- og holdningskampanjer skal tjenester fra kommunikasjonsbransjen som hovedregel ikke benyttes. Jernbanedirektoratet skal rapportere om konsulentbruken i årsrapporten for 2022.

##### **5.6.2 Lærlinger**

Statlige virksomheter skal ha lærlinger, der antallet skal stå i et rimelig forhold til størrelsen på virksomheten. Virksomheter med mer enn 75 ansatte skal til enhver tid ha minst én lærling, og større virksomheter bør ha ambisjon om flere enn én lærling.

Jernbanedirektoratet skal også hvert år vurdere om det er mulig å tilby opplæring i nye lærefag og om en kan øke antall lærlinger. Alle statlige virksomheter skal knytte seg til opplæringskontoret OK stat eller et annet opplæringskontor.

I årsrapporten skal Jernbanedirektoratet rapportere følgende:

- antall lærlinger

- om det er vurdert å øke antall lærlinger og eventuelt innenfor hvilket fag, og
- hvilket opplæringskontor etaten er tilknyttet.

Hvis Jernbanedirektoratet ikke har oppfylt kravet, skal det i årsrapporten redegjøres for årsakene til dette og hva etaten har gjort for å oppfylle kravet.

## **6 RAPPORTERING**

Vi viser til punkt om rapportering i Instruks for Jernbanedirektoratet. Vedlagte oversikt viser rapporteringskrav i årsrapporten og tertialrapportene for Jernbanedirektoratet i 2022.

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

Jernbanedirektoratet skal som vedlegg til tertialrapportene føre en oppdatert oversikt over mottatte oppdrag, med frister og status for disse, jf. vedlegg 4.

### **6.1 Første tertialrapport**

I rapporten for første tertial skal Jernbanedirektoratet gi en overordnet risikovurdering. Risikovurderingen skal omfatte mål, prioriteringer og oppdrag i budsjettåret og ev. på lengre sikt. Det skal i tillegg gjøres risikovurderinger av områder spesielt nevnt i dette brevet, jf. pkt. 5.2.1. Det skal legges vekt på vesentlige avvik fra krav og forventninger i dette tildelingsbrevet. Ved ev. vesentlige avvik skal risikoreduserende tiltak omtales og gjenværende risiko etter tiltak omtales.

I tillegg skal etaten rapportere på områder som er spesielt nevnt for rapportering i første tertial i dette tildelingsbrevet. I tillegg skal etaten rapportere på områder som er nevnt i vedlegg 3. Vedlegget er ment som en sjekkliste.

Rapporten skal videre inneholde regnskapsstatus per 30. april 2022 og prognose for forbruk for hele 2022 samt bruk av fullmakter gitt ved behandlingen av Prop. 1 S (2021–2022) som gjelder forpliktelser ut over budsjettåret.

### **6.2 Andre tertialrapport**

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

I tillegg skal etaten rapportere på områder som er spesielt nevnt for rapportering i andre tertial i dette tildelingsbrevet, og risikoområder av betydning for neste års tildelingsbrev. I tillegg skal etaten rapportere på områder som er nevnt i vedlegg 3. Vedlegget er ment som en sjekkliste.

Rapporten skal inneholde regnskapsstatus per 31. august 2022 og prognose for forbruk for hele 2022 samt bruk av fullmakter gitt ved behandlingen av Prop. 1 S (2021–2022) som gjelder forpliktelser ut over budsjettåret.

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

### 6.3 Årsrapporten

Jernbanedirektoratet skal sende departementet årsrapporten for 2022 innen 15. mars 2023. Årsrapporten skal følge kravene i Bestemmelsene om økonomistyring i staten, pkt. 1.6.1, 2.3.3 og 3.4, Finansdepartementets rundskriv R-115, samt veiledning og maler for årsrapport og årsregnskap fra Direktoratet for forvaltning og 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 målene og nøkkeltall for virksomheten i 2022.

Årsrapporten for 2022 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. Oppdatert risikovurdering skal legges som vedlegg til årsrapporten.

## 7 BUDSJETTILDELING OG FULLMAKTER

Stortinget vedtok 20. desember 2021 statsbudsjettet for 2022, jf. Prop. 1 S (2021–2022), Prop. 1 S Tillegg 1 (2021–2022) og Innst.13 S (2021–2022).

### 7.1 Bevilgninger

For Jernbanedirektoratet ble disse bevilgningene vedtatt:

Utgifter:

Kap.	Post	Formål	Kroner
1330		Særskilte transporttiltak	
	76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering, <i>kan overføres</i>	81 800 000
	77	Kjøp av tjenester fra Entur AS	19 400 000
1352		Jernbanedirektoratet	
	01	Driftsutgifter	375 260 000
	21	Spesielle driftsutgifter –utredninger, <i>kan overføres</i>	147 000 000

70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71</i>	4 181 300 000
71	Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, <i>kan nyttes under post 70</i>	7 593 300 000
73	Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, <i>kan nyttes under post 74</i>	19 075 500 000
74	Tilskudd til togmateriell mv.	199 100 000
75	Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	92 300 000
76	Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren	23 600 000

Inntekter:

Kap.	Post	Formål	Kroner
4330	01	Særskilte transporttiltak Gebyrer	19 400 000
4352	01	Jernbanedirektoratet Diverse inntekter	4 400 000

## 7.2 Fullmakter

Nedenfor følger en oversikt over fullmakter som delegeres til Jernbanedirektoratet. Det gjelder budsjettfullmaktene som Stortinget vedtok ved behandlingen av Prop. 1 S (2021–2022) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2021–2022), jf. Innst. 13 S (2021–2022), og fullmakter som er delegert til Samferdselsdepartementet etter bevilgningsreglementet.

I vedlegg 2 er fullmaktene gjengitt i sin helhet.

Følgende fullmakter som ble vedtatt ved Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2022 delegeres til Jernbanedirektoratet:

- Merinntektsfullmakt knyttet til kap. 1352:
  - o post 01, jf. kap. 4352, post 01
- Tilsagnsfullmakt knyttet til kap. 1352, post 74
- Starte opp investeringsprosjektet Dovrebanen, Sørli–Åkersvika, innenfor vedtatt kostnadsramme
- Starte opp investeringsprosjektet Kjøp av nye langdistansetog, innenfor deler av vedtatt kostnadsramme, jf. under.
- Forplikte staten for fremtidige budsjettår for kjøp av persontransport med tog på kap. 1352, post 70
- Restverdisikring for eksisterende materiell, oppgraderinger av eksisterende materiell og investeringer i nytt materiell

For Kjøp av nye langdistansetog delegeres 7 205 mill. kr av den vedtatte kostnadsrammen på 8 054 mill. kr til Jernbanedirektoratet. jf. omtale i Prop 1 S (2021-2022). Styringsrammen er 6 423 mill. kroner. Dersom den delegerte kostnadsrammen ikke er tilstrekkelig for å gjennomføre toganskaffelsen, må Jernbanedirektoratet ta det opp med Samferdselsdepartementet.

Videre delegeres denne fullmakten til Jernbanedirektoratet:

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

### **7.3 Tildeling og delegering**

Under henvisning til ovennevnte og § 7 i Reglement for økonomistyring i staten stiller Samferdselsdepartementet med dette til disposisjon for Jernbanedirektoratet de bevilgningene som er omtalt i pkt. 7.1 og delegerer de fullmaktene som er omtalt i pkt. 7.2 i dette brevet.

Med hilsen

Are Forbord (e.f.)  
ekspedisjonssjef

Cecilie Taule Fjordbakk  
avdelingsdirektør

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

Kopi  
Riksrevisjonen

Vedlegg



## Vedlegg 1 Styringskalender 2022 - Jernbanedirektoratet

Måned	Aktivitet	Dato
Januar	<ul style="list-style-type: none"><li>Etatsstyringsmøte – med statsråden</li></ul>	3. februar kl.14:00
Februar	<ul style="list-style-type: none"><li>Forklaringer til statsregnskapet 2021</li><li>Innspill til tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2022 (RNB) til SD</li></ul>	14. februar Medio februar
Mars	<ul style="list-style-type: none"><li>Årsrapport for 2021 til SD</li><li>Etatsstyringsmøte – årsrapporten for 2021</li></ul>	15. mars Mars/april
April/mai	<ul style="list-style-type: none"><li>Foreløpige budsjetttrammer 2023 fra SD</li><li>Frist for publisering årsrapport</li></ul>	Ultimo april 1. mai
Juni	<ul style="list-style-type: none"><li>Tertialrapport 1 for 2022 til SD</li><li>Overordnet risikovurdering til SD</li><li>Rapport om samfunnssikkerhet</li> <li>Kontaktmøte om samfunnssikkerhet</li><li>Etatsstyringsmøte – tertialrapport 1</li></ul>	10. juni 10. juni 10. juni  Medio juni Ultimo juni
September	<ul style="list-style-type: none"><li>Innspill til nysalderingen av statsbudsjettet 2022 til SD</li></ul>	september/oktober
Oktober	<ul style="list-style-type: none"><li>Tertialrapport 2 for 2022 til SD</li><li>Etatsstyringsmøte – tertialrapport 2</li> <li>Regjeringen fremmer Prop. 1 (2022–2023) for Stortinget</li></ul>	10. oktober oktober/november  Primo oktober
November	<ul style="list-style-type: none"><li>Utkast til tildelingsbrev 2023 fra SD</li></ul>	Medio november
Desember	<ul style="list-style-type: none"><li>Grunnlagsmateriale statsbudsjettet 2024 til SD</li><li>Kontaktmøte om samfunnssikkerhet</li><li>Tildelingsbrev 2023 fra SD</li></ul>	Primo desember Medio desember Ultimo desember

## Vedlegg 2: Fullmakter 2022 – Jernbanedirektoratet

### 1. Fullmakter vedtatt av Stortinget

Ved behandlingen av Prop. 1 S (2021–2022), Prop. 1 S Tillegg 1 (2021–2022), jf. Innst. 13 S (2021–2022), vedtok Stortinget bl.a. fullmaktene under for Samferdselsdepartementet. Disse er videredelegert til Jernbanedirektoratet, jf. pkt. 7 i tildelingsbrevet.

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

#### II

#### Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2022 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 2022 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.	950 mill. kroner

#### V

#### Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2022 kan:

1.

Starte opp disse investeringsprosjektene:	innenfor en kostnadsramme på:
---	-------------------------------

Dovrebanen, Sørli–Åkersvika	7 609 mill. kroner
Kjøp av nye langdistansetog	7 205 mill. kroner <sup>1</sup>

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

## VII

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

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2022 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	32 630 mill. kroner	3 400 mill. kroner

### *Andre fullmakter*

## XII

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

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2022 for det togmateriellet som inngår i statens kjøp av persontransporttjenester med tog på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 70 Kjøp av persontransport med tog, kan:

- gi en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 8 548 mill. kroner
- gi ytterligere restverdigaranti til oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 9 485 mill. kroner. Det legges til grunn 75 pst. restverdigaranti.

## **2. 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 2022. 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

<sup>1</sup> Fullmakten vedtatt av Stortinget er på totalt 8 054 mill. kroner, jf. Prop. 1 S (2021–2022) og innst. 13 S (202–2022). Jernbanedirektoratet får delegert deler av kostnadsrammen opp til 7 205 mill. kroner av fullmakten.

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 2022 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.

		Rapporteringskrav		Rapport				
		Styringsparameter	Annen rapp.	T1	T2	Årsrapport	Annen frist	Kommentar
<b>Mål</b>								
<b>1. Helhetlig og koordinert drift og utvikling av et attraktivt jernbanetilbud</b>								
<i>Fast oppfølging av NTP-indikatorer</i>								
	Netto nytte i porteføljen		X	X				Fremlegg av porteføljeprioritering og T1
	Endring i investeringskostnad siden NTP 2018-2029		X	X				Fremlegg av porteføljeprioritering og T1
<i>Styringsparametere og annen styringsinformasjon</i>								
	Realisering av planlagte tilbudsforberdinger	X		X	X			Omtale av prosjektene med status, risikovurdering og risikohåndtering, ev. risikoreduserende tiltak.
	Hensyn til godstransport	X					X	Kvalitativ omtale inkluderes i relevant tertialrapport ved endringer i togtilbud.
	Utvikling i antall passasjerer og mengde transportert gods		X			X		
<b>2. God kundeopplevelse gjennom høy driftsstabilitet og god avvikshåndtering</b>								
<i>Fast oppfølging av NTP-indikatorer</i>								
	Endring i gjennomsnittlig reisetid		X			X		
	Driftsstabilitet for person- og godstog	X	X	X	X	X		Rapporteres for parametere oppetid, regularitet, punktlighet samlet og punktlighet for Gardermobanen i pst. I tillegg rapporteres strekningsvis driftsstabilitet.
<i>Styringsparametere og annen styringsinformasjon</i>								
	Kundetilfredshet ved avvik	X				X		
	KTU per togselskap og strekning	X				X		
<i>Oppdrag og leveranser</i>								
	Tiltaksplan for bedre kundeopplevelse		X	X	X			Rapportering på status på arbeidet og etter hvert effekt av tiltakene.
<b>3. SD får analyser og beslutningsgrunnlag med høy kvalitet og relevans</b>								
	Egenevaluering av større leveranser forrige kvartal	X		X	X			
<b>4. Folk kan reise sømløst med tog og annen kollektivtransport</b>								
<i>Styringsparametere og annen styringsinformasjon</i>								
	Jernbanens bidrag i byvekstavtaler	X			X			Omtale av hvordan jernbanen bidrar inn i byvekstavtaler for å oppnå et med sømløst transporttilbud og øvrige målformuleringer.
	Antall reisende som benytter takst samarbeidsavtaler		X		X			
	KTI sømløshet	X				X		Suppleres med omtale og vurdering av resendes opplevelse av sømløs reise.
	Antall jernbanestasjoner som er tilgjengelige eller universelt utformet	X				X		
<b>5. Jernbanesektoren er innovativ, deler data og utnytter ny teknologi</b>								
<i>Fast oppfølging av NTP-indikatorer</i>								
	Redegjørelse for hvordan mål 5 blir fulgt opp		X			X		
<i>Styringsparametere og annen styringsinformasjon</i>								
	Status for pågående og planlagte aktiviteter og vurdering av behov for videre utvikling innen digitalisering og teknologi	X		X	X	X		
<b>6. Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål</b>								
<i>Fast oppfølging av NTP-indikatorer</i>								
	Endring i klimagassutslipp fra transportsektoren		X			X		
	Netto antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi		X			X		
<i>Styringsparametere og annen styringsinformasjon</i>								
	Direkte klimagassutslipp fra jernbanesektorens anleggsvirksomhet, drift og vedlikehold		X			X		
	Omfang av dyrka jord som går tapt som følge av utbygging av jernbaneinfrastruktur		X			X		
<b>7. Nullvisjon for drepte og hardt skadde</b>								
<i>Fast oppfølging av NTP-indikatorer</i>								
	Endring i antall drepte og hardt skadde	X		X	X	X		
<i>Styringsparametere og annen styringsinformasjon</i>								
	Redegjørelse for oppfølging av sektorens sikkerhet	X		X	X	X		Skissere utviklingstrekk, peke på aktuelle og fremtidige utfordringer og mulige tiltak for å møte disse.
<b>Andre rapporteringskrav i tildelingsbrevet</b>								
	Bærekraftsmålene		X			X		Virksomhetens bidrag til oppfølging av målene, gjennom rapportering på målene for transportpolitikken.
	Samfunnsikkerhet	X		X	X	X		Hovedrapportering i vedlegg til T1 og T2
	Oppfølging av FNs mål for bærekraftig utvikling		X			X		
	Tilgjengeliggjøring av offentlige data		X			X		Oppfølging av strategi, i sammenheng med andre satsinger knyttet til teknologi, digitalisering og data.
	Likestilling i virksomheten		X			X		Følge tidligere maler fra SD, jf. Prop. 1 S
	Konsulentbruk		X			X		
	Læringer i virksomheten		X			X		
	Status for leveranse på mottatte oppdrag		X	X	X			Vedlegg i tertialrapporter med oppdatert status. Omtale ved avvik.
<b>Risikovurderinger</b>								
	Risikovurdering	X		X	X	X		Overordnet risikovurdering T1, oppdatert risikovurdering T2 og årsrapport.
<b>Økonomi/ressursbruk</b>								
	Regnskap kap./post	X		X	X			
	Prognose forbruk kap./post	X		X	X			Skal vise prognostisert forbruk for hele budsjettåret
	Bruk av fullmakter	X		X	X	X		
	Årsregnskap	X				X		
<b>Effektiv ressursbruk</b>								
<i>Administrasjon og effektivisering</i>								
	Lønnsutgifter per årsverk (KPI1)	X		X	X	X		Inndata skal også oppgis (lønn og sosiale utgifter)
	Totalutgift per årsverk (KPI2)	X		X	X	X		Inndata skal også oppgis (antall årsverk og sum totale utgifter)
	Lønnsutgiftsandel (KPI3)	X		X	X	X		
	Andel administrative utgifter (KPI4)	X		X	X	X		Inndata skal også oppgis (administrasjonsutgifter)

	Rapporteringskrav		Rapport				Kommentar
	Styringsparameter	Annen rapp.	T1	T2	Årsrapport	Annen frist	
Administrative utgifter per årsverk (KPI5)	X		X	X	X		
Effektiviseringstiltak		X			X		Beskrive tiltak for bl.a. å digitalisere og å følge opp ABE-reformen
Evaluering av Jernbanedirektoratets internkontroll		X			X		Rapporteres om vesentlige svakheter og avvik avdekket av kontrollen, samt forbedringstiltak.
<b>Adm. nøkkeltall DFØ</b>							
Utvikling i antall ansatte		X	X				Siste tre årene
Antall ansatte		X			X		
Antall avtalte årsverk		X			X		
Antall utførte årsverk		X			X		
Samlet tildeling post 01-99		X			X		
Utnyttelsesgrad post 01-29		X			X		
Driftsutgifter		X			X		
Lønnsandel av driftsutgifter		X			X		
Lønnsutgifter pr årsverk		X			X		

#### Vedlegg 4: Oversikt over oppdrag, frister og status 2022

SD viser til viktige oppdrag gitt i supplerende tildelingsbrev 1-10/2021 og egne oppdragsbrev gitt i løpet av 2021 hvorav flere fremdeles har relevans for 2022 eller frister i 2022. Videre er oppdrag fra tildelingsbrevet for 2022 inkludert i oversikten. Oversikten oppdateres med status for oppdragene til hver tertialrapport. Ev. nye oppdrag fra supplerende tildelingsbrev eller andre oppdragsbrev legges til.

Oppdrag fra SD til Jdir	Frist	Status	Merknad
<i>Oppdrag gitt i supplerende tildelingsbrev og egne oppdragsbrev i 2021</i>			
Supplerende tildelingsbrev nr. 3/2021 om arbeid med budsjett- og fagstyringen på jernbaneområdet og viktige premisser for dette arbeidet.			
Supplerende tildelingsbrev nr. 4/2021 om å forberede implementering av porteføljestyling, supplert med brev av 26. november 2021	April/mai 2022		
Supplerende tildelingsbrev nr. 5/2021 om Nedlegging av Namsosbanen og Valdresbanen	Ikke satt		SD ber om at Jdir tar initiativ overfor BN for å starte opp nødvendige formelle prosesser knyttet til avhending og etterbruk.
Supplerende tildelingsbrev nr. 6/2021, om vurdering av mulighetene for gjenåpning av Østfoldbanens Østre linje for både persontrafikk og godstransport	1. august 2022		
Supplerende tildelingsbrev nr. 7/2021 om Stans i videre konkurranseutsetting av persontransport med tog	Se merknad		Jdir skal videreføre arbeidet med å direktetildele togtilbudet som ikke er konkurranseutsatt innenfor rammene av gjeldende regelverk, og slik at tilbudet kan tildeles innen 25. desember 2023.
Supplerende tildelingsbrev nr. 8/2021 om vurdering av nattog mellom Oslo og København og Jdirs deltagelse i International Rail Passengers Platform	Beslutningsgrunnlaget skal foreligge i tide for en endelig beslutning innen juni 2022.		
Brev av 13/9-2021 med mandat for forprosjektfase for bedre nettdækning langs jernbanen der Jdir skal delta i prosjektstyre som ledes av Bane NOR.	Jdir skal fastlegge et gjennomføringsløp for forprosjektfasen som del av avtaleutformingen med Bane NOR, se merknad.		Gjennomføringsløpet skal planlegges slik at etterfølgende arbeid fram til ferdigstillelse av utbyggingen hensyntas og samsvarer med premisene gitt i NTP. Tidsplanen skal ta hensyn til nødvendig tidsbruk for eksterne prosesser, slik som KS2 og behandling fram mot investeringsbeslutning.

Brev av 19.11.2021 om Vurdering av nasjonal togbillett og feriekollektivbillett, samt nytt oppdrag om ungdomsbillett			
Brev av 22.12.2021 om Vurderinger knyttet til utløsning av opsjon 1 for nye lokaltog type 77	Senest sammen med innspill til rammefordelingsforslaget for 2023		SD ber om at JDIR utformer et beslutningsgrunnlag for utløsning av opsjon 1 i tråd med utredningsinstruksen.
Supplerende tildelingsbrev nr. 10/2021 om oppdrag om konsekvenser av siktkrav for kapasiteten i jernbanenettet.	Flere frister: 1. 20. januar 2022 2. 1. mars 2022 3. 15. mai 2022 4. Ikke satt		Se oppdrag i brev: 1. Avbøtende strakstiltak, 2. Tiltaksplan for planoverganger med særlig konsekvens for kapasiteten, 3. Tiltaksplan for forbedring av kapasitet i nettet ved gjennomføring av mindre tiltak, 4. Utrede et oppdatert forslag til lovhjemmel for nedlegging av planoverganger.
<i>Oppdrag gitt i tildelingsbrev for 2022</i>			
Forslag til rapportering på effektpakker/ tilbudsförbedringer og styringsparametere for Jernbanedirektoratets mål 1.	I forkant av tertialrapport 1 for 2022.		
Utarbeide tiltaksplan om hvordan aktørene i sektoren kan koordineres for at kundeopplevelsen til de reisende kan bedres.	1. april 2022		Planen skal utarbeides i samarbeid med aktørene i sektorene. Jernbanedirektoratet bes videre koordinere oppfølgingen av tiltaksplanen.
Jernbanedirektoratet skal vurdere om det er behov for å forbedre sømløs billettering både mellom tog og mellom tog og andre transportmidler, og ev. foreslå hvilke tiltak som er aktuelle.	1. april 2022		
Følge opp avtaleverk med Bane NOR og slutføre avtaleforhandlinger om fastpris	Tentativt april/mai 2022		
Utarbeide beslutningsgrunnlag for handlingsrom til å bedre miljøstøtteordningen for godstransport samt ev. nye tiltak som bedrer rammevilkårene for godstransport på jernbane	Foreløpig vurdering 11. april 2022. Endelig beslutningsgrunnlag 1. august 2022.		



Vurdering av behov for, om og hvordan staten kan legge til rette for at museumsbaner og historisk togmateriell i større grad ivaretas.	2. mai 2022		
Rapport som skisserer tilbudsutviklingen på Østfoldbanen og Østre linje på kort, mellomlang og lang sikt og eventuelle valg som bør tas.	15.juni 2022		Jernbanedirektoratet utarbeider rapport i samarbeid med Bane NOR.
Tiltak for forbedringer i nattogtilbudet	1. august 2022		Jernbanedirektoratet redegjør for for hvilke tiltak staten vil, og eventuelt i tillegg kan, legge til rette for som gir forbedringer i nattogtilbudet.
Jernbanedirektoratet skal bestille en etterevaluering fra en uavhengig tredjepart om hvorvidt tiltakene identifisert i evalueringsrapporten for Follobanen og evalueringsrapportene for Østfoldbanen er implementert og hvorvidt tiltakene har gitt antatte effekter.	I løpet av 2022		
Jernbanedirektoratet skal sammen med Statens vegvesen bidra til godt og helhetlig beslutningsgrunnlag og gode prosesser for å følge opp eksisterende inngåtte og legge til rette for nye byvekstavtaler.	Løpende		
Delta i det tverrsektorielle samarbeidet om data med Entur	Løpende		SD vil gi nærmere føringer for arbeidet tidlig i 2022.
Følge opp SDs <i>Strategi for tilgjengeliggjøring av offentlige data</i>	Løpende		Rapporteres i årsrapport under mål 5.
Delta i relevante direktoratgrupper og bidra inn i relevante prosesser og handlingsplaner på klima og miljøområdet.	Løpende		Jf. vedlegg 5 til tildelingsbrevet.
Videreutvikle en metode for å inkludere direkte byggeutslipp og utslipp fra arealbeslag i de samfunnsøkonomiske analysene i konsekvensutredninger, konseptutvalgsutredninger og andre	Ikke satt		I samarbeid med Statens vegvesen, Miljødirektoratet og andre relevante myndigheter.

beslutningsgrunnlag for samferdselsprosjekter.			
Utvikle en metodikk for hvordan før- og etterundersøkelser om effekten av utbygging og drift av transportinfrastruktur på økosystemene i forbindelse med større utbyggingsprosjekter kan gjennomføres.	Ikke satt		I samarbeid med Statens vegvesen og andre relevante virksomheter og myndigheter. Metodikken skal testes ut på ett eller flere pilotprosjekter.
Oppdrag gitt i supplerende tildelingsbrev eller andre oppdragsbrev i 2022			
Mulige oppdrag som vil kunne komme i 2022			
Videre arbeid med Hovedbanen Nord etter konseptvalg			Basert på mottatt KVVU for Hovedbanen Nord, høringsinnspill og gjennomført KS1
Videre arbeid med Kongsvingerbanen etter konseptvalg			Basert på mottatt KVVU for Kongsvingerbanen, høringsinnspill og gjennomført KS1
Oppstart av nye KVVUer			Jf. Jernbanedirektoratets innspill av 14. september 2021 om arbeid med KVVUer frem mot NTP 2026–2037
Bidrag til SDs evaluering av støtteordningen for ekspressbuss som grunnlag for rapportering til ESA			
Oppstart av det forberedende arbeidet med Nasjonal transportplan 2026–2037			
Vurdering av nødvendige tiltak på kort og lang sikt for sikre bærekraften i togtilbudet som følge av endrede reisemønstre etter pandemien.			
Det vises til Stortingets vedtak nr. 1233, 15. juni 2021, om å innarbeide universell utforming som et overordnet mål for transportplanleggingen slik at Norge blir universelt utformet innen 2035. SD ga i august 2021			Departementet vil vurdere om transportvirksomhetene skal lage en felles plan for oppfølging av målet om et universelt utformet transportsystem innen 2035 og kommer tilbake til dette i en egen bestilling etter at utredningen foreligger.

Transportøkonomisk institutt i oppdrag å utrede kunnskapsgrunnlaget og arbeidet med universell utforming av transportsystemet.			
Det vises Jernbanedirektoratets utredning av 13. april 2021 om samordnet bestilling av assistanse. SD vil komme tilbake til oppdrag for videre oppfølging av saken.			
Det pågår et samarbeid mellom SD, Jernbanedirektoratet og Bane NOR for å tydeliggjøre roller og ansvarsfordeling for å kunne oppfylle sektoransvaret for klima- og miljø i jernbanesektoren på en god måte, jf. brev av 6. juli 2021. SD kommer ev. tilbake med føringer eller tiltak som følge av dette arbeidet.			
Det vil bli stilt høyere krav til systematisk rapportering av virkninger på klimagassutslipp fra forslag til investeringer innenfor vei og jernbane. SD vil komme tilbake med en bestilling.			

Vedlegg 5 - Strategier, handlingsplaner og arbeidsgrupper på klima- og miljøområdet

Strategier, handlingsplaner og arbeidsgrupper av relevans for Jernbanedirektoratet i 2022	Rapportering T1/T2/ÅR	Politisk foranking	Lagt fram	Tidsperiode	Kommentar
<b>Strategier</b>					
Nasjonal pollinatorstrategi	ÅR	Innst. 172 S (2015-2016)	NTP 2022-2/ Juni 2018	2018-2030	
Jordvernstrategi	ÅR	Prop. 200 S (2020-2021)	Mai 2021	2021-2025	
Nasjonal strategi for ein grønn, sirkulær økonomi	ÅR	Prp. 1 S Samferdselsdepartementet	Juni 2021		
Nasjonal plaststrategi	ÅR	Prp. 1 S Samferdselsdepartementet	August 2021		
<b>Handlings- og tiltaksplaner</b>					
Handlingsplan for naturmangfold	ÅR	Meld St 14 (2015-2016)	Des. 2015	Løpende	
Tiltaksplan for ville pollinerende insekter	ÅR	Prp. 1 S Samferdselsdepartementet	Oktober 2021	2021-2028	
Tiltaksplanen for fremmede skadelige arter	ÅR	Prp. 1 S Samferdselsdepartementet	Oktober 2021	2020-2025	
Handlingsplan "Bærekraft og like muligheter – et universelt utformet Norge"	ÅR	Prp. 1 S Samferdselsdepartementet	Oktober 2021	2021-2025	
Handlingsplan for fossilfrie anleggsplasser i transportsektoren	ÅR	SD/NTP 2022-2033	Januar 2021	2021-2030	
Plan for fossilfri kollektivtrafikk i 2025	ÅR	NTP 2022-2033	Juli 2019	2019-2025	
Handlingsplan for økt klima- og miljøvennlige offentlige anskaffelser og grønn innovasjon	ÅR	Regjeringen Solberg	August 2021	2021-2030	
Handlingsplan for fysisk aktivitet 2020-2029 <i>Sammen om aktive liv</i>	ÅR	HOD	Juni 2020	2020-2029	
<b>Arbeidsgrupper mv.</b>					Vi viser til punktet i instruks om å samarbeide med andre offentlige myndigheter, virksomheter og bransje- og brukerorganisasjoner for å ivareta samfunnsoppdraget. Nedenfor følger en ikke-uttømmende liste av samarbeid av særlig interesse for 2022.
Transportmyndighetenes klima- og miljøforum					
Direktorsgruppen som følger opp tiltaksplanen for ville pollinerende insekter					
Naturfareforum					



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Jernbanedirektoratet  
Postboks 16 Sentrum  
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

21/2514-3

27. januar 2022

**Statsbudsjettet 2022 – supplerende tildelingsbrev nr. 1 – Stortingets  
behandling av Prop 51 S (2021–2022) og Innst. 119 S (2021–2022)**

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev for 2022 av 28. desember 2021 til Jernbanedirektoratet. Dette supplerende tildelingsbrevet gjelder endringer i bevilgningen til kjøp av persontransport med tog og tilskudd til kommersielle buss- og båtruter.

Ved Stortingets behandling av Prop. 51 S (2021-2022) *Endringer i statsbudsjettet 2022 under Kunnskapsdepartementet, Kultur- og likestillingsdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet, Kommunal- og distriktsdepartementet, Arbeids- og inkluderingsdepartementet, Helse- og omsorgsdepartementet, Barne- og familiedepartementet, Nærings- og fiskeridepartementet, Samferdselsdepartementet, Finansdepartementet og Olje- og energidepartementet (økonomiske tiltak i møte med pandemien og ekstraordinære strømutfgifter)* og Innst. 119 S (2021-2022), 24. januar 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	
		bevilges med	50 000 000
1352		Jernbanedirektoratet	
	70	Kjøp av persontrafikk med tog, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71</i> , forhøyes med	800 000 000
		fra 4 181 300 000 kroner til 4 981 300 000 kroner	

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

## **Kap. 1330, post 71 Tilskudd til kommersielle buss- og båtruter som følge av smitteverntiltak**

En slik ordning gjaldt ut 2021. Posten opprettes på nytt med en bevilgning på 50 mill. kroner. Det er fortsatt usikkerhet knyttet til virussituasjonen og hvordan gjeldende smitteverntiltak vil påvirke inntektsgrunnlaget til ekspressbuss. Det foreslås derfor å videreføre tilskuddsordningen ut mars 2022. Ordningen forvaltes i tråd med tidligere praksis.

## **Kap, 1352, post 70 Kjøp av persontrafikk med tog, kan overføres**

Posten øker med 800 mill. kroner for å ta høyde for økt behov for kompensasjon som følge av smitteverntiltak ut mars 2022.

Samferdselsdepartementet vurderer at antall reisende fortsatt kan være for lavt til at togselskapene kan opprettholde et grunnleggende tilbud med ordinært vederlag. Gjeldende smitteverntiltak, bl.a. bruk av hjemmekontor og anbefalinger om å holde avstand, medfører at færre reiser med tog. Det er fremdeles nødvendig å ta høyde for at det kan bli behov for tilleggsavtaler i deler av 1. kvartal 2022. For å hindre overkompensasjon skal avtalene avgrenses mot andre kompenserende tiltak, og utbetalingene skal etterregnes mot inntekter og dokumenterte utgifter

### **Avslutning**

I samsvar med § 7 i Reglement for økonomistyring i staten stiller Samferdselsdepartementet bevilgningene på kap. 1330 og kap. 1352 til disposisjon for Jernbanedirektoratet i 2022.

Det forutsettes at bevilgningene benyttes i tråd med føringene i [Prop. 51 S \(2021-2022\)](#) og [Innst. 119 S \(2021-2022\)](#), 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 2022 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

21/2514-

24. februar 2022

## Statsbudsjettet 2022 – supplerende tildelingsbrev nr. 2

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev for 2022 av 28.12.2021 til Jernbanedirektoratet. Dette supplerende tildelingsbrevet gjelder følgende saker:

- Oppdrag om konseptvalgutredning for Nord-Norgebanen
- Oppdrag om mulighetsstudie av jernbaneforbindelsen Oslo – Stockholm
- Oppfølging av felles ordning for bestilling av assistansetjeneste for reisende med kollektivtransport
- Oppfølging av rundskriv om fellesføringene i tildelingsbrevet.

### 1. Konseptvalgutredning for Nord-Norgebanen

I Hurdalsplattformen går det frem at regjeringen vil: «Gjennomføre en konseptvalgutredning med mål om å realisere utbygging av Nord-Norgebanen. Konseptvalgutredningen skal ferdigstilles og behandles i forbindelse med neste rullering av Nasjonal transportplan.» Ved behandlingen av statsbudsjettet for 2022 vedtok Stortinget følgende anmodningsvedtak: «Stortinget ber regjeringen sikre en fullverdig KVVU for Nord-Norgebanen som skal bli en del av grunnlaget for neste NTP».

Samferdselsdepartementet gir med dette Jernbanedirektoratet i oppdrag å gjennomføre en Konseptvalgutredning (KVVU) for Nord-Norgebanen. KVVUen skal utrede ulike konseptuelle jernbaneløsninger mellom Fauske og Tromsø, som i ulik grad svarer på behov for næringstransporter/gods og persontransport. KVVUen avgrenses geografisk til Fauske–Narvik–Tromsø, med mulig arm til Harstad, og må ses i sammenheng med tilstøtende jernbanestrekninger som Ofotbanen og Nordlandsbanen. Hvordan en trinnvis utbygging kan gjennomføres, skal beskrives. Konsekvenser for andre deler av jernbanenettet, både på norsk og svensk side, må vurderes.

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

Det gjennomføres nå en KVVU for transportløsninger i Nord-Norge, som koordineres av Statens vegvesen. I denne KVVUen er det lagt til grunn at utredningen skal ha en helhetlig tilnærming på tvers av transportformene; vei-, jernbane, sjø- og lufttransport, og gi et beslutningsgrunnlag for konseptvalg for overordnede transportløsninger i regionen. KVVU for Nord-Norgebanen skal derimot kun se på løsninger for jernbane og gi en grundigere analyse av ulike konsepter og løsninger for Nord-Norgebanen. Selv om de to KVVU-ene vil overlape noe, har de to ulike formål.

KVVU for transportløsninger i Nord-Norge vil være regjeringens beslutningsgrunnlag for konseptvalg for overordnede transportløsninger i regionen. Gjennom KVVU Nord-Norgebanen skal det utarbeides en grundigere analyse av hvilket jernbanekonsept mellom Fauske og Tromsø som er mest aktuelt å gjennomføre. Analysen må derfor inneholde vurderinger av behovet i ulike markeder, herunder godstransport, effektiv kollektivtransport i bo- og arbeidsmarkedsregioner, lengre pendlerreiser til og fra større kompetanse- eller arbeidsplassintensive tyngdepunkt, regionale og lange fritidsreiser og turistreiser. En sammenstilling av disse vurderingene skal kunne benyttes til å finne den mest aktuelle jernbaneløsningen for det transportbehovet jernbanen kan betjene i Nord-Norge, og hva en slik løsning vil innebære av effekter, konsekvenser og kostnader.

#### Samfunns mål og krav til gjennomføringen

For KVVU for Nord-Norgebanen fastsetter Samferdselsdepartementet følgende samfunns mål:

*«Samfunns målet for utredningen er at det skal legges til rette for et jernbanetilbud som binder landet mer effektivt sammen, gir god utnyttelse av landsdelens ressursgrunnlag og fremmer verdiskaping, regional- og nasjonal utvikling, samt klima og miljø, samfunnsikkerhet og beredskap.»*

Departementet ber Jernbanedirektoratet utarbeide og foreslå effektmål for KVVU for Nord-Norgebanen.

Samfunnsøkonomiske analyser skal gjennomføres i tråd med krav i Finansdepartementets rundskriv R-109 *Prinsipper og krav ved utarbeidelse av samfunnsøkonomiske analyser mv.* Det skal utarbeides kostnadsestimater i tråd med krav i rundskriv R-108/19 om statens prosjektmodell, punkt 5.6. Arbeidet skal benytte samme referansebaner som KVVU for transportløsninger i Nord-Norge, slik at konseptene fra KVVU for Nord-Norgebanen kan sammenlignes med KVVU for transportløsninger i Nord-Norge.

Det er reindrift innenfor store deler av arealene i Nord-Norge. Dette er en arealavhengig næring og spesielt sårbar for inngrep i beiteareal og ytre påvirkning fra bl.a. jernbane og vei. Forholdet til reindriften skal inngå i utredningen, og Sametinget og representanter for berørte samiske interesser skal bli konsultert. Der samiske interesser blir berørt, må det tas hensyn til disse i samsvar med Norges folkerettslige forpliktelser.



Nye transportløsninger i Nord-Norge og eventuell ny jernbanetrasé vil ha konsekvenser for klima og miljø. Utbygging av transportinfrastruktur innebærer store inngrep i naturen og er en kilde til betydelige klimagassutslipp. Samferdselsdepartementet legger til grunn at det i KVVU for Nord-Norgebanen gjennomføres grundige utredninger av konsekvensene de ulike konseptene vil ha for klimagassutslipp og andre miljøkonsekvenser. Beregninger av effekt på klimagassutslipp av konseptene skal, i den grad det lar seg gjøre, omfatte alle utslippsendringer som teller på det norske utslippsregnskapet. Dette omfatter utslipp fra byggefasen, utslipp fra drift og vedlikehold, utslipp fra endret trafikk og utslipp som følger av arealbruksendringer. Utslipp fra materialbruk skal belyses i den grad dette er mulig, uavhengig av hvor utslippene skjer. Vi ber om at det fremgår hvorvidt utslippsendringene er kvotepliktige, ikke-kvotepliktige, gjelder luftfart og petroleum eller påvirker utslipp eller opptak fra skog- og annen arealbruk. Dette tilsvarer inndelingen i rundskriv R-109 *Prinsipper og krav ved utarbeidelse av samfunnsøkonomiske analyser*, pkt. 6.1.7. I tillegg ber vi om at det rapporteres om utslippsendringer som finner sted i transportsektoren slik sektoren er definert i det norske utslippsregnskapet.

### Organisering og samarbeid om KVVU-ene

For å sikre en koordinert og sammenhengende gjennomføring av denne KVVUen og KVVU for transportløsninger i Nord-Norge, skal det legges til grunn en relativ lik struktur på organisering av KVVUene, der Jernbanedirektoratet leder KVVU Nord-Norgebanen, mens Statens vegvesen leder KVVU for transportløsninger i Nord-Norge. For en mest mulig hensiktsmessig gjennomføring av KVVUene skal det tas sikte på å samordne møter og aktiviteter.

Selv om de to KVVUene gjennomføres som separate oppdrag, er det sentralt å sikre samarbeid og faglig samsvar, både i gjennomføringen og i etterfølgende beslutningsprosesser. Referansebanene skal derfor være like for å sikre sammenlignbare resultater. Styringsgruppe, politisk samrådsgruppe og referansegruppe skal være felles så langt det er hensiktsmessig. Videre kan tematiske arbeidsgrupper være felles for KVVUene. Pågående arbeid med å etablere terrengmodeller og gjøre linjesøk for å finne aktuelle korridorer bør også benyttes for Nord-Norgebanen. Aktuelle konsepter skal legges til grunn transportanalyser basert på etablerte transportmodeller samt kartlegginger av godsstrømmene i KVVU for transportløsninger i Nord-Norge.

KVVU for Nord-Norgebanen skal ta utgangspunkt i det grunnlagsmaterialet som allerede er utarbeidet av transportetatene i KVVU for transportløsninger i Nord-Norge, herunder materiale fra situasjonsbeskrivelse og problemanalyse. For å klargjøre hvilke utfordringer som følger av ulike valg og løsninger for jernbane skal det i tillegg gjennomføres et eget verksted med tema Nord-Norgebanen våren 2022.

### Fremdrift

KVVU for Nord-Norgebanen skal ferdigstilles og oversendes Samferdselsdepartementet innen medio august 2023. Det innebærer at Jernbanedirektoratet legger frem KVVU for Nord-

Norgebanen omtrent samtidig som Statens vegvesen legger frem KVVU for transportløsninger i Nord-Norge. Begge KVVU-ene vil benyttes som beslutningsgrunnlag i kommende Nasjonal transportplan.

Departementet skal gjennom etatsstyringsdialogen holdes orientert om fremdriften i utredningsarbeidet. Hvis det er behov for det, settes det i tillegg opp et særskilt statusmøte i mai/juni 2022.

## **2. Mulighetsstudie Oslo–Stockholm**

Samferdselsdepartementet viser til Stortingets anmodningsvedtak nr. 768 av 23. mars 2021 der «*Stortinget ber regjeringen gjennomføre en mulighetsstudie for å avklare trasévalg og mulig finansieringsmodell for prosjektet Oslo–Stockholm 2.55 i Norge.*» Dokumentene som ligger til grunn for vedtaket er Dokument 8:99 S (2020–2021) og Innst. 305 S (2020–2021), jf. også omtale i Prop. 1 S (2021–2022).

Samferdselsdepartementet gir med dette Jernbanedirektoratet i oppdrag å igangsette en mulighetsstudie av jernbaneforbindelsen Oslo–Stockholm. Mulighetsstudien skal gi et beslutningsgrunnlag for å ta stilling til om, og i så fall på hvilken måte, et eventuelt videre arbeid for å forbedre togtilbudet mellom Oslo og Stockholm skal gjennomføres, herunder om det bør igangsettes en KVVU for strekningen.

Mulighetsstudien skal utrede overordnede økonomiske, markedsmessige og kapasitetsmessige forhold og svare ut følgende:

- Overordnede økonomiske vurderinger, herunder samfunnsøkonomiske vurderinger og en overordnet vurdering av kostnadsestimater
- Overordnede markedsmessige vurderinger, herunder vurdering av markedsgrunnlag, inkludert en elastisitetsanalyse av hva reisetiden har å si for antall passasjerer
- Kapasitetsvurderinger knyttet til om en linje mot Arvika bør komme inn til Oslo fra Lillestrøm eller Ski.

Samferdselsdepartementet ber om at utredningen også ser hen til 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 av statlige midler eller at staten dekker utgiftene over tid.

Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet ta initiativ overfor Trafikverket i Sverige med mål om samarbeid om mulighetsstudien.

### **Fremdrift:**

Mulighetsstudien sendes Samferdselsdepartementet innen 1. oktober 2022.

## **3. Samordnet bestilling av assistanse**

Samferdselsdepartementet viser til supplerende tildelingsbrev nr. 3 for 2020 av 12. mai 2020 der Jernbanedirektoratet fikk i oppdrag å utrede mulighetene for en felles ordning for

bestilling av assistansetjeneste for reisende med kollektivtransport. Direktoratet besvarte oppdraget gjennom rapporten Samordnet bestilling av assistanse, sendt 21. april 2021.

Basert på fastsatte mål og krav identifiserte Jernbanedirektoratet i sitt arbeid fire konseptuelt forskjellige løsningsalternativer og anbefalte alternativ 4a: *Nasjonal bestillingsløsning for assistanse samordnet med billett kjøp – eksklusiv fly*. På grunn av usikkerhet for kostnads- og nytteeffekter anbefalte Jernbanedirektoratet en trinnvis utvikling fra alternativ 1 mot alternativ 4a, der hvert trinn baseres på vurderinger av kost/nytte.

Jernbanedirektoratet anbefalte videre at ansvaret for å realisere løsningene og de ulike trinnene i utviklingsretningen gis til Entur AS. Entur vurderes til å ha de beste forutsetningene for å kunne realisere alternativ 4a og integrere bestilling av assistanse med reiseplanlegging og billett kjøp, dvs. utvikle og drifte bestillingsløsningen.

Samferdselsdepartementet er enig i Jernbanedirektoratets anbefaling og ber Jernbanedirektoratet følge opp initiativet gjennom avtaleverket med Entur og gi selskapet oppdraget om å realisere en samordnet bestilling av assistanse. Alternativ 4a og den skisserte fremdriftsplanen legges til grunn. Jernbanedirektoratet bes om å gå i dialog med Entur med sikte på å ha på plass en løsning for det første trinnet, alternativ 1, *Samlet og mer tilgjengelig informasjon om dagens bestillingsløsninger*, innen 15. juni 2022.

I 2022 er det estimert kostnader for oppdraget inkl. investering, forvaltning, drift og vedlikehold på til sammen 140 000 kroner. Samferdselsdepartementet legger til grunn at utgifter til oppdraget i 2022 dekkes innenfor bevilgningen på kap. 1330 Særskilte transporttiltak, post 76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering. Ev. forslag om finansiering kommende år vurderes i de ordinære budsjettprosessene.

#### **4. Oppfølging av rundskriv om fellesføringene i tildelingsbrevet**

I tildelingsbrevet for 2022 for Jernbanedirektoratet er det gitt to fellesføringer. Rundskriv H-1/2022 av 17. januar 2022 fra Kommunal- og distriktsdepartementet orienterer nærmere om fellesføringene og oppfølgingen av disse. Rundskrivet følger vedlagt. Jernbanedirektoratet skal legge til grunn fellesføringene slik de er formulert i tildelingsbrevet, pkt. 5.6.

Samferdselsdepartementet vil følge opp fellesføringene i etatsstyringsdialogen i 2022. Vi legger opp til at Jernbanedirektoratet skal redegjøre for konsulentbruk og hvordan dere vil følge opp fellesføringene på etatsstyringsmøtene. Vi presiserer følgende om oppfølgingen:

##### Fellesføring om konsulentbruk

Det fremgår av rundskrivet at det er et mål at virksomhetene innhenter en sammenstilling av alle konsulentkjøp i 2021. Kommunal- og distriktsdepartementet vil komme tilbake med et mer konkret opplegg for hvordan dette skal gjennomføres. Jernbanedirektoratet behøver ikke starte dette arbeidet før det kommer nærmere konkretiseringer. Det samme gjelder rapporteringen av etatens tiltak for å redusere konsulentbruken i årsrapporten for 2022.

Videre fremgår det at Kommunal- og distriktsdepartementet har regnet ut konsulentbruk i forhold til lønnsutgifter basert på statsregnskapet for 2020. Samferdselsdepartementet med underliggende etater hadde en konsulentandel som varierte mellom 7,6 pst. og 56,6 pst. For Jernbanedirektoratet var andelen 54,9 pst.

Basert på regnskapstallene for 2021 ber Samferdselsdepartementet etaten redegjøre for konsulentbruken og konsulentbruk i forhold til lønnsutgifter på etatsstyringsmøtet om årsrapporten.

Direktoratet for forvaltning og økonomistyring arbeider nå med retningslinjer for konsulentbruk i staten. Når retningslinjene foreligger, vil departementet vurdere videre oppfølging overfor underliggende etater.

#### Fellesføring om lærlinger

Det fremgår av rundskrivet at departementene skal følge opp hvordan etatene gjennomfører fellesføringen. Samferdselsdepartementet vil be etatene redegjøre for sin oppfølging i etatsstyringsmøtene i 2022, herunder om det f.eks. er satt mål for antall lærlinger og hvordan etaten informerer om satsingen i sin virksomhet. Departementet vil også be etaten redegjøre for oppfølging i anskaffelser der det stilles krav om lærling, hvis dette har vært aktuelt. Informasjonen vil brukes som grunnlag for erfaringsutveksling mellom etatene underlagt Samferdselsdepartementet.

Vi ber samtidig Jernbanedirektoratet vurdere om det er virksomheter i samme geografiske område eller med et tilsvarende ansvarsområde som det kan være naturlig å samarbeide med (slik at lærlingen kan oppnå kompetansemål i læreplanen) eller etablere nettverk sammen med.

Vi ber for øvrig Jernbanedirektoratet merke seg punktet i rundskriv H-1/2022 om ytterligere informasjon og veiledning.

Med hilsen

Cecilie Taule Fjordbakk (e.f.)  
avdelingsdirektør

Benjamin Borch  
rådgiver

*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

21/2514-12

4. april 2022

### **Statsbudsjettet 2022 - Supplerende tildelingsbrev nr. 3**

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev for 2022 av 28.12.2021 til Jernbanedirektoratet. Dette supplerende tildelingsbrevet gjelder følgende oppdrag:

- konseptvalgutredning for fremtidig mobilkommunikasjonssystem på jernbane – FRMCS
- konseptvalgutredning for bedre utnyttelse av ERTMS – Automatisk togfremføring (ATO)
- konseptvalgutredning for reduserte utslipp av klimagasser på jernbane
- konseptvalgutredning for nye kjøretøy for økt kapasitet i regiontogene
- utredning av sektorvist responsmiljø for jernbane- og kollektivsektoren

#### **1. Konseptvalgutredning for fremtidig mobilkommunikasjonssystem på jernbane – FRMCS**

FRMCS er en ny standard for neste generasjon kommunikasjonssystem for jernbane og erstatter dagens GSM-R. I løpet av kommende 10-års periode vil systemstøtten til GSM-R fra leverandør opphøre. Det setter i prinsippet rammen for GSM-R systemets levetid i Norge. Norge må også implementere den nye standarden for å kunne ivareta interoperabilitetskravet i samtrafikkforskriften. Standarden for nytt nettverk (FRMCS) er under utarbeidelse i EU, og den skal godkjennes i EU i løpet av 2022. Arbeidet skal ferdigstilles i 2025. Innen arbeidet ferdigstilles må konsept for implementering av et fremtidig mobilkommunikasjonssystem for jernbane i Norge være valgt.

Samferdselsdepartementet gir med dette Jernbanedirektoratet i oppdrag å gjennomføre en konseptvalgutredning (KVU) for fremtidig mobilkommunikasjonssystem på jernbane – FRMCS. KVUen skal utarbeides i tråd med Finansdepartementets rundskriv R-108/19 *Krav til utredning, planlegging og kvalitetssikring av store investeringsprosjekter i staten* (statens prosjektmodell).

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

### Krav til utredningen

Det må utredes hvilke konseptuelle løsninger for et fremtidig mobilkommunikasjonssystem for jernbane som er best egnet og gir best samfunnsøkonomisk nytte for å dekke det helhetlige kommunikasjonsbehovet for den digitaliserte jernbanen. Løsninger må ses i sammenheng med øvrig kommunikasjonsbehov som kan dekkes av de kommersielle mobilnettoperatørene, enten det er godstog, passasjertog eller arbeidsmaskiner for jernbane.

Konseptvalgutredningen skal bl.a. vurdere følgende:

- Nye konseptuelle eierskapsstrukturer, herunder hvorvidt nettverket skal bygges, eies og driftes av Bane NOR, eller om man skal basere seg på kommersielle kommunikasjonsnett som transportbærer for de løsninger Bane NOR drifter. I dette ligger også vurdering av båndbreddedisposisjoner og basestasjonsbehov.
- Mulighetene for kostnadsbesparelser gjennom forenkling både av nettenes infrastruktur og utrustning av togene.
- Effekttuttak fra bedre utnyttelse av de digitale systemene, herunder muligheten for å ta i bruk systemer som gir raskere togfremføring, økt kapasitet, spart energiforbruk, en mer driftsstabil jernbane og bedre reiseinformasjon i realtid.
- Sikkerhetsmessige aspekter ifb. ulike løsninger og valg.

Arbeidet skal ses i sammenheng med og hente erfaringer fra arbeidet med forprosjekt for bedre nettdekning langs jernbanen og KVU for nytt nødnett, herunder om det er synergier å hente ved å utnytte deler av de kommersielle mobilnettene.

De samfunnsøkonomiske analysene skal gjennomføres i tråd med krav i Finansdepartementets rundskriv R-109 *Prinsipper og krav ved utarbeidelse av samfunnsøkonomiske analyser mv.* Det skal utarbeides kostnadsestimater i tråd med krav i punkt 5.6 i rundskriv R-108/19 om statens prosjektmodell.

Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet utarbeide og foreslå samfunns mål og effektmål for KVUen innen **31. oktober 2022**.

### Involvering av aktører/interessenter

Konseptvalgutredningen skal involvere relevante aktører/interessenter, herunder bl.a.:

- Bane NOR SF
- Norske tog AS
- Passasjertogoperatørene
- Godstogoperatørene
- Jernbaneutvalget i Entreprenørforeningen for bygg og anlegg (EBA)
- Mobilnettoperatørene (eiere av mobilnett)
- Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (systemeier for Nødnett)
- Nasjonal kommunikasjonsmyndighet.

### Fremdrift

KVU for fremtidig mobilkommunikasjonssystem på jernbane – FRMCS skal ferdigstilles og oversendes Samferdselsdepartementet innen **medio september 2023**.

Departementet skal gjennom etatsstyringsdialogen holdes orientert om fremdriften i utredningsarbeidet.

## **2. Konseptvalgutredning for bedre utnyttelse av ERTMS – Automatisk togfremføring (ATO)**

I 2012 ble det besluttet innføring av European Rail Traffic Management System (ERTMS) i Norge. Bane NOR har laget en plan for innføring av ERTMS. Planen angir en bestemt rekkefølge og tidsrom for etablering av det nye signalanlegget. I løpet av de neste 15 årene skal alle signal- og sikringsanleggene på jernbanenettet være byttet ut med ett digitalt signalsystem - European Rail Traffic Management System (ERTMS).

I samarbeid med Bane NOR og med støtte fra Norconsult fikk Jernbanedirektoratet utarbeidet rapporten «ERTMS – Mer jernbane for pengene (MJfP)» i 2019. Rapporten trekker fram ulike muligheter for bedre utnyttelse av ERTMS. I rapporten er automatisk togframføring (ATO), gjerne i kombinasjon med tettere signalering (ERTMS nivå 3), trukket fram som tiltak som anbefales videre vurdert. Bane NORs etterfølgende analyser viser at ATO og ERTMS bør sees i en større sammenheng og som nye teknologisteg for videreutvikling av signalteknologien sammen med utvikling av en ny landsdekkende rutemodell for å kunne effektivisere og bedre utnytte jernbaneinfrastrukturen.

Samferdselsdepartementet gir med dette Jernbanedirektoratet i oppdrag å gjennomføre en konseptvalgutredning for bedre utnyttelse av ERTMS – Automatisk togfremføring. KVUen skal utarbeides i tråd med Finansdepartementets rundskriv R-108/19 *Krav til utredning, planlegging og kvalitetssikring av store investeringsprosjekter i staten* (statens prosjektmodell).

### Krav til utredningen

Konseptvalgutredningen skal bl.a. inneholde:

- En vurdering av muligheter for bedre utnyttelse av ERTMS-investeringene, herunder hvilke skritt som bør tas for å maksimere samfunnsøkonomisk nytte både av tidligere og ev. nye investeringer.
- En vurdering av om, og i så fall hvilke, automatisk togfremføringskonsepter som er egnet i Norge. Det skal vurderes nivå av automatisering og hvilke strekninger som kan være aktuelle.
- En vurdering av ulike kombinasjoner av ERTMS-nivå og ATO-nivå på ulike strekninger.
- En vurdering av kostnader, rekkefølge, effekter og andre konsekvenser for operatørene i et samfunnsøkonomisk perspektiv.
- En vurdering av tidsperspektiv for hvilke teknologier og nivåer av disse som kan være aktuelle. Teknologisk modenhet og nødvendig investeringer i infrastruktur og tog skal belyses og vurderes.
- En vurdering av hvorvidt det bør legges føringer for ansvars og kostnadsdeling mellom staten og togoperatørene som kommersielle aktører.
- En vurdering av mulighetene knyttet til satellittposisjonering av tog.

De samfunnsøkonomiske analysene skal gjennomføres i tråd med krav i Finansdepartementets rundskriv R-109 *Prinsipper og krav ved utarbeidelse av samfunnsøkonomiske analyser mv.* Det skal utarbeides kostnadsestimater i tråd med krav i punkt 5.6 i rundskriv R-108/19 om statens prosjektmodell.

Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet utarbeide og foreslå samfunns mål og effektmål for KVUen innen **31. oktober 2022**.

#### Involvering av aktører/interessenter

Konseptvalgutredningen skal involvere relevante aktører/interessenter, herunder bl.a.:

- Bane NOR SF
- Norske tog AS
- Passasjertogoperatørene
- Godstogoperatørene
- Jernbaneutvalget i Entreprenørforeningen for bygg og anlegg (EBA).

#### Fremdrift

KVU for bedre utnyttelse av ERTMS – Automatisk togfremføring skal ferdigstilles og oversendes Samferdselsdepartementet innen **medio september 2023**.

Departementet skal gjennom etatsstyringsdialogen holdes orientert om fremdriften i utredningsarbeidet.

### **3. Konseptvalgutredning for reduserte utslipp av klimagasser på jernbane**

I Hurdalsplattformen går det frem at regjeringen vil «Legge til rette for hel- eller delelektrifisering, eller bruk av annen teknologi, for å redusere utslipp fra gjenværende dieselstrekninger på jernbanen.»

I dag er det i hovedsak Nordlandsbanen, Rørosbanen, Raumabanen og Solørbanen som ikke er elektrifisert. I tillegg bruker arbeidsmaskiner og skiftelokomotiver i dag diesel, også på elektrifiserte strekninger. For å vurdere hvordan utslipp fra jernbanen kan reduseres ønsker Samferdselsdepartementet å få utarbeidet en KVU for å vurdere hvilken energibærer som passer for den enkelte bane/jernbanekjøretøy, og om en differensiert energiløsning er hensiktsmessig.

Jernbanedirektoratet har tidligere utarbeidet to utredninger innenfor temaet: «NULLutslippsløsninger For ikke-elektrifiserte Baner» (NULLFIB) med fokus på Nordlandsbanen, og oppfølgeren «Nullutslipp – batteridrift på jernbanen» (NULLFIB2). Utredningene har vist at det er flere løsninger som kan gi reduserte utslipp og kostnadsbesparelser sammenlignet med full elektrifisering.

Samferdselsdepartementet gir med dette Jernbanedirektoratet i oppdrag å gjennomføre en Konseptvalgutredning (KVU) for reduserte utslipp av klimagasser på jernbane. KVUen skal utarbeides i tråd med Finansdepartementets rundskriv R-108/19 *Krav til utredning, planlegging og kvalitetssikring av store investeringsprosjekter i staten* (statens prosjektmodell).



### Krav til utredningen

KVUen skal bl.a. inneholde:

- En vurdering av alternativer som reduserer utslipp fra jernbanen, samt de samfunnsøkonomiske kostnadene ved disse.
- En vurdering av driftsform (dagens løsning vurdert opp mot el, batteri, hybrid, hydrogen etc.) og tilknyttede behov for investeringer.
- En vurdering av behov for ombygging eller utskifting av eksisterende jernbanekjøretøy.
- Kartlegge behov for infrastrukturtiltak for energiforsyning
- En vurdering av fordeler og ulemper ved ulike teknologier skal belyses, herunder energieffektiviteten til ulike energibærere.
- En vurdering av rekkefølgen av tiltak basert på samfunnsøkonomisk kostnad per tonn CO<sub>2</sub>.

Utredningen skal belyse utslipp som teller på det norske utslippsregnskapet. Det skal utarbeides konsepter med ulike former for lading og batteribruk eller hydrogen. Anbefalt konsept kan bestå i ulike løsninger for gods, persontog, arbeidsmaskiner og skiftelokomotiver.

De samfunnsøkonomiske analysene skal gjennomføres i tråd med krav i Finansdepartementets rundskriv R-109 *Prinsipper og krav ved utarbeidelse av samfunnsøkonomiske analyser mv.* Det skal utarbeides kostnadsestimater i tråd med krav i punkt 5.6 i rundskriv R-108/19 om statens prosjektmodell.

Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet utarbeide og foreslå samfunns mål og effektmål for KVUen innen **31. oktober 2022**.

### Involvering av aktører/interessenter

Konseptvalgutredningen skal involvere relevante aktører/interessenter, bl.a.:

- Bane NOR SF
- Spordrift AS
- Norske tog AS
- Fagstøtte innen ulike energimiljøer
- Godsoperatør og SJ Norge AS som operatør av Trafikkpakke 2
- Drift- og vedlikeholdsentreprenører
- Miljødirektoratet og eksterne fagmiljøer
- Relevant industri.

### Fremdrift

KVU for reduserte utslipp av klimagasser fra jernbanen skal ferdigstilles og oversendes Samferdselsdepartementet innen **medio september 2023**.

Departementet skal gjennom etatsstyringsdialogen holdes orientert om fremdriften i utredningsarbeidet.

#### 4. Konseptvalgutredning for nye kjøretøy som gir økt kapasitet i regiontogene

Forventet passasjervekst på regiontogene på Østlandet innebærer at dagens togsett (dobbelsett) ikke vil ha nok kapasitet til å dekke passasjerveksten på mellomlang sikt, særlig gjelder dette for strekningene Drammen–Oslo S, Moss–Oslo S og Gardemoen–Oslo S. Selv om passasjertallene er redusert som følge av koronapandemien, er det trolig at kapasitetsbehovet er høyere enn det som kan møtes med planlagt infrastruktur, og nye store investeringer i infrastrukturen ligger langt frem i tid. I tillegg vil en del av dagens kjøretøy som benyttes i rushtrafikk i IC-nettet måtte fornyes/skiftes ut rundt 2030.

Erfaringer fra KVVU nytt fjerntogmateriell og Dovre Group AS sin rapport om restverdisikring av nye lokaltog, type 77 viser at det vil være gunstig å se fornyelsen av kjøretøyflåten under ett. Valg som tas for fornyelse og videreutvikling av kjøretøyflåten vil utløse ulike behov for investering i infrastruktur, stasjonstiltak m.m.. Jernbanedirektoratets utredninger «Toglengdestrategi» og «Forstudie økt kapasitet i person og godstog» har vist at det er potensial for å øke kapasiteten i togene uten å øke antall avganger.

Samferdselsdepartementet gir med dette Jernbanedirektoratet i oppdrag å gjennomføre en konseptvalgutredning for nye kjøretøy som gir økt kapasitet i regiontogene. KVVUen skal utarbeides i tråd med Finansdepartementets rundskriv R-108/19 *Krav til utredning, planlegging og kvalitetssikring av store investeringsprosjekter i staten* (statens prosjektmodell).

##### Krav til utredningen

KVVUen skal bl.a.:

- Undersøke potensialet for å møte kapasitetsbehovet for regiontogene på Østlandet gjennom mindre investeringer i infrastruktur og valg knyttet til kjøretøy, herunder:
  - Trippelsett
  - Toetasjerstog
  - Lange enkeltsett
- Vurdere behov langs de ulike banestrekningene
- Undersøke begrensingene for kapasitetssterke kjøretøy i infrastrukturen, spesielt ytterst på pendlene
- Vurdere kostnader knyttet til bruk av store togstammer
- Undersøke potensialet som ligger i økt fleksibilitet i forutsetninger for ruteplan.

Samfunnsøkonomiske analyser skal gjennomføres i tråd med krav i Finansdepartementets rundskriv R-109 Prinsipper og krav ved utarbeidelse av samfunnsøkonomiske analyser mv. Det skal utarbeides kostnadsestimater i tråd med krav i rundskriv R-108/19 om statens prosjektmodell, punkt 5.6.

Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet utarbeide og foreslå samfunns mål og effektmål for KVVUen innen **31. oktober 2022**.

##### Involvering av aktører/interessenter

Konseptvalgutredningen skal involvere relevante aktører/interessenter, herunder bl.a.:

- Bane NOR SF

- Norske tog AS
- Passasjertogoperatørene
- Ruter, Brakar, VKT etc.

#### Fremdrift

KVU for konseptvalgutredning for nye kjøretøy for økt kapasitet i regiontogene skal ferdigstilles og oversendes Samferdselsdepartementet innen **medio september 2023**.

Departementet skal gjennom etatsstyringsdialogen holdes orientert om fremdriften i utredningsarbeidet.

### **5. Utredning av sektorvist responsmiljø for jernbane- og kollektivsektoren**

Samferdselsdepartementet viser til oppdrag under punkt 4.1 samfunnssikkerhet i tildelingsbrevet for 2022:

*I 2022 skal Jernbanedirektoratet, i nært samarbeid med relevante virksomheter, vurdere behovet for et sektorvis responsmiljø for håndtering av digitale hendelser i jernbanesektoren, og utrede hva slags responsmiljø som eventuelt burde etableres for å sikre tilfredsstillende håndtering av større digitale hendelser i jernbanesektoren. Departementet vil ha nærmere dialog med Jernbanedirektoratet om bestillingen og gi mandat for oppdraget i eget brev.*

Det er etter departementets vurdering behov for å styrke evnen til å håndtere uønskede digitale hendelser i transportsektoren. Behovet knytter seg både til håndtering, koordinering og informasjonsdeling ved hendelser, og til styrking av sektorens robusthet og virksomhetenes egenevne til å håndtere digitale angrep. Etablering av sektorvise responsmiljøer i transportsektoren vurderes å bidra til å dekke dette behovet.

Samferdselsdepartementet har derfor besluttet at det skal etableres et responsmiljø for håndtering av digitale hendelser i jernbane- og kollektivsektoren. Tilsvarende skal det etableres sektorvise responsmiljøer også i de øvrige transportformene slik at hele transportsektoren blir dekket.

Oppdraget i tildelingsbrevet for 2022 (i kursiv over) utgår som følge av denne beslutningen. Under følger nytt oppdrag til Jernbanedirektoratet på bakgrunn av departementets beslutning:

Det skal etableres et responsmiljø for tilfredsstillende håndtering av større digitale hendelser i jernbane- og kollektivsektoren. Jernbanedirektoratet skal utrede alternative modeller for hvordan et slikt responsmiljø kan organiseres.

Statens jernbanetilsyn og Bane NOR SF, samt øvrige relevante aktører, skal involveres i utredningsarbeidet på egnet måte. Jernbanedirektoratet må beskrive kostnader knyttet til implementering, forvaltning og drift ved de ulike modellene, samt en administrativ anbefaling av valgte alternativ.

Sektorvise responsmiljøer for håndtering av digitale hendelser skal i henhold til *Nasjonal strategi for digital sikkerhet* ha departementsforankring. Utredningen vil benyttes som

grunnlag for departementets beslutning om hvordan et responsmiljø for håndtering av digitale hendelser i jernbane- og kollektivsektoren skal organiseres.

Nedenfor følger momenter som bør inngå i utredningen:

- Utredningen skal ta utgangspunkt i *Nasjonal strategi for digital sikkerhet* og i Nasjonal sikkerhetsmyndighets *Rammeverk for håndtering av IKT-sikkerhetshendelser*.
- Et responsmiljø for håndtering av digitale hendelser i jernbane- og kollektivsektoren skal være dekkende for *hele* sektoren, herunder infrastrukturforvaltere, relevante transportører, Entur AS, kommunale og fylkeskommunale aktører, private og offentlige aktører, samt relevante europeiske og internasjonale partnere.
- Et responsmiljø for håndtering av digitale hendelser i jernbanesektoren må innrettes slik at det kan bidra med effektiv bistand til hele sektoren i hele krisespennet.
- Et responsmiljø for håndtering av digitale hendelser i jernbanesektoren bør utnytte allerede eksisterende ressurser og kompetanse i sektoren (og ev. i andre sektorer), og unngå å bygge opp konkurrerende miljøer. Utredningen må derfor ta opp i seg eventuelle eksisterende responskapasiteter, både private og offentlige.

Utredningen skal gjennomføres i henhold til *Instruks om utredning av statlige tiltak (utredningsinstruksen)*.

Fremdrift:

Vi ber om at rapporten med utredning av alternativer for etablering av et responsmiljø for håndtering av digitale hendelser i jernbane- og kollektivsektoren oversendes Samferdselsdepartementet innen **15. november 2022**.

Samferdselsdepartementet vil kalle inn til et møte for å diskutere og utdype bestillingen.

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

21/2514-21

15. juni 2022

## Statsbudsjettet 2022 – Supplerende tildelingsbrev nr. 4

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev for 2022 av 28.12.2021 til Jernbanedirektoratet. Dette supplerende tildelingsbrevet gjelder følgende oppdrag:

- Utrede en helhetlig strategi for utvikling av togtilbudet
- Utrede tilbudsbaserte effektpakker for InterCity-strekningene
- Utredning av ny rikstunnel for jernbanen
- Konseptvalg og igangsetting av forprosjekt for Hovedbanen Nord
- Konseptvalg og igangsetting av forprosjekt for Kongsvingerbanen

### 1. Helhetlig strategi for utvikling av togtilbudet

Samferdselsdepartementet ber om at Jernbanedirektoratet utarbeider en helhetlig strategi for utvikling av togtilbudet. Strategien skal rettes inn mot høyest mulig oppnåelse av målene i Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033 og tuftes på samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger. Strategien vil bli benyttet som underlag til utarbeidelsen av neste NTP.

Det skal drøftes hvilket transportbehov jernbanen skal løse, hvilken rolle den spiller i transportsystemet, og hvordan jernbanens rolle bør videreutvikles i ulike deler av landet. Videre skal det drøftes hva som er ønsket utvikling av sømløse kollektivtilbud gjennom samspillet med fylkeskommuner, herunder hvordan dette bidrar til realisering av nullvekstmålet i byene. I strategien må en få fram hvordan transportbehovene kan dekkes gjennom konkret tilbudsutvikling i de ulike markedene og hvilke føringer ønsket tilbudsutvikling medfører for konkrete prioriteringer, herunder i investeringer i infrastruktur, drift- og vedlikehold, teknologitiltak og togmateriell. Strategien skal vise sammenhengene mellom behov, tilbudsutvikling (ruteplanlegging, infrastrukturtiltak og togmateriell), teknologitiltak og drift og vedlikehold. Strategien skal også peke på alternative tilnærminger

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

der direktoratet mener det foreligger viktige strategiske veivalg. Videre skal strategien synliggjøre hvordan mer effektiv bruk av teknologi og digitalisering bidrar til bedre måloppnåelse. Materiell og øvrig utvikling skal beskrives. I tillegg til forslag til økonomiske prioriteringer skal direktoratet som del av strategiarbeidet vurdere behov for å foreslå ev. justeringer i annen virkemiddelbruk, herunder styring, regelverk eller avtaleverk, for å bidra til ønsket måloppnåelse.

Det forutsettes at gjennomføring av strategien bidrar til forbedret driftsstabilitet. Ev. avveininger mellom å kjøre mest mulig tog versus å oppnå høy driftsstabilitet skal synliggjøres.

På strekninger med begrenset kapasitet, særlig på det sentrale Østlandet, ber departementet direktoratet i sitt strategi- og planarbeid legge til grunn at persontogtjenester gis prioritet foran godstogtjenester på tider av døgnet der persontog bør gis fortrinn for å sikre at jernbanetilbudet er ryggraden i kollektivtransporten. Departementet ber samtidig direktoratet redegjøre for tilfeller/strekninger der en annen prioritering vil gi vesentlig høyere samfunnsøkonomisk lønnsomhet. I disse lønnsomhetsvurderingene skal det redegjøres eksplisitt for hvilken effekt disponering av restkapasitet til hhv. persontogtransport og godstransport vil ha på kapasiteten i transportsystemet for øvrig. Bakgrunnen for at direktoratet bes om å gjøre disse vurderingene er at det er Jernbanedirektoratet som er kjøper av offentlige tjenester og således har stor påvirkning på fordelingen av kapasitet i nettet mellom person – og godstransport.

Den helhetlige strategien for utviklingen av togtilbudet skal ses i sammenheng med gjennomføring av øvrige oppdrag i dette tildelingsbrevet samt oppdrag gitt i supplerende tildelingsbrev nr. 3 for 2022 av 4 .april 2022 om oppstart av fire teknologiske KVUer som omhandler bedre utnyttelse av jernbanesystemet. Strategien skal gi en helhetlig overbygning for utvikling av togtilbudet, herunder anbefale fordeling av den økonomiske rammen til jernbaneformål mellom budsjettposter jf. kommende NTP oppdrag, mens de konkrete planoppdragene skal sikre et nødvendig beslutningsgrunnlag for å vurdere nærmere innretning og prioritering av effektpakker i neste NTP.

Departementet vil senere fastsette planrammer for arbeidet, og ev. ytterligere føringer for prioriteringsarbeidet knyttet til NTP.

Frist: Svar på oppdrag skal oversendes Samferdselsdepartementet innen 31.mars 2023. Jernbanedirektoratet bes innen 26. august 2022 om å utarbeide en plan med forslag til milepælsleveranse og tilknyttede statusmøter underveis frem til levering av oppdraget.

## **2. Utredning av tilbudsbaserte effektpakker for InterCity-strekningene**

Et godt togtilbud er viktig mange steder i landet, både av hensyn til mobilitet, reduserte utslipp, samt mindre arealbeslag, støy og svevestøv i byene. Inn mot og gjennom flere av de større byene, særlig i InterCity(IC)-området, utgjør jernbanen ryggraden i kollektivsystemet og samspiller med lokal kollektivtransport som sørger for flatedekning.

For å ha et oppdatert beslutningsgrunnlag for prioritering i neste NTP, er det nødvendig å vurdere videreutvikling av togtilbudet på IC-strekningene. Jernbanedirektoratet bes om å utarbeide tilbudsbaserte effektpakker for å muliggjøre reduserte utbyggingskostnader, raskere frigjøring av areal og et bedre samsvar mellom togtilbudet og behovet på IC-strekningene. Jernbanedirektoratet bes om å utrede og foreslå tilbudsbaserte effektpakker som tar utgangspunkt i togtilbudet til de reisende i tråd med følgende mål for IC:

- a) 4 tog/time i grunnrute til Tønsberg og 2 tog/time i grunnrute Oslo – Skien på Vestfoldbanen
- b) 2 tog/time i grunnrute Oslo – Hamar på Dovrebanen
- c) 2 tog/time i grunnrute Oslo – Fredrikstad på Østfoldbanen

Konsekvenser for fleksibiliteten til å endre rutetilbudet i ulike løsninger skal synliggjøres. Utviklingen av togtilbudet på Østfoldbanens Østre og Vestre linje skal ses i sammenheng. Beslutningsgrunnlaget skal også inkludere et konsept med 2 tog i timen til Sarpsborg. Jernbanedirektoratet bes i tillegg om å vurdere videre strategi for utvikling av togtilbudet mellom Hamar og Lillehammer på Dovrebanen og mellom Fredrikstad og Halden på Østfoldbanen. I beslutningsgrunnlaget skal det fremkomme en faglig anbefaling for videre utvikling av IC-strekningene.

Jernbanedirektoratet skal vurdere behov for nye stasjonsløsninger i byer hvor dette er relevant, og foreslå tiltak som kan redusere båndleggingen av areal så raskt som mulig. Beslutningsgrunnlaget skal inneholde et konsept med ny stasjon i Fredrikstad, slik at regjeringen kan ta stilling til om slik stasjon bør prioriteres eller ikke. Som grunnlag for videre utredning legges dagens stasjonsløsning i Larvik til grunn på Vestfoldbanen ettersom dette er tilstrekkelig for å oppnå ønsket togtilbud med 2 tog i timen til Skien. Videre bes Jernbanedirektoratet påse at Bane NOR ferdigstiller det pågående planarbeidet på strekningen Haug–Seut–Klavestad siden arbeidet nærmer seg slutten og en ferdigstillelse vil bedre kunnskapsgrunnlaget om strekningen.

Samferdselsdepartementet forutsetter at det utarbeides realistiske kostnadsestimater for utbygging på Østfoldbanen og at erfaringer fra relevante prosjekter som f.eks. Sandbukta–Moss–Såstad, vektlegges.

#### Frist:

Beslutningsgrunnlaget skal oversendes til Samferdselsdepartementet innen 31.mars 2023.

### **3. Utredning av ny rikstunnel for jernbanen**

Tunnelen mellom Oslo S og Skøyen er både navet og den største flaskehalsen for jernbanen. Det aller meste av togtilbudet på Østlandsområdet, samt deler av gods- og fjerntogtrafikken, trafikkerer tunnelen, og rutetidene i tilnærmet hele jernbanenettet påvirkes av den. Tunnelen har vært erklært overbelastet siden 2007. Driftsforstyrrelser i tunnelen forplanter seg raskt til tilgrensende strekninger siden vi mangler omkjøringsmuligheter og

togtrafikken er tett. Tunnelens kapasitet og oppetid har derfor en særlig påvirkning på den samlede togtrafikkens regularitet og punktlighet.

KVU Oslo-Navet ble levert til Samferdselsdepartementet i 2015. Etter KS1 ga Samferdselsdepartementet i 2017 Jernbanedirektoratet i oppdrag å starte planlegging av en ny tog tunnel mellom Oslo S og Skøyen. I 2021 avlyste Bane NOR konkurransen som gjaldt teknisk hovedplan og kommunedelplan med konsekvensutredning for nytt dobbeltspor i tunnel fra Oslo S til Lysaker fordi det ikke var tilstrekkelig midler til planleggingen.

Samferdselsdepartementet gir med dette Jernbanedirektoratet i oppdrag å utarbeide et beslutningsgrunnlag for en effektpakke for en ny rikstunnel for jernbanen. Jernbanedirektoratet skal vurdere etterspørselsbehov og de langsiktige ambisjonene for utvikling av togtilbudet, slik at effektpakken for ny rikstunnel for jernbanen realiseres til riktig tid. Som en del av en slik utredning skal Jernbanedirektoratet også vurdere om nye tilbudskonsepter, bedre bruk av eksisterende kapasitet og/eller bruk av ny teknologi kan gi en enda bedre utnyttelse av eksisterende kapasitet enn det som ligger til grunn i foreliggende planer. Det skal også vurderes hvordan dette påvirker tidspunktet for når en ny rikstunnel må stå ferdig. Basert på disse vurderingene samt overordnede estimer for kostnad og planleggingstid, bes Jernbanedirektoratet anbefale et mulig tidsløp for realisering av rikstunnelen.

Jernbanedirektoratet bes inngå avtale med Bane NOR om å planlegge effektpakken videre etter Plan- og bygningsloven, slik at usikkerheten ved kostnader og gjennomføring reduseres. Disse to prosessene må ses i sammenheng. Departementet vil som nevnt senere fastsette planrammer for NTP-arbeidet, og et tidsløp for realisering av rikstunnelen må hensynta disse rammer.

Frist:

Beslutningsgrunnlaget skal oversendes til Samferdselsdepartementet innen 31.mars 2023.

#### **4. Konseptvalg og videre planlegging av Kongsvingerbanen**

Departementet viser til konseptvalgutredning (KVU) for Kongsvingerbanen fra 2020. Vi ber Jernbanedirektoratet inngå avtale med Bane NOR om å gå videre med Konsept K2.3 fra denne utredningen i en forprosjektfase. Vi ber også Jernbanedirektoratet gå i dialog med fylkeskommunen for å se på mulighetene for å kombinere konsept K2.3 med konsept K1 i KVUen for å øke transportkapasiteten på kollektivtrafikken i korridoren.

Vi ber om at Jernbanedirektoratet særlig vurdere om eventuell nedleggelse av stasjoner, med tilhørende kompenserende tiltak, som foreslått av kvalitetssikrer i KS1-rapporten, er relevant og realistisk for å videre optimalisere konseptet. Vi ber om at Jernbanedirektoratet, gjerne i dialog med Bane NOR, starter med å gjennomføre en vurdering av om nedleggelse av stasjoner er et reelt alternativ som gir reelle gevinster. Vi ber om en orientering så snart disse vurderingene er gjennomført. Dersom det konkluderes med at det er reelt potensial for å hente ut gevinster, eksempelvis raskere kjøretider tas dette med videre inn i forprosjektet.



Frist:

Beslutningsgrunnlaget skal oversendes til Samferdselsdepartementet innen 31.mars 2023.

### **5. Konseptvalg og videre planlegging av Hovedbanen Nord**

Departementet viser til konseptvalgutredning (KVU) for Hovedbanen Nord fra 2021. Både konsept K3.3+ fra KVU for Hovedbanen Nord og konsept K2C Vista og K3C Vista fra den eksterne kvalitetssikringen (KS1), skal legges til grunn for videre planlegging av Hovedbanen Nord. Vi ber om at Jernbanedirektoratet inngår avtale med Bane NOR om å gå videre med konseptene i en forprosjektfase.

Vi ber Jernbanedirektoratet parallelt initiere en gjennomgang av metodegrunnlaget for arbeidet med kapasitetsanalyser, for å gjøre dette mer transparent og tydelig. Gjennomgangen skal gjennomføres av en ekstern aktør og inkludere en vurdering av uenigheten mellom Jernbanedirektoratet og ekstern kvalitetssikrer ifb. KS1 Hovedbanen Nord. Gjennomgangen skal også gi Jernbanedirektoratet og Bane NOR et grunnlag for å samordne sine kapasitetsvurderinger til senere KVU-er. Utfallet av gjennomgangen skal tas hensyn til i planarbeidet med KVU Hovedbanen Nord. Vi ber om at departementet blir involvert i utarbeidelse av mandat for gjennomgangen.

Vi ber om at Jernbanedirektoratet særlig vurdere om eventuell nedleggelse av stasjoner, med tilhørende kompenserende tiltak, som foreslått av kvalitetssikrer i KS1-rapporten, er relevant og realistisk for å videre optimalisere konseptet. Vi ber om at Jernbanedirektoratet, gjerne i dialog med Bane NOR, starter med å gjennomføre en vurdering av om nedleggelse av stasjoner er et reelt alternativ som gir reelle gevinster. Vi ber om en orientering så snart disse vurderingene er gjennomført. Dersom det konkluderes med at det er reelt potensial for å hente ut gevinster, eksempelvis raskere kjøretider tas dette med videre inn i forprosjektet.

Frist:

Beslutningsgrunnlaget skal oversendes til Samferdselsdepartementet innen 31.mars 2023.

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

21/2514-23

22. juni 2022

## **Statsbudsjettet 2022 - supplerende tildelingsbrev nr. 5**

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev for 2022 av 28. desember 2021 til Jernbanedirektoratet. Dette supplerende tildelingsbrevet gjelder oppfølging av tiltaksplan for bedre driftsstabilitet og kundeopplevelse ved driftsavvik.

I tildelingsbrevet for 2022 fikk Jernbanedirektoratet i oppdrag, sammen med aktørene i sektoren, å utarbeide en tiltaksplan for å oppnå bedre driftsstabilitet og håndtering av driftsavvik med sikte på å gi bedre kundeopplevelse for de reisende. Planen ble oversendt Samferdselsdepartementet 28.03.2022.

Videre ble Jernbanedirektoratet bedt om å koordinere oppfølgingen av tiltaksplanen samt rapportere status på, og effekt av, tiltakene i tertialrapport 2 og årsrapport.

### **1. Tiltaksplanen for bedre driftsstabilitet**

Tiltaksplanen gir god oversikt over pågående og planlagte tiltak på kort sikt. Det er gjort mye godt arbeid på dette feltet, og det er mange pågående prosesser som peker i riktig retning.

Departementet er spesielt tilfreds med at arbeidet er datadrevet og basert på empiri, og at det er utviklet metoder og verktøy som muliggjør en bedre styring av vedlikeholdsområdet. Vi tenker da spesielt på arbeidet med InfraStatus og monitorering av strekninger for å kunne arbeide smart med drifts- og vedlikeholdsarbeidet og bedre prioritere det viktigste arbeidet først. Vi er videre enig i Bane NOR sin tilnærming om å arbeide med rotårsaker i tett samarbeid med andre berørte aktører. Vi forutsetter at dette gode arbeidet fortsetter slik at viktige hindringer for god driftsstabilitet identifiseres og elimineres.

Departementet ønsker å følge tett arbeidet som pågår for å bedre driftsstabiliteten og kundeopplevelsen i jernbanen.

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  
Arne Bjørdal  
Langan  
22 24 82 31

Vi ber om at Jernbanedirektoratet, i samråd med Bane NOR, kommer tilbake til departementet innen 14. oktober 2022 med en tydeligere plan for arbeidet, herunder en vurdering av hva som er de mest prioriterte tiltakene og hvordan disse skal følges opp.

Det er mange aktører som påvirker driftsstabiliteten, og gjensidige avhengigheter gjør at ytelsen fra en aktør kan påvirke de andre. Det er viktig at det er god dialog mellom aktørene og at de er godt informert om hverandres arbeid. Departementet legger derfor til grunn at en organisering av arbeidet gjennom en programstruktur kan være hensiktsmessig, og ber Jernbanedirektoratet i samråd med Bane NOR fremme forslag til en slik struktur i leveransen med frist 14. oktober 2022. Det legges til grunn at direktoratet skal lede et slikt program, og at Bane NOR og ev. andre aktører involveres i tråd med sine respektive ansvar.

Departementet ber videre om at Jernbanedirektoratet, i samråd med Bane NOR, i leveransen av 14. oktober 2022 redegjør for hvordan følgende problemstillinger vil bli ivaretatt i det videre arbeidet.

- Driftsstabilitet avhenger av kapasitetsutnyttelsen, jf. erfaringer under pandemien. Departementet ber om en nærmere redegjørelse av hvordan direktoratet og Bane NOR jobber med avveining av driftsstabilitet opp mot kapasitetsutnyttelse, og hvilke ev. tiltak knyttet til kapasitetsutnyttelse som vurderes som relevante for å øke driftsstabiliteten.
- Samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger skal legges til grunn for utvikling av jernbanen, jf. Jernbanedirektoratets instruks og avtalen mellom Samferdselsdepartementet og Bane NOR av 10. september 2021. Slike vurderinger kommer tydelig fram i beslutningsgrunnlaget knyttet til større investeringer. Samtidig kan tiltak rettet mot driftsstabilitet potensielt gi vel så stor nytte for kundene som investeringer i ny infrastruktur. Tiltak knyttet til sikring av planoverganger kan være et eksempel på dette. Departementet ber om en nærmere redegjørelse for hvordan samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger inngår ved vurderinger av tiltak som forbedrer driftsstabiliteten, og ev. tiltak som kan være aktuelle for å gi slike vurderinger større vekt.
- Driftsstabilitet påvirkes av forhold som togselskapene har ansvaret for, herunder togmateriellet. Departementet ber om en nærmere redegjørelse for hvordan direktoratet jobber med ev. tiltak knyttet til dette som kan gi økt driftsstabilitet.

Det slås i tiltaksplanen fast at det i første rekke er fokus på punktlighet og regularitet for persontog. Departementet slutter seg til denne prioriteringen. Driftsstabilitet er samtidig viktig også for godsoperatørene. Departementet ber derfor om at det i det videre arbeidet synliggjøres hvilke effekter tiltakene vil ha for godstrafikken. Videre ber departementet også om at direktoratet vurderer behovet for å gjennomføre eventuelt andre tiltak enn de som er inkludert i tiltaksplanen for å bedre driftsstabilitet også for gods.

## 2. Tiltaksplanen for bedre kundeopplevelse ved driftsavvik

I tiltaksplanen viser Jernbanedirektoratet til at avvikshåndteringen lenge har vært et fokusområde hos togoperatørene, Bane NOR og Entur, og at det er en rekke gode tiltak under gjennomføring.

Departementet mener det skjer mye bra på dette feltet og er enig i at et viktig tiltak har vært å få på plass forum for bedre samhandling for kundeopplevelser. Det er åpenbart at dette er et felt hvor det er viktig at alle berørte aktører samarbeider godt, og det er viktig at alle aktørene involveres. Videre er arbeidet med digital samhandling og deling sanntidsinformasjon et viktig arbeid.

Vi merker oss at Jernbanedirektoratet skriver at Bane NORs kundeinformasjonsprogram nært forestående vil føre til at det blir bedre informasjonsflyt for de reisende ved avvik. Vi ber om å få presentert løsningen for hvordan de reisende konkret vil oppleve forbedringer når dette er klart.

Jernbanedirektoratet utarbeidet rapporten «Evaluering av sommerstengning og andre banestengninger» i samarbeid med Bane NOR i 2019-20. Direktoratet skriver at Bane NOR har gjennomført en rekke initiativer for å følge opp denne, som skal redusere negative konsekvenser for kundene – og at disse også vil være relevante ved oppståtte driftsavvik. Det må i det videre arbeidet komme frem hva som er gjort konkret og hvilke effekter man kan vise til.

Jernbanedirektoratet skriver i tiltaksplanen at Bane NOR videre vurderer ansvarsfordelingen ved alternativ transport ved driftsavvik. I den grad den jobben som nå pågår, tilsier endringer i roller og ansvar, ber vi om at direktoratet utarbeider beslutningsgrunnlag til departementet.

Departementet ber om en samlet oppdatering av status i arbeidet med å forbedre avvikshåndteringen, samt oppfølging av ovennevnte kommentarer innen 14. oktober 2022.

### Statsbudsjettet 2022 – Stortingets behandling av Prop 115 S (2021-2022) og Innst. 450 S (2021-2022)

Ved Stortingets behandling av Prop. 115 S (2021-2022) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2022* og Innst. 450 S (2021-2022), 17. juni 2022 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, reduseres med Fra 50 000 000 kroner til 25 000 000 kroner	25 000 000

1352	Jernbanedirektoratet	
01	Driftsutgifter, reduseres med fra kr 375 260 000 til kr 373 960 000	1 300 000
21	Spesielle driftsutgifter – utredninger, <i>kan overføres</i> , reduseres med fra 147 000 000 til kr 125 600 000	21 400 000
70	Kjøp av persontrafikk med tog, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71, øker med</i> fra 4 981 300 000 kroner til 5 281 300 000 kroner	300 000 000
76	Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren, <i>øker med</i> fra 23 600 000 til kr 25 000 000	1 400 000

---

## Om budsjettendringene

### Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

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

Smitteverntiltakene ble avvirket i februar 2022. Det er forskriftsfestet at det gis tilskudd kun for perioder med myndighetspålagte smitteverntiltak. Bevilgningen på posten reduseres derfor med 25 mill. kroner.

### Kap. 1352 Jernbanedirektoratet

#### Post 01 Driftsutgifter

Bevilgningen reduseres med 1,3 mill. kroner knyttet til forventede budsjettgevinster fra endrede jobbreisevaner som følge av pandemien.

#### Post 21 spesielle driftsutgifter – utredninger, kan overføres

Bevilgningen på posten reduseres med 1,4 mill. kroner mot tilsvarende økning under kap. 1352, post 76 Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren. Videre reduseres bevilgningen på posten med 20 mill. kroner, mot tilsvarende økninger på andre budsjettposter på statsbudsjettet.

Samlet reduseres bevilgningen med 21,4 mill. kroner.

#### Post 70 Kjøp av persontrafikk med tog, *kan overføres, kan nyttes under post 71*

Bevilgningen på posten økes med 300 mill. kroner. Med forslaget tas det høyde for økt vederlag til togselskapene ved reforhandling av inngåtte trafikkavtaler, blant annet avtalene om trafikkpakke 1 Sør, 2 Nord og 3 Vest. Økningen skal også dekke videreføring av kompensasjonen for reduserte billettinntekter som følge av koronapandemien ut juni 2022.

### *Endret fullmakt til kjøp av persontransport med tog*

Som følge av avlyst konkurranse om trafikkpakke 4, reforhandling av inngått trafikkvatler og ny direktetildelt avtale om togtilbudet på Østlandet for 2023, er det behov for endret fullmakt til kjøp av persontransport med tog.

I 2022 har Samferdselsdepartementet fullmakt til å forplikte staten for fremtidige budsjettår på kap. 1352, post 70 Kjøp av persontransport med tog, innenfor en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser på 32 630 mill. kroner og med ramme for forpliktelser som forfaller hvert år på 3 400 mill. kroner. Denne fullmakten omfatter blant annet fremtidige forpliktelser knyttet til Trafikkpakke 4. Regjeringen har avlyst konkurransen om denne trafikkpakken. Dette reduserer isolert sett de samlede fremtidige forpliktelsene. Reforhandling av de inngåtte trafikkvatlene vil imidlertid øke forpliktelsene til kjøp av persontransport med tog for fremtidige budsjettår.

Dagens direktetildelte avtale med Vygruppen om deler av togtilbudet på Østlandet løper ut 2022. Som omtalt i Prop. 1 S (2021–2022) for Samferdselsdepartementet, vil det i 2022 bli inngått en direktetildelt avtale med Vygruppen som vil gjelde for 2023.

Den ettårige avtalen vil løpe frem til nye direktetildelte avtaler om togtilbudet på Østlandet planlegges å tre i kraft i desember 2023. Avtaler om direktekjøp av persontogtransport med tog på Østlandet planlegges som følge av dette inngått i 2023. Disse er dermed ikke omfattet av forslag til endret fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover 2022. Dette innebærer at den samlede rammen for gamle og nye forpliktelsene reduseres til 12 900 mill. kroner. For å ta høyde for økte forpliktelser knyttet til reforhandling av trafikkvatler, økes rammen for samlede forpliktelser som forfaller hvert år til 5 200 mill. kroner:

### *Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for kjøp av persontransport med tog*

Samferdselsdepartementet kan i 2022 forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning inntil følgende beløp:

<b>Kap.</b>	<b>Post</b>	<b>Betegnelse</b>	<b>Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser</b>	<b>Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år</b>
<b>1352</b>		Jernbanedirektoratet		
	70	Kjøp av persontransport med tog	12 900 mill. kroner	5 200 mill. kroner

Fullmakten delegeres til Jernbanedirektoratet.

### **Post 76 Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren**

Bevilgningen på posten økes med 1,4 mill. kroner for å ta høyde for økte leieutgifter til Bane NOR for parkering av historisk togmateriell, mot tilsvarende reduksjon på kap. 1352, post 21 Spesielle driftsutgifter – utredninger. Forskriften til tilskuddsordningen vil endres slik at tilskuddet også kan dekke utgifter til parkering av historisk togmateriell.

## **Bruk av midler til investeringer til fornying og vedlikehold av jernbanenettet**

I Prop. 115 S (2021–2022) er det tatt inn en presisering om at Bane NOR kan nytte bevilgningen til investeringer på jernbanen på 1352, post 73 til fornying og vedlikehold av jernbanenettet som bevilges over kap. 1352, post 71.

Gjennomføringen av investeringsporteføljen til jernbane kan i løpet av året endre seg sammenlignet med forutsetningene som lå til grunn for Prop. 1 S det enkelte år. Det har derfor vært praksis at bevilgningen til investeringer i jernbanen, nå på kap. 1352, post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, også kan nyttes til fornying og vedlikehold av jernbanenettet som bevilges over kap. 1352, post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, når dette vurderes å gi best måloppnåelse. Det nye avtaleregimet mellom Samferdselsdepartementet, Jernbanedirektoratet og Bane NOR er ikke ment å redusere muligheten for å fortsette denne praksisen. Endrede forutsetninger i løpet av budsjettåret vil fortsatt kunne medføre endret fremdrift for prosjekter i porteføljen. Dette sammen med lavere prosjektkostnader enn avtalt fastpris, kan medføre at Bane NOR vil kunne nytte mer til fornying og vedlikehold av jernbanen enn lagt til grunn i statsbudsjettet de enkelte årene.

---

I samsvar med § 7 i Reglement for økonomistyring i staten stiller Samferdselsdepartementet bevilgningene på kap. 1330 og 1352 til disposisjon for Jernbanedirektoratet i 2022 og delegerer fullmakten som er omtalt ovenfor.

Det forutsettes at bevilgningene benyttes i tråd med føringene i Prop. 115 S (2021-2022) og Innst 450 S (2021-2022), 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 2022 til Jernbanedirektoratet.

Med hilsen

Cecilie Taule Fjordbakk (e.f.)  
avdelingsdirektør

Arne Bjørdal Langan  
seniorrådgiver

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

Kopi  
Riksrevisjonen



DET KONGELIGE  
SAMFERDSSELSDEPARTEMENT

Jernbanedirektoratet  
Postboks 16 Sentrum  
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

21/2514-34

31. oktober 2022

## Statsbudsjettet 2022 - supplerende tildelingsbrev nr. 6

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev for 2022 av 28.12.2021 til Jernbanedirektoratet. Dette supplerende tildelingsbrevet gjelder følgende oppdrag:

- Mulighetsstudie av jernbaneforbindelsen Oslo – Gøteborg

### Mulighetsstudie av forbedring av togtilbudet på jernbaneforbindelsen Oslo – Gøteborg

Jernbaneforbindelsen mellom Oslo og Gøteborg har kapasitetsutfordringer, noe som gjør det vanskelig å forbedre togtilbudet mellom de to byene. I daværende Jernbaneverket og Trafikverkets utredning fra 2017 ble det identifisert flere utfordringer og flaskehalsar på strekningen, og det ble identifisert mulige tiltak på kort-, mellom- og lang sikt. Utbygging av infrastruktur på Østfoldbanen ligger langt bak tidligere skisserte fremdriftsplaner og utbyggingskostnadene har økt betydelig. Det er derfor behov for å vurdere tiltak som på kortere sikt kan forbedre togtilbudet for gods- og fjerntogtrafikk på strekningen.

Samferdselsdepartementet gir med dette Jernbanedirektoratet i oppdrag å gjennomføre en mulighetsstudie av forbedring av togtilbudet på jernbaneforbindelsen Oslo/Alnabru – Gøteborg.

#### Krav til utredningen

Mulighetsstudien skal inneholde en kartlegging av markedsbehov og transportstrømmene mellom de to storbyregionene, inkludert relevante regionale transportstrømmer langs korridoren. Kartleggingen skal gjennomføres for både person- og varetransport og inkludere aktuelle transportmidler. Utredningen skal foreslå infrastrukturtiltak for å forbedre togtilbudet for gods- og persontogtrafikk mellom Oslo og Gøteborg i et samfunnsøkonomisk perspektiv

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

Saksbehandler  
Benjamin Borch  
22 24 82 20



og eventuelt andre tiltak som Jernbanedirektoratet vurderer viktige for å kunne forbedre togtilbudene. Miljø- og klimaeffekter skal belyses. Transportbehovet skal framskrives i form av prognoser på mellomlang og lang sikt. Usikkerheten i prognosene og konkurranseflatene mellom de ulike transportformene skal synliggjøres.

Utredningen skal gjennomføres med bruk av samfunnsøkonomiske analyser i tråd med prinsipper og krav til utredning av statlige tiltak med vesentlig virkninger. Utredningen skal belyse hvordan utviklingen kan gjennomføres i trinn, og vise virkninger som oppnås ved de ulike trinnene.

Utredningen skal ses i sammenheng med pågående utredningsarbeid av tilbudsbaserte effektpakker for InterCity, jf. supplerende tildelingsbrev nr. 4 (2022). Det bes også om at det ses hen til vurderinger gjort ifb. utredning av person- og godstransport på Østre linje, jf. svar på supplerende tildelingsbrev nr. 6 (2021) av 1. juni 2022.

Fremdrift:

Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet om å samarbeide med Trafikverket i utredningen og koordinere fremdriften i oppdragene.

Frist: **1. oktober 2023.**

Med hilsen

Cecilie Taule Fjordbakk (e.f.)  
avdelingsdirektør

Benjamin Borch  
rådgiver

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



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Jernbanedirektoratet  
Postboks 16 Sentrum  
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

21/2514-53

20. desember 2022

## Supplerende tildelingsbrev nr. 7 - bevilgningsendringer høsten 2022 (nysalderingen)

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev til Jernbanedirektoratet for 2022 som ble sendt 28. desember 2021. Dette brevet supplerer tildelingsbrevet.

Stortinget behandlet den 19. desember 2022 Prop. 28 S (2022–2023) *Endringer i statsbudsjettet 2022 under Samferdselsdepartementet* og Innst. 131 S (2022–2023). Stortinget gjorde følgende vedtak om bevilgningsendringer på Jernbanedirektoratets budsjett i 2022:

«

Utgifter:

Kap.	Post	Formål	Kroner
1330		Særskilde transporttiltak	
	71	Tilskot til kommersielle buss- og båtruter som følge av smitteverntiltak, <i>kan overføres</i> , blir redusert med..... Frå kr 25 000 000 til kr 20 000 000	5 000 000
1352		Jernbanedirektoratet	
	21	Spesielle driftsutgifter - utgreiingar, <i>kan overføres</i> , blir redusert med..... frå kr 125 600 000 til kr 105 600 000	20 000 000
	71	Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold <i>kan nyttast under post 70</i> , blir redusert med..... frå kr 7 593 300 000 til kr 7 319 751 000	273 549 000

»

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

Saksbehandler  
Herman Westrum  
Thorsen  
22 24 81 86

Samferdselsdepartementet viser til nærmere omtale av bevilgningsendringene på kap. 1330 og kap. 1352 i Prop. 28 S (2022–2023).

Under henvisning til ovennevnte og i samsvar med § 7 i Reglement for økonomistyring i staten, stiller Samferdselsdepartementet bevilgningsendringene til disposisjon for Jernbanedirektoratet i 2022.

Med hilsen

Sigrid Dahl Grønnevet (e.f.)  
avdelingsdirektør

Herman Westrum Thorsen  
utredningsleder

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

Kopi  
Riksrevisjonen