

Jernbanedirektoratet  
Postboks 16 Sentrum  
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

23/1028-

22. desember 2023

## Statsbudsjettet 2024 - Tildelingsbrev til Jernbanedirektoratet

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

### Vedlegg

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

## 1 INNLEDNING

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

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

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

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

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

## 2 OVERORDNET MÅL OG HOVEDPRIORITERINGER

### 2.1 Mål og hovedprioriteringer

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

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

Videre er det besluttet følgende likestilte mål for transportsektoren:

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

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

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

Særlig viktige områder for Jernbanedirektoratet i 2024 vil være:

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

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

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

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

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

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

### 3 MÅL, STYRINGSPARAMETERE OG PRIORITERTE TILTAK I 2024

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

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

Mål for transportsektoren i Nasjonal transportplan 2022–2033	Virksomhetsmål for Jernbanedirektoratet
<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. Analyser og beslutningsgrunnlag med høy kvalitet og relevans
	4. Folk 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 virksomhetsmålene bidrar til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål, særlig mål 1, 3 og 5.

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

#### 3.1 Helhetlig og koordinert utvikling av et attraktivt jernbanetilbud

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

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

### 3.1.1 Styringsparametere og styringsinformasjon

<b>Styringsinformasjon / styringsparameter</b>
<i>Oppfølging av NTP-indikatorer</i> <ul style="list-style-type: none"><li>- Netto nytte</li><li>- Endring i investeringskostnad siden sist framlagte Nasjonale transportplan.</li></ul> Endring i samfunnsøkonomisk lønnsomhet og ev. endringer i investeringskostnad. Begge indikatorene gjelder prosjekter i jernbanesektoren i porteføljen presentert i tabell 12.2 i Nasjonal transportplan 2022–2033 over 1 mrd. kr, og skal rapporteres i fremlegget av porteføljeprioritering i april/mai og i T1.
<i>Status for effektpakker</i> <p>Jernbanedirektoratet skal rapportere på status for effektpakker, inkludert oversikt over inngåtte og planlagte C-avtaler. Rapporteringen skal inneholde status og risikovurderinger for kostnad, fremdrift og viktige innsatsfaktorer for effektpakkene omtalt i tabell 12.1 og 12.2 i Nasjonal transportplan 2022–2033.</p>
Utvikling i antall passasjerer og mengde transportert gods

### 3.1.2 Føringer

#### *Tett oppfølging av anskaffelse, forvaltning og vedlikehold av togmateriell*

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

#### *Bedre involvering av fylkeskommuner når rutetilbudet endres*

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

#### *Forum for kommunikasjon og felles kommunikasjonsstrategi for jernbanesektoren*

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

#### *Avklare rolle mot Statens jernbanetilsyn*

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

#### *Utføre markedsanalyse som grunnlag for nye trafikkavtaler*

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

#### *Legge til rette for salg av internasjonale jernbanebilletter gjennom Entur*

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

#### *Samarbeidsgruppe for planlegging av grensekryssende togtilbud og infrastruktur*

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

#### *Nedlegging av Numedalsbanen*

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

### 3.1.3 Oppdrag

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

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

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

**Frist og rapportering:**

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

Oppdrag nr:	03-2024
Navn på oppdrag:	<b>Revisjon av sosiale rabatter</b>
<b>Bakgrunn:</b>	<p>Flere av de landsomfattende sosiale rabattordningene for kollektivtransporten er av eldre dato, og formålet med flere av rabattordningene er endret over tid. Ordningene er ikke lovregulert, men har vært behandlet av Stortinget i forbindelse med statsbudsjettet og dels utviklet løpende gjennom rundskriv. En revisjon som gjennomgår alle de sosiale rabattene, vil kunne være viktig for å sørge for at rabattene oppfyller det sosiale formålet med ordningene.</p>
<b>Beskrivelse av oppdraget:</b>	<p>Jernbanedirektoratet skal beskrive og vurdere dagens sosiale rabattordninger (barn, honnør, ungdom, skoleelever og studenter) fastsatt av staten for reiser innenlands der stat, fylke eller kommune kjøper offentlige tjenester, samt hvilke transportvilkår og rabattordninger som gjelder ved kombinerte reiser der operatører tilbyr ulike vilkår. Beskrivelsen skal ta utgangspunkt i hvilke vilkår (f.eks. definisjoner av rabattberettigede) og grunnlaget for disse (f.eks. et rundskriv) som i dag gjelder for de ulike rabattordningene og hvordan vilkårene praktiseres i dag, herunder hvordan de reisende i praksis oppnår rabatten, samt i kontrollsituasjon. Beskrivelsen skal også ta for seg hvilke rabattvilkår og reisevilkår mer generelt som gjelder ved kombinerte reiser. Vurderingen skal identifisere utfordringer knyttet til rabattordningene og vilkår ved kombinerte reiser.</p> <p>Jernbanedirektoratet skal:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. vurdere om ordningene slik de er innrettet og praktisert, bidrar til å oppfylle formålet med ordningene. Videre skal det vurderes hvorvidt målsetningene med rabattordningene bør revideres og hvis ja, fremmes forslag til ny målsetning.</li><li>2. utrede hvorvidt det er behov for å gjennomføre endringer for å modernisere de sosiale rabattordningene (både formål, innretning av ordningene og praktiseringen av de) slik at de er i tråd med endringer i samfunnet. og foreslå hensiktsmessige tiltak samt økonomiske og administrative konsekvenser av</li></ol>



tiltakene. Endringer som foreslås skal være egnet til å oppfylle formålet bak ordningene.

Jernbanedirektoratet skal involvere viktige interessenter i arbeidet.

**Frist og rapportering:**

Rapport med beskrivelse, vurdering og ev. forslag til revidering av dagens sosiale rabattordninger skal leveres til Samferdselsdepartementet innen 5. august 2024.

### 3.2 God kundeopplevelse gjennom høy driftsstabilitet og god avvikshåndtering

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

#### 3.2.1 Styringsparametere og styringsinformasjon

##### **Styringsinformasjon / styringsparameter**

###### *Kundetilfredshet:*

- Kundetilfredshet ved avvik.
- Indikator fra Kundetilfredshetsundersøkelsen (KTU) per togselskap og strekning.

###### Oppfølging av NTP-indikatorer

###### *Endring i reisetid*

Endring i reisetid som følge av tilbudsforbedringer

###### *Driftsstabilitet for person- og godstog*

Nasjonale måltall for driftsstabilitet rapporteres i tertialrapporter og årsrapport. I tillegg skal det i tertialrapport 1 og 2 rapporteres på strekningsvis driftsstabilitet for å relatere ev. problemer og nødvendige tiltak til konkrete strekninger.

<i>Parameter for driftsstabilitet</i>	<i>Mål i NTP 2022-2033</i>	<i>Langsiktig mål i NTP</i>
Oppetid i pst.	99,1	99,3
Regularitet i pst.	97,7	98,0
Punktlighet alle persontog i pst.	90,0	90,0
Punktlighet Gardermobanen i pst.	96,0	96,1

### 3.2.2 Oppdrag

Oppdrag nr:	04-2024
Navn på oppdrag:	<b>Videre oppfølging av bedre driftsstabilitet og avvikshåndtering</b>
<b>Bakgrunn:</b> <p>Det har gjennom de siste årene blitt rettet stort fokus på drift og vedlikehold av jernbanen, og tiltak for bedre driftsstabilitet. Jernbanedirektoratet har iverksatt flere tiltak på oppdrag fra SD. Tiltakene er samordnet i en tiltaksplan for bedre driftsstabilitet, og det er flere pågående prosesser på området. Jernbanedirektoratet leverte i oktober 2023 en rapport med vurdering av måloppnåelse av arbeidet, og forslag til utvidelse av tiltaksplan for bedre driftsstabilitet.</p> <p>Bane NOR har fått i oppdrag å i løpet av første halvår 2024 legge fram en plan for sitt arbeid med drift, vedlikehold og fornyelse (DVF). Formålet med planen er blant annet å vri DVF-arbeidet fra ressursinnsats til måloppnåelse, og å gi en sterkere statlig styring av området. I oppdraget til Bane NOR legges det blant annet til grunn at det skal fastsettes strekningsvise mål i tråd med Jernbanedirektoratets pågående arbeid. Bane NORs arbeid må sees i sammenheng med det pågående arbeidet med tiltaksplan for bedre driftsstabilitet.</p>	
<b>Beskrivelse av oppdraget:</b> <p>Jernbanedirektoratet skal:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• videreføre arbeidet med tiltaksplanene for driftsstabilitet og avvikshåndtering i tråd med direktoratets forslag av 15. oktober, herunder foreslåtte utvidelser. Arbeidet skal sees i tett sammenheng med Bane NORs oppdrag om å utarbeide en plan for sitt arbeid med drift, vedlikehold og fornyelse. Vi ber også om en vurdering av om det kan være behov for tiltak knyttet til utfordringer med stoppende feil på godstogmateriell.</li><li>• foreslå et eget oppfølgingssystem med reviderte avtaler og vurdering av særskilte krav til rapportering for å følge opp Bane NORs plan for arbeid med drift, vedlikehold og fornyelse, jf. eget oppdrag i oppdragsbrevet for 2024 til Bane NOR om en slik plan og prinsipper som denne planen skal tuftes på. Arbeidet må sees i sammenheng med tidligere oppdrag om strekningsvise mål for driftsstabilitet, gitt i supplerende tildelingsbrev nr. 7.</li></ul>	
<b>Frist og rapportering:</b> <p>Oppfølging av handlingsplanene for bedre driftsstabilitet og avvikshåndtering bes følges opp i en egen rapport med vurdering av måloppnåelse innen 18. okt. 2024. Forslag til oppfølgingssystem for Bane NORs plan for arbeid med drift, vedlikehold og fornyelse bes leveres innen 1. juni 2024.</p> <p>Vi ber også Jernbanedirektoratet om å komme tilbake til Samferdselsdepartementet ila. første kvartal 2024 med en vurdering av innretningen av det pågående arbeidet med strekningsvise mål, og hvorvidt dette oppdraget og tilhørende frist bør endres for å mer gi en mer hensiktsmessig sammenheng med oppdrag om oppfølgingssystem.</p>	

### 3.3 Analyser og beslutningsgrunnlag med høy kvalitet og relevans

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

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

### 3.4 Folk kan reise sømløst med tog og annen kollektivtransport

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

#### 3.4.1 Styringsparametere og styringsinformasjon

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

#### 3.4.2 Føringer

##### *Oppfølging av byvekstavtaler*

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

##### *Satsing på sømløs mobilitet*

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

##### *Universell utforming*

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

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

### 3.4.3 Oppdrag

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

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

### 3.5 Jernbanesektoren er innovativ, deler data og utnytter ny teknologi

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

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

#### 3.5.1 Styringsparametere og styringsinformasjon

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

#### 3.5.2 Oppdrag

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

### 3.6 Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

For å bidra til oppfyllelse av Norges klimamål og forpliktelser, skal Jernbanedirektoratet ha kunnskap om klimaeffekter<sup>2</sup> og kostnader for klimatiltak for jernbanetransport. Videre skal

---

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

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

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

### 3.6.1 Styringsparametere og styringsinformasjon

<b>Styringsinformasjon / styringsparameter</b>
<p><i>Oppfølging av NTP-indikatorer:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Endring i klimagassutslipp fra transportsektoren               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Totale utslipp fra jernbanetransport (CO<sub>2</sub>-ekvivalenter) som publisert av Statistisk Sentralbyrå</li> </ul> </li> <li>2. Netto antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi</li> </ol>
<p><i>Plast</i></p> <p>Rapportere på hvordan det arbeides med å begrense plastforsøpling og spredning av mikroplast. Arbeidet skal ses i sammenheng med Norges plaststrategi.</p>
<p><i>Naturmangfold</i></p> <p>Rapportere på sektorens arbeid med å redusere påvirkning på naturmiljø.</p>
<p><i>Jordvern</i></p> <p>Rapportere på jordbruksareal som går tapt som følge av utbygging av jernbaneinfrastruktur fordelt på arealtypene fulldyrka jord, overflatedyrka jord og innmarksbeite.</p>
<p><i>Støy</i></p> <p>Reduksjon i antall personer utsatt for et innendørs døgnekvivalent støynivå fra jernbanetraffikk over 38 dB.</p>
<p><i>Klimaeffekt</i></p> <p>Klimaeffekt målt i CO<sub>2</sub>-ekvivalenter, fra endret trafikk i transportsektoren, jernbanens anleggsvirksomhet, samt drift og vedlikehold og arealutslipp som følge av arealbruksendringer.</p>

### 3.6.2 Føringer

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

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

### 3.7 Nullvisjon for drepte og hardt skadde

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

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

#### 3.7.1 Styringsparametere og styringsinformasjon

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

### 3.8 Andre mål og prioriteringer

#### Samfunnssikkerhet

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

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

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

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

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

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

### **Oppdrag: Samfunnssikkerhet**

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



**Beskrivelse av oppdraget:**

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

**Frist og rapportering:**

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

## 4 ANDRE FØRINGER OG KRAV

### 4.1 Fellesføringer fra regjeringen

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

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

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

Jernbanedirektoratet skal også vurdere hvordan klimaendringene vil påvirke virksomheten.

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

#### **Positiv utvikling i antall ansettelser av personer med funksjonsnedsettelse**

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

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

### **Redusere konsulentbruken**

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

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

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

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

## **4.2 Lærlinger**

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

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

### 4.3 Anstendige lønns- og arbeidsvilkår ved kjøp av tjenester

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

### 4.4 EØS-arbeid

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

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

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

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

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

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

#### **4.5 Oppfølging av Nasjonal transportplan 2025–2036**

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

### **5 STYRING OG KONTROLL I VIRKSOMHETEN**

#### **5.1 Risikovurderinger og internkontroll**

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

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

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

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

## **6 RAPPORTERING**

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

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

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

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

### **6.1 Rapport for første tertial**

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

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

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

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

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

Øvrige rapporteringskrav for første tertialrapport går fram av vedlagte oversikt.

## 6.2 Rapport andre tertial

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

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

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

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

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

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

Øvrige rapporteringskrav for andre tertialrapport går fram av vedlagte oversikt.

## 6.3 Årsrapport med årsregnskap

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

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

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

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

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

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

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

Departementet presiserer følgende som skal framgå av årsrapporten:

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

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

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

## 7 BUDSJETTILDELING OG FULLMAKTER

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

### 7.1 Tildelinger og føringer

#### 7.1.1 Tildelinger

For Jernbanedirektoratet gjelder følgende bevilgninger:

#### **Kap. 1330 Særskilte transporttiltak og kap. 1352 Jernbanedirektoratet**

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



**Kap. 4330 Særskilte transporttiltak og kap. 4352 Jernbanedirektoratet:**

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

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

**7.1.2 Forutsetninger og føringer for tildelingene**

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

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

**7.2 Fullmakter**

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

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

**7.2.1 Fullmakter vedtatt av Stortinget**

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

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

### **7.2.2 Annen fullmakt**

Videre delegeres denne fullmakten til Jernbanedirektoratet:

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

Med hilsen

Are Forbord (e.f.)  
ekspedisjonssjef

Marte Rønningen  
avdelingsdirektør

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

Vedlegg

Kopi  
Riksrevisjonen