

Jernbanedirektoratet  
Postboks 16 Sentrum  
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

24/1979-

19. desember 2024

## Statsbudsjettet 2025 - Tildelingsbrev til Jernbanedirektoratet

1	Innledning .....	2
2	Mål, langsiktig strategi og hovedprioriteringer i 2025 .....	2
3	Mål, styringsparametere og prioriteringer i 2025 .....	6
4	Andre føringer og krav .....	19
5	Styring og kontroll i virksomheten .....	21
6	Rapportering .....	22
7	Budsjettildeling og fullmakter .....	24

### Vedlegg

- 1. Styringskalender 2025**
- 2. Fullmakter**
- 3. Rapporteringsoversikt**
- 4. Oversikt over pågående oppdrag**

## 1 Innledning

Departementet viser til Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet og Innst. 13 S (2024–2025) som ble behandlet av Stortinget 14. desember 2024. I dette tildelingsbrevet stiller Samferdselsdepartementet Stortingets bevilgninger til disposisjon, delegerer fullmakter og meddeler departementets styringssignaler for Jernbanedirektoratet i 2025.

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

Oppdrag i løpet av året som ikke er gitt i tildelingsbrevet, vil bli gitt i form av supplerende tildelingsbrev.

Samferdselsdepartementet gir et årlig oppdragsbrev til Bane NOR SF (heretter Bane NOR). Departementet forutsetter at både direktoratet og foretaket gjør seg godt kjent med begge styringsdokumenter. Endringene i jernbaneforskriften som trådte i kraft 1. januar 2024 har blant annet til hensikt å tydeliggjøre rolle- og ansvarsdelingen mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR.

## 2 Mål, langsiktig strategi og hovedprioriteringer i 2025

Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* ble behandlet i Stortinget i juni 2024, jf. Innst. 439 S (2023–2024), og vil være styrende for regjeringens transportpolitikk i årene fremover. Det første året i planperioden er 2025, jf. Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet.

Det overordnede målet for transportpolitikken er «Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050». De fem hovedmålene er videreført fra Nasjonal transportplan 2022–2033:

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

De transportpolitiske målene har sammenheng med og bidrar til Norges oppfølging av FNs bærekraftsmål med tilhørende delmål. De aktuelle bærekraftsmålene fremgår av meldingen om Nasjonal transportplan 2025–2036, kapittel 4. Jernbanedirektoratet bidrar til aktuelle bærekraftsmål og delmål gjennom oppfølgingen av de transportpolitiske målene.

Det vil være bærekraftsmål som ikke inngår i oppfølgingen av Nasjonal transportplan 2025–2036 som Jernbanedirektoratet også bidrar til, både i egen virksomhet og gjennom tjenestene som leveres til samfunnet. Dette gjelder f.eks. likestilling og kompetanse- og kunnskapsutvikling.

## 2.1 Oppfølging av Nasjonal transportplan 2025–2036

Regjeringens strategi for utviklingen av jernbanen fram mot 2050 er presentert i Nasjonal transportplan 2025–2036 og ligger til grunn for regjeringens prioriteringer for jernbanen i planperioden. Strategien er oppsummert i syv punkter som også skal ligge til grunn for Jernbanedirektoratets arbeid med å utvikle og koordinere jernbanetilbudet i årene framover:

1. Ruste opp og vedlikeholde eksisterende infrastruktur slik at toget går når det skal og er fremme når det skal
2. Ferdigstille tilbudsforbedringene som pågår rundt de største byene innen 2030
3. Øke kapasiteten i jernbanen i byområdene i perioden 2025–2036
4. Gjennomføre tiltak for å legge til rette for vekst i godstransport på jernbane og ivareta behovet for militær mobilitet
5. Gjennomføre en digital satsing for mer sømløse reiser og bedre bruk av data
6. Øke kapasiteten i jernbanen nasjonalt på lang sikt, herunder starte planleggingen av ny rikstunnel for ferdigstillelse på 2040-tallet
7. Oppstart av sentrale utredninger frem mot neste melding om Nasjonal transportplan

Stortinget fattet en rekke anmodningsvedtak om jernbanen ved behandlingen av Nasjonal transportplan 2025–2036, jf. Innst. 439 S (2023–2024). Departementet viser til Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet der det er redegjort for oppfølgingen av meldingen i 2025, herunder omtalen i anmodningsvedtak nr. 836 om virksomhetenes prosjektporteføljer.

Med utgangspunkt i Nasjonal transportplan 2025–2036, Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet og Stortingets budsjettvedtak for 2025 fastsetter departementet i tildelingsbrevet en oppdatert investeringsportefølje som Jernbanedirektoratet skal legge til grunn for innretningen av gjennomføringsplanen for Nasjonal transportplan, direktoratets avtaler med Bane NOR, direktoratets utredningsarbeid, innspill til porteføljeprioritering og helhetlige risikostyring.

Jernbaneporteføljen som legges til grunn for perioden 2025–2036 er:

- Den prioriterte planporteføljen for første seksårsperiode
  - Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet<sup>1</sup>
  - Flere tog på Trønderbanen
  - To tog i timen til Fredrikstad
  - Økt kapasitet for kombigods Oslo–Trondheim og Oslo–Narvik
  - Planarbeid knyttet til ny rikstunnel
  - Elektrifisering av Stjørdal–Steinkjer
  - Økt kapasitet regiontog (KVU Regiontog)

---

<sup>1</sup> Effektpakken het tidligere *Flere tog i Oslo-navet*.

- Planarbeid for å optimalisere to tog i timen til Skien (Stokke–Sandefjord).
- Planarbeid for å videreutvikle prioriterte tiltak i øvrig planportefølje
- Den øvrige planporteføljen med tilbudsforbedringer som skal modnes ytterligere
  - Økt kapasitet for kombigods Trondheim–Bodø
  - Økt kapasitet for kombigods Oslo–Bergen
  - Hovedbanen nord
  - Flere tog på Vossebanen
  - Kongsvingerbanen
  - Flere tog på Jærbanen: Fra kvarters- til timinutters-intervall til Skeiane
  - Oppfølging av terminalløsninger i Trondheimsområdet og Alnabru
  - Tilbudsforbedring til to tog i timen på Trønderbanen til Steinkjer

Inndelingen av planporteføljen over er i tråd med prioritering mellom første og andre seksårsperiode som er gitt i tabell 14.2 i Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* og Stortingets anmodningsvedtak om jernbanen ved behandlingen av *Nasjonal transportplan 2025–2036*, jf. Innst. 439 S (2023–2024). Hele planporteføljen skal inngå i Jernbanedirektoratets årlige innspill til porteføljeprioritering til Samferdselsdepartementet. Det er forskjellig planmodenhet på effektpakkene i porteføljen, og direktoratet skal som del av sitt innspill til porteføljeprioritering gi råd om hvilke effektpakker som bør vurderes for oppstart, og hvilke som vurderes for videre modning og planlegging i porteføljeprioriteringen.

Samferdselsdepartementet viser til Prop. 1 S (2024–2025) hvor det fremgår at det er prioritert oppstart av Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle, med raskest mulig fremdrift, jf. kap. 7.1.2 i dette tildelingsbrevet.

## 2.2 Hovedprioriteringer for 2025

Hovedprioriteringer for Jernbanedirektoratet i 2025 vil være:

- Å videreutvikle virksomhetsstyringen i direktoratet slik at denne bedre understøtter direktoratets koordinerende og strategiske rolle i sektoren. Det er i denne sammenheng viktig at forvaltningen av gjennomføringsplanen for *Nasjonal transportplan 2025–2036*, det helhetlige risikostyringssystemet for sektoren og rammeverket for utvikling og gjennomføring av tilbudsforbedringer er godt integrert med virksomhetsstyringen i direktoratet.
- Å rette sitt arbeid for økt driftsstabilitet i enda større grad mot å oppnå konkrete resultater. Dette omfatter videreutvikling av mål- og resultatstyringssystemet for oppfølging av Bane NORs plan for drift, vedlikehold og fornying, tydeligere oppfølging av måloppnåelsen i trafikkavtalene, revidering av handlingsplanene for bedre driftsstabilitet og kundeopplevelser ved avvik og en tydeligere resultatorientering i arbeidet med driftsstabilitet og avvikshåndtering.
- Å forbedre budsjett- og styringssystemet for koordinert og tett oppfølging av anskaffelse, forvaltning og vedlikehold av togmateriell.
- Å videreutvikle finansieringsordningene, samhandlingsstrukturen og regelverket for sømløs mobilitet.

- Å sikre et togtilbud i tråd med regjeringens ambisjoner, jf. bl.a. Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* og Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet, gjennom inngåelse av avtaler om offentlig tjenesteytelse og tett oppfølging av måloppnåelsen i disse avtalene.

### **2.3 Nærmere avklaring av roller og ansvar mellom Samferdselsdepartementet, Jernbanedirektoratet og Bane NOR**

For å gjennomføre regjeringens jernbanepolitikk og løse utfordringene som er identifisert i gjennomgangen av jernbanesektoren, har regjeringen tatt en rekke grep for å sikre en bedre styrt og organisert jernbanesektor. Flere av de identifiserte utfordringene og de iverksatte tiltakene er knyttet til samhandlingen mellom departementet, Jernbanedirektoratet og Bane NOR. Dette omfatter bl.a. tydeliggjøring av roller og ansvar i jernbaneforskriften, innføring av oppdragsbrev for Bane NOR, innføring av en gjennomføringsplan for Nasjonal transportplan 2025–2036, et helhetlig risikostyringssystem for sektoren og et tydeligere rammeverk for utvikling og gjennomføring av tilbudsforbedringer. Departementet ber i oppdragsbrevet til Bane NOR for 2025 og i tildelingsbrevet til Jernbanedirektoratet for 2025 om at foretaket og direktoratet gir arbeidet med å implementere disse tiltakene høy prioritet.

Både Jernbanedirektoratet og Bane NOR må tydeliggjøre sin egen rolle- og ansvarsutøvelse i tråd med de fastsatte rollene i jernbaneforskriften og rammene som Samferdselsdepartementet setter gjennom eierstyringen av foretaket og etatsstyringen av direktoratet. Departementet vil særlig peke på behovet for å tydeliggjøre forholdet mellom direktorats ansvar for å ivareta den helhetlige og strategiske utviklingen av sektoren, og foretakets ansvar for den operative driften og utbyggingen av infrastrukturen innenfor inngåtte avtaler med direktoratet. Departementet ber om en særskilt redegjørelse for tiltak for å sikre et hensiktsmessig samarbeid mellom direktoratet og foretaket innen 1. april 2025, jf. oppdrag 1.

Jernbanedirektoratet og Bane NOR må innrette sin virksomhetsstyring og sitt planarbeid i tråd med det plansystemet som departementet nå har etablert i sektoren. Plansystemet tar utgangspunkt i målene og den langsiktige strategien for utviklingen av jernbanen som ble presentert i Nasjonal transportplan 2025–2036, at regjeringen følger opp denne strategien i de årlige budsjettframleggene til Stortinget, og at departementet følger opp Stortingets vedtak gjennom oppdragsbrev og tildelingsbrev. Direktoratet skal forvalte en gjennomføringsplan for Nasjonal transportplan 2025–2036, med et tilhørende helhetlig risikostyringssystem. Planen skal se alle innsatsfaktorene i sammenheng og vise utviklingen av togtilbudet både på kort og lang sikt. Planen skal følges opp i Jernbanedirektoratets årlige innspill til statsbudsjettet, herunder med forslag til porteføljeprioritering. Det samlede plansystemet skal beskrives i rammeverket for utvikling og gjennomføring av tilbudsforbedringer, som er under utarbeidelse i Jernbanedirektoratet.

Øvrige planer i sektoren må være koordinert med og tilpasset plansystemet for å sikre en koordinert og helhetlig utvikling av jernbanen i tråd med de mål og rammer Samferdselsdepartementet har fastsatt. Dette omfatter bl.a. planer som Bane NOR har

ansvar for å utarbeide, herunder nasjonal signalplan, årlig produksjonsplan og plan for drift, vedlikehold og fornying, og øvrige planer i sektoren, bl.a. for innfasing av togmateriell og verkstedutvikling. Direktoratet og foretaket må etablere gode samarbeidsprosesser som sikrer at de respektive planprosessene er godt koordinert og inngår som en integrert del av arbeidet med statsbudsjettet samt arbeidet med å inngå og følge opp avtaler.

Departementet legger videre til grunn at avtalene mellom direktoratet og foretaket utformes slik at de gir størst mulig handlingsrom for Bane NOR i oppgaveløsningen, hensyntatt direktoratets ansvar for helhetlig og overordnet koordinering av jernbanesektoren, samt for strategisk utvikling av togtilbudet.

### 3 Mål, styringsparametere og prioriteringer i 2025

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 2025–2036 og oppfølging av jernbanestrategien.

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

Mål for transportsektoren i Nasjonal transportplan 2025-2036	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.

Styringsparameterne som ble etablert i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*, videreføres i kommende planperiode, men med enkelte endringer. Endringene gjelder naturmangfold og jordbruksareal.

I det følgende omtaler departementet styringsparametere, prioriterte tiltak og oppdrag knyttet til de enkelte virksomhetsmålene for Jernbanedirektoratet i 2025.

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

Jernbanedirektoratet skal være en drivkraft i arbeidet for helhetlig og koordinert utvikling og drift av et attraktivt jernbanetilbud i markeder der jernbanen har sine største fortrinn sammenliknet med andre transportmidler, og skal legge målene i Nasjonal transportplan 2025–2036 og samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger til grunn for sin virksomhet.

For å tydeliggjøre Jernbanedirektoratets koordinerende og strategiske rolle i sektoren, har Samferdselsdepartementet i 2023 og 2024 gitt flere oppdrag om å utvikle prosesser og virkemidler som vil styrke direktoratets koordinerende og strategiske rolle overfor sektoren. Dette omfatter bl.a. utvikling av et helhetlig risikostyringssystem for jernbanen, utvikling og forvaltning av et rammeverk for gjennomføring og utvikling av togtilbudet, og etablering av en gjennomføringsplan for Nasjonal transportplan 2025–2036. Departementet understreker betydningen av å gi arbeidet med disse virkemidlene høy prioritet og integrere dem i direktoratets interne virksomhetsstyring og arbeidet med inngåelse og oppfølging av avtaler. Departementet ber også direktoratet i 2025 legge vekt på å kommunisere innsikt fra disse virkemidlene/prosessene til aktørene i sektoren for å sikre bedre forståelse i sektoren for sammenhenger og for hvordan innsatsfaktorene må kobles sammen til en helhet.

Det følger av Nasjonal transportplan 2025-2036 at regjeringen vil føre en transportpolitikk som bidrar til en enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet i hele landet. Enkelte banestrekninger i distrikts-Norge er viktige både for å sikre et attraktivt persontransporttilbud for befolkningen langs disse strekningene og for turistnæringen i området. Lokalsamfunn i disse områdene er avhengig av trygge og forutsigbare jernbaneforbindelser gjennom hele året, og det er viktig at slike banestrekninger i best mulig grad korresponderer med øvrig trafikk, med en integrert pris-/takststruktur.

Jernbanedirektoratet skal gjennom sin rolle som avtalepart med jernbaneforetak om persontogtjenester som offentlig tjenesteyting etter forordning (EF) 1370/2007, sikre at togtilbudet på slike banestrekninger, drives på en måte som hensyntar de transportpolitiske målene. Dette innebærer at Jernbanedirektoratet, dersom markedet ikke kan levere tjenester som tilfredsstillende de transportpolitiske målene, skal sikre at lokalsamfunn langs disse banestrekningene får opprettholdt et jernbanetilbud til en pris som er sammenliknbar med prisen reisende betaler på jernbanen i andre deler av landet. Jernbanedirektoratet må samtidig sikre at inngåelse av ev. avtaler om offentlig tjenesteyting på slike strekninger utformes på en måte som ikke skaper et volum i turisttrafikk på jernbane som ikke oppleves som bærekraftig for de berørte lokalsamfunnene. Det vises også til tildelingsbrevet for 2024 punkt 3.1.2 angående føring om at Jernbanedirektoratet skal utføre markedsanalyse som grunnlag for nye trafikkavtaler.

### 3.1.1 Styringsparametere og styringsinformasjon

Styringsparametere	Rapportering
Netto nytte av investeringstiltak  Endring i investeringskostnad siden sist fremlagte nasjonale transportplan	Endring i samfunnsøkonomisk lønnsomhet og ev. endringer i investeringskostnad sammenlignet med Meld. 14 (2023–2024) <i>Nasjonal transportplan 2025–2036</i> . Gjelder prosjekter/effektpakker i porteføljen etter fremleggelse og behandling av Nasjonal transportplan 2025–2036.  Rapporteres i innspillet til porteføljeprioritering i mai og november. Overordnet omtale av styringsparametere inkluderes i årsrapporten.

Styringsinformasjon	Rapportering
Status for effektpakker	Status, risikovurderinger og risikohåndtering for kostnad, fremdrift og sentrale innsatsfaktorer i effektpakkene rapporteres i tertialrapportene og i årsrapporten.

Annen rapportering	Rapportering
Utvikling i antall passasjerer og mengde transportert gods	Rapporteres i årsrapport.

### 3.1.2 Føringer

#### *Endret begrepsbruk for avtaler med Bane NOR knyttet til effektpakker*

Departementet viser til tidligere dialog vedrørende hvorvidt begrepet «effektpakkeavtale» er egnet om avtalene som Jernbanedirektoratet inngår med Bane NOR om planlegging og bygging av infrastruktur. Effektpakkene forvaltes av Jernbanedirektoratet, og hver pakke er en sammenstilling av alle tiltak som er nødvendig for å oppnå en tilbudseffekt, herunder f.eks. infrastrukturtiltak, materiell og endringer i ruteplaner. Avtalene som inngås mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR omhandler infrastrukturen av effektpakken.

Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet og Bane NOR endre begrepsbruken i avtalene seg imellom, slik at denne i større grad enn i dag reflekterer at avtalene gjelder infrastruktur. Departementet legger til grunn at avtalene om infrastrukturbygging som inngås mellom direktoratet og Bane NOR tituleres *Infrastrukturavtaler*, mens effektpakkebegrepet reserveres for sammenstillingen av alle tiltakene som er nødvendig for å realisere en tilbudseffekt.

Departementet understreker at endringen kun er ment å tydeliggjøre begrepsbruken, og ikke å ha andre realeffekter. Eksempelvis skal ikke Bane NORs mulighet til å optimalisere infrastrukturtiltak og -omfang innenfor avtalte effekter endres.



Det legges til grunn at justert begrepsbruk skal tas i bruk ifm. rapporteringen for første tertial 2025 både fra direktoratet og Bane NOR til departementet.

### 3.1.3 Oppdrag

Oppdrag nr:	01-2025
Navn på oppdrag:	<b>Rolle- og ansvarsdeling og god samhandling med Bane NOR</b>
<b>Bakgrunn:</b>	Oppdraget er en oppfølging av KPMGs rapporter « <i>Kartlegging av organisatoriske og styringsmessige utfordringer i jernbanesektoren</i> » av 15. august 2023 og « <i>Tilleggsrapport om avtale- og porteføljestyling i jernbanesektoren</i> » av 22. mars 2024. Videre skal oppdraget ses i sammenheng med leveranse på oppdrag nr. 13 om arbeid med rammeverk for avtale- og porteføljestylingssystemet "Fra idé til effekt", herunder presisering av roller og ansvar, jf. supplerende tildelingsbrev nr. 4 i 2024.
<b>Beskrivelse av oppdraget:</b>	Jernbanedirektoratet skal legge frem en felles redegjørelse sammen med Bane NOR SF for hvilke tiltak direktoratet og foretaket har gjennomført og planlegger å gjennomføre for å sikre et hensiktsmessig samarbeid innenfor den rolle- og ansvarsdelingen som er fastslått i jernbaneforskriften og rammene som Samferdselsdepartementet setter gjennom eierstyringen av foretaket og etatsstyringen av direktoratet. Arbeidet skal ses i sammenheng med oppdrag nr. 13 til Jernbanedirektoratet i supplerende tildelingsbrev nr. 4 i 2024 om å beskrive rammeverket for utvikling og gjennomføring av tilbudsfordringer.
<b>Frist og rapportering:</b>	Jernbanedirektoratet og Bane NOR skal levere en felles rapport innen 1. april 2025.

Oppdrag nr:	02-2025
Navn på oppdrag:	<b>Kartlegge mulighet for anleggsbidrag</b>
<b>Bakgrunn:</b>	I Stortingets anmodningsvedtak nr. 833 av 20. juni 2024 bes regjeringen om å fremskynde det kapasitetsøkende arbeidet på Ofofbanen i Nasjonal transportplan 2025–2036, og sikre oppstart i planperioden, jf. omtale av anmodningsvedtak nr. 833 og 836 i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet.
<b>Beskrivelse av oppdraget:</b>	Jernbanedirektoratet skal vurdere muligheten for bruk av anleggsbidrag, herunder i samråd med Bane NOR, og gå i dialog med aktuelle aktører for å kartlegge muligheter for anleggsbidrag, f.eks. fra malmaktører på Ofofbanen. Det forutsettes at direktoratet også har dialog med Trafikverket i Sverige der det er relevant.
<b>Frist og rapportering:</b>	Jernbanedirektoratet skal levere rapport innen 1. september 2025.

Oppdrag nr:	03-2025
Navn på oppdrag:	<b>Kapasitetsfordeling på det nasjonale nettet</b>
<p><b>Bakgrunn:</b></p> <p>EU er i ferd med å vedta en ny forordning om kapasitetsfordeling som vil medføre betydelige endringer i prosessene for planlegging og fordeling av infrastrukturkapasitet. Dette gjelder også dagens nasjonale valgfrihet for å fastsette regler om prioritering av visse togtenester dersom det skulle være mindre tilgjengelig kapasitet enn det etterspørselen etter ruteleier tilsier. Fordi det er snakk om en betydelig omlegging av den gjeldende kapasitetsfordelingsprosessen, er det i tillegg behov for å se nærmere på hvilke praktiske konsekvenser de nye reglene får for de involverte aktørene, særlig Bane NOR, og hvordan dette berører Jernbanedirektoratets strategiske ruteplaner og den øvrige strategiske planleggingen av jernbanen. Selv om ikke Jernbanedirektoratet vil få noen direkte rolle etter den nye forordningen, vil direktoratet være en sentral premissleverandør gjennom sin rolle som søker av infrastrukturkapasitet i egenskap av å inngå trafikkavtaler og sitt ansvar for å ivareta den strategiske og helhetlige koordineringen og planleggingen av jernbanesektoren. Det er nødvendig å vurdere betydningen av det kommende regelverket for utøvelsen av Jernbanedirektoratets roller i sektoren.</p>	
<p><b>Beskrivelse av oppdraget:</b></p> <p>Jernbanedirektoratet skal innenfor sine roller i sektoren vurdere ny forordning om kapasitetsfordeling, forutsatt at den tas inn i EØS-avtalen, og med de fristene som fremgår av forordningen når den er vedtatt. Departementet ber om en redegjørelse for hvordan den nye kapasitetsfordelingsprosessen vil kunne påvirke Jernbanedirektoratets rolle som avtalepart med togselskapene og innenfor strategisk planlegging og utviklingen av togtilbudet, og angi hvilke virkemidler som vil være tilgjengelige for å oppnå de transportpolitiske målene.</p> <p>Samferdselsdepartementet gjør for øvrig oppmerksom på at vi også har gitt oppdrag om ny kapasitetsfordelingsforordning i oppdragsbrevet til Bane NOR og tildelingsbrevet til Statens jernbanetilsyn for 2025.</p>	
<p><b>Frist og rapportering:</b></p> <p>Jernbanedirektoratet skal levere rapport innen 1. november 2025. Departementet vil invitere til egne statusmøter der også Bane NOR og Statens jernbanetilsyn vil delta.</p>	

Oppdrag nr:	04-2025
Navn på oppdrag:	<b>Videre oppfølging av KVU om økt kapasitet i regiontogene</b>
<p><b>Bakgrunn:</b></p> <p>KVU med tilhørende ekstern kvalitetssikring (KS1) for kjøretøykonsepter som kan sikre bedre transportkapasitet i regiontogene ble levert i 2024. Før det anbefalte konseptet som innebærer anskaffelse av toetasjers regiontogmateriell kan overføres til forprosjekt, er det behov for supplerende vurderinger av enkelte problemstillinger kartlagt i konseptvalgutredningen.</p>	

**Beskrivelse av oppdraget:**

Jernbanedirektoratet skal gjennomføre en supplerende analyse av direktoratets anbefalte konsept. Analysen skal vurdere hvilke tekniske egenskaper nye toetasjes tog må ha for å kunne kjøre i rutene til togene de ev. erstatter, samt gi en oppdatert vurdering av hvordan konseptet vil påvirke togtilbudet. Dersom analysen tilsier behov for utvikling av tekniske løsninger, skal direktoratet vurdere innovasjonsrisikoen. Videre skal analysen gi en oppdatert vurdering av behov for antall toetasjes tog samt hvordan et ev. optimalisert kjøretøyskonsept påvirker kostnadene både ved anskaffelse og drift av toetasjes regiontog.

På bakgrunn av den supplerende vurderingen av kjøretøykonseptet skal Jernbanedirektoratet innen samme frist gjennomføre en oppdatert vurdering av infrastrukturbehovet, herunder hensetting, før det ev. kan gås videre med et forprosjekt.

Jernbanedirektoratets skal innrette arbeidet med den supplerende analysen slik at den videre oppfølgingen av konseptet toetasjes regiontog ikke medfører fremdriftsrisiko for tidsløpet for opsjonsutløsninger i gjeldende lokal- og regiontoganskaffelse.

**Frist og rapportering:**

Jernbanedirektoratet skal levere rapport med vurdering innen 1. april 2025.

Oppdrag nr:	05-2025
Navn på oppdrag:	<b>Planlegging av elektrifisering av strekningen Stjørdal–Steinkjer</b>

**Bakgrunn:**

I Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet legges det opp til videre planlegging av elektrifisering av strekningen Stjørdal–Steinkjer. Det er forventet at elektrifiseringen vil gi betydelig samfunnsøkonomisk gevinst. Elektriske tog har lavere innkjøps- og driftskostnader sammenlignet med dagens bimodale tog, og vil derfor gi en mer kostnadseffektiv og miljøvennlig løsning. I tillegg vil omdisponering av eksisterende bimodale kjøretøy til banestrekninger som Rørosbanen, Raumabanen og Nordlandsbanen muliggjøres, da dieselkjøretøyene på disse strekningene nærmer seg slutten av sin levetid og skal fases ut innen 2030. Strekningen Stjørdal–Steinkjer var opprinnelig en del av prosjektet "Elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen", men ble tatt ut av prosjektet i 2018. Dette innebærer at strekningen allerede er delvis planlagt. Bane NOR har vurdert elektrifiseringstiltak på denne strekningen på detaljplannivå, og prosjektet har gjennomgått KS2 som en del av den opprinnelige elektrifiseringsplanen for Trønder- og Meråkerbanen.

**Beskrivelse av oppdraget:**

Jernbanedirektoratet bes sette i gang arbeidet med å oppdatere og ferdigstille plangrunnlaget i samsvar med kravene i statens prosjektmodell.

**Frist og rapportering:**

Planleggingen skal legge til rette for en eventuell beslutning om oppstart av bygging i 2027 i tråd med forventningene om ibrukttagelse i 2030.

Oppdrag nr:	06-2025
Navn på oppdrag:	<b>Dagtogtilbud mellom Oslo og København og/eller Hamburg</b>
<b>Bakgrunn:</b>	
Stortinget har i anmodningsvedtak nr. 95, jf. Innst. 2 S (2024–2025), bedt regjeringen om å legge til grunn trafikkstart senest innen 2026 for direkte dagtog fra Oslo til København og/eller Hamburg, herunder å gå i dialog med nødvendige myndigheter og operatører for å utforske markedsgrunnlaget og eventuelle praktiske forhold som er nødvendig for å få på plass et slikt togtilbud. Regjeringen bes komme tilbake til Stortinget med en statusoppdatering innen statsbudsjettet for 2026.	
<b>Beskrivelse av oppdraget:</b>	
Jernbanedirektoratet skal gå i dialog med relevante myndigheter og operatører for å utforske markedsgrunnlaget og avklare praktiske forhold og tiltak som er nødvendige for å etablere et direkte dagtogtilbud mellom Oslo og København og/eller Hamburg.	
Jernbanedirektoratet bes legge til grunn at togtilbudet skal etableres på kommersielle vilkår. Direktoratet bes vurdere om det ev. kan og bør tilrettelegges for en begrenset støtte i en oppstartsfase dersom dette er nødvendig for å realisere tilbudet.	
<b>Frist og rapportering:</b>	
Jernbanedirektoratet skal gi en statusoppdatering innen 15. mai 2025 og en markedsvurdering innen 15. august 2025.	

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

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

Nasjonale måltall for driftsstabilitet:

<i>Parameter for driftsstabilitet</i>	<i>Mål i Nasjonal transportplan 2025-2036</i>	<i>Langsiktig mål i Nasjonal transportplan</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 (Flytoget) i pst.	96,0	96,1

#### 3.2.1 Styringsparametere og styringsinformasjon

<b>Styringsparameter</b>	<b>Rapportering</b>
Endring i reisetid	Endring i reisetid som følge av tilbudsforbedringer rapporteres i årsrapport.

Driftsstabilitet for person- og godstog	Nasjonale måltall for driftsstabilitet rapporteres i tertialrapporter og årsrapport. I tillegg skal det rapporteres på strekningsvis driftsstabilitet for å relatere ev. problemer og nødvendige tiltak til konkrete strekninger.
<u>Kundetilfredshet:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kundetilfredshet (KTI) ved avvik.</li> <li>• Indikator (KTI) fra Kundetilfredshetsundersøkelsen (KTU) per togselskap og strekning.</li> </ul>	KTI rapporteres i årsrapport.
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Andel passasjerer som kommer fram i tide<sup>2</sup> (per linje i løpet av et døgn).</li> <li>• Andel avganger med enkle togsett der det skulle vært kjørt med dobbeltsett i henhold til togoperatørens materiellturneringsplan.</li> <li>• Antall leverte setekilometer per linje i rushtid sammenlignet med planlagte setekilometer.</li> </ul>	I rapporteringen skal Jernbanedirektoratet vurdere situasjonen og redegjøre for tiltak direktoratet, i samråd med øvrige aktører, vil gjennomføre for å bedre måloppnåelsen. Rapportering gjelder alle linjer i trafikkavtale Østlandet 1 og Østlandet 2, med unntak av Bratsbergbanen, og skal oversendes departementet senest den 10. i påfølgende måned. Det skal også rapporteres samlet for periode i tertialrapporter og årsrapport.

### 3.2.2 Oppdrag

Oppdrag nr:	07-2025
Navn på oppdrag:	<b>Oppfølging tiltaksplan for bedre driftsstabilitet og kundeopplevelse ved avvik</b>
<p><b>Bakgrunn:</b> Driftsstabiliteten på jernbanen er under fastsatte mål. Jernbanedirektoratet utarbeidet i 2022 tiltaksplaner for bedre driftsstabilitet og kundeopplevelser ved avvik, og leverte i november 2024 en rapport med vurdering av måloppnåelse av de ulike tiltakene og forslag til videre oppfølging.</p>	
<p><b>Beskrivelse av oppdraget:</b> Jernbanedirektoratet skal videreføre arbeidet med oppfølging og videreutvikling av tiltaksplanene for bedre driftsstabilitet og kundeopplevelse ved avvik, i tråd med direktoratets forslag av 26. november 2024. Det videre arbeidet med tiltaksplanene skal i enda større grad rettes mot å identifisere og gjennomføre konkrete tiltak for å oppnå konkrete resultater innenfor spesifiserte tidsrammer. Det skal legges vekt på å anslå effekter av tiltak og identifisere avhengigheter, både mellom tiltak og tiltakseiere. Jernbanedirektoratet skal gjennom sin koordinerende og strategiske rolle i sektoren bidra til å identifisere og følge opp treffsikre tiltak for alle aktører i sektoren.</p>	

<sup>2</sup>Punktlighet vektet for antall passasjerer:

*$$\frac{\text{Faktisk antall passasjerer} - \text{antall passasjerer som ankommer destinasjonen forsinket}}{\text{Faktisk antall passasjerer}}$$*

**Frist og rapportering:**

Rapport med vurdering måloppnåelse av de to tiltaksplanene leveres innen 10. oktober 2025.

### 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. målene i Nasjonal transportplan 2025–2036 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 verktøy og analyser i samarbeid med de andre transportvirksomhetene og slik bidra til gode beslutningsgrunnlag for tiltak i sektoren.

#### 3.3.1 Oppdrag

Oppdrag nr:	08-2025
Navn på oppdrag:	<b>Planlegging av ny rikstunnel</b>
<b>Bakgrunn:</b> Kapasiteten i Oslotunnelen er i dag fullt utnyttet, og uten ny tunnel vil det ikke bli mulig å utvikle jernbanen utover de tiltakene som er planlagt ferdige på midten av 2030-tallet. I Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet legges det opp til å jobbe videre med beslutningsgrunnlag og planlegging av ny rikstunnel.	
<b>Beskrivelse av oppdrag:</b> 1) Jernbanedirektoratet skal, i samarbeid med Bane NOR, utarbeide et beslutningsgrunnlag om oppstart av et forprosjekt for rikstunnelen. Som del av dette skal virksomhetene oppdatere det eksisterende plangrunnlaget, foreslå en prosess for et videre forprosjekt, og legge frem anslag på budsjettbehov knyttet til et slikt forprosjekt, både i 2027 og i påfølgende år. I arbeidet skal det legges til grunn valgt konsept fra KVV Oslo-navet og NTO-arbeidet (Ny togtunnel Oslo) som Bane NOR avsluttet i 2021.  2) Jernbanedirektoratet skal gjøre oppdaterte samfunnsøkonomiske beregninger av effektene for jernbanesystemet av en ny rikstunnel, herunder nytte- og kostnadsvirkninger og ikke-prissatte virkninger av dette. Jernbanedirektoratets vurderinger av på hvilket tidspunkt det vil være behov for å realisere rikstunnelen skal inngå i analysen. Arbeidet skal være konsistent med direktoratets vurderinger/anbefalinger i besvarelsen av oppdrag 15-2024 om utredningene av jernbanetilbudet frem mot 2050.	
<b>Frist og rapportering:</b> Rapporten skal leveres innen 17. oktober 2025.	

### 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. Det vises i tillegg til oppdrag nr. 23-2024 gitt i supplerende tildelingsbrev nr. 11 for 2024 om dataforvaltning og digital tjenesteutvikling for sømløs mobilitet.

Jernbanedirektoratet skal i 2025 delta i oppfølgingen og utviklingen av de inngåtte byvekstavtalene, samt delta i arbeidet med «Byutredninger 2025».

#### 3.4.1 Styringsparametere og styringsinformasjon

Styringsparameter	Rapportering
Anslag på antall reisende som benytter takstsamarbeidsavtaler.	Rapporteres i første tertialrapport.
KTI sømløshet (kundetilfredshetsindeks).	Rapporteres i årsrapport.
Antall jernbanestasjoner som er tilgjengelige eller universelt utformet, og som har assistansetjeneste.	Prosentvis reiser fra en universelt utformet stasjon. Rapporteres i årsrapport.

#### 3.4.2 Oppdrag

Oppdrag nr:	09-2025
Navn på oppdrag:	<b>Bruk av betalingsmidler innenfor persontransport</b>
<p><b>Bakgrunn:</b></p> <p>Gjennom lovendringer som trådte i kraft 1. oktober 2024 gjelder det nå nye regler i finansavtaleloven § 2-1 om forbrukeres rett til å betale med kontanter og andre betalingsmidler. Samtidig er det innført egne forskriftshjemler i yrkestransportloven og jernbaneloven som innebærer at det kan fastsettes andre regler om kundenes rett til å betale billetter med kontanter enn det som følger av hovedregelen i finansavtaleloven § 2-1 tredje ledd. Det kan også gis regler om andre betalingsløsninger enn kontanter. Om det skal gis slike regler, og hva de i så fall mer konkret skal gå ut på, må vurderes særskilt.</p> <p>Inntil det eventuelt gis særlige regler i forskrift om persontransporttjenester, vil det følge av den alminnelige regelen i finansavtaleloven § 2-1 tredje ledd at kundene har rett til å betale billettene med kontanter når de kjøpes i et salgslokale der man aksepterer andre betalingsløsninger, men ikke ellers. Det vil si at man etter finansavtaleloven ikke vil ha rett til å betale billetter med kontanter om bord på transportmiddelet. Dette er i samsvar med det som allerede praktiseres på mange transportmidler.</p> <p>Samtidig gjelder det enkelte bestemmelser i passasjerrettighetsregelverket som omhandler de reisendes rett til å kjøpe billetter. Ved gjennomføring av forordningen om jernbanepassasjerers rettigheter tok man inn en nasjonal bestemmelse om at alle passasjerer skal ha rett til å kjøpe billett om bord uten ekstra kostnad.</p>	

Departementet ønsker å se hvordan de nye reglene fungerer i praksis før man eventuelt går videre med å vurdere nærmere bestemmelser etter de nye forskriftshjemlene i jernbaneloven og yrkestransportlova.

**Beskrivelse av oppdraget:**

Jernbanedirektoratet skal følge særlig med på hvordan de nye hovedreglene i finansavtaleloven fungerer for persontransport direktoratet er ansvarlig for. Dette skal gjøres i samråd med Statens vegvesen, og det skal innhentes innspill fra fylkeskommunene for øvrige persontransportområder. Videre skal Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen vurdere om det kan være hensiktsmessig med egne regler innenfor de nye lovhjemlene.

**Frist og rapportering:**

Felles rapport fra Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen skal leveres innen 31. desember 2025.

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

Jernbanedirektoratet skal ha kunnskap om digitalisering, innovasjon og teknologi i jernbane- og kollektivsektoren. Direktoratet har et særlig ansvar for å sammenstille og formidle kunnskap og analyser innen teknologi og bruk av data som favner sammenhenger og tiltak som går på tvers av aktørene i sektoren.

Videre skal direktoratet 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 fremtidens transportbehov, særlig innenfor EUs rammeprogram for forskning og innovasjon Horisont Europa og gjennom deltagelse i partnerskapet Europe's Rail.

#### 3.5.1 Styringsinformasjon

Styringsinformasjon	Rapportering
Korte konkrete redegjørelser for hvordan målet blir fulgt opp	Tertialrapporter og årsrapport.

#### 3.5.2 Oppdrag

Oppdrag nr:	10-2025
Navn på oppdrag:	<b>Konseptvalg og videre arbeid med automatisk togfremføring</b>
<b>Bakgrunn:</b> Det er gjennomført KVVU med tilhørende ekstern kvalitetssikring (KS1).	
<b>Beskrivelse av oppdraget:</b> Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet og Bane NOR legge til grunn konsept A - førerstøtte for videre planlegging av automatisk togfremføring.	



Jernbanedirektoratet bes vurdere tidspunkt for oppstart av forprosjekt automatisk togfremføring. Vurderingen gjøres basert på ERTMS-utbyggingens modenhet.

I perioden frem til forprosjektet starter opp skal Jernbanedirektoratet og Bane NOR etablere et datagrunnlag for å oppnå mer detaljerte analyser av kostnader og nytteverdier av alternativ A førerstøtte. Jernbanedirektoratet skal også føre endringslogg i perioden frem til forprosjektet startes opp.

Dersom det i perioden før forprosjektet starter opp identifiseres ny teknologi eller andre løsninger som utfordrer konseptvalget, eller dersom kostnader, nytte eller innhold endres vesentlig, må saken legges frem for Samferdselsdepartementet for videre behandling før forprosjektet kan startes opp.

**Frist og rapportering:**

Det er foreløpig ikke satt en frist for rapportering. Jernbanedirektoratet skal gi en vurdering av videre fremdrift og tidspunkt for oppstart av forprosjekt innen 31. oktober 2025.

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

Jernbanedirektoratet skal ha kunnskap om klimaeffekter<sup>3</sup> og kostnader knyttet til investeringer, vedlikehold, drift, kjøp av persontogtransport og øvrige tiltak for person- og godstransport. Jernbanedirektoratet har et særlig ansvar for å sammenstille og formidle kunnskap og analyser innen klima og miljø som favner sammenhenger og tiltak som går på tvers av aktørene i sektoren.

Jernbanedirektoratet skal delta i etatssamarbeidet om kunnskapsutvikling på klimaområdet sammen med Bane NOR.

#### 3.6.1 Styringsinformasjon

Styringsinformasjon	Rapportering
Korte konkrete redegjørelser for hvordan målet blir fulgt opp.	Tertialrapporter og årsrapport.

### 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,

<sup>3</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.

systematisk og målrettet arbeid. Jernbanedirektoratet har et særlig ansvar for å sammenstille og formidle kunnskap og analyser om sikkerhet som favner sammenhenger og tiltak som går på tvers av aktørene i sektoren.

### 3.7.1 Styringsinformasjon

Styringsinformasjon	Rapportering
Korte konkrete redegjørelser for hvordan målet blir fulgt opp.	Tertialrapporter og årsrapport.

## 3.8 Andre mål og prioriteringer

### 3.8.1 Samfunnssikkerhet og beredskap, herunder klimatilpasning

Den sikkerhetspolitiske situasjonen medfører sterkere oppmerksomhet om samfunnssikkerhet og beredskap. Dette har implikasjoner for aktørene i jernbanesektoren. 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 første og andre tertialrapport i 2025 rapportere til departementet på status i oppfølgingen av strategien, samt fortsette å delta på de halvårige kontaktmøtene om samfunnssikkerhet som departementet avholder i forbindelse med ovennevnte rapportering. Rapporteringen til departementet skal få frem 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.

Jernbanedirektoratet skal i 2025 prioritere videre arbeid knyttet til sikkerhetsloven, herunder intern oppfølging av virksomhetssikkerhetsforskriften, og sørge for tilstrekkelig kompetanse på sikkerhets- og beredskapsområdet. Videre skal etaten følge opp eventuelle avvik og sårbarheter som er identifisert gjennom egne risikovurderinger, i tilsyn eller i Nasjonal sikkerhetsmyndighets årlige undersøkelse av sikkerhetstilstanden. Sektorvis responsmiljø (SRM) ble etablert i regi av Bane NOR høsten 2024. Jernbanedirektoratet skal i samarbeid med Bane NOR vurdere erfaringene med dette gjennom året, spesielt om responsmiljøet er etablert på et nivå som vurderes som nødvendig for å oppnå intensjonen med SRM.

Jernbanedirektoratet skal i 2025 bidra inn i en tversektoriell faggruppe på etats- og virksomhetsnivå ledet av Forsvaret for å utrede militære behov for transportinfrastruktur. Arbeidet skal skje etter nærmere bestilling fra Samferdselsdepartementet, og i henhold til «Rammeverk for samhandling om militære behov for transportinfrastruktur».

Jernbanedirektoratet har et ansvar for å sammenstille og formidle kunnskap og analyser innen klimatilpasning som favner sammenhenger og tiltak som går på tvers av aktørene i

sektoren. Som en del av dette arbeidet skal Jernbanedirektoratet delta i relevante samarbeid om klimatilpasning både innen transportsektoren og på tvers av sektorer, og prioritere samarbeid om nasjonale sårbarhetsanalyser som ledes av Miljødirektoratet.

## **4 Andre føringer og krav**

### **4.1 Fellesføringer fra regjeringen**

Regjeringen har fastsatt tre fellesføringer for 2025. Fellesføringene er de samme som for 2024, med noen justeringer i fellesføring nr. 2. [Rundskrivet for 2024](#) kan derfor brukes inntil videre. Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet vil tidlig i 2025 sende ut et oppdatert rundskriv. Samferdselsdepartementet kommer tilbake til dette når rundskrivet foreligger.

#### **4.1.1 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. Jernbanedirektoratet skal gjøre systematiske vurderinger av egen energibruk og ta i bruk lønnsomme energieffektive løsninger, samt øke energifleksibiliteten der dette er relevant.

#### **4.1.2 Positiv utvikling i antall ansettelser av personer med funksjonsnedsettelse og eller fravær fra arbeid, utdanning eller opplæring**

Regjeringen har høye ambisjoner når det gjelder inkludering og 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.

Jernbanedirektoratet skal i årsrapporten oppgi antallet ansettelser av personer med funksjonsnedsettelse og/eller fravær fra arbeid, utdanning eller opplæring i 2025 og det totale antallet ansettelser i virksomheten i 2025. Virksomheten skal også omtale utviklingen i 2025 sett opp mot det virksomheten har rapportert for 2024.

#### **4.1.3 Redusere konsulentbruken**

Det er et mål at staten samlet sett skal redusere konsulentbruken ved å utvikle egen kompetanse. 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. Jernbanedirektoratet skal i årsrapporten for 2025 rapportere om konsulentbruken og oppfølgingen av fellesføringen, herunder om totalbeløp for kjøp av konsulenttenester, 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.

Etaten skal som en del av rapporteringen også gi en overordnet omtale av eventuelle kjøp av konsulenttjenester fra kommunikasjonsbransjen (alle typer kommunikasjonstjenester) i 2025 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. Dersom virksomheten har større kjøp av konsulenttjenester fra andre statlige leverandører, bør dette fremgå særskilt.

## **4.2 EØS-arbeid**

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

EU utvikler stadig mer sektorovergripende samarbeid samt kobler ulike saker, 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.

Samferdselsdepartementet ønsker å tidlig identifisere saker som er viktige for Norge og medvirke til at regelverksutformingen blir mest mulig i tråd med norske interesser. Departementet jobber kontinuerlig med å redusere etterslepet av EU-rettsakter som vurderes for innlemmelse i EØS-avtalen, og Jernbanedirektoratet bes om å prioritere oppfølging av sine saker. Arbeidet med å få ned EØS-etterslepet er også høyt prioritert av regjeringen.

Jernbanedirektoratet bes om å merke seg hovedpunktene i Eldringutvalgets rapport fra april 2024 (NOU 2024: 7 *Norge og EØS: Utvikling og erfaringer*). Her understrekes bl.a. viktigheten av god EU/EØS-kompetanse og riktig gjennomføring av EØS-regelverk. Det skal legges vekt på regelkvalitet, tilgjengelighet og korrekt praktisering, og vi må 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 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. Videre representerer Jernbanedirektoratet Norge i IRP-samarbeidet (International Rail Passengers) og forventes å videreføre dette arbeidet i 2025.

For å bidra til at vi på samferdselsområdet samlet sett ivaretar norske interesser på en mest mulig hensiktsmessig og effektiv måte, bes Jernbanedirektoratet følge opp krav og frister for EU/EØS-arbeidet i henhold til utredningsinstruksen og Samferdselsdepartementets EØS-strategi. Dette innebærer bl.a. at dersom det er utvikling i saker med en politisk dimensjon skal departementet informeres, og få referat fra møtene. Der hvor Jernbanedirektoratet deltar i EUs regelverksutforming skal det være tett kontakt med departementet for å bidra til et klart mandat og en koordinert norsk posisjon.

### **4.3 Oppfølging av saker fra Riksrevisjonen**

Riksrevisjonens rapport 3:14 (2023–2024) *Styringsmaktene sitt arbeid med å redusere forseinkingar og innstillinger på jernbanen* ble levert til Stortinget 30. mai 2024. Foreløpig dato for behandling i Stortinget er 7. januar 2025. Anbefalingene fra Riksrevisjonen følges særlig opp gjennom oppdrag 04-2024 og 07-2025 knyttet til vedlikehold og fornying og tiltaksplanen for bedre driftsstabilitet.

Riksrevisjonens rapport *Utvidet oppfølging av undersøkelse om Bane NORs drift, vedlikehold og investeringer rapportert i Dokument 3:2 (2020–2021)* ble publisert 27. november 2024, jf. også Dokument 3:2 (2024–2025) *Riksrevisjonens kontroll med forvaltningen av statens interesser i selskaper – 2023*. Oppfølgingen av denne følges særlig gjennom rapporteringen nevnt under kapittel 3.2.1.

### **4.4 Videre arbeid med langtidsplanlegging i sektoren**

Som ledd i oppfølgingen av Nasjonal transportplan 2025–2036 har Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet startet et arbeid med å videreutvikle langtidsplanleggingen i transportsektoren. Det er gitt oppdrag til virksomhetene om å forbedre det faglige grunnlaget for å vurdere måloppnåelse og fremtidig transporttettersspørsmål som skal gjøres ferdig i 2025. Jernbanedirektoratet må ta høyde for at det i 2025 kan komme flere bestillinger fra departementene knyttet til utviklingsarbeidet i langtidsplanleggingen.

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

### **5.1 Risikovurderinger og internkontroll**

Risikostyring og internkontroll er en vesentlig del av Jernbanedirektorats interne styring og en viktig del av styringsdialogen med departementet.

Jernbanedirektoratet skal gjennomføre risikovurderinger knyttet til å nå de fastsatte målene, til å oppfylle kravet om effektiv ressursbruk og til gjennomføring av budsjettet i form av mer- eller mindreforbruk. Staten må også vurdere virksomhetens evne til å håndtere endringer i risikobildet på sentrale områder, som digitale trusler. Jernbanedirektoratets risikovurderinger skal ligge til grunn for rapporteringen i tertialrapportene og årsrapporten. Etatens overordnede risikovurdering skal inngå i første tertialrapport, og oppdateres i andre tertialrapport.

Virksomhetens system for risikovurderinger og bruk av dette i virksomhetsstyringen skal fremgå av årsrapporten.

I årsrapporten skal Jernbanedirektoratet gi en overordnet tilstandsvurdering av etatens virksomhetsstyring inklusiv internkontroll, og hva som er grunnlaget for denne vurderingen. Det bør i den sammenheng vurderes om det skal innhentes en ekstern vurdering av etatens virksomhetsstyring og internkontroll, som et supplement til etatens eget kunnskapsgrunnlag. Det skal rapporteres om det er avdekket vesentlige avvik eller svakheter i etatens virksomhetsstyring og internkontroll, og hvilke tiltak som i så fall er iverksatt.

## **5.2 Lærlinger**

Vi ber Jernbanedirektoratet i årsrapporten for 2025 redegjøre for antall lærlinger i etaten, innenfor hvilke fag og om det vært vurdert å øke antall lærlinger og tilby opplæring i nye lærefag.

## **6 Rapportering**

Vi viser til punkt om rapportering i Instruks for Jernbanedirektoratet. Vedlegg 3 viser rapporteringskrav i årsrapporten og tertialrapportene for Jernbanedirektoratet. Vi viser videre til at Jernbanedirektoratet arbeider med etablering av en gjennomføringsplan for Nasjonal transportplan 2025–2036. Jernbanedirektoratet skal rapportere på status iht. gjennomføringsplanen i tertial- og årsrapportene.

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

I rapporten for første tertial skal Jernbanedirektoratet gi en kort og overordnet vurdering av status på mål, prioriteringer og oppdrag i dette tildelingsbrevet. Rapporten skal inneholde etatens overordnede risikovurderinger for virksomheten, jf. kap. 5.1. Det skal legges vekt på vesentlige avvik fra krav og forventninger i dette tildelingsbrevet. Ved ev. vesentlige avvik skal risikoreduserende tiltak og gjenværende risiko etter tiltak omtales.

Rapporten skal videre inneholde:

- regnskapsstatus etter SRS per 30. april 2025 (resultatregnskap og notene om lønnskostnader, andre driftskostnader og tilskuddsforvaltning)
- prognose for forbruk for hele 2025 etter kontantprinsippet
- bruk av fullmakter gitt ved behandlingen av Prop. 1 S (2024–2025) som gjelder forpliktelser ut over budsjettåret
- justert begrepsbruk for effektpakker og infrastrukturavtaler skal tas i bruk fra og med rapportering i første tertial, jf. kap. 3.1.2
- oppdrag og områder der det er bedt om rapportering i første tertial i dette tildelingsbrevet.

Øvrige rapporteringskrav for første tertialrapport fremgår av vedlegg 3.

### **6.2 Rapport for 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 redegjøre for om det vil være mulig å følge opp som forutsatt innen utgangen av året, og hvilke tiltak som ev. må iverksettes.

Rapporten skal videre inneholde:

- en oversikt over regnskapsstatus etter SRS per 31. august 2025 (resultatregnskap og notene om lønnskostnader, andre driftskostnader og tilskuddsforvaltning)
- prognose for forbruk for hele 2025 etter kontantprinsippet
- bruk av fullmakter gitt ved behandlingen av Prop. 1 S (2024–2025) som gjelder forpliktelser ut over budsjettåret
- oppdrag og områder der det er bedt om rapportering i andre tertial i dette tildelingsbrevet

Øvrige rapporteringskrav for andre tertial fremgår av vedlegg 3.

### **6.3 Årsrapport med årsregnskap**

Jernbanedirektoratet skal sende departementet endelig årsrapport med årsregnskap for 2025 innen 15. mars 2026.

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*. Vi viser også til [DFØs veiledningsnotat for årsrapporten](#).

Årsrapporten skal være i samsvar med kravene og føringene i dette tildelingsbrevet og inneholde relevant informasjon av betydning for departementets styring av Jernbanedirektoratet.

Årsrapporten skal inneholde utvalgte nøkkeltall om virksomheten. Nøkkeltallene skal være i henhold til DFØs anbefalinger og definisjoner, og omfatter følgende:

- Antall ansatte
- Antall avtalte årsverk
- Antall utførte årsverk
- Samlet tildeling post 01–99
- Utnyttelsesgrad post 01–29
- Driftsutgifter
- Lønnsutgifter per årsverk
- Lønnsandel av driftsutgifter
- Konsulentandel av driftsutgifter

Alle nøkkeltall settes opp som en tidsserie på tre år og det skal redegjøres kort for utvikling.

Jernbanedirektoratet fører fra 1. januar 2024 virksomhetsregnskapet etter de statlige regnskapsstandardene (SRS). Frem til det kan rapporteres på en tidsserie på tre år, ber vi virksomheten rapportere etter kontantprinsippet for de nøkkeltallene der dette er relevant.

Det stilles ikke lenger krav om rapportering på indikatorene for drifts- og administrasjonseffektivitet som er gitt av Samferdselsdepartementet (KPI 1 - KPI 5).

Departementet presiserer følgende som skal fremgå av årsrapporten:

- En vurdering av hvordan Jernbanedirektoratet bidrar til å følge opp de transportpolitiske målene og bærekraftsmålene, jf. kap. 2.
- Vurderinger og analyser av utviklingen under hvert av målene i kap. 3. I tillegg til styringsparameterne skal øvrig relevant og tilgjengelig informasjon benyttes.
- Status for tilstanden innen etatens ansvarsområde, herunder etatens evne til å sikre måloppnåelse på kort og lang sikt, og om etatens prioriteringer gjennom året har påvirket dette, jf. etatens 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 2025.
- En overordnet tilstandsvurdering av etatens internkontroll.
- Oversikt over oppdrag fra departementet både pågående og avsluttede oppdrag per 31.12.2025.
- Redegjørelse for oppfølging av bestemmelsene i likestillings- og diskrimineringsloven, som arbeidsgiver og offentlig myndighet.

Årsrapport med årsregnskap skal publiseres på etatens nettsider når den er ferdig behandlet i styringsdialogen og innen 1. mai 2026. Revisjonsberetningen skal publiseres sammen med årsrapporten, eller så snart den foreligger.

## **6.4 Rapportering ved vesentlige hendelser og avvik**

Jernbanedirektoratet skal informere departementet om vesentlige avvik, hendelser eller uforutsette situasjoner i forhold til vedtatte planer eller tildelingsbrev straks etaten får kjennskap til slike og uavhengig av faste rapporteringer, med forslag om mulig korrigerende tiltak.

## **7 Budsjettdeling og fullmakter**

Stortinget vedtok 14. desember 2024 statsbudsjettet for 2025, jf. Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet og Innst. 13 S (2024–2025).

### **7.1 Tildelinger og føringer**

#### **7.1.1 Tildelinger**

For Jernbanedirektoratet gjelder følgende bevilgninger:



### Utgifter:

Kap.	Post	Kroner
1330	Særskilte transporttiltak	
	76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering, <i>kan overføres</i>	172 600 000
	77 Kjøp av tjenester fra Entur AS	22 100 000
1352	Jernbanedirektoratet	
	01 Driftsutgifter	397 200 000
	21 Spesielle driftsutgifter - utredninger, <i>kan overføres</i>	146 000 000
	70 Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71</i>	5 982 100 000
	71 Kjøp av infrastruktur tjenester - drift og vedlikehold, <i>kan nyttes under post 70</i>	6 596 700 000
	72 Kjøp av infrastruktur tjenester - fornying og mindre investeringer	7 445 000 000
	73 Kjøp av infrastruktur tjenester - investeringer, <i>kan nyttes under post 74</i>	11 106 200 000
	74 Tilskudd til togmateriell mv., <i>kan overføres</i>	154 600 000
	75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	104 800 000
	76 Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren	40 900 000

### Inntekter:

Kap.	Post	Kroner
4330	Særskilte transporttiltak	
	01 Gebyrer	22 100 000
4352	Jernbanedirektoratet	
	01 Diverse inntekter	6 100 000

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

#### **7.1.2 Forutsetninger og føringer for tildelingene**

Jernbanedirektoratet har ansvar for å planlegge virksomheten i 2025 slik at målene kan nås innenfor tildelt bevilgning, jf. Reglement for økonomistyring i staten § 9 og Bestemmelser om økonomistyring i staten, pkt. 2.2. Staten må tilpasse det samlede aktivitetsnivået til etatens budsjetttramme slik at det ikke pådras utgifter uten at det er budsjettmessig dekning.

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 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.

Jernbanedirektoratet har fått delegert ansvaret for etatsstyring for Norsk jernbanemuseum. Midler til museet inngår i bevilgningen på kap. 1352, post 01. Videre har museet ansvaret for kap. 1352, post 76 der det er bevilget 40,9 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.

#### *Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle*

Samferdselsdepartementet viser til Prop. 1 S (2024–2025) hvor det fremgår at det er prioritert oppstart av Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle, med raskest mulig fremdrift. Som det fremgår av budsjettproposisjonen arbeides det nå med endelig modell for styring, organisering og finansiering av prosjektet. Oppstart forutsetter Stortingets tilslutning både til kostnadsramme for prosjektet, og til at prosjektet delvis kan finansieres med bompenger. Statens vegvesen skal sammen med Bane NOR og Jernbanedirektoratet gjøre nødvendige forberedelser for å sikre fremdriften.

Bevilgning i 2025 som skal legge til rette for prosjektstart på Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle er budsjettet på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveiinvesteringer.

#### *Oppfølging av tilgang til togmateriell på Nordlandsbanen*

Jernbanedirektoratet skal bidra i arbeidet med å sikre erstatningslokomotiver til Nordlandsbanen slik at avtalt togtilbud kan opprettholdes, jf. Prop. 20 S (2024–2025) *Endringer i statsbudsjettet 2024 under Samferdselsdepartementet*. Utgiftene skal dekkes innenfor bevilgningen for 2025 på kap. 1352, post 70 Kjøp av persontransport med tog.

#### *Kjøp av infrastrukturtjenester - investeringer*

Samferdselsdepartementet viser til Innst. 13 S (2024–2025) og Stortingets vedtak om å redusere bevilgningen på kap. 1352, post 73 samlet (netto) med 561 mill. kroner i 2025 sammenliknet med regjeringens forslag i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet. Transport- og kommunikasjonskomiteen har begrunnet en reduksjon på 591 mill. kroner med at dette beløpet tilsvarer de forventede renteinntektene fra Bane NORs likviditetsreserve i 2025. Jernbanedirektoratet skal legge til grunn planlagt aktivitet i tråd med forslaget i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet. I tillegg er bevilgningen på posten økt med 30 mill. kroner til videre planlegging av dobbeltspor på strekningen Stokke–Sandefjord.

## **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 (2024–2025) for Samferdselsdepartementet, jf. Innst. 13 S (2024–2025) 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 gjengitt i sin helhet.

### **7.2.1 Fullmakter vedtatt av Stortinget**

Samferdselsdepartementet delegerer følgende fullmakter som ble vedtatt ved Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2025, 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 Andre fullmakter**

Samferdselsdepartementet delegerer til Jernbanedirektoratet:

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

Med hilsen

Are Forbord (e.f.)  
ekspedisjonssjef

Øystein Rembar  
avdelingsdirektør

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

Vedlegg

Kopi  
Bane NOR SF  
Riksrevisjonen