

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref
23/1028-

Dato
6. desember 2024

Statsbudsjettet 2024 - Supplerende tildelingsbrev nr. 14/2024

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

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

1. Oppdrag knyttet til styring og vedlikehold av togmateriell

1.1. Bakgrunn

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

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

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

Etter departementets vurdering gjenstår det likevel enkelte problemstillinger.

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

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

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

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

1.2. Oppdrag

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

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

Beskrivelse av oppdraget:

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

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

Frist og rapportering

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

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

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

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

Mandatet besluttet endelig av Samferdselsdepartementet.

Frist og rapportering

Forslag til mandat skal leveres innen 1. juni 2025.

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

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

1.3. Andre føringer for oppdragene

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

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

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

2. Presiseringer knyttet til planlegging og gjennomføring av fremtidige materiellanskaffelser

2.1. Planlegging etter statens prosjektmodell

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

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

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

2.2. Gjennomføring av toganskaffelser

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

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

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

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

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

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

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

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

Frist og rapportering

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

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

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

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

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

Beskrivelse av oppdraget:

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

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

Frist og rapportering

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

Med hilsen

Øystein Rembar (e.f.)
avdelingsdirektør

Mikkel Åsgard Mandt
førstekonsulent

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi
Norske tog AS
Riksrevisjonen
Statens vegvesen