



DET KONGELIGE
SAMFERDSSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Bane NOR SF
Postboks 4350
2308 HAMAR

Deres ref

Vår ref

Dato

24/2063-

19. desember 2024

Oppdragsbrev til Bane NOR SF for 2025

1. Innledning	2
2. Nærmere avklaring av roller og ansvar mellom Samferdselsdepartementet, Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF	3
3. Mål, styringsparametere og oppdrag i 2025	4
3.1. Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet	4
3.2. Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål	6
3.3. Nullvisjonen for drepte og hardt skadde	7
3.4. Effektiv bruk av ny teknologi	7
3.5. Mer for pengene	8
4. Øvrige mål og prioriteringer	9
4.1. Samfunnssikkerhet og beredskap	9
5. Fellesprosjektet Arna–Stanghelle	11
6. Økonomiske og avtalemessige forhold	11
6.1. Finansieringen av Bane NOR SF	11
6.2. Statens fremtidige forpliktelser	13
6.3. Driftskreditt	14
6.4. Prinsipper og struktur for avtaler mellom Bane NOR SF og Jernbanedirektoratet	14
6.5. Ansvar for planlegging	15

6.6. Forutsetninger for prioriteringer og oppgaveløsning	15
7. Rapportering, informasjonsutveksling og kontroll.....	16
7.1. Evalueringer.....	16
Vedlegg 1: Styringskalender for 2025.....	17
Vedlegg 2: Oppfølging og rapporteringskrav	18
1. Rapportering til Samferdselsdepartementet	18
1.1. Årsrapport	18
1.2. Tertialrapporter for første, andre og tredje tertial	18
1.3. Oppfølgingsmøter	19
2. Indikatorer.....	20
Vedlegg 3: Oppdrag i 2025.....	24

1. Innledning

Samferdselsdepartementet viser til Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*, som presenterer regjeringens transportpolitikk og langsiktige plan for utforming av transportsystemet. Nasjonal transportplan 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.

I dette oppdragsbrevet fastsetter Samferdselsdepartementet rammebetingelsene for den statlige finansieringen av statsforetaket (SF) Bane NORs oppgaver. Departementet meddeler i brevet transportpolitiske mål, likviditetstilførsel i 2025, oppdrag og krav til rapportering fra Bane NOR SF for 2025 samt statens fremtidige forpliktelser for likviditetstilførsel. Departementet klargjør i tillegg hvordan rolle- og ansvarsdelingen mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF skal forstås.

Tildelingsbrevet til Jernbanedirektoratet og oppdragsbrevet til Bane NOR SF er sentrale styringsdokumenter for jernbanesektoren. Departementet forutsetter at både foretaket og direktoratet gjør seg godt kjent med begge styringsdokumenter. Departementet vil herunder peke på at det fremgår av tildelingsbrevet til Jernbanedirektoratet hva som er departementets oppfølging av Nasjonal transportplan 2025–2036.

Oppdragsbrevet gjelder for planlegging, utbygging, forvaltning, drift, vedlikehold og fornying av jernbaneinfrastruktur. Oppdragsbrevet omfatter ikke kommersiell virksomhet i foretaket.

2. Nærmere avklaring av roller og ansvar mellom Samferdselsdepartementet, Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF

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 SF. Dette omfatter bl.a. tydeliggjøring av roller og ansvar i jernbaneforskriften, innføring av oppdragsbrev for Bane NOR SF, 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 SF for 2025 og i tildelingsbrevet til Jernbanedirektoratet for 2025 om at foretaket og direktoratet gir arbeidet med å implementere disse tiltakene høy prioritet.

Både Bane NOR SF og Jernbanedirektoratet må tydeliggjøre sin egen rolle- og ansvarsutøvelse i tråd med de fastsatte rollene i jernbaneforskriften og rammene som departementet setter gjennom eierstyringen av foretaket og etatsstyringen av direktoratet. Departementet vil særlig peke på behovet for å tydeliggjøre forholdet mellom direktoratets 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 7.

Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF 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 budsjettfremleggene 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 som Samferdselsdepartementet har fastsatt. Dette omfatter bl.a. planer som Bane NOR SF 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. Foretaket og direktoratet 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 SF i oppgaveløsningen, hensyntatt direktoratets ansvar for helhetlig og overordnet koordinering av jernbanesektoren, samt for strategisk utvikling av togtilbudet.

3. Mål, styringsparametere og oppdrag i 2025

Samferdselsdepartementet viser til målene for transportpolitikken som er trukket opp i Nasjonal transportplan 2025–2036, omtalen i programkategori 21.50 i Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet og Innst. 13 S (2024–2025), samt jernbaneforskriften § 1-1a.

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

Bane NOR SF skal innrette sin virksomhet i tråd med disse.

Bane NOR SF skal, dersom det oppstår vesentlige eller prinsipielle målkonflikter i konkrete saker, forelegge disse sakene for Jernbanedirektoratet og/eller departementet. I saker som berører direktoratet som avtalepart eller direktoratets rolle som ansvarlig fagorgan for å vurdere helhetlig og koordinert utvikling av sektoren, bør saken som hovedregel først forelegges for direktoratet slik at direktoratet kan gi sin vurdering. Dersom saken er av en slik karakter at den bør forelegges direkte for departementet, eller det etter gjennomført dialog med Jernbanedirektoratet er behov for dialog med departementet, skal Bane NOR SF forelegge saken for departementet. Direktoratet skal holdes løpende orientert og settes i kopi.

3.1. Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

Bane NOR SF skal i 2025 bidra til målet om enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet. Det er i denne sammenhengen særlig viktig at foretaket fortsetter arbeidet med å bedre driftsstabiliteten og håndteringen av driftsavvik og samarbeider godt med Jernbanedirektoratet om dette, jf. direktoratets rolle som leder for programmet for driftsstabilitet og avvikshåndtering. Arbeidet må sees i sammenheng med den økte innsatsen på drift, vedlikehold og fornying, jf. omtale under målet mer for pengene.

Gjennom dialog knyttet til ny ruteplan for 2025 og møter om bedre driftsstabilitet har Bane NOR SF redegjort for at en av årsakene til forsinkelser i jernbanenettet er at togselskap kjører med materiell som ikke oppfyller forutsetningene som ligger til grunn for ruteplanen. Foretaket må derfor vurdere å stille strengere krav til togselskapene ved tildeling av ruter gjennom kapasitetsfordelingsprosessen, og angi tydeligere vilkår for bruk av infrastrukturen.

I dag er det flere selskaper som er operatører på hver enkelt godsterminal. Flere aktører har tatt til orde for å se på om det er mulig å forbedre rammevilkårene for godsselskapene. Operatører har også tatt opp at de ikke får tilgang til tilstrekkelige arealer på enkelte terminaler i dag, og derigjennom får en ineffektiv drift. Driften av terminalene der eksempelvis flere operatører investerer i eget utstyr kan føre både til overinvestering, og lavere utnyttelse av dyrt materiell. Bane NOR SF har tidligere vist til at en endring av driftsmodellen på godsterminalene slik at kun én terminaloperatør kan drifte hver terminal, vil kunne føre til økt kapasitet og effektivitet i tillegg til å ha positive effekter på sikkerheten på terminalene.

Oppdrag:

1. Redegjørelse for ny kapasitetsfordelingsprosess

Bane NOR SF skal innenfor sin rolle som infrastrukturforvalter forberede og tilrettelegge for den praktiske gjennomføringen av ny forordning om kapasitetsfordeling på det nasjonale nettet, 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 skille seg fra den nåværende, og hvordan det påvirker dagens rolledeling og de ulike aktørenes involvering, særlig med tanke på den strategiske planleggingen og utviklingen av togtilbudet, innen 1. november 2025. Samferdselsdepartementet vil invitere til egne statusmøter hvor også Jernbanedirektoratet og Statens jernbanetilsyn vil delta. Samferdselsdepartementet har også gitt oppdrag om ny kapasitetsfordelingsforordning i tildelingsbrevet til Jernbanedirektoratet for 2025 og tildelingsbrevet til Statens jernbanetilsyn i 2025.

2. Redegjørelse for omfanget av brudd på forutsetninger for ruteplanen

Samferdselsdepartementet ber foretaket om å redegjøre for omfanget av brudd på forutsetninger som ligger til grunn for ruteplanen, og hvilke konsekvenser dette medfører for driftsstabiliteten og kapasiteten. Videre skal Bane NOR SF vurdere aktuelle tiltak for å motvirke disse konsekvensene, herunder strengere sanksjoner knyttet til brudd på planforutsetninger, tydeligere vilkår for kjøring av tog på infrastrukturen etter sportilgangsavtalen og tydeligere fullmakter til å stoppe kjøretøy. Ev. anbefalte tiltak må sees i sammenheng med handlingsrommet i ytelsesordningen og regelverket for øvrig. Frist for leveransen er 28. mars 2025. Bane NOR SF skal forelegge utkast til rapport for Jernbanedirektoratet før den oversendes Samferdselsdepartementet.

3. Vurdering av driftsmodellen på godsterminalene

Samferdselsdepartementet ber om at Bane NOR SF vurderer driftsmodellen på godsterminalene, med sikte på å effektivisere terminaldriften og forbedre rammevilkårene til godssektoren. Formålet er effektivisering, forbedring av sikkerhetsnivået og

kostnadsbesparelser. Det bør også vurderes hvordan likebehandling av alle godsaktører kan ivaretas. Bane NOR SF skal involvere berørte parter underveis i arbeidet, herunder Statens jernbanetilsyn. Rapport med Bane NOR SFs vurdering av driftsmodellen på godsterminalene skal leveres 23. mai 2025.

Indikatorer:

- Endringer i reisetid (NTP-indikator)
- Punktlighet, regularitet og oppetid for person- og godstog
- Antall innstillinger som skyldes feil knyttet til infrastrukturen og følgefeil av dette
- Andel passasjerer som kommer frem i tide (punktlighet vektet for antall passasjerer – se definisjon i punkt 2 i vedlegg 2)

3.2. Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

Bane NOR SF skal i 2025 bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål, jf. Nasjonal transportplan 2025–2036. Klimamålene er også omtalt i regjeringens klimastatus og -plan for 2025, jf. særskilt vedlegg til Prop. 1 S (2024–2025) for Klima- og miljødepartementet. Målene her er særlig knyttet til innsatsfordelingen (tidligere ikke-kvotepiktig sektor). For Bane NOR SF er det særlig reduserte utslipp som følge av overført trafikk fra vei til bane som bidrar til målet i Nasjonal transportplan 2025–2036, samt reduserte direkte utslipp fra utbygging og drift av jernbaneinfrastrukturen. Reduserte utslipp fra arealbeslag knyttet til Bane NOR SF sin virksomhet vil også bidra til oppfyllelse av Norges klimamål.

I Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap — Statens direkte eierskap i selskaper* (eierskapsmeldingen) stilles det også forventninger til statlige selskaper på klimaområdet, jf. kap. 11.4. I Prop. 57 L (2023 –2024) *Endringer i regnskapsloven mv.* blir det stilt nye krav til bærekraftsrapportering. For å vurdere klimarisiko skal Bane NOR SF vurdere utslipp i hele verdikjeden. Dette inngår også i CSRD-rapporteringen¹ som Bane NOR SF allerede har gjennomført for 2023. En slik vurdering vil omfatte både utslippsreduksjoner som teller med i innsatsfordelingen og utslippsreduksjoner som er omfattet av kvotesystemet. Tiltak som foretaket retter mot å redusere utslipp innenfor kvotesystemet bidrar samtidig ikke til å realisere norske forpliktelser mot EU og FN. For utslippene omfattet av kvotesystemet, vil det totale antallet kvoter bestemme utslippene. Det kan derfor være en risiko for at slike tiltak øker kostnadene uten at totale utslipp reduseres og/eller utilsiktet fører til overføring av trafikk fra bane til vei som vil gjøre det vanskeligere å ivareta nasjonale utslippsforpliktelser knyttet til innsatsfordelingen. Tiltak som foretaket gjennomfører for å redusere utslipp innenfor kvotesystemet, kan likevel bidra til langsiktig omstilling mot lavutslippssamfunnet og bidra til redusert finansiell klimarisiko. Dette gjelder spesielt dersom tiltak rettet mot dette bidrar til at det utvikles nye metoder som krever mindre materialer e.l.

Det kan derfor oppstå målkonflikter på klima- og miljøområdet mellom mål og forventninger i Nasjonal transportplan 2025–2036 og mål Bane NOR SF setter seg som følge av

¹ [Corporate sustainability reporting](#)

forventninger i eierskapsmeldingen. Som sektormyndighet og eier vil departementet ha dialog med Bane NOR SF om potensielle målkonflikter. Samferdselsdepartementet ber om at Bane NOR SF kartlegger og vurderer ev. målkonflikter, og ved behov forelegger disse for departementet.

Indikatorer:

- Årlig endring i klimagassutslipp som følge av Bane NOR SFs aktiviteter målt i CO₂-ekvivalenter, fordelt på anleggsarbeid, arealbruksendringer, endret trafikk, samt drift og vedlikehold.
- Brutto antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi
- Dekar beslag av jordbruksareal (fulldyrket jord, overflatedyrket jord og innmarksbeite)

3.3. Nullvisjonen for drepte og hardt skadde

Nullvisjonen er utgangspunktet for trafikksikkerhetsarbeidet i hele transportsektoren. Å opprettholde og forbedre det høye sikkerhetsnivået i jernbanesektoren er et langsiktig, systematisk og målrettet arbeid. Departementet legger til grunn at foretaket fortsetter sitt arbeid knyttet til planoverganger, jf. svar på oppdrag 8 i 2024.

Samferdselsdepartementet har en klar forventning om at Bane NOR SF fortsetter å forbedre det interne sikkerhets- og beredskapsarbeidet i organisasjonen og praktiserer gode rutiner og systemer, utvikler og opprettholder en god sikkerhetskultur og arbeider for å bli en lærende organisasjon. Bane NOR SF bes i forbindelse med tertialrapportene om å redegjøre for oppfølgingen av vedtaket fra Justis- og beredskapsdepartementet datert 13. november 2024 vedrørende økte krav til kompetanse for leder for elsikkerhet (LFS).

Oppdrag:

4. Redegjørelse for virksomhet på sikkerhetsområdet

Bane NOR SF skal innen 15. oktober 2025 redegjøre for hvordan foretaket har innrettet egen virksomhet på sikkerhetsområdet, herunder arbeids- og styringsprosesser, og hvordan foretaket styrer risikoen knyttet til sikkerhet. Det skal synliggjøres hvilke endringer foretaket har gjennomført i løpet av de siste årene og hvilke ev. ytterligere forbedringstiltak foretaket planlegger å gjennomføre.

Indikatorer:

- Endring i antall drepte og hardt skadde.
- Endringer i antall usikrede planoverganger i ulike risikokategorier.

3.4. Effektiv bruk av ny teknologi

Bane NOR SF skal sørge for effektiv bruk av ny teknologi. Departementet viser til Bane NOR SF sitt svar på oppdrag 5 i oppdragsbrevet for 2024, levert 10. oktober 2024.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at foretaket vil følge opp ambisjonene som er

trukket opp i denne rapporten om å bli en datadrevet virksomhet gjennom utvikling av strategi, styringsstrukturer, kompetansemiljø og ressursbruk knyttet til dataforvaltning.

Oppdrag:

5. Status for gjennomføringen av teknologi- og digitaliseringstiltak

Bane NOR SF skal samtidig med tertialrapport 2 rapportere på status for gjennomføringen av teknologi- og digitaliseringstiltakene som ble redegjort for i leveransen til oppdrag 5/2024 av 10. oktober 2024, og hvilken effekt disse har hatt/forventes å ha. Det bes om at foretaket, som foreslått i nevnte leveranse, samtidig legger frem et forslag til rammeverk for styringsindikatorer og måloppnåelse innenfor digitalisering og teknologi. Det skal også redegjøres for status for foretakets arbeid med å bli en datadrevet virksomhet inklusive vurderinger av virksomhetens digitale modenhet.

3.5. Mer for pengene

Bane NOR SF skal fortsette arbeidet med å sikre bedre måloppnåelse innenfor mer for pengene. Foretaket skal sikre kontroll med kostnadsutviklingen i prosjekter under planlegging og bygging, og tilpasse planleggingsaktiviteten til forventet tempo for gjennomføring av porteføljen. Foretaket skal ha god risikostyring i egen virksomhet. Det skal også arbeides systematisk med å redusere kostnadsnivået og optimalisere prosjektporteføljen, uten at det går på bekostning av avtalt effekt.

En forutsetning for god måloppnåelse er utvikling av gode planer og vellykket implementering av disse, herunder produksjonsplanen, planer for drift, vedlikehold og fornying, plan for innføring av ERTMS og plan for tiltak knyttet til planoverganger. Disse planene må være godt koordinert med det overordnede planverket for sektoren, jf. gjennomføringsplanen for Nasjonal transportplan 2025–2036, som forvaltes av Jernbanedirektoratet.

Samferdselsdepartementet ber Bane NOR SF under dette målet i 2025 særlig prioritere tre områder:

- Forbedre virksomhetsstyringen i Bane NOR SF, herunder foretakets system for porteføljestyring, internkontroll, prognoser, økonomistyring og risikostyring.
- Bedre innretning og oppfølging av innsatsen knyttet til drift, vedlikehold og fornying.
- Felles arbeid med Jernbanedirektoratet for å forbedre samhandlingen mellom foretaket og direktoratet.

Oppdrag:

6. Videreutvikling av systemet for virksomhetsstyring

Bane NOR SF skal innen 1. juni 2025 redegjøre for videreutviklingen av sitt system for virksomhetsstyring, herunder foretakets system for porteføljestyring, internkontroll, prognoser, økonomistyring, risikostyring, hvilke konkrete forbedringer som er gjennomført i løpet av det siste året, hvilke forbedringstiltak foretaket planlegger å gjennomføre, og den (forventede) effekten av disse forbedringstiltakene.

7. Rolle- og ansvarsdeling og god samhandling med Jernbanedirektoratet

Bane NOR SF skal innen 1. april 2025 legge frem en felles redegjørelse sammen med Jernbanedirektoratet for hvilke tiltak foretaket og direktoratet har gjennomført og planlegger å gjennomføre for å sikre et hensiktsmessig samarbeid innenfor den fastsatte rolle- og ansvarsdelingen 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.

8. Produksjonsplan for 2026

Bane NOR SF skal innen 12. desember 2025 legge frem for Samferdselsdepartementet en overordnet plan for produksjon, herunder for leveranser og disponering av midlene til investeringer, drift, vedlikehold og fornying i 2026. Planen skal på overordnet nivå redegjøre for forventede resultater av den statlige finansieringen i løpet av det kommende året. Formålet er å få bedre innsikt i infrastrukturforbedringer og deeffekter som realiseres det enkelte budsjettår. Planen kan basere seg på de planer som foretaket allerede har, jf. jernbaneforskriften § 3-6. En ambisjon bør være å koble de konkrete leveransene opp mot strekningsvise mål, hvilken deeffekt som forventes realisert, og vise sammenhengen mellom forbruk og prognose for tiltaket. Jernbanedirektoratet skal motta kopi av planen.

9. Oppdatert plan for drift, vedlikehold og fornying

Bane NOR SF skal innen 1. juni 2025 legge frem en oppdatert versjon av planen for drift, vedlikehold og fornying som ble lagt frem for Samferdselsdepartementet i 2024. Det skal i denne planen redegjøres for forventet måloppnåelse i planperioden 2025-2029 og synliggjøres særskilte risikofaktorer, bl.a. knyttet til sportilgang, kompetanse og teknologisk modenhet, for ønsket måloppnåelse, herunder faktorer som departementet ev. bør adressere. Forslag til oppdatert plan skal inneholde en konkretisering av tiltak for å øke produktiviteten og en gevinstrealiseringsplan knyttet til dette. Planen må være godt koordinert med gjennomføringsplanen for Nasjonal transportplan 2025–2036 og Bane NOR SFs budsjettinnspill til Jernbanedirektoratet.

Indikatorer:

- Økonomiindikatorer – se vedlegg 2

4. Øvrige mål og prioriteringer

4.1. Samfunnssikkerhet og beredskap

Den sikkerhetspolitiske situasjonen medfører sterkere oppmerksomhet om samfunnssikkerhet og beredskap. Dette har implikasjoner for aktørene i jernbanesektoren. Bane NOR SF 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 foretakets virksomhet. Bane NOR SF skal videreføre sitt arbeid og ivareta sitt ansvar innenfor samfunnssikkerhet og beredskap for jernbane, i tråd med jernbaneloven, jf. sikringsforskriften og forskrift om nasjonal beredskap på jernbane, samt sikkerhetsloven mv. Vi viser i denne sammenhengen spesielt til Bane NOR SFs oppgaver knyttet til jernbanens rolle i den grunnleggende funksjonen transport, og vedtak gjort i den forbindelse.

Departementet vil også i 2025 ha stor oppmerksomhet om videreutvikling av sektorens samlede evne til å ivareta samfunnssikkerhet og beredskap. Bane NOR SF skal i 2025 bidra i prosesser knyttet til utvikling av tverrsektorielt samarbeid og videreutvikling av totalforsvaret, herunder forberedelser til «*Totalforsvarsåret 2026*». Bane NOR SF skal i 2025 bidra inn i en tverrsektoriell faggruppe på etats- og virksomhetsnivå ledet av Forsvaret for å utrede militære behov og transportinfrastruktur. Arbeidet skal skje etter nærmere bestilling fra Samferdselsdepartementet, og i henhold til «Rammeverk for samhandling om militære behov for transportinfrastruktur».

Foretaket har et operativt ansvar for samfunnssikkerhet, forvalter kritisk infrastruktur og skal sikre at egen virksomhet, samt foretakets samhandling med jernbaneforetak, underleverandører og andre berørte aktører, innrettes i samsvar med nasjonale sikkerhetshensyn.

Sektorvist responsmiljø (SRM) ble etablert i regi av Bane NOR SF høsten 2024. Bane NOR SF skal i samarbeid med Jernbanedirektoratet vurdere erfaringene med dette gjennom året, spesielt om responsmiljøet er etablert på et nivå som vurderes som nødvendig for å oppnå intensjonen med SRM.

Departementet viser videre til Meld. St. 26 (2022–2023) *Klima i endring – sammen for et klimarobust samfunn*, Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* og Meld. St. 27 (2023–2024) *Tryggare framtid – førebudd på flaum og skred*. I disse meldingene peker regjeringen på viktige forutsetninger for transportvirksomhetenes arbeid med klimatilpasning.

Klimatilpasning skal være en integrert del av Bane NOR SFs planlegging, bygging og drift og vedlikehold av infrastrukturen. Det skal i hovedsak tas utgangspunkt i høye alternativer fra de nasjonale klimafremskrivningene når hensynet til et klima i endring vurderes.

For å kunne gjøre gode beslutninger innenfor klimatilpasning er det viktig at Bane NOR SF deltar i relevante samarbeid om klimatilpasning både innenfor transportsektoren og på tvers av sektorer. Bane NOR SF skal prioritere samarbeid om nasjonale sårbarhetsanalyser, der Miljødirektoratet leder arbeidet. Infrastrukturen vil også kunne påvirkes av arealbruksendringer og arbeid på tilstøtende arealer. Det er viktig at Bane NOR SF bidrar inn i planarbeid som kan påvirke infrastrukturens sikkerhet og fremkommelighet i fremtidens klima.

Vi ber Bane NOR SF sørge for at arbeidet med å kartlegge infrastrukturens sårbarhet mot fremtidige klimaendringer er oppdatert i forhold til klimafremskrivninger og tidligere hendelser. Dette er viktig for arbeidet med utbedringer, drift og vedlikehold.

5. Fellesprosjektet 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 SF 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.

6. Økonomiske og avtalemessige forhold

6.1. Finansieringen av Bane NOR SF

Virksomheten i Bane NOR SF finansieres i all hovedsak gjennom bevilgninger over statsbudsjettet. Dette gjelder særlig drift, vedlikehold, fornying, planlegging og utbygging av jernbaneinfrastruktur, jf. kap. 1352 Jernbanedirektoratet, postene 71–73. Bevilgninger over statsbudsjettet skal ikke nyttes til tiltak av ren kommersiell karakter. Ved planlegging og gjennomføring av tiltak med både kommersielt og ikke-kommersielt preg, skal kostnadsfordelingen tydeliggjøres.

Det vises til Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet og Innst. 13 S (2024–2025), herunder bevilgninger til kap. 1352, post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, post 72 Kjøp av infrastrukturtenester – fornying og mindre investeringer og post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer. Staten forplikter seg i 2025 til å utbetale 25,1 mrd. kroner til kjøp av infrastrukturtenester, fordelt på 6,6 mrd. kroner til drift og vedlikehold, 7,4 mrd. kroner til fornying og mindre investeringer og 11,1 mrd. kroner til investeringer. Departementet understreker at Bane NOR SF ikke må pådra staten utgifter uten at det er budsjettmessig dekning.

Samferdselsdepartementet stiller disse bevilgningene til disposisjon for Jernbanedirektoratet som utbetaler dem til Bane NOR SF som likviditetstilførsel. Jernbanedirektoratet følger opp bruken av midlene gjennom avtalene direktoratet har inngått og inngår med Bane NOR SF om kjøp av tjenester i tråd med jernbaneforskriften § 3-2 og vedlegg III. Bevilgningen til investeringer i jernbanen kan nyttes til drift, vedlikehold og fornying av jernbanenettet når dette vurderes å gi best måloppnåelse. Dersom foretaket vil omdisponere midler som

Stortinget har bevilget til investeringer, til andre formål, permanent eller midlertidig, må dette samtidig tas opp med Jernbanedirektoratet. Jernbanedirektoratet skal vurdere forslaget i et sektorperspektiv og opp mot gjeldende avtaleforpliktelser og fastsatte mål.

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 NOR SFs likviditetsreserve i 2025. Bane NOR SF 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.

Fra og med 2025 samles bevilgningen til fornying og mindre investeringer på en egen post 72 Kjøp av infrastruktur tjenester – fornying og mindre investeringer. Midler til fornying er flyttet fra post 71, og midler til mindre investeringer er flyttet fra post 73. Dette, i tillegg til planlagt omdisponering til drift, vedlikehold og fornying fra investeringer, gjør at det blir endringer knyttet til beløpene i fullmaktene til å inngå forpliktelser for fremtidige budsjettår for henholdsvis post 71, post 72 og post 73 i henhold til tabellen i punkt 6.2.

Bane NOR SF mottar vederlag for tjenester og andre ytelser i tilknytning til planlegging, utbygging, drift, vedlikehold og fornying. Vederlaget til drift og vedlikehold omfatter alle kostnader forbundet med å levere tjenesten, herunder utbedringer etter normalt nivå på flom og ras. Vederlaget til planlegging omfatter alle kostnader forbundet med å levere tjenesten. Vederlaget i avtalene om utbygging settes som en fastpris basert på forhandling mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF for prosjektet, begrenset oppad av kostnadsrammen (P85). Vederlagene til planlegging og utbygging skal fastsettes særskilt for alle prosjekter over terskelverdi for statens prosjektmodell og fastsatt spesifikasjonsgrense på 1 mrd. kroner for prosjekter som skal fremlegges for Stortinget. Dersom Bane NOR SF fullfører et prosjekt til en kostnad under fastprisen, vil «overskuddet» beholdes i Bane NOR SF. Overskuddet kan bl.a. brukes til å igangsette nye mindre investeringer, dekke ev. overskridelser i andre prosjekter, eller til fornying og vedlikehold av infrastrukturen. Bane NOR SF kan ikke pådra seg forpliktelser ut over kostnadsrammer vedtatt av Stortinget.

Bane NOR SF skal annenhver måned sende Jernbanedirektoratet faktura/avregning der det redegjøres for utført arbeid i terminen i henhold til foretakets avtaler med direktoratet, og avregning av dette i mottatte utbetalinger fra staten. Belastningen av kostnader på ulike avtaler/prosjekter skal være transparent. Det kan avtales at vederlaget i fastprisavtalene justeres for endringer i valutakurs når særskilte behov tilsier det, så lenge den samlede finansieringsrammen for året ikke overskrides.

Jernbanedirektoratet skal utbetale årlig likviditet i fire tilnærmet like utbetalinger jevnt fordelt gjennom året. Den første utbetalingen skal skje i januar måned. Utbetalingene forutsetter at

Bane NOR SF til enhver tid har en forsvarlig likviditetsforvaltning. Likviditeten er produksjonsgjeld til staten inntil leveransene er fakturert. Dersom Bane NOR SFs likviditetssituasjon tilsier det, kan Jernbanedirektoratet, innenfor rammen av den årlige bevilgningen, øke utbetalingene i enkelte terminer mot tilsvarende reduksjon i påfølgende terminer. Samferdselsdepartementet tar forbehold om at Stortinget kan gjøre ev. endringer i bevilgninger i løpet av året.

Det er Bane NOR SFs ansvar å tilpasse sin virksomhet og sine forpliktelser til likviditetstilgangen. Foretaket skal anvende den årlige likviditeten slik at leveransene som er avtalt med Jernbanedirektoratet leveres mest mulig effektivt. Utbetalingen av likviditeten fra staten påvirkes ikke av Bane NOR SFs årsresultat.

Bane NOR SF skal rapportere om likviditetsbeholdningen til Samferdselsdepartementet med kopi til Jernbanedirektoratet som en del av foretakets tertialrapportering. Staten vil ved behov, f.eks. når foretaket over tid bygger opp u hensiktsmessig stor udisponert likviditet, kunne omdisponere innenfor gitte budsjetttrammer eller redusere likviditeten som staten ved Jernbanedirektoratet tilfører foretaket.

Departementet legger til grunn at Bane NOR SF ved etablering av egenforsikring gjennom datterselskapet Bane NOR Forsikring AS vil bruke egen opparbeidet likviditet til eventuell oppkapitalisering.

Samferdselsdepartementet forutsetter at Bane NOR SF sikrer at foretaket har gode systemer som gjør det enkelt for departementet og direktoratet å følge midlene over tid slik at det blir samsvar mellom formålet midlene er bevilget til, og den faktiske anvendelsen av midlene. Dersom det er forhold som skal avklares i budsjettprosessen, skal Jernbanedirektoratet forelegge dette for Samferdselsdepartementet på riktig tidspunkt. Det forutsetter at Jernbanedirektoratet får forelagt forslag til ev. endringsbehov fra Bane NOR SF i tide til å kunne vurdere disse, samt overholde sine frister til Samferdselsdepartementet, og at det sikres gode og forsvarlige beslutningsprosesser.

6.2. Statens fremtidige forpliktelser

Ved behandlingen av Prop. 1 S (2024–2025), jf. Innst. 13 S (2024–2025), vedtok Stortinget 14. desember 2024 bl.a. fullmakter for Samferdselsdepartementet til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for investeringsprosjekter og drift- og vedlikeholdsarbeider. På grunnlag av fullmaktene forplikter staten seg til å stille til disposisjon et minimumsbeløp for årlig likviditetstilførsel til foretaket de fire påfølgende årene etter 2025. Foretaket skal tilpasse sin virksomhet og sine forpliktelser til et realistisk nivå på statens fremtidige finansiering. Fullmaktene rulleres årlig.

Kap./ Post	Betegnelse	Minimumsbeløp for årlig likviditetstilførsel til Bane NOR Mill. kroner			
		2026	2027	2028	2029
1352	Jernbanedirektoratet				
71	Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold	5 940	5 610	5 280	4 950
72	Kjøp av infrastrukturtenester – fornying og mindre investeringer	6 700	6 330	5 960	5 580
73	Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer	10 500	9 920	9 330	8 750

6.3. Driftskreditt

Bane NOR SF kan kun ta opp lån ved å trekke på det som er bevilget til driftskreditt. Formålet med driftskreditten er å gi foretaket bedre forutsetninger til å drive den samlede virksomheten effektivt, uten at likviditet hindrer rasjonelle eller akutte tiltak. Driftskreditten skal i tillegg sikre en rask og fleksibel tilgang på ekstra likviditet ved ekstraordinære situasjoner, som f.eks. ulykker, ras og flom. I avtalen som departementet har inngått med Bane NOR SF stiller Samferdselsdepartementet en nærmere angitt kredittramme med løpetid på inntil 12 måneder til disposisjon. Denne rammen er nå på 500 mill. kroner.

6.4. Prinsipper og struktur for avtaler mellom Bane NOR SF og Jernbanedirektoratet

Bane NOR SF og Jernbanedirektoratet skal inngå avtaler om drift- og vedlikeholdstjenester, planlegging og bygging av infrastruktur. Avtalene knyttet til infrastruktur skal knyttes til en målbar effekt som skal oppnås, og kan inkludere trinnvise effektuttak der det er hensiktsmessig. Avtalene mellom foretaket og direktoratet skal innrettes i tråd med kravene i jernbaneforskriften § 3-2 og vedlegg III. Leveransenes omfang og finansiering fastsettes etter forhandlinger mellom foretaket og direktoratet.

Ved å inngå avtaler med Jernbanedirektoratet forplikter Bane NOR SF seg til å gjennomføre de leveransene avtalene omfatter så effektivt som mulig og innenfor den finansiering og på de øvrige vilkår som fremgår av avtalen. Staten ved Jernbanedirektoratet forplikter seg til å utbetale avtalt finansiering. Avtalene mellom foretaket og direktoratet skal utformes slik at de gir størst mulig handlingsrom for Bane NOR SF i oppgaveløsningen, hensyntatt direktoratets ansvar for helhetlig og overordnet koordinering av jernbanesektoren, samt direktoratets ansvar for strategisk utvikling av togtilbudet.

Ved endringer i prosjektene skal Bane NOR SF avklare hvordan endringene vil kunne påvirke eksisterende og fremtidig togtilbud. Dersom endringene påvirker togtilbudet, skal Bane NOR SF og Jernbanedirektoratet følge nærmere avtalte prosesser for slike endringer.

Endret begrepsbruk for avtaler med Jernbanedirektoratet knyttet til effektpakker

Departementet viser til tidligere dialog vedrørende hvorvidt begrepet effektpakkeavtale er egnet om avtalene Jernbanedirektoratet inngår med Bane NOR SF 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 SF omhandler infrastrukturen av effektpakken.

Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF endre begrepsbruken i avtalene mellom dem, 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 SF 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 NOR SFs 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 SF til departementet.

6.5. Ansvar for planlegging

Bane NOR SF har ansvar for plansaker når plan- og bygningsloven kommer til anvendelse. Jernbanedirektoratet har ansvar for utrednings- og planfasen før bestemmelsene i plan- og bygningsloven kommer til anvendelse.

I den utstrekning det er sannsynlig at et prosjekt vil bli en del av Bane NOR SFs portefølje, skal foretaket involveres i Jernbanedirektoratets arbeid med konseptvalgutredning (KVU). Foretaket plikter å bidra til at direktoratet kan gjennomføre utredninger på en hensiktsmessig måte.

Dersom foretaket ser at viktige forutsetninger i pågående KVU medfører at foretakets øvrige portefølje blir vesentlig påvirket, skal foretaket ta dette opp til drøfting med Jernbanedirektoratet.

6.6. Forutsetninger for prioriteringer og oppgaveløsning

Foretaket skal etterstrebe åpenhet, forutsigbarhet og tidlig involvering i sin dialog med offentlige myndigheter og virksomheter, private aktører samt bransje- og brukerorganisasjoner.

7. Rapportering, informasjonsutveksling og kontroll

Foretaket plikter å dele informasjon med Jernbanedirektoratet som er nødvendig for at direktoratet kan utøve sitt ansvar i tråd med den fastsatte rolle- og ansvarsdelingen i sektoren. Kravene kommer i tillegg til avtalefestede krav til rapportering nedfelt i avtalene mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF. Foretaket og direktoratet har gjensidig plikt til å informere hverandre om forhold som påvirker deres leveranseevne og måloppnåelse.

Departementets behov for rapportering fastsettes i oppdragsbrevet, og er nærmere beskrevet i vedlegg 2.

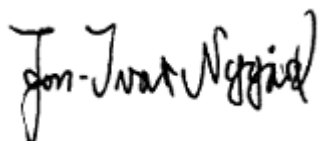
Bane NOR SF skal rapportere raskest mulig til Jernbanedirektoratet ved endring i fremdrift, økonomi og/eller risiko som har direkte konsekvens for måloppnåelsen og leveranser i avtalene mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF. Jernbanedirektoratet vurderer om departementet skal orienteres.

Situasjonsrapporter knyttet til hendelser og beredskapssituasjoner skal fortsatt gå direkte til departementet med kopi til Jernbanedirektoratet.

7.1. Evalueringer

Samferdselsdepartementet og Jernbanedirektoratet har et ansvar for at den statlige finansieringen som utbetales til Bane NOR SF som likviditetstilførsel brukes på best mulig måte for samfunnet, i tråd med målene for transportsektoren og inngåtte avtaler med Jernbanedirektoratet. Samferdselsdepartementet vil ved behov initiere evalueringer av Bane NOR SFs oppfølging av oppdragene fra, og avtalene med, staten.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård

Kopi

Jernbanedirektoratet
Riksrevisjonen

Vedlegg 1: Styringskalender for 2025

Måned	Aktivitet	Dato
Januar	<ul style="list-style-type: none">Jernbanetalen – samferdselsministeren presenterer styringssignalene for 2025	13. januar kl. 13
Februar	<ul style="list-style-type: none">Tertialrapport 3 for 2024 til SDOppfølgingsmøte – tertialrapport 3 for 2024	14. februar 28. februar
Mars	<ul style="list-style-type: none">Årsrapport for 2024 til SD	25. mars
April	<ul style="list-style-type: none">Oppfølgingsmøte – årsrapport for 2024Felles ledersamling	4. april 7.-8. april
Mai	<ul style="list-style-type: none">Tertialrapport 1 for 2025 til SD	28. mai
Juni	<ul style="list-style-type: none">Oppfølgingsmøte – tertialrapport 1 for 2025Foretaks- og eiermøte i Bane NOR SFStrategisamling med styret	10. juni 12. juni 16.-17. juni
Oktober	<ul style="list-style-type: none">Tertialrapport 2 for 2025 til SDOppfølgingsmøte – tertialrapport 2 for 2025	16. oktober 24. oktober
Desember	<ul style="list-style-type: none">Oppfølgingsmøte – produksjonsplan for 2026	17. desember
Februar	<ul style="list-style-type: none">Tertialrapport 3 for 2025 til SD	Tentativ frist 13. februar 2026

Vedlegg 2: Oppfølging og rapporteringskrav

1. Rapportering til Samferdselsdepartementet

Alle rapporter som sendes departementet, skal sendes i kopi til Jernbanedirektoratet.

Års- og tertialrapportene og produksjonsplanen skal gjøres offentlig. Ved behov for å oversende informasjon som Bane NOR SF mener ikke kan offentliggjøres, kan dette sendes som vedlegg til rapportene med begrunnelse for at det ikke kan gis innsyn, og i så fall på hvilket grunnlag jf. Offentleglova.

1.1. Årsrapport

Staten er som eier opptatt av at årsrapporten med årsberetning, årsregnskap og tilhørende noteopplysninger er selskapets vesentligste informasjonskanal. Årsrapporten skal gi helhetlig informasjon om foretaket og tydeliggjøre styrets ansvar. En god årsrapport er basert på en integrert tilnærming og inneholder vesentlig strategisk og finansiell informasjon samt bærekraftinformasjon, og er både bakoverskuende og fremtidsrettet. Dokumenter det vises til i rapporten bør være offentlig tilgjengelige, f.eks. på foretakets nettsider.

Bane NOR SF skal oversende Samferdselsdepartementet sin årsrapport for 2024 innen 25. mars 2025. Årsrapporten skal inneholde hovedtall for året, relevante indikatorer for å belyse foretakets oppnådde resultater opp mot målene i Nasjonal transportplan, styring og kontroll av virksomheten og vurderinger av fremtidsutsikter knyttet til både foretakets bruk av statlig finansiering og virksomhet på forretningsmessige vilkår. Årsrapporten skal gi Samferdselsdepartementet tilstrekkelig informasjon både til å forvalte statens eierskap til Bane NOR SF i tråd med regjeringens eierskapspolitikk og å følge opp finansieringen foretaket får fra budsjettmidlene til jernbaneinfrastruktur i tråd med regjeringens jernbanepolitikk.

Samferdselsdepartementet ber Bane NOR om å rapportere på oppfølgingen av relevante rapporter fra Riksrevisjonen frem til oppfølgingspunkter er implementert.

1.2. Tertialrapporter for første, andre og tredje tertial

Bane NOR SF skal innen fristene fastsatt i vedlegg 1 til dette oppdragsbrevet oversende Samferdselsdepartementet tertialrapporter om foretakets bruk av den statlige finansieringen. Jernbanedirektoratet skal motta kopi av tertialrapportene. Tertialrapportene skal gi et tilstrekkelig grunnlag til at staten kan vurdere om foretakets leveranser er i tråd med krav og forventninger i dette oppdragsbrevet og inngåtte avtaler med Jernbanedirektoratet. Produksjonsplanen for 2025 skal ligge til grunn for rapporteringen. Bane NOR SF skal rapportere om likviditetsbeholdningen til Samferdselsdepartementet som en del av foretakets tertialrapportering. Departementet kan be om ytterligere rapportering. Risikoforhold knyttet til fremtidige leveranser skal inngå i rapporteringen.

I tertialrapporten skal foretaket rapportere på hovedtall for tertialet jf. oversikt over indikatorer under, samt oppnådde resultater og endringer i risiko og fremtidsutsikter. Bane NOR SF skal rapportere på produktiviteten i drift og vedlikehold og effektiviteten i investeringer slik at Samferdselsdepartementet og Jernbanedirektoratet får informasjon om hvorvidt bevilgningene brukes effektivt og kostnadsestimater holder.

Videre skal Bane NOR SF rapportere på drift, vedlikehold og fornying, med vekt på fremdrift, utfordringer og risiko vurdert opp mot planene foretaket leverte 1. juni 2024.

Samferdselsdepartementet ber om særskilt rapportering på innsatspakken for Oslo-området. Foretaket skal kort skriftlig, for prosjektene over terskelverdi på 1 mrd. kroner og effektpakkene samt på overordnet nivå for utbyggingsporteføljen som helhet, hvert tertial rapportere til departementet i tråd med indikatorene som fremgår i punkt 2.

I første og andre tertialrapport skal Bane NOR SF rapportere på status i oppfølgingen av «Strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren» av 2020, samt delta i og rapportere på dette i de halvårlige kontaktmøtene om samfunnssikkerhet som departementet avholder. Her skal foretaket beskrive forholdet mellom strategiske mål og prioriteringer, og tilhørende aktiviteter og tiltak. Omtalen skal være en integrert del av foretakets ordinære rapporter for første og andre tertial. Ved behov for å oppgi sensitive opplysninger kan rapporteringen gis i vedlegg.

I første og andre tertialrapport bes Bane NOR SF om å rapportere om oppfølgingen av vedtaket fra Justis- og beredskapsdepartementet datert 13. november 2024 vedrørende økte krav til leder for elsikkerhets (LFS) kompetanse.

Bane NOR SF skal fortsatt, frem til tiltakene er implementert, som del av tertialrapporteringen, rapportere om status for implementering og oppfølging av tiltakene etter Implement Consulting Groups gjennomgang av driftsstansen på Follobanen, jf. brev fra departementet datert 5. september 2023 og foretakets svar i brev datert 30. november 2023.

1.3. Oppfølgingsmøter

Samferdselsdepartementet vil følge opp Bane NOR SFs tertialrapporter i egne oppfølgingsmøter. Oppfølgingsmøtene finner sted i tråd med styringskalenderen (vedlegg 1).

2. Indikatorer

Helhetlig oversikt over indikatorer som Bane NOR SF skal rapportere på:

Mål	Indikator	Hypighet	Merknad
Mer for pengene	<i>Økonomiindikatorer</i>		Disse er samlet nederst i tabellen
Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål	Årlig endring i klimagassutslipp som følge av Bane NOR SFs aktiviteter målt i CO ₂ -ekvivalenter. Vi ber om at det rapporteres utslippseffekter fordelt på anleggsarbeid, arealbruksendringer, endret trafikk, samt drift og vedlikehold.	Årlig	Se fotnote ²
Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål	Brutto antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi	Årlig	Indikatoren er endret i tråd med indikatoren i Nasjonal transportplan 2025-2033
Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål	Dekar beslag av jordbruksareal (fulldyrket jord, overflatedyrket jord og innmarksbeite)	Årlig	Ny indikator i Nasjonal transportplan 2025-2033. Tekstlig rapportering er tilstrekkelig.
Nullvisjonen for drepte og hardt skadde	Endring i antall drepte og hardt skadde	Tertialvis	

² Jf. e-post fra departementet datert 8. oktober 2024 skal det ikke rapporteres på utslipp som følger av jernbanen totalt, men utslipp som følger av foretakets aktiviteter. Departementet bekrefter at en tabell som viser klimagassutslipp pga. endret trafikk per effektpakke (A-avtaler) der klimagassutslipp fra arealbruksendringer vises per prosjekt i de ulike effektpakkene (og ikke totalt for effektpakken) er ønskelig. Det bør skilles på idriftsatte og avviklede prosjekter når det gjelder arealbruksendringer.

Når det gjelder økte utslipp som følge av dårlig punktlighet og regularitet er det tilstrekkelig å beregne direkte utslipp pga. «buss for tog» og «lastebil for tog» i løpet av året. I tillegg kan foretaket gjøre beregninger/analyser av klimaeffekten av enkelthendelser, men det bør i så fall være for hendelser av en viss størrelse og med større konsekvenser. Foretaket kan vurdere hvilke hendelser som bør omfattes. Når det gjelder det å vurdere klimaeffekten av at de reisende «velger bort» toget grunnet dårlig punktlighet og regularitet så er ikke dette noe som må omfattes på nåværende tidspunkt.

Nullvisjonen for drepte og hardt skadde	Endringer i antall usikrede planoverganger i ulike risikokategorier	Tertialvis	
Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet	Endringer i reisetid	Årlig	Rapportering per effektpakke. Indikerer om investeringer i infrastruktur bidrar til enklere reisehverdag og økt konkurranseevne.
Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet	Driftsstabilitet for person- og godstog, herunder punktlighet for henholdsvis persontog, godstog og Gardermobanen, samt regularitet og oppetid	Tertialvis	
Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet	Antall innstillinger som skyldes infrastrukturen og følgefeil av dette	Tertialvis	P.t. under utvikling hos Bane NOR SF, jf. Jernbanedirektoratets rapport om <i>Utvidelse av gjeldende tiltaksplan for bedre driftsstabilitet</i> , datert 2. oktober 2023
Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet	Andelen passasjerer som kommer frem i tide (på en linje i løpet av et døgn) (punktlighet vektet for antall passasjerer) ³ og Bane NOR SFs påvirkning på punktlighet vektet for antall passasjerer	Tertialvis	<i>Bane NOR SFs påvirkning:</i> Forsinkede avstigninger for reisende innenfor Bane NOR SFs ansvar delt på faktiske antall reisende

3

Faktisk antall passasjerer – antall passasjerer som ankommer destinasjonen forsinket
Faktisk antall passasjerer

Mer for pengene / økonomi-indikatorer	Endring i investeringskostnad siden Nasjonal transportplan 2022–2033	Tertialvis	
	Sluttkostnad fastprisavtaler (store prosjekter) (kostnadsramme, styringsramme, fastpris, prognose ved forrige rapportering, gjeldende prognose) og sluttkostnad effektpakker (prognose ved forrige rapportering, gjeldende prognose)	Tertialvis	Jf. tabell 1.1 og 1.2 i avtalerapporteringen i juni 2023.
	Kostnader inneværende år fastprisavtaler (store prosjekter) og effektpakker (budsjett og prognose)	Tertialvis	Jf. tabell 1.1 og 1.2 i avtalerapporteringen i juni 2023.
	Fremdrift (akkumulert produksjon og fremdrift i %)	Tertialvis	Jf. tabell 1.1 og 1.2 i avtalerapporteringen i juni 2023.
	Ibruktakelse (avtalt og prognose)	Tertialvis	Jf. tabell 1.1 og 1.2 i avtalerapporteringen i juni 2023.
	Byggekostnader (utvikling over tid og benchmarking mot andre land, med noen års mellomrom)	Årlig	Bane NOR SF bes om å utvikle en slik indikator til tertialrapporten for første tertial
	Likviditetsutvikling og plan for nedbygging av likviditetsreserve, inkludert status for faste og midlertidige omdisponeringer	Tertialvis	
	Aktivitetsregnskap	Tertialvis	Endelig versjon av denne rapporten

			fastsettes i dialog med departementet og Jernbandedirektoratet.
	Gjeld til staten per effektpakke*	Tertialvis	
	Status for faste og midlertidige omdisponeringer	Tertialvis	

*Gjeld til staten er definert som differansen mellom Bane NOR SFs mottatte bevilgninger til effektpakker og foretakets gjennomførte produksjon, og er et mål på den gjenstående produksjonen Bane NOR SF er skyldig staten. Endringer i likviditetsbeholdningen vil avvike fra endringer i gjeld til staten ettersom kontantstrømmen til Bane NOR SF også inkluderer andre inntekter og kostnader utover bevilgningene til effektpakkene. Det er likevel en sterk sammenheng mellom gjeld til staten og foretakets likviditet.

Vedlegg 3: Oppdrag i 2025

1. Redegjørelse for ny kapasitetsfordelingsprosess

Bane NOR SF skal innenfor sin rolle som infrastrukturforvalter forberede og tilrettelegge for den praktiske gjennomføringen av ny forordning om kapasitetsfordeling på det nasjonale nettet, 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 skille seg fra den nåværende, og hvordan det påvirker dagens rolledeling og de ulike aktørenes involvering, særlig med tanke på den strategiske planleggingen og utviklingen av togtilbudet, innen 1. november 2025. Samferdselsdepartementet vil invitere til egne statusmøter hvor også Jernbanedirektoratet og Statens jernbanetilsyn vil delta.

2. Redegjørelse for omfanget av brudd på forutsetninger for ruteplanen

Samferdselsdepartementet ber foretaket om å redegjøre for omfanget av brudd på forutsetninger som ligger til grunn for ruteplanen, og hvilke konsekvenser dette medfører for driftsstabiliteten og kapasiteten. Videre skal Bane NOR SF vurdere aktuelle tiltak for å motvirke disse konsekvensene, herunder strengere sanksjoner knyttet til brudd på planforutsetninger, tydeligere vilkår for kjøring av tog på infrastrukturen etter sportilgangsavtalen og tydeligere fullmakter til å stoppe kjøretøy. Ev. anbefalte tiltak må sees i sammenheng med handlingsrommet i ytelsesordningen og regelverket for øvrig. Frist for leveransen er 28. mars 2025. Bane NOR SF skal forelegge utkast til rapport for Jernbanedirektoratet før den oversendes Samferdselsdepartementet.

3. Redegjørelse for virksomhet på sikkerhetsområdet

Bane NOR SF skal innen 15. oktober 2025 redegjøre for hvordan foretaket har innrettet egen virksomhet på sikkerhetsområdet, herunder arbeids- og styringsprosesser, og hvordan foretaket styrer risikoen knyttet til sikkerhet. Det skal synliggjøres hvilke endringer foretaket har gjennomført i løpet av de siste årene og hvilke ev. ytterligere forbedringstiltak foretaket planlegger å gjennomføre.

4. Vurdering av driftsmodellen på godsterminalene

Samferdselsdepartementet ber om at Bane NOR SF vurderer driftsmodellen på godsterminalene, med sikte på å effektivisere terminaldriften og forbedre rammevilkårene til godssektoren. Formålet er effektivisering, forbedring av sikkerhetsnivået og kostnadsbesparelser. Det bør også vurderes hvordan likebehandling av alle godsaktører kan ivaretas. Bane NOR SF skal involvere berørte parter underveis i arbeidet, herunder Statens jernbanetilsyn. Rapport med Bane NOR SFs vurdering av driftsmodellen på godsterminalene skal leveres 23. mai 2025.

5. Status for gjennomføringen av teknologi- og digitaliseringstiltak

Bane NOR SF skal samtidig med tertialrapport 2 rapportere på status for gjennomføringen av teknologi- og digitaliseringstiltakene som ble redegjort for i leveransen til oppdrag 5/2024 av 10. oktober 2024, og hvilken effekt disse har hatt/forventes å ha. Det bes om at foretaket, som foreslått i nevnte leveranse, samtidig legger frem et forslag til rammeverk for styringsindikatorer og måloppnåelse innenfor digitalisering og teknologi. Det skal også redegjøres for status for foretakets arbeid med å bli en datadrevet virksomhet inklusive vurderinger av virksomhetens digitale modenhet.

6. Videreutvikling av systemet for virksomhetsstyring

Bane NOR SF skal innen 1. juni 2025 redegjøre for videreutviklingen av sitt system for virksomhetsstyring, herunder foretakets system for porteføljestyring, internkontroll, prognoser, økonomistyring, risikostyring, hvilke konkrete forbedringer som er gjennomført i løpet av det siste året, hvilke forbedringstiltak foretaket planlegger å gjennomføre, og den (forventede) effekten av disse forbedringstiltakene.

7. Rolle- og ansvarsdeling og god samhandling med Jernbanedirektoratet

Bane NOR SF skal innen 1. april 2025 legge frem en felles redegjørelse sammen med Jernbanedirektoratet for hvilke tiltak foretaket og direktoratet har gjennomført og planlegger å gjennomføre for å sikre et hensiktsmessig samarbeid innenfor den fastsatte rolle- og ansvarsdelingen 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.

8. Produksjonsplan for 2026

Bane NOR SF skal innen 12. desember 2025 legge frem for Samferdselsdepartementet en overordnet plan for produksjon, herunder for leveranser og disponering av midlene til investeringer, drift, vedlikehold og fornying i 2026. Planen skal på overordnet nivå redegjøre for forventede resultater av den statlige finansieringen i løpet av det kommende året. Formålet er å få bedre innsikt i infrastrukturforbedringer og deeffekter som realiseres det enkelte budsjettår. Planen kan basere seg på de planer som foretaket allerede har, jf. jernbaneforskriften § 3-6. En ambisjon bør være å koble de konkrete leveransene opp mot strekningsvise mål, hvilken deeffekt som forventes realisert, og vise sammenhengen mellom forbruk og prognose for tiltaket. Jernbanedirektoratet skal motta kopi av planen.

9. Oppdatert plan for drift, vedlikehold og fornying

Bane NOR SF skal innen 1. juni 2025 legge frem en oppdatert versjon av planen for drift, vedlikehold og fornying som ble lagt frem for Samferdselsdepartementet i 2024. Det skal i denne planen redegjøres for forventet måloppnåelse i planperioden og synliggjøres særskilte risikofaktorer, bl.a. knyttet til sportilgang, kompetanse og teknologisk modenhet, for ønsket måloppnåelse, herunder faktorer som departementet ev. bør adressere. Forslag til oppdatert plan skal inneholde en konkretisering av tiltak for å øke produktiviteten og en gevinstrealiseringsplan knyttet til dette. Planen må være godt koordinert med gjennomføringsplanen for Nasjonal transportplan 2025–2026 og Bane NOR SFs budsjettinnspill til Jernbanedirektoratet.