



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Bane NOR SF
Postboks 4350
2308 HAMAR

Deres ref

Vår ref

Dato

23/2217-

21. desember 2023

Oppdragsbrev til Bane NOR SF for 2024

1. Innledning.....	2
2. Nærmere avklaring av roller og ansvar mellom departementet, Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF.....	2
3. Mål, styringsparametere og oppdrag i 2024.....	3
3.1. Mer for pengene.....	4
3.2. Effektiv bruk av ny teknologi.....	5
3.3. Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål.....	6
3.4. Nullvisjonen for drepte og hardt skadde.....	7
3.5. Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet.....	7
4. Øvrige mål og prioriteringer.....	8
4.1. Samfunnssikkerhet og beredskap.....	8
5. Økonomiske og avtalemessige forhold.....	9
5.1. Finansieringen av Bane NOR SF.....	9
5.2. Statens fremtidige forpliktelser.....	11
5.3. Driftskreditt.....	11
5.4. Prinsipper og struktur for avtaler mellom Bane NOR SF og Jernbanedirektoratet.....	11
5.5. Ansvar for planlegging.....	12
5.6. Forutsetninger for prioriteringer og oppgaveløsning.....	12

6.Rapportering, informasjonsutveksling og kontroll.....	13
6.1.Evalueringer.....	13
Vedlegg 1: Styringskalender for 2024.....	14
Vedlegg 2: Oppfølging og rapporteringskrav.....	15
1.Rapportering til Samferdselsdepartementet.....	15
1.1Årsrapport.....	15
1.2Tertialrapporter.....	15
1.3Rapport om planlagt produksjon for året.....	16
1.4 Oppfølgingsmøter	16
2.Indikatorer.....	16
Vedlegg 3: Oppdrag i 2024.....	20

1. Innledning

Gjennom dette oppdragsbrevet fastsetter Samferdselsdepartementet rammebetingelser for den statlige finansieringen av statsforetaket Bane NOR SF sine oppgaver. Departementet meddeler videre transportpolitiske mål, likviditetstilførsel i 2024, oppdrag og krav til rapportering fra Bane NOR SF for 2024 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 styringstriangelet i jernbanesektoren. Departementet forutsetter at både foretaket og direktoratet gjør seg godt kjent med begge styringsdokumenter.

Fra og med 2024 erstatter Samferdselsdepartementet avtalen mellom departementet og Bane NOR SF datert 28. juni 2023 med oppdragsbrev. Departementet sier med dette opp avtalen jf. avtalens punkt 7.4, med virkning fra den dagen oppdragsbrevet trer i kraft. Oppdragsbrevet omhandler rammer for planlegging, utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold av jernbaneinfrastruktur. Oppdragsbrevet omfatter ikke kommersiell virksomhet i foretaket.

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

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

departementets høringsnotat av 27. oktober 2023, hvor roller og ansvar for aktørene i jernbanesektoren er presisert.¹

Videre forventer departementet at Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF gir høy prioritet til felles arbeid med flere forbedringstiltak i 2024. Dette er bl.a. knyttet til gjennomgang av porteføljestyringen, avtaleverket og prosessene mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF knyttet til forvaltningen av dette, herunder rammene for involvering av Bane NOR SF i konseptutvalgsutredninger (KVU), og innretningen av prosesser rundt faseovergang etter konseptfase til forprosjektfase.

3. Mål, styringsparametere og oppdrag i 2024

Samferdselsdepartementet viser til målene for transportpolitikken som er trukket opp i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*, omtalen i programkategori 21.50 i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet og Innst. 13 S (2023–2024), samt jernbaneforskriften § 1-1a.

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

Følgende likestilte mål gjelder for transportsektoren, og Bane NOR SF skal innrette sin virksomhet i tråd med disse:

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

Bane NOR SF skal, dersom det oppstår vesentlige eller prinsipielle målkonflikter i konkrete saker, forelegge disse sakene for Jernbanedirektoratet og/eller departementet. Som hovedregel bør slike saker først forelegges Jernbanedirektoratet. Dette gjelder særlig i saker der Jernbanedirektoratet er avtalepart eller der det er avgjørende at direktoratet, som ansvarlig fagorgan for å vurdere helhetlig og koordinert utvikling av sektoren, gir 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.

Regjeringen tar sikte på å legge fram Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036 våren 2024. Departementet vil komme tilbake til Bane NOR SF om oppfølging av NTP etter at meldingen er behandlet i Stortinget.

¹ <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/horing-forslag-til-endringer-i-jernbaneforskriften/id3007165/>

Oppdrag:

1. Bane NOR SF skal, i samråd med Jernbanedirektoratet, vurdere om det behov for å supplere eller justere indikatorene og rapporteringen knyttet til oppdragsbrevet for 2024. Forslag til ev. endringer skal legges fram for Samferdselsdepartementet innen 10. april 2024. Det tas sikte på at foretaket skal rapportere på ev. nye/justerte indikatorer i tertialrapport 1 for 2024. Departementet understreker at foretaket, fram til justerte/nye indikatorer er fastsatt, skal rapportere på indikatorene fastsatt i dette oppdragsbrevet.

3.1. Mer for pengene

Bane NOR SF skal fortsette arbeidet med å sikre bedre måloppnåelse innenfor mer for pengene. Foretaket skal innrette sin virksomhet i tråd med målene for transportsektoren og skal innenfor rammen av dette og rammene av den statlige finanseringen legge samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger til grunn for sine prioriteringer og sin virksomhet for øvrig, jf. punkt 5.6 i dette brevet. Videre skal foretaket sikre kontroll med kostnadsutviklingen i prosjekter under planlegging og bygging, og tilpasse planleggingsaktiviteten til forventet tempo for gjennomføring av porteføljen. Det skal også arbeides systematisk med å oppdatere nytteberegningene i prosjektene.

I 2024 vil fokuset være knyttet til to områder – videreutvikling av foretakets system for porteføljestyring og bedre innretning og oppfølging av innsatsen knyttet til drift, vedlikehold og fornyelse.

KPMG skal på oppdrag fra Samferdselsdepartementet innen 31. mars 2024 vurdere prosessene mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF når det gjelder porteføljestyring og avtalestyring og foreslå forbedringstiltak som skal gi bedre måloppnåelse (mer for pengene). Departementet forventer at foretaket bidrar aktivt inn i arbeidet. Parallelt med dette legger departementet til grunn at foretaket forbedrer sine interne systemer for porteføljestyring.

For Samferdselsdepartementet er oppfølgingen av Bane NOR SF sitt arbeid med drift, vedlikehold og fornyelse (DVF) et høyt prioritert område i 2024. Departementet vil følge opp måloppnåelse og produktivitetsforbedringer, og at Bane NOR SF innfrir forventninger og målsettinger knyttet til sammenslåingen med Spordrift AS, beskrevet i protokoll fra foretaksmøte 13. mars 2023.² Følgende prinsipper skal legges til grunn for innsatsen knyttet til DVF i 2024:

- Fokus skal vris fra ressursinnsats til måloppnåelse.
- Innsatsen skal være datadrevet, tilstandsbasert og kunnskapsbasert.
- Innsatsen skal prioriteres tydeligere mot de strekningene og knutepunktene der trafikken er størst og konsekvensene for nettet for øvrig er størst. Det legges til grunn at hensynet til sikkerhet er ivaretatt på alle strekninger.
- Fornyelsesinnsatsen skal knyttes tydeligere til de viktigste driverne for fornyelsesbehov.

² [Protokoll fra ekstraordinært foretaksmøte 13. mars 2023 \(banenor.no\)](#)

Bane NOR SF skal bistå Jernbanedirektoratet med å utarbeide et oppfølgingssystem med reviderte avtaler og vurdering av særskilte krav til rapportering for å følge opp Bane NOR SFs plan for arbeid med DVF.

Oppdrag:

2. Bane NOR SF skal innen 1. juni 2024 redegjøre for innretningen av sitt interne system for porteføljestyring, sin egen evaluering av dette systemet og hvilke forbedringstiltak foretaket planlegger å gjennomføre.
3. Samferdselsdepartementet ønsker å få en årlig overordnet produksjonsplan for Bane NOR SF, herunder for leveranser og disponering av midlene til 1) investeringer og 2) drift, vedlikehold og fornyelse. En overordnet produksjonsplan skal si noe om foretakets forventede årlige leveranser og infrastrukturforbedringer, og hvilke deeffekter av effektpakken som realiseres innenfor det enkelte år. Bane NOR SF skal innen 1. mars 2024 levere et forslag til hvordan en slik overordnet produksjonsplan kan se ut, med et konkret forslag til plan for 2024. Jernbanedirektoratet skal involveres i arbeidet.
4. Bane NOR SF bes om å, innen 1. juni 2024, legge fram et forslag til en konkretisert plan for sitt arbeid med DVF for perioden 2025-2028. Planen skal utformes i samråd med Jernbanedirektoratet og innrettes i tråd med prinsippene redegjort for over. Planen skal inneholde forslag til hensiktsmessige programområder for inndeling av ressursinnsatsen til fornyelse, og et forslag til en særskilt innsatspakke for økt punktlighet og regularitet i Oslo-navet. Videre skal planen inneholde konkrete forslag til tiltak for å øke produktiviteten i DVF-arbeidet, etablering av et utgangspunkt for sammenlikning av effekter over tiden (en baseline) og forslag til systemer og indikatorer for å måle effekter og høste gevinster av tiltak. Dette må sees i sammenheng med integreringen av Spordrift AS i Bane NOR SF. Arbeidet med planen skal sees i sammenheng med det pågående arbeidet i Jernbanedirektoratet om strekningsvise mål og annet pågående arbeid for å øke driftsstabilitet, herunder program og tiltaksplan for driftsstabilitet som ledes av Jernbanedirektoratet og Bane NOR SFs ruteplanprosess for 2025.

Indikatorer:

- Økonomiindikatorer – se vedlegg 2

3.2. Effektiv bruk av ny teknologi

Bane NOR SF skal sikre en effektiv bruk av teknologi. Samferdselsdepartementet har behov for bedre innsikt i hvordan foretaket jobber med teknologi og digitalisering, samt hvordan det bidrar til transportpolitisk måloppnåelse. Departementet ber derfor om en nærmere redegjørelse for dette, jf. oppdrag.

Oppdrag:

5. Departementet ber om at Bane NOR SF leverer en rapport innen 2. september 2024 som redegjør for foretakets viktigste teknologi- og digitaliseringssatsinger både på kort og lang sikt, prinsipper bak foretakets prioriteringer knyttet til disse satsingene, forventede effekter av disse satsingene og forslag til relevante styringsindikatorer.

6. Departementet ber om at Bane NOR SF utfører oppgaver som er påkrevd i forbindelse med gjennomføring av tekniske regler på jernbaneområdet, under forutsetning av at de aktuelle rettsaktene tas inn i EØS-avtalen. Dette omfatter særlig utarbeidelse av utkast til nasjonale gjennomføringsplaner som departementet skal notisere til EFTAs overvåkingsorgan og utvikling og ibruktaking av påkrevde registerløsninger, særlig infrastrukturregisteret (RINF). Departementet gir her en overordnet oversikt over de enkelte forordninger, men vil måtte gi mer spesifiserte bestillinger for hver sak, herunder frister der dette ikke er angitt nedenfor:
- Innen 15. februar 2024 redegjøre for status for gjennomføringen av TSI TAP og TSI TAF, herunder oppdatert informasjon om nasjonalt kontaktpunkt i henhold til forordning (EU) 454/2011 som endret artikkel 6 og forordning (EU) 1305/2014 som endret artikkel 5.
 - Innen 15. mai 2024 redegjøre for status for fremdrift for utvikling og ibruktaking av påkrevde registerløsninger, særlig infrastrukturregisteret (RINF) i tråd med kravene i forordning (EU) 2019/777 som endret ved forordning (EU) 2023/1694 artikkel 7 og vedlegg VII).
 - TSI CCS (forordning 2023/1695 artikkel 5): frist 15. mai 2024 for utkast til nasjonal gjennomføringsplan)
 - TSI INF (forordning (EU) 1299/2014 som endret ved forordning (EU) 2023/1694 artikkel 2 og vedlegg II) – utkast til nasjonal gjennomføringsplan.
 - TSI ENE (forordning (EU) 1301/2014 som endret ved forordning (EU) 2023/1694 artikkel 4 og vedlegg IV): utkast til nasjonal gjennomføringsplan.

3.3. Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

Bane NOR SF skal i 2024 bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål.

Oppdrag:

7. Samferdselsdepartementet ønsker å utvikle kunnskapen om effekten av utbygging og drift av transportinfrastruktur på økosystemene gjennom før- og etterundersøkelser i forbindelse med større utbyggingsprosjekter. Bane NOR SF skal teste metodikken for før- og etterundersøkelser utarbeidet av bl.a. Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen på ett eller flere pilotprosjekter. Departementet ber Bane NOR SF om å rapportere på erfaringene med testingen innen 1. desember 2024. Vi forutsetter at Bane NOR SF går i dialog med Jernbanedirektoratet om leveransen.

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.
- Netto antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi.

3.4. 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.

Sikkerhet på og ved sporet er viktig for å nå nullvisjonen og arbeid for å forebygge hendelser ved passering av planoverganger er spesielt viktig. Det er i dag også et stort antall usikrede planoverganger på det nasjonale jernbanenettet som kan begrense muligheten til å fremføre tog med en hastighet som forutsatt i ruteplanen, og som kan redusere effekten av tiltak for å korte ned reisetid og øke punktlighet på jernbanen. På denne bakgrunn ber Samferdselsdepartementet foretaket om å redegjøre for arbeidet knyttet til sanering av planoverganger og sikkerhetsforbedrende tiltak for øvrig, jf. oppdrag.

Oppdrag:

8. Bane NOR SF skal innen 1. mai 2024 redegjøre for status i arbeidet med planoverganger, herunder arbeidet med å sanere eller bygge om usikrede planoverganger, videre planer og hvordan dette kan bidra til økt måloppnåelse for jernbanen. Foretaket skal i redegjørelsen foreslå konkrete måltall for arbeidet med å utbedre/sanere usikrede planoverganger. Jernbanedirektoratet skal få kopi av redegjørelsen.

Indikatorer:

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

3.5. Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

Bane NOR SF skal i 2024 bidra til målet om enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet. Bane NOR SF skal fortsette arbeidet med å bedre driftsstabiliteten og håndteringen av driftsavvik. Dette arbeidet skal skje i tett dialog med Jernbanedirektoratet, jf. også oppdrag 03-2024 til direktoratet om dette. Direktoratet leder arbeidet med å følge opp tiltaksplanen for driftsstabilitet og avvikshåndtering, og har ansvar for å koordinere aktørene i sektoren for å bedre kundeopplevelsen til de reisende og godsaktørene. Arbeidet må sees i sammenheng med den økte innsatsen på drift, vedlikehold og fornyelse, jf. omtale under målet mer for pengene.

Indikatorer:

- Endringer i reisetid
- Driftsstabilitet for person- og godstog
- Antall innstillinger som skyldes feil knyttet til infrastrukturen og følgefeil av dette.
- Punktlighet vektet for antall passasjerer ((faktisk antall passasjerer minus antall forsinkede avstigninger) delt på faktisk antall passasjerer)

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 innen samfunnssikkerhet og beredskap for jernbane, i tråd med jernbaneloven, jf. sikringsforskriften og forskrift om nasjonal beredskap på jernbane, samt Sikkerhetsloven mv. 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.

I tillegg til Bane NOR SFs roller i forbindelse med situasjonshåndtering og gjenoppretting av infrastruktur som følge av kritesituasjoner og ekstremvær, har de siste krisene vist at det er behov for at Jernbanedirektoratets rolle i krise- og beredskapssituasjoner tydeliggjøres. Departementet har i tildelingsbrevet for 2024 gitt direktoratet i oppdrag 07-2024 å utarbeide et forslag til tydeliggjøring av sin rolle, herunder ansvarsdeling opp mot aktørene i sektoren og organisering og prinsipper for krisehåndtering. Direktoratet skal melde tilbake i rapporten for første tertial 2024. Bane NOR SF og Statens jernbanetilsyn skal bidra inn i arbeidet.

Departementet viser for øvrig til tre gjennomførte møter i 2023 med Bane NOR SF, Statens jernbanetilsyn og Jernbanedirektoratet om hendelsene i henholdsvis Romeriksporten, Blixtunnelen og Randklev bru. Departementet vil også i 2024 ha stor oppmerksomhet om videreutvikling av sektorens samlede evne til å ivareta samfunnssikkerhet og beredskap.

Departementet viser til tidligere gjennomført prosess knyttet til grunnleggende nasjonale funksjoner (GNF), med tilhørende bestillinger, vurderinger og vedtak. Vi viser også til oppdaterte skadevurderinger fra Bane NOR SF i november 2022. På bakgrunn av endringer i sikkerhetssituasjonen, endringer i sikkerhetsloven og behovet for kontinuerlig å oppdatere sektorens GNF-vurderinger i lys av disse forholdene, vil departementet gjennomføre en ny GNF-prosess (runde 2). Bane NOR SF har mottatt brev om dette 10. november 2023 og videre prosess knyttet til dette kan forventes i 2024.

Det har vært flere alvorlige hendelser det siste året som har medført at Samferdselsdepartementet har igangsatt en egen oppfølging der Bane NOR SF, Jernbanedirektoratet og Statens jernbanetilsyn møtes jevnlig og Bane NOR SF orienterer om status i pågående forbedringsarbeid. Den 4. desember 2023 ble togtrafikken på Farriseidet-Porsgrunn stengt av Statens jernbanetilsyn på grunn av manglende sertifisering. Samferdselsdepartementet har en klar forventning om at Bane NOR SF forbedrer det interne sikkerhets- og beredskapsarbeidet i organisasjonen og får på plass og praktiserer gode rutiner og systemer,

utvikler og opprettholder en god sikkerhetskultur og arbeider for å bli en lærende organisasjon.

Oppdrag i 2024:

9. Samferdselsdepartementet viser til brev av 27. september 2023 hvor departementet godkjente mandatet for arbeidet med sektorvise responsmiljø (SRM) for jernbane- og kollektivsektoren. Bane NOR SF skal levere en statusrapport for arbeidet med å etablere SRM per første halvår 2024, innen 15. august 2024. Jernbanedirektoratet skal motta kopi av rapporten.
10. Statens jernbanetilsyn har i sin besvarelse av 31. februar 2023 til departementet på oppdrag nr. 02-2023 redegjort for sin samhandling med Bane NOR SF og påpekt blant annet forsinket og mangelfull respons på pålegg. I lys av nevnte hendelser ber vi Bane NOR SF innen 2. mai 2024 gi en redegjørelse for hvordan foretaket arbeider med dette. Dette skal ses i sammenheng med identifiserte tiltak etter gjennomgangen av driftsstansen på follobanen jf. leveranse av 30. november 2023.

5. Økonomiske og avtalemessige forhold

5.1. Finansieringen av Bane NOR SF

Virksomheten i Bane NOR SF finansieres i all hovedsak gjennom midler fra staten. Dette gjelder særlig drift, vedlikehold, fornyelse, planlegging og utbygging av jernbaneinfrastruktur. Statens finansiering 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 (2023–2024) for Samferdselsdepartementet og Innst. 13 S (2023–2024) for bevilgningene over kap. 1352, post 71 Kjøp av infrastruktur tjenester – drift og vedlikehold og post 73 Kjøp av infrastruktur tjenester – investeringer.

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 med Bane NOR SF om kjøp av tjenester i tråd med vedlegg III, jf. jernbaneforskriften § 3-2.

Bane NOR SF mottar vederlag for tjenester og andre ytelser i tilknytning til planlegging, utbygging, drift, vedlikehold og fornyelse. 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 for prosjekter som skal fremlegges for Stortinget (nå 1 mrd. kroner). 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 fornyelse og vedlikehold av infrastrukturen. Bane NOR SF kan ikke pådra seg forpliktelser utover 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, så lenge den samlede finansieringsrammen for året ikke overskrides.

Staten forplikter seg i 2024 til å utbetale 8 930,1 mill. kroner til kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, og 17 366,1 mill. kroner til kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, jf. Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet og Innst. 13 S (2023–2024). Departementet understreker at Bane NOR SF ikke må pådra staten utgifter uten at det er budsjettmessig dekning.

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 gjeld til Staten inntil leveransene er fakturert. Dersom Bane NOR SFs likviditetssituasjon tilsier det, kan direktoratet, innenfor rammen av den årlige bevilgningen, øke utbetalingene i enkelte terminer mot tilsvarende reduksjon i påfølgende terminer.

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, for eksempel når foretaket over tid bygger opp u hensiktsmessig stor udisponert likviditet, kunne omdisponere innenfor gitte budsjettammer eller redusere likviditeten.

Dersom foretaket vil omdisponere midler som Stortinget har bevilget til investeringer, til andre formål, permanent eller midlertidig, må dette tas opp med Jernbanedirektoratet. Jernbanedirektoratet skal vurdere forslaget i et sektorperspektiv, og opp mot gjeldende avtaleforpliktelser og avhengigheter. Samferdselsdepartementet forutsetter at Bane NOR SF har etablert 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. Det skal være god og tett dialog med Bane NOR SF, og omdisponeringer som må avklares i budsjettprosessen skal forelegges Samferdselsdepartementet på riktig tidspunkt.

5.2. Statens fremtidige forpliktelser

Staten forplikter seg til å stille til disposisjon et minimumsbeløp for årlig likviditetstilførsel til foretaket de fire påfølgende årene etter 2024. Minimumsbeløpene de neste fire år utgjør hhv. 90 pst., 85 pst., 80 pst, og 75 pst. av saldert budsjett for investeringer, samt drift og vedlikehold for 2024. Foretaket skal tilpasse sin virksomhet og sine forpliktelser til et realistisk nivå på statens fremtidige finansiering. Beløpene rulleres årlig.

Betegnelse	Minimum likviditet for fremtidige budsjettår			
	2025	2026	2027	2028
Kap. 1352 Jernbanedirektoratet				
Post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold	8 040	7 590	7 140	6 700
Post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer	15 630	14 760	13 890	13 020

Tall i mill. kroner

5.3. 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.

5.4. 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 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 direktoratet følge nærmere avtalte prosesser for slike endringer.

5.5. 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 skal som et minimum involveres i alternativ- og kostnadsvurderinger knyttet til jernbaneinfrastrukturen og skal gi en formell tilbakemelding før KVU ferdigstilles/offentliggjøres. Direktoratet skal innhente råd fra Bane NOR SF om behov for kommende utredninger før bestemmelsene i plan- og bygningsloven kommer til anvendelse. Samtidig plikter foretaket 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.

5.6. Forutsetninger for prioriteringer og oppgaveløsning

Bane NOR SF skal løse sine oppgaver på en kostnadseffektiv måte. Foretaket skal innrette sin virksomhet i tråd med målene for transportsektoren, jf. avsnitt 3, og skal innenfor rammen av dette og rammene av den statlige finanseringen legge samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger til grunn for sine prioriteringer og sin virksomhet for øvrig.

Foretaket prioriterer gjennomføringen av sin plan- og utbyggingsportefølje innenfor rammene av oppdragsbrev fra Samferdselsdepartementet, foretakets vedtekter, avtalene med Jernbanedirektoratet, finansielle rammer og gjeldende lover og regler.

Bane NOR SF kan prioritere rekkefølgen på igangsatte investeringer regulert i avtaler med direktoratet, og mellom tiltak innenfor rammen av den enkelte avtale, så lenge resultat- og effektmål og øvrige vilkår som er avtalt med Jernbanedirektoratet overholdes.

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

6. Rapportering, informasjonsutveksling og kontroll

Foretaket plikter å rapportere på indikatorer og gi informasjon og vurderinger som Samferdselsdepartementet og Jernbanedirektoratet anser nødvendig for at departementet og Jernbanedirektoratet skal kunne vurdere hvorvidt Bane NOR SFs leveranser er i tråd med inngåtte avtaler med direktoratet og oppdragsbrev fra departementet. Departementets behov for rapportering fastsettes i oppdragsbrevet, og er nærmere beskrevet i vedlegg 2. 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.

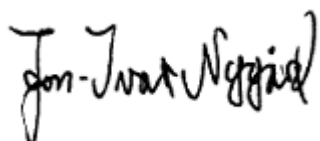
Bane NOR SF skal rapportere raskest mulig til Jernbanedirektoratet ved endring i fremdrift, økonomi og/eller risiko som har direkte konsekvens for måloppnåelsen og leveranser i avtalene mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF. Jernbanedirektoratet vurderer om departementet skal orienteres.

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

6.1. 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 og i tråd med målene for transportsektoren, og vil derfor 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 2024

Måned	Aktivitet	Dato
Januar	<ul style="list-style-type: none">• Samferdselsministeren presenterer styringssignalene for 2024 for Jernbanedirektoratet Bane NOR SF, Norske tog AS og Entur AS	8. januar kl. 11:00-12:00
Mars	<ul style="list-style-type: none">• Tertialrapport 3 for 2023 til SD• Oppfølgingsmøte – tertialrapport 3 for 2023• Årsrapport for 2023 til SD	1. mars 8. mars 25. mars
April	<ul style="list-style-type: none">• Oppfølgingsmøte – årsrapport for 2023	9. april
Mai	<ul style="list-style-type: none">• Tertialrapport 1 for 2024 til SD	31. mai
Juni	<ul style="list-style-type: none">• Foretaksmøte• Oppfølgingsmøte – tertialrapport 1 for 2023	12. juni
September	<ul style="list-style-type: none">• Tertialrapport 2 for 2024 til SD	25. september
Oktober	<ul style="list-style-type: none">• Oppfølgingsmøte – tertialrapport 2 for 2024	10. oktober
Desember	<ul style="list-style-type: none">• Produksjonsplan for 2025 til SD• Oppfølgingsmøte – produksjonsplan for 2025	10. desember 16. desember

Vedlegg 2: Oppfølging og rapporteringskrav

1. Rapportering til Samferdselsdepartementet

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

1.1 Årsrapport

Bane NOR SF skal oversende Samferdselsdepartementet sin årsrapport innen 25. mars 2024. Årsrapporten skal inneholde hovedtall for året jf. oversikt over indikatorer under, samt oppnådde resultater, styring og kontroll av virksomheten og vurderinger fremtidsutsikter knyttet til foretakets bruk av statlig finansiering. 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.

1.2 Tertialrapporter

Bane NOR SF skal innen fastsatte frister oversende Samferdselsdepartementet tertialrapporter om oppfølging av avtalene og 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 inngåtte avtaler. 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. Foretaket skal kort skriftlig, for prosjektene over terskelverdi 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 rapporteringen til departementet på status i oppfølgingen av «Strategi for samfunnsikkerhet i transportsektoren» av 2020 skal foretaket få fram forholdet mellom strategiske mål og prioriteringer, og tilhørende aktiviteter og tiltak. Rapportene skal være selvstendige vedlegg til henholdsvis første og andre tertialrapport. I selve tertialrapporten skal det gis et overordnet sammendrag av rapporten.

,

Bane NOR SF skal også 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.

Rapportene skal gjøres offentlig. Ved behov for å oversende informasjon som Bane NOR SF mener ikke kan offentliggjøres, kan dette sendes som vedlegg til rapporten.

1.3 Rapport om planlagt produksjon for året

Bane NOR SF skal 10. desember 2024 legge fram for Samferdselsdepartementet en overordnet plan for produksjon, herunder for leveranser og disponering av midlene til investeringer, drift, vedlikehold og fornyelse i 2025. Planen skal på overordnet nivå redegjøre for hva den statlige finansieringen er ventet å resultere i, i løpet av det kommende året. Formålet er å få bedre innsikt i infrastrukturforbedringer og deeffekter som realiseres det enkelte budsjettår. Foretaket kan ta forbehold om at det kan bli endringer i løpet av året jf. prinsippet om porteføljestyling. Planen kan basere seg på de planer som foretaket allerede har, jf. også jernbaneforskriften § 3-6. En ambisjon bør være å koble de konkrete leveransene opp mot de strekningsvise målene, hvilken deeffekt som forventes realisert, og vise sammenhengen mellom forbruk og prognose for tiltaket. Jernbanedirektoratet skal motta kopi av planen.

1.4 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,	Årlig	

	endret trafikk, samt drift og vedlikehold.		
Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål	Netto antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi	Tertialvis	
Nullvisjonen for drepte og hardt skadde	Endring i antall drepte og hardt skadde	Tertialvis	
Nullvisjonen for drepte og hardt skadde	Endringer i antall usikrede planoverganger i ulike risikokategorier.	Tertialvis	
Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet	Endring i reisetid	Tertialvis	
Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet	Driftsstabilitet for person- og godstog	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	Punktlighet vektet for antall passasjerer og Bane NOR SFs påvirkning på punktlighet vektet for antall passasjerer	Tertialvis	<i>Punktlighet vektet for antall passasjerer:</i> (Faktisk antall passasjerer minus antall forsinkede avstigninger) delt på faktisk antall passasjerer <i>Bane NOR SFs påvirkning:</i> Forsinkede avstigninger for reisende innenfor Bane NOR SFs ansvar delt på

			faktiske antall reisende
Mer for pengene / økonomiindikatorer	Endring i investeringskostnad siden Nasjonal transportplan 2018–2029	Tertialvis	Jf. fastsatt indikator i Nasjonal transportplan 2022–2033.
	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	Tertialvis	

	faste og midlertidige omdisponeringer		
	Aktivitetsregnskap	Tertialvis	Endelig versjon av denne rapporten fastsettes i dialog med departementet og Jernbane-direktoratet før rapporten for første tertial 2024.
	Gjeld til staten per effektpakke*	Tertialvis	Endelig versjon av denne rapporten fastsettes i dialog med departementet og Jernbane-direktoratet før rapporten for første tertial 2024.
	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.

Den økonomiske rapporteringen knyttet til eierstyringen videreføres inntil videre (bortsett fra indikatorer som også nevnes i tabellen over), men vil gjennomgås av Samferdselsdepartementet og Bane NOR SF fram til rapporten for første tertial 2024, jf. oppdrag nr. 1.

Vedlegg 3: Oppdrag i 2024

1. Bane NOR SF skal, i samråd med Jernbanedirektoratet, vurdere om det behov for å supplere eller justere indikatorene og rapporteringen knyttet til oppdragsbrevet for 2024. Forslag til ev. endringer skal legges fram for Samferdselsdepartementet innen 10. april 2024. Det tas sikte på at foretaket skal rapportere på ev. nye/justerte indikatorer i tertialrapport 1 for 2024. Departementet understreker at foretaket, fram til justerte/nye indikatorer er fastsatt, skal rapportere på indikatorene fastsatt i dette oppdragsbrevet.
2. Bane NOR SF skal innen 1. juni 2024 redegjøre for innretningen av sitt interne system for porteføljestyling, sin egen evaluering av dette systemet og hvilke forbedringstiltak foretaket planlegger å gjennomføre.
3. Samferdselsdepartementet ønsker å få en årlig overordnet produksjonsplan for Bane NOR SF, herunder for leveranser og disponering av midlene til 1) investeringer og 2) drift, vedlikehold og fornyelse. En overordnet produksjonsplan skal si noe om foretakets forventede årlige leveranser og infrastrukturforbedringer, og hvilke deeffekter av effektpakkene som realiseres innenfor det enkelte år. Bane NOR SF skal innen 1. mars 2024 levere et forslag til hvordan en slik overordnet produksjonsplan kan se ut, med et konkret forslag til plan for 2024. Jernbanedirektoratet skal involveres i arbeidet.
4. Bane NOR SF bes om å, innen 1. juni 2024, legge fram et forslag til en konkretisert plan for sitt arbeid med DVF for perioden 2025-2028. Planen skal utformes i samråd med Jernbanedirektoratet og innrettes i tråd med prinsippene redegjort for over. Planen skal inneholde forslag til hensiktsmessige programområder for inndeling av ressursinnsatsen til fornyelse, og et forslag til en særskilt innsatspakke for økt punktlighet og regularitet i Oslo-navet. Videre skal planen inneholde konkrete forslag til tiltak for å øke produktiviteten i DVF-arbeidet, etablering av et utgangspunkt for sammenlikning av effekter over tiden (en baseline) og forslag til systemer og indikatorer for å måle effekter og høste gevinster av tiltak. Dette må sees i sammenheng med integreringen av Spordrift AS i Bane NOR SF. Arbeidet med planen skal sees i sammenheng med det pågående arbeidet i Jernbanedirektoratet om strekningsvise mål og annet pågående arbeid for å øke driftsstabilitet, herunder program og tiltaksplan for driftsstabilitet som ledes av Jernbanedirektoratet og Bane NOR SFs ruteplanprosess for 2025.
5. Departementet ber om at Bane NOR SF leverer en rapport innen 2. september 2024 som redegjør for foretakets viktigste teknologi- og digitaliseringssatsinger både på kort og lang sikt, prinsipper bak foretakets prioriteringer knyttet til disse satsingene, forventede effekter av disse satsingene og forslag til relevante styringsindikatorer.
6. Departementet ber om at Bane NOR SF utfører oppgaver som er påkrevd i forbindelse med gjennomføring av tekniske regler på jernbaneområdet, under forutsetning av at de aktuelle rettsaktene tas inn i EØS-avtalen. Dette omfatter særlig utarbeidelse av utkast til nasjonale gjennomføringsplaner som departementet skal notifisere til EFTAs overvåkingsorgan og utvikling og ibruktaking av påkrevde registerløsninger, særlig infrastrukturregisteret (RINF). Departementet gir her en overordnet oversikt over de enkelte forordninger, men vil måtte gi mer spesifiserte bestillinger for hver sak, herunder frister der dette ikke er angitt nedenfor:

- Innen 15. februar 2024 redegjøre for status for gjennomføringen av TSI TAP og TSI TAF, herunder oppdatert informasjon om nasjonalt kontaktpunkt i henhold til forordning (EU) 454/2011 som endret artikkel 6 og forordning (EU) 1305/2014 som endret artikkel 5.
 - Innen 15. mai 2024 redegjøre for status for fremdrift for utvikling og ibruktaking av påkrevde registerløsninger, særlig infrastrukturregisteret (RINF) i tråd med kravene i forordning (EU) 2019/777 som endret ved forordning (EU) 2023/1694 artikkel 7 og vedlegg VII).
 - TSI CCS (forordning 2023/1695 artikkel 5): frist 15. mai 2024 for utkast til nasjonal gjennomføringsplan)
 - TSI INF (forordning (EU) 1299/2014 som endret ved forordning (EU) 2023/1694 artikkel 2 og vedlegg II) – utkast til nasjonal gjennomføringsplan.
 - TSI ENE (forordning (EU) 1301/2014 som endret ved forordning (EU) 2023/1694 artikkel 4 og vedlegg IV): utkast til nasjonal gjennomføringsplan.
7. Samferdselsdepartementet ønsker å utvikle kunnskapen om effekten av utbygging og drift av transportinfrastruktur på økosystemene gjennom før- og etterundersøkelser i forbindelse med større utbyggingsprosjekter. Bane NOR SF skal teste metodikken for før- og etterundersøkelser utarbeidet av bl.a. Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen på ett eller flere pilotprosjekter. Departementet ber Bane NOR SF om å rapportere på erfaringene med testingen innen 1. desember 2024. Vi forutsetter at Bane NOR SF går i dialog med Jernbanedirektoratet om leveransen.
 8. Bane NOR SF skal innen 1. mai 2024 redegjøre for status i arbeidet med planoverganger, herunder arbeidet med å sanere eller bygge om usikrede planoverganger, videre planer og hvordan dette kan bidra til økt måloppnåelse for jernbanen. Foretaket skal i redegjørelsen foreslå konkrete måltall for arbeidet med å utbedre/sanere usikrede planoverganger. Jernbanedirektoratet skal få kopi av redegjørelsen.
 9. Samferdselsdepartementet viser til brev av 27. september 2023 hvor departementet godkjente mandatet for arbeidet med sektorvise responsmiljø (SRM) for jernbane- og kollektivsektoren. Bane NOR SF skal levere en statusrapport for arbeidet med å etablere SRM per første halvår 2024, innen 15. august 2024. Jernbanedirektoratet skal motta kopi av rapporten.
 10. Statens jernbanetilsyn har i sin besvarelse av 31. februar 2023 til departementet på oppdrag nr. 02-2023 redegjort for sin samhandling med Bane NOR SF og påpekt blant annet forsinket og mangelfull respons på pålegg. I lys av nevnte hendelser ber vi Bane NOR SF innen 2. mai 2024 gi en redegjørelse for hvordan foretaket arbeider med dette. Dette skal ses i sammenheng med identifiserte tiltak etter gjennomgangen av driftsstansen på follobanen jf. leveranse av 30. november 2023.