



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Jernbanedirektoratet

Deres ref

Vår ref

Dato

20/2488-22

24. juni 2021

## Supplerende tildelingsbrev 4: Bestilling om å forberede implementering av porteføljestyling

Samferdselsdepartementet viser til Meld. St. 20 (2020-2021) *Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP)/ Innst. 653 S (2020-2021)*, som ble behandlet i Stortinget 15. juni.

Samferdselsdepartementet og transportvirksomhetene må forberede implementering av systemet for optimalisering og porteføljestyling av store investeringer som presenteres i NTP. Porteføljestylingen skal stimulere til at det jobbes med verdiøkning på alle prioriterte prosjekter (reduere kostnader og øke nytten).

Samferdselsdepartementet viser til dialog i møter 24.03. og 14.04. Vi viser også til omtale av porteføljestyling og mer operativt handlingsrom i tildelingsbrev til Jernbanedirektoratet for 2021, samt kap. 2 i supplerende tildelingsbrev nr. 3 for 2021, hvor porteføljestylingsmodellen i jernbanesektoren omtales nærmere. Vi viser også til innspill fra Jernbanedirektoratet om fullmakter datert 25.mai. Med dette brevet ber vi om innspill knyttet til utforming av den offentlige porteføljeprioriteringen, samt tilbakemelding på om det er andre spørsmål dere ser som uavklarte knyttet til porteføljestyling.

## Porteføljestyling og departementets behov for informasjon (rapportering på porteføljeprioritering)

Investeringsporteføljen, dvs. prosjekter som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode, går fram av tabell 12.2 i NTP. Departementet vil i eget brev komme tilbake til om porteføljen justeres som følge av stortingsbehandlingen av NTP. Av NTP (kap. 4) følger det at det årlig vil presenteres en offentlig porteføljeprioritering som viser hvordan NTP-investeringsporteføljen vil gjennomføres og omtaler eventuelle behov for å vurdere

Postadresse  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo  
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse  
Akersg. 59  
www.sd.dep.no

Telefon\*  
22 24 90 90  
Org.nr.  
972 417 904

Avdeling  
Bane- og  
planavdelingen

Saksbehandler  
Siri Hall Arnøy  
22 24 82 04

porteføljen på nytt i lys av endrede forutsetninger. I porteføljeprioriteringen skal virksomhetenes prioritering bestemmes av samfunnsøkonomisk prissatt lønnsomhet, ikke-prissatte virkninger og vurdering av usikkerhet inkludert teknologirisiko. Videre går det fram av NTP at det er en forutsetning for prioritering at prosjekter er ferdig planlagt og optimalisert (modenhet), og at virksomhetene kan ta hensyn til avhengigheter mellom prosjekter/tiltak i sin prioritering. Dersom prosjektene ikke endres, gjennom optimalisering eller annen ny informasjon, skal prosjektene som i sin helhet ligger i første seksårsperiode fullføres først.

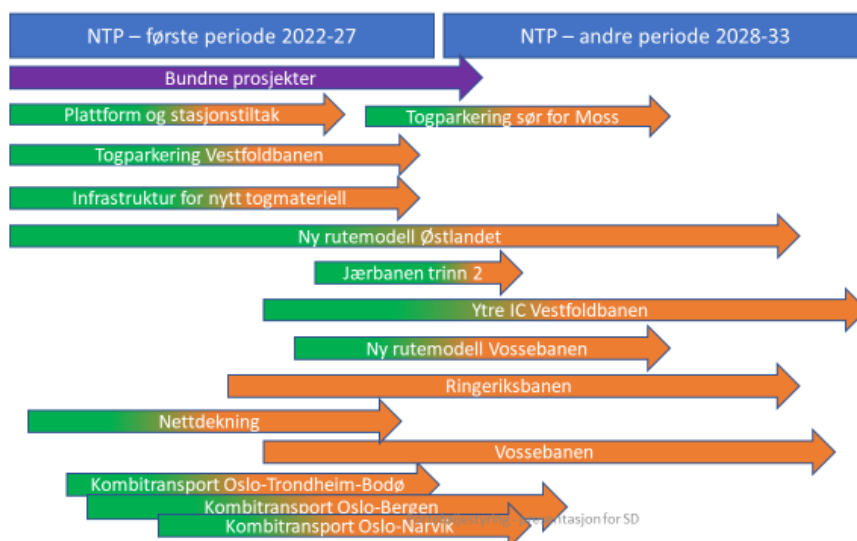
Bane NOR skal utarbeide forslag til porteføljeprioritering og sende denne til Jernbanedirektoratet. Jernbanedirektoratet videresender forslaget til Samferdselsdepartementet, supplert med sine vurderinger ut fra sitt ansvar for koordinering i jernbanesektoren og som avtalepart med Bane NOR.. Dersom Jernbanedirektoratet gjør andre vurderinger enn Bane NOR skal dette framgå tydelig, slik at både Bane NORs forslag og en begrunnelse for hvorfor Jernbanedirektoratets anbefaling avviker fra denne er inkludert.

Annen relevant informasjon for departementet vil være hvordan prioriteringene står seg mot prioriteringene i byvekstavtaler og hvordan lover og forskrifter er ivarettatt.

Porteføljeprioriteringen bør synliggjøre effekter av prioriteringene som foreslås. Vi viser i den forbindelse til figur presentert av Jernbanedirektoratet i møte 14.04.2021 og figur presentert av Statens vegvesen i møte 23.10.2020 (begge under). Jernbanedirektoratets figur belyser hvor langt fram ulike effektpakker strekker seg og sammenhengen mellom ulike trinn. Statens vegvesens figur synliggjør nøkkeltall for kostnader og nytte, og er et godt eksempel på synliggjøring av rangering etter prissatte virkninger.

Samferdselsdepartementet ser dette som eksempler på hva det er ønskelig å få fram på en pedagogisk måte i porteføljeprioriteringen, gjerne med en god grafisk fremstilling. Den endelige framstillingen bør belyse både prissatte virkninger og andre forhold som skal vektlegges i prioriteringene. Virksomhetene står fritt til å velge den utformingen virksomhetene ser som mest egnet. Vi ber om at det utarbeides en skisse som viser hvordan porteføljeprioriteringen ville sett ut dersom den skulle blitt presentert i dag. Denne skissen må være fullstendig nok til at SD kan se om våre informasjonsbehov vil bli dekket.

## NTP -Porteføljestyling



Kat.	Rute	Prosjekt	Prognose	Nettonytte	NNB
●	3	Rv. 282 Holmenbrua	0,86	3	3,1
●	1	E6 Oslo øst (Manglerudprosjektet)	16,10	18	1,1
●	1	Rv. 22 Glommakrysning	2,94	3	0,9
●	4a	E39 Ådland-Svegatjern	38,50	17	0,4
●	4c	Kvassdalen	0,27	0	0,0
●	4c	Byrkjeneset	0,24	0	0,0
●	4b	E39 Ålesund-Molde (Romsdalsfjorden)	23,10	-5	-0,2
●	5a	Rv. 36 Skjelsvik-Skyggestein	7,60	-4	-0,5
●	8a	E10 Nappstrømmen - Å	1,65	-1	-0,7
●	5c	Rv. 5 Erdal-Naustdal	2,60	-2	-0,7
●	4a	E39 Klakegg-Byrkjelo	2,04	-2	-0,9
●	4c	Virnje-Myrkdalstunnelen	0,33	0	-1,0
●	5c	E16 Stanghelle-Arna	13,01	-24	-1,9

Eksempel verdier, Mrd. 2020-kr

### Forventning om oppdaterte analyser

Den årlige porteføljeprioriteringen skal som minimum gi en faglig vurdering av om sentrale forutsetninger er endret sammenlignet med NTP. Dette gjelder både felles forutsetninger, som eksempelvis etterspørselsutvikling, og prosjektspesifikke forutsetninger som kostnadsanslag.

Som det går fram av NTP, skal virksomhetene fortsette arbeidet med å optimalisere prosjektene som er prioritert, altså kontinuerlig forsøke å øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten. Endringer i prosjekters nytte og kostnad eller i ikke-prissatte virkninger som følge av optimalisering eller ny informasjon må også synliggjøres i den årlige porteføljeprioriteringen.

I forbindelse med den årlige porteføljeprioriteringen må virksomhetene i tillegg vurdere om det er andre endringer i forutsetninger som får betydning for prioriteringene. Dersom det er

vesentlige endringer kan det tilsi at det gjøres nye beregninger av samfunnsøkonomisk lønnsomhet, men det er altså ikke et krav at slike nye beregninger gjøres dersom virksomhetens faglige vurdering er at ingen forutsetninger er vesentlig endret.

## **Videre arbeid med porteføljestyringen**

Vi viser til omtalen i supplerende tildelingsbrev 3 i 2021 til Jernbanedirektoratet, der det heter at "Det nye opplegget for avtaler, herunder rammeavtalen, skal derfor utformes slik at Bane NOR gis stort rom til å drive porteføljestyring av jernbaneinvesteringsprosjekter, begrenset av de rammene som er nødvendige for at Jernbanedirektoratet settes i stand til å koordinere infrastrukturen mot resten av jernbanesektoren". I praksis innebærer dette at Bane NOR må gjøre vurderinger av hvordan fremtidig togtilbud/ tilbudsutvikling vil påvirkes av foretakets porteføljestyring, og ha god dialog med Jernbanedirektoratet om dette.

Samferdselsdepartementets inntrykk fra presentasjonene gitt i møte 14.april er at Bane NOR og Jernbanedirektoratet i prinsippet har en felles forståelse av når det er nødvendig for Bane NOR å informere Jernbanedirektoratet.

Vi legger til grunn at Jernbanedirektoratet vil arbeide videre på egnet måte sammen med Bane NOR om porteføljestyring. Vi ber om en tilbakemelding dersom det er behov for klargjøring fra Samferdselsdepartementet knyttet til samhandling mellom Bane NOR og Jernbanedirektoratet om porteføljestyring.

## **Når skal porteføljeprioriteringen legges fram?**

Samferdselsdepartementet legger opp til at Jernbanedirektoratets oversendelse av porteføljeprioritering skjer tidlig i mai (samme frister som oversendelse av underlag for innspill til regjeringens budsjettkonferanse i august (rammefordelingsforslaget).)

## **Konkrete leveranser og frister**

Departementet ber om tilbakemelding på dette brevet innen 13. august. Dersom det er behov for mer tid for å lage en skisse til porteføljeprioriteringen som det bes om i punkt 1, ber vi om tilbakemelding om det så raskt som mulig.

Med hilsen

Cecilie Taule Fjorbakk (e.f.)  
avdelingsdirektør

Siri Hall Arnøy  
fagdirektør

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