



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

18/2325-1

9. januar 2019

Statsbudsjettet 2019 - Tildelingsbrev til Jernbanedirektoratet

1. Innledning

Samferdselsdepartementet viser til saldert budsjett 2019, jf. Prop. 1 S/Prop. 1 S Tillegg 1/Innst. 13 S (2018-2019), som ble behandlet i Stortinget 11. desember 2018. Dette brevet gjelder Stortingets budsjettvedtak mv., og de vilkår og krav som departementet stiller til Jernbanedirektoratet i 2019.

Tildelingsbrevet trekker opp målene for virksomheten og sektoren, herunder delmål/resultatmål i 2019. Instruks for Jernbanedirektoratet og instruks om økonomistyring for Jernbanedirektoratet og arbeidsoppgavene direktoratet har i henhold til disse, skal til enhver tid følges opp.

2. Overordnede mål mv.

Jernbanedirektoratet skal i sine prioriteringer i 2019 legge til grunn hovedmålene for regjeringens samferdselspolitikk, slik disse er trukket opp i Meld. St. 33 (2016-2017) *Nasjonal transportplan 2018-2029*, samt forutsetningene i Meld. St. 27 (2014-2015) *På rett spor – reform av jernbanesektoren*.

Det overordnede målet er et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet. Hovedmålene i transportpolitikken er å bedre framkommeligheten, redusere transportulykker i tråd med nullvisjonen og redusere klimagassutslippene.

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
Kollektivtransport- og
baneavdelingen

Saksbehandler
Kristian Karlsen
22 24 83 19

Samferdselsdepartementet har det overordnede, strategiske ansvaret for utviklingen av jernbanesektoren. Jernbanedirektoratet skal omsette nasjonale mål, samt Stortingets og departementets krav og føringer, til konkrete resultater innenfor de økonomiske rammene som stilles til rådighet. Ressursene stilt til rådighet skal anvendes mest mulig effektivt, både i egen organisasjon og gjennom kjøpsavtaler.

Jernbanedirektoratet skal prioritere å bidra til at

- jernbanen utvikles med utgangspunkt i brukernes behov
- togdriften er sikker og driftsstabil
- eksisterende kapasitet i jernbanesystemet utnyttes godt

Gjennom avtaler mellom direktoratet og Bane NOR SF, togselskaper, Entur AS og Norske tog AS, ivaretar direktoratet avtalestyring og koordinering av den operative virksomheten i sektoren. En viktig oppgave for Jernbanedirektoratet er å avdekke eventuelle svakheter og risikoer for manglende måloppnåelse i sektoren og iverksette tiltak, herunder om nødvendig varsle Samferdselsdepartementet. Jernbanedirektoratet bes i særlig grad følge med på om det nye styringssystemet jernbanereformen har ført med seg fungerer godt, og varsle Samferdselsdepartementet om ev. forhold som tilsier behov for tiltak fra departementets side.

Jernbanedirektoratet skal i 2019 prioritere arbeidet med å forbedre virksomhetens budsjett- og økonomistyringssystem, herunder sikre rett og tilstrekkelig kompetanse på dette området.

Det er et generelt krav at eventuelle avvik fra fastsatte mål og resultatkrav, herunder mer- eller mindreforbruk i forhold til tildelt budsjett, skal forebygges, avdekkes og korrigeres i tråd med prinsippene i Stortingets bevilgningsreglement og kravene i statens økonomiregelverk. Det vises til brev av 06.12.2018, der Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet om en tilbakemelding innen 25.01.2019, om hvilke systemer og rutiner direktoratet har på plass for å sikre at etaten holder seg innenfor de bevilgningene som Stortinget har vedtatt for etaten, og øvrige fullmakter Stortinget har gitt. På bakgrunn av tilbakemeldingen fra Jernbanedirektoratet vil departementet vurdere hvordan dette skal følges opp videre.

Oppfølgingen vil innebære at Jernbanedirektoratet jevnlig, og første gang 1. mars 2019, skal rapportere på tiltak som er eller vil bli igangsatt for å sikre at Jernbanedirektoratet til enhver tid har en budsjett- og økonomistyring som følger prinsippene i Stortingets bevilgningsreglementet, reglementet for økonomistyring i staten og bestemmelser om økonomistyring i staten.

Departementet forutsetter at Jernbanedirektoratet både har inngått avtaler med Bane NOR, og at partene i fellesskap praktiserer dem slik at det nevnte regelverket oppfylles. Departementet forutsetter videre at direktoratet og Bane NOR innretter sin samhandling slik at departementet varsles innen sentrale budsjettfrister ved eventuelle større budsjettavvik, og

at avvik søkes minimert gjennom realistisk budsjettering og tett oppfølging av årsprognoser og porteføljestyling av prosjekter.

Direktoratet skal ha god oversikt over relevant teknologisk utvikling, og gjennom utredningsoppdrag i 2019 og i arbeidet med innspill til Nasjonal transportplan, fremme forslag for departementet om utnyttelse av mulighetene som ligger i ny teknologi for jernbanen. Det er svært kostbart å utvikle ny jernbane, og Jernbanedirektoratet bes i særlig grad vurdere om bruk av teknologi og digitalisering kan gjøre det mulig å utnytte eksisterende infrastruktur enda bedre enn i dag. Jernbanedirektoratet skal koordinere tiltak og bidra til nødvendig kunnskap og samarbeid i sektoren slik at ny teknologi og nye mobilitetsløsninger på jernbane kan prøves ut og ev. tas i bruk i Norge.

Jernbanedirektoratet ivaretar også oppgaver innen nasjonal reiseplanlegging og elektronisk billettering innen all kollektivtransport, og forvalter tildelte bevilgninger og fastsetter standarder som transportørene skal følge. Jernbanedirektoratet skal delta i den administrative forhandlings-/koordineringsgruppen for byvekstavgiftene, som ledes av Statens vegvesen. Etaten skal bidra med faglige vurderinger og innspill i arbeidet med mandatene, til møtene i den politiske styringsgruppen og ellers i forhandlingsprosessen, samt i oppfølgingen av avtalene. Videre skal etaten rapportere på bruk av midler på kap. 1352, post 73 når dette blir inkludert i byvekstavgiftene. Der det er relevant, kan direktoratet også gi innspill til Bane NORs forvaltning av innsigelsesinstituttet, være høringsinstans, samt gi råd til lokal og regional arealplanlegging.

Direktoratet ivaretar grenseflater mot en rekke aktører og interessenter. God rolleforståelse, samt høy forvaltnings- og forhandlingskompetanse er viktig for å sikre at statens interesser i sektoren blir ivaretatt på en god måte.

3. Mål, styringsparametere og oppdrag for 2019

Jernbanedirektoratet skal i 2019 drive virksomhet i egen regi og kjøpe tjenester i tråd med føringer i saldert budsjett 2019. Av dette følger at Jernbanedirektoratet bl.a. skal prioritere:

- Innfasing av nye tog på Vossebanen og i Østlandsområdet
- Videreføring av ERTMS-prosjektet med økt aktivitet og basert på god risikostyring
- Rasjonell framdrift i alle pågående store investeringsprosjekter
- Oppstart av de to byggeklare IC-prosjektene på Vestfoldbanen, Nykirke-Barkåker og Drammen-Kobbervikdalen, under forutsetning av godkjent kostnadsramme fra Stortinget
- Utvikle opplegg for best mulig utnyttelse av den knappe infrastrukturkapasiteten i Oslo-området de kommende år, herunder identifisere tiltak for å sikre et godt og bedret togtilbud for de reisende i Oslo-området etter at Follobanen åpner
- Oppstart av trafikk i den første konkurranseutsatte trafikkpakken, Trafikkpakke 1 Sør, vellykket gjennomføring av konkurranseutsetting av Trafikkpakke 2 Nord og Trafikkpakke 3 Vest.

- Utarbeide forslag til endelig pakkeinnndeling for det sentrale Østlandsområdet og fremdrift for konkurranseutsetting av de siste trafikkpakkene.
- Leverer gode bidrag til Samferdselsdepartementets NTP-prosess.

Det er viktig å sikre større samfunnsøkonomisk lønnsomhet i transportsektoren. Dette krever at de ulike virksomhetene i sektoren drives effektivt og målrettet, og systematisk jobber for å få dette til. Jernbanedirektoratet må i 2019 legge stor vekt på å følge opp effektivitetsmål i inngåtte avtaler, og på å sikre at avtalepartnere kan dokumentere status og utvikling i egen effektivitet. Jernbanedirektoratet skal i 2019 også dokumentere egen effektivitet, og rapportere i tertial- og årsrapportene, jf. pkt. 4.1 om effektivisering.

Jernbanedirektoratet skal være en tydelig bestiller av både infrastrukturtjenester og persontransport med tog og legge stor vekt på å oppnå målene med kjøpene. Direktoratet skal videre sikre samhandling blant aktørene i sektoren. Der det skal inngås avtaler etter konkurranse, må direktoratet legge til rette for å oppnå god konkurranse om oppdragene.

Investeringer i infrastruktur, herunder knutepunkter, skal bidra til å nå målet om at persontransportveksten i storbyområdene tas med kollektivtrafikk, sykling og gange, og legge til rette for overføring av godstransport fra veg til jernbane. Direktoratet skal i sine avtaler påse at det er tydelig hvilke mål (samfunns mål, effektmål, resultatmål) som skal oppnås og at disse er i samsvar med de overordnede målsetningene.

Oppfølging av målene i Nasjonal transportplan 2018-2029

Samferdselsdepartementet viser til målstrukturen med tre hovedmål og tilhørende etappemål med styringsparametere (indikatorer) for transportpolitikken i kap. 5 av Meld. St. 33 (2016-2017) *Nasjonal transportplan 2018-2029*, og omtalen av kap. 1352 i Prop. 1 S (2018-2019). I det følgende omtales hovedmålene i Nasjonal transportplan 2018-2029, med de etappemål og indikatorer/styringsparametere som gjelder for 2019. Direktoratet skal redegjøre for status i oppfølgingen av målene gjennom året i tertial- og årsrapportene jf. vedlagt rapporteringsbilag med bl.a. krav til innhold i nevnte rapporter.

Samferdselsdepartementet har mottatt Jernbanedirektoratets gjennomgang av målstrukturen og sanksjonsmekanismene som ligger til grunn for styringen i jernbanesektoren, med særlig fokus på målene og indikatorene for driftsstabilitet. Jernbanedirektoratets forslag er til behandling i Samferdselsdepartementet, og vi vil i 2019 komme tilbake med en vurdering av veien videre.

3.1 Hovedmål 1 – Fremkommelighet

«Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet»		
Etappemål	Indikatorer/Styringsparametere	Resultatmål 2019
1.1 Transportsystemet skal bli mer robust og pålitelig	Punktlighet Gardermobanen	≥ 96,0 pst.
	Punktlighet øvrige gods- og persontog	≥ 90,0 pst.
	Regularitet	≥ 99,2 pst.
	Oppetid	≥ 99,3 pst.
1.2 Kortere reisetid og tilstrekkelig kapasitet	Frekvens i lokaltogtrafikken i de store byene	
1.3 Universelt utformede reisekjeder	Antall jernbanestasjoner som er tilgjengelige eller universelt utformet	
	Antall jernbanestasjoner med universelt utformet informasjonssystem	
1.4 Transportkostnader for godstransport skal reduseres, de ulike transportmidlenes fortrinn utnyttes og mer gods overføres fra vei til bane	Utvikling av effektiviteten i godstransporten ved bruk av SSBs prisindeks for transport og lagring	
	Utvikling i utvalgte konkurranseflater jernbane-veg: Pendeltog vs. innenlands transport av stykkgoods på veg	

3.1.1 Prioriteringer for å bedre framkommelighet for personer og gods i 2019

Jernbanedirektoratets viktigste virkemidler for å bidra til oppnåelsen av etappemål 1.1 *transportsystemet skal bli mer robust og pålitelig*, samt etappemål 1.2 *kortere reisetid og tilstrekkelig kapasitet*, er kjøp av tjenester innen:

- 1) persontransport med tog
- 2) drift og vedlikehold av eksisterende jernbaneinfrastruktur
- 3) planlegging og bygging av ny jernbaneinfrastruktur

Nedenfor presiseres hvilke prioriteringer Jernbanedirektoratet skal ta hensyn til ved utførelsen av disse kjøpene. Generelt må Jernbanedirektoratet, i dialog med berørte aktører, inkludert godstransportørene, sørge for at det gjøres gode avveininger mellom kapasitetsutnyttelse, driftsstabilitet og et attraktivt og kundevennlig rutetilbud.

Jernbanedirektoratet skal redegjøre for status i oppfølgingen av etappemål 1.1 og 1.2 i tertial- og årsrapportene. Det skal rapporteres om resultater iht. mål for punktlighet (samlet og separat for Gardermobanen samt for øvrige person- og godstog), regularitet og oppetid. Rapporteringen skal omfatte omtale av forhold som har påvirket resultatene, og hvilke tiltak som eventuelt har vært satt i verk for å motvirke manglende måloppnåelse.

For etappemål 1.3 om universelt utformede reisekjeder, skal direktoratet i årsrapporten for 2019 rapportere om universelt utformede reisekjeder og antall/andel passasjerer på stasjoner med universell utforming eller som er definert som «tilgjengelige». Videre skal det rapporteres på antall/andel stasjoner hvor det er etablert assistanseordning for togpassasjerer.

Ved oppfølging av etappemål 1.4, om at transportkostnader for godstransport skal reduseres, de ulike transportmidlenes fortrinn utnyttes og mer gods overføres fra vei til bane, må Jernbanedirektoratet ta hensyn til godstransportørenes behov ved kjøp av persontransport med tog. Direktoratet skal også følge med på utviklingen i godsmarkedet slik at direktoratet kan holde departementet orientert om effekten av rammevilkårene for godsneringen, og gi råd til departementet dersom utviklingen går i feil retning. Jernbanedirektoratet skal redegjøre for status i oppfølgingen av etappemålet i tertial- og årsrapportene.

3.1.2 Prioriteringer i forbindelse med kjøp av persontransport med tog

Bevilgningen på kap. 1352, post 70 Kjøp av persontransport med tog, skal dekke vederlag og usikkerhetsavsetninger for de persontogtilbudene som staten ved Jernbanedirektoratet kjøper i 2019.

Det er viktig at Jernbanedirektoratet lykkes med innføringen av konkurranse om persontransport med tog. Arbeidet med å forhandle frem nye avtaler må tilpasses den ordinære budsjettprosessen, herunder må bevilgningsforslag og fullmaktsforslag fremmes innen fristene departementet setter. Mål for den enkelte konkurranse av kommende trafikkpakker skal forelegges Samferdselsdepartementet.

Enkel billettering for de reisende er en forutsetning ved konkurranseutsetting av persontogtrafikken. Gjennom avtalen mellom direktoratet og Entur AS, og ved oppfølgingen av direktoratets oppgaver innen nasjonal reiseplanlegging og elektronisk billettering, skal Jernbanedirektoratet sikre at salg og billettering for jernbane utføres på en slik måte at det i kommende konkurranser om persontogtrafikk gis like konkurransevilkår og lave etableringshindringer for togoperatørene. Ved å ivareta statens interesser innen reiseplanlegging og billettering samlet og effektivt, skal direktoratet bidra til at det blir enklere å reise kollektivt.

Jernbanedirektoratet skal samhandle med lokale myndigheter om utviklingen av togtilbudet, og der det øker kollektivtrafikkens samlede attraktivitet forhandle frem flerårige takstsamarbeidsavtaler om persontransport. Takstsamarbeidsavtalene vil ligge som premiss for trafikkavtalene med togoperatørene. Ved inngåelse av nye takstsamarbeidsavtaler skal direktoratet sikre et godt avregningsgrunnlag, slik at tvister om avregning kan unngås og transportkjøperne har et godt datagrunnlag å bygge sine analyser på.

Jernbanedirektoratets viktigste oppgaver innen kjøp av persontransport med tog i 2019 er å:

- Følge opp og forvalte eksisterende avtaler (NSB AS, NSB Gjøvikbanen AS, Flytoget AS, samt grenseoverskridende avtaler med SJ AB/Trafikverket og SJ Norrlandståg/Trafikverket).
- Implementere, følge opp og forvalte inngått avtale med Go-Ahead Norge AS om Trafikkpakke 1 Sør med trafikkstart i desember 2019.
- Gjennomføre konkurranse og inngå avtale om Trafikkpakke 2 Nord og Trafikkpakke 3 Vest i tråd med gjeldende fremdriftsplan.
- Utarbeide forslag til endelig inndeling i trafikkpakker for det sentrale Østlandsområdet og fremdrift for konkurranseutsetting av de siste trafikkpakkene. Som det fremgår av Prop. 1 S (2017-2018) legges det opp til at endelig beslutning om pakkeinndeling besluttes ifm statsbudsjettet for 2020.
- Fase inn 11 nye tog togsett i trafikk på Vossebanen og i Østlandsområdet.
- Følge opp og sikre nødvendig koordinering for alle tiltak som kreves for kommende materiellinvesteringer, fra planlegging til gjennomføring.

Følgende prinsipper skal legges til grunn for Jernbanedirektoratets kjøp av persontransport med tog:

- De reisende skal få et bedre togtilbud enn de har i dag, når det er hensiktsmessig.
- Gjennom konkurranse skal direktoratet sørge for en god avveining mellom kostnader/pris og øvrige tildelingskriterier.
- Krav til tjenesten bør begrenses slik at togtilbyderen gis stor operasjonell og kommersiell frihet hensyntatt målene med konkurransen og andre særskilte forhold. Spesielt bør direktoratet identifisere og ev. forsøke å unngå, alle krav som kan være kostnadsdrivende.
- Tildelingskriterier i konkurranser må være tydelige og forankret i målet med kjøpet.

3.1.3 Prioriteringer i forbindelse med kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold

Hovedformålet med direktoratets kjøp av drifts- og vedlikeholdstjenester er å opprettholde og videreutvikle en sikker og driftsstabil trafikkavvikling på jernbanen, herunder å opprettholde infrastrukturens ytelse slik at målene for punktlighet, oppetid og regularitet i 2019 kan nås, jf. målmatriksen for direktoratet i tabell 5.25 i Prop 1 S (2018-2019).

Bevilgningen for 2019 på kap. 1352, post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, skal dekke direktoratets kjøp av tjenester innen drift og vedlikehold av jernbaneinfrastruktur, samt innføringen av ERTMS. Bevilgningen skal dekke utgifter til opprydding og istandsetting etter uforutsette hendelser, som for eksempel ras eller flom.

Samferdselsdepartementet viser til at det i oppdateringen av den flerårige avtalen om drift og vedlikehold mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF, må stilles krav om at de samlede driftsutgifter for Bane NOR SF videreføres på inntil samme nivå som for 2018, og at

driftsutgiftene på sikt skal reduseres som følge av effektivisering, jf. Prop. 1 S (2018-2019). Videre presiserer departementet at utgiftene til drift av infrastrukturen dekkes av inntil 2 184 mill. kr av bevilgningen på post 71 i 2019.

For å nå målene om en sikker og tilgjengelig infrastruktur må den flerårige avtalen om drift og vedlikehold også sikre at minimum 2 160 mill. kr benyttes til fornying (eksklusiv ERTMS).

Bevilgningen til drift og vedlikehold er satt med utgangspunkt i at nivået på Bane NORs inntekter fra infrastrukturavgifter, brukerbetaling mv. øker med om lag 450 mill. kr i 2018 (jf. Prop. 17 S (2018-2019)) og at dette nivået videreføres i 2019, jf. Prop. 1 S Tillegg 1 (2018-2019). Inntektsøkningen stammer fra økte infrastrukturavgifter og medfører en tilsvarende økt kompensasjon til berørte togselskaper, som dekkes av bevilgningen til post 70 Kjøp av persontransport med tog.

Direktoratet skal påse at Bane NOR ferdigstiller det mangeårige arbeidet med å dokumentere infrastrukturen, i tråd med avtalt framdriftsplan, samt etablerer et opplegg for objektiv måling og oppfølging av tilstanden til infrastrukturen. Direktoratet må også påse at Bane NOR SF ved årsslutt rapporterer om bruken av midler og om utvikling i infrastrukturens tilstand og vedlikeholdsetterslep.

Jernbanedirektoratet skal i 2019 videreføre den særskilte oppfølgingen av ERTMS-prosjektet overfor Bane NOR, jf. Prop. 126 S (2015-2016) og brev av 24.06.2016 om Statsbudsjettet 2016 – supplerende tildelingsbrev etter revidert nasjonalbudsjett 2016. Departementet minner om at direktoratet må sørge for tett oppfølging av avtalen om ERTMS-prosjektet for å sikre at risiko fanges tidlig opp og håndteres. Oppfølgingen skal rapporteres til departementet i både tertial- og årsrapporter.

3.1.4 Prioriteringer i forbindelse med kjøp av infrastruktur tjenester – planlegging

Bevilgningen for 2019 på kap. 1352, post 72 Kjøp av infrastruktur tjenester – planlegging, skal dekke direktoratets utgifter til kjøp av tjenester innen planlegging av investeringsprosjekter fra Bane NOR SF, jf. omtale i Prop. 1 S (2018-2019). Samferdselsdepartementet gjør oppmerksom om at 626 mill. kroner av bevilgningen på post 72 holdes tilbake for ev. senere tildeling.

Erfaringer i transportsektorene viser at kostnadene til investeringsprosjekter har en tendens til å øke betydelig fra tidligfase av planlegging til gjennomføring, jf. omtalen i Nasjonal transportplan for 2018-2029. Samferdselsdepartementet har satt i gang tiltak for å motvirke dette, jf. ordningen med styringsmål og endringslogg.

I 2019 skal Jernbanedirektoratet:

- Prioritere rasjonell gjennomføring av pågående planleggingsoppdrag
 - Av mindre tiltak prioriteres særlig planlegging av kapasitetsøkende tiltak for godstrafikk og innfasing av nye tog.
- Følge opp de fem hovedprinsippene for planlegging av IC-strekningene slik de fremgår av Prop. 1 S (2014-2015) side 168-169, med reviderte milepæler og rammer for utbyggingen presisert i Meld. St. 33 (2016-2017) *Nasjonal transportplan 2018-2029* og Prop. 1 S (2018-2019).
- Initiere planlegging av nye prosjekter og tiltak som bygger opp under de transportpolitiske målene i inneværende Nasjonal transportplan
- Praktisere systemet med styringsmål og endringslogg slik regjeringen har forutsatt og meddelt direktoratet, jf. skisse i vedlagte rapporteringsmal. SD ber om en tilbakemelding på rapporteringsmalen til etatstyringsmøtet i juni om første tertial 2019.
- Ha særlig oppmerksomhet på realistisk budsjettering og følge med på at utviklingen av prosjektplaner ikke gir vesentlig økning i kostnadene. Dette gjelder både i egen organisasjons arbeid med tidligfaseplaner og i kjøp av planleggingstjenester fra Bane NOR og eventuelt andre.

Når planleggingsaktivitetene for prosjektene med særskilt omtale i Prop. 1 S (2018-2019), jf. tabell 5.29 på side 174-175, når formelle milepæler, skal Jernbanedirektoratet orientere Samferdselsdepartementet om status, herunder utvikling i kostnadsanslag og fremdrift. Jernbanedirektoratet skal videre orientere om fremdrift i pågående planleggingsaktiviteter i forbindelse med tertial- og årsrapportering.

3.1.5 Prioriteringer i forbindelse med kjøp av infrastruktur tjenester – investeringer

Bevilgningen for 2019 på kap. 1352, post 73 Kjøp av infrastruktur tjenester – investeringer, skal dekke direktoratets kjøp av utbyggingstjenester for alle avtalefestede investeringer i jernbaneinfrastruktur. Samferdselsdepartementet gjør oppmerksom om at 164 mill. kroner av bevilgningen på post 73 holdes tilbake for ev. senere tildeling.

Direktoratets avtaler om kjøp av infrastruktur tjenester for investeringer med Bane NOR SF må inneholde effekt- og resultatmål, i tillegg til bestemmelser om rapportering og håndtering av eventuelle mangler. Jernbanedirektoratet må også sørge for at Bane NOR varsler direktoratet raskt dersom de pågående investeringsprosjektene ikke når, eller ser ut til å nå, de mål og forutsetninger som er avtalefestede og/eller fremgår av Prop. 1 S (2018-2019). Direktoratet skal rapportere dette videre til departementet snarest mulig.

I 2019 prioriteres rasjonell gjennomføring av alle pågående store jernbaneprosjekter. Det er også satt av midler til oppstart av IC-prosjektene Nykirke–Barkåker og Drammen–Kobbervikdalen på Vestfoldbanen, forutsatt at kostnadsramme for prosjektene blir vedtatt av Stortinget. Av mindre programrådetiltak prioriteres særlig tiltak som er nødvendige for å ta i bruk nytt togmateriell samt tiltak som øker jernbanenettets kapasitet og gir bedre betingelser for godstrafikken.

Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet om å være særlig oppmerksom på følgende risikoforhold i kjøp av infrastruktur tjenester fra Bane NOR om gjennomføringen av investeringsprosjektene på jernbane:

- Tilstrekkelig konkurranse om oppdragene og kapasitet for å gjennomføre prosjektene.
- Fremdrift og kostnader ved store inngrep i byer og tettsteder.
- Usikkerhet rundt grunnforhold som påvirker kostnadene.

Støtteordningen for private sidespor er et virkemiddel for å bygge opp under målene for godstrafikken, jf. etappemål 1.4. Ordningen forvaltes av Jernbanedirektoratet.

Samferdselsdepartementet ber også Jernbanedirektoratet i 2019 fortsette arbeidet med å koordinere tiltak for bedre nett-/mobildekning til de reisende.

3.2 Hovedmål 2 – Trafikksikkerhet

«Redusere transportulykker i tråd med nullvisjonen»		
Etappe	Indikatorer/styringsparametere	Resultatmål 2019
2.1 Opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået i jernbane, luftfart og sjøtransport	Maks. antall drepte siste 5 år	18
	Maks. antall hardt skadd siste 5 år	15
	Maks. antall alvorlige hendelser	92
	(«Jernbaneulykker») siste 5 år	

Nullvisjonen er utgangspunktet for trafikksikkerhetsarbeidet innen hele transportsektoren. I Nasjonal transportplan 2018-2029 er målet om en årlig forbedring på 4,5 prosent på de parameterne som er satt for trafikksikkerhetsarbeidet på jernbanen videreført. Direktoratet skal rapportere på målsettingene i Nasjonal transportplan 2018-2029. Det operative ansvaret for samordning av beredskap og krisehåndtering ligger imidlertid hos Bane NOR SF.

De enkelte aktørene har et selvstendig ansvar etter jernbanelovgivningen for sikker drift av sin virksomhet.

Disponeringen av bevilgningen til programområdet Sikkerhet og miljø skal ta utgangspunkt i målene for området, jf. omtale i Prop. 1 S (2018-2019). Det ligger til Bane NOR å vurdere hvilke tiltak som gir best måloppnåelse innenfor rammene som følger av avtalene mellom direktoratet og foretaket.

Direktoratet skal redegjøre for status i oppfølgingen av trafikksikkerhetsmålene i tertial- og årsrapportene for 2019.

Direktoratet har ansvar for å følge opp sektorens sikkerhetsnivå etter jernbanereformen, herunder risikoanalyse utarbeidet av konsulentselskapet Safetec med tilhørende farelogg. Direktoratet skal i tertialrapporteringen beskrive hvordan rapporten er fulgt opp. Oppfølgingen av rapporten blir et fast punkt på etatsstyringsmøtene i 2019

Ny § 6 b i jernbaneloven gir hjemmel til å fastsette nærmere bestemmelser om nasjonal beredskap. Direktoratet bes bidra i dette forskriftsarbeidet når det starter opp.

3.3 Hovedmål 3 – Miljø

<i>«Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling til et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser»</i>		
Etappemål	Indikatorer/styringsparametere	Resultatmål 2019
3.1 Redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål	Endringer i klimagassutslipp fra jernbanesektoren, målt i CO2-ekvivalenter	Ikke definert*
3.2 Bidra til å oppfylle nasjonale mål for ren luft og støy	Antall personer utsatt for et innendørs støynivå over 38 dB	Ikke definert*
3.3 Begrense tapet av naturmangfold	Utbedring av konflikter mellom naturmangfold og transportnettet.	Ikke definert*

* Det vises til langsiktige resultatmål for planperioden i Meld. St. 33 (2018-2029), side 73-82, jf. også Prop. 1 S (2017-2018), kap. 6 Oppfølging av Nasjonal transportplan, side 237-244.

Transportsektoren bidrar til store klima- og miljøutfordringer. Gjennom sitt ansvar for oppfølging av sektoren, skal Jernbanedirektoratet bidra med analyser av kostnader og effekt av tiltak for å redusere transportutslippene nasjonalt for å nå Norges klimamål (for sektoren). For at Norge skal kunne oppfylle våre klimamål og forpliktelser til lavest mulig kostnad for samfunnet, er det viktig at vi har kunnskap om klimaeffekt og samfunnsøkonomiske kostnader ved ulike klimatiltak i transportsektoren. Med klimaeffekt menes her utslipp som teller på det norske utslippsregnskapet. Jernbanedirektoratet må ha kompetanse og ressurser til å levere dette kunnskapsgrunnlaget. Det er videre viktig at Jernbanedirektoratet jobber tett med øvrige etater og virksomheter for å utvikle kunnskapen om klimatiltak i transportsektoren.

Klimaloven stiller krav til årlig rapportering av bl.a. klimaeffekt av fremlagt budsjett. Det er metodisk krevende å anslå klimaeffekten av satsinger på statsbudsjettet, og dermed også utslippseffekten av statsbudsjettet som helhet. Dette er noe som må utvikles over tid, sammen med rapporteringens form og innhold. Jernbanedirektoratet må bistå Samferdselsdepartementet i dette arbeidet. Videre er det viktig at Jernbanedirektoratet samarbeider tett med øvrige etater og virksomheter, herunder om å utvikle metoder og modeller til dette formålet.

Jernbanedirektoratet skal videre bidra til å oppfylle nasjonale mål for støy og begrense tapet av naturmangfold gjennom den overordnede planlegging, bygging, drift og vedlikehold av jernbanen

3.3.1 Prioriteringer for å redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling til et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser i 2019

Jernbanens miljøfortrinn er først og fremst knyttet til transport av store godsvolumer over lange avstander og store personstrømmer i og mellom de store byområdene, særlig på

Østlandet. Det viktigste virkemiddelet i sektoren for å nå etappemålene knyttet til klimagassutslipp og ren luft er å gjøre jernbanen attraktiv både for person- og godstransport der toget har sine miljøfortrinn.

Ved behov skal Jernbanedirektoratet bistå Samferdselsdepartementet i Samferdselsdepartementet i å utføre nye tiltaksanalyser. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake med konkrete oppdrag.

Samferdselsdepartementet vil sende ut en egen bestilling knyttet til klimalovrapporteringen i budsjettet for 2020.

Klimateknologi i transportsektoren

Transportsektoren står overfor et teknologisk skifte. Ny teknologi kan bidra til utslippskutt fra transportsektoren fremover. Samferdselsdepartementet ber om at Jernbanedirektoratet følger med på teknologiutviklingen, herunder innsikt i hindringer og muligheter for implementering av klimateknologi i sektoren.

Redusere støy

Samferdselsdepartementet, Helse- og omsorgsdepartementet og Klima- og miljødepartementet har gitt Miljødirektoratet, Vegdirektoratet, Jernbanedirektoratet, Avinor og Folkehelseinstituttet i oppdrag å utrede en ny måleindikator for støy som har fokus på søvnforstyrrelse, og å anbefale de mest kostnadseffektive tiltakene for å redusere støy, jf. Prop. 1 S (2018-2019) for Samferdselsdepartementet, og felles oppdragsbrev i desember 2018. Frist for leveransen er 1. oktober 2019.

Begrense tapet av naturmangfold

Samferdselsdepartementet ønsker en vurdering av behovet for en ny indikator for naturmangfold. Departementet vil ta initiativ til et slikt arbeid.

Jernbanedirektoratet skal sikre at det tas hensyn til naturmangfold og vannkvalitet gjennom planlegging, bygging, drift og vedlikehold. Det skal søkes løsninger som er kostnadseffektive. Kjemikaliebruken og bruken av sprøytemidler skal holdes på et minimum. Det er behov for økt kunnskap om påvirkning og tiltak (inkl. kostnader) av plastforurensning til vann og grunn. Vi ber Jernbanedirektoratet om å opparbeide slik kunnskap innen sitt ansvarsområde.

Jernbanedirektoratet skal videreføre arbeidet med økologisk kompensasjon og bidra i arbeidet med å utvikle metodikken.

4. Andre forutsetninger og krav

4.1 Effektivisering

Effektivisering av jernbanesektoren, slik at vi får mest mulig ut av de bevilgningene som brukes på jernbanen, er et sentralt mål. Jernbanedirektoratet skal aktivt og systematisk bidra til å nå dette målet.

Samferdselsdepartementet viser til brev av 15.10.2018, om *gevinstoppfølging av jernbanereformen*. Departementet vil legge stor vekt på å følge opp at vi gjennom reformen oppnår "mer jernbane for pengene" og at potensielle gevinster realiseres.

Jernbanedirektoratet skal innen utgangen av første tertial i 2019 i samråd med Samferdselsdepartementet fastsette måleindikatorer for fem av de åtte identifiserte gevinstene i jernbanereformen, som direktoratet er gevinsteier for.

- Reduserte utgifter til kjøp av persontogtjenester
- Effektuttak av infrastrukturtenester
- Mer sømløse reiseopplevelser for trafikantene
- Flere og bedre produkttilbud til trafikantene
- Mindre avvik i rutetilbudet for trafikanter og godstransport

Reformen for *avbyråkratisering- og effektivisering (ABE-reformen)* er videreført i statsbudsjettet for 2019. Formålet er å gi insentiv til mer effektiv statlig drift og skape handlingsrom for prioriteringer. Effektiviseringskravet er satt til 0,5 pst. av driftsutgiftene til alle statlige virksomheter. Grunnlaget for beregningen i 2019 er saldert budsjett 2018. For Jernbanedirektoratet utgjør dette til sammen om lag 2,3 mill. kr på kap./post 1352/01 Driftsutgifter og 1,0 mill. kroner på kap./post 1352/21 Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger, og om lag 41,1 mill. kr på kap./post 1352/71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold. I tertial- og årsrapportene skal det gå fram hvilke tiltak som er gjort for å følge opp produktivetsgevinsten på kap./post 1352/01 Driftsutgifter og kap./post 1352/21 Spesielle driftsutgifter. Samferdselsdepartementet forutsetter at produktivetsgevinster over kap./post 1352/71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, gjenspeiles i avtalen mellom direktoratet og Bane NOR.

Jernbanedirektoratet skal i i tertial- og årsrapportene for 2019 rapportere på indikatorene for *drifts- og administrasjonseffektivitet*. I tertialrapportene rapporteres akkumulerte data for tertialet/ene. Inndata skal også oppgis, jf. brev av 13.06.2018.

4.2 Risikostyring

Mål- og resultatstyring er det overordnede styringsprinsippet i statlig forvaltning.

Systematiske og gjennomarbeidede risikovurderinger kan bidra til en bedre og mer helhetlig etatsstyring basert på risiko og vesentlighet, og skal være integrert i mål- og resultatstyringen. Jernbanedirektoratets risikovurderinger er en viktig del av styringsdialogen med Samferdselsdepartementet.

Departementet ønsker å videreutvikle bruken av risikovurderinger i styringsdialogen, jf. vår tidligere bestilling av 16. mai 2018 og svar fra etaten av 14. juni 2018 om arbeidet med internkontroll og risikovurderinger i virksomheten. Alle etatene underlagt Samferdselsdepartementet skal nå spille inn risikovurderinger med utgangspunkt i en felles mal. Basert på etatenes innspill vil departementet vurdere hvordan risikovurderingene kan være grunnlag for styringsdialog og utarbeidelse av senere tildelingsbrev, og vil følge opp dette i samråd med etatene.

Vi ber ut fra dette om at Jernbanedirektoratet spiller inn en overordnet risikovurdering i tråd med vedlagte mal til første tertialrapport i 2019. Etatens risikovurderinger skal også oppsummeres og omtales i tertialrapportene og i årsrapporten.

Jernbanedirektoratet skal legge inn kostnadsnivå og kostnadskontroll i store investeringsprosjekter som et risikoområde. Risikovurderingene skal både dekke tidlig fase og gjennomføringsfase.

Under risiko knyttet til gjennomføring av budsjettet skal Jernbanedirektoratet redegjøre for risikomomenter som kan føre til mer- eller mindreforbruk av budsjetttrammer og overskridelser av fullmakter, samt tiltak som etaten gjennomfører eller vil gjennomføre for å redusere denne risikoen.

4.4 Samfunnssikkerhet

Arbeidet med samfunnssikkerhet skal være målbart, systematisk og sporbart og inngå som en integrert del av Jernbanedirektoratets virksomhet. Det overordnede målet for arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap i samferdselssektoren, er å unngå store uønskede hendelser som medfører skader på personer, miljø eller materiell, og minske følgene av slike hendelser hvis de skulle oppstå, samt sikre pålitelighet og fremkommelighet i transport- og kommunikasjonsnett i både normalsituasjoner og under påkjenninger.

De overordnede mål og krav for samfunnssikkerhetsarbeidet i etatene er fastlagt i "Strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren" fra 2015. Som det fremgår av strategien skal etatene særskilt prioritere følgende tre områder:

- Klimatilpasning
- Informasjons- og IKT-sikkerhet
- Sikring av kritiske objekter, systemer og funksjoner

I 2016 konkretiserte etatene hva ovennevnte prioriteringer innebærer for egen virksomhet gjennom utarbeidelse av egne strategier for samfunnssikkerhet og tilhørende handlingsplaner.

Jernbanedirektoratet skal i 2019 rapportere til departementet på status i oppfølgingen av egen strategi og tilhørende handlingsplan. Rapporteringen skal synliggjøre forholdet mellom strategiske mål, tilstand og status innenfor målområdene, og tilhørende aktiviteter og tiltak. Den skal sendes som selvstendige vedlegg til hhv. første og andre tertialrapport. I tertialrapportene skal det gis et overordnet sammendrag av rapporten.

Jernbanedirektoratet skal i 2019 delta på de halvårlige kontaktmøtene om samfunnssikkerhet, som departementet avholder i forbindelse med ovennevnte rapportering. Samferdselssektoren er en viktig del av totalforsvaret, og etatene og selskapene skal kunne yte støtte til Forsvaret i sikkerhetspolitisk krise og krig. Jernbanedirektoratet skal i 2019 være en aktiv bidragsyter i prosesser knyttet til videreutvikling av totalforsvaret. Dette innebærer å bidra til ansvars- og rolleavklaringer, samt delta i beredskapsplanlegging og øvelser hvor Jernbanedirektoratet har en rolle.

I tillegg ber vi Jernbanedirektoratet være særlig oppmerksom på det forebyggende sikkerhetsarbeidet, gjennom å følge opp bestemmelsene i sikkerhetsloven med forskrifter. Jernbanedirektoratet må være forberedt på å bli involvert i arbeidet departementet iverksetter knyttet til ny sikkerhetslov og forskrifter som trer i kraft i 2019, samt følge opp eventuelle vedtak departementet pålegger direktoratet i den forbindelse.

Jernbanedirektoratet skal i løpet av 2019 rapportere om sitt forebyggende sikkerhetsarbeid. Samferdselsdepartementet kommer tilbake med nærmere bestilling.

I løpet av første halvdel av 2019 skal det utarbeides en helhetlig og overordnet risiko- og sårbarhetsanalyse av transportsektoren. Samferdselsdepartementet ber derfor om at Jernbanedirektoratet setter av ressurser i første halvdel av 2019 til dette. Jernbanedirektoratet vil tidlig i januar 2019 motta en nærmere bestilling med en presisering av hva det forventes at direktoratet skal bidra med i arbeidet.

IKT-sikkerhet

Jernbanedirektoratet skal sikre egne informasjons-, kommunikasjons- og styringssystemer slik at disse har nødvendig beskyttelse, høy integritet og begrenset tilgjengelighet. Samferdselsdepartementet ber om at Jernbanedirektoratet integrerer IKT-sikkerhet som en del av virksomhetens øvrige samfunnssikkerhets- og beredskapsarbeid, og sikrer at IKT-systemer som understøtter samfunnsviktige tjenester og funksjoner på eget ansvarsområde, er beskyttet mot både tilsiktede og utilsiktede hendelser. Direktoratet bes om å rapportere på eget IKT-sikkerhetsarbeid i forbindelse med øvrig rapportering om samfunnssikkerhetsområdet.

4.5 Nasjonal digital høydemodell

Kartverket gjennomfører prosjektet Nasjonal digital høydemodell som innebærer oppmåling av hele landet ved hjelp av flybåren laserskanning. Prosjektet gjennomføres og finansieres i samarbeid med fagetatene som har behov for slike data. Prosjektet har en ramme på 420

mill. kr, og er planlagt ferdig i 2022. I samsvar med tidligere kontakt om saken ber departementet Jernbanedirektoratet om å sørge for videreføring av Bane NORs deltakelse i prosjektet.

4.6 Betaling for togtjenester

I forbindelse med jernbanereformen er det lagt opp til en gradvis økning av kjøreveisavgiften og betaling fra togselskapene for tilleggstjenester. Bane NOR SF har med bakgrunn i dette utarbeidet en implementeringsplan for infrastrukturavgifter. For togtjenester som Jernbanedirektoratet kjøper på vegne av staten, kompenseres togselskapene for endringer i avgiftene. Samferdselsdepartementet viser til at det er lagt opp til at infrastrukturavgifter og tilhørende kompensasjoner øker med 450 mill. kr fra 2017 til 2018, jf. Prop. 17 S (2018-2019), og at denne økningen videreføres i 2019, jf. Prop. 1 S Tillegg 1 (2018-2019).

Samferdselsdepartementet ber direktoratet opprettholde en løpende dialog med Bane NOR SF og departementet, om hvordan kjøreveisavgiften og andre infrastrukturavgifter bidrar til å oppnå de transportpolitiske målsetningene. Unntatt de kommersielle inntektene fra Bane NORs eiendomsvirksomhet, skal Jernbanedirektoratet innhente inntektsprognoser fra Bane NOR SF. Disse prognosene innarbeides i etatens budsjettgrunnlag, som oversendes Samferdselsdepartementet innen de fastsatte budsjettfristene.

4.7 Internasjonalt samarbeid

Regjeringen fører en aktiv europapolitikk, og la våren 2018 frem en ny strategi for samarbeidet med EU i perioden 2018–2021. Oppfølging av denne strategien, og særlig hovedbudskapet om å jobbe effektivt og systematisk med EU/EØS-sakene, blir viktig i året som kommer. Videre vil arbeidet med å ivareta norske interesser knyttet til Brexit bli prioritert. Direktoratet bes bidra i departementets arbeid og for øvrig være oppdatert og bidra der det er relevant og der det kan styrke utøvelsen av direktoratets funksjon.

5. Administrative forhold

5.1 Tilgjengeliggjøring av offentlige data

Jernbanedirektoratet skal i 2019 følge opp strategi for tilgjengeliggjøring av offentlige data i samferdselssektoren, jf. Samferdselsdepartementets brev av 12.04.2018 og Jernbanedirektoratets svar av 31.10.2018.

5.2 Arbeid med å øke antall lærlinger

Regjeringen er opptatt av å øke antall lærlinger, jf. vedlagte kopi av Samferdselsdepartementets brev til bl.a. Jernbaneverket av 03.11.2016. Det er et krav om at alle statlige virksomheter skal knytte til seg minst én lærling. Vi ber om at Jernbanedirektoratet innen 1. august 2019, redegjør for antall lærlinger i etaten, innenfor hvilke fag, om det har vært vurdert å øke antall lærlinger og tilby opplæring i nye lærefag.

5.3 Forskning og utvikling (FoU)

Det er i Nasjonal transportplan 2018-2029 beskrevet et betydelig kunnskapsbehov når det gjelder fremtidige transportbehov, kapasitetsbehov i infrastrukturen og endringer i sektoren knyttet til klimateknologi og digitalisering. Samferdselsdepartementet legger til grunn at etaten kan gi departementet råd knyttet til disse temaene innenfor sitt område, og at etaten benytter FoU for å forbedre kunnskapsgrunnlaget der det er behov for dette.

5.4 Fellesføring – Inkluderingsdugnad

Jernbanedirektoratet skal arbeide systematisk for å realisere regjeringens inkluderingsdugnad, og utvikle rutiner og arbeidsformer i personalarbeidet med sikte på å nå målene for dugnaden. Jernbanedirektoratet skal i årsrapporten redegjøre for hvordan Jernbanedirektoratet rekrutteringsarbeid har vært innrettet for å nå 5 %- målet og de øvrige målene for inkluderingsdugnaden. Har Jernbanedirektoratet hatt nyansettelser i rapporteringsperioden, skal andelen som har ned-satt funksjonsevne eller hull i CV'en rapporteres i årsrapporten. Har Jernbanedirektoratet færre enn fem nyansettelser i perioden, skal prosentandelen ikke rapporteres i årsrapporten, for å sikre personvernet til de nyansatte. For disse virksomhetene kan det være aktuelt å ha en lengre måleperiode (enn ett år) før måltallet rapporteres. I årsrapportens kapittel 4 skal alle virksomheter vurdere arbeidet opp mot målene for dugnaden; hva som har vært vellykkede tiltak, hva som har vært utfordringer, og hvorfor virksomheten eventuelt ikke har lyktes med å nå målene for dugnaden, jf. rundskriv H-3/18.

5.5 Fellesføring – Motvirke arbeidslivskriminalitet

Offentlige oppdragsgivere har som innkjøpere av varer og tjenester et særskilt ansvar for å motvirke arbeidslivskriminalitet. Det forventes at offentlige virksomheter går foran i arbeidet med å fremme et seriøst arbeidsliv. Jernbanedirektoratet skal ved tildeling av oppdrag og i oppfølging av inngåtte kontrakter sikre at deres leverandører følger lover og regler. Jernbanedirektoratet skal i årsrapporten redegjøre for resultater fra oppfølging av inngåtte kontrakter og hvordan virksomhetens anskaffelser er innrettet for å gjennomføre dette hensynet, jf. rundskriv H-8/17.

5.6 Drift av Norsk fagskole for lokomotivførere og Norsk jernbanemuseum

Jernbanedirektoratet skal drive Norsk fagskole for lokomotivførere for å sikre tilstrekkelig kapasitet på lokomotivførere i sektoren. Jernbanedirektoratet skal drive delegert etatsstyring av Norsk jernbanemuseum.

6. Budsjettdeling og fullmakter

Stortinget vedtok statsbudsjettet for 2019 den 11. desember 2018, jf. Prop. 1 S (2018-2019), Prop. 1 S Tillegg 1 (2018-2019) og Innst.13 S (2018-2019). Det forutsettes at bevilgningene benyttes i tråd med føringene i proposisjonene og utdypet i dette brevet, samt i tråd med de prinsippene som følger av Stortingets bevilgningsreglement. Det vises for øvrig til kravene i punkt 2 i dette brevet angående direktoratets budsjett- og økonomistyring.

6.1 Vedtatte bevilgninger til Jernbanedirektoratet for 2019

I

På statsbudsjettet for 2019 er det bevilget:

Kap.	Post	Formål	Kroner
Utgifter			
1330		Særskilte transporttiltak	
	76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering	34 100 000
	77	Kjøp av tjenester fra Entur AS	14 200 000
1352		Jernbanedirektoratet	
	01	Driftsutgifter	468 500 000
	21	Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72</i>	208 200 000
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	4 195 100 000
	71	Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72 og post 73</i>	8 423 500 000
	72	Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71 og post 73</i>	2 153 000 000
	73	Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71, post 72 og post 74</i>	9 988 700 000
Inntekter			
4330		Særskilte transporttiltak	
	01	Gebyrer	14 200 000
4352		Jernbanedirektoratet	
	01	Innbetalinger til norsk jernbaneskole og norsk jernbanemuseum	98 600 000

6.2 Øvrige budsjettmessige forutsetninger og oppdrag

Samferdselsdepartementet legger til grunn at Jernbanedirektoratet har oversikt over forbruket på postene 71, 72 og 73, jf. stikkordene «kan overføres» og «kan nyttes under». Samferdselsdepartementet minner om de grunnleggende prinsippene for statbudsjettet i bevilgningsreglementet § 3, og særlig kravet til realistisk budsjettering. Alle disposisjoner av utgifts- og inntekstbevilgninger skal være basert på realistiske anslag, og alle forhold som påvirker utgifter og inntekter må vurderes. Midlene skal utbetales i takt med forventede utgifter, hensyntatt Bane NOR SFs likviditetssituasjon, jf. Reglement for økonomistyring i staten, kap. 6 og Prop. 1 S (2018-2019).

Jernbanedirektoratets driftsutgifter (kap./post 1352/01)

Bevilgningen for 2019 på kap. 1352, post 01 Driftsutgifter skal dekke direktoratets drift, herunder driftsutgifter til lokomotivførerutdanningen og Norsk jernbanemuseum. Den forestående delingen av Norsk jernbaneskole vil medføre endringer i bevilgningsnivået på kap. 1352, post 01. Samferdselsdepartementet ber om å orienteres om eventuelle konsekvenser så raskt disse foreligger.

Jernbanedirektoratets utgifter til reiseplanlegger og elektronisk billettering, samt kjøp av tjenester fra Entur AS (kap./post 1330/76 og 1330/77)

Jernbanedirektoratet har ansvaret for å fastsette standardene for å kunngjøre rutedata og annen reiseinformasjon, og for elektronisk billettering. I tillegg har direktoratet ansvaret for statens kjøp av tjenester fra Entur AS. Gjennom å ivareta disse oppgavene skal Jernbanedirektoratet bidra til at det er enkelt å reise kollektivt og at statens initiativer på området ivaretas helhetlig og effektivt. Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen skal ha god dialog og være samordnet på områder der det er overlapp mellom ansvarsområder, slik at begge etater har tilgang til relevant informasjon og den samlede kompetansen på de aktuelle områdene utnyttes effektivt.

Jernbanedirektoratet skal i 2019 gjennomføre statens kjøp av tjenester fra Entur AS knyttet til innhenting av rutedata, drift av nasjonal reiseplanlegger og leveranse av sentrale tjenester innen elektronisk billettering. Samferdselsdepartementet viser til Prop. 1 S (2018–2019), kap. 1330 post 76 for omtale av hvilke tiltak som skal finansieres. Jernbanedirektoratets utgifter til direktoratsoppgavene knyttet til dette skal dekkes av bevilgningen på kap. 1352, post 01. Fra 2018 overtok Entur AS ansvaret for å levere grunnleggende tjenester knyttet til elektroniske støttesystemer for billettering. Tjenestene skal finansieres ved gebyr, jf. omtale under kap. 4330, post 01 i Prop. 1 S (2018-2019). Jernbanedirektoratet skal i 2019 kreve inn gebyret, og gjennomføre statens kjøp av tjenester fra Entur AS knyttet til leveranse av disse tjenestene, jf. omtale under kap. 1330, post 77 i Prop. 1 S (2018-2019).

Jernbanedirektoratet må påse at kjøpet av tjenester fra Entur ikke innebærer en overkompensasjon til selskapet i strid med reglene om statsstøtte.

6.3 Fullmakter gitt ved Stortingets behandling av Prop. 1 S/Prop. 1 S Tillegg 1/Innst. 13 S (2018-2019)

Stortinget vedtok bl.a. disse fullmaktene for Samferdselsdepartementet i 2019:

"

II Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2019 kan:

1.

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekt under
kap. 1352 post 01	kap. 4352 post 01

Merinntekt som gir grunnlag for overskridelse skal også dekke merverdiavgift knyttet til overskridelsen, og berører derfor også kap. 1633, post 01 for de statlige forvaltningsorganene som inngår i nettoordningen for merverdiavgift.

Merinntekter og eventuelle mindreinntekter tas med i beregningen av overføring av ubrukt bevilgning til neste år.

IV Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2019 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitt bevilgning, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1352		Jernbanedirektoratet	
	74	Tilskudd til eksterne	1 340 mill. kroner

VI Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2019 kan

2. pådra forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor det enkelte prosjekts kostnadsramme for prosjekter som har startet opp før 2016 og er omtalt i Prop. 1 S. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

3. forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget inntil følgende beløp:

a.

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1352		Jernbanedirektoratet		
	72	Planlegging nye prosjekter	3 000 mill. kroner	1 500 mill. kroner
	73	Investeringer, jernbane	3 000 mill. kroner	1 500 mill. kroner

VII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for drifts- og vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2019 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1352		Jernbanedirektoratet		
	71	Drift og vedlikehold	9 000 mill. kroner	3 000 mill. kroner

XI

Restverdisikring for eksisterende materiell, oppgraderinger av eksisterende materiell og investeringer i nytt materiell

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2019 for det togmateriellet som inngår i statens kjøp av persontransporttjenester med tog på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 70 Kjøp av persontransport med tog, kan:

- a. gi en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 7 103 mill. kroner
- b. gi ytterligere restverdigaranti til oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 3 007 mill. kroner. Det legges til grunn 75 pst. restverdigaranti.

XII

Opprettelse av post uten bevilgning

Stortinget samtykker i at kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 74 Tilskudd til eksterne, opprettes i statsregnskapet 2019 uten bevilgning.

"

Samferdselsdepartementet delegerer disse fullmaktene til Jernbanedirektoratet.

6.4 Fullmakt etter bevilgningsreglementet

Finansdepartementet delegerte i rundskriv R-110 av 13. januar 2017 noen fullmakter etter bevilgningsreglementet til departementene. Disse fullmaktene kan departementet delegere videre til underliggende etater. For Jernbanedirektoratet er én fullmakt relevant:

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

Samferdselsdepartementet delegerer til Jernbanedirektoratet fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over 2019. Leieavtalene og avtalene om kjøp av tjenester må gjelde kjøp til den ordinære driften av etaten, f.eks. leie av lokaler, kontorutstyr og kjøp av renholds- og vaktmestertjenester. Etaten må kunne dekke inn utgiftene i forbindelse med avtalene innenfor et uendret bevilgningsnivå på kap. 1352, post 01 Driftsutgifter i hele avtaleperioden. For alle avtaler ut over budsjettåret må Jernbanedirektoratet nøye vurdere behovet for oppsigelsesklausuler. Ved vurderingen skal hensynet til den fremtidige handlefriheten veie tungt. Dette gjelder særlig når avtalene går over flere år.

Dersom fullmakten ikke blir benyttet etter forutsetningene, kan Samferdselsdepartementet trekke den tilbake. I forklaringene til statsregnskapet for 2019 må Jernbanedirektoratet vise at de disposisjonene som er gjort, ligger innenfor fullmakten.

I rundskriv R-110 er det også flere andre fullmakter som Samferdselsdepartementet kan delegere til underliggende virksomheter. Dersom Jernbanedirektoratet har behov for én/flere av disse fullmaktene, må direktoratet ta dette opp med departementet.

6.5 Anmodnings-/verbalvedtak

Samferdselsdepartementet viser til Stortingets behandling av Dokument 8:21 S (2018-2019) den 29. november 2018, jf. Innst. 48 S (2018-2019), der følgende vedtak ble fattet:

Vedtak 61

"Stortinget ber regjeringen vurdere oppstart av et forsøk med hydrogentog i mindre skala, for å få teste ut om teknologien kan skaleres opp til og benyttes på de lange strekningene som bruker dieselfremdrift i dag."

Som grunnlag for vurdering av en ev. oppstart av et forsøk med hydrogentog i tråd med Stortingets vedtak, ber vi Jernbanedirektoratet i 2019 om å utarbeide en utredning som vurderer kostnader og gjennomførbarhet for et slikt forsøksprosjekt. Forslag til mandat og fremdriftsplan oversendes Samferdselsdepartementet innen 30. mars 2019.

6.6 Merknader fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Samferdselsdepartementet viser til Stortingets behandling av Prop. 1 S (2018-2019), der flertallet i transport- og kommunikasjonskomiteen blant annet har lagt vekt på følgende, jf. Innst. 13 S (2018-2019):

Ytre InterCity sør for Tønsberg

"Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, merker seg at det i budsjettokumentet ikke står noe spesifikt om planleggingsmidler for strekningen syd for Tønsberg, Tønsberg–Larvik. Flertallet vil understreke viktigheten av at dette planleggingsarbeidet har en effektiv fremdrift og ikke risikerer å stoppe opp som følge av manglende midler. Dette av hensyn til arealplanleggingen i disse områdene og en kontinuerlig fremdrift for å nytte seg av samfunnets ressurser. Flertallet vil derfor henstille til at dette planleggingsarbeidet prioriteres innenfor de rammer som er lagt, uten at øvrig fremdrift i andre prosjekter reduseres."

Nordlandsbanen

"Komiteen vil vise til at Saltenpendelen har blitt en lokal suksess. Komiteen vil understreke at gode kommunikasjoner er avgjørende for å oppnå velfungerende bo- og arbeidsmarkedsregioner. Saltenpendelen er, etter komiteens syn, et godt eksempel på et slikt tiltak.

Komiteen er opptatt av å forbedre tilbudet på Saltenpendelen slik at det kan være et godt alternativ til bil, og vil be regjeringen vurdere tiltak som kan gjøre tilbudet mer attraktivt for pendlerne."

Vi ber om at Jernbanedirektoratet følger opp komiteens merknader på egnet måte.

7. Rapportering og resultatoppfølging

I instruks for økonomistyring for Jernbanedirektoratet er det satt krav til rapportering fra etaten både i og etter budsjettåret. Vedlagt følger oversikt over rapporteringskrav i årsrapporten og tertialrapportene for Jernbanedirektoratet i 2019.

Summen av rapporteringene i tertialrapportene, årsrapporten og på etatsstyringsmøtene skal bidra til en best mulig styringsdialog og fortløpende resultatoppfølging. Etatsstyringsmøtene bør utfylle og forklare de skriftlige rapportene, snarere enn å gjengi innholdet i disse.

7.1 Årsrapport

Jernbanedirektoratet skal årlig utarbeide en årsrapport til Samferdselsdepartementet. Det presiseres at årsrapporten og årsregnskapet skal utarbeides etter fastsatt standard, jf. Bestemmelsene om økonomistyring i staten, pkt. 1.5.1, 2.3.3 og 3.4. Det vises også til Finansdepartementets rundskriv R-115 av 24. november 2016, om utarbeidelse og avleggelse av statlige virksomheters årsregnskap, samt maler for årsrapport og årsregnskap fra Direktoratet for økonomistyring.

Årsrapporten for 2019 skal bl.a. inneholde en helhetlig framstilling og vurdering av Jernbanedirektoratets oppnådde resultater og de mest sentrale gjennomførte aktiviteter. Den skal gi et grunnlag for å vurdere om ressursene direktoratet har hatt til rådighet har blitt brukt

effektivt og etter forutsetningene og om føringene i dette brevet og øvrige styringsdokumenter er fulgt opp.

Årsrapport med regnskap skal sendes Samferdselsdepartementet senest 13. mars 2020. Årsrapporten skal publiseres innen 1. mai 2020, eller så snart rapporten er behandlet i styringsdialogen mellom departementet og direktoratet. Direktoratet skal ikke publisere årsrapporten før rapporten har vært behandlet i styringsdialogen.

7.2 Tertialrapporter

Så snart som mulig etter tertialsiftet og senest 10. juni 2019 og 10. oktober 2019 skal Jernbanedirektoratet sende tertialrapport til departementet. Rapporten skal inneholde:

- Oppfølging av fastsatte mål og andre krav, jf. pkt. 3, 4 og 5 over og vedlegg
- En oversikt over risikoområder og tiltak i tråd med vedlagte mal
- Prognose for bruken av bevilgningene for budsjettåret
- Bruk av fullmaktene som ble gitt ved behandlingen av Prop. 1 S (2018-2019), som gjelder forpliktelser ut over budsjettåret
- En overordnet omtale i rapporten og et eget vedlegg om samfunnssikkerhet.

Samferdselsdepartementet viser for øvrig til dialog i etatsstyringsmøtene om departementets forventninger til innhold og utforming av tertial- og årsrapporter.

7.3 Plan for etatsstyringsmøtene

Samferdselsdepartementet legger opp til at det avholdes tre ordinære etatsstyringsmøter med Jernbanedirektoratet i 2019. I tillegg skal det avholdes et etatsstyringsmøte om årsrapporten for 2018 i mars/april, samt et kontaktmøte om samfunnssikkerhet og beredskap i juni.

Tentativ kalender for etatsstyringsmøter mv. i 2019:

Aktivitet	Dato
Etatsstyringsmøte 1/2019 – med statsråden	21. januar
Årsrapport 2018 til departementet	13. mars
Etatsstyringsmøte 2/2019 – om årsrapporten 2018	mars/april
Tertialrapport 1/2018 til departementet	10. juni
Etatsstyringsmøte 3/2019	ultimo juni
Kontaktmøte om samfunnssikkerhet og beredskap	ultimo juni
Tertialrapport 2/2019 til departementet	10. oktober
Etatsstyringsmøte 4/2018	oktober/november

8. Avslutning

I samsvar med § 7 i Reglement for økonomistyring i staten stiller Samferdselsdepartementet bevilgningene på kap. 1352 til disposisjon for Jernbanedirektoratet i 2019, med unntak av

626 mill. kroner på post 72 og 164 mill. kroner på post 73, som holdes tilbake for ev. senere tildeling. Vider stiller Samferdseldepartementet bevilgningene på kap. 4352, samt kap./post 1330/76, 1330/77 og kap./post 4330/01, til disposisjon for Jernbanedirektoratet i 2019. Bevilgningene skal brukes i samsvar med de styringssignalene som er gitt i Prop. 1 S (2018-2019), Prop. 1 S Tillegg 1 (2018-2019) og Innst. 13 S (2018-2019), ved Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2019, i dette tildelingsbrevet, i ev. supplerende tildelingsbrev og i etatsstyringsmøtene.

Med hilsen

Fredrik Birkheim Arnesen (e.f.)
ekspedisjonssjef

Cecilie Taule Fjordbakk
avdelingsdirektør

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi

Riksrevisjonen

Nr.	Styringsparameter	Rapporteringskrav		Rapport			Kommentar
		Annen rapp.	T1	T2	Arsrapport	Annen frist	
Risikovurderinger							
Felles for alle etatene							
	Risikoområder		X	X			Oversikt over risikoer og tiltak, jf. egen mal for risikovurderinger
	Oppsummering av risikoer	X		X	X	X	Basert på innspill i mal
Andre krav til etaten							
	Kostnadsstyring og -kontroll	X		X			Risikoområde som skal inngå i mal og rapportering
	Fullmakter for forpliktelser utover budsjettåret		X	X			Risikoområde. Kvitteres også ut som egen sak, jf. brev av 6.12.2018
Mål (fra tildelingsbrevet)							
Fremkommelighet							
<i>Fra Nasjonal transportplan 2018-2029</i>							
Transportsystemet skal bli mer robust og pålitelig							
	Punktlighet Gardermobanen	X		X	X	X	Resultatmål 2019: 96,0 pst.
	Punktlighet øvrige person- og godstog	X		X	X	X	Resultatmål 2019: 90,0 pst.
	Regularitet	X		X	X	X	Resultatmål 2019: 99,2 pst.
	Oppetid	X		X	X	X	Resultatmål 2019: 99,3 pst.
Kortere reisetid og tilstrekkelig kapasitet							
	Frekvens i lokaltrafikken i de store byene	X				X	
Universelt utformede reisekjeder							
	Antall jernbanestasjoner som er tilgjengelige eller universelt utformet	X				X	Målet er nådd. Alle jernbanestasjoner oppfyller nå kravene til universelt utformet informasjonssystem
	Antall jernbanestasjoner med universelt utformet informasjonssystem	X					
Transportkostnader for gods skal reduseres, de ulike transportmidlenes fortrinn utnyttes og mer gods overføres fra vei til bane							
	Utvikling av effektiviteten i godstransporten ved bruk av SSBs prisindeks for transport og lagring	X					
	Utvikling i utvalgte konkurranseflater jernbane-veg: Pendeltog vs. innenlands transport av stykkogods på veg	X					
Trafikksikkerhet							
Opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået i jernbane, luftfart og sjøtransport							
	Maksimalt antall drepte, siste fem år	X		X	X	X	Resultatmål 2019: 18
	Maksimalt antall hardt skadd, siste fem år	X		X	X	X	Resultatmål 2019: 15
	Maksimalt antall alvorlige hendelser («jernbaneulykker»), siste fem år	X		X	X	X	Resultatmål 2019: 92
Miljø							
Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling til et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser							
	Klimagassutslipp fra jernbanesektoren, målt i CO2-ekvivalenter	X				X	
	Direkte klimagassutslipp fra anleggsvirksomheten til sektoren.		X			X	
Bidra til å oppfylle nasjonale mål for ren luft og støy							
	Antall personer utsatt for et innendørs støynivå over 38 dB	X				X	Jernbanen har nådd det nasjonale målet for støy. Legger til grunn forurensningsforskriftens krav om støynivå ikke over 42 dB.
Begrense tapet av naturmangfold							
	Utbedring av konflikter mellom naturmangfold og transportnettet	X				X	
Økonomi/ressursbruk							
Felles for alle etatene							
	Periodevis regnskap kap./post	X		X	X		
	Prognose forbruk kap./post	X		X	X		
	Bruk av fullmakter	X		X	X	X	
	Årsregnskap	X				X	
Andre krav til etaten							
	Systemer for fullmakter		X				25.01.2019 Jf. brev fra SD datert 6.12.2018
Effektiv ressursbruk							
Felles for alle etatene							
Administrasjon							
	Lønnsutgifter per årsverk (KPI1)	X		X	X	X	Inndata skal også oppgis (lønn og sosiale utgifter)
	Totalutgift per årsverk (KPI2)	X		X	X	X	Inndata skal også oppgis (antall årsverk og sum totale utgifter)
	Lønnsutgiftsandel (KPI3)	X		X	X	X	
	Andel administrative utgifter (KPI4)	X		X	X	X	Inndata skal også oppgis (administrasjonsutgifter)
	Administrative utgifter per årsverk (KPI5)	X		X	X	X	
	Tiltak for å følge opp ABE-reformen		X		X	X	Beskrive tiltak for å følge opp ABE-reformen
Adm. nøkkeltall DFØ							
	Antall ansatte per 31.12		X			X	
	Antall årsverk		X			X	
	Samlet tildeling post 01-99		X			X	
	Utrytelsesgrad post 01-29		X			X	
	Driftsutgifter		X			X	
	Lønnsandel av driftsutgifter		X			X	
	Lønnsutgifter pr årsverk		X			X	
	Lønnsandel av total omsetning		X			X	
	Konsulentandel av total omsetning		X			X	
Andre krav til etaten							
Gevinster fra jernbanereformen							
	Reduserte utgifter til kjøp av persontjenester		X	X	X	X	Jdir skal i 2019 arbeide med å utvikle måleindikator for disse gevinstområdene
	Økt effektuttak av infrastrukturinvesteringer		X	X	X	X	
	Mer sømløse reiseopplevelser for trafikantene		X	X	X	X	
	Flere og bedre produkttilbud til trafikantene		X	X	X	X	
	Mindre avvik i rutetilbudet for trafikanter og godstransport		X	X	X	X	
Kostnadskontroll							
	Vesentlige endringer i framdrift inv. prosjekter og iverksettelsestidspunkt for nye tiltak	X		X	X		
	Samlet avvik prognose sluttkostnad og styringsmål/endringslogg	X		X	X		
Andre rapporteringskrav i tildelingsbrevet							
Felles for alle etatene							
	Samfunnsikkerhet (herunder IKT-sikkerhet)	X		X	X	X	Hovedrapportering i vedlegg til T1 og T2
	EØS-arbeidet		X			X	Kort beskrivelse av arbeidet i etaten i 2019
	Inkluderingsdugnaden		X			X	Jf. supplerende tildelingsbrev og rundskriv H-3/18
	Arbeidslivskriminalitet		X			X	Fellesføring, jf. rundskriv H-8/17.
	Tilgjengeliggjøring av offentlige data		X			X	
	Likestilling i virksomheten		X			X	Følge tidligere maler fra SD
	Læringer i virksomheten		X			X	Kvitteres ut som egen sak til SD
Andre krav til etaten							
	Utvikling i infrastrukturens tilstand og vedlikeholdsetterstelept		X			X	Ber om rapportering på status og fremdrift i arbeidet med InfraStatus
	Særskilt rapportering for ERTMS-prosjektet		X	X	X	X	

Nr.	Rapporteringskrav		Rapport				Kommentar
	Styringsparameter	Annen rapp.	T1	T2	Arsrapport	Annen frist	

Overordnede risikovurderinger for 2019 - Jernbanedirektoratet

Kort innledende tekst, ca 1/2 side om etatens hovedmål, hva som er viktig for måloppnåelse. Etatens arbeid med risikovurdering av virksomheten.

Risikoen på virksomhetsnivå

Etaten identifiserer iboende risikoer (mulige uønskede hendelser før tiltak, rutiner og aktiviteter er etablert) innenfor følgende hovedområder:

- Etatens samfunnsoppdrag og mål
- Gjennomføring av budsjettet
- Effektiv ressursbruk
- At virksomheten driver i samsvar med gjeldende lover og regler
- Kostnadsstyring og -kontroll

De identifiserte risikoene samles i et mindre antall kategorier (f.eks. 1-3 innenfor hvert av hovedområdene), som utgangspunkt for risikomatriksen.

Risikomatrikse

Etaten setter opp en risikomatrikse for de oppgitte kategoriene. Det brukes følgende betegnelser:

Sannsynlighetskategorier:

S1	S2	S3	S4	S5
Meget liten	Liten	Moderat	Stor	Svært stor

Konsekvenstype:

1	2	3	4	5
Ubetydelig	Lav	Moderat	Alvorlig	Svært alvorlig

Risikonivåer (kombinasjonen av sannsynlighet og konsekvens, se risikokart s. 3):

1	2	3	4
Lav	Moderat	Høy	Kritisk

For hver av de definerte kategoriene settes det opp identifiserte risikoer/risikomomenter og tiltak. Utgangspunktet for rapporteringen bør være risikomomenter der risikonivået er moderat til kritisk (og senere rapportering på om risikonivået er brakt ned til et lavere nivå). Tiltak kan inndeles i ulike faser, f.eks. 1) gjennomførte tiltak, 2) tiltak i prosess, 3) planlagte tiltak og 4) mulige tiltak.

Eksempel på risikomatrix:

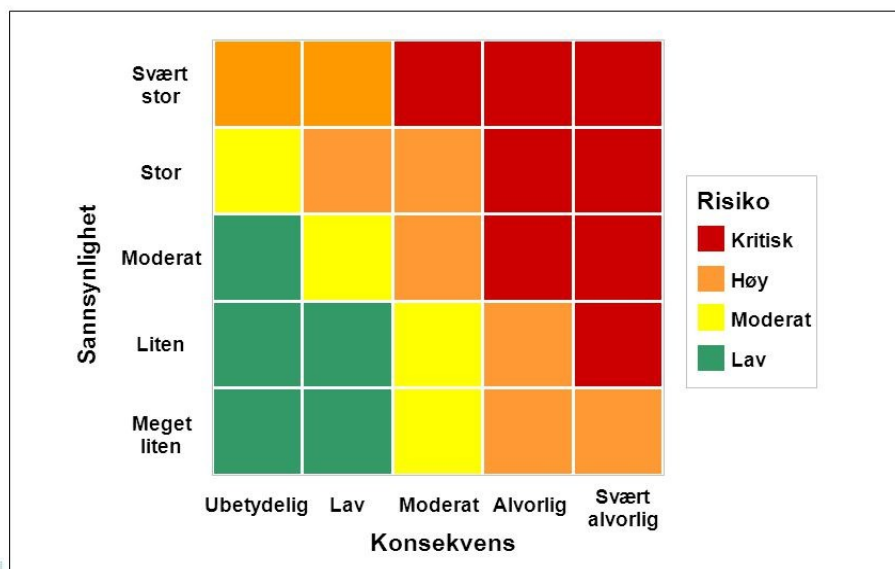
Kategori 1: Samfunnsoppdraget

Beskrivelse: Risiko for manglende oppfyllelse av samfunnsoppdraget

Her settes inn et kort avsnitt om hva manglende oppfylling av samfunnsoppdraget kan innebære.

Risikomoment	S og K	Risikonivå	Tiltak
Omstillingsevne <i>Hva kan skje? Iboende risiko</i>	3 og 5	Kritisk	Gjennomførte tiltak Tiltak i prosess Planlagte tiltak Mulige tiltak
Miste nøkkelpersonell/kompetanse <i>Hva kan skje? Iboende risiko</i>	3 og 3	Høy	Gjennomførte tiltak Tiltak i prosess Planlagte tiltak Mulige tiltak

Risikokart





**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Ifølge liste

Deres ref

Vår ref

Dato

15/2071-

03. 11. 2016

Tiltak for å øke antall lærlinger i staten

Regjeringen har satt ambisiøse mål i regjeringsplattformen for inntak av lærlinger i offentlige virksomheter. Vedlagt følger kopi av brev fra kommunal- og moderniseringsminister Jan Tore Sanner av 14. september 2016 om tiltak for å øke antall lærlinger i staten.

Kravet om at alle statlige virksomheter skal knytte til seg minst én lærling videreføres også utover 2016. Dersom virksomheter med færre enn 100 ansatte ikke har forutsetninger for å fylle kravene i læreplanen, eller inngå samarbeid med andre for å oppfylle kravet, må dette tas opp med Samferdselsdepartementet. Virksomhetene skal også hvert år vurdere om de kan øke antall lærlinger og tilby opplæring i nye lærefag.

For å styrke en felles innsats for å rekruttere lærlinger og bidra til yrkesfaglig løft, skal statlige virksomheter knytte seg til opplæringskontoret OK stat eller et annet opplæringskontor som skal bistå i arbeidet med å følge opp lærlingene.

For å sikre drift av opplæringskontoret og legge til rette for innflytelse fra virksomhetene, skal statlige virksomheter tilknyttet OK bidra til medfinansiering. Dette vil skje ved at opplæringskontoret beholder om lag en tredjedel av lærlingtilskuddet. Hittil har opplæringskontorets nedslagsfelt være avgrenset til å omfatte statlige virksomheter i Oslo og Akershus. Fra 2017 utvides det til å omfatte statlige virksomheter i Østfold og Buskerud.

Jeg ber virksomhetene **innen 1. august og første gang 1. august 2017** redegjøre for antall lærlinger i virksomheten, innenfor hvilke fag og om det har vært vurdert å øke antall lærlinger og tilby opplæring i nye lærefag. Innen samme dato bes de av virksomhetene som har færre enn 100 ansatte redegjøre for hvorfor de ikke har forutsetninger for å fylle kravene i læreplanen, eller inngå samarbeid med andre for å oppfylle kravene.

Jernbaneverket har i dag lærlinger innen en rekke jernbanetekniske fag. Fra 2017 må kravet om lærlinger i statlige virksomheter videreføres av Jernbanedirektoratet.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ketil Solvik-Olsen', written over the printed name below.

Ketil Solvik-Olsen

Vedlegg

Adresseliste

Jernbaneverket	Postboks 4350	2308	HAMAR
Kystverket hovedkontoret	Postboks 1502	6025	ÅLESUND
Luftfartstilsynet	Postboks 243	8001	BODØ
Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	Postboks 93	4791	LILLESAND
Statens havarikommisjon for transport	Postboks 213	2001	LILLESTRØM
Statens jernbanetilsyn	Postboks 7113 St. Olavs plass	0130	OSLO

Vedlegg: Skisse til matrise for kostnadsstyring

Nedenfor er det vist hvordan styring av det enkelte prosjekt kan foregå og hvordan avvik følges opp i dialogen med Samferdselsdepartementet. Byggefasen omfatter alle prosjekt som har fått fastsatt kostnadsramme av Stortinget, p.t > 500 mill. kr. Fasene frem til byggestart gjelder prosjekter som er omfattet av KS-ordningen, p.t > 750 mill. kr. Jernbanedirektoratet kan legge en slik rapport til grunn for sin styring og rapportering. Jernbanedirektoratet vurderer behov for rapportering for prosjekter med lavere kostnader enn de som er omfattet av modellen nedenfor. Samferdselsdepartementet vil presisere at dette er et generelt rammeverk, men at Jernbanedirektoratet må vurdere om det er behov for å varsle om enkeltsaker utenom tertialrapporteringen. Det er fortsatt enkelte forhold som må avklares nærmere, og SD vil ha dialog med Jernbanedirektoratet for å etablere en hensiktsmessig rutine, og ber om Jernbanedirektoratets vurdering til etatstyringsmøtet i juni 2019 om første tertial 2019.

Beslutnings-
punkter

BP1: regjeringens
føringer etter KS1

BP2: oppstart
KDP

BP3:
vedtatt
planprogram

BP4:
investerings-
beslutning

1

2

3

4

Prosjektfaser	KVU / KS1	Mellomfase	Kommunedelplan	Reguleringsplan / KS2	Byggefase
Økonomiske rammer for fasen	Estimert kostnad (P50) settes i BP1		"KVU-estimat" settes i BP2 av Jdir (P50)	"Styringsmål" settes av i BP3 av SD (P50)	Styringsramme (P50) og Kostnadsramme: P85 (minus kutt) settes i BP4 av Stortinget
Endringslogg faser		1	2	3	4
		Hele/deler av KVU defineres som et prosjekt. Kostnadsestimat oppdateres og endringslogg beskriver overgang fra KVU til KDP	Endringslogg beskriver beslutninger og forhold som påvirker sluttprognose	Endringslogg beskriver beslutninger og forhold som påvirker sluttprognose	Endringslogg beskriver beslutninger og forhold som påvirker sluttprognose
Oppfølging Jdir – SD		Kostnadsestimat i denne fasen kan være grunnlag for å legge prosjekter inn i siste del av NTP	Jdir rapporterer hvert tertial om: prognose overstiger P65, prognose overstiger KVU-estimat med 10 % eller prognose overstiger KVU-estimat med 250 mill. (det som inntreffer først) SD informeres dersom planen avviker mht regjeringens føringer eller måloppnåelse (samfunns mål)	Jdir rapporterer hvert tertial om: prognose overstiger P65, prognose overstiger styringsmål med 10 % eller prognose overstiger styringsmålet med 250 mill. (det som inntreffer først). Samtidig rapporteres hvilke tiltak som iverksettes Om iverksatte tiltak ikke sikrer måloppnåelse innenfor <i>styringsmålet</i> , eller prosjektforutsetninger endres, søker Jdir om justering av styringsmål	Jdir rapporterer hvert tertial om: prognose overstiger P65, prognose overstiger styringsrammen med 10 % eller prognose overstiger styringsrammen med 250 mill. (det som inntreffer først). Samtidig rapporteres hvilke tiltak som iverksettes Om iverksatte tiltak ikke sikrer måloppnåelse innenfor <i>kostnadsrammen</i> løftes saken til SD/Storting for ny bevilgningsbeslutning