



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Jernbaneverket
Postboks 4350
2308 HAMAR

Deres ref

Vår ref

Dato

14/1510

23.12.2014

Statsbudsjettet 2015 – Tildelingsbrev til Jernbaneverket

1. INNLEDNING

Samferdselsdepartementet viser til Prop. 1 S/Innst. 13 S (2014-2015). Dette brevet gjelder Stortingets budsjettvedtak og de vilkår og krav som departementet stiller til Jernbaneverket i 2015.

Tildelingsbrevet trekker opp målene for virksomheten, herunder etappemål/resultatmål, samt prioriteringer og krav i 2015. Instruksen for etaten og de arbeidsoppgavene som etaten har i henhold til denne, skal til enhver tid følges opp.

2. OVERORDNEDE MÅL OG PRIORITERINGER

Det overordnede målet for transportpolitikken er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling, jf. Meld. St. 26 (2012-2013) *Nasjonal transportplan 2014-2023*. Målstrukturen med fire hovedmål og tilhørende delmål (etappemål) om *framkommelighet, trafikkikkerhet, miljø og universell utforming*, skal legges til grunn for prioriteringer og planoppfølging for perioden 2014-2017.

Som forvalter av statens realkapital i jernbaneinfrastrukturen skal Jernbaneverket tilby et sikkert og funksjonelt jernbanenett til togselskapene og transportbrukerne. Jernbaneverket skal bidra til å ivareta verdien og optimalisere utnyttelsen av realkapitalen. Jernbaneverket skal bygge ut infrastrukturkapasiteten for å kunne møte etterspørselen etter togtransport og samtidig sørge for en best mulig utnyttelse av den samlede kapasiteten i jernbanenettet, på stasjoner og på godsterminaler.

Samferdselsdepartementet ber om at Jernbaneverket prioriterer arbeidet med *effektiviseringen* av hele virksomheten, jf. pkt 4.1 nedenfor. Vi ber om at Jernbaneverket utnytter mulighetene for effektivisering og kostnadsbesparelser innenfor rammene av vedtatte fullmakter, jf. pkt 6.2 i dette brevet. Samferdselsdepartementet understreker at effektiviseringstiltak og -gevinster i 2015, samt disponeringen av disse gevinstene til infrastrukturfornyelser og investeringer, skal synliggjøres og rapporteres til Samferdselsdepartementet i tertial- og årsrapportene, jf. pkt. 7 nedenfor.

Jernbaneverket er en stor oppdragsgiver. I 2014 kjøper Jernbaneverket varer og tjenester for om lag 13,2 mrd. kr og dette forventes økt i takt med den økte bevilgningen i 2015. Det er derfor viktig at Jernbaneverket opptrer som en forutsigbar oppdragsgiver og stimulerer til utviklingen av effektive og levedyktige leverandørmarkeder, spesielt innenfor jernbanefagene. Det vises for øvrig til Samferdselsdepartementets brev av 11. november 2014 til Jernbaneverket.

Jernbaneverket har et overordnet ansvar for å sikre en best mulig *driftsstabilitet* i togtrafikken. Ett av jernbanens fremste konkurransefortrinn er et forutsigbart transporttilbud både for person- og godstransport. Et godt vedlikehold og fornying av infrastrukturen er et viktig virkemiddel for å bedre driftsstabiliteten i trafikkavviklingen. Vi ber om at Jernbaneverket fortsetter samarbeidet med togselskapene om å oppnå høy punktlighet og prioriterer bevilgningene på en slik måte at fastsatte mål for driftsstabiliteten i togtrafikken kan oppfylles i samsvar med Prop. 1 S (2014-2015), jf. også måltabellen under pkt. 3.1 nedenfor.

I de siste årene har omfanget av ras og flom etter ekstremvær bidratt til redusert driftsstabilitet og betydelige merkostnader til opprydding og gjenoppbygging av infrastrukturen. Langvarige driftsavbrudd har stor økonomisk belastning for togselskapene, særlig for godstransporten. Konkurransenevnen til jernbanen svekkes og mer av godstrafikken overføres til vei. Ras og flom er en potensiell risiko også for sikkerheten i jernbanetransporten. Samferdselsdepartementet ber om at Jernbaneverket prioriterer tiltak for å gjøre infrastrukturen mer robust mot driftsavbrudd og reduserer negative ringvirkninger av driftsavbruddene. I denne sammenheng anser departementet det som viktig at Jernbaneverket bl.a. deltar i Naturfareprosjektet i regi av Norges vassdrags- og energidirektorat og i pilotprosjektet om nasjonal høydemodell i regi av Kommunal- og moderniseringsdepartementet og Kartverket. Vi ber om at Jernbaneverket orienterer om resultatene fra dette samarbeidet i årsrapporten.

Samferdselsdepartementet ber om at Jernbaneverket prioriterer arbeidet med å styrke *prosjektstyringen* og bedre kostnadsoverslag/-rammer for prosjekter som planlegges. Det er viktig at Jernbaneverket sikrer at prosjektomfanget blir avklart og definert på et tidlig tidspunkt i planleggingen, og at risikoen i enkeltprosjekter og i prosjektporteføljen som helhet, er tilstrekkelig kartlagt for å unngå senere kostnadsoverskridelser. Jernbaneverket må til enhver tid ha kontroll med at investeringsprosjektene og -porteføljen kan gjennomføres innenfor vedtatte fullmakter, jf. også omtalen av fullmakter i pkt. 6.2 og rapporteringskrav i pkt. 7.

Samferdselsdepartementet legger vekt på at Jernbaneverket skal være aktiv i utviklingen av markedsrettede togtilbud og gi råd til departementet om fornuftig bruk av og nødvendige investeringer i infrastrukturen. Jernbaneverket skal delta i arbeidet med bymiljøavtaler der disse er relevante for jernbanen. Videre skal Jernbaneverket være rådgiver for departementet som kjøper av persontransporttjenester med tog, både ved vurdering av endringer foreslått av

fylkeskommuner og ved samfunnsøkonomiske vurderinger av ulike typer endringer av togtilbud mv.

3. MÅL, STYRINGSPARAMETRE OG OPPDRAG FOR 2015

Vi viser til målstrukturen med fire hovedmål og tilhørende etappemål med styringsparametre (indikatorer) for transportpolitikken i Meld. St. 26 (2012-2013) *Nasjonal transportplan 2014-2023* kap. 5, og omtalen av kap. 1350 i Prop. 1 S (2014-2015). Samferdselsdepartementet ber om at prioriteringene Jernbaneverket gjør i 2015, bygger opp om hovedmålene og følger opp føringene som ligger i Nasjonal transportplan, i Prop. 1 S/Innst.13 S (2014-2015) og i dette tildelingsbrevet.

I det følgende omtales hovedmålene i Nasjonal transportplan 2014-2023 med de etappemål og indikatorer/styringsparametre som gjelder for Jernbaneverket, samt føringer for prioriteringen av disse i 2015.

3.1 Hovedmål 1 – Framkommelighet

«Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringlivet, og bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret»

Etappemål	Indikatorer/styringsparametre	Resultatmål 2015*
<i>1.1 Redusere reisetider i og mellom landsdeler</i>	Reisetider på utvalgte region- og IC-tog	Ikke fastsatt**
<i>1.2 Bedre påliteligheten i transportsystemet</i>	Punktlighet Gardermobanen	95,0 pst.
	Punktlighet øvrige gods- og persontog	90,0 pst.
	Regularitet	98,0 pst.
	Oppetid	99,0 pst.
<i>1.3 Redusere rushtidsforsinkelser i de fire største byområdene</i>	Punktlighet for tog i rushtiden	90,0 pst.

* Resultatmålene uttrykker minimumsverdier.

** Det vises til langsiktige resultatmål for planperioden i Meld. St. 26 (2014-2023) *Nasjonal transportplan 2014-2023*, side 75-76.

3.1.1 Prioriteringer under hovedmål 1 i 2015

3.1.1.1 Prioriteringer ifm. investeringer

Et investeringsprosjekt kan bidra til reduserte reisetider (fremføringstid), økt sikkerhet, mer effektiv og fleksibel trafikkavvikling, økt kapasitet, bedre driftsstabilitet og muligheter for realisering av prioriterte tilbudsforbedringer mv. I rapporteringen må Jernbaneverket kunne vise hvordan de ulike investeringsprosjektene bidrar til måloppnåelse.

Jernbaneverket skal innenfor rammen av tildelt bevilgning for 2015 prioritere rasjonell framdrift i videreføring og slutføring av igangsatte investeringsprosjekter. Dette gjelder både store prosjekter som er spesifisert i budsjettproposisjonen, og mindre prosjekter/tiltak som inngår i programområdene.

Samferdselsdepartementet viser til at utvikling og implementering av nye signal- og sikringsanlegg (Thales) er en kritisk risiko for flere prosjekter, særlig for ombyggingen av Høvik

stasjon, Sandnes-Stavanger og Ganddal godsterminal. Store forsinkelser vil ha negative konsekvenser for jernbanen og det er derfor viktig at Jernbaneverket fortsetter med å ha en tett oppfølging av dette arbeidet, vurderer konsekvenser og alternativer og involverer berørte parter underveis. Vi ber om at Jernbaneverket fortsatt holder departementet orientert om den videre utviklingen i saken.

Samferdselsdepartementet ber om at Jernbaneverket i utviklingen av nye prosjekter vektlegger følgende momenter, jf. også siste avsnitt om *prosjektstyring* under pkt. 2:

- Tidlig og nær *kontakt og samarbeid med aktørene/næringen og med andre berørte interessenter* (for eksempel kommuner, trafikkadministrasjonsselskaper, utbyggere) for å identifisere behovene samt finne gode og kostnadseffektive løsninger som bidrar til måloppnåelse.
- Å ivareta hensynet til *helheten i jernbanen som transportsystem* ved planleggingen av nye prosjekter, bl.a. for å sikre at også mindre prosjekter som er nødvendige for at togselskapene kan bruke og ha nytte av større prosjekter, planlegges og gjennomføres samtidig.
- At prosjektenes *livssyklus-kostnader* (inkl. til drift og vedlikehold) inngår i planleggingen av nye prosjekter.
- Prioritering av arbeidet med å *framskaffe nødvendig kapasitet* innenfor kritiske fag-/kompetanseområder (signal- og sikringsanlegg). Det er viktig å ha forsyningsstrategier som gir god kostnadsstyring og utvikling av velfungerende leverandørmarkeder, spesielt for jernbanefagene.

Transportsystemet skal også dekke næringslivets transportbehov. Vi ber Jernbaneverket prioritere arbeidet med å fjerne flaskehals og hindringer for effektiv togtransport slik at flere og lengre godstog kan kjøre på de viktigste godsstrekningene.

Jernbaneverket har også en viktig rolle i arbeidet med å utvikle et velfungerende marked for godstransport på jernbanen. Jernbaneverket skal i årsrapporten redegjøre for utviklingen i godstransporten på jernbanen og hva som gjøres for å utvikle markedet, jf. pkt. 7. Vi ber også om at Jernbaneverket arbeider med å videreutvikle statistikken for godstransportvolum (TEU eller tilsvarende) på det norske jernbanenettet.

I 2015-budsjettet er støtteordningen for etablering av private sidespor og terminaler videreført. Ordningen skal prioriteres innenfor programområdet for kapasitetsøkende tiltak på kap. 1350, post 30. Vi vil presisere at «udisponerte» midler til støtteordningen ikke kan akkumuleres fra det ene året til det neste og at Jernbaneverket derfor må sørge for at forpliktelser knyttet til ordningen kan håndteres innenfor gjeldende budsjett.

3.1.1.2 Prioriteringer ifm. drift og vedlikehold

Bevilgningene til drift og vedlikehold skal bidra til å ivareta realverdiene i infrastrukturen og forbedre driftsstabiliteten og påliteligheten i togtrafikken. Dette er avgjørende for jernbanens omdømme og konkurransekraft. Samferdselsdepartementet ber om at Jernbaneverket prioriterer arbeidet med å nå målene for punktlighet, oppetid og regularitet i togtrafikken. Det er særlig viktig å jobbe videre med å bedre driftsstabiliteten for gods- og rushtidstrafikken.

Risikoen for flom og ras må ventes å vedvare eller øke. Bevilgningene til post 23 Drift og vedlikehold skal dekke et sannsynlig omfang av hendelser med flom og ras iht. Jernbaneverkets risikovurderinger, jf. også pkt. 4 nedenfor.

Jernbanelverket har et overordnet ansvar for å identifisere, prioritere og gjennomføre tiltak i infrastrukturen og i forbindelse med ruteplanleggingen for å bedre driftsstabiliteten på jernbanen. Siden jernbanelnettet i stor grad er enkeltsporet og har høy kapasitetsutnyttelse kan enkeltfeil fort få store ringvirkninger. Det er derfor viktig at Jernbanelverket har beredskap for å håndtere feil i systemet på en effektiv måte, bl.a. i situasjoner der viktige deler av systemet faller ut eller får redusert funksjon.

Samferdselsdepartementet ber om at Jernbanelverket:

- Følger opp at togselskapene gjennomfører sin togproduksjon i samsvar med oppsatte ruteplaner, overvåker ytelsene og samarbeider om hvordan punktligheten og regulariteten i togtrafikken kan forbedres.
- Foretar mest mulig korrekte påføringer av årsakskoder ved innstillinger og driftsavvik, slik at både Jernbanelverket selv og togselskapene kan bruke årsakskodene aktivt i arbeidet med å bedre regulariteten og punktligheten i togtrafikken.
- Arbeider videre med optimalisering av samspillet mellom ruteplanlegging, infrastruktur og trafikkavvikling i nødvendige avveininger mellom driftsstabilitet, kapasitetsproblemer, trafikk sammensetning og nye infrastrukturtiltak og vedlikehold av infrastrukturen.
- Orienterer departementet dersom Jernbanelverket mener at det kan gjennomføres justeringer i togtilbudet som inngår i kjøp av persontransporttjenester for å bedre utnyttelsen av jernbaneinfrastrukturen og/eller gi bedre måloppnåelse for den samlede togtrafikken/trafikkavviklingen.

Samferdselsdepartementet ber om at Jernbanelverket viderefører og utvikler *publiseringen av trafikkdata og statistikk for driftsstabiliteten i togtrafikken* (punktlighet, regularitet, oppetid og forsinkelsestimer) både for persontrafikk og godstrafikk. Rapporteringen bør bli mest mulig relevant for de ulike togselskapene og gruppene av transportbrukere, slik at de kan finne ut av hva som skjer med «mitt tog». Vi ber om at Jernbanelverket i denne sammenheng arbeider videre med å beregne konsekvensene for transportbrukerne, bl.a. samfunnsøkonomiske kostnader av trafikkavvik.

Departementet viser til at godstrafikken med jernbanen er særlig følsom for driftsavbrudd som ikke er planlagt. Sammen med kapasitetshindringer er dette viktige årsaker til at godstrafikken med jernbane i dag taper i konkurransen med vegtrafikken og ikke får utnyttet sine konkurransefortrinn som en effektiv, forutsigbar og miljøvennlig transportform. Vi viser til ambisjonen i Nasjonal transportplan 2014-2023 om å få overført mer gods fra veg til bane. Jernbanelverket skal i 2015 prioritere drift og vedlikehold av infrastrukturen med sikte på å redusere omfanget av driftsavbrudd.

For å sikre en effektiv og konkurransenøytral drift av godsterminalene har Jernbanelverket i 2014 overtatt ansvaret for driften og konkurranseutsetting av selve driften av godsterminalene som i dag drives av CargoNet AS/RailCombi AS. Vi ber om at Jernbanelverket i etatstyringsdialogen holder departementet orientert om nye vesentlige beslutninger, milepæler og resultater i det videre arbeidet med konkurranseutsettingen.

Jernbanelverket skal i planlegging og gjennomføring av vedlikeholdet av jernbaneinfrastrukturen ta hensyn til virkningene for togtrafikken og togbrukerne og de kostnadene som samfunnet påføres ved trafikkavvik. Det er viktig at Jernbanelverket er forutsigbar i gjennomføringen av planlagte stans i togtrafikken og tar hensyn til togselskapene og togbrukerne sine merkostnader, herunder mulig alternativ transport ved en beslutning om å stenge en jernbanelinje. Disse kostnadene må veies opp mot Jernbanelverkets muligheter for å

gjennomføre et rasjonelt og effektivt vedlikehold. Før det tas beslutninger om å stenge en jernbanelinje, skal Jernbaneverket derfor innhente togselskapenes vurderinger av konsekvensene.

3.2 Hovedmål 2 – Trafikksikkerhet

«En visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren»

Etappemål	Indikatorer/styringsparametre	Resultatmål 2015*
2.1 Opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået i jernbanesektoren	Antall drepte siste 5 år	22
	Antall hardt skadd siste 5 år	18
	Antall alvorlige hendelser («Jernbaneulykker») siste 5 år	110

* Resultatmålene uttrykker maksimumsverdier.

Nullvisjonen er utgangspunktet for trafikksikkerhetsarbeidet innen alle transportsektorene. Etappemålet med tilhørende styringsparametre for jernbanesektoren i 2015 er avledet av målet i Nasjonal transportplan 2014-2023 om en årlig forbedring på 4,5 prosent. Med bakgrunn i det generelt høye sikkerhetsnivået på jernbanen i Norge, både sammenliknet med andre transportformer og med andre land, er overføring av trafikk til jernbanen en viktig del av arbeidet med å forbedre sikkerheten i det samlede transportsystemet i Norge.

3.2.1 Prioriteringer under hovedmål 2 i 2015

Innenfor den samlede bevilgningen til Jernbaneverket for 2015 er det holdt fast på prioriteringen av trafikksikkerheten for å nå målene i Nasjonal transportplan 2014-2023. Jernbaneverket skal rapportere om utviklingen i både tertial- og årsrapporter. Det er viktig å få fram om resultatutviklingen skyldes økt rapporteringsgrad eller flere hendelser.

Jernbaneverket skal prioritere videreutvikling og oppfølging av sikkerhetssystemet. Alle jernbanestrekninger skal analyseres for å identifisere risikoforhold og relevante tiltak. På driftssiden skal Jernbaneverket prioritere oppgaver som sikrer god driftssikkerhet.

Jernbaneverket skal prioritere tiltak for å forebygge ulykker på planoverganger, tiltak for å forhindre sammenstøt mellom tog og rassikringstiltak. Samferdselsdepartementet legger til grunn at alle nye investeringstiltak som blir planlagt og satt i drift, skal bidra til å opprettholde eller bedre sikkerheten på jernbanenettet.

Vi legger vekt på at Jernbaneverket har en god og konstruktiv dialog med Statens jernbanetilsyn. Ikke minst er dette viktig for at både Jernbaneverket og Statens jernbanetilsyn kan gjennomføre sine arbeidsprosesser på en kostnadseffektiv måte.

3.3 Hovedmål 3 – Miljø

«Begrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på helse- og miljøområdet»

Etappemål	Indikatorer/styringsparametre	Resultatmål 2015
3.1 Bidra til å redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål	Klimagassutslipp fra transportsektoren, målt i CO ₂ -ekvivalenter [jernbanesektoren]	Minimere
3.2 Bidra til å oppfylle nasjonale mål for ren luft og støy	Antall personer utsatt for et innendørs støynivå over 38 dB	Minimere
3.3 Bidra til å redusere tapet av naturmangfold	Antall prosjekt med meget stor negativ konsekvens for naturmiljø Antall utbedrede registrerte konflikter mellom jernbanenettet og naturmangfold	Minimere 0
3.4 Begrense inngrep i dyrket jord	Antall daa dyrket jord til jernbaneformål	9

3.3.1 Prioriteringer under hovedmål 3 i 2015

Jernbanetransport har lite arealbehov og utslipp per transportert enhet sammenliknet med vegtransporten. Det er derfor en overordnet strategi å få overført mer transport til jernbanen der den har sine fortrinn. På samme måte som for andre transportmidler skal klimahensynet legges til grunn for virksomheten til Jernbaneverket og i den overordnede planleggingen av jernbaneinfrastruktursystemet. Hensynet til naturmangfold og dyrket mark skal sammen med andre miljøhensyn, ivaretas i planprosessen. Det må også tas hensyn til miljøet i drift og vedlikehold av jernbanenettet.

3.3.1.1 Redusere klimagassutslipp

Jernbanens viktigste bidrag til reduserte klimagassutslipp er å ta markedsandeler fra de transportformene som har høyere utslipp. Samferdselsdepartementet er derfor opptatt av at Jernbaneverket bidrar til å gjøre jernbanen konkurransedyktig ved å opprettholde god driftsstabilitet og målrettet utvikling av jernbaneinfrastrukturen iht. fastlagte planer i Nasjonal transportplan 2014-2023.

3.3.1.2 Redusere støy

Samferdselsdepartementet ber om at Jernbaneverket viderefører arbeidet med å kartlegge støyplager. Det gjelder også Jernbaneverkets prioritering av skinnesliping som også har positive virkninger for komforten til togpassasjerene og reduserer vedlikeholdskostnadene til togselskapene.

3.3.1.3 Redusere tapet av naturmangfold

Samferdselsdepartementet ber om at Jernbaneverket sammen med aktuelle kommuner, arbeider med å kontrollere og redusere jernbanenettets og togtrafikkens negative påvirkninger på naturmangfoldet. Arbeidet med å stanse tapet av biologisk mangfold skal være gjennomgående i planlegging, bygging, etterundersøkelser og drift og vedlikehold.

Departementet ber om at Jernbaneverket vurderer fysisk kompensasjon for naturområder som går tapt ved aktuelle utbyggingsprosjekter. En viktig hensikt med fysisk kompensasjon er å

bidra til en mer effektiv planprosess og at kostnadene ikke øker til tross for at noe større areal involveres. Vi ber om tilbakemelding dersom det viser seg at det motsatte blir tilfellet. Erfaringene fra prosjektene skal øke kunnskapen om hvordan slike ordninger, juridisk og praktisk, best kan tilpasses det norske planregimet, men også øke kunnskapen om kostnader og nytte av fysisk kompensasjon i forbindelse med planleggingen av jernbanetraséene.

Departementet ber om at Jernbaneverket følger opp handlingsplanen for tiltak mot dyrepåkjørsler og legger vekt på at tiltak er tilpasset lokale forhold og rettes mot de områdene hvor behovet er størst. Samferdselsdepartementet legger til grunn at også lokale myndigheter og grunneiere skal bidra til finansieringen av nødvendige tiltak.

3.3.1.4 Begrense inngrep i dyrket jord

Jernbaneverket skal avgrense inngrepene i dyrket mark i forbindelse med planleggingen av trasevalg for nye jernbaneprosjekter. Departementet ber om at Jernbaneverket vurderer fysisk kompensasjon for dyrket jord som går tapt ved aktuelle utbyggingsprosjekter, jf. også pkt. 3.3.1.3.

3.4 Hovedmål 4 – Universell utforming

«Et transportsystem som er universelt utformet»		
Etappemål	Indikatorer/styringsparametre	Resultatmål 2015*
4.1 Bidra til at hele reisekjeder blir universelt utformet	Andel jernbanestasjoner som er tilgjengelige Andel jernbanestasjoner med universelt utformet informasjonssystem Andel jernbanestasjoner som er universelt utformet	Ikke fastsatt

*Det vises til langsiktige resultatmål for planperioden i Meld. St. 26 (2014-2023) *Nasjonal transportplan 2014-2023*, jf. også Prop. 1 S (2014-2015).

3.4.1 Prioriteringer under hovedmål 4 i 2015

Et universelt utformet transportsystem gjør det enklere for alle å bruke det, og bidrar totalt sett til et mer effektivt persontransportsystem med bedre kapasitetsutnyttelse, bedre punktlighet og økt kundetilfredshet. Prinsippet om universell utforming skal legges til grunn ved planlegging og bygging av nye stasjoner.

Samferdselsdepartementet ber om at Jernbaneverket prioriterer arbeidet med å redusere/fjerne mindre hindringer på stasjoner. Dette er et kontinuerlig arbeid som kan legges inn i den ordinære driften og vedlikehold av stasjonene. Samferdselsdepartementet ber om at Jernbaneverket i 2015 arbeider videre med universell utforming av systemene for publikumsinformasjon.

Jernbaneverket samarbeider med brukerorganisasjoner og togselskapene for å utvikle gode og effektive løsninger som gir et bedre samspill mellom infrastruktur, togmateriell og passasjerer. I utviklingen av sammenhengende universelt utformede reisekjeder er det viktig at Jernbaneverket har god kontakt også med Statens vegvesen og lokale myndigheter.

Jernbaneverket skal i årsrapporten redegjøre for status i oppfølgingen av målene for universell utforming i Nasjonal transportplan 2014-2023. Det skal rapporteres om universelt utformede reisekjeder og antall/andel passasjerer på stasjoner med universell utforming/tilgjengelighet.

4. ANDRE FORUTSETNINGER OG KRAV

4.1 Effektivisering

4.1.1 Effektiviseringsprogram i tråd med NTP 2014-2023

Arbeidet med Jernbaneverkets effektiviseringsprogram i tråd med Meld. St. 26 (2012-2013) *Nasjonal transportplan 2014-2023* videreføres i 2015. Gjennom effektiviseringsprogrammet ventes oppnådd besparelser tilsvarende 10-15 pst. av kostnadene som Jernbaneverket selv kan påvirke, og som kan frigjøres og benyttes til å videreutvikle jernbanenettet.

Jernbaneverket skal rapportere om det pågående arbeidet med effektiviseringsprogrammet i tertialrapportene. I årsrapporten skal det rapporteres om gjennomførte tiltak og oppnådde effektiviseringsgevinster i 2015 og hvordan gevinstene er disponerte til vedlikehold og ev. investeringer. Det skal også rapporteres om samarbeidet med Statens vegvesen om besparelser som følger av fellesprosjekter og utvikling av nye samarbeidstiltak som kan bidra til kostnadsbesparelser.

Regjeringen er opptatt av at antall ansatte i Jernbaneverket ikke skal øke i samme tempo som det har gjort de siste årene, jf. Prop. 1 S (2014-2015), side 239. I rapporteringen i tertial- og årsrapport skal det opplyses om hvilke tiltak som er gjort for å følge opp dette. Vi ber om at Jernbaneverket i første omgang redegjør nærmere for dette i første statsstyringsmøtet i 2015.

4.1.2 Reform for mindre byråkrati og mer effektiv bruk av midlene

For å gi insentiv til mer effektiv statlig drift og skape rom for nye prioriteringer har regjeringen fra og med statsbudsjettet 2015 innført en reform for mindre byråkrati og mer effektiv bruk av midlene. Det er forutsatt at alle statlige virksomheter skal frigjøre en produktivitetsgvinst i 2015 på 0,6 pst. av driftsutgiftene, som er tatt høyde for i budsjettet for 2015 og er overført til fellesskapet. Grunnlaget for beregningen i 2015 er saldert budsjett 2014. For Jernbaneverket er produktivitetsgvinsten i 2015 satt til i alt 37 016 000 kr på kap. 1350, fordelt med 36 342 000 kr på post 23 og 674 000 på post 25, samt 674 000 kr på kap. 4350, post 07.

Arbeidet med denne reformen er bl.a. begrunnet og kan sees i sammenheng med arbeidet med såkalte «tidstyver», jf. pkt. 5 nedenfor.

4.1.3 Transportreformen

I tillegg til økte bevilgninger i 2015 legger regjeringen opp til å gjennomføre nye organisatoriske løsninger innenfor samferdselssektoren. Målet er blant annet å få gjennomført større sammenhengende utbygging av nye prosjekter med høyere tempo og til lavere pris. Hensikten er å få mer ut av tilgjengelige ressurser. Dette gjelder også jernbanesektoren og det vises til nærmere omtale av målet med reformarbeidet i Prop. 1 S (2014-2015). Samferdselsdepartementet vil fortsatt ha behov for å involvere Jernbaneverket i dette arbeidet i 2015.

4.2 Risikostyring

Mål- og resultatstyring er det overordnede styringsprinsippet i statlig forvaltning. Vilkåret for en god mål- og resultatstyring er at ledelsen kjenner og aktivt håndterer utfordringene og usikkerhetene som kan påvirke måloppnåelsen på en negativ måte.

Jernbaneverket skal ha en forsvarlig risikostyring og intern kontroll av virksomheten. Videre skal Jernbaneverket gjennom styringsdialogen med Samferdselsdepartementet synliggjøre hvilken usikkerhet som er knyttet til mål- og resultatoppnåelsen på virksomhetens område, og redegjøre for hvordan usikkerheten blir håndtert og styrt. Dersom det blir nødvendig skal Jernbaneverket anbefale og ev. iverksette tiltak for å håndtere risiko knyttet til mål- og resultatoppnåelsen.

Vi ber om at Jernbaneverket i det første etatsstyringsmøtet i 2015 redegjør for de viktigste risikoelementene som kan påvirke virksomhetens mål- og resultatoppnåelse i 2015 og senere år.

4.3 Samfunnssikkerhet og beredskap

Det overordnede målet for arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap i samferdselssektoren er å forebygge uønskede hendelser og begrense konsekvensene av dem dersom de likevel skulle oppstå. Samfunnssikkerhet og beredskap skal inngå som en integrert del av Jernbaneverkets virksomhet.

For å understøtte det overordnede målet skal Jernbaneverket i sin virksomhet ta hensyn til de strategiske utgangspunktene, tiltakene, virkemidlene og fokusområdene som er fastlagt i «Strategi for samfunnssikkerhet og beredskap i samferdselssektoren».

Jernbaneverket skal gjennomføre nødvendige risiko- og sårbarhetsanalyser innen eget ansvarsområde og systematisk følge opp sårbarheter som avdekkes. Vi ber om at Jernbaneverket følger opp handlings- og tiltaksplanen som er utarbeidet i forbindelse med prosjektet «Strategiske overordnede risiko- og sårbarhetsanalyser» (SOROS). Videre skal Jernbaneverket fortsette arbeidet med å redusere sårbarheten i de kritiske objektene innenfor eget ansvarsområde som er identifisert i SAMROS II-prosjektet.

4.4 IKT-sikkerhet

Jernbaneverket skal sikre egne informasjons-, kommunikasjons- og styringssystemer slik at disse har nødvendig beskyttelse, høy integritet og begrenset tilgjengelighet.

Samferdselsdepartementet ber om at Jernbaneverket integrerer IKT-sikkerhet som en del av virksomhetens øvrige samfunnssikkerhets- og beredskapsarbeid (jf. pkt. 4.3), og sikrer at IKT-systemer som understøtter samfunnsviktige tjenester og funksjoner på eget ansvarsområde, er beskyttet mot både tilsiktede og utilsiktede hendelser.

Samferdselsdepartementet viser for øvrig til det pågående arbeidet med å følge opp Riksrevisjonens merknader til informasjonssikkerheten i Jernbaneverket (herunder etablering av et helhetlig sikkerhetssystem). Vi ber om at Jernbaneverket i både tertial- og årsrapporteringen redegjør for oppfølgingen og resultatene av dette arbeidet i 2015.

4.5 Forskningssamarbeidet «Shift2Rail»

Det europeiske forskningssamarbeidet «Shift2Rail» er et viktig initiativ som samler industriaktører, jernbanepåoperatører og forvaltninger for å forsterke kunnskapsutviklingen i

jernbanesektoren. Målet med samarbeidet er å utvikle jernbanen i retning av et integrert, effektivt og bærekraftig europeisk jernbanemarked og bidra til modernisering av det norske jernbanenettet. Jernbaneverket søkte medlemskap i «Shift2Rail» høsten 2014. Formålet med deltakelsen er å være en kanal for å sikre norske forskningsaktører tilgang til EU-forskningsmidler som «Shift2Rail» skal fordele de neste ti årene.

Samferdselsdepartementet ber derfor om at Jernbaneverket i 2015 utarbeider søknad til del 2 av søkeprosessen om medlemskap i «Shift2Rail». Dersom medlemskap blir innvilget ber Samferdselsdepartementet om en redegjørelse av de forpliktelser Jernbaneverket påtar seg og hvordan samarbeidet med forskningsaktørene skal følges opp.

5. ADMINISTRATIVE FORHOLD

5.1 Fellesføring om "tidstyver"

Statlige virksomheter har i 2014 rapportert inn aktiviteter, tiltak, prosedyrer, regelverk m.m. gitt av andre som oppleves som "tidstyver" i det daglige arbeidet. Regjeringen følger nå opp disse innspillene. I årsrapporten for 2014 skal den enkelte virksomhet rapportere om sitt arbeid med å fjerne "tidstyver". Det vil si effektivisering av egen drift, forenkling av regelverk og andre gjennomførte forenklingstiltak overfor innbyggere, næringslivet og offentlige virksomheter. Dette skal følges opp som et ledd i et kontinuerlig forbedringsarbeid.

I 2015 skal Jernbaneverket prioritere tiltak som gir konkrete effekter for brukerne. Jernbaneverket skal også vurdere og eventuelt ta initiativ til tiltak som vil forenkle brukernes kontakt med det offentlige på tvers av flere statlige virksomheter.

Innen 1. juni 2015 skal Jernbaneverket melde inn i Difis rapporteringsløsning, eller til Samferdselsdepartementet, om "tidstyver" i egen virksomhet som gjelder brukerne av virksomhetens tjenester. Virksomhetene skal så i dialog med departementet velge ut hvilke tidstyver de selv kan gjøre noe med og iverksette tiltak for å redusere eller fjerne disse.

I årsrapporten for 2015 skal det rapporteres om arbeidet med å avvikle "tidstyver" i egen virksomhet som gjelder brukerne og hvordan det skal arbeides videre med disse etter følgende mal:

- Hvilke "tidstyver" som Jernbaneverket selv har prioritert å fjerne.
- Tiltak for å fjerne utvalgte "tidstyver" (planlagte, under arbeid og gjennomførte).
- Resultater av arbeidet. Dersom det kan sies noe om effektene for brukerne av gjennomførte tiltak, vil det være av spesiell interesse.

Videre skal det i årsrapporten for 2015 rapporteres om arbeidet som ble satt i gang i 2014. Dette bes gjort med utgangspunkt i malen ovenfor.

Arbeidet med "tidstyver" vil være et tema på statsstyringsmøtene i 2015.

Vi viser til at Jernbaneverket høsten 2014 bl.a. rapporterte om at:

«[...] etaten bruker mye tid i både operative og strategiske ledd på kommunikasjon og rapportering utenom den ordinære styringsdialogen. Etaten blir bedt om å gi ytterligere opplysninger i et stort antall saker nærmest kontinuerlig, noe som beslaglegger store ressurser og tar fokus fra primær oppgavene, særlig hos ledere.»

Samferdselsdepartementet er opptatt av at styringsdialogen og rapporteringskravene m.v. ikke skaper unødig merarbeid. Vi ber derfor Jernbaneverket om konkrete forslag til hvordan styringsdialogen, kommunikasjon og rapportering i enkeltsaker utenom den ordinære etatsstyringsdialogen, kan forenkles og forbedres. Vi er opptatt av at forslag(ene) er praktisk gjennomførbare innenfor dagens organisering av jernbanesektoren slik at Samferdselsdepartementet fortsatt kan ivareta sine oppgaver på en hensiktsmessig og effektiv måte.

6. BUDSJETTILDELING OG FULLMAKTER

Stortinget vedtok 4. desember 2014 statsbudsjettet for 2015, jf. Prop. 1 S/Innst. 13 S (2014-2015).

6.1 Bevilgninger til Jernbaneverket for 2015

Disse bevilgningene ble vedtatt:

Kap. 1350 Jernbaneverket

<i>Post</i>	<i>Benevnelse</i>	<i>kr</i>
23	<i>Drift og vedlikehold, kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	<i>6 752 626 000</i>
25	<i>Drift og vedlikehold av Gardermobanen, kan overføres</i>	<i>124 746 000</i>
30	<i>Investeringer i linjen, kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	<i>8 139 625 000</i>
31	<i>Nytt dobbeltspor Oslo-Ski, kan overføres</i>	<i>3 135 121 000</i>
34	<i>Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift</i>	<i>20 500 000</i>
<i>Sum kap. 1350 Jernbaneverket</i>		<i>18 172 618 000</i>

Kap. 4350 Jernbaneverket

<i>Post</i>	<i>Benevnelse</i>	<i>kr</i>
01	<i>Kjørevegsavgift</i>	<i>34 915 000</i>
02	<i>Salg av utstyr og tjenester mv.</i>	<i>264 241 000</i>
06	<i>Videresalg av elektrisitet til togdrift</i>	<i>226 603 000</i>
07	<i>Betaling for bruk av Gardermobanen</i>	<i>124 746 000</i>
<i>Sum kap. 4350 Jernbaneverket</i>		<i>650 505 000</i>

6.2 Fullmakter gitt ved behandlingen av Prop. 1 S/Innst. 13 S (2014-2015)

Stortinget vedtok bl.a. disse fullmaktene for Samferdselsdepartementet:

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan:

<i>overskride bevilgningen under</i>	<i>mot tilsvarende merinntekt under</i>
<i>kap. 1350 postene 23 og 30</i>	<i>kap. 4350 postene 1, 2 og 6</i>
<i>kap. 1350 post 25</i>	<i>kap. 4350 post 7</i>
<i>kap. 1350 post 30</i>	<i>kap. 4350 post 37</i>

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

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan bestille materiell utover gitte bevilgninger, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350		Jernbaneverket	
	23, 25 og 30	Drift, vedlikehold og investeringer	1 000 mill. kroner

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan gi tilskudd utover gitt bevilgning, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350		Jernbaneverket	
	30	Investeringer i linjen	10 mill. kroner

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til jernbaneformål utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, likevel slik at samlede, løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 200 mill. kr. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan:

1. gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1350 Jernbaneverket i Prop. 1 S (2014-2015) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
2. forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen og post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 800 mill. kr.
3. forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, for planlegging av nye investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsrammer overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 400 mill. kr.

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

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2015 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneløst, post 23 Drift og vedlikehold, post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen og post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 500 mill. kr, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 1 300 mill. kr.

Samferdselsdepartementet delegerer disse fullmaktene til Jernbaneløst.

Samferdselsdepartementet understreker at det er viktig at Jernbaneløst til en hver tid har kontroll med hvordan fullmaktene disponeres og at etaten driver virksomheten innenfor de fullmaktene som er gitt av Stortinget, jf. også krav til rapportering i pkt. 7. Dette gjelder særlig fullmaktene som inneholder bindinger av framtidige budsjettår.

6.3 Fullmakter etter bevilgningsreglementet

Finansdepartementet delegerte i rundskriv R-110 av 25. november 2013 noen fullmakter etter bevilgningsreglementet til departementene. Disse fullmaktene kan departementet videredelegere til underliggende etater. For Jernbaneløst er én fullmakt relevant:

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

Samferdselsdepartementet delegerer til Jernbaneløst fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over 2015. 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. 1350, post 23 Drift og vedlikehold i hele avtaleperioden. For alle avtaler ut over budsjettåret må Jernbaneløst nøye vurdere behovet for oppsigelsesklausuler. Ved vurderingen skal hensynet til den framtidige 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 2015 må Jernbaneløst vise at de disposisjonene som er gjort, ligger innenfor fullmakten.

6.4 Merknader fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Samferdselsdepartementet viser til stortingsflertallets merknader i Innst. 13 S (2014-2015), og vil spesielt fremheve følgende:

«Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig folkeparti og Venstre, [...] viser til at budsjettavtalen mellom samarbeidspartiene hvor post 30 får økte beløp, bidrar til at blant annet arbeidet med InterCity-prosjektet kan intensiveres. Økningen vil gå til investeringer i innfartsparkeringsplasser (herunder skilting) og publikumsrettede kollektivtiltak i byområdene. Det vil også gå til økt innsats innenfor InterCity-planlegging for å kunne holde høyt tempo i utbyggingen av IC-strekningene.»

Samferdselsdepartementet ber Jernbaneverket om å legge denne merknaden til grunn ved prioriteringen av bevilgningen på post 30 i 2015. Vi ber samtidig om at Jernbaneverket kommer tilbake med et forslag til budsjettmessig fordeling av de siste 100 mill. kr av bevilgningen på posten i 2015, til hhv. investeringer i innfartsparkeringsplasser og publikumsrettede kollektivtiltak i byområdene vs. økt innsats innenfor InterCity-planlegging.

«Jærbanen

Komiteen ber regjeringen se på muligheten for en sammenkobling mellom Ålgårdbanen og Jærbanen, og at en slik sammenkobling utredes i den allerede pågående utredningen av videreføring av dobbeltsporet på Jærbanen fra Sandnes og sorover.»

Samferdselsdepartementet viser til dialog mellom departementet og Jernbaneverket om saken, hvor Jernbaneverket er bedt om å redegjøre for dette spørsmålet. Vi ber om at Jernbaneverket følger opp merknaden og at Ålgårdbanen, i tråd med Jernbaneverkets redegjørelse, utredes sammen med det pågående arbeidet med planprosess for strekningen Nærbø-Egersund, med sikte på avklaring av eventuell videre prosess for Ålgårdbanen i løpet av 2015.

«Ofofbanen

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Kristelig folkeparti og Venstre, mener at det framtidige behovet for kapasitetsutvidelser på Ofofbanen, ut over det som ligger inne i NTP 2014-2023, må vurderes nærmere i samråd med svenske myndigheter. Prioriteringene på Ofofbanen må ses i nær sammenheng med tilsvarende behov og prioriteringer på svensk side av grensen (Malmabanen). Flertallet ber om at regjeringen følger opp dette på hensiktsmessig måte overfor svenske myndigheter.

Flertallet har merket seg dobbeltsporutredningen som Jernbaneverket har utarbeidet i samarbeid med det svenske Trafikverket. Flertallet ber om at det planmessig legges til rette for å kunne prioritere ønskede kapasitetsøkende tiltak på Ofofbanen i forbindelse med neste rullering av NTP.»

Samferdselsdepartementet ber om at Jernbaneverket legger merknaden til grunn ved planleggingen av kapasitetsøkende tiltak på Ofofbanen.

«Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig folkeparti og Venstre, mener at flere må få muligheten til velge jernbanen som alternativ i konkurranse med andre transportalternativer. Flertallet mener at en forutsetning for dette er at fleksibiliteten i togtilbudet bedres og at lokaltogtilbud styrkes. Flertallet viser til budsjettavtalen mellom samarbeidspartiene som gjør at lokaltogtilbudet styrkes med 22 mill. kroner. Lokaltogtilbudet på Bratsbergbanen kan videreføres ved at det settes av 18 mill. kroner til dette formålet. Videre styrkes lokaltogtilbudet ved at Saltenpendelen får økt kapasitet og det settes av 4 mill. kroner til formålet.»

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Jernbaneverket om hvordan lokaltogtilbudet på Bratsbergbanen skal videreføres, herunder om dette skal skje med eller uten forbedringer av infrastrukturen, jf. omtale i Prop. 1 S (2014-2015), side 246-247.

7. RAPPORTERING OG RESULTATOPPFØLGING

I instruks om økonomistyring for Jernbaneverket er det satt krav til rapportering fra etaten, både i og etter budsjettåret.

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

Samferdselsdepartementet viser til Jernbaneverkets brev av 1. november 2014 om *økonomirapportering til Samferdselsdepartementet*, hvor Jernbaneverket foreslår å gå bort ifra å føre et aktivitetsbasert kontantregnskap internt, men samtidig slik at hensynet til kontantprinsippet i statsbudsjettet og i statsregnskapet fortsatt ivaretas på en hensiktsmessig måte. Det legges opp til dette fra og med 2015. Samferdselsdepartementet vil kommentere dette i eget brev til Jernbaneverket.

7.1 Årsrapport

Jernbaneverket skal årlig utarbeide en årsrapport til Samferdselsdepartementet. Årsrapporten og årsregnskapet skal utarbeides etter standarden som ble fastsatt fra regnskapsåret 2014.

Årsrapporten skal blant annet inneholde en helhetlig framstilling og vurdering av Jernbaneverkets gjennomførte aktiviteter og resultater. Den skal gi et grunnlag for å vurdere om ressursene Jernbaneverket har hatt til rådighet, har blitt brukt effektivt og etter forutsetningene. Vi viser ellers til konkrete rapporteringkrav til årsrapporten under pkt. 1-5 i dette brevet.

Samferdselsdepartementets *Handlingsplan for kollektivtransport* ble lagt fram i september 2014, og viser hvilke handlinger bl.a. Jernbaneverket skal iverksette. Oppfølgingen inngår i den ordinære etatsstyringsdialogen, i tillegg til at Samferdselsdepartementet vil avholde egne møter om oppfølgingen. Jernbaneverket skal i årsrapporten gi en samlet rapport om oppfølgingen av sin del av handlingsplanen i 2015.

Årsrapport med regnskap for 2015 skal sendes departementet senest 15. mars 2016. Årsrapporten skal publiseres innen 1. mai 2016, eller så snart rapporten er behandlet i styringsdialogen mellom departementet og Jernbaneverket.

7.2 Tertialrapporter

Så snart som mulig etter tertialskiftet og senest to uker før etatsstyringsmøtet, skal Jernbaneverket sende tertialrapport til Samferdselsdepartementet. Rapporten skal inneholde:

- Kort oppsummering av utfordringer og risikoer i budsjettåret.
- Oppfølging av fastsatte mål og andre krav som er satt i pkt. 1-5 i dette brevet, herunder forklaringer til avvik fra forutsetninger og krav fra departementet.
- En oversikt over bruken av bevilgningene hittil i budsjettåret.
- Prognose for bruken av bevilgningene for budsjettåret, med prognose for mer-/mindreforbruk sammenliknet med bevilgningen.
- En hensiktsmessig framstilling av framdrift, økonomi og risiko for investeringsprosjekter, med angivelse av tidspunkt for når nye tiltak etter planen kan tas i bruk.

- Disponeringen av delegerede fullmakter gitt ved behandlingen av Prop. 1 S (2014-2015) og som gjelder forpliktelser ut over budsjettåret.
- Arbeidet med og resultatene fra effektiviseringsprogrammet i Jernbaneverket.
- I tertialrapport 2/2015: Arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap i Jernbaneverket, jf. at dette er et fast punkt på dagsorden på etatsstyringsmøtet på høsten.
- Arbeidet med IKT-sikkerhet i Jernbaneverket, herunder oppfølging av Riksrevisjonens merknader på området.

8. PLAN FOR ETATSSTYRINGSMØTENE

Samferdselsdepartementet legger opp til å arrangere fire etatsstyringsmøter med ledelsen i Jernbaneverket i 2015. Det første møtet ledes av statsråden og møte nr. 2 skal omhandle årsrapporten for 2014, jf. nye krav til årsrapportering.

Samferdselsdepartementet og Jernbaneverket har blitt enige om følgende tidspunkter for etatsstyringsmøter i 2015. Vi ber om at fristene for innsending av års-/tertialrapport i forkant av møtene overholdes.

Etatsmøte nr.	Dato	Tid	Frist for rapportering
1/2015	29.01.2015	10:00-11:30	-
2/2015 (om årsrapport 2014)	08.04.2015	10:00-11:30	15.03.2015
3/2015	16.06.2015	10:00-11:30	02.06.2015
4/2015 (om bl.a. samfunnssikkerhet og beredskap)	27.10.2015	10:00-11:30	13.10.2015

9. AVSLUTNING

I samsvar med § 7 i Reglement for økonomistyring i staten stiller Samferdselsdepartementet bevilgningene på kap. 1350 og 4350 til disposisjon for Jernbaneverket i 2015. Disse bevilgningene skal brukes i samsvar med de styringssignalene som er gitt i Prop. 1 S/Innst. 13 S (2014-2015), ved Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2015, i dette tildelingsbrevet, ev. supplerende tildelingsbrev og i etatsstyringsmøtene.

Samferdselsdepartementet vil publisere tildelingsbrevet på sine nettsider. Vi ber Jernbaneverket publisere brevet på sine nettsider så snart som mulig etter at det er mottatt.

Med hilsen



Ketil Solvik-Olsen

Kopi til:
Riksrevisjonen