



## DET KONGELIGE SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Jernbaneverket  
Postboks 4350  
2308 HAMAR

Deres ref

Vår ref

Dato

15/3472-

22.12.2015

### Statsbudsjettet 2016 - Tildelingsbrev til Jernbaneverket

#### 1. INNLEDNING

Samferdselsdepartementet viser til Prop. 1 S/Prop. 1 S Tillegg 1/Prop. 1 S Tillegg 2 og Innst. 13 S (2015-2016). Dette brevet gjelder Stortingets budsjettvedtak og de vilkår og krav som departementet stiller til Jernbaneverket i 2016.

Tildelingsbrevet trekker opp målene for virksomheten, herunder etappemål/resultatmål, samt prioriteringer og krav i 2016. 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, trafiksikkerhet, 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 2016, samt disponeringen av disse gevinstene til infrastrukturfornying og investeringer, skal synliggjøres og rapporteres til Samferdselsdepartementet i tertial- og årsrapportene, jf. pkt. 7 nedenfor.

Jernbaneverket har et overordnet ansvar for å sikre en best mulig *driftsstabilitet* i togtrafikken, og dermed et mest mulig forutsigbart togtilbud. Et godt vedlikehold og fornying av infrastrukturen er viktige virkemidler 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 (2015-2016), jf. også måltabellen under pkt. 3.1 nedenfor.

Et økt omfang av ras og flom etter ekstremvær har bidratt til redusert driftsstabilitet og medført betydelige merkostnader til opprydding og gjenoppbygging av infrastrukturen de seneste årene. Samferdselsdepartementet ber om at Jernbaneverket prioriterer tiltak for å gjøre infrastrukturen mer robust mot driftsavbrudd og reduserer negative ringvirkninger av driftsavbruddene. I denne sammenheng er det viktig at Jernbaneverket bl.a. deltar i Naturfareprosjektet i regi av Norges vassdrags- og energidirektorat og i prosjektet 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 vises til arbeidsgruppen om «Kostandsestimering av veg og jernbaneprosjekter» med deltakere der også Jernbaneverket har vært representert. 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. 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.

Samferdselsdepartementet viser til Stortingets behandling av Meld. St. 27 (2014-2015) *På rett spor. Reform av jernbanesektoren* og Innst. 386 S (2014-2015) om reform av jernbanesektoren. Det legges bl.a. opp til at et nytt jernbaneinfrastrukturforetak og et nytt jernbanedirektorat skal være i operativ drift fra 1. januar 2017. I Prop 1 S Tillegg 2 (2015-2016) redegjør Samferdselsdepartementet om etableringen av interimorganisasjoner for direktoratet og

foretaket. Det vises til omtale under pkt. 4.1.3 nedenfor om viktige prioriteringer i dette reformarbeidet for Jernbaneverket i 2016.

### 3. MÅL, STYRINGSPARAMETRE OG OPPDRAG FOR 2016

Vi viser til målstrukturen med fire hovedmål og tilhørende etappemål med styringsparametere (indikatorer) for transportpolitikken i Meld. St. 26 (2012-2013) *Nasjonal transportplan 2014-2023* kap. 5, og omtalen av kap. 1350 i Prop. 1 S (2015-2016). Samferdselsdepartementet ber om at prioriteringene Jernbaneverket gjør i 2016, bygger opp om hovedmålene og følger opp føringene som ligger i Nasjonal transportplan, i Prop. 1 S/Innst.13 S (2015-2016) og i dette tildelingsbrevet.

I det følgende omtales hovedmålene i Nasjonal transportplan 2014-2023 med de etappemål og indikatorer/styringsparametere som gjelder for Jernbaneverket, samt føring for prioriteringen av disse i 2016.

#### 3.1 Hovedmål 1 – Framkommelighet

<i>«Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet, og bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret»</i>		
<b>Etappemål</b>	<b>Indikatorer/styringsparametere</b>	<b>Resultatmål 2016*</b>
<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	98,5 pst.
	Oppetid	99,1 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 2016

##### 3.1.1.1 Prioriteringer ifm. investeringer

Jernbaneverket skal innenfor rammen av tildelt bevilgning for 2016 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. Jernbaneverket skal dokumentere hvordan de ulike investeringsprosjektene bidrar til måloppnåelse innenfor de fire hovedmålene: framkommelighet (framførings-/reisetid, driftsstabilitet og kapasitet/togtilbud), sikkerhet, miljø og tilgjengelighet.

Stortinget har gitt Samferdselsdepartementet fullmakt til å inngå restverdisikring for nytt togmateriell tilsvarende ytterligere 44 nye togsett type Flirt i 2016. Materiellet planlegges satt i drift på Gjøvikbanen, Vossebanen, Trønderbanen (bimodalt tog), Eidangerparsellen, generell

kapasitetsøkning på Østlandet og ekstra tog i forbindelse med utrulling av ERTMS. Samferdselsdepartementet ber om at Jernbaneverket legger dette til grunn for videre planlegging av nødvendige infrastrukturiltak for innfasing av disse togsettene.

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.
- At hensynet til *helheten i jernbanen som transportsystem* ivaretas 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 godstrekingene, jf. brev 17. desember 2015 fra Samferdselsdepartementet til Jernbaneverket om føringer for Jernbaneverkets videre arbeid med godstransport på jernbane.

Jernbaneverket har 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 2016-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. 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. Jernbaneverket skal ha 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.

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.

Jernbanelinjen skal i 2016 prioritere drift og vedlikehold av infrastrukturen med sikte på å redusere omfanget av driftsavbrudd.

Samferdselsdepartementet ber om at Jernbanelinjen:

- 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.
- Arbeider videre med optimalisering av samspillet mellom ruteplanlegging, infrastruktur og trafikkavvikling i nødvendige avveininger mellom driftsstabilitet, kapasitetsproblemer, trafikksammensetning og nye infrastrukturtiltak og vedlikehold av infrastrukturen.
- Orienterer departementet dersom Jernbanelinjen mener at det kan gjennomføres justeringer i togtilbudet som inngår i kjøp av persontransporttjenester for å bedre utnyttelsen av jernbanelinjen og/eller gi bedre måloppnåelse for den samlede togtrafikken/trafikkavviklingen.

Samferdselsdepartementet ber om at Jernbanelinjen 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 Jernbanelinjen i denne sammenheng arbeider videre med å beregne konsekvensene for transportbrukerne, bl.a. samfunnsøkonomiske kostnader av trafikkavvik.

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

Jernbanelinjen skal i planlegging og gjennomføring av vedlikeholdet av jernbanelinjen ta hensyn til virkningene for togtrafikken og togbrukerne og de kostnadene som samfunnet påføres ved trafikkavvik. Det er viktig at Jernbanelinjen 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 Jernbanelinjen sine muligheter for å gjennomføre et rasjonelt og effektivt vedlikehold. Før det tas beslutninger om å stenge en jernbanelinje, skal Jernbanelinjen 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/styringsparametere	Resultatmål 2016*
2.1 Opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået i jernbanesektoren	Antall drepte siste 5 år	21
	Antall hardt skadd siste 5 år	16
	Antall alvorlige hendelser («Jernbaneulykker») siste 5 år	106

\* Resultatmålene uttrykker maksimumsverdier.

Nullvisjonen er utgangspunktet for trafikksikkerhetsarbeidet innen alle transportsektorene. Etappemålet med tilhørende styringsparametere for jernbanesektoren i 2016 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 2016

Innenfor den samlede bevilgningen til Jernbaneverket for 2016 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 driftsiden 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/styringsparametere	Resultatmål 2016
3.1 Bidra til å redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål	Klimagassutslipp fra transportsektoren, målt i CO <sub>2</sub> -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	Ikke fastsatt*
	Antall utbedrede registrerte konflikter mellom jernbanenettet og naturmangfold	Ikke fastsatt*
3.4 Begrense inngrep i dyrket jord	Antall daa dyrket jord til jernbaneformål	Ikke fastsatt*

\* Det vises til Prop. 1 S (2015-2016) side 216 for planlagt/antatt påvirkning i 2016.

#### 3.3.1 Prioriteringer under hovedmål 3 i 2016

Det er 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 i tillegg 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 dyrepåkjørslar 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

<i>«Et transportsystem som er universelt utformet»</i>		
<b>Etappemål</b>	<b>Indikatorer/styringsparametere</b>	<b>Resultatmål 2016*</b>
<i>4.1 Bidra til at hele reisekjeder blir universelt utformet</i>	Andel jernbanestasjoner som er tilgjengelige	Ikke fastsatt
	Andel jernbanestasjoner med universelt utformet informasjonssystem	Ikke fastsatt
	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*. Det vises også til prognoser i Prop. 1 S (2015-2016) side 218.

#### 3.4.1 *Prioriteringer under hovedmål 4 i 2016*

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 i 2016 arbeider videre med universell utforming av informasjonssystemene.

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 i vedlikeholdet av stasjonene. Det vises til omtalen av assistansetjenester på stasjoner i Prop. 1 S (2015-2016), jf. side 148. Samferdselsdepartementet viser til at Jernbaneverket har anbefalt å utvide åpningstidene på kundesenteret for å øke fleksibiliteten for de som benytter seg av assistansetjenestene, jf. Jernbaneverkets brev 27. mars 2015 til departe-



mentet. Samferdselsdepartementet slutter seg til denne anbefalingen og ber JBV om å gjennomføre utvidet åpningstid i 2016.

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 Nasjonal transportplan 2014-2023**

Arbeidet med Jernbaneverkets effektiviseringsprogram i tråd med *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 for å koordinere tiltak, drøfte grensesnitt og utvikle samarbeidstiltak.

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 etatsstyringsmøtet i 2016.

###### **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 innførte regjeringen fra og med statsbudsjettet 2015 en reform for mindre byråkrati og mer effektiv bruk av midlene. Deler av gevinstene fra mindre byråkrati og mer effektiv bruk av midlene blir i de årlige budsjettene overført til fellesskapet. Denne innhenting er i 2016 satt til 0,7 pst. av driftsutgiftene til alle statlige virksomheter. Grunnlaget for beregningen i 2016 er saldert budsjett 2015. For Jernbaneverket er produktivitetsgevinsten i 2016 satt til i alt 48 143 000 kr på kap. 1350, fordelt med 47 269 000 kr på post 23 og 874 000 på post 25, samt 874 000 kr på kap. 4350, post 07.

###### **4.1.3 Reform av jernbanesektoren**

For å legge til rette for implementering av jernbanereformen vil Samferdselsdepartementet tidlig i 2016 opprette et interimsforetak, og en interimorganisasjon for jernbanedirektoratet (heretter også omtalt samlet som «interimsorganisasjonene»), jf. Prop. 1 S Tillegg 2/Innst 13. S (2015-2016). Samferdselsdepartementet har i 2016 fått fullmakt til å omdisponere fra kap.1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold, for å dekke opp driftsutgiftene til interimorganisasjonene i 2016, jf. også pkt. 6.2 nedenfor.

Når interimorganisasjonene for direktoratet og foretaket er etablert, vil disse få en budsjettramme på henholdsvis 10 og 20 mill. kr. De to enhetene vil bli bedt om å utarbeide en plan for virksomheten og et budsjett for budsjettåret 2016, og Samferdselsdepartementet holder av en reserve på 70 mill. kr til dette arbeidet. For å sikre tilstrekkelige midler til enhetenes virksomhet innenfor saldert budsjett 2016, jf. forrige avsnitt, holder Samferdselsdepartementet tilbake 100 mill. kr av bevilgningen til Jernbaneverket på kap. 1350, post 23.

Samferdselsdepartementet ber om at Jernbaneverket på etatsmøte #1/2016 redegjør for inndekningen av den tilbakeholdte delen av bevilgningen.

Jernbaneverket skal stille nødvendig informasjon og ressurser til rådighet for interimorganisasjonene i 2016, herunder forberedelse av regnskapsløsninger for direktoratet og foretaket. Departementet kommer tilbake til hvordan dette praktisk skal håndteres. På bakgrunn av departementets beslutning om deling av ansvar og oppgaver mellom direktorat og foretak, får Jernbaneverket ansvar for prosessen med å overføre ansatte til jernbanedirektorat og infrastrukturforetak i samarbeid med ledelsen for disse virksomhetene. Prosessen skal gjennomføres ved at de ansatte som skal til direktoratet identifiseres først, og at de resterende overføres til infrastrukturforetaket. Jernbaneverket skal regelmessig orientere om fremdrift i arbeidet til Samferdselsdepartementet.

I den grad Jernbaneverket har behov for å foreta beslutninger og avklaringer av strategisk karakter i 2016, og som vil kunne påvirke implementeringen av reformen, framtidig ressursbehov og/eller oppgavefordeling mellom aktørene i reformert sektor, bes dette særskilt drøftet med departementet i god tid på forhånd.

Jernbaneverkets sikkerhetsgodkjenning som infrastrukturforvalter hjemlet i Jernbaneloven-/forskrift utløper 30.06.2017. Jernbaneverket skal innrette søknadsprosessen slik at det nye infrastrukturforetaket kan ha en gjeldende sikkerhetsgodkjenning med virkning fra 01.01.2017.

## **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 uvisshetene som kan påvirke måloppnåelsen på en negativ måte.

Jernbaneverket skal ha en forsvarlig risikostyring og intern kontroll. Jernbaneverket skal 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 etaten anbefale og ev. iverksette tiltak for å håndtere risiko knyttet til mål- og resultatoppnåelsen.

Vi ber om at Jernbaneverket i det første etatsstyringsmøtet i 2016 redegjør for de viktigste risikoelementene som kan påvirke virksomhetens mål- og resultatoppnåelse i 2016 og senere år.

### 4.3 Samfunnssikkerhet og beredskap

Samfunnssikkerhet og beredskap skal inngå som en integrert del av Jernbaneverkets 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 framkommelighet i transport- og kommunikasjonsnett både i normalsituasjoner og under påkjenninger.

De overordnede mål og krav for samfunnssikkerhetsarbeidet i etaten er fastlagt i «Strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren» fra 2015. Som nærmere redegjort for i strategien skal etaten særskilt prioritere følgende tre områder:

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

Jernbaneverket skal i 2016 utarbeide en egen strategi for samfunnssikkerhetsarbeidet innen sitt ansvarsområde, som konkretiserer hvordan føringene i den overordnede strategien skal følges opp. Denne strategien skal kombineres med en handlingsplan som beskriver hvilke aktiviteter og tiltak som skal gjennomføres for å nå mål og krav i egen strategi. Etaten skal rapportere til departementet på status i oppfølgingen av egen strategi i forbindelse med de halvårlige kontaktmøtene om samfunnssikkerhet. Det skal i tertialrapportene gis en kort sammenfatning av arbeidet.

Det forventes videre at Jernbaneverket følger opp tiltaksplanen som er utarbeidet i forbindelse med prosjektet «Strategiske overordnede risiko- og sårbarhetsanalyser for virksomheter i samferdselssektoren». Jernbaneverket bes også fortsette arbeidet med å styrke robustheten i de kritiske objektene innenfor eget ansvarsområde som er identifisert i SAMROS II-prosjektet.

I tillegg ber vi etaten ha høy oppmerksomhet på det forebyggende sikkerhetsarbeidet gjennom oppfølging av bestemmelsene i sikkerhetsloven med forskrifter. Etaten skal i løpet av 2016 avgi en rapport om sitt forebyggende sikkerhetsarbeid, etter nærmere bestilling fra departementet.

### 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, jf. Dokument 1 (2014-2015), herunder etablering av et helhetlig styringssystem for informasjonssikkerhet gjennom prosjektet «Sikker info» i løpet av 2016. Vi ber om at Jernbaneverket i både tertial- og årsrapportene redegjør for oppfølgingen og resultatene av dette arbeidet i 2016.

#### **4.5 Forsknings samarbeidet «Shift2Rail»**

Det europeiske forskningssamarbeidet «Shift2Rail» er et viktig initiativ som samler industriaktører, jernbaneoperatører og forvaltninger for å styrke kunnskapsutviklingen i jernbanesektoren. Målet med samarbeidet er å utvikle jernbanen i retning av et integrert, effektivt og bærekraftig europeisk jernbanemarked. Norge deltar ikke som medlem i «Shift2Rail». Minimum 30 pst. av tildelingene innenfor samarbeidet skal imidlertid kanaliseres gjennom åpne utlysninger. Samferdselsdepartementet ber derfor Jernbaneverket om å arbeide for at norske forskningsmiljøer er kjent med mulighetene og søker om relevante EU-forskningsmidler i «Shift2Rail».

### **5. ADMINISTRATIVE FORHOLD**

#### **5.1 Fellesføring - «En enklere hverdag for folk flest»**

Som et ledd i arbeidet med en enklere hverdag for folk flest ønsker regjeringen å styrke kontakten mellom brukerne og forvaltningen.

I 2016 skal Jernbaneverket kartlegge hvordan brukerne opplever etaten. Jernbaneverket står fritt til å velge metode for kartleggingen. Hvis Jernbaneverket allerede har etablert gode systemer for brukerundersøkelser og brukerdialog skal etaten vurdere behovet for å forbedre eksisterende initiativer eller å iverksette nye.

På bakgrunn av kartleggingen skal Jernbaneverket vurdere og eventuelt ta initiativ til tiltak som kan forbedre tjenestene.

I årsrapporten for 2016 skal Jernbaneverket omtale resultatet av kartleggingen og eventuelt beskrive hvilke tiltak som planlegges eller allerede er iverksatt.

Se også rundskriv H-14/2015 fra Kommunal og moderniseringsdepartementet på

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/fellesforing-i-tildelingsbrevene-for-2016/id2465026/>

### **6. BUDSJETTILDELING OG FULLMAKTER**

Stortinget vedtok 15. desember 2015 statsbudsjettet for 2016, jf. Prop. 1 S/Prop. 1 S Tillegg 1/Prop. 1 S Tillegg 2/Innst. 13 S (2015-2016).

## 6.1 Bevilgninger til Jernbaneverket for 2016

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>8 093 094 000</i>
25	<i>Drift og vedlikehold av Gardermobanen, kan overføres</i>	<i>140 050 000</i>
30	<i>Investeringer i linjen, kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	<i>5 824 600 000</i>
31	<i>Nytt dobbeltspor Oslo-Ski, kan overføres</i>	<i>4 113 300 000</i>
34	<i>Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift</i>	<i>31 000 000</i>
<b><i>Sum kap. 1350 Jernbaneverket</i></b>		<b><i>18 202 044 000</i></b>

Samferdselsdepartementet viser til pkt. 4.1.3 om jernbanereformen i dette tildelingsbrevet. Departementet legger opp til at 100 mill. kr av bevilgningen for 2016 på post 23 Drift og vedlikehold ikke tildeles Jernbaneverket og holdes tilbake av departementet til finansiering av interimsdirektoratet og interimforetaket.

### *Kap. 4350 Jernbaneverket*

<i>Post</i>	<i>Benevnelse</i>	<i>kr</i>
01	<i>Kjørevegsavgift</i>	<i>44 000 000</i>
02	<i>Salg av utstyr og tjenester mv.</i>	<i>271 900 000</i>
03	<i>Betaling for bruk av godsterminaler</i>	<i>11 100 000</i>
06	<i>Videresalg av elektrisitet til togdrift</i>	<i>233 200 000</i>
07	<i>Betaling for bruk av Gardermobanen</i>	<i>140 050 000</i>
<b><i>Sum kap. 4350 Jernbaneverket</i></b>		<b><i>700 250 000</i></b>

## 6.2 Fullmakter gitt ved behandlingen av Prop. 1 S/Prop. 1 S Tillegg 2/Innst. 13 S (2015-2016)

Stortinget vedtok bl.a. disse fullmaktene for Samferdselsdepartementet:

### *Fullmakt til å overskride gitte bevilgninger*

#### Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan:

<u>Overskride bevilgningen på</u>	<u>Mot tilsvarende merinntekt under</u>
kap. 1350 post 23	kap. 4350 postene 01, 02, 03 og 06
kap. 1350 post 25	kap. 4350 post 07
kap. 1350 post 30	kap. 4350 postene 02 og 37

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

## *Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover gitte bevilgninger*

### Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 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 2016 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 2016 kan inngå avtaler om forskuttering av midler utover gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Ramme for samlede, løpende refusjonsforpliktelser
1350		Jernbaneverket	
	30	Investeringer i linjen	200 mill. kroner

Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

### Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan:

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

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser
1350		Jernbaneverket	
	30 og 34	Investeringer	1 000 mill. kr
	30	Planlegging av nye prosjekter	2 400 mill. kr

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

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1350		Jernbaneverket		
	23, 25 og 34	Drift og vedlikehold	6 000 mill. kr	2 400 mill. kr

*Andre fullmakter*

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle

Samferdselsdepartementet delegerer disse fullmaktene til Jernbaneverket.

Flere av de delegerte fullmaktene gjelder forpliktelser utover budsjettåret. Erfaringer viser at Jernbaneverket ikke har god nok oversikt over inngåtte kontraktsforpliktelser og prognoser for forpliktelser som er planlagt inngått. Samferdselsdepartementet vil derfor understreke at etaten må ha systemer som gir god oversikt over slike forpliktelser. Samferdselsdepartementet understreker at det er viktig at Jernbaneverket 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.

Samferdselsdepartementet gjør også oppmerksom på følgende fullmakt:

*Regnskapsføring av utgifter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i statsregnskapet for 2016 kan utgiftsføre uten bevilgning:

1. driftsutgifter for et jernbanedirektorat under kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 01 Driftsutgifter og
2. tilskudd til driftsutgifter i interimfasen for infrastrukturforetak på jernbane under kap. 1356 Infrastrukturforetak jernbane, post 70 Tilskudd til drift,

mot tilsvarende innsparing av bevilgningen i statsbudsjettet for 2016 under kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold.

Det vises til omtalen i pkt. 4.1.3 om jernbanereformen. Denne fullmakten forvaltes av Samferdselsdepartementet og delegeres *ikke* til Jernbaneverket.

### **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 delegere videre til underliggende etater. For Jernbaneverket er én fullmakt relevant:

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

Samferdselsdepartementet delegerer til Jernbaneverket fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over 2016. 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 Jernbaneverket 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 2016 må Jernbaneverket vise at de disposisjonene som er gjort, ligger innenfor fullmakten.

#### **6.4 Anmodningsvedtak**

Ved behandlingen av Innst. 2 S (2015-2016) vedtok Stortinget anmodningsvedtak XV:

*«Stortinget ber regjeringen utarbeide krav om eller iverksette tiltak som gjør at alle nye offentlige kjøretøy og alle nye drosjer, ferjer, rutebåter og dieseltog benytter lav- eller nullutslippsteknologi når teknologien tilsier dette. Krav og tiltak skal være på plass innen 1. januar 2017. Regjeringen orienterer Stortinget om fremdrift i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2016. Det lages en egen strategi for Nordlandsbanen.»*

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake med konkrete oppdrag til Jernbaneverket ifm. oppfølgingen av dette vedtaket.

#### **6.5 Merknader fra transport- og kommunikasjonskomiteen**

Samferdselsdepartementet viser til stortingsflertallets merknader i Innst. 13 S (2015-2016), og vil spesielt fremheve følgende:

*«Post 30 Investeringer i linjen*

*[...]*

*Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til budsjettavtalen inngått av samarbeidspartiene, som øker denne posten med 275 mill. kroner. Dette bidrar til at blant annet arbeidet med InterCity-prosjektet kan intensiveres, investeringer i innfartsparkeringsplasser (herunder skilting) og publikumsrettede kollektivtiltak i byområdene.*

***Flertallet mener** at tiltak som Sørumsand stasjon, tiltak for nye tog på Vossebanen, økt tilgjengelighet på Skøyen stasjon, sykkel og innfartsparkering, Internettdekning på tog, kapasitetsøkende tiltak i Oslo-området som togtunnel, Heggstadmoen containerterminal, elektrifisering av Bratsbergbanen og planleggingsmidler til blant annet kryssningsspor Reinsvoll/Gjøvikbanen, dobbeltspor på Ofofbanen, sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen og vendespor på Asker og hensettingsspor er gode tiltak som også vil øke kollektivandelen inn mot de store byene, og derfor bør prioriteres.*



*Flertallet viser til at kryssingen ved Holstad er første byggetrinn for E18 Retvet–Vinterbro. Jernbaneverket har gjort det klart at eventuelle arbeider med kryssing av Østfoldbanens vestre linje ved Holstad kan gjennomføres i korte perioder i 2017 og 2018. Neste planlagte stengning kan først skje i 2026, og gi vesentlige forsinkelser for prosjektet. **Flertallet ber** derfor regjeringen legge til rette for prosjektering og gjennomføring.*

***Flertallet mener** det er viktig å støtte opp under tiltak som kan bidra til godsoverføring fra vei til sjø og bane, herunder å knytte jernbanen til fergeterminalen i Kristiansand, som er et eksempel på et prosjekt som knytter sammen flere transportformer på en god måte i tråd med nasjonale mål.*

***Flertallet mener** det er et behov for en raskere og bedre utbygging av jernbanenettet, og mener derfor at regjeringens reform for jernbanesektoren, kombinert med effektivisering av planproduksjon og nye utbyggingsstrategier slik som OPS, er gode tiltak som vil bidra til at man lettere når de ambisiøse målene om bedre infrastruktur.» (Samferdselsdepartementets uthevinger)*

Samferdselsdepartementet ber Jernbaneverket merke seg disse merknadene. Departementet ber om at Jernbaneverket til etatsstyringsmøte #1/2016 orienterer om hvordan merknadene følges opp og hvordan etaten disponerer den økte bevilgningen i 2016 på posten.

## **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.

### **7.1 Årsrapport**

Jernbaneverket skal årlig utarbeide en årsrapport til Samferdselsdepartementet. Årsrapporten og årsregnskapet skal utarbeides etter ny standard fastsatt med virkning 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 til vedlegget for nærmere redegjørelse av generelle rapporteringskrav til årsrapporten, og ellers til konkrete rapporteringskrav 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 etatsstyringen. Dette innebærer at det skal rapporteres på framdrift og gjennomføring i Jernbaneverkets ordinære rapporter til departementet.

Årsrapport med regnskap for 2016 skal sendes departementet senest 15. mars 2017. Årsrapporten skal publiseres innen 1. mai 2017, eller så snart rapporten er behandlet i styringsdialogen mellom departementet og Jernbaneverket.

## 7.2 Tertialrapporter

Så snart som mulig etter tertialsiftet og senest to uker før etatsstyringsmøtet, jf. også pkt. 8, 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 fremstilling av framdrift, økonomi og risiko for investeringsprosjekter, med angivelse av tidspunkt for når nye tiltak etter planen kan tas i bruk.
- Disponeringen av delegerte fullmakter gitt ved behandlingen av Prop. 1 S (2015-2016) og som gjelder forpliktelser ut over budsjettåret.
- Arbeidet med og resultatene fra effektiviseringsprogrammet i Jernbaneverket.
- En kort sammenfatning av arbeidet med å utarbeide en strategi for samfunnssikkerhetsarbeidet innen Jernbaneverkets ansvarsområde, og tilhørende handlingsplan med aktiviteter og tiltak som skal gjennomføres for å nå mål og krav i strategien.
- Arbeidet med IKT-sikkerhet i Jernbaneverket, herunder oppfølging av Riksrevisjonens merknader på området, jf. Dokument 1 (2014-2015).
- I tertialrapport 2/2016: En utførlig statusoppdatering av arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap i Jernbaneverket, herunder arbeidet med å utarbeide en strategi for samfunnssikkerhetsarbeidet med tilhørende handlingsplan og etatens oppfølging av dette.

## 8. PLAN FOR ETATSSTYRINGSMØTENE

Samferdselsdepartementet legger opp til å arrangere fire etatsstyringsmøter med ledelsen i Jernbaneverket i 2016. Det første møtet ledes av statsråden, møte nr. 2 skal omhandle årsrapporten for 2015, og møte nr. 4 skal bl.a. omhandle en mer utførlig rapportering for arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap i Jernbaneverket.

Det legges opp til å videreføre praksisen med et oppfølgingsmøte om den videre planleggingen og gjennomføringen av InterCity-utbyggingen direkte i etterkant av etatsstyringsmøtene.

Samferdselsdepartementet og Jernbaneverket har blitt enige om følgende tidspunkter for etatsstyringsmøter og etterfølgende oppfølgingsmøter om InterCity (IC) i 2016, med forbehold om uforutsette hendelser som kan dukke opp gjennom året og kreve endring av tidspunkt. Vi ber om at fristene for innsending av års-/tertialrapport i forkant av møtene overholdes.

<b>Etatsstyringsmøte nr.</b>	<b>Dato</b>	<b>Tid</b>	<b>Frist for rapportering</b>
#1/2016 (ledes av statsråden)	02.02.2016	09:00-10:30	-
Oppfølgingsmøte IC		10:30-11:30	
#2/2016 (om årsrapport 2015)	06.04.2016	12:30-14:00	15.03.2016
Oppfølgingsmøte IC		14:00-15:00	
#3/2016	22.06.2016	12:00-13:30	08.06.2016
Oppfølgingsmøte IC		13:30-14:30	
#4/2016 (om bl.a. samf.sikkerhet og beredskap)	08.11.2016	10:00-11:30	25.10.2016
Oppfølgingsmøte IC		11:30-12:30	

## 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 2016, med fratrukk for 100 mill. kr på kap. 1350 Post 23 Drift og vedlikehold. Bevilgningene skal brukes i samsvar med de styringssignalene som er gitt i Prop. 1 S/Prop. 1 S Tillegg 1/Prop. 1 S Tillegg 2/Innst. 13 S (2015-2016), ved Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2016, 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

Vedlegg

Kopi til:

Riksrevisjonen

## Krav til årsrapport og årsregnskap – vedlegg til tildelingsbrevet for 2016

Årsrapporten skal inneholde seks deler, med følgende benevnelse og rekkefølge:

- I. Leders beretning
- II. Introduksjon til virksomheten og hovedtall
- III. Årets aktiviteter og hovedtall
- IV. Styring og kontroll i virksomheten
- V. Vurdering av framtidsutsikter
- VI. Årsregnskap

Årsregnskapet består av:

- Ledelseskomentarer
- Oppstilling av bevilgningsrapportering
- Oppstilling av artskontorrapportering
- Oppstilling av virksomhetsregnskapet

Årsrapport med årsregnskap sendes Samferdselsdepartementet senest 15. mars 2017.

### *Årsrapporten*

- *Leders beretning*

Beretningen skal på et overordnet nivå være en introduksjon til årsrapportens mer detaljerte redegjørelse, men ikke et rent sammendrag. Den bør inneholde:

  - En vurdering av etatens samlede resultater for året (gode og dårlige).
  - En vurdering av de samlede resultatene opp mot ressursbruken (ses opp mot årsregnskapet og ledelseskomentarene der).
  - Overordnet framstilling av de viktigste prioriteringene og sentrale forhold som har hatt betydelig innvirkning på oppnådde resultater.

Leders beretning skal signeres av direktøren. Den bør ikke overstige én til to sider.

- *Introduksjon til virksomheten og hovedtall*

Denne bør inneholde:

  - Kort omtale av myndighet, ansvarsområde og overordnede mål for Jernbaneverket, herunder en presentasjon av etaten hvor tilknytningsform og organisasjonsstruktur omtales.
  - Nøkkeltall, bl.a:
    - antall ansatte pr. 31.12.16
  - Utvikling over de tre siste årene for:
    - antall årsverk
    - samlet tildeling
    - utnyttelsesgrad av bevilgningen
    - driftsutgifter
    - lønnsandel av driftsutgifter
    - konsulentandel driftsutgifter
  - Noen volumtall som viser hva slags tjenester som etaten produserer og omfanget av disse.

Presentasjonen bør ikke overskride to-tre sider.

- *Årets aktiviteter og resultater*

Redegjørelsen i denne delen er et viktig grunnlag for departementets rapportering til Stortinget og bør inneholde:

- Analyse og vurdering av resultater og/eller oppnådde effekter basert på informasjon i forrige punkt. Dette kan gjøres ved å sammenlikne mellom år og ved å bruke utdrag av relevante regnskapsdata eller beregnede nøkkeltall.
- Redegjørelse for oppnådde resultater ut fra mål og resultatkrav satt i tildelingsbrevet - vesentlige forhold som etaten vil framheve.
- Redegjøre for gjennomføring av oppdrag som Samferdselsdepartementet har gitt og som etaten mener belyser resultater og måloppnåelse.
- Hovedfunn i gjennomførte evalueringer.
- Gjennomførte brukerundersøkelser.
- Redegjørelse for ressursbruk og vurdering av denne.
- Tiltak og gevinster i 2016 i effektiviseringsprogrammet i Jernbaneverket.
- Forklaringer og kommentarer til vesentlige mer- og mindreutgifter/inntekter i bevilgningsoppstillingen i årsregnskapet.
- Bruken av fullmaktene som ble gitt ved Stortingets behandling av Prop. 1 S (2015-2016) samt av Samferdselsdepartementet. Dette må ses i sammenheng med note B til regnskapet.

- *Styring og kontroll i virksomheten*

Informasjonen under dette punktet skal gi Samferdselsdepartementet grunnlag for å vurdere om etaten har god styring og tilfredsstillende kontroll, samt belyse om systemene som etaten har, bidrar til å oppnå mål og resultater og om måloppnåelsen er effektiv. Det er ikke behov for en fullstendig redegjørelse hvert år om støtte- og styringssystemer. Vi ber om en kort vurdering av følgende vesentlige forhold som kan ha betydning for departementets styring og kontroll:

- Etatens risikovurdering og ev. tiltak for å redusere risiko.
- Om det er avdekt vesentlige svakheter/feil/mangler i opplegget for intern kontroll, samt ev. utbedringstiltak som er satt i verk.
- Om internkontrollen har avdekt vesentlige svakheter/feil/mangler i kritiske prosesser og aktiviteter, samt om det er iverksatt tiltak for å bøte på disse.
- Rapportering av vesentlige forhold knyttet til personalmessige forhold, likestilling (rapportering av tallene følger mal i Prop. 1 S), HMS/arbeidsmiljø, diskriminering og ytre miljø.
- Dersom det er aktuelt, bes etaten rapportere om følgende:
  - prosjekter og igangsatte tiltak knyttet til systemer for styring
  - forvaltningen av egne eiendeler (materielle verdier)
  - bemannings-, kapasitets- og kompetansesituasjonen i virksomheten
  - systemer for å samle inn, måle, rapportere og evaluere resultater
  - utførte endringer som følge av tilsynssaker eller andre oppfølgingssaker som er av betydning for departementets styring.

Etaten må vurdere om det er andre forhold av betydning for departementets styring som etaten bør rapportere om.

- *Vurdering av framtidsutsikter*

Jernbaneverket bes relatere framtidsutsikter til oppfølgingen av Nasjonal transportplan 2014-2023, og bes redegjøre for:

- Utviklingstrekk i samfunnet eller ev. andre vesentlige endringer som etaten har vurdert, og som den mener vil kunne påvirke evnen til å nå resultater og mål på lengre sikt.
- Forhold som har blitt aktuelle i løpet av året og som vil ha betydning for årene som kommer (konkrete forhold i og utenfor etaten som vil virke inn på framtidig evne til å løse samfunnsoppgavet, gitt oppnådde resultater, planlagte tiltak og prioriteringer).

Denne delen bør ikke være på mer enn én til to sider.

- *Vedlegg*  
Det kan benyttes egne vedlegg for å rapportere om særskilte forhold.

### ***Årsregnskapet***

- *Ledelsekommentarer*  
Denne skal inneholde direktørens vurderinger av vesentlige forhold ved årsregnskapet. Kommentarene skal være knyttet til innholdet i alle oppstillinger som inngår i årsregnskapet. Det må opplyses om revisjonsordningen for etaten.

Direktøren skal bekrefte at årsregnskapet gir et dekkende bilde av etatens disponible bevilgninger og av regnskapsførte utgifter, inntekter, eiendeler og gjeld og avlagt i henhold til bestemmelser om økonomistyring i staten og rundskriv R-115 fra Finansdepartementet og krav fra Samferdselsdepartementet i instruksene og økonomistyring og i tildelingsbrev.

Årsregnskapet avlegges ved direktørens signatur på ledelsekommentarene.

- *Bevilgningsrapporteringen med noter*  
Det vises til krav som er fastsatt i Finansdepartementets rundskriv R-115. Notene må være fullstendige og korrekte.
- *Artskontorrapporteringen med noter*  
Det vises til Finansdepartementets rundskriv R-115.
- Jernbaneverket, som fører virksomhetsregnskapet etter de statlige regnskapsstandardene (SRS), skal i tillegg utarbeide en oppstilling av dette regnskapet. Oppstillingen skal presenteres i samsvar med kravene i Finansdepartementets rundskriv R-114.