



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Jernbanedirektoratet
Postboks 4350
2308 HAMAR

Deres ref

Vår ref

Dato

16/1175-

30.12.2016

Statsbudsjettet 2017 - Tildelingsbrev til Jernbanedirektoratet

1. INNLEDNING

Samferdselsdepartementet viser til Prop. 1 S/Prop. 1 S Tillegg 2/Innst. 13 S (2016-2017). Dette brevet gjelder Stortingets budsjettvedtak og de vilkår og krav som departementet stiller til Jernbanedirektoratet i 2017.

Tildelingsbrevet trekker opp målene for virksomheten, herunder etappe/resultatmål, samt prioriteringer og krav i 2017. Instruksen for direktoratet og de arbeidsoppgavene som direktoratet har i henhold til denne skal til enhver tid følges opp.

Jernbanedirektoratet har sitt første driftsår i 2017. I dette tildelingsbrevet har SD derfor lagt vekt på å utdype hvilke roller direktoratet er tiltenkt i reformert sektor. En viktig grunn til å etablere Jernbanedirektoratet er å lage et tydeligere skille i jernbanesektoren mellom de operative og utførende ledd på den ene siden, og de strategiske og besluttede ledd i departement, regjering og Storting på den andre siden. Samferdselsdepartementet forventer at direktoratet evner å formidle beslutningsunderlag og styringsinformasjon til departementet som reflekterer denne intensjonen. Særlig i 2017 og etterfølgende år må departementet og direktoratet jobbe godt sammen for å oppnå dette gjennom kontakt om respektive rolleutøvelser. Jernbanedirektoratet skal bidra til at *sektoren i større grad styres på effekter og i mindre grad på tiltak.*

Postadresse

Kontoradresse

Telefon*

Saksbehandler

postmottak@sd.dep.no

<http://www.sd.dep.no/>

22 24 90 90

Org no.

972 417 904

2. OVERORDNEDE MÅL

Det overordnede målet for den nasjonale 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, i tillegg til forutsetninger i Sundvolden-erklæringen og Meld. St. 27 (2014-2015) På rett spor – reform av jernbanesektoren. Vi viser også til brev av 6. april 2016 til Jernbaneverket om oppsummering av beslutninger og videre arbeid ifm. etablering av Jernbanedirektoratet og Jernbaneinfrastrukturforetaket SF.

På *overordnet strategisk* nivå ivaretas styringen av jernbanesektoren av departementet som er ansvarlig for å trekke opp mål og retning, som etatsstyrer, eier og regulator. Jernbanedirektoratet skal være *det koordinerende ledd i jernbanesektoren*. Direktoratet skal på en effektiv måte forvalte og utvikle kjøpet av persontransporttjenester med tog og infrastrukturtenester i tråd med overordnede transportpolitiske mål.

3. JERNBANEREFORMEN – ANSVAR OG ROLLER

Store strukturelle endringer og nye oppgaver som følger av jernbanereformen skal på plass i 2017. Jernbanedirektoratet skal på vegne av staten ha *et helhetlig ansvar for styring og koordinering av jernbanesektoren*. Direktoratet skal omsette nasjonale mål, samt Stortingets og departementets krav og føringer til konkrete tiltak innenfor de økonomiske rammene som stilles til rådighet.

Jernbanedirektoratet skal bidra til at målene med jernbanepolitikken nås, og til å realisere gevinstene i jernbanereformen. En viktig oppgave for Jernbanedirektoratet er å avdekke ev. svakheter og risikoer både generelt og som følge av reformen. Direktoratet skal *foreslå forbedringstiltak* overfor Samferdselsdepartementet.

De enkelte aktørene har et selvstendig ansvar etter jernbanelovgivningen for sikker drift av sin virksomhet. Direktoratet spiller en viktig rolle innen områder der det er grensesnitt mellom flere involverte aktører, og dermed er et særlig behov for samarbeid og informasjonsutveksling om forhold av betydning for sikkerhetsarbeidet. Det er viktig å skille mellom direktoratets overordnede rolle knyttet til samarbeid og informasjonsutveksling i sektoren og sikkerhetsansvaret som hver enkelt aktør har etter jernbanelovgivningen. Direktoratet har ikke ansvaret for sikkerheten for andre, jf. jernbanelovgivningen.

Et av målene med transportreformen, som jernbanereformen er en del av, er å sikre større *samfunnsøkonomisk lønnsomhet i transportsektoren*. Dette krever at de ulike virksomhetene i

sektoren drives effektivt. Jernbanedirektoratet skal i 2017 sørge for at det kan *dokumentere egen effektivitet* og legge grunnlaget for å sammenligne denne med andre virksomheter og over år. Jernbanedirektoratet må i 2017 legge stor vekt på å *inngå kjøpsavtaler som er basert på effektivitet* hos leverandørene, og på å sikre at leverandørene kan dokumentere egen effektivitet og utviklingen i denne.

Et prioritert område i 2017 er direktoratets utøvelse av bestiller-/kjøpsrollen. Direktoratet skal være en krevende og tydelig bestiller av både infrastruktur tjenester og persontransport med tog. Direktoratet må sette seg godt inn i de markedene det kjøper tjenester fra og transportbehovene togtilbudet skal dekke. Direktoratet må utvikle indikatorer og analyse- og måleinstrumenter som er nødvendige for å få et tilstrekkelig godt grunnlag til å kunne utøve bestiller-/kjøpsrollen og som gjør at bestillinger er treffsikre og at oppnådde resultater kan sammenlignes som grunnlag for jevnlig forbedringer og kostnadsreduksjoner. I nødvendig utstrekning må direktoratet søke å utveksle erfaringer med tilsvarende kjøpsmiljøer.

Direktoratet kjøper infrastruktur tjenester fra Bane NOR. Kjøpet er regulert i egne avtaler. Direktoratet skal følge opp utviklingen innenfor styringsparameterne som er avledet av etappemålene i Nasjonal transportplan, jf. kapittel 4 i dette brevet.

Det er viktig at Jernbanedirektoratet lykkes med innføringen av konkurranse om persontransport med tog og med å fremforhandle en ny og god direktekjøpsavtale med NSB og NSB Gjøvikbanen. Mandat for arbeidet med konkurranseutsettingen av kommende trafikkpakker fastsettes av SD, herunder målene med den enkelte anskaffelse. Tilsvarende må Jernbanedirektoratet vurdere og foreslå hvilke andre beslutninger innen kjøp av persontransport som må avklares med Samferdselsdepartementet og i nødvendig grad holde departementet informert på området. Arbeidet med å fremforhandle nye avtaler må tilpasses den ordinære budsjettprosessen.

Jernbanereformen innebærer at en del sentrale oppgaver som tidligere var i NSB-konsernet skilles ut. Etableringen av Togmateriell AS, Entur AS og utskillelsen av Mantena AS, er viktige premisser for å legge til rette for virksom konkurranse mellom tilbydere av persontransport med tog.

Direktoratet skal peke ut strategisk retning for utvikling av sektoren med sikte på å realisere de transportpolitiske målene i NTP. Dette omfatter utvikling av fremtidig kundetilbud som grunnlag for prioritering av infrastruktur tiltak, verkstedsbehov og materiellanskaffelser, og for senere konkurranseutsetting av trafikkpakker. Direktoratet skal i den forbindelse utforme en helhetlig strategi for det fremtidige persontogtilbudet som ser tilbud, infrastruktur, herunder hensettings- og verkstedkapasitet og materiell i sammenheng. Direktoratet må i dette arbeidet innhente tekniske innspill fra bl.a. Togmateriell AS, Entur AS, Bane NOR SF og togselskapene. Dette arbeidet må ses i sammenheng med gjeldende NTP, stortingsmeldingen om jernbanereformen og det pågående arbeidet med stortingsmeldingen om NTP for perioden 2018-2029 som etter planen legges fra våren 2017.

Jernbanedirektoratet skal bidra til at salg og billettering for jernbane utføres på en slik måte at det i kommende konkurranser om persontogtrafikk gis like konkurransevilkår og lave etableringshindringer for togoperatørene. Jernbanedirektoratet skal også bidra til at ordningen gir enkel billettering for de reisende, ved å sikre mulighet for kjøp av togbilletter uten å måtte sette seg inn i hvem som trafikkerer de ulike strekningene.

Norsk jernbane vil ikke lykkes i fremtiden om jernbaneinfrastrukturen ikke har tilstrekkelig kapasitet, utnyttes godt og har en tilfredsstillende standard. Det er satt mål for togenes punktlighet og regularitet. *Oppetiden* er avgjørende for jernbanens driftsstabilitet. Jernbanedirektoratet må ta utgangspunkt i dette når det kjøper tjenester fra Bane NOR SF. Jernbanedirektoratet må sørge for at det gjøres gode avveininger mellom kapasitetsutnyttelse, driftsstabilitet og et attraktivt og kundevennlig rutetilbud. Tilsvarende må direktoratet sørge for at det tas nok hensyn til godstransportørens behov ved utarbeidelse av persontogtilbud som direktoratet kjøper. Direktoratet må sørge for en god balanse mellom persontrafikk og godstrafikk.

Direktoratet skal følge med og ha god kunnskap om relevant *teknologisk utvikling* og fremme forslag for departementet om utnyttelse av mulighetene som ligger i ny teknologi for jernbanen.

God *knutepunktutvikling* er avgjørende for at kollektivtransporten generelt, og jernbanen spesielt, skal bidra til å nå målet om at persontransportveksten i storbyområdene tas med kollektivtrafikk, sykling og gange. Eierskapet til all jernbaneeiendom samles nå i Bane NOR SF. Dette gir grunnlag for en satsing som Jernbanedirektoratet i sin bestilling til Bane NOR SF må utnytte til fordel for det samlede transportsystemet, hvor arealutvikling i tilknytning til stasjoner skal bygge oppunder de transportpolitiske målene.

Jernbanedirektoratet må også være en *aktiv part i byvekstavtaler*. I 2017 skal direktoratet medvirke til å klargjøre egen rolle i slikt arbeid. Tilsvarende må direktoratet delta aktivt i relevante areal- og transportplanarbeider lokalt og regionalt, og vurdere hvordan rollen kan ivaretas uten at direktoratet er innsigelsesmyndighet.

Jernbanedirektoratet skal fremforhandle *flerårige takstsamarbeidsavtaler om persontransport* med lokale myndigheter, der det er behov for slike. Videre skal direktoratet sørge for at slike avtaler utvikles i en retning som gir alle parter incentiv til samarbeid om sømløse reiser, slik at de reisende får et minst like godt integrert tilbud som i dag. Direktoratet skal også sikre et godt avregningsgrunnlag, slik at tvister om avregning kan unngås og at transportkjøperne har et godt datagrunnlag å bygge sine analyser på.

Jernbanedirektoratet skal være *leverandør av faglige underlag, beslutningsgrunnlag og styringsinformasjon til Samferdselsdepartementet*. Jernbanedirektoratet skal ha gode fagmiljøer på sine ansvarsområder og sørge for å ha et godt kontaktnett å hente og utveksle kunnskap til og fra. Jernbanedirektoratet skal sørge for at det har god innsikt i beste praksis på sine virksomhetsområder, og at det kan gjøre sammenlikninger og analyser både internt i direktoratet og innen de virksomhetsområder direktoratet bestiller tjenester eksternt.

4. MÅL, STYRINGSPARAMETERE OG OPPDRAG FOR 2017

Jernbanedirektoratet skal drive virksomhet i egen regi og kjøpe jernbanetjenester (drift og vedlikehold, planlegging og utbygging av infrastruktur og kjøp av persontransport med tog) i tråd med føringer i Prop. 1 S/Prop. 1 S Tillegg 2/Innst. 13 S (2016-2017).

Jernbanedirektoratets driftsutgifter

Bevilgningen på kap. 1352, post 01 Driftsutgifter omfatter direktoratets drift, herunder driftsutgifter til Norsk jernbaneskole og Norsk jernbanemuseum.

Jernbanedirektoratet skal drive Norsk jernbaneskole som er kompetansesenter for jernbanesektoren i Norge. Direktoratet skal i 2017 vurdere fremtidig organisering og tilknytningsform for jernbaneskolen.

Jernbanedirektoratet har ansvar for styring og drift av Norsk Jernbanemuseum. Museet skal etableres som en ytre etat til direktoratet. SD forutsetter at justert organisering av Norsk Jernbanemuseum ikke innebærer økte økonomiske eller administrative kostnader.

Vi viser for øvrig til vårt brev av 14. desember 2016 om denne saken.

Jernbanedirektoratets utgifter til planer og utredninger

Bevilgningen for 2017 på kap. 1352, post 21 Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger, dekker direktoratets utgifter til planlegging og utredninger i tidlig fase, herunder arbeid med KVU/KS1.

Samferdselsdepartementet legger etter planen fram stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan for Stortinget våren 2017. Jernbanedirektoratet skal bidra med gode faglige innspill i departementets sluttarbeid med meldingen og under Stortingets behandling av meldingen. Når Stortinget har behandlet meldingen om Nasjonal transportplan 2018-2029 legges det til grunn at Jernbanedirektoratet utarbeider en handlingsplan for den samlede jernbanesektorens oppfølging av transportplanen. Departementet kommer tilbake til dette.

Oppfølging av målene i NTP

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. 1352 i Prop. 1 S (2016-2017).

I det følgende omtales hovedmålene i Nasjonal transportplan 2014-2023 med de etappemål og indikatorer/styringsparametere som gjelder for Jernbanedirektoratet. Direktoratet skal kjøpe jernbanetjenester i tråd med føringer lagt i Prop. 1 S/Prop. 1 S Tillegg nr. 2/Innst.13 S (2016-2017) og i dette tildelingsbrevet. Jernbanedirektoratet skal i tertial- og årsrapportene redegjøre for status i oppfølgingen av målene i Nasjonal transportplan 2014-2023.

4.1 Hovedmål 1 – Framkommelighet

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

Etappemål	Indikatorer/styringsparametere	Resultatmål 2017*
1.1 Redusere reisetider i og mellom landsdeler	Reisetider på utvalgte region- og IC-tog	Ikke fastsatt**
1.2 Bedre påliteligheten i transportsystemet	Punktlighet Gardermobanen	95,0 pst.
	Punktlighet øvrige gods- og persontog	90,0 pst.
	Regularitet	99,2 pst.
	Oppetid	99,3 pst.
1.3 Redusere rushtidsforsinkelser i de fire største byområdene	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.

4.1.1 Prioriteringer under hovedmål 1 i 2017

Regjeringens hovedmål 1 med transportpolitikken er økt framkommelighet. Økt framkommelighet oppnås både ved å forbedre eksisterende infrastruktur, bygge ny infrastruktur og å utvikle togtilbudet. Jernbanedirektoratets viktigste virkemidler for å bidra til måloppnåelsen er kjøp av persontransporttjenester med tog og kjøp av infrastrukturtenester.

4.1.2 Kjøp av persontransporttjenester med tog

Bevilgningen for 2017 på kap. 1352, post 70, skal dekke vederlag for de persontogtilbudene som staten ved Samferdselsdepartementet kjøper. Bevilgningen inkluderer kompensasjon som følge av ny generell kjørevegsavgift i 2017 og kompensasjon for økt CO₂-avgift på mineralolje.

Jernbanedirektoratet får ansvaret for offentlig kjøp av persontransport med tog fra 1. januar 2017. Ansvarsdelegeringen innebærer at Samferdselsdepartementet overdrar sine rettigheter og plikter knyttet til trafikkavtalene med NSB AS, NSB Gjøvikbanen AS, Flytoget AS, SJ/Trafikverket og SJ Norrlandståg/Trafikverket til Jernbanedirektoratet.

Jernbanedirektoratets viktigste oppgaver innen kjøp av persontransport med tog i 2017 er å

- følge opp og forvalte eksisterende avtaler (NSB AS, NSB Gjøvikbanen AS, Flytoget AS, samt grenseoverskridende avtaler med SJ AB/Trafikverket om strekningene Oslo-Stockholm og SJ Norrlandståg/Trafikverket om nattogtrafikken på Ofotbanen)
- inngå ny direktekjøpsavtale med NSB AS for perioden 2018-2022
- inngå ny direktekjøpsavtale med NSB Gjøvikbanen AS for perioden desember 2017-2020
- gjennomføre konkurranse om avtaler om persontransport med tog og inngå trafikkavtale om trafikkpakke Sør

- forberede konkurranseutsetting i 2018 av trafikpakke Nord
- planlegge videre konkurranseutsetting av persontogtrafikken og legge frem forslag om en strategi for dette for Samferdselsdepartementet i løpet av juli 2017

Departementets trafikkavtale med NSB utløper 31. desember 2017. Jernbanedirektoratet skal inngå trafikkavtale med NSB AS for perioden 1. januar 2018 til ruteterminskiftet desember 2022, med opsjon på forlengelse inntil fire år. Jernbanedirektoratet overtar ansvar for forhandlingene fra 1. januar 2017.

Departementets trafikkavtale med NSB Gjøvikbanen AS utløper ved ruteterminskiftet i desember 2017. Jernbanedirektoratet skal inngå trafikkavtale med NSB Gjøvikbanen AS for perioden ruteterminskiftet desember 2017 til ruteterminskiftet desember 2020 med opsjon på forlengelse inntil tre år. Jernbanedirektoratet overtar ansvaret også for disse forhandlingene fra 1. januar 2017.

Jernbanedirektoratet skal legge frem fremforhandlede trafikkavtaler for godkjenning av departementet før signering. Avtalene har budsjettmessige konsekvenser. Arbeidet med trafikkavtalene må derfor ses i sammenheng med den ordinære budsjettprosessen for 2018, herunder foreløpige budsjetttrammer og endelig behandling i Stortinget før jul. Endelig avtaleinngåelse forutsetter Stortingets tilslutning gjennom behandlingen av statsbudsjettet.

De to første konkurransene om å inngå trafikkavtaler om persontransport med tog er under forberedelse i regi av Samferdselsdepartementet. Jernbanedirektoratet behandler søknader om prekvalifisering. Jernbanedirektoratet overtar departementets forberedelsesarbeid fra 1. januar 2017. Jernbanedirektoratet får ansvaret for å planlegge, gjennomføre og følge opp nevnte konkurranser. Jernbanedirektoratet skal evaluere gjennomføring av konkurransene og dokumentere disse i erfaringsrapporter.

Mandat og oppdrag for direktekjøpsforhandling med NSB og konkurranseutsetting av første trafikpakke ble gitt før Jernbanedirektoratet var i operativ drift. En ordinær prosess for kjøp av persontransport med tog vil normalt innebære at SD/regjeringen fastsetter et mandat før arbeidet starter opp i direktoratet. Underveis i arbeidet må direktoratet avklare problemstillinger av prinsipiell og/eller politisk karakter med SD. Arbeidet må tilpasses den ordinære budsjettprosessen og fremtidige budsjettbindinger forutsetter at Stortinget har gitt de nødvendige fullmakter.

Samferdselsdepartementet viser til Prop. 1 S (2016–2017) for omtalen av restverdisikring og håndteringen av denne, jf. også fullmakt i pkt. 7.2. Jernbanedirektoratet skal utarbeide et garantibrev som nærmere angir vilkårene for garantien og statens forpliktelser utover budsjettåret 2017. Vi viser også til kap. 8 Forvaltning av garantiordninger i Bestemmelser om økonomistyring i staten.

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

- De reisende skal få et bedre togtilbud enn de har i dag, når det er mulig

- Gjennom konkurranse skal direktoratet sørge for en god avveining mellom kostnader/pris og øvrige tildelingskriterier
- Nettoavtaler bør brukes der dette anses formålstjenlig
- Krav til tjenesten bør begrenses slik at togtilbyderen gis stor operasjonell og kommersiell frihet hensyntatt målene med konkurransen og andre særskilte forhold
- Tildelingskriterier i konkurranser må være tydelige og forankret i målet med kjøpet
- Hver enkelt konkurranse må ha et nødvendig antall parametere for å få reell konkurranse
- Avtalene skal være balanserte og et bærende prinsipp skal være at den som er nærmest til å begrense en risiko, bør bære hoveddelen av denne
- Trafikkavtalene skal ikke gi togoperatøren mer enn rimelig fortjeneste

4.1.3 Prioriteringer ifm. infrastruktur tjenester – drift og vedlikehold

Kap. 1352, post 71 Kjøp av infrastruktur tjenester – drift og vedlikehold omfatter drift av infrastruktur, trafikkstyring og kundeinformasjon, korrektivt og forebyggende vedlikehold og fornying av jernbaneinfrastrukturen, samt innføringen av ERTMS.

Hovedformålet med direktoratets kjøp av infrastruktur tjenester - drift og vedlikehold - er å bidra til at infrastrukturen forvaltes og driftes på en sikker og samfunnstjenlig måte som bidrar til at den er drifts stabil og tilgjengelig slik at person- og godstogtilbudet kan kjøres som planlagt. Bevilgningen skal ivareta realverdiene i det nasjonale jernbanenettet.

Bevilgningene skal dekke et sannsynlig omfang av uforutsette forhold, herunder opprydding og istandsetting etter ras og flom, merutgifter til lovpålagte forsikringer for jernbaneforetaket, merutgifter til pensjon og andre permanente merkostnader til jernbaneforetaket som konsekvens av jernbanereformen.

Bevilgningen til drift og vedlikehold er satt med utgangspunkt i Bane NOR sine beregnede inntekter fra kjørevegsavgifter, brukerbetaling mv. jf. Prop. 1 S (2016-2017).

4.1.4 Prioriteringer ifm. infrastruktur tjenester – planlegging

Kap. 1352, post 72 Kjøp av infrastruktur tjenester – planlegging, omfatter kjøp av planlegging av investeringsprosjekter fra Bane NOR. I 2017 skal Jernbanedirektoratet prioritere:

- Mest mulig rasjonell gjennomføring av den samlede planleggingsportefølgen, ut fra en samlet vurdering
- Følge opp de 5 hovedprinsipper for planlegging av IC-strekningene slik de fremgår av Prop.1 S (2014-2015)
- Initiere planlegging av nye prosjekter og tiltak som bygger opp under de transportpolitiske målene i inneværende NTP

4.1.5 Prioriteringer ifm. infrastrukturtenester – investeringer

Kap. 1352, post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer – omfatter kjøp av alle investeringer i jernbaneinfrastruktur. I forbindelse med kapitaliseringen av Bane NOR SF ble deler av den opprinnelig foreslåtte investeringsbevilgningen omdisponert til kapitalinnskudd i Bane NOR SF, jf. Prop. 1 S Tillegg 2. Midlene er bevilget på kap. 1356, post 73 Kapitaltilskudd. Endringen innebærer ingen reell endring i investeringsnivået eller i prioriteringene for 2017 slik disse er omtalt i kap. 1352, post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer i Prop. 1 S (2016-2017). Jernbanedirektoratet skal legge til grunn at Bane NOR benytter midlene som tilføres gjennom kapitaltilskuddet til bygging av avtalte infrastrukturprosjekter i tråd med prioriteringene i Prop. 1 S (2016-2017). Jernbanedirektoratet skal påse at de pågående investeringsprosjektene har rasjonell framdrift, i samsvar med de mål og forutsetninger som fremkommer av Prop.1 S (2016-2017).

Samferdselsdepartementet gjør oppmerksom på at Jernbanedirektoratet ikke har anledning til å inngå nye forpliktelser utover den eksisterende kostnadsrammen i prosjektet Arna-Bergen, delprosjektene Arna-Fløen (Ulriken tunnel) og Bergen stasjon-Fløen, før Stortinget har behandlet forslag om kostnadsramme.

Støtteordningen for private sidespor er et viktig virkemiddel for å øke godsmengden på jernbanen. Søknader om støtte bør teknisk behandles av Bane NOR SF, som å vurdere hva som er teknisk og kapasitetsmessig mulig sett i sammenheng med øvrig trafikk osv. Søknadene skal imidlertid prioriteres og avgjøres av direktoratet, med bakgrunn i målene for godstrafikken.

4.1.6 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift

Kap. 1352, post 75 Tilskudd til kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, gjelder gjennomføring av investeringer og vedlikehold som kompensasjon for bortfall av merverdiavgift. Bevilgningen skal dekke videreføringen av Oteråga kysingspor. Jernbanedirektoratet skal bidra til at arbeidet kan gjennomføres i tråd med mål og forutsetninger slik det fremkommer av Prop. 1 S (2016-2017).

4.2 Hovedmål 2 – Trafikksikkerhet

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

Etappemål	Indikatorer/styringsparametere	Resultatmål 2017*
2.1 Opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået i jernbanesektoren	Antall drepte siste 5 år	20
	Antall hardt skadd siste 5 år	16
	Antall alvorlige hendelser («Jernbaneulykker») siste 5 år	102

* Resultatmålene uttrykker maksimumsverdier.

Nullvisjonen er utgangspunktet for trafikksikkerhetsarbeidet innen hele transportsektoren. I Nasjonal transportplan 2014-2023 er det satt mål om en årlig forbedring på 4,5 prosent på de parameterne som er satt for trafikksikkerhetsarbeidet på jernbanen.

Direktoratet skal i tertial- og årsrapporten redegjøre for status i oppfølgingen av trafikksikkerhetsmålene. Direktoratet må ha tilstrekkelig kompetanse og ressurser for å kunne følge opp Bane NOR SF som forutsatt og rapportere til departementet om utviklingen innenfor sikkerhetsmålene som er fastsatt.

4.2.1 Prioriteringer under hovedmål 2 i 2017

Direktoratet skal følge opp målsettingene i Nasjonal transportplan, og skal utføre oppgaver og gjennomføre eller anbefale tiltak som bidrar til å legge til rette for et høyt sikkerhetsnivå og en god sikkerhetskultur i sektoren.

I ny jernbaneforskrift er direktoratet gitt ansvaret for å bidra til at det etableres en bransjeorganisasjon som skal ivareta aktørenes samarbeidsplikt, og sørge for etableringen av en nasjonal standard for opplæring av lokførere og eventuelt for annet personell med oppgaver av betydning for sikkerheten.

Det operative ansvaret for samordning av beredskap og krisehåndtering ligger hos Bane NOR SF. Direktoratet må sørge for at dette ansvaret kan utføres på en tilstrekkelig god måte. Ny § 6 b i jernbaneloven gir hjemmel til å fastsette nærmere bestemmelser om nasjonal beredskap. Direktoratet bes bidra i dette forskriftsarbeidet når det starter opp.

Konsulentselskapet Safetec har gjennomført en risikoanalyse som grunnlag for å vurdere ulike tiltak som skal ivareta sikkerheten i en reformert sektor. I brev av 14. november 2016 har Samferdselsdepartementet bedt Jernbanedirektoratet med utgangspunkt i rapporten om å vurdere nærmere den konkrete oppfølgingen av tiltakene som fremgår av rapporten, samt jevnlig oppdatere fareloggen. I tillegg er Jernbanedirektoratet bedt om å underrette departementet dersom det identifiseres andre farer relatert til gjennomføring av reformen. Oppfølgingen av rapporten skal framkomme av tertialrapporteringen til departementet. I 2017 legges det opp til at oppfølgingen av rapporten blir et fast punkt på etatsstyringsmøtene.

4.3 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»		
Etappe	Indikatorer/styringsparametere	Resultatmål 2016
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	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 (2016-2017 side 233-238 for planlagt/antatt påvirkning i 2017.

4.3.1 Prioriteringer under hovedmål 3 i 2017

Jernbanens miljøfortrinn er først og fremst knyttet til transport av store godsvolumer over lange avstander og store personstrømmer i og mellom de store byområdene, særlig på Østlandet. Det viktigste virkemiddelet for å nå etappemålene knyttet til klimagassutslipp og ren luft er å gjøre jernbanen attraktiv både for person- og godstransport der toget har sine miljøfortrinn. Selv om det viktigste virkemiddelet for å nå målene knyttet til utslippsreduksjoner er å overføre trafikk til jernbanen, er det også viktig å redusere klimagassutslipp og støy fra jernbanevirksomhet. Jernbanedirektoratet skal i årsrapporten redegjøre for status i oppfølgingen av målene for miljø i Nasjonal transportplan 2014-2023.

4.3.1.1 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 Jernbanedirektoratet bidrar til å gjøre jernbanen konkurransedyktig ved å opprettholde god driftsstabilitet og målrettet utvikling av jernbaneinfrastrukturen og transporttilbudet.

4.3.1.2 Redusere støy

Samferdselsdepartementet ber om at Jernbanedirektoratet bidrar til at arbeidet med å kartlegge støyplager blir videreført i Bane NOR SF. Jernbanedirektoratet skal følge utviklingen i antall personer som er utsatt for støy som en del av oppfølgingen av Bane NOR SF.

4.3.1.3 Redusere tapet av naturmangfold

Jernbanedirektoratet skal sammen med aktørene på jernbanen og 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.

Jernbanedirektoratet skal vurdere fysisk kompensasjon for naturområder som går tapt ved aktuelle utbyggingsprosjekter.

Jernbanedirektoratet skal følge med i utviklingen i antall dyrepåkjørsler og ev. prioritere midler til dette innen programområdet miljø og sikkerhet. Samferdselsdepartementet legger til grunn at også lokale myndigheter og grunneiere skal bidra til finansieringen av nødvendige tiltak.

4.3.1.4 Begrense inngrep i dyrket jord

Jernbanedirektoratet skal bidra til å avgrense inngrepene i dyrket mark i forbindelse med planleggingen av trasevalg for nye jernbaneprosjekter. Direktoratet skal vurdere fysisk kompensasjon for dyrket jord som går tapt ved aktuelle utbyggingsprosjekter, jf. også pkt. 4.3.1.3.

4.4 Hovedmål 4 – Universell utforming

«Et transportsystem som er universelt utformet»		
Etappe	Indikatorer/styringsparametere	Resultatmål 2017*
4.1 Bidra til at hele reisekjeder blir universelt utformet	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*.

4.4.1 Prioriteringer under hovedmål 4 i 2017

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 og for nytt togmateriell som anvendes i trafikken som kjøres på kontrakt med Jernbanedirektoratet.

Jernbanedirektoratet skal legge vekt på å bidra til universell utforming av hele reisekjeder, herunder bidrar til dette for informasjonssystemer, salg og billettering.

Jernbanedirektoratet 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 eller som er definert som «tilgjengelige». Videre skal det rapporteres på assistanseordning for togpassasjerer.

5. ANDRE FORUTSETNINGER OG KRAV

5.1 Effektivisering

I den politiske plattformen for regjeringen er det varslet flere tiltak for fornying og modernisering. Dette er nødvendig for å effektivisere offentlig sektor og sikre gode konkurransevilkår for norsk næringsliv.

I transportsektoren tar regjeringen nye organisatoriske løsninger i bruk for å få høyere tempo på utbyggingene og mer ut av ressursene. I tillegg til å øke bevilgningene gjennomfører regjeringen en større reform av transportsektoren. Arbeidet er omtalt i Prop. 1 S (2016-2017).

Arbeidet med Jernbaneverkets effektiviseringsprogram i tråd med *Nasjonal transportplan 2014-2023* videreføres i Bane NOR SF i 2017. Gjennom effektiviseringsprogrammet ventes besparelser tilsvarende 10-15 pst. av kostnadene som Bane NOR SF selv kan påvirke og som kan frigjøres og benyttes til å videreutvikle jernbanenettet. Jernbanedirektoratet skal legge til grunn og følge opp effektiviseringsprogrammet i infrastrukturavtalen med Bane NOR SF. Videre arbeid med effektivisering må også ses i sammenheng med arbeidet med å realisere gevinstene ved jernbanereformen.

For å gi insentiv til mer effektiv statlig drift og skape handlingsrom for prioriteringer er det fra og med statsbudsjettet 2015 innført en reform for avbyråkratisering- og effektivisering (ABE-reformen). Deler av gevinstene fra mindre byråkrati og mer effektiv bruk av midlene blir i de årlige budsjettene overført til fellesskapet. Denne innhenting er i utgangspunktet satt til 0,5 pst. av driftsutgiftene til alle statlige virksomheter. Grunnlaget for beregningen i 2017 er saldert budsjett 2016. Kuttet på 0,5 pst. som ble foretatt etter budsjettkonferansen i mars inngikk i rammen for kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drifts og vedlikehold. I forbindelse med budsjettbehandlingen ble det foretatt et kutt på 0,3 pst. På kap. 1352 Jernbanedirektoratet utgjør dette 1,221 mill. kr på post 01 Driftsutgifter, 657 000 kr på post 21 Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger og 22,4 mill. kr på post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold. I tertial- og årsrapport skal det gå fram hvilke tiltak som er gjort for å følge opp dette.

For å styrke styringsdialogen mellom Samferdselsdepartementet og etatene/tilsynene når det gjelder effektivisering, arbeider departementet med å utvikle konkrete indikatorer som kan måle drifts- og administrasjonseffektivitet i virksomhetene. Foreløpig arbeides det med følgende indikatorer:

- Årsverkskostnad (lønn og sosiale kostnader dividert på årsverk)
- Totalkostnad per årsverk (sum driftskostnader dividert på antall årsverk)
- Lønnskostnadsandel (lønn og sosiale kostnader dividert på sum driftskostnader)

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake med et konkret forslag tidlig i 2017 som grunnlag for en dialog med virksomhetene.

Finansdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet utreder en løsning for benchmarking av administrative kostnader i statlige virksomheter, jf. omtale i Prop. 1 S (2016-2017) Gul bok.

Vi viser også til omtalen av effektivisering og digitalisering i avsnitt 6.2.

5.2 Risikostyring

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

Jernbanedirektoratet skal ha en forsvarlig risikostyring og intern kontroll. Jernbanedirektoratet 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 Jernbanedirektoratet i det første etatsstyringsmøtet i 2017 redegjør for de viktigste risikoelementene som kan påvirke virksomhetens mål- og resultatoppnåelse i 2017 og senere år.

5.3 IKT-sikkerhet

Jernbanedirektoratet skal sikre egne informasjons-, kommunikasjons- og styringssystemer slik at disse har nødvendig beskyttelse, høy integritet og begrenset tilgjengelighet. Samferdselsdepartementet ber om at Jernbanedirektoratet integrerer IKT-sikkerhet som en del av virksomhetens øvrige samfunnssikkerhets- og beredskapsarbeid (jf. pkt. 5.3), og sikrer at IKT-systemer som understøtter samfunnsviktige tjenester og funksjoner på eget ansvarsområde, er beskyttet mot både tilsiktede og utilsiktede hendelser.

5.4 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 Jernbanedirektoratet om å arbeide for at norske forskningsmiljøer er kjent med mulighetene og søker om relevante EU-forskningsmidler i «Shift2Rail».

6. ADMINISTRATIVE FORHOLD

6.1 Internasjonalt samarbeid

Regjeringen vil føre en aktiv europapolitikk. Det er viktig at norsk forvaltning er aktive i relevante fora når dette har betydning for gjennomføring av forvaltningens oppgaver og utforming av rammevilkårene for myndighetsutøvelsen. Jernbanedirektoratet skal delta i internasjonale fora og samarbeidsorganer der dette kan bidra til å styrke utførelsen av direktoratets oppgaver. Videre skal direktoratet bistå departementet i utformingen av fremtidig regelverk, særlig EØS-avtalen, der dette er relevant.

6.2 Effektivisering og digitalisering

Jernbanedirektoratet skal arbeide systematisk med å utnytte tildelte ressurser bedre og øke produktiviteten. Digitalisering av arbeidsprosesser og tjenester (digitalt førstevalg) er et sentralt virkemiddel i dette arbeidet, sammen med f.eks. omorganisering, prosessforbedring og annen bruk av teknologi. I årsrapporten skal direktoratet gjøre rede for iverksatte og planlagte effektiviseringstiltak. Det skal her fremgå at tiltak som inneholder digitalisering av arbeidsprosesser og tjenester er særlig vurdert. Det skal også gjøres rede for hvordan effektiviseringsgevinstene av tiltakene hentes ut, slik at de kan omdisponeres til prioriterte områder. Vi viser også til omtalen av effektivisering i avsnitt 5.1 over.

7. BUDSJETTILDELING OG FULLMAKTER

Stortinget vedtok 13. desember 2016 statsbudsjettet for 2017, jf. Prop. 1 S/Prop. 1 S Tillegg nr. 2/Innst. 13 S (2016-2017).

7.1 Bevilgninger til Jernbanedirektoratet for 2017

Ved Stortingets behandling av Prop. 1 S (2016-2017) og Innst. 13 S (2016-2017) 13. desember 2016 ble disse bevilgningene vedtatt:

Kap. 1352 Jernbanedirektoratet

<i>Post</i>	<i>Benevnelse</i>	<i>kr</i>
01	Driftsutgifter	370 879 000
21	Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger, kan overføres, kan nyttes under post 72	199 343 000
70	Kjøp av persontransport med tog, kan overføres	3 390 500 000
71	Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, kan overføres, kan nyttes under post 72 og post 73	7 121 899 000
72	Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investeringer, kan overføres, kan nyttes under post 71 og post 73	1 697 000 000
73	Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, kan overføres, kan nyttes under post 71, post 72 og post 74, 6 416 000 000 er omdisponert til kap. 1356 Bane NOR SF, post 73 Kapitalinnskudd, jf. Prop. 1 S (2016-2017) Tillegg 2	2 467 300 000
75	Tilskudd til kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, kan overføres	66 600 000
76	Merverdiavgift på kjøp av infrastrukturtenester, kan overføres, kan nyttes under post 71, post 72, post 73 og post 75	4 406 300 000
Sum kap. 1352 Jernbanedirektoratet		19 719 821 000

Kap. 4352 Jernbanedirektoratet

<i>Post</i>	<i>Benevnelse</i>	<i>kr</i>
01	Innbetalinger til norsk jernbaneskole og norsk jernbanemuseum	31 000 000
Sum kap. 4352 Jernbanedirektoratet		31 000 000

I tillegg er det bevilget midler til kap. 1356, post 73 i forbindelse med kapitaliseringen av Bane NOR SF, jf. omtale i Prop. 1 S (2016-2017) Tillegg 2. Midlene skal benyttes til

investeringer som prioritert under kap. 1352, post 73 Kjøp av infrastrukturtenester i Prop. 1 S (2016-2017).

Samferdselsdepartementet legger til grunn at Jernbanedirektoratet har god oversikt over forbruket på de ulike postene, jf. stikkordene "kan overføres" og "kan nyttes under". Midlene skal utbetales i takt med utgiftsbehovene, Reglement for økonomistyring i staten, kap. 6.

Merverdiavgift på kjøp av infrastrukturtenester

Bevilgningen på kap. 1352, post 76 Merverdiavgift på kjøp av infrastrukturtenester, gjelder merverdiavgift for kjøp av jernbaneinfrastrukturtenester på postene 71-75. Skatt Øst har kommet frem til at kjøp av infrastrukturtenester er omfattet av merverdiavgift. I Prop. 1 S (2016-2017), side 187 står det at Samferdselsdepartementet nå foretar en nærmere vurdering av spørsmålet, herunder om kjøpet kan innrettes slik at det ikke er merverdiavgiftspliktig. En nærmere vurdering av dette spørsmålet og en ev. endring av merverdiavgiftsplikten vil ikke ha virkning før i 2018. Jernbanedirektoratet skal derfor legge til grunn at kjøp av infrastrukturtenester er merverdiavgiftspliktig i 2017.

Regnskapsføring av arbeidsgiverandelen av pensjonspremien

For å bidra til at statlige virksomheter i større grad gjøres ansvarlig for sine pensjonsutgifter og at utgiftene gjøres synlige på en bedre måte, skal statlige virksomheter fra 1. januar 2017 budsjettere og regnskapsføre arbeidsgiverandelen av pensjonspremien til Statens pensjonskasse i sitt budsjett og regnskap. For nærmere redegjørelse vises det til departementets brev av 9. november 2016 og Finansdepartementets rundskriv R-118 av 20. oktober 2016. For Jernbanedirektoratet innebærer det at etaten i budsjettet for 2017 er kompensert med 18 mill. kr på kap. 1352, post 01.

Nasjonal digital høydemodell

Kartverket gjennomfører et prosjekt med en ny digital høyde- og terrengmodell som innebærer oppmåling av hele landet ved hjelp av flybåren laserscanning. Prosjektet skal etter planen være ferdigstilt i løpet av en periode på 3–4 år og vil gi et bedre kunnskapsgrunnlag i forbindelse med klimautfordringer og flere analysemuligheter innen mange fagområder. Prosjektet gjennomføres i samarbeid med fagetatene som har behov for slike data. Jernbaneverket har deltatt i prosjektet og har sagt seg villig til å delta i prosjektet med 1,0 mill. kr i 2017. SD legger til grunn at Jernbanedirektoratet viderefører deltakelsen i prosjektet eller tar høyde for dette i forbindelse med kjøp av infrastrukturtenester fra Bane NOR SF.

7.2 Fullmakter gitt ved behandlingen av Prop. 1 S/Prop. 1 S Tillegg 2/Innst. 13 S (2016-2017)

Stortinget vedtok bl.a. disse fullmaktene for Samferdselsdepartementet:

Fullmakt til å overskride gitte bevilgninger

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan:

Overskride bevilgningen på	Mot tilsvarende merinntekt under
kap. 1352 post 01	kap. 4352 postene 01

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

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

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 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
1352		Jernbanedirektoratet	
	74	Tilskudd til eksterne	1 340 mill. kroner

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 kan:

- 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.
- 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
1352		Jernbanedirektoratet	
	72	Kjøp av infrastrukturtenester - planlegging av investeringer	1 250 mill. kr
	73 og 75	Kjøp av infrastrukturtenester - investeringer, jernbane	1 000 mill. kr

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

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 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
1352	71 og 75	Jernbanedirektoratet Kjøp av infrastrukturtenester-drift og vedlikehold	6 000 mill. kr	2 400 mill. kr

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

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 for det togmateriellet som inngår i statens kjøp av persontransporttjenester med tog på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 70 Kjøp av persontransport med tog, kan:

1. gi en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 6 100 mill. kroner
2. gi ytterligere restverdigaranti til oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 2 025 mill. kroner. Det legges til grunn 75 pst. restverdigaranti.

Samferdselsdepartementet delegerer disse fullmaktene til Jernbanedirektoratet.

Samferdselsdepartementet gjør også oppmerksom på følgende fullmakt:

Regnskapsføring av utgifter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 kan utgiftsføre uten bevilgning:

- tilskudd til driftsutgifter i interimfasen for vedlikeholdsselskap jernbane under kap. 1357 Togvedlikeholdsselskap, post 70 Tilskudd til drift,
- tilskudd til driftsutgifter i interimfasen for materiellselskap jernbane under kap. 1358 Togmateriellselskap jernbane, post 70 Tilskudd til drift,
- tilskudd til driftsutgifter i interimfasen for salgs- og billetteringsselskap under kap. 1359 Salgs- og billetteringsselskap, post 70 Tilskudd til drift,

mot tilsvarende innsparing på bevilgningen i 2017 under kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 01 Driftsutgifter."

For 2016 og 2017 til sammen er det satt av 7 mill. kr til disse utgiftene, hvorav om lag 4,5 mill. kr i 2017.

Denne fullmakten forvaltes av Samferdselsdepartementet og delegeres *ikke* til Jernbaneverket. Når det gjelder inndekningen på kap. 1352, post 01, vil vi komme tilbake til det.

7.3 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 Jernbanedirektoratet er én fullmakt relevant:

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

Samferdselsdepartementet delegerer til Jernbanedirektoratet fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over 2017. Leieavtalene og avtalene om kjøp av tjenester må gjelde kjøp til den ordinære driften av etaten, f.eks. leie av lokaler, kontorutstyr og kjøp av renholds- og vaktmestertjenester. Etaten må kunne dekke inn utgiftene i forbindelse med avtalene innenfor et uendret bevilgningsnivå på kap. 1352, post 01 *Driftsutgifter* i hele avtaleperioden. For alle avtaler ut over budsjettåret må Jernbanedirektoratet nøye vurdere behovet for oppsigelsesklausuler. Ved vurderingen skal hensynet til den 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 2017 må Jernbanedirektoratet vise at de disposisjonene som er gjort, ligger innenfor fullmakten.

I rundskriv R-110 er det også flere andre fullmakter som Samferdselsdepartementet kan delegere til underliggende virksomheter. Dersom Jernbanedirektoratet har behov for en/flere av disse fullmaktene, ber vi direktoratet komme tilbake til det i 2017.

7.4 Anmodnings-/verbalvedtak

Ved behandlingen av Prop. 1 S (2016-2017) vedtok Stortinget disse anmodningsvedtakene:

16) Stortinget ber regjeringen utarbeide en handlingsplan for fossilfrie byggeplasser/anleggsplasser innen transportsektoren. Med utgangspunkt i erfaringer fra igangsatte pilotprosjekter, vil regjeringen komme tilbake til Stortinget på egnet måte med et konkret mål for overgang til fossilfri anleggsdrift.

38) Stortinget ber regjeringen legge frem en plan for to timers grunnrute på fjerntogstrekningene Oslo-Bergen, Oslo-Trondheim, og en vurdering av de andre fjernstrekningene Oslo-Stockholm, Trondheim-Bodø og Oslo-Gøteborg i forbindelse med utredning av materiellstrategi og kundetilbud i kommende utlysning av trafikkpakker.

39) Stortinget ber regjeringen lage en plan for hvilke tiltak som må på plass for å få timestog Oslo-Gjøvik. Det kan vurderes om implementering av fjernstyring og ERTMS kan fremskyndes.

41) Stortinget ber regjeringen vurdere å sikre godstransportørene på jernbanen full kompensasjon for kjørevegsavgift, også i rushtid, og om nødvendig komme tilbake med bevilgningsendringer i forbindelse med RNB 2017.

52) Stortinget ber regjeringen i forbindelse med NTP utrede om og hvordan elektrifisering av strekningen Trondheim-Stjørdal kan gjennomføres sammen med etablering av et nytt dobbeltspor på strekningen.

Samferdselsdepartementet kommer tilbake med mer konkrete bestillinger knyttet til disse anmodningsvedtakene.

7.5 Merknader fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet merke seg og følge opp følgende flertallsmerknader fra Innst. 13 S (2016-2017)

Kap. 1352, post 70 Kjøp av persontransport med tog

Flertallet viser til budsjettavtalen og bevilger 105 mill. kroner slik at avregningsgrunnlaget mellom NSB og kollektivselskapene i dagens takstsamarbeidsområder justeres. Staten skal i 2017 øke sin andel for å dekke takstdifferansen for månedskort og årskort.

Kap. 1352, post 72 Kjøp av infrastrukturtjenester – Planlegging

Komiteen sflertallet, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til budsjettavtalen inngått av samarbeidspartiene, som øker denne bevilgningen med 280 mill. kroner, inkludert mva. som er ført på post 76. Flertallet forutsetter at de ekstra midlene benyttes til å sikre fortsatt fremdrift i planleggingen av hele InterCity til Halden, Skien og Lillehammer. Dersom det er planmidler utover det som er bevilget InterCity, ønsker flertallet å prioritere:

1. Planlegging av krysningssporforlengelse på Monsrud og Oгна, samt nytt krysningsspor på Vieren for å øke kapasiteten i godstransporten.
2. En elektrifisering av Solørbanen fra Kongsvinger til Hamar for å styrke godstransporten, blant annet transporten av tømmer.
3. Planleggingsmidler for hvilke tiltak som skal til for å realisere to tog i timen mellom Drammen og Hokksund som et viktig ledd i utviklingen av Buskerudbyen.

8. RAPPORTERING OG RESULTATOPPFØLGING

Jernbanedirektoratet skal rapportere både i og etter budsjettåret.

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

8.1 Årsrapport

Jernbanedirektoratet skal årlig utarbeide en årsrapport til Samferdselsdepartementet. Årsrapporten og årsregnskapet skal utarbeides etter fastsatt standard.

Årsrapporten skal blant annet inneholde en helhetlig framstilling og vurdering av Jernbanedirektoratets gjennomførte aktiviteter og resultater. Dette omfatter også aktiviteter Bane NOR gjennomfører på oppdrag for direktoratet. Den skal gi et grunnlag for å vurdere om ressursene Jernbanedirektoratet har hatt til rådighet, har blitt brukt effektivt og etter forutsetningene. Vi viser til vedlegget for nærmere redegjørelse av rapporteringskravene i årsrapporten.

Samferdselsdepartementets *Handlingsplan for kollektivtransport* ble lagt fram i september 2014, og viser hvilke handlinger bl.a. tidligere Jernbaneverket (nå fordelt mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR) skal iverksette. Oppfølgingen inngår i den ordinære rapporteringen og etatsstyringen.

Årsrapport med regnskap for 2017 skal sendes departementet senest 15. mars 2018. Årsrapporten skal publiseres innen 1. mai 2018, eller så snart rapporten er behandlet i styringsdialogen mellom departementet og Jernbanedirektoratet.

8.2 Tertialrapporter

Så snart som mulig etter tertialsiftet og senest hhv 10. juni 2017 og 10 oktober 2017 8, skal Jernbanedirektoratet sende tertialrapport til departementet. Rapporten skal inneholde:

- Kort oppsummering av utfordringer og risikoer i budsjettåret.
- Særskilt rapportering på ERTMS, herunder risikovurdering og tiltak for å redusere risiko
- 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 prognose og status for bruken av bevilgningene for budsjettåret, herunder en prognose for mer- /mindreforbruk sammenliknet med bevilgningen.
- Vise framdrift, økonomi og risiko for investeringsprosjekter.
- Disponeringen av delegerte fullmakter gitt ved behandlingen av Prop. 1 S (2016-2017) og som gjelder forpliktelser ut over budsjettåret.
- Oppfølging og resultater fra effektiviseringsprogrammet.
- Oppfølging av Safetec-rapporten skal framkomme av tertialrapporteringen til departementet.
- Status for oppfølging av risikoforhold ved jernbanereformen og eventuelt andre risikoforhold direktoratet selv har identifisert
- Arbeidet med IKT-sikkerhet i Jernbanedirektoratet, herunder oppfølging av Riksrevisjonens merknader på området, jf. Dokument 1 (2014-2015).
- Rapportere status i arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap

9. PLAN FOR ETATSSTYRINGSMØTENE

Samferdselsdepartementet legger opp til at det avholdes tre ordinære etatsstyringsmøter med Jernbanedirektoratet i 2017. Det første møtet ledes av statsråden og avholdes 7. februar 2017, mens det andre holdes i juni og det tredje i oktober/november.

I tillegg til de tre ordinære etatsstyringsmøtene skal det avholdes et møte om årsrapporten for 2016. Det vil bli innkalt til dette møtet etter at departementet har mottatt årsrapport og -regnskap, og før fristen for offentliggjøring 1. mai 2017.

Departementet kommer tilbake med konkrete tidspunkter for innkalling og dagsorden til de øvrige møtene.

10. AVSLUTNING

I samsvar med § 7 i Reglement for økonomistyring i staten stiller Samferdselsdepartementet bevilgningene på kap. 1352 og kap. 4352 til disposisjon for Jernbanedirektoratet i 2017. Bevilgningene skal brukes i samsvar med de styringssignalene som er gitt i Prop. 1 S (2016-2017), Prop. 1 S Tillegg 2 (2016-2017) og Innst. 13 S (2016-2017), ved Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2017, i dette tildelingsbrevet, ev. supplerende tildelingsbrev og i etatsstyringsmøtene.

Med hilsen

Ketil Solvik Olsen
statsråd

Fredrik Birkheim Arnesen
ekspedisjonssjef

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.

Kopi:
Riksrevisjonen