



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

20/2488-1

23. desember 2020

Statsbudsjettet 2021 - Tildelingsbrev til Jernbanedirektoratet

1	Innledning	1
2	Overordnet mål og hovedprioriteringer	2
3	Styringsparametere og prioriteringer i 2021	3
4	Andre føringer og krav	10
5	Styring og kontroll i virksomheten	13
6	Budsjettildeling og fullmakter	17
7	Rapportering	24
8	Plan for etatsstyringsmøtene	25
9	Avslutning	25

1 Innledning

Samferdselsdepartementet viser til Prop. 1 S (2020–2021) for Samferdselsdepartementet, Prop. 1 S Tillegg 1 (2020-2021) og Innst. 13 S (2020–2021) som ble behandlet av Stortinget 18. desember 2020. I dette tildelingsbrevet meddeles Stortingets budsjettvedtak og Samferdselsdepartementets styringssignaler for Jernbanedirektoratet i 2021.

Styringsdialogen mellom Samferdselsdepartementet og Jernbanedirektoratet er forankret i mål og prioriteringer i Prop. 1 S og Stortingets behandling av denne, instruksen til Jernbanedirektoratet samt reglement for og bestemmelser om økonomistyring i staten.

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

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

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

Avdeling
Bane- og
planavdelingen

Saksbehandler
Cecilie Taule
Fjordbakk
22 24 83 00

2 Overordnet mål og hovedprioriteringer

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

Det overordnede målet for transportpolitikken er et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.

Jernbanedirektoratet skal i sine prioriteringer for 2021 legge til grunn hovedmålene for regjeringens samferdselspolitikk, slik disse er trukket opp i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* samt forutsetningene i Meld. St. 27 (2014–2015) *På rett spor – reform av jernbanesektoren*.

Økonomi- og budsjettstyring

Jernbanedirektoratet skal ha på plass en god budsjett- og økonomistyring. Det er viktig at direktoratet gjennom avtalestyring og interne budsjett og økonomisystemer har god styring av budsjett med tilhørende fullmakter i tråd med intensjonene i jernbanereformen. Dette er et forbedringsarbeid som Jernbanedirektoratet må legge spesiell vekt på i 2021.

Mer jernbane for pengene

Jernbanedirektoratet skal i 2021 prioritere arbeidet med å få mer jernbane for pengene. Beslutningsgrunnlag som legges fram for departementet skal baseres på samfunnsøkonomiske analyser med vurderinger av nytte- og kostnadsvirkninger. Det skal videre inngås forretningsmessige avtaler slik at bevilgningene til jernbaneformål utnyttes effektivt. Se videre omtale under punkt 5.1.

Revidering av avtalestrukturer

Samferdselsdepartementet viser til brev av 12. november 2020 hvor Jernbanedirektoratet blir orientert om at departementet har til hensikt å inngå en overordnet rammeavtale med Bane NOR SF. Rammeavtalen vil tydeliggjøre de rammene foretaket må forholde seg til som statens avtalepart, og legge grunnlaget for å gi foretaket økt handlingsrom og ansvar. Departementet vil involvere Jernbanedirektoratet i arbeidet med utforming av den nye rammeavtalen.

Rammeavtalen vil kunne påvirke innholdet i tildelingsbrevet. Vi vil komme tilbake til dette når avtalen er inngått.

Jernbanedirektoratet skal i 2021 arbeide videre med å utvikle avtaleregimet med Bane NOR i tråd med intensjonene i jernbanereformen. Antallet avtaler skal reduseres, og avtalene skal gi Bane NOR et reelt større handlingsrom.

Rammeavtalen supplerer kravene i jernbaneforskriften § 3-2 til avtalen(e) som skal inngås mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR. Det videre arbeidet med å endre avtalene mellom direktoratet og foretaket må tilpasses arbeidet med den nye rammeavtalen. Departementet vil følge arbeidet med utforming av nye avtaler mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR nøye.

Operasjonalisering av målstrukturen

Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet om å komme med forslag til en konkretisert målstruktur for direktoratets virksomhet. Forslaget skal ta utgangspunkt i de nye målene i Nasjonal transportplan 2022–2033 og gevinstrealiseringsplanen for jernbanereformen. Forslagene må være egnet for utvikling i samarbeid med Samferdselsdepartementet, og koordineres med statsbudsjettprosessen.

Prioritere kundebehov

Jernbanedirektoratet skal i 2021 bidra til økt kundeorientering i sektoren, herunder sørge for at informasjonen og tilbudet til de reisende ved avvik forbedres. Det er viktig at eventuelle avvik følges opp i trafikkavtalene med operatørene og Bane NOR.

3 Styringsparametere og prioriteringer i 2021

Jernbanedirektoratet skal være en krevende kjøper av både infrastrukturtjenester og persontransport med tog mv. i tråd med føringer i statsbudsjettet for 2021. Direktoratet skal i sine avtaler påse at det er tydelig hvilke mål (samfunns mål, effektmål, resultatmål) som skal oppnås, og at disse er i samsvar med de overordnede målene. Der det skal inngås avtaler etter konkurranse, skal direktoratet legge til rette for virksom konkurranse om oppdragene.

Direktoratet har ansvar for å gjøre gode samlede vurderinger på tvers av sektoren og har koordinerende ansvar for å sikre god samhandling blant aktørene. Kjøpene skal bidra til å nå målet om at persontransportveksten i storbyområdene tas med kollektivtrafikk, sykling og gange samt legge til rette for overføring av godstransport fra veg til jernbane. Direktoratet skal sikre at kapasiteten på sporet fordeles med en god balanse mellom persontransport og godstransport.

Av dette følger at Jernbanedirektoratet skal bidra til at:

- Jernbanen utvikles med utgangspunkt i kundenes behov
- Togdriften er sikker og driftsstabil
- Eksisterende kapasitet i jernbanesystemet utnyttes godt.

Samferdselsdepartementet viser til målstrukturen for transportpolitikken i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* og omtalen i Prop. 1 S (2020–2021). Med utgangspunkt i disse omtales i det følgende hovedmål, etappemål og indikatorer for Jernbanedirektoratet i 2021. Rapporteringskravene er nærmere utdypet i punkt 7 for rapportering og går også frem av vedlagte oversikt.

3.1 Hovedmål 1: Framkommelighet

«Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet»

I arbeidet med framkommelighet må Jernbanedirektoratet sørge for gode avveininger mellom kapasitetsutnyttelse, driftsstabilitet og et attraktivt rute- og godstilbud. Jernbanesektoren skal dekke brukernes behov for jernbanetransport, enten dette er en reisende eller en godskunde. Jernbanedirektoratet skal være en pådriver for at aktørene i sektoren innretter seg slik at dette blir tydelig i alle ledd i produksjonskjeden. Dette inkluderer at direktoratet i 2021 skal arbeide for å bedre informasjonen til de reisende med tog i avvikssituasjoner.

Etappemål	Indikatorer/styringsparametere	Resultatmål 2021
1.1 Transportsystemet skal bli mer robust og pålitelig	Punktlighet Flytoget Punktlighet øvrige gods- og persontog Regularitet Oppetid	≥ 96,0 pst. ≥ 90,0 pst. ≥ 99,2 pst. ≥ 99,3 pst.
1.2 Kortere reisetid og tilstrekkelig kapasitet	Frekvens i lokaltogtrafikken i de store byene	
1.3 Universelt utformede reisekjeder	Antall jernbanestasjoner som er tilgjengelige eller universelt utformet	
1.4 Transportkostnader for godstransport skal reduseres, de ulike transportmidlenes fortrinn utnyttes og mer gods overføres fra vei til bane	Utvikling av effektiviteten i godstransporten ved bruk av SSBs prisindeks for transport og lagring Utvikling i utvalgte konkurranseflater jernbanevei: Pendeltog vs. innenlands transport av stykk gods på veg Utvikling i antall passasjerer og mengde transportert gods	

Krav og prioriteringer for hovedmål 1:

Jernbanedirektoratets viktigste virkemidler for å bidra til oppnåelsen av etappemål 1.1 og etappemål 1.2 er kjøp av tjenester innen:

- 1) persontransport med tog
- 2) drift og vedlikehold av eksisterende jernbaneinfrastruktur
- 3) utredning, planlegging og bygging av ny jernbaneinfrastruktur
- 4) rute- og billettsamarbeidsavtaler og Entur AS' tjenester.

Jernbanedirektoratet skal rapportere i henhold til krav gitt i rapporteringsvedlegget. Rapporteringen skal gi et oversiktlig bilde av hva som er de viktigste forholdene, årsakene til resultatene, og hvilke tiltak som settes i verk for å motvirke manglende måloppnåelse.

Ved oppfølging av etappemål 1.4 må Jernbanedirektoratet ved kjøp av persontransport med tog ta hensyn til godstransportørens behov. Direktoratet skal også følge med på utviklingen i godsmarkedet, slik at etaten kan holde departementet orientert om effekten av

rammevilkårene for godsnæringen og gi råd til departementet dersom utviklingen går i feil retning.

Prioriteringer i forbindelse med kjøp av persontransport med tog

Hovedformålet med direktoratets kjøp av persontransporttjenester med tog er å opprettholde og videreutvikle et attraktivt og godt togtilbud, jf. parameterne i målmatriksen i tabell 4.25 i Prop. 1 S (2020–2021).

Bevilgningen på kap. 1352, post 70 Kjøp av persontransport med tog, skal dekke vederlag og usikkerhetsavsetninger for de persontogtilbudene som staten ved Jernbanedirektoratet kjøper i 2021.

Det er viktig at Jernbanedirektoratet lykkes med innføringen av konkurranse om persontransport med tog. Arbeidet med å forhandle frem nye avtaler må tilpasses den ordinære budsjettprosessen. Dette innebærer bl.a. at bevilgnings- og fullmaktforslag fremmes innen fristene departementet setter. Mål for den enkelte konkurranse av kommende trafikkpakker skal forelegges Samferdselsdepartementet før konkurransen om trafikkpakken lyses ut.

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

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

- De reisende skal få et minst like godt togtilbud som de har i dag
- Sørge for en god avveining mellom kvalitet, kostnader/pris og øvrige tildelingskriterier
- Krav til tjenesten bør begrenses slik at togoperatørene gis stor operasjonell og kommersiell frihet hensyntatt målene med konkurransen og andre særskilte forhold. Spesielt bør direktoratet identifisere og ev. forsøke å unngå, alle krav som kan være kostnadsdrivende
- Tildelingskriterier i konkurranser må være tydelige og forankret i målet med kjøpet
- Det stimuleres til å hente ut kapasitetsutnyttelsen av eksisterende infrastruktur.

Prioriteringer i forbindelse med kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold

Hovedformålet med direktoratets kjøp av drifts- og vedlikeholdstjenester er å opprettholde og videreutvikle en sikker og driftsstabil trafikkavvikling på jernbanen, herunder å opprettholde infrastrukturens ytelse på 2017-nivå. Direktoratet skal gjennom utformingen av avtalene med Bane NOR bidra til at vedlikehold prioriteres i områder som er kritiske for å holde høyest mulig opetid i infrastrukturen, og at bevilgningene utnyttes effektivt ved at kostnader reduseres og nytten økes.

Bevilgningen for 2021 på kap. 1352, post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, skal dekke direktoratets kjøp av tjenester innen drift og vedlikehold av jernbaneinfrastruktur samt innføringen av ERTMS. Bevilgningen skal videre dekke et normalt nivå på utgifter til opprydding og istandsetting etter uforutsette hendelser, som for eksempel ras eller flom. Jernbanedirektoratet bes i særlig grad vurdere om bruk av ny teknologi og digitalisering kan gjøre det mulig å utnytte eksisterende infrastruktur enda bedre enn i dag.

Samferdselsdepartementet viser til at det i oppdateringen av den flerårige avtalen om drift og vedlikehold mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF, må avtales at de samlede driftsutgifter for Bane NOR settes til inntil 2 200 mill. kroner, som er en videreføring av 2020-nivå, justert for effektivisering og andre aktivitetsnøytrale endringer, jf. Prop. 1 S (2020–2021).

Direktoratet skal avtalefeste at Bane NOR i 2021 ferdigstiller det mangeårige arbeidet med å dokumentere infrastrukturen, i tråd med avtalt framdriftsplan og etablerer et opplegg for objektiv måling og oppfølging av tilstanden til infrastrukturen. Direktoratet må også avtalefeste at Bane NOR ved årsslutt rapporterer om bruken av midler og om utviklingen i infrastrukturens tilstand og vedlikeholdsetterslep.

Jernbanedirektoratet skal i 2021 videreføre den særskilte oppfølgingen av ERTMS-prosjektet overfor Bane NOR, jf. Prop. 126 S (2015–2016) og brev av 24. juni 2016 om bevilgningsendringer i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2016.

Prioriteringer i forbindelse med kjøp av infrastrukturtenester – planlegging

Bevilgningen for 2021 på kap. 1352, post 72 Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging, skal dekke direktoratets utgifter til kjøp av tjenester innen planlegging av investeringsprosjekter fra Bane NOR i henhold til prioriteringene i Prop. 1 S (2020–2021). Direktoratet skal medvirke til og følge opp at bevilgningene til jernbaneformål utnyttes effektivt gjennom å utvikle, inngå og følge opp forretningsmessige avtaler om utredning og planlegging.

Jernbanedirektoratet skal orientere om fremdrift i pågående planleggingsaktiviteter i tertial- og årsrapporteringen samt orientere Samferdselsdepartementet om status, herunder utvikling i kostnadsanslag og fremdrift, ved formelle milepæler for planleggingen av prosjektene som er omtalt i Prop. 1 S (2020–2021), jf. omtale på side 160-164.

Der det er relevant, kan direktoratet også gi innspill til Bane NORs forvaltning av innsigelsesinstituttet, være høringsinstans samt gi råd til lokal og regional arealplanlegging.

Prioriteringer i forbindelse med kjøp av infrastruktur tjenester – investeringer

Hovedformålet med direktoratets kjøp av infrastruktur tjenester er en mer robust og pålitelig jernbane med kortere reisetid og tilstrekkelig kapasitet der hvor behovene vurderes størst. Samfunnsøkonomiske analyser med tydelige vurderinger av kostnader og nyttevirkinger må legges til grunn som en del av beslutningsgrunnlaget for å gi mer jernbane for pengene.

Bevilgningen for 2021 på kap. 1352, post 73 Kjøp av infrastruktur tjenester – investeringer, skal dekke direktoratets kjøp av utbyggingstjenester for alle avtalefestede investeringer i jernbaneinfrastrukturen.

Jernbanedirektoratet må gjennom avtalene med Bane NOR sørge for at foretaket varsler direktoratet raskt dersom de pågående investeringsprosjektene ikke når, eller ikke ser ut til å nå, de mål og forutsetninger som er avtalefestet og/eller fremgår av Prop. 1 S (2020–2021). Direktoratet skal rapportere dette videre til Samferdselsdepartementet snarest mulig.

Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet rapportere om status for oppfølging av de gjennomførte evalueringsrapportene om Østfoldbanen og Follobane-prosjektet i tertialrapportene. Vi ber Jernbanedirektoratet her omtale hvilke hovedanbefalinger som er gjennomført og er under arbeid samt hvilke anbefalinger som ikke er fulgt opp.

Porteføljestyring og mer operativt handlingsrom

Jernbanedirektoratet skal sørge for at Bane NOR gis et mer operasjonelt handlingsrom til å gjennomføre planlegging og utbygging av infrastrukturprosjekter og arbeid innenfor drift, vedlikehold og fornying på en måte som gir best mulig ressursutnyttelse, god kostnadskontroll og optimal prosjektgjennomføring, jf. Prop. 1 S (2020–2021). Omtalen av investeringsporteføljen i Prop. 1 S (2020–2021) er mer overordnet og strategisk enn tidligere år. Formålet med dette er å sikre mer fleksibilitet gjennom året for å underbygge god kostnadskontroll, ressursutnyttelse og prosjektgjennomføring. Løsningene som velges skal gi mer jernbane for pengene ved at kostnader reduseres og nytten økes. Jernbanedirektoratet skal i 2021 bistå Samferdselsdepartementet med å utarbeide en modell for porteføljestyring for jernbanesektoren. Modellen skal være klar for implementering etter fremleggelsen av Nasjonal transportplan 2022–2033. I dette arbeidet er det et mål å øke det operative handlingsrommet til Bane NOR, men også tydeliggjøre rollen til direktoratet som utvikler av den samlede jernbaneporteføljen.

Reiseplanlegger og elektronisk billettering samt kjøp av tjenester fra Entur AS

Jernbanedirektoratet har ansvaret for å fastsette standardene for å kunngjøre rutedata og annen reiseinformasjon, og for elektronisk billettering. I tillegg har direktoratet ansvaret for statens kjøp av tjenester fra Entur AS. Gjennom å ivareta disse oppgavene skal Jernbanedirektoratet bidra til at det er enkelt å reise kollektivt, og at statens initiativer på området ivaretas helhetlig og effektivt.

Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen skal ha god dialog og være samordnet på områder der det er overlapp mellom ansvarsområder, slik at begge etater har tilgang til relevant informasjon og den samlede kompetansen på de aktuelle områdene utnyttes effektivt.

Jernbanedirektoratet skal i 2021 gjennomføre statens kjøp av tjenester fra Entur AS knyttet til innhenting av rutedata, drift av nasjonal reiseplanlegger og leveranse av sentrale tjenester innen elektronisk billettering. Samferdselsdepartementet viser til Prop. 1 S (2020–2021), kap. 1330, post 76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering, for omtale av hvilke tiltak som skal finansieres. Jernbanedirektoratets utgifter til direktoratsoppgavene knyttet til dette skal dekkes av bevilgningen på kap. 1352, post 01 Driftsutgifter.

Entur AS har ansvaret for å levere grunnleggende tjenester knyttet til elektroniske støttesystemer for billettering. Tjenestene skal finansieres ved gebyr, jf. omtale under kap. 4330, post 01 Gebyrer, i Prop. 1 S (2020–2021). Jernbanedirektoratet skal i 2021 kreve inn gebyret, og gjennomføre statens kjøp av tjenester fra Entur AS knyttet til leveranse av disse tjenestene, jf. omtale under kap. 1330, post 77 Kjøp av tjenester fra Entur AS, i Prop. 1 S (2020–2021).

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

3.2 Hovedmål 2 – Trafikksikkerhet

«Redusere transportulykker i tråd med nullvisjonen»

Nullvisjonen er utgangspunktet for trafikksikkerhetsarbeidet innen hele transportsektoren. Etappemålet er å opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået. Endring måles gjennom styringsparametere for maksimalt antall drepte siste fem år, og maksimalt antall hardt skadde siste fem år.

Krav og prioriteringer for hovedmål 2:

Det å opprettholde og forbedre sikkerheten på jernbanen er et langsiktig, systematisk og målrettet arbeid. Tiltak for å forhindre de alvorligste ulykkene og ulykkestypene skal prioriteres. De enkelte aktørene har et selvstendig ansvar etter jernbanelovgivningen for sikker drift av sin virksomhet. Jernbanedirektoratet har ansvar for å følge opp utviklingen av sikkerheten i sektoren.

Etappemål	Indikatorer/styringsparametere	Resultatmål 2021
2.1 Opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået i jernbane, luftfart og sjøtransport	Maks. antall drepte siste 5 år	16
	Maks. antall hardt skadd siste 5 år	13

Direktoratet skal rapportere på arbeidet med oppfølging av sektorens sikkerhet i års- og tertialrapporteringen. Oppfølgingen av dette blir et fast punkt på etatsstyringsmøtene i 2021.

3.3 Hovedmål 3 – Miljø:

«Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling til et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser»

Transportsektoren bidrar til store klima- og miljøutfordringer. Gjennom sitt ansvar for oppfølging av sektoren skal Jernbanedirektoratet ha ansvar på klima- og miljøområdet og bidra med kunnskap om klimagassutslipp og miljøutfordringer for jernbanesektoren, delta i direktoratsgrupper, innhente rapportering om de nasjonale målene på området nås og, der det er relevant, avtalefeste Jernbanedirektoratets og Bane NORs forpliktelser til å oppfylle nasjonale mål på klima- og miljøområdet.

Etappemål	Indikatorer/styringsparametere
3.1 Redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål	Endringer i klimagassutslipp fra jernbanesektoren, målt i CO ₂ -ekvivalenter
3.2 Bidra til å oppfylle nasjonale mål for ren luft og støy	Antall personer utsatt for et innendørs støynivå over 38 dB
3.3 Begrense tapet av naturmangfold	Utbedring av konflikter mellom naturmangfold og transportnettet.

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

Krav og prioriteringer for hovedmål 3

Jernbanedirektoratet skal bidra med analyser av kostnader og effekt av tiltak for å redusere klimagassutslippene for å nå Norges klimaforpliktelser frem mot 2030, og videre til å omstille Norge til et lavutslippssamfunn. Med klimaeffekt menes her utslipp fra sektoren som teller på det norske utslippsregnskapet, både ikke-kvotepliktige utslipp og utslipp som følge av arealbruksendringer. Jernbanedirektoratet skal videre bidra til å oppfylle nasjonale mål for støy og begrense tapet av naturmangfold gjennom bestillingen av overordnet planlegging, bygging, drift og vedlikehold av jernbanen.

Jernbanedirektoratet må kunne utvikle kunnskapsgrunnlag på klima- og miljøutfordringer og være tydelig bestiller av disse tjenestene overfor berørte aktører i sektoren.

Prioriteringer i 2021 for å redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling til et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser

Klimagassutslippene fra jernbanesektoren utgjør en svært liten andel av nasjonale transportutslipp. Det viktigste virkemiddelet i sektoren for å nå etappemålene knyttet til klimagassutslipp og ren luft er å gjøre jernbanen attraktiv både for person- og godstransport der toget har sine miljøfortrinn. Jernbanedirektoratet skal ha kunnskap om effekten dette har på klimagassutslipp.

Samferdselsdepartementet vil sende ut en egen bestilling knyttet til klimalovrapporteringen til arbeidet med Prop. 1 S for 2022-budsjettet. Det kan også være behov for annen bistand fra Jernbanedirektoratet.

Klimateknologi i transportsektoren

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

Rapportering på klimagassutslipp fra anleggsvirksomhet

Samferdselsdepartementet ber om rapportering på direkte klimagassutslipp fra anleggsvirksomheten til sektoren i årsrapporten.

Redusere støy

Kilderettede avbøtende tiltak som skjer ved støykilden er mer samfunnsøkonomisk lønnsomme enn avbøtende tiltak som gjøres ved mottakeren av støy, eksempelvis skjermer og fasadeisolering. Jernbanedirektoratet bes på den bakgrunn formidle denne kunnskapen til Bane NOR og be om rapportering på bruken av kilderettede tiltak som skinnesliping og stillere togmateriell.

Jernbanedirektoratet skal i forbindelse med innføring av krav til ettermontering av støysvake friksjonsbremsematerialer gi Samferdselsdepartementet råd om det er nødvendig å gjøre tiltak, hvilket alternativ som i så fall er best for Norge vurdert ut fra kriterier som samfunnsøkonomisk nytte og akseptabel risiko, skissere en tidsplan for implementering, og beskrive hvilke virkemidler som må tas i bruk for å implementere, herunder regulatoriske endringer og andre. Direktoratet må koordinere seg mot alle relevante instanser for å vurdere saken.

Begrense tapet av naturmangfold

Jernbanedirektoratet skal bidra til å sikre at det tas hensyn til naturmangfold og vannkvalitet gjennom bestilling av planlegging, bygging, drift og vedlikehold, jf. Meld. St. 14 (2015–2016) Natur for livet, Norsk handlingsplan for naturmangfold. Det skal søkes løsninger som bidrar til at de nasjonale miljømålene nås og er kostnadseffektive, herunder at kjemikaliebruken og bruken av sprøytemidler holdes på et minimum. Det er behov for økt kunnskap om påvirkning og tiltak (inkl. kostnader) av plastforurensning til vann og grunn. Vi ber Jernbanedirektoratet om å opparbeide slik kunnskap innen sitt ansvarsområde.

4 Andre føringer og krav

4.1 Nasjonal transportplan

Samferdselsdepartementet vil arbeide med ferdigstillelse/gjennomføring av Nasjonal transportplan 2022–2033 og med å sikre kunnskaps- og beslutningsgrunnlag for neste

revisjon av Nasjonal transportplan. Etter Stortinget har behandlet ny Nasjonal transportplan vil Samferdselsdepartementet komme tilbake til Jernbanedirektoratet med forventninger og føringer. For dette arbeidet har Samferdselsdepartementet behov for god tilgang til relevant forskning og utredning. Virksomhetene skal prioritere det kunnskapsarbeidet som er nødvendig for å videreutvikle beslutningsunderlagene. Aktuell videreutvikling av beslutningsgrunnlagene er f.eks. å få bedre tverrsektorielle analyser for regioner eller korridorer, at alle relevante samfunnsøkonomiske virkninger tas med i analysene, at det kan gjøres samfunnsøkonomiske analyser på tvers av transportsektorene og at metode for systematisering av beslutningsrelevant informasjon som ikke er en del av de samfunnsøkonomiske analysene, videreutvikles. Departementet vil ha dialog med Jernbanedirektoratet om bestillinger innen etatens ansvarsområder.

4.2 Samfunnssikkerhet

Jernbanedirektoratet skal i arbeidet med samfunnssikkerhet følge opp de mål, krav og prioriteringer som fremgår i den nylig reviderte "Strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren" av 2020. Jernbanedirektoratets arbeid med samfunnssikkerhet skal være målbart, systematisk og sporbart, og inngå som en integrert del av etatens virksomhet.

Jernbanedirektoratet skal i 2021 revidere sin egen strategi for samfunnssikkerhetsarbeidet. Etatens strategi skal ta utgangspunkt i ovennevnte strategi for transportsektoren.

I 2021 skal Jernbanedirektoratet rapportere til departementet på oppfølgingen av egen strategi. Rapporteringen skal få fram forholdet mellom strategiske mål og prioriteringer, og tilhørende aktiviteter og tiltak. Rapportene skal være selvstendige vedlegg til hhv. første og andre tertialrapport. I selve tertialrapporten skal det gis et overordnet sammendrag av rapporten.

Direktoratet skal i 2021 fortsette å delta på de halvårige kontaktmøtene om samfunnssikkerhet som departementet avholder i forbindelse med overnevnte rapportering.

Jernbanedirektoratet skal i 2021 prioritere implementering av ny sikkerhetslov med forskrifter, herunder virksomhetssikkerhetsforskriften. Videre skal Jernbanedirektoratet følge opp ev. avvik og sårbarheter som er identifisert i tilsyn eller i den årlige undersøkelsen av sikkerhetstilstanden i 2020. Staten må følge opp nærmere bestillinger fra departementet om kvalitetssikring av skadevurderinger av skjermingsverdige objekter og infrastruktur på jernbaneområdet.

I 2021 skal Jernbanedirektoratet også være en bidragsyter i videreutviklingen av totalforsvaret, bl.a. bidra i prosesser knyttet til ansvarsavklaringer, regelverksutvikling og beredskapsplanlegging. Jernbanedirektoratet skal bidra på egnet måte i arbeidet med utkast til forskrift til jernbanelovens § 6b for å videreutvikle jernbanesektorens bidrag til totalforsvaret. Jernbanedirektoratet skal også delta i planlegging og tilrettelegging under øvelser der direktoratet har en rolle, herunder Polaris Gram i 2021.

Etaten skal i 2021 videreføre arbeidet med oppbyggingen av et felles grunnlag for klimatilpasning i samarbeid med andre aktører i arealforvaltningen

4.3 IKT-sikkerhet

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

4.4 EØS-samarbeid

Regjeringen fører en aktiv europapolitikk. Oppfølging av regjeringens strategi for samarbeidet med EU i perioden 2018–2021, og særlig hovedbudskapet om å jobbe effektivt og systematisk med EU/EØS-sakene, blir viktig i året som kommer.

Samferdselsdepartementet ønsker å tidlig identifisere saker som er viktige for Norge og medvirke til at regelverksutformingene blir mest mulig i tråd med norske interesser. Departementet jobber også med å redusere etterslepet av EU-rettsaker som vurderes for innlemmelse i EØS-avtalen. Videre er det viktig å gjennomføre EØS-regelverket riktig, og følge med på utviklingen i EU når det gjelder praktisering og avsagte dommer fra EU-domstolen. For å oppnå dette er et godt samarbeid mellom Samferdselsdepartementet og underliggende virksomheter en nødvendig forutsetning. Jernbanedirektoratet deltar i en viss grad i regelverksprosessene i EU. For å bidra til at vi på samferdselsområdet samlet sett ivaretar norske interesser på en mest mulig hensiktsmessig og effektiv måte, bes Jernbanedirektoratet følge opp krav og frister for EU/EØS-arbeidet i henhold til Utredningsinstruksen og Samferdselsdepartementets EØS-strategi. Dette innebærer bl.a. at dersom det er utvikling i saker med en politisk dimensjon skal departementet informeres og få referat fra møtene. Der hvor Jernbanedirektoratet deltar i EUs regelverksutforming skal det være tett kontakt med departementet for å bidra til et klart mandat og en koordinert norsk posisjon.

4.5 Tilgjengeliggjøring av offentlig data

Jernbanedirektoratet skal følge opp strategi for tilgjengeliggjøring av offentlig data og Nasjonal transportplan (2018–2029).

4.6 Jernbanens år

EU har vedtatt at 2021 skal være jernbanens år, *Year of rail*. I den forbindelse legges det opp til en rekke tiltak og aktiviteter som skal spre kunnskap om jernbanen og stimulere til økt bevissthet om jernbanens rolle som en ressurseffektiv og sikker transportform. Det er en viss usikkerhet om hvordan de ulike aktivitetene skal gjennomføres i lys av pandemien.

Jernbanedirektoratet vil ha rollen som nasjonalt kontaktpunkt for de aktiviteter som involverer Norge.

4.7 Gebyrfinansiering av offentlige tjenester

Riksrevisjonen har gjennomført en undersøkelse om gebyrfinansiering av offentlige tjenester og om gebyrene er i samsvar med bestemmelsene i Finansdepartementets rundskriv R-112 Bestemmelser om statlig gebyr og avgiftsfinansiering. Undersøkelsen omfattet bl.a. gebyrer

på Statens vegvesens og Luftfartstilsynets område, og den viste at for flere gebyrordninger er ikke gebyrene kostnadsriktige. Vi viser til omtale i Riksrevisjonens Dokument 1 (2020-2021) om den årlige revisjonen av regnskapet for 2019. Dokument 1 (2020-2021) og rapporten fins på www.riksrevisjonen.no.

Bl.a. for å følge opp denne undersøkelsen ber vi Jernbanedirektoratet foreta en gjennomgang av sin gebyrordning knyttet til Entur AS og undersøke om gebyrene er kostnadsriktige og om øvrige bestemmelser i rundskriv R-112 følges. Rapport om dette skal foreligge senest 16. april 2021. Dersom gjennomgangen viser at gebyrene ikke er kostnadsriktige, må forslag om endringer innarbeides i innspillet til rammefordelingsforslag for 2022.

5 Styring og kontroll i virksomheten

Styringsdialogen mellom Samferdselsdepartementet og Jernbanedirektoratet skal være åpen og konstruktiv og gi en tydelig retning for videre utviklingen av virksomheten.

5.1 Mer jernbane for pengene

Jernbanedirektoratet skal i 2021 prioritere arbeidet med å få mer jernbane for pengene. Vi forutsetter at Jernbanedirektoratet legger frem beslutningsgrunnlag for departementet som er basert på samfunnsøkonomiske analyser, herunder vurderinger av hvordan kostnader kan reduseres og nytten økes. Direktoratet skal medvirke til at bevilgningene til jernbaneformål utnyttes effektivt gjennom å utvikle, inngå og følge opp forretningsmessige avtaler om utredning, planlegging, utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold av infrastrukturen, kjøp av persontransport med tog, tilgang på persontogmateriell og øvrige avtaler tilknyttet dette.

5.2 Krav om god budsjett- og virksomhetsstyring

Jernbanedirektoratet skal til enhver tid ha en budsjett- og økonomistyring som følger prinsippene i Stortingets bevilgningsreglementet, reglementet for økonomistyring i staten og bestemmelser om økonomistyring i staten. Eventuelle avvik fra fastsatte mål og resultatkrav, herunder mer- eller mindreforbruk i forhold til tildelt budsjett, skal forebygges, avdekkes og korrigeres i tråd med prinsippene i Stortingets bevilgningsreglement og kravene i statens økonomiregelverk.

Samferdselsdepartementet forutsetter videre at direktoratet og Bane NOR innretter sin samhandling slik at departementet varsles innen sentrale budsjettfrister ved risiko for større budsjettavvik, og at avvik søkes minimert gjennom realistisk budsjettering og oppfølging av årsprognoser og porteføljestyring av prosjekter.

Jernbanedirektoratets avtaleoppfølging og -rapportering skal holdes på et nivå som gir staten tilstrekkelig sikkerhet for at eksterne avtaleparter leverer iht. avtalene. Ut over dette skal avtalepartene gis et operasjonelt handlingsrom. Direktoratet må fortsatt påse at avtalene er innenfor de rammene som trekkes opp i jernbaneforskriften. Det vises for øvrig til punktet om Revidering av avtalestrukturer under kap. 2 Overordnede mål og hovedprioriteringer.

5.3 Risikovurdering

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

Systematiske og gjennomarbeidede risikovurderinger kan bidra til en bedre og mer helhetlig etatsstyring basert på risiko og vesentlighet, og skal være integrert i mål- og resultatstyringen. Jernbanedirektoratets risikovurderinger er en viktig del av styringsdialogen med departementet. Den overordnede risikovurderingen skal legge hovedvekt på å identifisere risikoer innenfor mål og prioriteringer i tildelingsbrevet og angi risikoreducerende tiltak.

I tillegg ber vi om en særskilt vurdering av følgende områder:

- Gjennomføring av budsjettet uten vesentlig mer- eller mindreforbruk, og overskridelser av fullmakter, samt tiltak som etaten gjennomfører eller vil gjennomføre for å redusere denne risikoen.
- Oppfølging av krav til effektiv ressursbruk.

Jernbanedirektoratet skal redegjøre for etatens risikovurdering i tråd med mal vedlagt dette tildelingsbrevet. Etatens risikovurderinger skal oppsummeres og omtales i tertialrapportene og i årsrapporten. Risikovurderingen vedlegges første og andre tertialrapport, i tillegg til en overordnet omtale i rapportene og vil danne grunnlag for videre drøfting i etatsstyringsmøtene mellom departementet og direktoratet eventuelt tilpasning i tildelingsbrev for kommende år.

Kostnadsnivå og kostnadskontroll i store investeringsprosjekter skal inngå som et risikoområde. Risikovurderingene skal både dekke tidlig fase og gjennomføringsfase.

5.4 Effektivisering

I tillegg til de effektiviseringsiltakene som Jernbanedirektoratet gjennomfører, er alle statlige etater omfattet av reformen for avbyråkratisering- og effektivisering (ABE-reformen). Denne er videreført i statsbudsjettet for 2021 ved å redusere driftsutgiftene til alle statlige virksomheter med 0,6 pst. Grunnlaget for beregningen i 2021 er saldert budsjett 2020.

For kap. 1352 Jernbanedirektoratet er produktivetsgevinsten i 2021 satt til totalt 55 753 000 kroner, hvorav:

- 2 194 000 kroner på post 01 Driftsutgifter, fordelt med:
 - 1 100 000 kroner på post 01.1
 - 1 094 000 kroner på post 01.2
- 1 493 000 kroner på post 21 Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger
- 52 066 000 kroner på post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold.

I årsrapporten skal det gå fram hvilke tiltak som er gjort for å følge opp dette.

Samferdselsdepartementet forutsetter at produktivetsgevinster over kap. 1352, post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, gjenspeiles i avtalen mellom direktoratet og Bane NOR.

Jernbanedirektoratet skal i 2021 dokumentere egen effektivitet, og rapportere i tertial- og årsrapportene. I tillegg skal det rapporteres på indikatorene for drifts- og administrasjonseffektivitet i tertialrapportene og årsrapporten. I tertialrapportene rapporteres akkumulerte data for tertialer/ene. Inndata skal også oppgis.

Direktoratet skal følge opp gevinstrealiseringsplanen og rapportere på standard mal.

5.5 Utvikling i antall ansatte

Ett av målene i Granavolden-plattformen er at antall ansatte i sentralforvaltningen (departementer, direktorater mv.) skal være lavere i 2021 enn i 2017. For å nå dette målet er det viktig at Jernbanedirektoratet ikke legger opp til å øke antall ansatte. Unntaket er særskilte begrunnede økninger f.eks. i forbindelse med koronapandemien. Ev. økninger skal som hovedregel ikke være varige. Vi ber Jernbanedirektoratet rapportere om utviklingen i første tertialrapport, og i årsrapporten for 2021 rapportere om antall ansatte pr. 31.12.20 og 31.12.21.

Antall ansatte er definert med antall arbeidsforhold (hoved- og biarbeidsforhold). Det vises i denne forbindelse til DFØ-notat 2020:1 Utviklingen i antall arbeidsforhold i stats- og sentralforvaltningen 2018-2019.

5.6 Teknologisk utvikling

Direktoratet skal ha god oversikt over relevant teknologisk utvikling, og gjennom utredningsoppdrag i 2021 og i arbeidet med innspill til Nasjonal transportplan fremme forslag for departementet om utnyttelse av mulighetene som ligger i ny teknologi for jernbanen. Det er svært kostbart å utvikle ny jernbane, og Jernbanedirektoratet bes i særlig grad vurdere om bruk av teknologi og digitalisering kan gjøre det mulig å utnytte eksisterende infrastruktur enda bedre enn i dag. Jernbanedirektoratet skal koordinere tiltak og bidra til nødvendig kunnskap og samarbeid i sektoren slik at ny teknologi og nye mobilitetsløsninger på jernbane kan prøves ut og ev. tas i bruk i Norge.

5.7 Nasjonal digital høydmodell

Kartverket gjennomfører prosjektet Nasjonal digital høydmodell som innebærer oppmåling av hele landet ved hjelp av flybåren laserskanning. Prosjektet gjennomføres og finansieres i samarbeid med fagetatene som har behov for slike data. I samsvar med tidligere kontakt om saken ber departementet Jernbanedirektoratet om å avtalefeste videreføring av Bane NORs deltakelse i prosjektet.

5.8 Betaling for togtjenester

I forbindelse med jernbanereformen er det lagt opp til en gradvis økning av kjøreveisavgiften og betaling fra togselskapene for tilleggstjenester.

Samferdselsdepartementet ber direktoratet opprettholde en løpende dialog med Bane NOR og departementet om hvordan kjøreveisavgiften og andre infrastrukturavgifter bidrar til å oppnå de transportpolitiske målsetningene. Unntatt de kommersielle inntektene fra Bane NORs eiendomsvirksomhet, skal Jernbanedirektoratet innhente inntektsprognoser fra Bane

NOR. Disse prognosene innarbeides i etatens budsjettgrunnlag, som oversendes Samferdselsdepartementet innen de fastsatte budsjettfristene.

5.9 Forskning og utvikling (FoU)

Det er i Nasjonal transportplan 2018–2029 beskrevet et betydelig kunnskapsbehov når det gjelder fremtidige transportbehov, kapasitetsbehov i infrastrukturen og endringer i sektoren knyttet til klimateknologi og digitalisering. Samferdselsdepartementet legger til grunn at etaten kan gi departementet råd knyttet til disse temaene innenfor sitt område, og at etaten benytter FoU for å forbedre kunnskapsgrunnlaget der det er behov for dette. Direktoratet må følge tett opp forskningsmiljøenes og industriens rolle i å utvikle gode løsninger for fremtidens jernbane, særlig innenfor Shift2Rail og de nye partnerskapsmodellene i Horizon Europe.

5.10 Norsk fagskole for lokomotivførere og Norsk jernbanemuseum

Norsk fagskole for lokomotivførere, eller Lokførerskolen, er en statlig NOKUT-godkjent fagskole som utdanner lokomotivførere. Skolen er en del av Jernbanedirektoratet, som har ansvar for at det utdannes lokomotivførere i tråd med sektorens behov, og at skolen drives i henhold til fagskoleloven.

Jernbanedirektoratet skal drive delegert etatsstyring av Norsk jernbanemuseum.

5.11 Ny instruks

Ny instruks for Jernbanedirektoratet er under utarbeidelse i Samferdselsdepartementet og vil bli oversendt og gjelde fra nyåret 2021.

5.12 Lærlinger

Regjeringen er opptatt av å øke antall lærlinger. Det er et krav om at alle statlige virksomheter skal knytte til seg minst en lærling. Vi ber Jernbanedirektoratet i årsrapporten for 2021 redegjøre for antall lærlinger i etaten, innenfor hvilke fag og om det vært vurdert å øke antall lærlinger og tilby opplæring i nye lærefag. For øvrig viser vi til vedlagte kopi av Samferdselsdepartementets brev av 3. november 2016.

5.13 Likestilling - styrking av aktivitets- og redegjøringsplikten

Likestillings- og diskrimineringsloven setter krav til at aktivitets- og redegjøringsplikten for arbeidsgivere og offentlige myndigheter styrkes. Vi viser til brev fra Kulturdepartementet, oversendt i Samferdselsdepartementets brev av 21. oktober 2019.

5.14 Motvirke arbeidslivskriminalitet

Offentlige oppdragsgivere har som innkjøpere av varer og tjenester et særskilt ansvar for å motvirke arbeidslivskriminalitet. Det forventes at offentlige virksomheter går foran i arbeidet med å fremme et seriøst arbeidsliv. Jernbanedirektoratet skal ved tildeling av oppdrag og i oppfølging av inngåtte kontrakter sikre at Bane NOR har systemer som medvirker til at foretakets leverandører følger lover og regler. Føringer er spesielt relevant for utbyggeren Bane NOR. Jernbanedirektoratet skal i årsrapporten redegjøre for resultater fra oppfølging

av inngåtte kontrakter med Bane NOR og hvordan virksomhetens anskaffelser er innrettet for å gjennomføre dette hensynet, jf. rundskriv H-8/17.

5.15 Fellesføring om inkluderingsdugnad

Fellesføringen for 2020 videreføres i 2021. Dette innebærer at Jernbanedirektoratet skal arbeide for å utvikle rutiner og arbeidsformer for å nå målene i regjeringens inkluderingsdugnad. Jernbanedirektoratet skal i årsrapporten redegjøre for hvordan rekrutteringsarbeidet har vært innrettet for å nå målet om 5 pst., vurdere eget arbeid opp mot målene og omtale utfordringer og vellykkede tiltak. Har direktoratet foretatt nytilsetninger i faste eller midlertidige stillinger i 2021, skal det i årsrapporten oppgis antall med nedsatt funksjonsevne eller hull i CV-en, sammen med nyansettelser i faste og midlertidige stillinger totalt. Jernbanedirektoratet skal rapportere i tråd med veiledningen som fins på <https://arbeidsgiver.difi.no/strategisk-hr-og-ledelse/inkluderingsdugnaden/rapportering-pa-inkluderingsdugnaden-i-arsrapporten>

Det vises til Kommunal- og moderniseringsdepartementets rundskriv H-6/2019 av 18. desember 2019 med utdypende forklaringer på hvordan fellesføringen skal forstås og hvordan resultatene skal framstilles i årsrapporten (<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/fellesforing-i-tildelingsbrev-for-2020/id2683383/>).

6 Budsjettildeling og fullmakter

Stortinget vedtok 18. desember 2020 statsbudsjettet for 2021, jf. Prop. 1 S (2020–2021), Prop. 1 S Tillegg 1 (2020–2021) og Innst.13 S (2020–2021).

6.1 Bevilgninger

For Jernbanedirektoratet ble disse bevilgningene vedtatt på kap. 1352, 1330, 4330 og 4352:

Utgifter:

Kap.	Post	Formål	Kroner
1330		Særskilte transporttiltak	
	71	Tilskudd til kommersielle buss- og bårtuter som følge av smitteverntiltak	100 000 000
	76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering, <i>kan overføres</i>	79 000 000
	77	Kjøp av tjenester fra Entur AS	14 985 000
1352		Jernbanedirektoratet	
	01	Driftsutgifter	368 134 000
	21	Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72</i>	245 151 000

70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	4 559 900 000
71	Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72, post 73 og post 74</i>	9 174 922 000
72	Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71 og post 73</i>	1 273 400 000
73	Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71, post 72 og post 74</i>	16 069 700 000
74	Tilskudd til togmateriell mv.	62 400 000
75	Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	90 000 000
76	Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren	23 000 000

Inntekter:

Kap.	Post	Formål	Kroner
4330	01	Særskilte transporttiltak Gebyrer	14 985 000
4352	01	Jernbanedirektoratet Diverse inntekter	4 300 000

Det forutsettes at bevilgningene benyttes i tråd med føringene i proposisjonen og innstillingen, som utdypet i dette brevet, og i tråd med prinsippene som følger av Stortingets bevilgningsreglement. Det vises for øvrig til kravene i punkt 5 i dette brevet angående direktoratets budsjett- og økonomistyring.

6.2 Øvrige budsjettmessige forutsetninger og oppdrag

Samferdselsdepartementet legger til grunn at Jernbanedirektoratet har oversikt over forbruket på kap. 1352, postene 71, 72 og 73, jf. stikkordene «kan overføres» og «kan nyttes under» og følger de grunnleggende prinsippene for statsbudsjettet i bevilgningsreglementet § 3. Alle disposisjoner av utgifts- og inntektbevilgninger skal være basert på realistiske anslag, og alle forhold som påvirker utgifter og inntekter må vurderes. Midlene til Bane NOR skal utbetales i takt med forventede utgifter, hensyntatt foretakets likviditetssituasjon, jf. Prop. 1 S (2020–2021) og Bestemmelser om økonomistyring i staten, kap. 6.

6.2.1 Tilleggsavtaler til økt kjøp av persontransport med tog

Det tas høyde for videreføring av ordningen med tilleggsavtaler for økt kjøp av persontransport med tog innenfor en ramme på 650 mill. kroner første halvår 2021, jf. omtale i Prop. 1 S (2020–2021) og Innst. 13 S (2020–2021). For at togselskapenes incentiver til omstilling og forretningsmessig drift ikke skal svekkes skal togselskapene dekke en andel av underskuddet som følge av reduserte billettinntekter. Jernbanedirektoratet vurderer selv nivået på egenandelen.

6.2.2 Presisering til omtalen av post 76 Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren

Bevilgningen på den nye posten skal støtte drift og vedlikehold av museumsbaner, samt jernbanehistoriske prosjekter. Som omtalt i Prop 1 S (2020-2021) har ordningen med prosjektstøtte til historiske jernbaneformål (1 mill. kroner) og forvaltning av kulturminner (22 mill. kroner) hittil vært dekket av bevilgningen på henholdsvis kap. 1352, post 01 Driftsutgifter, og kap. 1352, post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold. Den nye post 76 samler forvaltningen av de to tilskuddene i Jernbanedirektoratet (Norsk jernbanemuseum) for å gi en enklere forvaltning av tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren.

Postomtalen kan gi inntrykk av at Jernbanedirektoratet vil være eneste aktør med juridiske forpliktelser til ivaretagelse og forvaltning av kulturminner. Det presiseres at Jernbanedirektoratet ikke har noe slikt ansvar. Bane Nor og andre er ansvarlig som eier av objektet og tiltakshaver etter Plan- og Bygningsloven. Forvaltningsmyndighet er de aktuelle kommunene, fylkeskommunene og i enkelte tilfeller Riksantikvaren.

Det er ansvaret, oppgaver og budsjettmidler for tilskuddsordningen som overføres fra Bane NOR til Jernbanedirektoratet.

6.2.3 Tilskudd til kommersielle buss- og båtruter som følge av smitteverntiltak

Jernbanedirektoratet skal fortsette å forvalte denne tilskuddsordningen i tråd med *Forskrift om midlertidig tilskudd til operatører av kommersielle buss- og passasjerbåtruter som har tapt omsetning som følge av utbruddet av covid-19* (se <https://lovdata.no/dokument/LTI/forskrift/2020-07-20-1577>).

6.3 Fullmakter vedtatt av Stortinget

Ved behandlingen av Prop. 1 S (2020–2021) og Innst. 13 S (2020–2021) vedtok Stortinget bl.a. disse fullmaktene for Samferdselsdepartementet:

Fullmakter til å overskride gitte bevilgninger

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan:

1.

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

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

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

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover gitte bevilgninger

IV

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitt bevilgning, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1352		Jernbanedirektoratet	
	74	Tilskudd til togmateriell mv.	1 755 mill. kroner

V

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan:

2.

gjennomføre dette tidligere godkjente investeringsprosjektet:	innenfor endret kostnadsramme på:
Follobanen, Oslo–Ski	36 570 mill. kroner

Fullmakten gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for prosjektet. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

- innenfor gjeldende kostnadsramme for ERTMS-prosjektet pådra forpliktelser for senere budsjettår, men avgrenset til perioden 2022–2025 innenfor en ramme på 8 900 mill. kroner.
- 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 fremtidige 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	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1352		Jernbanedirektoratet		
	72	Planlegging nye prosjekter	500 mill. kroner	350 mill. kroner
	73	Investeringer, jernbane	2 100 mill. kroner	2 000 mill. kroner

VI

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for drift- og vedlikeholdsarbeider
Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning inntil følgende beløp:

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

VII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for kjøp av transporttjenester
Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
1352		Jernbanedirektoratet		
	70	Kjøp av persontransport med tog	9 800 mill. kroner	3 500 mill. kroner

Andre fullmakter

X

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

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 for det togmateriellet som inngår i statens kjøp av persontransporttjenester med tog på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 70 Kjøp av persontransport med tog, kan:

- a. gi en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 8 295 mill. kroner
- b. gi ytterligere restverdigaranti til oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 4 486 mill. kroner. Det legges til grunn 75 pst. restverdigaranti.

Samferdselsdepartementet delegerer disse fullmaktene til Jernbanedirektoratet.

6.4 Fullmakt etter bevilgningsreglementet

Finansdepartementet delegerte i rundskriv R-110 av 10. januar 2020 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 2021. Leieavtalene og avtalene om kjøp av tjenester må gjelde kjøp til den ordinære driften av etaten, f.eks. leie av lokaler, kontorutstyr og kjøp av renholds- og vaktmestertjenester. Etaten må kunne dekke inn utgiftene i forbindelse med avtalene innenfor et uendret bevilgningsnivå på kap. 1352, post 01 Driftsutgifter, i hele avtaleperioden. For alle avtaler ut over budsjettåret må Jernbanedirektoratet nøye vurdere behovet for oppsigelsesklausuler. Ved vurderingen skal hensynet til den fremtidige handlefriheten veie tungt. Dette gjelder særlig når avtalene går over flere år.

Dersom fullmakten ikke blir benyttet etter forutsetningene, kan Samferdselsdepartementet trekke den tilbake. I forklaringene til statsregnskapet for 2021 må Jernbanedirektoratet vise at de disposisjonene som er gjort, ligger innenfor fullmakten.

Ved inngåelse av nye avtaler må Jernbanedirektoratet nøye vurdere de budsjettmessige konsekvensene av avtalene. Dersom det ikke er budsjettmessig dekning for en avtale, må den legges fram for Samferdselsdepartementet før den blir inngått, slik at ev. behov for bevilgninger kan bli vurdert i de ordinære budsjettprosessene.

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

6.5 Merknader fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Transport- og kommunikasjonskomiteen har i pkt. 3.18 i Innst. 13 S (2010–2021) bl.a. disse merknadene:

Jernbanedirektoratet

"Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til støtteordningen for gods på bane, som utløper i 2021. Ordningen kompensierer togoperatørene for en del av baneavgiftene. Flertallet er kjent med at ordningen skal evalueres i løpet av 2021."

Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet evaluere ordningen i 2021.

Persontransport med tog

"Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til den betydning Flytoget har hatt for tilbringertjenesten til Oslo lufthavn Gardermoen, som har resultert i at dette er en av de flyplassene i Europa med høyest kollektivandel. Flertallet merker seg at kundegrunnlaget for Flytoget er betydelig redusert som følge av koronapandemien, og vil be regjeringen fortløpende vurdere behovet for kompensasjon for å opprettholde et minimum av tilbud. Flertallet mener det kan være fornuftig å se dette i sammenheng med de vurderinger regjeringen skal gjøre av tiltak overfor luftfarten."

Kjøp av infrastruktur – planlegging av investeringer

"Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til budsjettforliket, der det blir foreslått å bevilge 95 mill. kroner til planlegging og grunnnerverv for jernbaneinvesteringer, hvor det settes av 75 mill. kroner til planlegging sør for Tønsberg, strekningen Stokke–Sandefjord, på intercity Vestfoldbanen og 20 mill. kroner til planlegging og grunnnerverv på Kongsvingerbanen."

Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet følge opp merknaden i inngåelse av planleggingsavtaler med Bane NOR innen rammen av planleggingsmidler i 2021.

Østfoldbanen

"Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, vil påpeke at Nedre Glomma-regionen er en region med over 150 000 innbyggere. Byene Sarpsborg og Fredrikstad har over 116 000 innbyggere. Jernbanen er viktig for både passasjer- og godstransport. Flertallet er kjent med de store utfordringene jernbaneplanleggingen har møtt, med krevende grunnforhold og vesentlig økte kostnadsanslag. Flertallet vil spesielt påpeke at Fredrikstad er det viktigste jernbaneknutepunktet på Østfoldbanen syd for Ski. IC-utbyggingen på Østfoldbanen er nå under full utbygging til Moss. Flertallet mener det er viktig å fortsette planleggingen av IC i Østfold med sikte på en vesentlig tilbudsforbedring."

Ofofbanen

"Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, mener at samferdselsprosjekt som bidrar til økt verdiskaping, og sysselsetting bør prioriteres og søkes realisert snarest mulig for å sikre sysselsetting og verdiskaping i en utfordrende tid for landet. Sjømatnæringen er en næring som sikrer sysselsetting og verdiskaping i hele landet og spesielt langs kysten. Gjennom en verdensomspennende pandemi har en også sett at sjømat som handelsvare har klart seg godt, og dette underbygger viktigheten av denne næringen for Norge som nasjon. Flertallet vil derfor understreke viktigheten av prioritet på prosjekter som styrker og utløser økt eksport av bl.a. sjømat.

Komiteen viser i denne sammenhengen til Narvikterminalen. Manglende utbygd kapasitet begrenser muligheten for økt effektiv eksport av sjømat til markeder som etterspør dette. I

dag håndteres det ca. 200 000 tonn sjømat gjennom Narvik. En kapasitetsøkning er kostnadsberegnet til 300 mill. kroner og vil hindre at Narvik som nasjonalt logistikknutepunkt blir en flaskehals. Dersom slike logistikk- og samferdselsutfordringer ikke løses, vil konsekvensen være at sjømaten må fraktes på andre måter som vil svekke konkuranseevnen for næringen. I ytterste konsekvens vil dette kunne medføre at økt sjømateksport går tapt som følge av manglende kapasitet. Komiteen ber derfor regjeringen vurdere tiltak ved Narvikterminalen når det er handlingsrom for å foreta nye investeringer i jernbanesektoren.

Komiteen understreker viktigheten av Ofotbanen som transportåre for malm, dagligvarer til Nord-Norge og eksport av fersk fisk fra landsdelen."

Departementet ber Jernbanedirektoratet følge opp disse merknadene på egne måte.

7 Rapportering

Vi viser til punkt om rapportering i ny Instruks for Jernbanedirektoratet som vil bli oversendt og gjelde fra nyåret 2021. Vedlagte oversikt viser rapporteringskrav i årsrapporten og tertialrapportene for Jernbanedirektoratet.

7.1 Årsrapport med årsregnskap

Jernbanedirektoratet skal sende årsrapport til Samferdselsdepartementet innen 15. mars 2022. Årsrapporten og årsregnskapet skal følge kravene i Bestemmelsene om økonomistyring i staten, pkt. 1.6.1, 2.3.3 og 3.4, Finansdepartementets rundskriv R-115, samt maler for årsrapport og årsregnskap fra Direktoratet for økonomistyring.

Rapporteringen i årsrapporten følger av bestemmelsene og R-115 samt av de krav og føringer som er omtalt i dette tildelingsbrevet. Rapporteringen skal inneholde vurderinger og analyser av utviklingen under hvert av hovedmålene.

Årsrapporten for 2021 skal bl.a. inneholde en helhetlig framstilling og vurdering av Jernbanedirektoratets oppnådde resultater og de mest sentrale gjennomførte aktiviteter. Den skal gi et grunnlag for å vurdere om ressursene direktoratet har hatt til rådighet har blitt brukt effektivt og etter forutsetningene og om føringene i dette brevet og øvrige styringsdokumenter.

Årsrapporten skal publiseres senest 1. mai 2022, eller så snart rapporten er behandlet i styringsdialogen mellom departementet og virksomheten. Staten skal ikke publisere årsrapporten før den har vært behandlet i styringsdialogen.

7.2 Tertialrapporter

Så snart som mulig etter tertialskiftet og senest 10. juni 2021 og 8. oktober 2021 skal Jernbanedirektoratet sende tertialrapport til departementet.

Rapportene skal inneholde:

- vesentlige avvik på forventet resultatutvikling og kort status for hvert hovedmål og delmål

- en overordnet omtale av risikovurderinger i tertialrapporten og eget vedlegg som viser risikoområder og risikoreduserende tiltak i tråd med vedlagte mal
- akkumulert forbruk pr. tertial og prognose for bruken av bevilgningene for hele budsjettåret
- bruk av fullmaktene gitt ved behandlingen av Prop. 1 S (2020–2021) som gjelder forpliktelser ut over budsjettåret
- en overordnet omtale i rapporten og et eget vedlegg om samfunnssikkerhet.

Øvrige rapporteringskrav for første og andre tertialrapport går fram av vedlagte oversikt. Risikovurderingen i andre tertialrapport bør vektlegge status for risikoreduserende tiltak og risikoområder av betydning for neste års tildelingsbrev.

8 Plan for etatsstyringsmøtene

Summen av rapporteringene i tertialrapportene, årsrapporten og på etatsstyringsmøtene skal bidra til en best mulig styringsdialog og fortløpende resultatoppfølging.

Samferdselsdepartementet legger opp til at det avholdes tre ordinære etatsstyringsmøter med Jernbanedirektoratet i 2021. I tillegg skal det avholdes et etatsstyringsmøte om årsrapporten for 2021 i mars/april, samt et kontaktmøte om samfunnssikkerhet og beredskap i juni.

Tentativ kalender for etatsstyringsmøter mv. i 2021:

Aktivitet	Dato
Etatsstyringsmøte 1/2021 – med statsråden	19. januar
Årsrapport 2020 til departementet	15. mars
Etatsstyringsmøte 2/2021 – om årsrapporten 2020	mars/april
Tertialrapport 1/2021 til departementet	10. juni
Etatsstyringsmøte 3/2021	ultimo juni
Kontaktmøte om samfunnssikkerhet og beredskap	ultimo juni
Tertialrapport 2/2021 til departementet	8. oktober
Etatsstyringsmøte 4/2021	oktober/november
Kontaktmøte om samfunnssikkerhet	medio desember

9 Avslutning

I samsvar med § 7 i Reglement for økonomistyring i staten stiller Samferdselsdepartementet bevilgningene på kap. 1352 Jernbanedirektoratet og 4352 Jernbanedirektoratet, samt kap. 1330 Særskilte transporttiltak, post 71 Tilskudd til kommersielle buss- og båtruter som følge av smitteverntiltak, post 76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering og post 77 Kjøp av tjenester fra Entur AS, og kap. 4330 Særskilte transporttiltak, til disposisjon for

Jernbanedirektoratet i 2021. Disse bevilgningene skal brukes i samsvar med de styringssignalene som er gitt i Prop. 1 S (2020–2021) for Samferdselsdepartementet, Prop. 1 S Tillegg 1 (2020-2021) og Innst. 13 S (2020–2021), ved Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2021, i dette tildelingsbrevet, i ev. supplerende tildelingsbrev og i etatsstyringsmøtene.

Med hilsen

Tore Raasok (e.f.)
ekspedisjonssjef

Cecilie Taule Fjordbakk
avdelingsdirektør

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Vedlegg

Kopi
Riksrevisjonen