



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref
19/2652 BPA AHO

Dato
20. desember 2019

Statsbudsjettet 2020 - Tildelingsbrev til Jernbanedirektoratet

1. Innledning

Samferdselsdepartementet viser til Prop. 1 S (2019–2020) for Samferdselsdepartementet og Innst. 13 S (2019–2020) som ble behandlet av Stortinget 11. desember 2019. I dette tildelingsbrevet meddeles Stortingets budsjettvedtak og Samferdselsdepartementets styringssignaler for Jernbanedirektoratet i 2020.

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

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.

Jernbanedirektoratet skal i sine prioriteringer for 2020 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. Dette er et kontinuerlig arbeid som Jernbanedirektoratet må forbedre i 2020.

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 gjennom avtalestyring med Bane NOR SF gi foretaket incentiver til å være en effektiv byggherre som gjennomfører kostnadseffektive investeringer i ny kapasitet, i drift, vedlikehold og fornying.

Revidering av avtalestrukturer

Det er nå tre år siden jernbanereformen ble igangsatt, og de første erfaringene med dagens struktur er høstet. 2020 er det første året med flere aktører som skal operere på norsk jernbane. Det er viktig at Jernbanedirektoratet følger tett opp de forpliktelsene som er inngått mellom Jernbanedirektoratet og de ulike aktørene, og sørger for at et samlet system kan levere som forutsatt. Direktoratet skal med utgangspunkt i intensjonene med reformen og erfaringene så langt i 2020 arbeide med å forbedre og videreutvikle avtalestrukturene, slik at det gir en riktig incentivstruktur for virksomhetene i jernbanesektoren.

Jernbanedirektoratet må i løpet av våren gjennomgå avtalene med Bane NOR for å påse at det er en hensiktsmessig struktur på dette avtaleverket som sikrer en effektiv ressursbruk i utbyggingsprosjekter

Prioritere kundebehov

Direktoratet skal i 2020 bidra til økt kundeorientering i sektoren, herunder sørge for at informasjon og tilbudet ved avvik til de reisende forbedres. Det er viktig at ev. avvik følges opp i kjøpskontraktene med operatørene.

3. Styringsparametere og prioriteringer i 2020

Jernbanedirektoratet skal være en tydelig bestiller av både infrastrukturtjenester, persontransport med tog mv. i tråd med føringer i statsbudsjettet for 2020 og legge stor vekt på å oppnå målene med kjøpene. Direktoratet skal i sine avtaler påse at det er tydelig hvilke mål (samfunns mål, effektmål, resultatmål) som skal oppnås og at disse er i samsvar med de overordnede målsetningene. 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 det blir en god balanse mellom persontransport og godstransport.

Av dette følger det at Jernbanedirektoratet skal bidra til at:

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

I det følgende omtales etappemål og indikatorer for Jernbanedirektoratet i 2020. Rapporteringskravene er nærmere utdypet i punkt 7 for rapportering og framkommer 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. Det er brukerens behov jernbanen skal løse.

Jernbanedirektoratet som koordinerende myndighet i sektoren, 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 2020 skal arbeide for å bedre informasjonen til de reisende med tog i avvikssituasjoner.

Etappemål	Indikatorer/styringsparametere	Resultatmål 2020
1.1 Transportsystemet skal bli mer robust og pålitelig	Punktlighet Gardermobanen 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 Antall jernbanestasjoner med universelt utformet informasjonssystem	
1.4 Transportkostnader for godstransport skal reduseres, de ulike transportmidlenes fortrinn utnyttes og mer gods overføres fra vei til bane	Utvikling av effektiviteten i godstransporten ved bruk av SSBs prisindeks for transport og lagring Utvikling i utvalgte konkurranseflater jernbanevei: Pendeltog vs. innenlands transport av stykkgoods 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, samt etappemål 1.2 er kjøp av tjenester innen:

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

Jernbanedirektoratet skal rapportere i henhold til 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 ta hensyn til godstransportørenes behov ved kjøp av persontransport med tog. Direktoratet skal også følge med på utviklingen i godsmarkedet slik at direktoratet kan holde departementet orientert om effekten av rammevilkårene for 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 jamfør parameterne i målmatriksen i tabell 5.22 i Prop. 1 S (2019–2020).

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 2020.

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

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 togtilbydere 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 infrastruktur tjenester – 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 bør bidra til at vedlikehold prioriteres i områder som er kritiske for å holde høyest mulig opetid i infrastrukturen.

Bevilgningen for 2020 på kap. 1352, post 71 Kjøp av infrastruktur tjenester – 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.

Samferdselsdepartementet viser til at det i oppdateringen av den flerårige avtalen om drift og vedlikehold mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF, må stilles krav om at de samlede driftsutgifter for Bane NOR videreføres på inntil samme nivå som for 2019, og at driftsutgiftene på sikt skal reduseres som følge av effektivisering, jf. Prop. 1 S (2019–2020). Videre presiserer departementet at utgiftene til drift av infrastrukturen dekkes av inntil 2 240 mill. kr av bevilgningen på post 71 i 2020 og at minimum 2 223 mill. kr benyttes til fornying (eksklusiv ERTMS).

Direktoratet skal påse at Bane NOR i 2020 ferdigstiller det mangeårige arbeidet med å dokumentere infrastrukturen, i tråd med avtalt framdriftsplan, samt etablerer et opplegg for objektiv måling og oppfølging av tilstanden til infrastrukturen. Direktoratet må også påse at Bane NOR ved årsslutt rapporterer om bruken av midler og om utviklingen i infrastrukturens tilstand og vedlikeholdsetterslep.

Jernbanedirektoratet skal i 2020 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 infrastruktur tjenester – planlegging

Bevilgningen for 2020 på kap. 1352, post 72 Kjøp av infrastruktur tjenester – planlegging, skal dekke direktoratets utgifter til kjøp av tjenester innen planlegging av investeringsprosjekter fra Bane NOR i henhold til prioriteringene i Prop. 1 S (2019–2020).

Jernbanedirektoratet skal orientere om fremdrift i pågående planleggingsaktiviteter i forbindelse med tertial- og årsrapportering, 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 (2019–2020), jf. tabell 5.25 på side 166-167.

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 infrastrukturtenester – investeringer

Hovedformålet med direktoratets kjøp av infrastrukturtenester er å bidra til en mer robust og pålitelig jernbane med kortere reisetid og tilstrekkelig kapasitet der hvor behovene vurderes størst. Det må legges til grunn kost/nytte analyser som en del av beslutningsgrunnlaget.

Bevilgningen for 2020 på kap. 1352, post 73 Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, skal dekke direktoratets kjøp av utbyggingstjenester for alle avtalefestede investeringer i jernbaneinfrastrukturen.

Jernbanedirektoratet må sørge for at Bane NOR varsler direktoratet raskt dersom de pågående investeringsprosjektene ikke når, eller ikke ser ut til å nå, de mål og forutsetninger som er avtalefestede og/eller fremgår av Prop. 1 S (2019–2020). Direktoratet skal rapportere dette videre til Samferdselsdepartementet snarest mulig.

3.2 Hovedmål 2 – Trafikksikkerhet

«Redusere transportulykker i tråd med nullvisjonen»

Nullvisjonen er utgangspunktet for trafikksikkerhetsarbeidet innen hele transportsektoren. I Nasjonal transportplan 2018–2029 er målet om en årlig forbedring på 4,5 prosent på de parameterne som er satt for trafikksikkerhetsarbeidet på jernbanen videreført.

Etappe	Indikatorer/styringsparametere	Resultatmål 2020
2.1 Opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået i jernbane, luftfart og sjøtransport	Maks. antall drepte siste 5 år Maks. antall hardt skadd siste 5 år Maks. antall alvorlige hendelser («Jernbaneulykker») siste 5 år	18 15 92

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. Direktoratet har ansvar for å følge opp sektorens sikkerhetsnivå etter jernbanereformen. Direktoratet skal rapportere på arbeidet med oppfølging av sektorens sikkerhet i tertialrapporteringen. Oppfølgingen av dette blir et fast punkt på etatsstyringsmøtene i 2020.

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 kunnskap om klimagassutslipp og miljøutfordringer for jernbanesektoren.

Etappemål	Indikatorer/styringsparametere
3.1 Redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål	Endringer i klimagassutslipp fra jernbanesektoren, målt i CO2-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 klimagassutslipp menes direkte utslipp fra sektoren som teller på det norske utslippsregnskapet. 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 2020 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 i budsjettet for 2021. Det kan også være behov for bistand fra Jernbanedirektoratet i arbeidet med regjeringens plan for å redusere klimagassutslippene.

Klimateknologi i transportsektoren

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

Rapportering på klimagassutslipp fra anleggsvirksomhet

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

Redusere støy

Miljødirektoratet, Vegdirektoratet, Jernbanedirektoratet, Avinor AS, Luftfartstilsynet og Folkehelseinstituttet har utredet en ny måleindikator for støy som har fokus på søvnforstyrrelse, og har anbefalt de mest kostnadseffektive tiltakene for å redusere støy. På basis av arbeidsgruppens anbefalinger vil Samferdselsdepartementet komme tilbake til oppdrag for arbeidet med støy i 2020.

Begrense tapet av naturmangfold

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

I tillegg ber departementet Jernbanedirektoratet:

- videreføre deltagelse i arbeidet med å utvikle en veileder om økologisk kompensasjon
- bidra til å utvikle økologiske grunnkart ved å delta i direktoratsgruppen for økologisk grunnkart
- delta i direktoratsgruppen for truet natur og legge til rette for god samordning av eksisterende virkemidler på området
- følge opp pollinatorstrategien og handlingsplanen for fremmede skadelige arter.

4. Andre føringer og krav

4.1 Nasjonal transportplan

Samferdselsdepartementet arbeider med Nasjonal transportplan 2022–2033. I dette arbeidet vil departementet ha behov for faglige innspill fra etatene basert på kunnskap om utviklingen i sektoren. Departementet vil ha dialog med etatene om bestillinger innen etatens ansvarsområder.

4.2 Samfunnssikkerhet

Arbeidet med samfunnssikkerhet skal være målbart, systematisk og sporbart og inngå som en integrert del av Jernbanedirektoratets virksomhet.

Jernbanedirektoratet har ansvar for samordning av arbeidet med samfunnssikkerhet i sektoren. Det operative ansvaret for beredskap og krisehåndtering ligger hos Bane NOR.

Det overordnede målet for arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap i samferdselssektoren er å unngå store uønskede hendelser som medfører skader på personer, miljø eller materiell og minske følgene av slike hendelser hvis de skulle oppstå, samt sikre pålitelighet og fremkommelighet i transportsystemet både i normalsituasjoner og under påkjenninger.

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

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

Jernbanedirektoratet har i egen strategi for samfunnssikkerhet, med tilhørende handlingsplan, konkretisert hva prioriteringene innebærer for egen virksomhet.

I det forebyggende sikkerhetsarbeidet skal det prioriteres implementering og oppfølging av bestemmelsene i ny sikkerhetslov med forskrifter, samt følge opp eventuelle vedtak departementet pålegger Jernbanedirektoratet i den forbindelse. Jernbanedirektoratet skal på eget initiativ følge opp eventuelle avvik fra norm eller krav som har blitt identifisert i den årlige undersøkelsen av sikkerhetstilstanden i virksomheten i 2019. Jernbanedirektoratet skal også i 2020 rapportere om sitt forebyggende sikkerhetsarbeid etter nærmere bestilling fra departementet.

Samferdselssektoren er en viktig del av totalforsvaret, og etatene skal kunne yte støtte til Forsvaret i sikkerhetspolitisk krise og krig. Jernbanedirektoratet skal i 2020 være en bidragsyter i prosesser knyttet til videreutvikling av totalforsvaret. Dette innebærer å bidra til ansvars- og rolleavklaringer innen totalforsvaret samt bidra til rolleavklaringer i forbindelse med forskriftsarbeidet til jernbanelovens § 6b. Videre skal direktoratet delta i beredskapsplanlegging og øvelser hvor Jernbanedirektoratet har en rolle.

Jernbanedirektoratet skal i 2020 rapportere til departementet på status i oppfølgingen av sin strategi og tilhørende handlingsplan. Rapporteringen skal få fram forholdet mellom strategiske mål, tilstand og status innenfor målområdene, og tilhørende aktiviteter og tiltak. Rapportene skal være selvstendige vedlegg til hhv. første og andre tertialrapport. I tertialrapporten skal det gis et overordnet sammendrag av rapporten.

Jernbanedirektoratet skal i 2020 fortsette å delta på de halvårige kontaktmøtene om samfunnssikkerhet som departementet avholder i forbindelse med ovennevnte rapportering.

Klimaendringer medfører et behov for økt forebyggende innsats for å tilpasse transportinfrastrukturen slik at framkommelighet og trafikksikkerhet ivaretas.

Jernbanedirektoratet skal i 2020 videreføre arbeidet med oppbyggingen av et felles grunnlag for klimatilpasning i samarbeid med andre aktører i arealforvaltningen, bl.a. i Naturfareforum som ledes av Norges vassdrags- og energidirektorat

4.3 IKT-sikkerhet

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

Samferdselsdepartementet ber om at Jernbanedirektoratet integrerer IKT-sikkerhet som en del av virksomhetens øvrige samfunnssikkerhets- og beredskapsarbeid, og sikrer at IKT-systemer som understøtter samfunnsviktige tjenester og funksjoner på eget ansvarsområde, er beskyttet mot både tilsiktede og utilsiktede hendelser. Direktoratet bes om å rapportere på eget IKT-sikkerhetsarbeid i forbindelse med øvrig rapportering om samfunnssikkerhetsområdet.

4.4 EØS-samarbeid

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

4.5 Tilgjengeliggjøring av offentlig data

Jernbanedirektoratet skal følge opp strategi for tilgjengeliggjøring av offentlig data i samferdselssektoren, jf. departementets oppdragsbrev av 12. april 2018.

5. Styring og kontroll i virksomheten

Styringsdialogen mellom Samferdselsdepartementet og Jernbanedirektoratet skal være åpen, konstruktiv, og gi en tydelig retning for videre utviklingen av virksomheten. I 2019 har direktoratet arbeidet med å få på plass nødvendige systemer og rutiner nedover i organisasjonen for å fange opp risiko med hensyn til målrettet og effektiv drift som grunnlag for budsjett i 2020. Dette arbeidet videreføres for 2020 og vil være en sentral del av styringsdialogen.

5.1 Mer jernbane for pengene

Jernbanedirektoratet skal i 2020 prioritere arbeidet med å få mer jernbane for pengene. Dette innebærer at direktoratet sammen med Bane NOR i alle faser av arbeidet med utbyggingsprosjekter, investeringer og vedlikehold skal arbeide for å legge til rette for kostnadsreducerende tiltak og økt samfunnsnytte. Direktoratet skal i 2020 arbeide med å utvikle avtalestrukturen for å sikre mest mulig effektiv bruk av ressursene og gi gode insentiver til Bane NOR.

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. Også i 2020 skal Jernbanedirektoratet arbeide med å videreutvikle og forbedre budsjett- og økonomistyringen. Videre må Jernbanedirektoratet påse at allerede iverksatte tiltak fungerer.

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 tett oppfølging av årsprognoser og porteføljestyling av prosjekter.

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.

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
- At etaten driver i samsvar med lover og regler

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 1. og 2. 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

Reformen for *avbyråkratisering- og effektivisering (ABE-reformen)* er videreført i statsbudsjettet for 2020 ved å redusere driftsutgiftene til alle statlige virksomheter med 0,5 pst. Grunnlaget for beregningen i 2020 er saldert budsjett 2019.

For kap. 1352 Jernbanedirektoratet er produktivitetsgevinsten i 2020 satt til totalt 56 267 000 kroner, hvorav:

- 2 343 000 kroner på post 01 Driftsutgifter, fordelt med:
 - 1 221 000 kroner på post 01.1

- 1 122 000 kroner på post 01.2
- 1 041 000 kroner på post 21 Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger
- 42 118 000 kroner på post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold
- 10 765 000 kroner på post 72 Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investeringer

Formålet med ABE-reformen er å gi insentiv til mer effektiv statlig drift og skape handlingsrom for prioriteringer. I tertial- og årsrapportene skal det gå fram hvilke tiltak som er gjort for å følge opp produktivetsgevinstene satt for 2020. 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 2020 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. Vi viser i den forbindelse til vårt brev av 25. november 2019 om disse indikatorene.

Direktoratet skal følge opp gevinstrealiseringsplanen og rapportere på standard mal.

5.5 Teknologisk utvikling

Direktoratet skal ha god oversikt over relevant teknologisk utvikling, og gjennom utredningsoppdrag i 2020 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.

5.6 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 sørge for videreføring av Bane NORs deltakelse i prosjektet.

5.7 Betaling for togtjenester

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

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 SF. Disse prognosene innarbeides i etatens budsjettgrunnlag, som oversendes Samferdselsdepartementet innen de fastsatte budsjettfristene.

5.8 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.

5.9 Norsk fagskole for lokomotivførere og Norsk jernbanemuseum

Norsk fagskole for lokomotivførere, eller Lokførerskolen, er en offentlig statlig godkjent fagskole som utdanner lokomotivførere og utdanner lokomotivførere. Skolen er en del av Jernbanedirektoratet

. Jernbanedirektoratet skal drive delegert etatsstyring av Norsk jernbanemuseum.

5.10 Oppdatering av økonomiregelverket

Oppdaterte bestemmelser om økonomistyring i staten trer i kraft 1. januar 2020.

Samferdselsdepartementet vil gå igjennom instruksene fastsatt for den enkelte etat (etatens instruks og økonomiinstruksen) og vurdere å slå de sammen, jf. vårt brev av 18. oktober 2019. Utkast til instruks vil bli forelagt etaten.

Jernbanedirektoratet må oppdatere internt regelverk innen 30. juni 2020. Det skal rapporteres på status i 2. tertialrapport.

5.11 Lærlinger

Regjeringen er opptatt av å øke antall lærlinger, jf. vedlagte kopi av Samferdselsdepartementets brev av 3. november 2016. Det er et krav om at alle statlige virksomheter skal knytte til seg minst én lærling. Vi ber om at Jernbanedirektoratet i årsrapporten for 2020 redegjør for antall lærlinger i etaten, innenfor hvilke fag, om det har vært vurdert å øke antall lærlinger og tilby opplæring i nye lærefag.

5.12 Likestilling - styrking av aktivitets- og redegjørelsesplikten

Stortinget vedtok 17. juni 2019 endringer i likestillings- og diskrimineringsloven. Lovvedtaket innebærer at aktivitets- og redegjørelsesplikten for arbeidsgivere og offentlige myndigheter styrkes. Reglene trer i kraft 1. januar 2020. Vi viser til brev fra Kultur- og likestillingsdepartementet, oversendt i Samferdselsdepartementets brev av 21. oktober 2019.

5.13 Motvirke arbeidslivskriminalitet

Offentlige oppdragsgivere har som innkjøpere av varer og tjenester et særskilt ansvar for å motvirke arbeidslivskriminalitet. Det forventes at offentlige virksomheter går foran i arbeidet med å fremme et seriøst arbeidsliv. Jernbanedirektoratet skal ved tildeling av oppdrag og i oppfølging av inngåtte kontrakter sikre at deres leverandører følger lover og regler. Føringeren

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.

5.14 Fellesføring om inkluderingsdugnad

Etaten skal forsterke arbeidet for å nå målene i regjeringens inkluderingsdugnad samt gjennomføre konkrete tiltak som bidrar til å føre etaten nærmere målet.

Jernbanedirektoratet skal forsterke arbeidet 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. og gjennomføre nødvendige tiltak for å flytte seg nærmere målet. Har Jernbanedirektoratet foretatt nytilsetninger i faste eller midlertidige stillinger i 2020, skal det meldes i årsrapporten antall med nedsatt funksjonsevne eller hull i CV-en, sammen med nytilsetninger i faste og midlertidige stillinger totalt. Jernbanedirektoratet skal rapportere i tråd med veiledningen som er publisert høsten 2019. (<https://arbeidsgiver.difi.no/strategisk-hr-og-ledelse/inkluderingsdugnaden/rapportering-pa-inkluderingsdugnaden-i-arsrapporten>)

Det vises til rundskriv nr. H-6/19 fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet med utdypende forklaringer på hvordan fellesføringen skal forstås og hvordan resultatene skal framstilles i årsrapporten

6. Budsjettdeling og fullmakter

Stortinget vedtok statsbudsjettet for 2020 den 11. desember 2019, jf. Prop. 1 S (2019–2020), og Innst.13 S (2019–2020). 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.

6.1 Bevilgninger

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

Utgifter:

Kap.	Post	Formål	Kroner
1330		Særskilte transporttiltak	
	76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering, <i>kan overføres</i>	57 200 000
	77	Kjøp av tjenester fra Entur AS	14 600 000

1352	Jernbanedirektoratet	
01	Driftsutgifter	365 600 000
21	Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72</i>	248 700 000
70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	4 024 200 000
71	Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 72, post 73 og post 74</i>	8 677 500 000
72	Kjøp av infrastrukturtenester – planlegging av investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71 og post 73</i>	1 602 900 000
73	Kjøp av infrastrukturtenester – investeringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71, post 72 og post 74</i>	11 569 700 000
75	Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	88 000 000

Inntekter:

Kap.	Post	Formål	Kroner
4330		Særskilte transporttiltak	
	01	Gebyrer	14 600 000
4352		Jernbanedirektoratet	
	01	Diverse inntekter	3 800 000

6.2 Øvrige budsjettmessige forutsetninger og oppdrag

Samferdselsdepartementet legger til grunn at Jernbanedirektoratet har oversikt over forbruket på postene 71, 72 og 73, jf. stikkordene «kan overføres» og «kan nyttes under» og følger de grunnleggende prinsippene for statsbudsjettet i bevilgningsreglementet § 3. Alle disposisjoner av utgifts- og inntektstilbevilgninger 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 (2019–2020) og Bestemmelser om økonomistyring i staten, kap. 6.

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 2020 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 (2019–2020), kap. 1330, post 76, for omtale av hvilke tiltak som skal finansieres. Jernbanedirektoratets utgifter til direktoratsoppgavene knyttet til dette skal dekkes av bevilgningen på kap. 1352, post 01.

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, i Prop. 1 S (2019–2020). Jernbanedirektoratet skal i 2020 kreve inn gebyret, og gjennomføre statens kjøp av tjenester fra Entur AS knyttet til leveranse av disse tjenestene, jf. omtale under kap. 1330, post 77 i Prop. 1 S (2019–2020).

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

6.3 Fullmakter vedtatt av Stortinget

Ved behandlingen av Prop. 1 S (2019–2020) og Innst. 13 S (2019–2020) vedtok Stortinget bl.a. disse fullmaktene for Samferdselsdepartementet:

Fullmakter til å overskride gitte bevilgninger

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 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 2020 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitt bevilgning, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

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

VI

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan:

1.

starte opp disse investeringsprosjektene:	innenfor en kostnadsramme på:
Delelektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen	2 192 mill. kroner
IC Dovrebanen: Kleverud–Sørli	8 592 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.

2.

gjennomføre dette tidligere godkjente investeringsprosjektet:	innenfor endret kostnadsramme på:
Follobanen, Oslo–Ski	30 907 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.

3. pådra forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor det enkelte prosjekts kostnadsramme for prosjekter som har startet opp før 2016 og er omtalt i Prop. 1 S. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.
4. forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget inntil følgende beløp:
 - a.

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme for gamle og nye forpliktelser	Ramme for forpliktelser som forfaller hvert år
------	------	------------	---	--

1352		Jernbanedirektoratet		
	72	Planlegging nye prosjekter	3 000 mill. kroner	1 500 mill. kroner
	73	Investeringer, jernbane	3 600 mill. kroner	2 000 mill. kroner

VII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for drift- og vedlikeholdsarbeider
Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 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

X

Fullmakt til å inngå kontrakter om kjøp av persontransport med tog

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan inngå kontrakter om kjøp av persontransporttjenester med tog for perioden 2020–2031 på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 70 Kjøp av persontransport med tog for:

1. Bergensbanen, Ofotbanen og opsjoner på Nordlandsbanen innenfor en samlet ramme for nye forpliktelser på 3 016 mill. kroner målt i prisnivået for 2020.
2. tasktsamarbeid med fylkeskommunal kollektivtrafikk innenfor en samlet ramme for nye forpliktelser på 75 mill. kroner.

Andre fullmakter

XII

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

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 for det togmateriellet som inngår i statens kjøp av persontransporttjenester med tog på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 70 Kjøp av persontransport med tog, kan:

- a. gi en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 7 204 mill. kroner
- b. gi ytterligere restverdigaranti til oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 2 962 mill. kroner. Det legges til grunn 75 pst. restverdigaranti.

XIII

Opprettelse av post uten bevilgning

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan opprette kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 74 Tilskudd til eksterne i statsregnskapet uten bevilgning.

Samferdselsdepartementet delegerer disse fullmaktene til Jernbanedirektoratet.

6.4 Fullmakt etter bevilgningsreglementet

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

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

Samferdselsdepartementet delegerer til Jernbanedirektoratet fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over 2020. 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 2020 må Jernbanedirektoratet vise at de disposisjonene som er gjort, ligger innenfor fullmakten.

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

6.5 Merknader fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Samferdselsdepartementet viser til Stortingets behandling av Prop. 1 S (2019–2020), der flertallet i transport- og kommunikasjonskomiteen blant annet har lagt vekt på følgende, jf. Innst. 13 S (2019–2020), side 45:

«Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, er fornøyd med at mange av investeringstiltakene på Ofofbanen i Nasjonal transportplan 2014-2023 er gjennomført, og at kapasiteten på banen har økt betydelig som følge av dette. Flertallet er også tilfreds med at Jernbanedirektoratet har igangsatt konsekvensutredning av dobbeltspor på norsk side, og at det nå foregår samordning med det svenske Trafikverket på svensk side, noe som legger grunnlag for god fremdrift og beslutningsgrunnlag for dobbeltspor på Ofofbanen. Flertallet er opptatt av å sikre at nødvendig kapasitetsøkende tiltak på Ofofbanen igangsettes før kapasiteten når taket».

«Komiteen vil fremheve viktigheten av godstransport på Raumabanen sammen med satsing på turisttog for å styrke driftsgrunnlaget på banen. Raumabanen bør også vurderes som en aktuell pilot for utprøving av hydrogen som drivstoff.»

Vi ber om at Jernbanedirektoratet følger opp disse merknadene på egnet måte.

7. Rapportering

I instruks for økonomistyring for Jernbanedirektoratet er det satt krav til rapportering fra etaten både i og etter budsjettåret. Direktoratet skal redegjøre for status i oppfølgingen av hovedmålene gjennom året i tertial- og årsrapportene. Krav til rapportering i disse rapportene går frem av vedlagte oversikt.

7.1 Årsrapport med årsregnskap

Jernbanedirektoratet skal sende årsrapport til Samferdselsdepartementet innen 15. mars 2021. Det presiseres at årsrapporten og årsregnskapet skal utarbeides i samsvar med kravene i Bestemmelsene om økonomistyring i staten, pkt. 1.6.1, 2.3.3 og 3.4. Det vises også til Finansdepartementets rundskriv R-115 av 24. november 2016 om utarbeidelse og avleggelse av statlige virksomheters årsregnskap, samt maler for årsrapport og årsregnskap fra Direktoratet for økonomistyring.

Årsrapporten for 2020 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 2020, eller så snart rapporten er behandlet i styringsdialogen mellom departementet og virksomheten. Etaten skal ikke publisere årsrapporten før den har vært behandlet i styringsdialogen.

7.2 Tertialrapporter

Så snart som mulig etter tertialsiftet og senest 12. juni 2020 og 13. oktober 2020 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 (2019–2020) som gjelder forpliktelser ut over budsjettåret

- en overordnet omtale i rapporten og et eget vedlegg om samfunnssikkerhet.

Øvrige rapporteringskrav for 1. og 2. andre tertialrapport går fram av vedlagte oversikt. Risikovurderingen i 2. tertialrapport bør vektlegge status for risikoreduserende tiltak og risikoområder av betydning for neste års tildelingsbrev

7.3 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 2020. I tillegg skal det avholdes et etatsstyringsmøte om årsrapporten for 2020 i mars/april, samt et kontaktmøte om samfunnssikkerhet og beredskap i juni.

Tentativ kalender for etatsstyringsmøter mv. i 2020:

Aktivitet	Dato
Etatsstyringsmøte 1/2020 – med statsråden	22. januar
Årsrapport 2019 til departementet	15. mars
Etatsstyringsmøte 2/2020 – om årsrapporten 2019	mars/april
Tertialrapport 1/2020 til departementet	13. juni
Etatsstyringsmøte 3/2020	ultimo juni
Kontaktmøte om samfunnssikkerhet og beredskap	ultimo juni
Tertialrapport 2/2020 til departementet	13. oktober
Etatsstyringsmøte 4/2020	oktober/november
Kontaktmøte om samfunnssikkerhet	Medio desember

8. Avslutning

I samsvar med § 7 i Reglement for økonomistyring i staten stiller Samferdselsdepartementet bevilgningene på kap. 1352 og 4352, samt kap. 1330, postene 76 og 77 og kap. 4330, til disposisjon for Jernbanedirektoratet i 2020. Bevilgningene skal brukes i samsvar med de styringssignalene som er gitt i Prop. 1 S (2019–2020) og Innst. 13 S (2019–2020), ved Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2020, i dette tildelingsbrevet, i ev. supplerende tildelingsbrev og i etatsstyringsmøtene.

Med hilsen

Tore Raasok (e.f.)
ekspedisjonssjef

Cecilie Taule Fjordbakk
avdelingsdirektør

Kopi: Riksrevisjonen