



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Jernbaneverket
Postboks 4350
2308 HAMAR

Deres ref

Vår ref

Dato

13/803

19.11.2013

Statsbudsjettet 2014 - Tildelingsbrev til Jernbaneverket

Samferdselsdepartementet viser til Prop. 1 S og Prop. 1 S Tillegg 1/Innst. 13 S (2013-2014). Dette brevet gjelder Stortingets budsjettvedtak og de vilkår og krav som departementet stiller til Jernbaneverket i 2014.

Tildelingsbrevet trekker opp målene for virksomheten, herunder etappe-/resultatmål, samt prioriteringer og krav i 2014. Instruksen for etaten og de arbeidsoppgavene som etaten har i henhold til denne, skal til enhver tid følges opp.

1. OVERORDNEDE MÅL OG PRIORITERINGER

Det overordnede målet for transportpolitikken er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling, jf. Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023. Målstrukturen som består av fire hovedmål med tilhørende etappemål knyttet til *framkommelighet*, *trafiksikkerhet*, *miljø* og *universell utforming*, skal legges til grunn for prioriteringer og planoppfølging for perioden 2014-2017, jf. pkt. 2 i dette brevet.

Jernbaneverket forvalter statens realkapital i jernbaneinfrastrukturen og skal tilby et sikkert og funksjonelt jernbanenett til togselskapene og transportbrukerne. Jernbaneverket skal bidra til at verdien av realkapitalen opprettholdes og videreutvikles, samt at den utnyttes optimalt.

Jernbaneverket får en kraftig økning i bevilgningen i 2014. Det påhviler Jernbaneverket et betydelig ansvar for å forvalte store ressurser på en effektiv og målrettet måte.

Samferdselsdepartementet legger stor vekt på at Jernbaneverket igjennom effektiviseringsprogrammet kan *effektivisere driften* slik at mest mulig av bevilgningene kan brukes til viktig fornyingsarbeid. Det er viktig at effektiviseringsgevinsten synliggjøres slik at det framgår

hvor mye av den som blir brukt til økt vedlikehold i 2014, jf. pkt 3.1 nedenfor.

Jernbaneverket har et overordnet ansvar for å sikre en best mulig *driftsstabilitet* i togtrafikken. Ett av jernbanens fremste konkurransefortrinn er et forutsigbart og regelmessig tilbud av transportkapasitet mellom store knutepunkter. Dette er krevende å realisere på en gammel, slitt og tidvis overbelastet infrastruktur. På kort sikt er derfor fornyelse av infrastrukturen det viktigste virkemiddelet for å bedre driftsstabiliteten i trafikkavviklingen. For å styrke konkurranseevnen til jernbanen, er det viktig at Jernbaneverket prioriterer de gitte bevilgningene på en slik måte at fastsatte mål for driftsstabilitet i togtrafikken for 2014 kan oppfylles i samsvar med den presenterte målmatrisen i tabell 3.29 i Prop. 1 S (2013-2014), jf. også måltabellen i pkt. 2.1 nedenfor.

I de siste årene og særlig i 2013, har omfanget av ras og flom etter ekstremvær bidratt til redusert driftsstabilitet og betydelige ekstrakostnader til opprydding og gjenoppbygging av infrastrukturen. Dette innebærer at togtrafikken må stanses i kortere eller lengre tid, noe som har betydelige negative økonomiske konsekvenser for togselskapene generelt og for godstransporten spesielt. Ras og flom er også en potensiell risiko for sikkerheten i jernbanetransporten. Samferdselsdepartementet ber om at Jernbaneverket er særlig oppmerksom på disse forholdene i 2014, og om nødvendig kommer tilbake til departementet med forslag til tiltak både for å gjøre infrastrukturen mer robust mot driftsavbrudd, og for å redusere de negative ringvirkningene av driftsavbruddene.

Samferdselsdepartementet legger stor vekt på Jernbaneverkets arbeid med å utarbeide bedre kostnadsoverslag/-rammer for prosjekter som planlegges. Det er spesielt viktig at Jernbaneverket sikrer at prosjektomfanget blir best mulig definert på et tidlig tidspunkt i planleggingen, og at risikoen i enkeltprosjekter er tilstrekkelig kartlagt for å unngå kostnadsoverskridelser. Jernbaneverket må til enhver tid ha kontroll med at spesifiserte investeringsprosjekter kan gjennomføres innenfor de kostnadsrammer som er forelagt Stortinget, jf. også omtalen av fullmakter i pkt. 5.2 og rapporteringskrav i pkt. 6. Dersom fremdriften av infrastrukturiltak som er sentrale for togselskapene ikke kan holdes, skal Jernbaneverket sørge for god dialog med berørte togselskap og eventuelle øvrige interessenter.

Jernbaneverket skal bidra til å utvikle stabile og levedyktige leverandørmarkeder. Dette skjer gjennom bl.a. bruk av hensiktsmessige kontraktsstrategier og gjennom en tydelig og forutsigbar kommunikasjon med leverandørmarkedet, både for konkurranseutsatte vedlikeholdsoppgaver og gjennomføringen av investeringsprosjekter. Som ledd i arbeidet med å styrke leverandørmarkedet innenfor jernbanevedlikehold ber vi om at Jernbaneverket vurderer om mer av vedlikeholds-/fornyelsesarbeidet kan settes ut på anbud. Vi viser i denne sammenheng til Samferdselsdepartementets brev av 28.10.2013 til Jernbaneverket om strategi for bærekraftig utvikling av leverandørmarkedet.

Det er viktig at Jernbaneverket er tydelig på formelle føringer og holder seg innenfor rammen av fullmaktene fra Stortinget. I markedskommunikasjonen og prosjektplan- leggingen må det

ikke legges føringer på politiske beslutninger med bl.a. bindinger som innebærer behov for økninger av framtidige budsjetter.

Regjeringen har i sin politiske plattform (Sundvolden-erklæringen) sagt at den vil gjennomføre en større *reform av jernbanesektoren*, der Jernbaneverket og NSB omorganiseres for å oppnå en mer hensiktsmessig struktur, forretningsmessig organisasjonsform og tydeligere mål. Samferdselsdepartementet vil starte arbeidet med å utrede en slik reform i første halvår i 2014, og vil komme tilbake til dette.

2. MÅL, STYRINGSPARAMETER OG OPPDRAG FOR 2014

Vi viser til målstrukturen med fire hovedmål og tilhørende etappemål for transportpolitikken i Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023 kap. 5, og omtalen av kap. 1350 i Prop. 1 S og Prop. 1 S Tillegg 1 (2013-2014). Samferdselsdepartementet legger til grunn at prioriteringene Jernbaneverket gjør i 2014, bygger opp om hoved- målene og følger opp føringene som ligger i Nasjonal transportplan, budsjettframlegget, Stortingets behandling av disse og i dette tildelingsbrevet.

I det følgende er det gitt en omtale av hovedmålene med etappemål for Jernbaneverket, og føringer for etatens prioriteringer knyttet til disse i 2014.

2.1 Hovedmål 1 – Framkommelighet

Mål: Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet, og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret.

Til dette hovedmålet er det i Nasjonal transportplan 2014-2023 fastsatt følgende etappe- mål med tilhørende indikatorer/resultatmål, som skal fungere som styringsparametre for Jernbaneverket:

- ✓ Redusere reisetider i og mellom landsdeler
 - Indikator: Reisetider på utvalgte region- og IC-tog
- ✓ Bedre påliteligheten i transportsystemet
 - Indikator: Punktlighet, regularitet og oppetid for gods- og persontog
- ✓ Redusere rushtidsforsinkelser i de fire største byområdene
 - Indikator: Punktlighet for tog i rushtiden

Prioriteringer under hovedmål 1 i 2014:

Prioriteringer i forbindelse med investeringer

Et investeringsprosjekt kan bidra direkte og/eller indirekte til ett eller flere av de ovennevnte resultatmålene gjennom reduserte reisetider (fremføringstid), økt sikkerhet, mer effektiv og fleksibel trafikkavvikling på jernbanen, økt kapasitet som igjen er prioritert for å gi bedre pålitelighet og/eller muliggjøre prioriterte tilbudsforbedringer mv. Jernbaneverket forventes å kunne vise hvordan de ulike investeringsprosjektene bidrar til måloppnåelse.

Jernbaneverket skal innenfor rammen av tildelt bevilgning for 2014 prioritere rasjonell framdrift i videreføring og slutføring av igangsatte investeringsprosjekter. Dette gjelder både prosjekter som er spesifisert i budsjettproposisjonen, og mindre prosjekter/tiltak som inngår i programområdene. Samferdselsdepartementet ber om at Jernbaneverket i utviklingen av nye prosjekter vektlegger:

- At nye jernbaneprosjekter planlegges sammenhengende og strekningsvis med sikte på å kunne iverksette konkrete tilbudsforbedringer som følge av økt transportkapasitet.
- God styring på kostnader for hele prosjektporteføljen så vel som av det enkelte prosjekt, og utnyttelse av beste praksis i plan-, prosjekterings- og byggeprosesser.
- Tidlig og nær kontakt med aktørene/næringen for å identifisere behovene, og finne gode og kostnadseffektive løsninger som bidrar til måloppnåelsen.
- Tidlige avklaringer av grunnleggende prosjektforutsetninger for å minimere risikoen for økte kostnader i prosjektgjennomføringen. Dersom de grunnleggende forutsetningene endres vesentlig underveis, kan det være aktuelt å stanse prosjektet for å vurdere mulige og reelle alternativer.
- Prosjektenes livssyklus-kostnader inngår i framlegget av nye prosjekter, herunder konsekvenser for drift og vedlikehold. Jernbaneverket skal også utvikle forsyningsstrategier som gir god kostnadsstyring og utvikling av velfungerende leverandør- markeder, spesielt med hensyn til drift og vedlikehold.
- Prioritering av arbeidet med å framskaffe nødvendig kapasitet innenfor kritiske fag-/kompetanseområder (signal- og sikringsanlegg).
- Hensyn til helheten i jernbanenettet som transportsystem ved planleggingen av nye prosjekter slik at mindre nødvendige prosjekter som kreves gjennomført for å få til reelle tilbudsforbedringer, også inkluderes, slik at nytten av større tiltak kan realiseres.
- God kontakt og godt samarbeid med berørte interessegrupper som kan bidra til å påvirke at nytteverdien av prosjekt øker, for eksempel kommune, trafikk- administrasjonsselskap, utbyggere osv.

Transportsystemet skal dekke næringslivets transportbehov. Vi ber Jernbaneverket prioritere arbeidet med å fjerne flaskehals og hindringer for effektiv togtransport, slik at flere og lengre godstog kan kjøre på de viktigste godsstrekningene. Jernbaneverket har også en viktig rolle i arbeidet med å utvikle et velfungerende marked for godstransport på jernbanen. Vi ber om at Jernbaneverket i sin rapportering fortsetter å redegjøre for utviklingen i godstransporten på jernbanen og hva som gjøres for å utvikle markedet.

Samferdselsdepartementet ber om at Jernbaneverket tar de nødvendige initiativ for å etablere en god statistikk for godstransportvolum (TEU eller tilsvarende) på det norske jernbanenettet. Godstransportvolum vil gi viktig tilleggsinformasjon om markedsutviklingen på hele det nasjonale jernbanenettet, sammenliknet med transportert masse (tonn) hvor om lag 2/3 er malmtransport på Ofotbanen.

I 2014-budsjettet er støtteordningen for etablering av private sidespor og terminaler videreført. Ordningen skal prioriteres innenfor programområdet for kapasitetsøkende tiltak på kap. 1350, post 30. Det er grunn til å presisere at «udisponerte» midler til støtteordningen ikke kan akkumuleres fra det ene året til det neste, og at Jernbaneverket må sørge for at forpliktelser knyttet til ordningen, kan håndteres innenfor det til en hver tid gjeldende budsjett.

Prioriteringer i forbindelse med drift og vedlikehold

Bevilgningene til drift og vedlikehold skal, i tillegg til å bidra til å ivareta realverdiene i infrastrukturen, bidra til å bedre påliteligheten (driftsstabiliteten) i jernbanesystemet og

derigjennom også bidra til å redusere rushtidsforsinkelser i de største byområdene samt opprettholde og videreutvikle en sikker jernbane.

De fastsatte målene for pålitelighet (driftsstabilitet) i togtrafikken er:

Toggruppe	Mål
Punktligheit persontog:	
Nærtrafikk (i rute innenfor 3:59 min.)	90 pst.
Gardermobanen (i rute innenfor 3:59 min.)	95 pst.
Mellomdistanse (i rute innenfor 3:59 min.)	90 pst.
Langdistanse (i rute innenfor 5:59 min)	90 pst.
Punktligheit godstog (i rute innenfor 5:59 min.)	90 pst.
Oppetid i 2014	99 pst.
Regularitet i 2014	98 pst.

Pålitelighet (driftsstabilitet) i togtrafikken er avgjørende for jernbanens omdømme og konkurransekraft. Departementet legger vekt på at Jernbaneverket, innenfor tildelte bevilgninger for 2014, prioriterer med sikte på å holde den positive utviklingen i driftsstabiliteten siden høsten 2011. Risikoen for flom og ras må forventes å vedvare eller øke i 2014, og Jernbaneverket må ta høyde for dette i sine prioriteringer. Bevilgningene i 2014 til post 23 Drift og vedlikehold skal dekke et «normalt» nivå på hendelser som også gjelder ras og flom, samt merutgiftene i 2014 som følge av hendelsene i 2013.

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

Samferdselsdepartementet ber om at Jernbaneverket:

- Følger opp at togselskapene gjennomfører sin togproduksjon i samsvar med oppsatte ruteplaner, overvåker ytelsen og samarbeider om hvordan punktligheten kan bedres.
- Arbeider videre med optimalisering av samspillet mellom ruteplanlegging, infrastruktur og trafikkavvikling med hensyn til bedre avveininger mellom driftsstabilitet, kapasitetsutnyttelse, trafikksammensetting og nye infrastrukturtiltak, inkl. vedlikehold av infrastrukturen.
- Orienterer departementet dersom etaten mener at det kan gjennomføres justeringer i togtilbudet som inngår i kjøp av persontransporttjenester for på den måten å bedre utnyttelsen av jernbaneinfrastrukturen og/eller gi bedre måloppnåelse for den samlede togtrafikken/trafikkavviklingen.

Samferdselsdepartementet ber om at Jernbaneverket viderefører og utvikler *publiseringen av trafikkdata og statistikk for driftsstabiliteten i togtrafikken* (punktligheit, regularitet, oppetid og forsinkelsestimer) både for persontrafikk og godsttrafikk. Rapporteringen bør være mest mulig

relevant for de ulike togselskapene og gruppene av transportbrukere. Det er en langsiktig målsetting at publiseringene kan bli detaljerte nok til at ulike brukergrupper kan finne ut av hva som skjer med «mitt tog». Vi ber om at Jernbaneverket i denne sammenheng arbeider videre med:

- Å fastsette måltall for innstilte tog (ikke planlagte innstillinger).
- Å foreta mest mulig korrekt registrering av årsakskoder ved innstillinger og driftsavvik slik at disse kan brukes mer aktivt i arbeidet med å bedre regulariteten og punktligheten i togtrafikken og statens kjøp av persontransporttjenester med tog.
- Informasjon om tiltak som blir gjort for å bøte på uregelmessigheter i togtrafikken.
- Publisering av statistikk for driftsstabiliteten for persontransport i rushtrafikken i de fire største byområdene.
- Vurderinger av muligheten for å koble statistikk for driftsstabilitet med statistikk for transportarbeid/-volum, med sikte på å kunne belyse hvilke konsekvenser driftsstabiliteten har for transportbrukerne.

Departementet viser til at godstrafikken med jernbanen er særlig følsom for driftsavbrudd som ikke er planlagt. Dette, sammen med kapasitetshindringer, er viktige årsaker til at godstrafikken med jernbane i dag taper i konkurransen med vegtrafikken og ikke får utnyttet sine konkurransefortrinn som en effektiv, forutsigbar og miljøvennlig transportform. I Nasjonal transportplan 2014-2023 er det lagt en strategi for å få overført transport av gods fra veg til bane. Samferdselsdepartementet ber Jernbaneverket om å prioritere tiltak i infrastrukturen som er viktige for å realisere denne strategien.

Jernbaneverket skal i planlegging og gjennomføring av vedlikeholdet av jernbaneinfrastrukturen ta hensyn til virkningene for togtrafikken og togbrukerne, og de kostnadene som samfunnet påføres med dårlig driftsstabilitet og punktlighet i togtrafikken. Jernbaneverket skal være forutsigbart i gjennomføringen av planlagte stans i togtrafikken. Det er særlig viktig å ta hensyn til togselskapene og togbrukernes ekstrakostnader, herunder mulig alternativtransport, ved en beslutning om å stenge en jernbanelinje. Disse kostnadene må veies opp mot Jernbaneverkets muligheter for og kostnader med å gjennomføre et rasjonelt og effektivt vedlikehold. Før Jernbaneverket beslutter å stenge en jernbanelinje, må etaten derfor innhente togselskapenes vurderinger av konsekvensene.

Jernbaneverket skal prioritere drift og vedlikehold av jernbanenettet rundt de store byene slik at jernbanetraffikkens store betydning for bl.a. pendlertrafikken kan opprettholdes og utvikles videre og slik at rushtidsforsinkelser reduseres. En slik prioritering medfører også at ringvirkninger av driftsavvik får mindre konsekvenser for togtrafikken på resten av jernbanenettet. Videre legger departementet vekt på at Jernbaneverket prioriterer fornying av jernbanestrekninger for å få eliminert saktekjøringer på de lange strekningene.

2.2 Hovedmål 2 – Trafikksikkerhet

Mål: En visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren.

Til dette hovedmålet er det i Nasjonal transportplan 2014-2023 fastsatt følgende etappemål med tilhørende konkrete indikator/resultatmål, og som skal fungere som styrings- parameter for Jernbaneverket:

- ✓ Opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået i jernbanetransport
 - Indikator: Årlig reduksjon på 4,5 pst. i antall drepte, antall hardt skadde og antall alvorlige hendelser i jernbanetransport

Prioriteringer under hovedmål 2 i 2014:

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

Jernbaneverket skal prioritere å videreutvikle sikkerhetssystemet og oppfølgingen av dette i det daglige arbeidet. Alle jernbanestrekninger analyseres for å identifisere risikoforhold. På driftssiden skal Jernbaneverket prioritere oppgaver som sikrer god driftssikkerhet, bl.a. vinterdriften med snørydding av spor og plattformer mv. Samferdselsdepartementet ber om at Jernbaneverket prioriterer tiltak for å forebygge ulykker på planoverganger, tiltak for å forhindre sammenstøt mellom tog og rassikringstiltak. Vi legger til grunn at alle nye investeringstiltak som blir planlagt og satt i drift, skal bidra til å opprettholde eller bedre sikkerheten på jernbanenettet.

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

2.3 Hovedmål 3 – Miljø

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

Til dette hovedmålet er det i Nasjonal transportplan 2014-2023 fastsatt følgende etappemål med tilhørende konkrete indikatorer/resultatmål, og som skal fungere som styringsparametre for Jernbaneverket:

- ✓ Bidra til å redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål
 - Indikator 1: Klimagassutslipp fra transportsektoren, målt i CO₂-ekvivalenter [jernbanesektoren]
- ✓ Bidra til å oppfylle nasjonale mål for ren luft og støy
 - Indikator: Antall personer utsatt for et innendørs støynivå over 38 dB
- ✓ Bidra til å redusere tapet av naturmangfold
 - Indikator 1: Antall prosjekt med meget stor negativ konsekvens for naturmiljø
 - Indikator 2: Antall utbedrede og registrerte konflikter mellom jernbanenettet og naturmangfold
- ✓ Begrense inngrep i dyrket jord
 - Indikator: Antall daa dyrket jord til jernbaneformål

Prioriteringer under hovedmål 3 i 2014:

Jernbanetransport har små arealbehov og utslipp for en gitt transportkapasitet, sammenliknet med vegtransport. Det er derfor en langsiktig overordnet strategi å få overført mer transport til jernbanen der jernbanen har sine fortrinn. På samme måte som for andre transportmidler skal

klimahensynet legges til grunn for virksomheten til Jernbaneverket og i den overordnede planleggingen av jernbaneinfrastruktursystemet. Hensynet til naturmangfold og dyrket mark skal sammen med andre miljøhensyn, ivaretas i planprosessen. Det må også tas hensyn til miljøet i drift og vedlikehold av jernbanenettet.

Redusere klimagassutslipp

Jernbanetransport bidrar til langt lavere utslipp per transportert enhet enn de fleste andre transportformer. Det viktigste bidraget fra jernbanen er derfor å ta markedsandeler fra de transportformene som har høye utslipp per transportert enhet. Samferdselsdepartementet er opptatt av at Jernbaneverket bidrar til å gjøre jernbanen konkurransedyktig gjennom høy driftsstabilitet og målrettet utvikling slik denne er skissert i Nasjonal transportplan 2014-2023.

Støy

Jernbanen har oppfylt det nasjonale målet for støy. Omfanget av hus som er omfattet av krav om tiltak mot innendørs støy er lavt. Samferdselsdepartementet er opptatt av at Jernbaneverket viderefører arbeidet med å redusere støyplager ved bl.a. å gjennomføre nødvendige skinnesliping. Dette har også positive virkninger for togpassasjerenes komfort og reduserer vedlikeholdskostnadene til togselskapene.

Redusere tap av naturmangfold

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

Departementet legger til grunn at Jernbaneverket følger opp handlingsplanen for tiltak mot dyrepåkjørsler, og legger vekt på at tiltak er rettet mot de områdene hvor behovet er størst og at de er tilpasset lokale forhold. Det er en forutsetning at også lokale myndigheter og grunneiere skal bidra med penger til slike tiltak.

Begrense inngrep i dyrket jord

Jernbaneverket skal legge vekt på å avgrense inngrepene i dyrket mark. Dette må det bl.a. tas hensyn til i planleggingen av trasevalg for nye jernbaneprosjekter.

2.4 Hovedmål 4 – Universell utforming

Mål: Et transportsystem som er universelt utformet

Til dette hovedmålet er det i Nasjonal transportplan 2014-2023 fastsatt følgende etappemål med tilhørende konkrete indikatorer/resultatmål, og som skal fungere som styringsparametre for Jernbaneverket:

- ✓ Bidra til at hele reisekjeder blir universelt utformet
 - Indikator 1: Andel jernbanestasjoner som er tilgjengelige
 - Indikator 2: Andel jernbanestasjoner med universelt utformet informasjonssystem
 - Indikator 3: Andel jernbanestasjoner som er universelt utformet

Prioriteringer under hovedmål 4 i 2014:

Et universelt utformet transportsystem gjør det enklere for alle å bruke det, og bidrar til et totalt sett mer effektivt persontransportsystem med høyere kapasitetsutnyttelse og kundetilfredshet. Prinsippet om universell utforming legges til grunn ved planlegging eller bygging av nye stasjoner, og det skal tas hensyn til de ulike brukerbehovene.

For å finne gode og effektive løsninger som gir et bedre samspill mellom infrastruktur, togmateriell og passasjerer, ber departementet om at Jernbaneverket fortsetter å samarbeider godt både med brukerorganisasjoner og persontogsekselskapene. For å sikre at stasjonene blir utviklet med sikte på målet om en sammenhengende reisekjede der hovedløsningen er utformet for flest mulig brukere, er det viktig med god kontakt med Statens vegvesen, lokale myndigheter og brukerorganisasjonene gjennom hele prosessen.

Jernbaneverket skal i rapporteringen til departementet redegjøre for status i arbeidet med å følge opp strategien for universell utforming som fremkommer i Nasjonal transportplan 2014-2023. Vi ber om at Jernbaneverket legger vekt på å belyse hvordan reisekjeder blir utviklet for å nå målene om universell utforming og tilgjengelighet, herunder antallet og andelen passasjerer som benytter stasjoner med universell utforming/tilgjengelighet.

3. ANDRE FORUTSETNINGER OG KRAV

3.1 Effektivisering

I Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023 er det lagt til grunn at det skal etableres et program for effektiviseringsarbeidet i Statens Vegvesen og Jernbaneverket, jf. også Prop. 1 S (2013-2014). Etatene skal utarbeide konkrete tiltaksplaner som skal foreligge innen utgangen av 2013, og de første tiltakene skal kunne gjennomføres og dokumenteres i 2014. Etatene skal fortsette det etablerte samarbeidet for å koordinere tiltak, drøfte grensesnitt og utvikle samarbeidstiltak.

Jernbaneverket skal rapportere om det pågående arbeidet med effektiviseringsprogrammet i tertialrapportene. I årsrapporten rapporteres det på tiltak og effektiviseringsgevinster i 2014. Jernbaneverket bes om å dokumentere hvordan gevinsten er benyttet til fornyelse.

3.2 Risikostyring

Jernbaneverket skal ha en forsvarlig risikostyring og intern kontroll av virksomheten. Etaten skal gjennom styringsdialogen med Samferdselsdepartementet synliggjøre hvilken usikkerhet som er knyttet til mål- og resultatoppnåelsen på etatens område og redegjøre for hvordan usikkerheten blir håndtert og styrt. Dersom det blir nødvendig skal etaten anbefale og evt. iverksette tiltak for å håndtere risiko knyttet til mål- og resultatoppnåelsen. Vi ber om at etaten i det første etatsstyringsmøtet i 2014 redegjør for de viktigste risikoelementene som kan påvirke virksomhetens mål- og resultatoppnåelse i 2014 og senere år. Sentrale momenter er sannsynlighet, samvariasjon, konsekvens og påvirkning av ulike hendelser og årsakssammenhenger. JBV må ha betydelig fokus på disse risikoene i løpet av året, og - rapportere håndteringen av disse til SD.

3.3 Samfunnssikkerhet og beredskap

Samfunnssikkerhet og beredskap skal inngå som en integrert del av Jernbaneverkets virksomhet. Det overordnede målet for arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap i

samferdselssektoren er å forebygge uønskede hendelser, og å begrense konsekvensene dersom de likevel skulle oppstå, for på den måten å sikre samfunnets behov for transport og kommunikasjon. For Jernbaneverket inngår samfunnssikkerhet og beredskap som en del av det ordinære sikkerhetsarbeidet.

For å ivareta det overordnede målet skal Jernbaneverket i sin virksomhet ta hensyn til de strategiske utgangspunktene, tiltakene, virkemidlene og fokusområdene i «Strategi for samfunnssikkerhet og beredskap i samferdselssektoren» av oktober 2009.

Som et ledd i oppfølgingen av *NOU 2012:14 Rapport fra 22. julikommisjonen* skal Jernbaneverket i løpet av første kvartal 2014 ferdigstille en strategisk overordnet risiko- og sårbarhetsanalyse for egen virksomhet, med en strategisk plan for innretning og prioritering, samt en handlings- og tiltaksplan for Jernbaneverkets arbeid på samfunns- sikkerhets- og beredskapsområdet.

Vi ber Jernbaneverket om å fortsette arbeidet med å følge opp de kritiske objektene innenfor eget ansvarsområde som er identifisert i SAMROS II-prosjektet. Risiko- og sårbarhetsanalyser skal legges til grunn for tiltak for å gjøre infrastrukturen mer robust overfor klimaendringer og andre typer påkjenninger og hendelser.

3.4 IKT-sikkerhet

Vi ber om at Jernbaneverket arbeider for å styrke IKT-sikkerheten for å beskytte etatens informasjons- og styringssystemer. Det er viktig at virksomheten har gode rutiner og systemer for informasjonssikkerhet med hensyn til konfidensialitet, integritet og tilgjengelighet. Vi ber om at det rapporteres om arbeidet i tertialrapportene.

4. ADMINISTRATIVE FORHOLD

Forenkling er ett av regjeringens satsingsområder. En viktig strategi i den forbindelse er å arbeide med å identifisere, redusere og fjerne ”tidstyver”.

Statlige virksomheter skal i forbindelse med årsrapporten for 2014 rapportere til eget departement om fjerning av ”tidstyver”. Det vil si effektivisering av egen drift, regelforenkling og andre gjennomførte forenklingstiltak i egen virksomhet og overfor innbyggere, næringsliv og offentlige virksomheter.

I tillegg bes statlige virksomheter innen 1. september 2014 foreslå forenkling av regelverk eller prosedyrekrav *fastsatt av andre* som skaper ”tidstyver” for virksomheten.

Å redusere og fjerne ”tidstyver” dreier seg dels om å gjøre møtet og samhandlingen med offentlig sektor enklere for innbyggere og næringsliv, og dels om å effektivisere offentlig sektor slik at ansatte i offentlig sektor kan få mer tid til kjerneoppgavene og øke kvaliteten i oppgaveløsningen.

”Tidstyver” kan være forårsaket av forhold som virksomheten og virksomhetsledelsen *selv* kan gjøre noe med, slik som tungvinte arbeidsrutiner, men kan også skyldes forhold

virksomheten *ikke har kontroll med*, slik som lov, regelverk, innrapporterings- krav og prosedyrer fastsatt av andre myndigheter.

Direktoratet for forvaltning og IKT (Difi) kan gi bistand til hvordan kartleggings- og identifiseringsarbeidet kan gjennomføres, hvordan virksomhetene kan arbeide med å redusere ”tidstyver” i egen virksomhet, og for å lære av andres erfaringer.

5. BUDSJETTILDELING OG FULLMAKTER

Den 5. desember 2013 vedtok Stortinget statsbudsjettet for 2014, jf. Prop. 1 S og Prop. 1 S Tillegg 1/Innst. 13 S (2013-2014).

5.1 Bevilgninger til Jernbaneverket for 2014

Disse bevilgningene ble vedtatt:

Kap. 1350 Jernbaneverket

<i>Post</i>	<i>Benevnelse</i>	<i>kr</i>
23	<i>Drift og vedlikehold, kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	<i>6 056 900 000</i>
25	<i>Drift og vedlikehold av Gardermobanen, kan overføres</i>	<i>112 400 000</i>
30	<i>Investeringer i linjen, kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	<i>8 659 500 000</i>
31	<i>Nytt dobbeltspor Oslo-Ski, kan overføres</i>	<i>1 349 000 000</i>
<i>Sum kap. 1350 Jernbaneverket</i>		<i>16 177 800 000</i>

Kap. 4350 Jernbaneverket

<i>Post</i>	<i>Benevnelse</i>	<i>kr</i>
01	<i>Kjørevegsavgift</i>	<i>33 800 000</i>
02	<i>Salg av utstyr og tjenester mv.</i>	<i>255 800 000</i>
06	<i>Videresalg av elektrisitet til togdrift</i>	<i>291 000 000</i>
07	<i>Betaling for bruk av Gardermobanen</i>	<i>112 400 000</i>
<i>Sum kap. 4350 Jernbaneverket</i>		<i>693 000 000</i>

5.2 Fullmakter gitt ved behandlingen av Prop. 1 S og Prop. 1 S Tillegg 1/Innst. 13 S (2013-2014)

Stortinget vedtok bl.a. disse fullmaktene for Samferdselsdepartementet:

«

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan

<i>overskride bevilgningen under</i>	<i>mot tilsvarende merinntekter under</i>
<i>kap. 1350 postene 23 og 30</i>	<i>kap. 4350 postene 01, 02 og 06</i>
<i>kap. 1350 post 25</i>	<i>kap. 4350 post 07</i>
<i>kap. 1350 post 30</i>	<i>kap. 4350 post 37</i>

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan bestille materiell utover gitte bevilgninger, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

<i>Kap.</i>	<i>Post</i>	<i>Betegnelse</i>	<i>Samlet ramme</i>
<i>1350</i>		<i>Jernbaneverket</i>	
	<i>23, 25 og 30</i>	<i>Drift, vedlikehold og investeringer</i>	<i>800 mill. kr</i>

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan gi tilskudd utover gitt bevilgning, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

<i>Kap.</i>	<i>Post</i>	<i>Betegnelse</i>	<i>Samlet ramme</i>
<i>1350</i>		<i>Jernbaneverket</i>	
	<i>30</i>	<i>Investeringer i linjen</i>	<i>20 mill. kr</i>

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til jernbaneformål utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, likevel slik at samlede, løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 200 mill. kr. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan:

- 1. gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1350 Jernbaneverket i Prop. 1 S (2013-2014) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.*
- 2. forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen og post 31 Nytt dobbeltspor Oslo–Ski, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 800 mill. kr.*

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

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2014 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold og post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 500 mill. kr, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 600 mill. kr.

»

Samferdselsdepartementet delegerer disse fullmaktene til Jernbaneverket.

Samferdselsdepartementet understreker at det er viktig at Jernbaneverket til en hver tid har kontroll med hvordan fullmaktene disponeres og at etaten driver virksomheten innenfor de fullmaktene som er gitt av Stortinget, jf. også krav til rapportering i pkt. 6. Dette gjelder særlig med hensyn til bindinger av framtidige budsjetterminer.

5.3 Fullmakter etter bevilgningsreglementet

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

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

Samferdselsdepartementet delegerer til Jernbaneverket fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over 2014. Leieavtalene og avtalene om kjøp av tjenester må gjelde kjøp til den ordinære driften av etaten, f.eks. leie av lokaler, kontorutstyr og kjøp av renholds- og vaktmestertjenester. Etaten må kunne dekke inn utgiftene i forbindelse med avtalene innenfor et uendret bevilgningsnivå på kap. 1350, post 23 Drift og vedlikehold, i hele avtaleperioden. For alle avtaler ut over budsjettåret må Jernbaneverket nøye vurdere behovet for oppsigelsesklausuler. Ved vurderingen skal hensynet til den framtidige handlefriheten veie tungt. Dette gjelder særlig når avtalene går over flere år.

Dersom fullmakten ikke blir benyttet etter forutsetningene, kan Samferdselsdepartementet trekke den tilbake. I forklaringene til statsregnskapet for 2014 må Jernbaneverket vise at de disposisjonene som er gjort, ligger innenfor fullmakten.

5.4 Merknader fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Samferdselsdepartementet viser til stortingsflertallets merknader i Innst. 13 S (2013-2014), og vil fremheve følgende:

Pkt. 3.14 Kap. 1350 og 4350 Jernbaneverket

Pkt. 3.14.2 Komiteens merknader

«Flertallet (H, FrP, V og KrF), støtter anmodningen om at regjeringen planlegger InterCity som ett prosjekt helt fram til Lillehammer, Skien og Halden.

Flertallet vil i denne sammenheng også påpeke behovet for et nært samarbeid om infrastrukturutbygging over landegrensene, og vil be regjeringen ta en lederrolle i et nordisk perspektiv. Flertallet støtter derfor at regjeringen vurderer å starte planleggingen videre mot Gøteborg.»

Samferdselsdepartementet viser til flertallets merknad, og ber Jernbaneverket legge den til grunn for den videre planleggingen av IC-utbyggingen. Departementet vil komme tilbake til hvordan et samarbeid med svenske myndigheter om strekningen til Gøteborg skal følges opp.

«RINGERIKSBANEN

Komiteen vil også understreke at videre planlegging av Ringeriksbanen må gjennomføres som en del av, og på bakgrunn av, den økte bevilgningen til planlegging av InterCity-strekninger. Komiteen forutsetter at Ringeriksbanen planlegges slik at beslutning om oppstart av prosjektet kan tas ved rullering av neste Nasjonal transportplan, med sikte på anleggsstart i 2018.»

Samferdselsdepartementet viser til komiteens merknad og ber om at Jernbaneverket følger opp denne innenfor bevilgningen til post 23 Drift og vedlikehold, hvor det er avsatt midler til utredning og planlegging. Departementet vil for øvrig komme tilbake til saken i eget brev til Jernbaneverket.

6. RAPPORTERING OG RESULTATOPPFØLGING

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

6.1 Årsrapport

Jernbaneverkets regnskap for 2014 skal avlegges etter kontantregnskapet. Finansdepartementet har fastsatt nye krav til årsrapport og -regnskap, jf. bl.a. Bestemmelser om økonomistyring og rundskriv R-115, jf. også rundskriv R-114 om fastsettelse og bruk av anbefalte statlige regnskapsstandarder (for periodisert regnskap) i virksomhetsregnskapene. Siden 2014 vil være første år med nye krav til rapportering i årsrapporten, kan det være hensiktsmessig at departementet og Jernbaneverket har en dialog om innholdet i rapporteringen før den utformes. Opplistingen av krav nedenfor viser hva departementet mener rapporteringen bør inneholde.

Vi ber om merknader til rapporteringskravene i årsrapporten innen 3. mars 2014.

Jernbaneverket skal årlig utarbeide en årsrapport til Samferdselsdepartementet. Årsrapporten skal utarbeides etter følgende struktur:

- Direktørens beretning som denne signerer
- Introduksjon til etaten og hovedtall
- Årets aktiviteter og resultater
- Styring og kontroll i etaten
- Vurdering av framtidsutsikter

- Årsregnskap

Hvor årsregnskapet videre består av:

- Ledelseskomentarer som signeres av direktøren
- Oppstilling av bevilgningsrapportering
- Oppstilling av artskontorrapportering
- I tillegg en oppstilling av virksomhetsregnskapet som et supplement til kontantregnskapet.

Vi viser til vedlegget for nærmere redegjørelse om rapporteringskravene i årsrapporten og årsregnskapet.

Fristen for å levere årsrapport for 2014 er 15. mars 2015. Rapporten med årsregnskap skal offentliggjøres på Jernbaneverkets nettsider senest 30. april 2015.

6.2 Tertialrapporter

Samferdselsdepartementet legger ikke opp til å endre opplegget for tertialrapportene for 2014 i forhold til 2013. Jernbaneverket bør likevel vurdere om tertialrapportene bør justeres som følge av de nye kravene til årsrapporten. Dersom etaten finner dette hensiktsmessig ber vi om tilbakemelding i god tid før arbeidet med rapporten for 1. tertial.

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

- Kort oppsummering av utfordringer og risikoer i budsjettåret.
- Oppfølging av fastsatte mål og andre krav som er satt i pkt. 1, 2, 3 og 4. I rapporteringen inngår også forklaring til avvik fra forutsetninger og krav fra departementet.
- En oversikt over bruken av bevilgningene hittil i året.
- Prognose for bruken av bevilgningene for budsjettåret, med prognose for mer-/mindreforbruk sammenliknet med bevilgningen.
- Redegjørelse for framdrift, økonomi og risiko for investeringsprosjekter, og i verksettelsestidspunkt for nye tiltak.
- Bruken av delegerede fullmakter gitt ved behandlingen av budsjettet i Stortinget som gjelder forpliktelser ut over budsjettåret.
- Arbeidet med effektiviseringsprogrammet i Jernbaneverket.
- Arbeidet med IKT-sikkerhet i Jernbaneverket.

7. PLAN FOR ETATSSTYRINGSMØTENE

Samferdselsdepartementet legger opp til å arrangere tre etatsstyringsmøter med ledelsen i Jernbaneverket i 2014. Det første møtet som ledes av statsråden, holdes 30. januar 2014, mens de to andre møtene planlegges i juni og i oktober 2014.

8. AVSLUTNING

I samsvar med § 7 i Reglement for økonomistyring i staten stiller Samferdselsdepartementet bevilgningene på kap. 1350 og 4350 til disposisjon for Jernbaneverket i 2014. Disse bevilgningene skal brukes i samsvar med de styringssignalene som er gitt i Prop. 1 S og Prop.

1 S Tillegg 1/Innst. 13 S (2013-2014), ved Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2014, i dette tildelingsbrevet, ev. supplerende tildelingsbrev, og i etatsstyringsmøtene.

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

Med hilsen

Ketil Solvik-Olsen

Cecilie Taule Fjordbakk

Vedlegg: Krav til årsrapport og årsregnskap

Kopi til: Riksrevisjonen

postmottak@riksrevisjonen.no