

Årsrapport 2025



Innhold

I Leders beretning	3
II Introduksjon til virksomheten	5
III Årets aktiviteter og resultater	8
Samlet vurdering av resultater, måloppnåelse og ressursbruk.....	8
Oppfølging av hovedprioriteringer for 2025.....	10
Helhetlig og koordinert utvikling og drift av et attraktivt jernbanetilbud.....	14
God kundeopplevelse gjennom høy driftsstabilitet og god avvikshåndtering	23
Analyser og beslutningsgrunnlag med høy kvalitet og relevans	34
Folk kan reise sømløst med tog og annen kollektivtransport	35
Jernbanesektoren er innovativ, deler data og utnytter ny teknologi	39
Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål	42
Nullvisjon for drepte og hardt skadde.....	44
Andre mål og prioriteringer	45
Fellesføringer i tildelingsbrev	55
IV Styring og kontroll i virksomheten.....	58
Overordnet vurdering av styring og kontroll.....	58
Jernbanedirektørens revisjonsprogram	59
Risikovurderinger i 2025.....	60
Styring og oppfølging av Norsk jernbanemuseum, Lokførerskolen og Konnekt	66
Økonomi og ressursbruk	67
Kapittel 1352 og kapittel 4352 – omtale post for post	70
Kapittel 4352 Jernbanedirektoratet	70
Kapittel 1330 Særskilte transporttiltak	76
Bruk av fullmakter.....	76
V Fremtidsutsikter	80
VI Årsregnskap	82
Ledelseskommentaren til Jernbanedirektoratets årsregnskap 2025.....	82
Prinsippnote – bevilgnings- og artskontorapportering	84
Regnskapsprinsipper for bruttobudsjetterte virksomheter – Virksomhetsregnskap avlagt i henhold til de statlige regnskapsstandardene (SRS).....	94
Vedlegg	112

Forsidebilde: Antall reisende på jernbanen er tilbake på vekstsporet etter nedgangen under pandemien, og svært mange av de togreisende benytter Oslo sentralstasjon for av- og påstigning. På de travleste dagene var det i 2025 mer enn 63 000 daglige påstigninger på sentralstasjonen. Foto: Kristian Bjørnevåg Helgeland, Jernbanedirektoratet.

I Leders beretning

Jernbanedirektoratet har ansvaret for helhetlig koordinering og planlegging av jernbanesektoren. I 2025 lagde vi grunnlaget for det reviderte styringssystemet for jernbanesektoren som Samferdselsdepartementet innførte i 2026. Vi etablerte et felles styringsrammeverk som tydeliggjør rolle- og ansvarsdeling i arbeidet med nye tilbudsforbedringer, samt videreutviklet det helhetlige risikostyringssystemet, noe som bidrar til å løfte risikoer tidlig slik at de kan håndteres.

Bedre driftsstabilitet er avgjørende for et godt togtilbud, og vårt arbeid gjennom rådene for bedre driftsstabilitet og avvikshåndtering, samt opptrappingsplanen for vedlikehold og fornyelse, gir nå konkrete resultater. Som følge av færre tekniske feil, spesielt i hovedstadsområdet, sank antall forsinkelsestimer med om lag 13 prosent i 2025. Nye dobbeltspor gir også en vesentlig bedring i punktligheten: På Follobanen var den 91,7 prosent, og på Arnalokalen 99,4 prosent.

Antall reisende på jernbanen økte også i 2025, og passerte 84 millioner. Bedre driftsstabilitet bidro til noe økt kundetilfredshet. Materiellsituasjonen har imidlertid skapt store utfordringer: en aldrende togpark, og begrenset verkstedkapasitet, førte til mye enkeltsettkjøring og dermed trengsel, spesielt i Oslo-området. I 2025 leverte vi en implementeringsplan for et nytt rutetilbud på Østlandet fra desember 2027. Dette blir den største tilbudsforbedringen siden 2012, og skal gi bedre kapasitet og punktlighet. Tett oppfølging av anskaffelse, forvaltning og vedlikehold av togmateriell er en sentral del av planen.

I 2025 skapte flere naturhendelser som ras og flom store driftsutfordringer, særlig på Dovrebanen, Raumabanen, Nordlandsbanen og Meråkerbanen. Gods på bane rammes ekstra hardt når strekninger stenges, og i 2025 falt mengden transportert gods på bane med to prosent. Jernbanedirektoratet har prioritert arbeidet med støtteordninger som kompenserer godstogoperatørenes tap. Vi har også fått på plass tilleggsavtale med SJ Norge, og bidratt til etablering av et nytt verksted i forbindelse med stengingen av Dovrebanen og Nordlandsbanen, slik at vi sikrer et best mulig togtilbud på disse strekningene.

Toget har klare fortrinn, men må spille godt sammen med øvrig kollektivtransport. Derfor prioriterer Jernbanedirektoratet samarbeid med fylkeskommunal kollektivtransport og deltakelsen i byvekstsamarbeidet. I 2025 arbeidet vi bl.a. med finansierings- og samarbeidsmodellen for digitale mobilitetstjenester for å utvikle en bærekraftig løsning tilpasset økende operasjonell og digital kompleksitet.

Samfunnssikkerhet og beredskap har fått økt oppmerksomhet, og Jernbanedirektoratet har deltatt i flere tverrsektorielle samarbeid, bl.a. i arbeidet med å utrede militære transportbehov, og et kunnskapsgrunnlag for sektorens klimatilpasning. Begge temaer er viktige i vårt arbeid med å gi innspill til neste NTP.

Jernbanedirektoratet skal samle jernbanesektoren om felles prioriteringer innen data og teknologi. Videreutviklingen av reiseaktivitetsmodellen Fram har gitt raske og presise analyser, innen punktlighet, kostnader og passasjerstrømmer. Vår nye avdeling for digitalisering, innovasjon og teknologi ble operativ fra 1. april 2025, og styrker vår strategiske kapasitet på dette området.

Vi legger bak oss et år der vi har styrket samarbeidet og koordineringen av jernbanesektoren, og for første gang på flere år ser vi en forbedring av driftsstabiliteten. Togtilbudet vil også i årene fremover være en avgjørende del av kollektivsystemet. Jeg er stolt av arbeidsinnsatsen som medarbeiderne i Jernbanedirektoratet legger ned hver dag, og gleder meg til å fortsette arbeidet i 2026.



Oslo 13. mars 2026.

A handwritten signature in blue ink that reads "Anne Iren Fagerbakke". The signature is written in a cursive, flowing style.

Anne Iren Fagerbakke
Jernbanedirektør

II Introduksjon til virksomheten

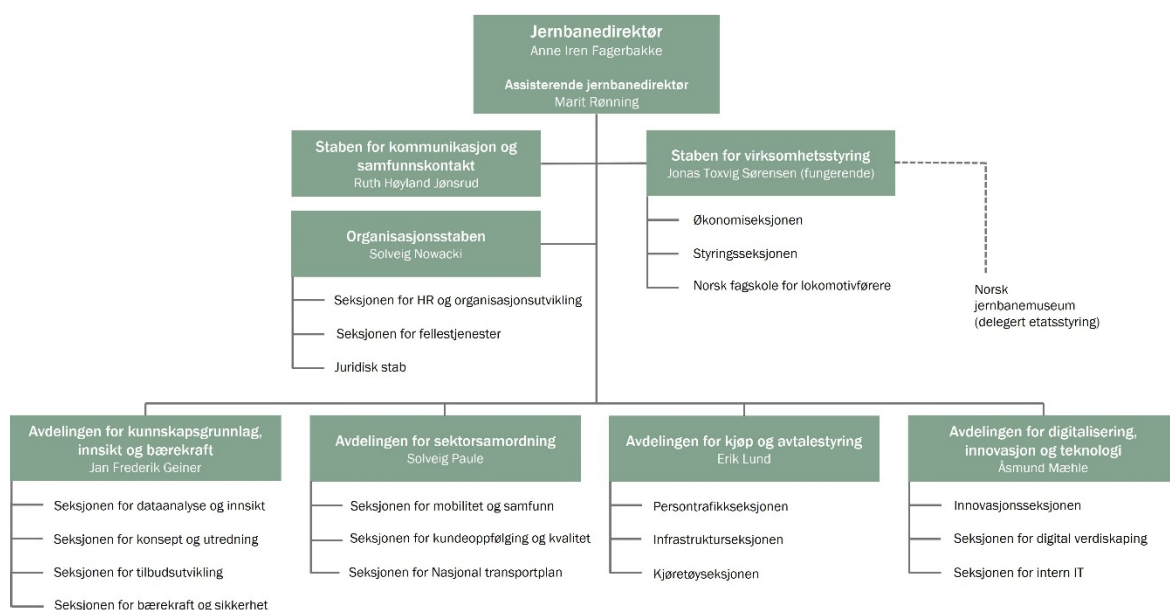
Jernbanedirektoratet er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet. Samfunnsoppdraget er å nå overordnede mål om en effektiv, miljøvennlig og trygg jernbane. Vi skal ivareta den strategiske, helhetlige og overordnede koordineringen og planleggingen av sektoren, og legge samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger til grunn for virksomheten. Samfunnsoppdraget ivaretas gjennom rollene som fagorgan, avtalepart og myndighetsorgan, og kommer frem i instruks og de årlige tildelingsbrevene.

For å konkretisere og tilpasse målene for transportsektoren til Jernbanedirektoratets virksomhet, har departementet fastsatt sju virksomhetsmål. Det er gjennom disse sju målene at vi følger opp og rapporterer på de transportpolitiske målene. I tillegg er det definert fem hovedprioriteringer for 2025.



Figur 1 Jernbanedirektoratets mål og hovedprioriteringer for 2025

Jernbanedirektoratet har kontorer i Oslo, Bergen og Trondheim, og er organisert i fire fagavdelinger og tre stabsfunksjoner. Jernbanedirektoratet driver også Norsk fagskole for lokomotivførere på Grorud, og har ansvar for delegert etatsstyring av Norsk jernbanemuseum på Hamar. Gjennom Konnekt, nasjonalt kompetansesenter for samferdsel, skal Jernbanedirektoratet, sammen med Statens vegvesen, også overvåke og være pådriver for at utdanningssystemet møter sektorens behov for kompetanse.



Figur 2 Organisasjonskart pr. 23.2.2026. Ny Jernbanedirektør tiltrådte denne dato.

Etablering av avdeling for digitalisering, innovasjon og teknologi

Regjeringen har i NTP lagt vekt på at samferdselssektoren må bli mer digitalisert og datadrevet for å løse samfunnsutfordringer, og skape et miljøvennlig, effektivt og sikkert transportsystem for hele landet. Dette er bakgrunnen for at Jernbanedirektoratet nå styrker fagmiljøene for digitalisering, innovasjon og teknologi.

Avdelingen for digitalisering, innovasjon og teknologi ble opprettet fra 1. april 2025, og skal styrke Jernbanedirektoratets arbeid innen dette feltet, både i jernbanesektoren og internt i direktoratet.

Nøkkeltall for virksomheten

Tabell 1 viser utvikling i antall ansatte, samt andre utvalgte nøkkeltall som gir et bilde av Jernbanedirektoratets tjenester. Disse kommenteres nærmere i del IV.

Antall ansatte ved utgangen av 2025, og utførte årsverk i året, har økt sammenliknet med tidligere år, noe som også er grunnen til at lønnsandelen av driftsutgifter har gått opp. Utnyttelsesgraden er noe lavere sammenliknet med tidligere år. Noe av dette skyldes at kun 35 prosent av belastningsfullmakten under kap. 1540, post 25 fra Digitaliseringsdirektoratet for medfinansieringsordninga for digitaliseringstiltak er utnyttet i 2025. Støtten fra medfinansieringsordningen er gitt til prosjektet «Smart vedlikehold», som startet høsten 2025 og fortsetter i 2026. Lønnsutgifter per årsverk har naturlig nok økt, som også skyldes at lønnsoppgjøret for 2024 først ble utbetalt i 2025.

Tabell 1 Utvalgte nøkkeltall for Jernbanedirektoratet

Utvalgte nøkkeltall for Jernbanedirektoratet ¹	2023	2024	2025
Antall ansatte per 31.12	190	187	198
Antall avtalte årsverk	185	186	189
Antall utførte årsverk ²	175	173	179
Samlet tildeling post 01-99 (mill. kroner)	32 185	32 233	32 394
Utnyttelsesgrad post 01-29 ³	95 %	93 %	88 %
Driftsutgifter (mill. kroner) ⁴	465,9	428,4	431,2
Lønnsutgifter per årsverk ⁵	1 220 478	1 245 852	1 281 411
Lønnsandel av driftsutgifter	46 %	50 %	53 %
Konsulentandel av driftsutgifter ⁶	26 %	21 %	20 %

¹ Nøkkeltallene er basert på kontantprinsippet. Tildelingen til Norsk jernbanemuseum er ikke inkludert i tallene. Antall ansatte og årsverk inkluderer Norsk fagskole for lokomotivførere.

² Utførte årsverk er inkludert mertid, reisetid og fleksitid som er godkjent for utbetaling, med fratrekk av fravær som sykefravær, permisjoner mv. jf. PM-2019-13.

³ Benyttede midler post 01–29 delt på tilgjengelige midler post 01–29, multiplisert med 100, for å få nøkkeltallet uttrykt i prosent. Teller beregnes slik: Regnskap post 01–29 pluss brukte belastningsfullmakter post 01–29. Nevner beregnes slik: Samlet tildeling post 01–29 pluss mottatte belastningsfullmakter post 01–29.

⁴ Summen av kontoklasse 4, unntatt kontogruppe 47, 48 og 49, pluss kontoklasse 5, 6 og 7. I tillegg er konto 1045 inkludert. Under kap. 1352, post 01 og 21, og kap. 1540, post 25.

⁵ Med lønnsutgifter menes lønn til faste og midlertidige ansatte, fordel i arbeidsforhold, arbeidsgiveravgift og annen personalkostnad (kontoklasse 5 i standard kontoplan).

⁶ Konsulentutgifter er utgifter under konto 6700-6730 + 1045, og driftsutgifter under kap. 1352, post 01 og 21, og kap. 1540, post 25.

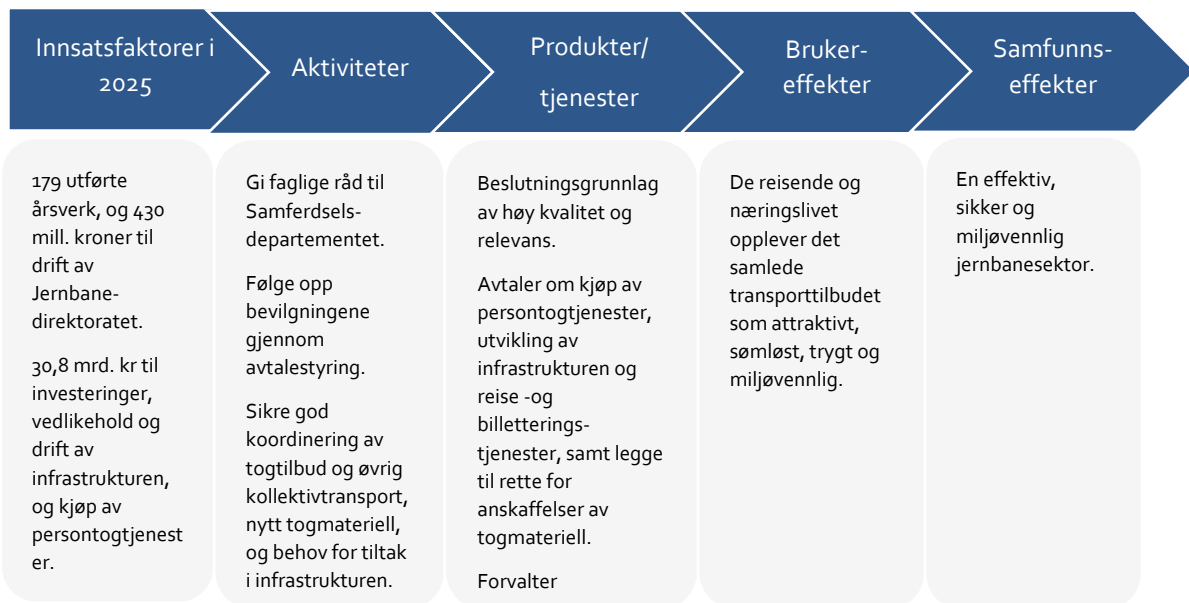
III Årets aktiviteter og resultater

Samlet vurdering av resultater, måloppnåelse og ressursbruk

Gjennom 2025 har Jernbanedirektoratet arbeidet systematisk for å styrke et helhetlig, effektivt og sikkert jernbanesystem. Arbeidet har spent fra å utvikle et mer attraktivt og koordinert togtilbud, til å sikre høy driftsstabilitet, gode kundeopplevelser og gode beslutningsgrunnlag av høy kvalitet og relevans.

Jernbanedirektoratet har videreutviklet analyser, metoder og indikatorer for bedre styring, samtidig som vi har fulgt opp det økende behovet for å koordinere sektoren innen beredskap og samfunnssikkerhet. Samarbeid med Bane NOR, togoperatører, fylkeskommuner og andre aktører har vært sentralt for å forbedre sømløshet i reisekjedene, styrke forutsigbar tilbudsutvikling og redusere risiko i både drift og planlagte effektpakker. Med dette har Jernbanedirektoratet lagt grunnlaget for videre forbedringer, samtidig som arbeidet viser at flere målområder fortsatt krever langsiktig innsats og tett oppfølging.

Figur 3 viser Jernbanedirektoratets mål og resultatkjede med de viktigste innsatsfaktorene for å levere på vårt samfunnsoppdrag, og tabell 2 viser en kort og overordnet vurdering av Jernbanedirektoratets oppnåelse av virksomhetsmål for 2025.



Figur 3 Jernbanedirektoratets mål- og resultatkjede

Tabell 2 Overordnet vurdering av måloppnåelsen

Virksomhets-mål	Vurdering av måloppnåelse
Helhetlig og koordinert utvikling og drift av et attraktivt jernbane-tilbud	Målet for 2025 er delvis nådd. Det er fremgang i utviklingen av et attraktivt jernbanetilbud, særlig gjennom fortsatt passasjervekst og en mer koordinert og transparent plan for realisering av NTP. Vi har også fått på plass et revidert styringssystem for jernbanesektoren. Samtidig viser problemene nedetid på jernbanen har skapt for godstogoperatørene, økende risiko i effektpakkene og endrede kostnadsestimer at det fortsatt er vesentlige utfordringer i å sikre en helhetlig og forutsigbar utvikling og drift av jernbanen.
God kunde-opplevelse gjennom høy drifts-stabilitet og god avvikshåndtering	Målet for 2025 er delvis nådd. Driftsstabiliteten og punktligheten forbedret seg noe sammenlignet med 2024, og kundetilfredsheten økte, særlig som følge av bedre opplevd punktlighet og informasjon ved avvik. Likevel ligger både punktlighet og regularitet klart under sektorens mål. Flere reisende og utfordringer med eksisterende materiell, samt forsinkelser i leveransen av nye tog, gjør at kapasiteten om bord er under press. Selv om det er iverksatt målrettede og effektive tiltak for å styrke drift, vedlikehold og avvikshåndtering, viser resultatene for 2025 at det fortsatt er betydelige utfordringer knyttet til å levere et stabilt og forutsigbart tilbud.
Analyser og beslutnings-grunnlag med høy kvalitet og relevans	Målet for 2025 er nådd. Jernbanedirektoratet har ferdigstilt et høyt antall faglige leveranser til Samferdselsdepartementet innenfor avtalte frister og med vekt på tilpasning til pågående prosesser knyttet til blant annet budsjettarbeidet og neste NTP. Leveransene vurderes som faglig solide, metodisk transparente og i tråd med gjeldende standarder. Eksterne evalueringer bekrefter at Jernbanedirektoratets utredninger i stor grad følger kravene i utredningsinstruksen, og fremstår som sterke og godt begrunnede. I tillegg er det utviklet nye indikatorer og forbedrede metoder som styrker kvaliteten og relevansen i beslutningsgrunnlaget.
Folk kan reise sømløst med tog og annen kollektivtransport	Målet for 2025 er delvis nådd. Sømløshetsindeksen og den generelle kundetilfredsheten ligger på et stabilt og akseptabelt nivå, men uten tydelige forbedringer fra året før. Resultatene viser at opplevd sømløshet fortsatt er negativt påvirket av forsinkelser, innstillinger og mangelfull sanntidsinformasjon. Samtidig er det gjort fremskritt i arbeidet med universell utforming, med en økning i antallet universelt utformede og tilgjengelige stasjoner. Jernbanens rolle i byvekstavtalene bidrar til bedre samordning av mobilitetsløsningene i byområdene. Det gjenstår et betydelig arbeid med å bedre

		driftsstabilitet og kundeinformasjon, samt bedre integrasjon mellom transportformer for å sikre en helhetlig og sømløs reiseopplevelse.
Jernbanesektoren er innovativ, deler data og utnytter ny teknologi		Målet for 2025 er nådd. Jernbanedirektoratet har gjort gode faglige fremskritt innen innovasjon, teknologi og datadeling. Jernbanedirektoratet har styrket kunnskapsgrunnlaget, videreutviklet reiseaktivitetsmodellen FRAM og deltatt aktivt i nasjonale og europeiske samarbeid. Etableringen av en egen avdeling for digitalisering, innovasjon og teknologi fra april, styrker Jernbanedirektoratets strategiske og koordinerende rolle også på dette området.
Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål		Målet for 2025 er delvis nådd. Jernbanen bidrar fortsatt betydelig til nasjonale klima- og miljømål gjennom et transporttilbud med lave utslipp, høy energieffektivitet og en elektrifiseringsgrad på rundt 80 prosent. Jernbanedirektoratet har gjennom året styrket kunnskapsgrunnlaget og samarbeidet med sektoren for å videreutvikle klimatiltak, styrke klimatilpasning og redusere miljøpåvirkning. Samtidig ser vi at gods på bane har gått tilbake som følge av en ustabil jernbaneinfrastruktur, noe som truer målet om å overføre mer gods fra vei til bane som er viktig i et klimaperspektiv.
Nullvisjon for drepte og hardt skadde		Målet for 2025 er delvis nådd. Sikkerhetsnivået på jernbanen er fortsatt stabilt høyt, og risikoen for alvorlige hendelser er i hovedsak knyttet til forhold delvis utenfor jernbanens kontroll – særlig ulovlig ferdsel i sporet, planoverganger og naturhendelser. Det er gjennomført viktige tiltak i 2025, blant annet for å forebygge vilde handlinger, samt saneringen av 117 planoverganger. Selv om Jernbanedirektoratet og Bane NOR i 2025 har arbeidet med å kartlegge sårbarheter, samt iverksette risikoreduserende tiltak, er nullvisjonen et langsiktig mål som krever kontinuerlig og langsiktig oppfølging.

Oppfølging av hovedprioriteringer for 2025

Å videreutvikle virksomhetsstyringen i Jernbanedirektoratet slik at den bedre understøtter direktoratets koordinerende og strategiske rolle i sektoren.

I 2025 har Jernbanedirektoratet arbeidet systematisk med å videreutvikle virksomhetsstyringen for å styrke Jernbanedirektoratets koordinerende og strategiske rolle i sektoren. Arbeidet har omfattet forbedringer i

helhetlig risikostyring, videreutvikling av styringsrammeverket for tilbudsforbedringer og videre bruk og utvikling av gjennomføringsplanen for NTP som sentralt styringsverktøy.

Jernbanedirektoratet gjennomførte flere viktige forbedringer i det helhetlige risikostyringssystemet i 2025. *Policy for risikostyring* ble revidert med tydeligere beskrivelser av roller og ansvar, samt en utvidet skala for vurdering av kritikalitet. Tiltaksbeskrivelsene i sektorens risikobilde er videreutviklet for å tydeliggjøre forventet effekt, og risikoomtalen er forbedret gjennom året. Jernbanedirektoratet har også styrket samhandlingen med sektoren gjennom tettere dialog om risikorapportering og individuelle tilbakemeldinger på rapportering som vi mottar fra aktørene. Det helhetlig risikobilde for sektoren er et fast tema i felles toppledermøter for sektoren, og vår vurdering er at dette bidrar til en mer enhetlig og moden risikoforståelse i sektoren.

Utviklingen av et omforent styringsrammeverk for tilbudsforbedringer har vært en prioritert oppgave i 2025. Leveransen representerer et betydelig steg mot en mer helhetlig og forutsigbar styring av sektoren. En viktig effekt er etableringen av en felles begrepskatalog, som gir et tydeligere grunnlag for samhandling, kvalitet i beslutninger og konsistens i dokumentasjon.

Gjennomføringsplanen for NTP er videreført som et sentralt virkemiddel i Jernbanedirektoratets virksomhetsstyring. Planen tydeliggjør ansvar, eierskap og viktige beslutningspunkter i utviklingen av infrastruktur og togtilbud. Planen brukes aktivt som grunnlag for avtaler med sektorens aktører, og er forutsatt lagt til grunn for operative planer og aktiviteter både i Bane NOR og Norske tog, slik det framgår av virksomhetenes oppdragsbrev fra Samferdselsdepartementet. Slik understøtter gjennomføringsplanen Jernbanedirektoratets koordinerende rolle i sektoren og bidrar til en mer helhetlig oppfølging av nasjonale prioriteringer.

Å rette arbeidet for økt driftsstabilitet i enda større grad mot å oppnå konkrete resultater.

I 2025 har Jernbanedirektoratet jobbet i enda større grad med å oppnå konkrete resultater, med særlig vekt på å videreutvikle oppfølgingssystemet for driftsstabilitet, tydeligere oppfølging av måloppnåelse i trafikkavtalene og en mer resultatorientert tilnærming til driftsstabilitet og avvikshåndtering.

Et sentralt tiltak i arbeidet med driftsstabilitet har vært å utvikle og innføre et helhetlig oppfølgingssystem for bruken av fornyelses- og vedlikeholdsmidler. Oppfølgingssystemet skal styrke styringsgrunnlaget i sektoren ved å synliggjøre sammenhenger mellom ressursbruk, gjennomførte tiltak og faktisk utvikling i driftsstabilitet. En første versjon av systemet ble levert sommeren 2024. Det videre utviklingsarbeidet vil bygge på en teknisk løsning som sikrer effektiv og konsistent innlasting av data fra flere datakilder. I 2025 har Jernbanedirektoratet arbeidet for å styrke den resultatorienterte oppfølgingen av driftsstabilitet og avvikshåndtering, både gjennom mer strukturert oppfølging i trafikkavtalene, og gjennom en målrettet revisjon av handlingsplanene for bedre driftsstabilitet og kundeopplevelser ved avvik.

Rådet for bedre driftsstabilitet har vært et sentralt forum for oppfølging av måloppnåelse på tvers av aktørene. I 2025 ble det gjennomført seks møter, der status og utvikling på de største driftsstabilitetsutfordringene ble gjennomgått i detalj. Rådet har hatt en viktig rolle i rapporteringen på tiltaksplanen for driftsstabilitet og arbeidet med revisjon av tiltakslisten for 2026. Tiltakslisten ble forenklet og gjort mer operativ, med færre, men mer konkrete tiltak og tydelig definerte aktiviteter. Dette gjør verktøyet bedre egnet for løpende oppfølging av tiltak, og for å skape konkrete resultater i rådsmøtene.

Rådet for kundeopplevelse ved avvik gjennomførte sju møter i 2025, inkludert et fellesmøte med Rådet for bedre driftsstabilitet. Møtene har lagt stor vekt på hva som skal til for at rådet i større grad bidrar til en bedre og mer helhetlig kundeopplevelse ved avvik. Åpenheten mellom aktørene har økt betydelig gjennom året, til tross for at noen av dem historisk har vært konkurrenter. Det har ført til bedre deling av kunnskap og erfaringer, særlig knyttet til utfordringer på Østlandet. Flere av møtene har vært gjennomført ute hos aktørene, noe som har styrket forståelsen for lokale behov og rammebetingelser.

Å forbedre budsjett- og styringssystemet for koordinert og tett oppfølging av anskaffelse, forvaltning og vedlikehold av togmateriell

En sentral prosess knyttet til bedre styringssystemer for innkjøp og innfasing av nye tog er arbeidet med *Styringsrammeverk for nye tilbudsforbedringer på jernbanen*. Rammeverket skal gi klarhet rundt rolle- og ansvarsfordeling i sektoren, blant annet i planleggingen og gjennomføringen av toganskaffelser.

Sentralt i arbeidet med å bedre budsjettssystemer, er utvikling og formalisering av bestilling av budsjettinnspill fra Norske tog. Gjennom 2024 og 2025 har Jernbanedirektoratet etablert bedre møterutiner for tidlig avklaring om innhold og tolkning av budsjettbestillinger fra direktoratet til Norske tog, samt startet arbeidet med å oppnå fullstendige og oppdaterte budsjettinnspill fra selskapet. Det vil bli jobbet videre med å forbedre samhandlingen med Norske tog fremover.

I Jernbanedirektoratets arbeid med en ny grunnrutemodell med integrert tilbringertjeneste fra R28 på Østlandet (desember 2027), er tett oppfølging av anskaffelse av nye tog, forvaltning og vedlikehold av togmateriell avgjørende for å lykkes med implementeringen. Det gjelder ikke minst i lys av at det fra 2026 innføres nye lokal- og regiontog. Direktoratet har i 2025 etablert en *Task Force*, hvis formål er å sikre en koordinert og vellykket innføring av R28, innfasing av nye tog, og gi Samferdselsdepartementet et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag for vurdering av flere toganskaffelser.

Å videreutvikle finansieringsordningene, samhandlingsstrukturen og regelverket for sømløs mobilitet

Jernbanedirektoratet har i 2025 arbeidet med oppdrag gitt av Samferdselsdepartementet om å utrede finansieringsmodeller og samhandlingsmodeller for det videre arbeidet med sømløs mobilitet. Arbeidet har vært utført med involvering av fylkeskommunene, fylkenes administrasjonsselskaper, togoperatørene, Entur, Statens vegvesen, Kommunenes sentralforbund, Kollektivtrafikkforeningen og NHO Transport. Det har vært stor interesse og engasjement fra partene.

Svaret på oppdraget ble formelt oversendt departementet 1. februar 2026. Jernbanedirektoratets anbefaling peker på aktuelle prinsipper for både finansieringsmodell og samhandlingsmodell. En vellykket implementering forutsetter at Jernbanedirektoratet og de berørte aktørene samarbeider for å sikre en samhandlingsmodell som i størst mulig grad er hensiktsmessig, effektiv og velfungerende.

Anbefalt samhandlings- og finansieringsmodell ble kort presentert i etatsstyringsmøte i februar 2026. Direktoratet avventer videre oppdrag fra Samferdselsdepartementet før endringer i samhandlingsmodell og finansieringsmodell iverksettes.

Å sikre et togtilbud i tråd med regjeringens ambisjoner, jf. bl.a. Meld. St. 14 (2023–2024), Nasjonal transportplan 2025–2036 og Prop. 1 S (2024–2025) for Samferdselsdepartementet, gjennom inngåelse av avtaler om offentlig tjenesteytelse og tett oppfølging av måloppnåelsen i disse avtalene.

Regjeringens transportpolitiske mål er en enklere reisehverdag og økt konkurranseevne, bidrag til klima- og miljømål, høy sikkerhet, effektiv bruk av ny teknologi og god ressursutnyttelse. I jernbanestrategien i Nasjonal transportplan 2025–2036, er persontransport rundt de største byene, der veksten i kollektivtrafikken er størst, prioritert. Dette innebærer blant annet bedre frekvens og kortere reisetid på flere sentrale jernbanestrekninger, og en forbedret driftsstabilitet blant annet gjennom økt satsing på drift, vedlikehold og fornyelse. Jernbanedirektoratets koordinerende rolle er tydelig gjennom rådene for bedre driftsstabilitet og avvikshåndtering. God samhandling, og vekt på konkrete forbedringstiltak, ga gode resultater i 2025.

Det er i årene fremover planlagt betydelige tilbudsforbedringer når pågående utbygginger ferdigstilles. Dette skal gi frekvensøkning og bedret reisetid mellom Oslo og Hamar, Oslo og Tønsberg og Oslo og Moss, samt på Trønderbanen. Jernbanedirektoratets rolle er å sørge for at de nødvendige innsatsfaktorene (infrastruktur, tog og trafikkavtaler) er koordinerte og sammen bidrar til realisering av de planlagte tilbudsforbedringene. Det vises i den forbindelse til omtale av Jernbanedirektoratets arbeid med en ny grunnrutemodell med integrert tilbringertjeneste fra R28 (desember 2027), og Styringsrammeverk for nye tilbudsforbedringer på jernbanen.

Staten, ved Jernbanedirektoratet, inngår flerårige trafikkavtaler med togoperatører om å drifte togtilbudet i Norge. Slike avtaler inngås der det ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomt å drifte togtilbudene i det omfang og på de vilkår som staten mener er nødvendig for å nå de transportpolitiske målene.

Dagens trafikkavtaler for persontogtransport utløper i årene som kommer. Det har skjedd endringer i regelverket for persontogtransport siden dagens trafikkavtaler ble inngått. Markedet for persontransport med jernbane er regulert gjennom EØS-avtalen. Innføringen av EUs fjerde jernbanepakke i norsk rett åpnet opp markedet for persontogtransport på jernbane. Dette innebærer at staten må foreta en reell vurdering av markedets evne og vilje til å levere et tilbud med den kvalitet og i det omfang som er nødvendig for å nå de transportpolitiske målene.

Jernbanedirektoratet har i 2025 arbeidet med å vurdere omfang og innretning på fremtidige trafikkavtaler, som svar på et oppdrag gitt av Samferdselsdepartementet i 2024. Arbeidet har vist at særtrekk ved den norske jernbanen, kombinert med en betinget interesse for kommersiell drift, gjør at det foreligger en reell fare for at de transportpolitiske målene ikke nås dersom det satses på et større kommersielt innslag. Dette kan i ytterste konsekvens føre til bortfall av tilbud til de reisende. Jernbanedirektoratets anbefaling er derfor at offentlig kjøp fortsetter å være hovedmodellen for persontogtilbudet som kjøres i dag, med enkelte unntak for eksisterende kommersielle tilbud.

Jernbanedirektoratet har i 2025 også brukt mye tid og ressurser på tre utredninger av jernbanetilbudet mot 2050 som ble varslet i gjeldende nasjonale transportplan: for fjerntog, gods og kollektivtilbudet på Østlandet. Utgangspunktet er at transportsektoren vil utfordres på en rekke områder i årene fremover, og at utfordringsbildet tilsier at jernbanen som bærekraftig, kapasitetssterk kollektivtransport i de største byområdene, vil være en viktig del av løsningen. Utredningene skal gi et oppdatert og relevant kunnskapsgrunnlag for den videre utviklingen av jernbanestrategien i neste rullering av NTP og leveres til Samferdselsdepartementet 1. april 2026.

Helhetlig og koordinert utvikling og drift av et attraktivt jernbanetilbud

Jernbanedirektoratet har i 2025 jobbet for å styrke sin koordinerende og strategiske rolle for å kunne sikre et helhetlig og attraktivt togtilbud. I tråd med oppdragene fra Samferdselsdepartementet er det vært fremdrift i implementeringen av et helhetlig risikostyringssystem for jernbanen, etableringen av et styringsrammeverk for nye tilbudsforbedringer, og gjennomføringsplan for Nasjonal transportplan 2025–2036 (NTP).

Jernbanedirektoratet jobber videre for å integrere disse i den interne virksomhetsstyringen og i oppfølgingen av trafikkavtaler.

Utviklingen i 2025 peker mot et mer attraktivt og koordinert jernbanetilbud, særlig gjennom rekordhøy passasjervekst og etableringen av en samlet gjennomføringsplan for NTP som styrker samordningen i sektoren. Samtidig har store driftsforstyrrelser på sentrale strekninger synliggjort sårbar infrastruktur, og forsinkelser og økte kostnader skaper økt usikkerhet i flere planlagte tiltak. Dette innebærer at målet er delvis oppnådd.

Utvikling i antall passasjerer

Jernbanen i Norge har aldri fraktet så mange passasjerer som i 2025. For strekningene med offentlig kjøpt persontrafikk var det om lag 77 millioner reisende i 2025, en økning på 2,7 prosent fra 2024. I tillegg kommer reisende med Flytoget, Flåmsbana, grensekryssende persontogtransport og annen kommersiell togtrafikk. Det gir et totalt passasjerantall i overkant av 84 millioner reisende, noe som er historisk høyt.

Før koronapandemien lå årlig trafikkvekst på i størrelsesorden 2,5 prosent, og passasjertall for de to siste årene indikerer at vi er tilbake på det samme vekstsporet.

Tabell 3 Utvikling i antall passasjerer fordelt på de ulike trafikkavtalene. Tallene i tabellen er for kalenderåret og ikke rutetermin.

Totalt 2025	Trafikkinntekter (kr)	Endring fra 2024	Antall reiser	Endring fra 2024	Passasjerkm	Endring fra 2024
Trafikkpakke 1	408 534 528	-3 %	6 515 248	-2 %	282 421 679	-6 %
Trafikkpakke 2	644 229 962	-4 %	3 628 693	-5 %	562 752 016	3 %
Trafikkpakke 3	752 192 778	5 %	3 294 012	9 %	438 375 166	2 %
Østlandet 1	1 062 468 393	3 %	29 383 846	4 %	741 803 417	6 %
Østlandet 2	2 366 681 881	4 %	34 285 953	3 %	1 558 544 939	0 %
Total	5 234 107 542	2 %	77 107 753	3 %	3 583 897 217	1 %

Trafikkpakke 1 Sør

Trafikkpakke 1 Sør har hatt en negativ trafikkutvikling i 2025. Jærbanen har hatt sterk trafikkvekst årene etter pandemien, men veksten har nå stoppet opp og gitt en flat utvikling fra 2024 til 2025. Ettersom ett av togsettene på Jærbanen har vært ute til midtlivsoppgradering, har det ikke vært mulig å kjøre dobbeltsett på like mange avganger som planlagt. Dette har ført til kapasitetsutfordringer på avganger i rushtiden.

Sørtoget Oslo-Kristiansand-Stavanger har hatt en reduksjon i antall reisende på åtte prosent som følge av mange innstillinger og svak driftsstabilitet, men også som følge av at planlagt avvik i Drammen ble forlenget med tre uker i august. Direktoratet har siden sommeren 2025 fulgt opp Go-Ahead Norge for å sikre et bedre og mer forutsigbart fjerntogtilbud på Sørlandsbanen.

Trafikkpakke 2 Nord

Trafikkpakke 2 Nord har vært sterkt berørt av naturhendelser som har medført langvarige feil på infrastrukturen i 2025. SJ Norge og direktoratet inngikk en tilleggsavtale som følge av bruddet ved Otta bru da dette påvirket togtrafikken på Dovrebanen fra januar og nesten frem til påske. Avtalen innebar at direktoratet delvis dekket inntektstap og økte kostnader.

Raset på Raumabanen i juli stanset togtrafikken på denne strekningen, og førte til nedgang i antall reisende også på Dovrebanen frem til åpning. På Meråkerbanen gikk det i november et større ras som gjør at strekningen er stengt for trafikk frem til 23. mars 2026.

Trønderbanen hadde en positiv utvikling gjennom hele første halvår 2025, med perioden under Ski-VM i Trondheim som en topp. Etter raset ved Nesvatnet i august ble det inngått en tilleggsavtale med SJ Norge hvor Jernbanedirektoratet tar delvis risiko for økte kostnader og tapte billettinntekter. Raset medførte at det ikke var mulig å vedlikeholde togsett på nordsiden av bruddet, og store deler av togtilbudet måtte erstattes med buss. Direktoratet bidro også til at det ble etablert et imidlertid verksted i Bodø høsten 2025, som ble åpnet i februar 2026.

En tilleggsavtale med SJ Norge er også inngått på grunn av utfordringer med DI4-lokomotivene på Nordlandsbanen. Disse utfordringene ble betydelig større etter togavsporingen mellom Bjerka og Mo i Rana i 2024. Norske tog har inngått avtale om å leie inn erstatningslokomotiver, hvor det første lokomotivet etter planen blir klart for bruk sommeren 2026 når banen er planlagt å åpne forbi Nesvatnet. Nattogene på Nordlandsbanen er fortsatt innstilt, og ambisjonen er at nattogtilbudet kommer i gang igjen sommeren 2026.

Trafikkpakke 3 Vest

Flere ulykker og ras på strekningen mellom Oslo og Bergen har påvirket driftsstabiliteten også i 2025. At vognene som benyttes i fjerntogene har passert levetiden sin, påvirker også negativt. Flere avbøtende tiltak er iverksatt for å opprettholde kapasiteten.

Dobbeltsporet mellom Arna og Bergen åpnet i mai 2024. Da ble kvartersfrekvens på lokaltog Arna-Bergen (Arnalokalen) innført, i tillegg til kapasitetsforbedringer for region-, fjern- og godstog. Flere avganger og høyere driftsstabilitet, er hovedårsaken til trafikkveksten på 16 prosent for lokal- og regiontogene i 2025. Det er den viktigste forklaringen på at antall passasjerer i trafikkpakken økte med ni prosent fra 2024 til 2025. Antall reisende passerte 2019-nivået i 2025, og endte i 2025 tre prosent over dette nivået.

Trafikkavtalene Østlandet 1 og Østlandet 2

I desember 2024 var oppgraderingsarbeidene i Blixtunnelen på Follobanen fullført, og full kapasitet på strekningen kunne benyttes. Dette har gitt høy driftsstabilitet, god kapasitet i en del av togene og høy kundetilfredshet. Samtidig startet arbeidene med forberedelser av stasjonene på Østfoldbanen Oslo S – Ski til de nye lokaltogene. Dette har gitt noen innstilte tog i rush, og en nedgang i antall reisende på L2.

Vinteren på Østlandet i 2025 var mindre krevende enn året før, og sektoren var bedre forberedt på å håndtere driftsutfordringer som følge av vinterværet. Dette, sammen med et planlagt produksjonskutt under det største snøfallet i januar, gjorde at driften raskt kom tilbake til normalen.

Kjøring med enkeltsett der det etter planen var satt opp dobbeltsett, har vært et betydelig problem både for L1 og L2 i 2025. Mange regiontoglinjer har også hatt kapasitetsreduksjoner i størrelsesorden ti prosent. Direktoratet har gjennom hele 2025 fulgt dette tett opp med Vygruppen. Flere tiltak er gjennomført for å bedre situasjonen, blant annet ved oppbemanning av verksteder og omdisponering av tog. Videre er det funnet nye måter å skaffe og vedlikeholde kritiske reservedeler (hjul, hjelpestrømrettere mv.). Det er også gjort justeringer i planene for modifikasjoner og ERTMS-ombygging som skal bidra til en mer stabil materiellsituasjon. Iverksatte tiltak førte til en gradvis bedring i løpet av høsten 2025. Etter Norske togs beslutning om å terminere kontrakt på midtlivsoppgradering av Type 72, er det iverksatt avbøtende tiltak med flere oppgraderinger for å øke driftsstabiliteten på disse togsettene.

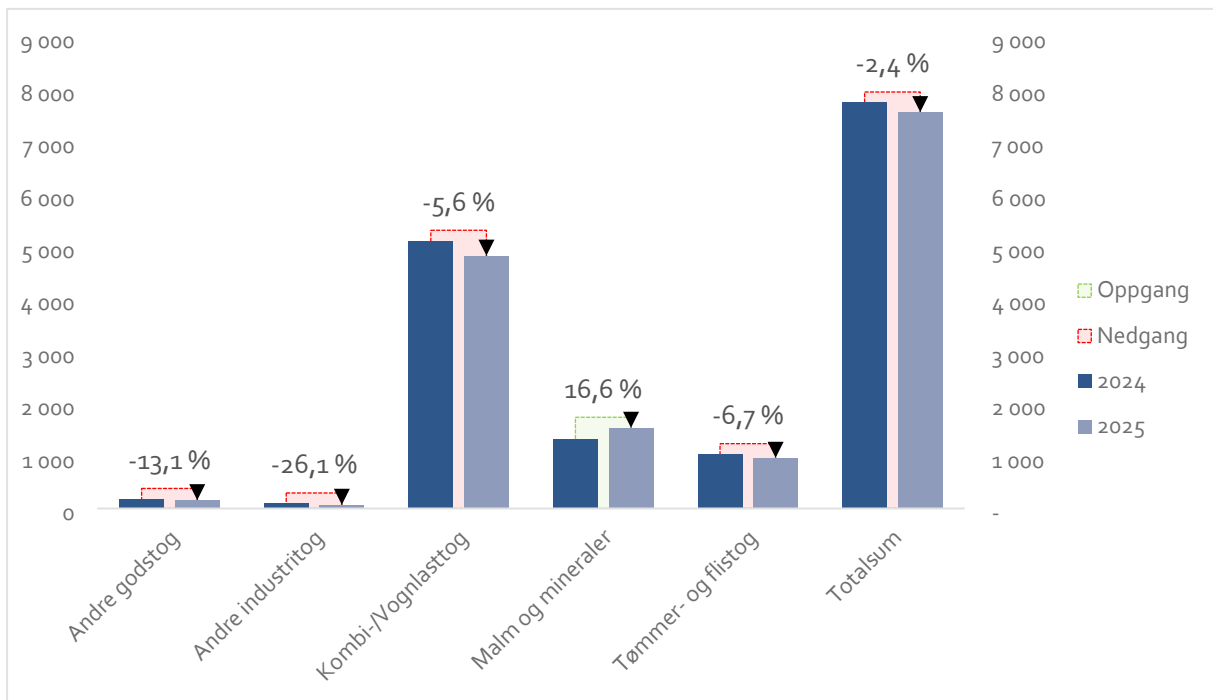
Utbyggingen av Drammen stasjon og tilhørende fasiliteter ved Sundland verksted sommeren 2025 påvirket togtrafikken på Østlandet i stor grad utover høsten, da det planlagte avviket ble utvidet med tre uker i august, samtidig med behovet for økt kapasitet i togene etter ferien.

Utvikling i transportert gods på bane

Også i 2025 har godstransporten på jernbane vært preget av betydelig nedetid på sentrale strekninger. I januar førte forskyvning av sporet på Otta bru til stenging av Dovrebanen. I juli ble Raumabanen truffet av ras ved Verma stasjon, og i august fikk vi kvikkleireskred ved Nesvatnet på Nordlandsbanen.

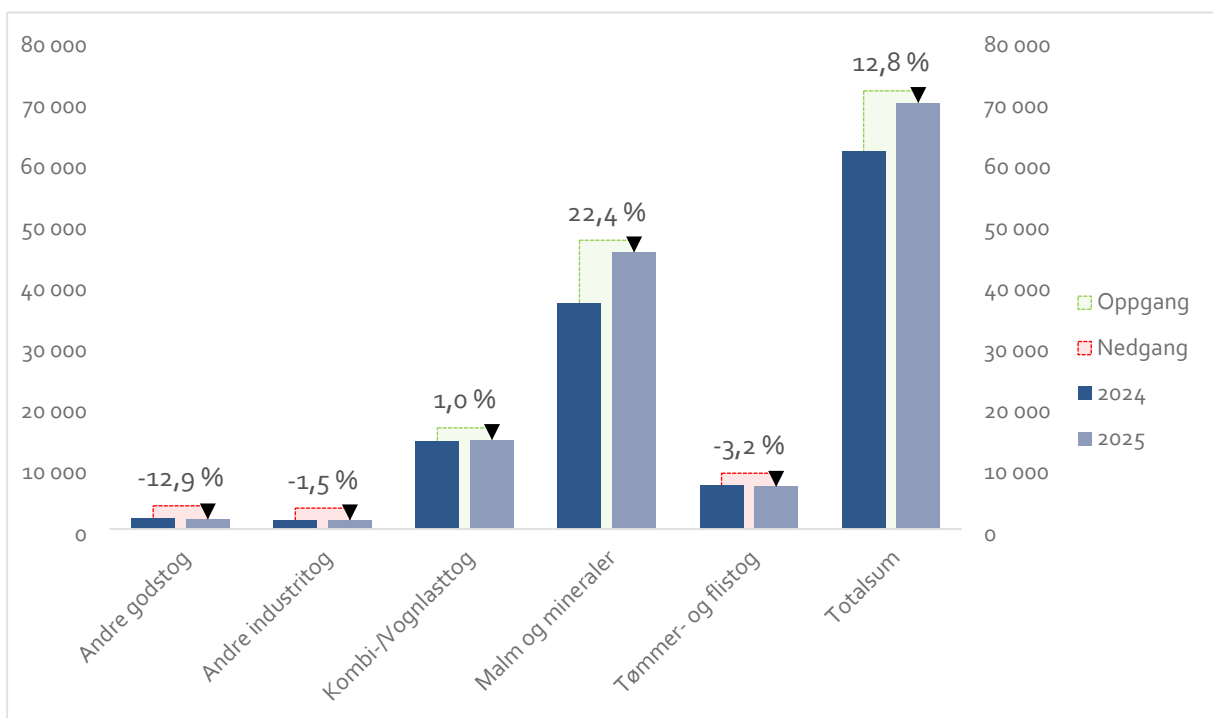
Disse hendelsene bidro til at transportarbeidet for gods på jernbane ble redusert med 2,4 prosent (figur 4), til tross for at det totale transportvolumet med tog målt i brutto tonn økte med 12,8 prosent fra 2024 til 2025 (figur 5).

Nedgangen i transportarbeid innen kombi- og vognlast må ses i sammenheng med stengte banestrekninger og påfølgende omdirigeringer. Selv om fraktet volum (tonn) har økt noe, har deler av trafikken blitt kjørt via alternative ruter, herunder Alnabru–Narvik fremfor Alnabru–Bodø. Når større deler av distansen kjøres på svensk infrastruktur, reduseres transportarbeidet målt i Norge (tonnkm), noe som forklarer avviket mellom volumutvikling og transportarbeid.



Figur 4 Transportarbeid i brutto mill. tonnkm 2024 vs. 2025

Økningen i *transportvolum* skyldes i hovedsak økt malmtransport. Volumutviklingen må imidlertid ses i lys av et lavt sammenlikningsgrunnlag i 2024: i januar og februar dette året var Ofotbanen stengt som følge av avsporinger, noe som ga svært lave volum i starten av året. Samtidig har økt aksellast på strekningen bidratt til bedre kapasitetsutnyttelse. Større malmvolum per tog har gjort det mulig å øke samlet transportert mengde uten en tilsvarende økning i transportarbeidet målt i brutto tonnkilometer.



Figur 5 Transportvolum i tusen brutto tonn 2024 vs. 2025

Utvikling i perioden 2021-2025

Tabell 4 og 5 nedenfor viser utviklingen i transportarbeid og transportert volum over de siste fem årene, basert på tall fra Bane NOR.

Det er særlig verdt å merke seg at transportarbeid og transportvolum for kombi- og vognlastsegmentet har falt hhv. drøyt 21 og 10 prosent i perioden, med en særlig stor nedgang fra 2022 til årene etter. Hovedårsaken er naturhendelser som har ført til stengte banestrekninger, fra ekstremværet *Hans* i august 2023 som rev med seg Randklev bru på Dovrebanen og førte til at banen var stengt for gjennomgående trafikk til mai året etter, til hendelsene i 2025 nevnt over. Nedgangen må imidlertid også ses i lys av at pandemiårene 2021 og 2022 var toppår for godstransporten på grunn av mye netthandel og ledig plass på sporet. Sammenliknet med årene før pandemien, er nedgangen noe mindre for kombi- og vognlast enn nedgangen de siste fem årene.

Utfordringene for gods på bane er flere: Hyppigere ekstremvær og gjentatte infrastrukturavbrudd har påvirket regulariteten, og perioder med lav punktlighet bidrar til å svekke jernbanens leveringspålitelighet. Dette kan på sikt påvirke vareeierens transportvalg og jernbanens markedsandel.

Utviklingen i transportert godsmengde på jernbane påvirkes dessuten ikke bare av forhold i sektoren selv, men også av overordnede rammebetingelser og markedsmessige forhold. Generelt lavere byggeaktivitet i samfunnet, svingninger i internasjonal handel, endrede logistikkmønstre og konkurranseforhold mellom transportformene har samlet bidratt til redusert etterspørsel etter jernbanetransport i noen av segmentene de siste årene.

Tabell 4 Utviklingen i transportarbeid 2021-2025

Transportarbeid - millioner brutto tonnkm	2021	2022	2023	2024	2025	Utvikling 2021-2025
Andre godstog	163	44	478	183	159	-2,4 %
Andre industritog	161	165	104	96	71	-55,7 %
Kombi-/Vognlasttog	6 116	6 320	5 179	5 110	4 825	-21,1 %
Malmtog	1 569	1 514	1 496	1 322	1 541	-1,8 %
Tømmer- og flistog	996	1 159	1 037	1 037	968	-2,8 %
Totalsum	9 005	9 203	8 293	7 748	7 564	-16,0 %

Tabell 5 Utviklingen i transportert volum 2021-2025

Transportvolum - tusen brutto tonn	2021	2022	2023	2024	2025	Utvikling 2021-2025
Andre godstog	1 243	971	2 428	1 805	1 571	26,4 %
Andre industritog	2 118	2 533	2 229	1 433	1 412	-33,3 %
Kombi-/Vognlasttog	16 256	16 672	14 729	14 422	14 571	-10,4 %
Malmtog	43 762	42 268	41 255	37 016	45 294	3,5 %
Tømmer- og flistog	7 223	7 486	7 387	7 144	6 913	-4,3 %
Totalsum	70 603	69 931	68 027	61 820	69 761	-1,2 %

Støtte- og kompensasjonsordninger

I 2025 ble det innført flere midlertidige støtteordninger for godstransport på jernbane som følge av uforutsette infrastrukturavbrudd. Tilskuddsordningene forvaltes av Jernbanedirektoratet. Etter forskyvningen av sporet på Otta bru på Dovrebanen etablerte Samferdselsdepartementet, med godkjenning fra EFTAs

overvåkningsorgan (ESA), en kompensasjonsordning for godstogoperatører som har hatt dokumenterte tap knyttet til brustengningen i perioden 21. januar til 4. april 2025. Det er mottatt tre søknader, hvorav en er godkjent, en er avslått og en er fremdeles under behandling.

Som følge av raset ved Verma stasjon på Raumabanen ble det også etablert en støtteordning for godstrafikk på denne linjen. Samferdselsdepartementet har innført kompensasjon for godstogoperatører for tap som følge av langvarig stengning av Raumabanen sommeren og høsten 2025. Det er mottatt en søknad som er under behandling og vil bli utbetalt i 2026.

Samtidig planlegges en midlertidig ordning for å kompensere tap etter kvikkleireskredet ved Nesvatnet på Nordlandsbanen, der godstrafikken sør for Steinkjer har vært stanset. Dette arbeidet pågår, og opprettelse av ordningen forutsetter godkjenning fra ESA.

Kompensasjonsordningen som ble etablert etter hendelsen ved Randklev bru er ferdig behandlet i 2025. Siste utbetaling er gjennomført, og ordningen er nå formelt avsluttet. Resterende søknader ble behandlet og utbetalt i 2024.

I tillegg til de spesifikke kompensasjonsordningene som følge av infrastrukturskader, er miljøstøtteordningen for godstransport videreført i 2025. Denne ordningen har som formål å styrke jernbanens konkurranseevne gjennom økonomisk støtte til kombinerte transporter og vognlast. Støtten utbetales på grunnlag av produsert transportarbeid og gir et stabilt rammeverk for operatører uavhengig av konkrete hendelser gjennom året. Oversikt over alle støtte- og kompensasjonsordninger i 2025 er vist i tabell 6.

Tabell 6 Støtte- og kompensasjonsordninger

Bevilget kompensasjon og støtte	Miljøstøtteordning	Otta Bru kompensasjon	Randklev bru kompensasjon	Sum per selskap
CargoNet AS	78 526 810		29 866 000	108 428 810
Green Cargo AB	2 155 088			2 155 088
Grenland Rail AS	1 477 872			1 477 872
Hector Rail Ab	212 456			212 456
Onrail AS	16 794 422	15 331 420		32 125 842
BLS Rail AS	7 987 655			7 987 655
Tågakeriet i Bergsland AB	75 375			75 375
Sum per ordning	107 265 678	15 331 420	29 866 000	152 463 098

Status for gjennomføringsplan

Jernbanedirektoratet utarbeidet i 2025 gjennomføringsplan for realisering av NTP 2025–2036, som gir en samlet oversikt over hvordan vi arbeider med realiseringen av ambisjonene og strategien nedfelt i gjeldende NTP. For ny tilbudsutvikling (effektpakker), viser gjennomføringsplanen nødvendige innsatsfaktorer sammenstilt per effektpakke.

Gjennomføringsplanen brukes også til å understøtte den interne virksomhetsstyringen ved å identifisere aktiviteter og beslutningspunkt, særlig knyttet til realiseringen av planlagte forbedringer i togtilbudet. Vi lager også kortversjoner av gjennomføringsplanen to ganger i året, som sendes til Samferdselsdepartementet som del av direktoratets innspill til statsbudsjettet høst og vår. Formålet med kortversjonene er å illustrere budsjettforslaget i lys av prioriteringer i NTP.

Den første offentlige versjon av gjennomføringsplanen ble publisert i april 2025. Jernbanedirektoratet har presentert gjennomføringsplanen for blant annet aktørene i sektoren og fylkeskommuner. Vi bruker planen aktivt for å vise hvordan vi jobber for å ivareta helheten i utvikling av togtilbudet, og for å vise utvikling og fremdrift innen de forskjellige effektpakkene i porteføljen. Dokumentet er nyttig i samarbeidet på tvers av jernbane- og transportsektoren. Gjennomføringsplanen er blitt godt mottatt, og var det dokumentet som hadde flest nedlastinger på Jernbanedirektoratets nettsider i 2025.

Status for gjennomføringsplanen rapporteres i forbindelse med risikovurderingen av effektpakkene - se omtalen nedenfor og vedlegg 3 «Status risiko i effektpakkene».

Kostnader, lønnsomhet, og risiko i effektpakkene/tilbudsforbedringene

Store forbedringer i togtilbudet realiseres først og fremst gjennom effektpakker, der infrastruktur, tog og kjøp av persontransport settes sammen. Jernbanedirektoratet utvikler strategiene for togtilbudet, inngår

nødvendige avtaler og koordinerer sektorens aktører slik at disse innsatsfaktorene kan leveres til rett tid og i riktig rekkefølge. For å gi et helhetlig bilde av fremdrift og utfordringer, presenteres i denne delen både en overordnet omtale av NTP-indikatoren «Netto nytte av investeringstiltak» i effektpakker/ tilbudsforbedringer i porteføljen NTP 2025-2036, og risikoen som kan påvirke realiseringen av dem.

Risikorapportering omfatter alle effektpakker i gjennomføringsplanen for NTP 2025–2036. For pakker med tidfestet byggestart eller tidspunkt for å ta i bruk, vurderes risiko opp mot disse tidsplanene. For pakker uten tidfestede milepæler gis det en mer utfyllende status og omtale av oppfølgingen. En full oversikt over innhold, milepæler og beslutningspunkter finnes i *Gjennomføringsplanen for NTP 2025-2036* og for detaljerte vurderinger av risiko og tiltak vises det til vedlegg 3 *Status risiko i effektpakkene*.

Netto nytte av investeringstiltak

Investeringskostnader

Sammenliknet med Nasjonal transportplan 2025–2036, har kostnadsestimatene endret seg for noen effektpakker/tilbudsforbedringer i porteføljen. Der det er stor nedgang i kostnadsestimatet skyldes det at omfanget av infrastrukturiltak er redusert uten at effekten er endret. Årsaken til at omfanget av tiltak er redusert, er i stor grad at tiltakene gjennomføres som del av andre effektpakker.

For effektpakker/tilbudsforbedringer som har økte kostnadsestimater, skyldes det i stor grad prisøkning for infrastrukturiltakene eller en økning i infrastrukturomfanget.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet (netto nåverdi)

Den samfunnsøkonomiske lønnsomheten har, for de effektpakkene der vi har tilstrekkelig informasjon, stort sett gått ned fra NTP 2025-2036. Endringer i samfunnsøkonomisk lønnsomhet skyldes feilrettinger og oppdateringer av i hovedsak nytte- og kostnadsverktøyet SAGA, og kostnadsutvikling, noe som påvirker effektpakkene i ulik grad. Det er svært beskjedne endringer i vurderingen av de ikke-prissatte virkningene.

For detaljert oversikt av investeringskostnad og samfunnsøkonomisk lønnsomhet i hver effektpakke viser vi til de årlige porteføljeprioriteringene.

Risiko i effektpakkene/tilbudsforbedringene

Risikovurderingen etter 3. tertial 2025 viser samlet sett et mer krevende risikobilde enn ved rapporteringen for 2. tertial. For flere effektpakker er risikoen vurdert som økende eller skjerpet, samtidig som tre effektpakker viser redusert risiko. Den overordnede utviklingen i risikovurderingene oppsummerer vi her, mens detaljert status og vurderinger for hver enkelt effektpakke finnes i «supersidene» i vedlegg 3.

Risikobilde i effektpakkene kan oppsummeres i følgende hovedtrekk:

- Forsinkelser i leveransen av nye tog (NO5 og No6), bidrar til økt risiko i flere effektpakker. Dette slår spesielt inn i effektpakkene E01 Innføring av nye kjøretøy (lokaltog), E04 Flere og raskere tog på Vestfoldbanen (Oslo-Tønsberg) og E21 Innføring av nye kjøretøy (regiontog).
- Økt usikkerhet rundt infrastrukturløsninger, særlig knyttet til grunnforhold og forsinkelser i ERTMS. Dette slår inn i effektpakkene E08 Flere og raskere tog på Dovrebanen – To regionekspressstog i timen Oslo-Hamar og E19 Flere tog på Trønderbanen.

Jernbanedirektoratet arbeider fortløpende med å identifisere og konkretisere tiltak som kan redusere risiko for forsinkelser i realiseringen av effektpakkene. Vi ser samtidig et behov for å tydeliggjøre hvilken effekt disse tiltakene faktisk kan ha, og dette vil være et prioritert utviklingsområde fremover.

Det risikoreduserende arbeidet som gjelder hver enkel effektpakke, omtaler vi detaljert i vedlegg 3. I tillegg pågår det flere tiltak som skal redusere risiko mer helhetlig på tvers av sektoren:

- Samferdselsdepartementets gjennomgang av utsettelsen av dobbeltspor til Hamar, inkludert læring på tvers av store investeringsprosjekter, forventes å gi viktig innsikt. Endelig rapport skal leveres departementet innen 4. september 2026. Jernbanedirektoratet vil følge opp funnene, og bidra til å omsette dem i konkrete tiltak, som styrker forutsigbarheten i planlegging og gjennomføring av jernbaneprosjekter.
- Styrket og mer samstemt kommunikasjon til eksterne aktører om eventuelle forsinkelser eller endringer i planlagte tilbudsforbedringer. Dette er avgjørende for sektorenes troverdighet og forutsigbarhet for både togreisende og lokale og regionale myndigheter.

God kundeopplevelse gjennom høy driftsstabilitet og god avvikshåndtering

En sentral prioritering i 2025 har vært å styrke drift, vedlikehold og fornyelse av eksisterende jernbaneinfrastruktur, slik at togene går og kommer når de skal. Denne satsingen skal sikre at infrastrukturen i større grad kan holdes åpen, også under press fra blant annet ekstremvær. Prioriteringen gjenspeiles både i NTP 2025–2036 og i statsbudsjettet for jernbanen i 2025 og 2026.

Jernbanedirektoratet har i 2025 arbeidet med å koordinere og følge opp at de økte bevilgningene brukes mest mulig effektivt og gir størst mulig nytte for driften.

Utviklingen i 2025 viser at driftsstabiliteten har bedret seg noe i 2025 i forhold til 2024, men samlet sett ligger måloppnåelsen under sektorens mål i Nasjonal transportplan. Resultatene for driftsstabilitet var svake særlig i tredje tertial, der mange forsinkelser i september preget resultatene. For godstog var utviklingen mer positiv, med gradvis forbedring gjennom året og best resultat i tredje tertial.

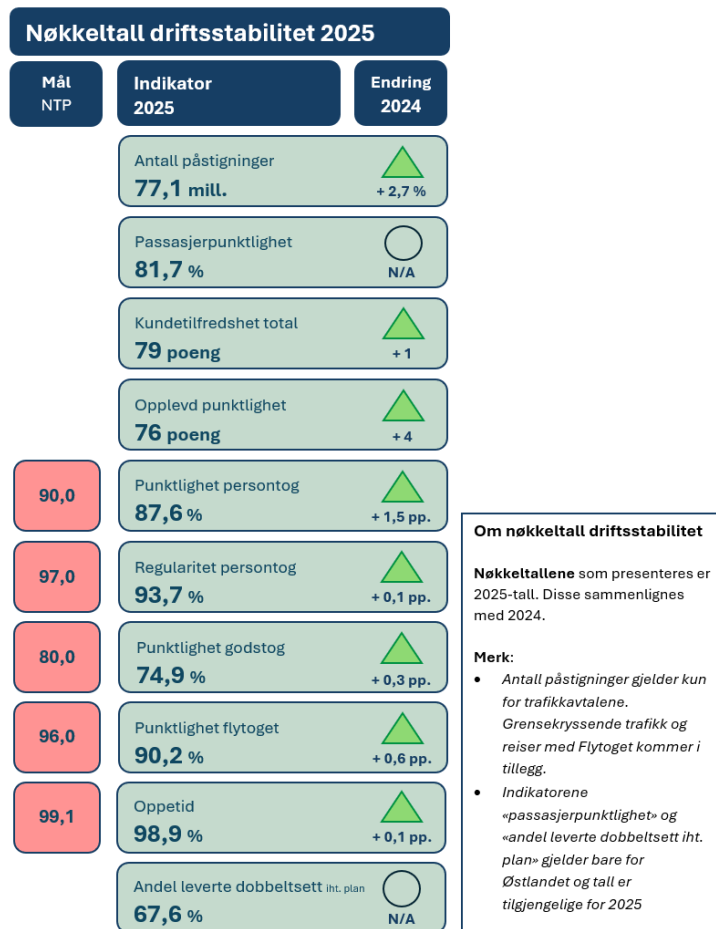
Samlet sett viser kundetilfredshetsundersøkelser i 2025 en positiv utvikling. De strukturelle utfordringene i togtilbudet, med avhengighet av enkeltspor, høyt kapasitetsutnyttelsesnivå og ustabil togmateriell på enkelte linjer, påvirker fortsatt kundens totale reiseopplevelse. Arbeidet med å forbedre informasjonsflyten, håndtere avvik og forbedre kvaliteten på sanntidsdata, vil derfor være avgjørende for å styrke kundetilfredsheten ytterligere i 2026.

Det er ingen effektpakker som ble realisert i 2025 som gir utslag på indikatoren endring i gjennomsnittlig reisetid, verken i form av endret ombordtid eller ventetid.

Driftsstabilitet for person- og godstog

Jernbanedirektoratet har jobbet med tre nye indikatorer som er mer effekt- og brukerorienterte. Disse indikatorene er «passasjerpunktlighet», «andel avganger som blir kjørt med dobbeltsett iht. plan» og «antall leverte setekilometer per linje i rushtid sammenliknet med planlagte setekilometer». Sammen med NTP-indikatorene⁷ utgjør de et sett med nøkkeltall for driftsstabilitet som skal brukes til å nyansere både punktligheten og kundetilfredsheten. Disse er sammenstilt i figur 6, og viser utviklingen fra 2024.

⁷ Punktlighet, regularitet og oppetid



Figur 6 Nøkkeltall for driftsstabilitet

Punktligheit

Punktligheiten for persontog endte i 2025 på 87,6 prosent, som er under NTP-målet på 90 prosent. Resultatet innebærer likevel en forbedring på 1,5 prosentpoeng sammenlignet med 2024, som var det svakeste året siden målingene startet. For godstog var punktligheiten 74,9 prosent, også dette under sektormålet, men med en svak forbedring fra 2024.

De geografiske forskjellene i punktligheit er betydelige. På Østlandet var 87,2 prosent av lokal- og regiontog i rute, med svært gode resultater på Follobanen og Østfoldbanen, etter at Follobanen kom i full drift fra desember 2024. I Oslokorridoren mellom Asker og Lillestrøm bidrar derimot høy kapasitetsutnyttelse til at måloppnåelsen er lavere, typisk mellom 80 og 85 prosent.

For *Trafikklpakke 1 Sør* var punktligheiten samlet 84,4 prosent, med gode resultater på Jærbanen og Arendalsbanen, mens fjerntogene på Sørlandsbanen kun oppnådde 66,7 prosent.

Trafikklpakke 3 Vest oppnådde 95,6 prosent punktligheit totalt, med svært gode resultater på Vossebanen, der Arnalokalen har høyest punktligheit, med over 99 prosent. Dette som følge av det nye dobbeltsporet mellom Arna og Bergen som ble åpnet i mai 2024. Fjerntogene mellom Bergen og Oslo hadde en punktligheit på 77,3 prosent.

I *Trafikpakke 2 Nord* økte totalpunktligheten til 83,9 prosent. Raumabanen var eneste strekning som nådde målet på 90 prosent, mens de øvrige strekningene var preget av generell sårbarhet knyttet til enkeltspor, feil på infrastruktur og tog, samt konsekvensene av raset ved Nesvatnet i august 2025.

Flytoget oppnådde en punktlighet på 90,2 prosent, noe som er marginalt bedre enn året før, men fortsatt under målet. Den forsinkede oppstarten etter arbeidet ved Grorud stasjon i oktober 2025 er en av hovedårsakene til de lave punktlighetstallene. Gjenåpningen etter arbeid på signalanlegget ble forsinket med 10,5 dager, noe som alene førte til 174,9 forsinkelsestimer og 1241 innstillinger. Et brudd på Grorud reduserer kapasiteten nordover fra Oslo S, og gir raskt store konsekvenser for togtrafikken. I perioden bruddet varte, opplevde togoperatørene en markert forverring i punktligheten.

Det forlengede bruddet på Hovedbanen påvirket togproduksjonen kraftig og skapte betydelige ulemper, ikke bare for reisende til og fra flyplassen, men for store deler av trafikken i Oslo-området. Kapasitetsutfordringene medførte at det ble kjørt flere tog gjennom Romeriksporten enn det er kapasitet til, og godstog måtte også ledes samme vei, med ytterligere forsinkelser og innstillinger som resultat.

Jernbanedirektoratet har mottatt flere tilbakemeldinger fra sektoren om håndteringen av bruddet på Grorud og andre større oppstartsproblemer. Bekymringene gjelder at planleggingen av brudd i for liten grad tar hensyn til de reisendes behov for og forventning om et forutsigbart togtilbud.

I tiltaksplanen for bedre driftsstabilitet og kundeopplevelser ved avvik, er ett av tiltakene tettere dialog mellom Bane NOR og togoperatørene om tidspunktet for planlagte sporbrudd, for å redusere konsekvensene for reisende og selskaper. I juli og august var det flere store planlagte sommerbrudd, særlig på Østlandet. Togoperatørene melder at disse i det store og hele var godt planlagt, og ble gjennomført etter planen.

Regularitet

Regulariteten for persontog endte i 2025 på 93,7 prosent, betydelig under sektormålet på 97,7 prosent. Etter en negativ trend siden 2017 viser 2025 en marginal forbedring på 0,1 prosentpoeng. Innstillinger pga. planlagt arbeid, som utgjorde rundt 53 prosent av alle innstillinger i 2025, inngår ikke i regularitetsberegningene, fordi alternativ transport normalt etableres og publiseres i god tid. Den viktigste enkeltårsaken til det svake årsresultatet var raset ved Nesvatnet 30. august 2025, som stengte Nordlandsbanen mellom Åsen og Levanger og førte til over 7000 innstilte persontog.

Siden den ordinære regularitetsindikatoren ikke skiller mellom hel- og delinnstillinger, gir den et skjevt bilde av hvordan avvikene faktisk rammet de reisende. Når delinnstillinger tas hensyn til⁸, viser analysen at regulariteten i flere perioder lå nær eller på nivå med sektormålet, særlig gjennom våren og sommeren 2025. Raset ved Nesvatnet representerte derfor et markant vendepunkt. Hendelsen utløste omfattende driftsavvik og førte til en betydelig nedgang i regulariteten fra september og ut året. Utviklingen før raset indikerer at regulariteten trolig ville ha vært rundt sektormålet også i månedene etter august dersom denne hendelsen ikke hadde inntruffet.

Også regulariteten varierer mellom de ulike strekningene. På Østlandet var det en positiv utvikling i totalregularitet sammenlignet med 2024, med færre innstillinger for både lokal-, regiontog og Flytoget. Lokaltog på linje L1 og L2 hadde imidlertid høyere andel innstillinger enn regiontogene, grunnet både

⁸ Indikator regularitet 2.0: Beregner regularitet ut fra antall planlagte stopp i ruteplan, kontra faktiske stopp som ble realisert. For mer detaljert beskrivelse av denne indikatoren vises det til vedlegg 4.

infrastrukturfeil og eldre tog. En større planleggingsfeil ved personellturnus i Vygruppen førte til et betydelig antall innstillinger siste uken i juni 2025.

På Bergensbanen og Vossebanen var måloppnåelsen høy, med total regularitet på over 99 prosent, blant annet som følge av dobbeltspor i nye Ulriken tunnel som har bidratt til mer stabil trafikk.

For trafikkavtalen med Go-Ahead Norge var det en liten forbedring i totalregularitet, med svært gode resultater på Jærbanen og Arendalsbanen, mens Sørlandsbanen hadde lav måloppnåelse hovedsakelig som følge av feil på infrastrukturen og vedlikeholdsetterselep på togmateriellet.

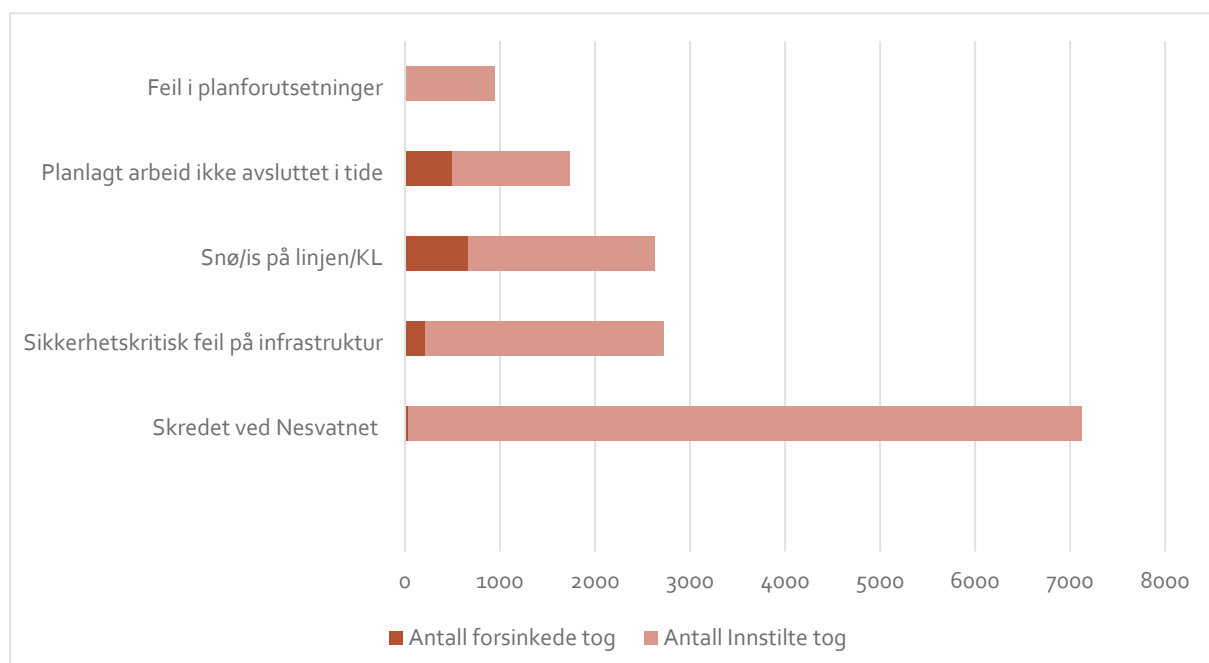
For trafikkavtalen med SJ Norge var 2025 preget av mange innstillinger knyttet til store avvik på infrastrukturen, herunder stengningen av Dovrebanen i over to måneder etter skader på Otta bru, og konsekvensene av raset ved Nesvatnet, som medførte mangel på verkstedkapasitet nord for rasstedet og mye buss for tog.

Årsaker til svak driftsstabilitet og effekter av tiltak

Årsakene til de svake resultatene i persontogtrafikken er sammensatte. Driftsstabiliteten er særlig sårbar for hendelser som skader infrastrukturen, og trafikkavviklingen på flere strekninger har av den grunn vært utfordrende gjennom store deler av året. I tillegg kommer krevende vinterforhold, forsinket oppstart etter anleggsbrudd, feil på både infrastruktur og et aldrende togmaterieell med stort vedlikeholdsbehov. Det ble registrert om lag 40 800 forsinkelsestimer i 2025, som er rundt 13 prosent færre enn i 2024. Årsakskode 7, forsinkelser som skyldes andre feil, utgjorde rundt 11 500 timer, og er desidert den største forsinkelsesårsaken i landet som helhet.

Raset ved Nesvatnet 30. august 2025 hadde stor negativ påvirkning både på regularitet og punktlighet, og vil også påvirke resultatene inn i 2026. Figur 7 viser de fem største hendelsene og årsakene til forsinkede og innstilte tog i 2025, og antall innstillinger og forsinkelsestimer disse har medført.

Vedlegg 4 gir en detaljert oversikt over driftsstabilitet på alle strekninger og linjer, samt årsakskoder.



Figur 7 Fem største hendelsene og årsakene til forsinkede og innstilte tog i 2025.

I 2025 brukte Bane NOR i overkant av seks milliarder kroner på fornyelse av jernbanen. Arbeidet med å bedre punktligheten har pågått i hele 2025. Omtrent en tredjedel av dette ble prioritert til Bergensbanen og Hovedbanen, som hver mottok i overkant av én milliard kroner. Dette er en betydelig innsats, men arbeidet med å måle og dokumentere effekten av slike tiltak er fortsatt i en tidlig fase. Vi registrerer blant annet at:

- Bergensbanen bedret punktligheten for persontog med over fire prosentpoeng fra 2024 til 2025, og med over sju prosentpoeng fra 2023 til 2025, fra 71 til 78 prosent til endestasjon.
- Hovedbanen hadde en positiv utvikling på punktlighet fra 2024 til 2025 med en bedring på rundt to prosentpoeng.
- Sørlandsbanen fikk tilført over en milliard kroner til sammen til vedlikehold og fornyelse i 2025. Også her bedret punktligheten seg for både passasjerer og gods.
- Det er en stor reduksjon i antall forsinkelser og innstillinger som følge av sikringsanlegg og signalanlegg (årsakskode 2). Denne reduksjonen kan skyldes økt fornyelse og vedlikehold, spesielt i Oslo-området der andelen forsinkelsestimer som skyldes tekniske feil sank med 30 prosent.

Bane NORs økonomisystem er per i dag ikke innrettet slik at det er mulig å registrere direkte effekter av enkeltstående fornyelses- eller vedlikeholdstiltak. Selv om de foreløpige analysene kan tyde på at satsingen på drift og vedlikehold har gitt positiv effekt, er det for tidlig å trekke sikre konklusjoner om størrelsen på denne. Jernbanedirektoratet vil, i tett samarbeid med Bane NOR, videreutvikle metodeverk og rapportering fremover. Målet er å få bedre og mer presise data som kan gi et tydeligere bilde av hvordan investeringene faktisk påvirker tilstand, regularitet og trafikkavvikling over tid.

Driftsstabiliteten sett fra kundenes side

I tidligere rapporter ble driftsstabilitet rapportert gjennom punktlighet, regularitet og oppetid. I tråd med føringer om å rette arbeidet for økt driftsstabilitet mot tiltak som har størst effekt for de reisende, har direktoratet jobbet med å utvikle indikatorer⁹ som kan gi et mer presist bilde av kundenes faktiske opplevelse. De nye indikatorene er foreløpig kun tilgjengelige for trafikkavtalene Østlandet 1 og Østlandet 2. Arbeidet med å hente ut og bearbeide nødvendig data for resterende trafikkpakker videreføres i 2026.

Foruten å gi nyttig informasjon om effekten av tiltak for bedre driftsstabilitet, inngår også indikatorene i oppfølgingen av trafikkavtalene på Østlandet. Det gjelder særlig indikatoren *Andel leverte dobbeltsett*, som knyttes opp mot komfortkravene i avtalene. Dette er krav som angir hvilke strekninger det aksepteres ståplasser, og hvilke strekninger det forutsettes at kundene får tilgang til sitteplass.

Passasjerpunktlighet

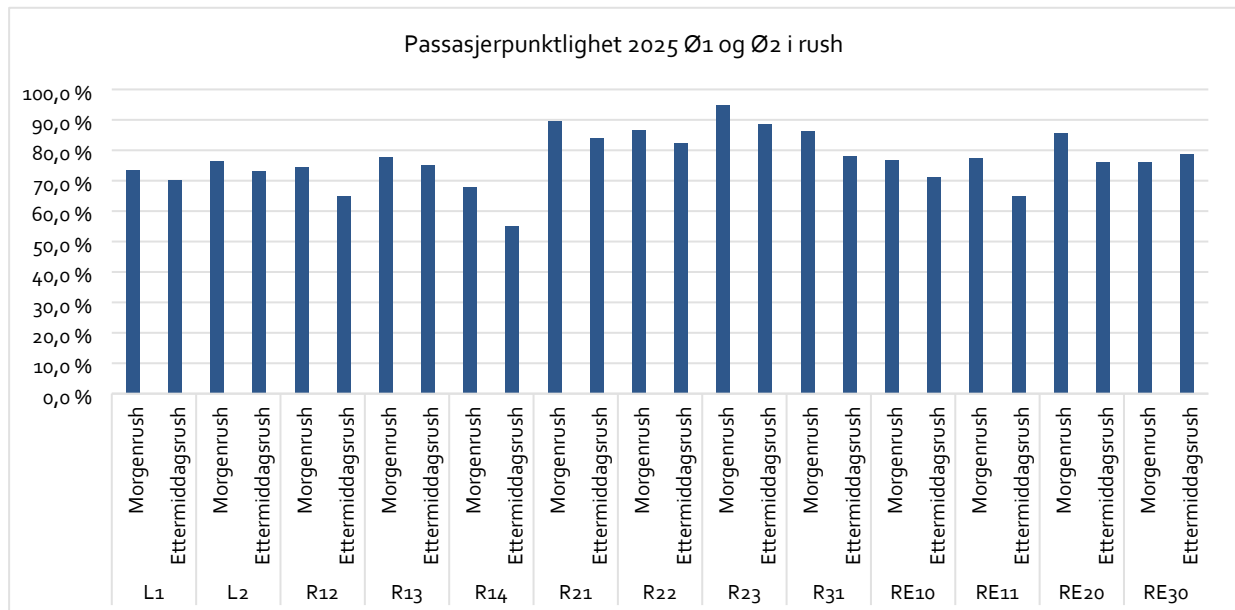
Antall reisende på jernbanen har økt betydelig de siste to årene, noe som er svært positivt. Flere passasjerer gir likevel økt press på kapasiteten og driftsstabiliteten, ettersom større passasjermengder fører til lengre stasjonsopphold, noe som utfordrer en allerede stram ruteplan på flere strekninger. Til tross for veksten ser vi en svak forbedring i punktligheten for persontog.

I 2025 innførte Jernbanedirektoratet indikatoren «passasjerpunktlighet», som måler punktlighet for alle passasjerer på avstigningsstasjonen – ikke bare ved togets endestasjon. Dermed vektet tog med mange reisende høyere. Indikatoren gir et mer presist bilde av kundens faktiske opplevelse.

Passasjerpunktligheten i 2025 endte på 81,7 prosent, seks prosentpoeng lavere enn det ordinære punktlighetstallet. Forskjellen skyldes hovedsakelig rushtidstogene, som er mer utsatt for forsinkelser på

⁹ Passasjerpunktlighet, andel avganger som blir kjørt med dobbeltsett iht. plan, og antall leverte setekilometer per linje i rushtid sammenliknet med planlagte setekilometer

grunn av tett trafikk og mange av- og påstigninger. Figur 8 viser resultatene for passasjerpunktligheten for trafikkavtalene Østlandet 1 og Østlandet 2.



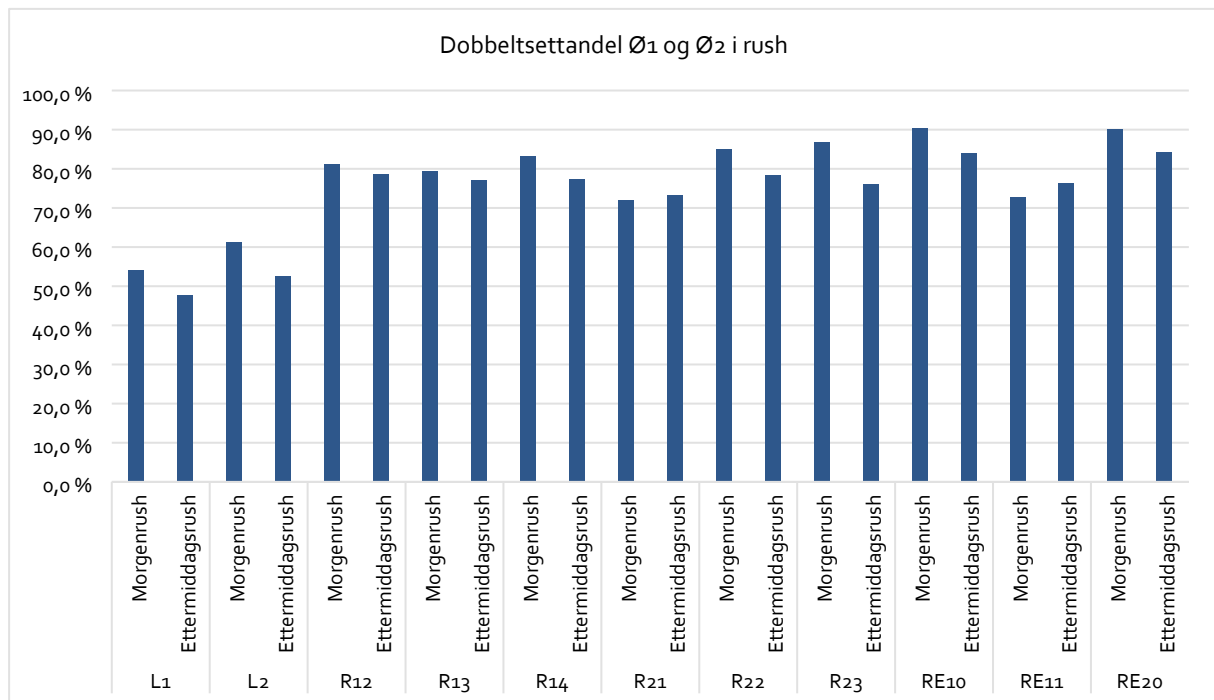
Figur 8 Andel passasjerer som kommer fram i tide (per linje i løpet av et døgn) totalt for 2025. Tallene angir andel av kundene som ankommer endestasjonen innenfor punktlighetskravet på 3:59 for lokal- og regiontog.

Generelt varierer passasjerpunktligheten i de ulike rushperiodene, og den påvirkes i stor grad av hendelser på infrastrukturen. Vi ser videre at linjene som trafikkerer Follobanen har den beste passasjerpunktligheten, mens den er svak på lokaltogene, togene som trafikkerer Oslokorridoren (hvor togtettheten er stor), og i særlig grad de linjene som har stor andel enkeltspor på ytterstrekning, slik som for eksempel R14 Asker – Kongsvinger.

Andel avganger som blir kjørt med dobbeltsett

Jernbanedirektoratet måler andelen avganger på Østlandet som blir kjørt med dobbelt togsett når det er planlagt. I 2025 ble bare 67,6 prosent av disse avgangene faktisk kjørt med dobbeltsett. Færre tilgjengelige tog enn forutsatt, gjør at mange avganger kjører med redusert kapasitet (enkeltsett i stedet for dobbeltsett), noe som er særlig krevende i rushtid, og i en periode med sterk passasjervekst. Forsinkelsene i leveransen av nye lokal- og regiontog fører til at eldre tog må holdes i drift lenger enn planlagt. Disse togene har passert sin tekniske levetid og har en høy feilrate, som reduserer tilgjengeligheten.

Figur 9 viser andel leverte dobbeltsett iht. plan, og vi ser at det er særlig lokaltoglinjene L1 og L2, som kjøres med Type 72 og Type 69, som har flest avganger med enkeltsett der det etter planen skulle kjøres dobbeltsett. Foruten hyppige feil på en aldrende togpark, som spesielt svekker leveransen i ettermiddagsrushet, forsterker en begrenset verkstedkapasitet utfordringene, og påvirker regiontogene. I tillegg pågår ombyggingen av Type 74 til ERTMS, noe som også har redusert tilgangen på materiell.



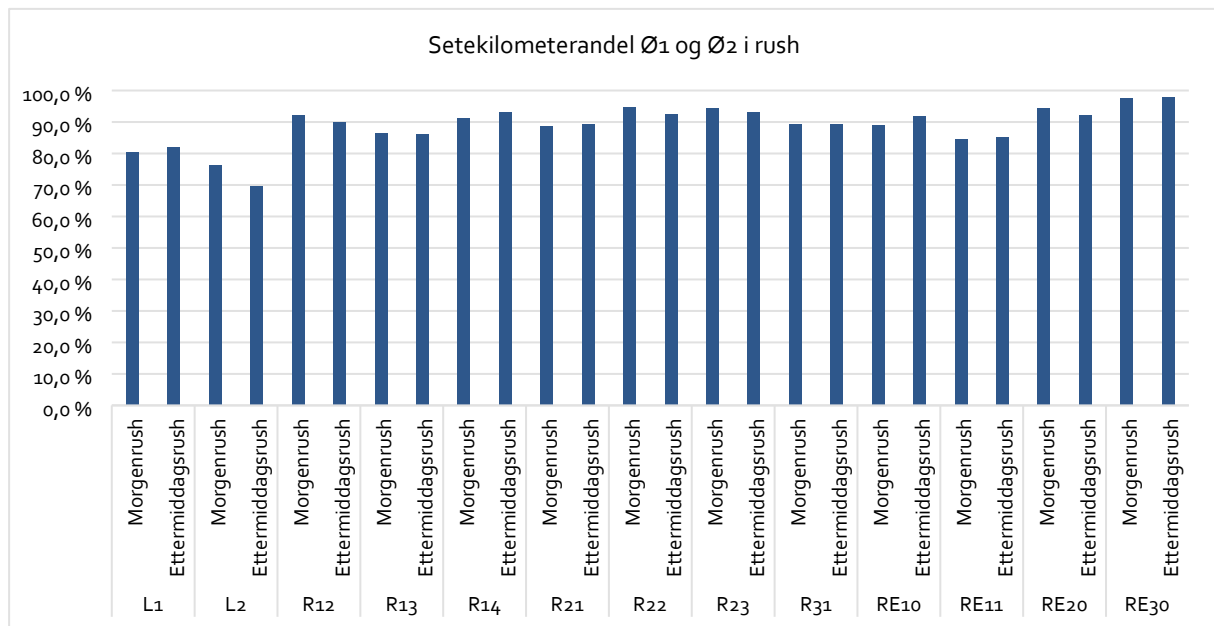
Figur 9 Andel leverte dobbeltsett iht. plan totalt for 2025.

Andel leverte setekilometer per linje i rushtid sammenliknet med planlagte setekilometer.

Antall leverte setekilometer er definert som andel leverte setekilometer per linje i rushtid sammenliknet med planlagte setekilometer. Denne indikatoren måler hvor mange seter som er tilbudt kundene i forhold til det som er planlagt, og påvirkes i hovedsak av to forhold:

- Mye planlagt arbeid på infrastrukturen, og oppståtte avvik i operativ drift, har ført til en rekke delinnstillinger på lokaltoglinjene L1 og L2. Dette har ikke rammet region- og regionekspresstogene på samme måte grunnet høyere driftsstabilitet. Ved hel- og delinnstillinger faller andelen leverte setekilometer.
- Manglende tilgang på togsett, slik at rushtidsavganger kjøres med halv kapasitet. Dette kan skyldes tekniske feil på togene, eller manglende kapasitet på verkstedsfasiliteter for gjennomføring av nødvendig vedlikehold.

Figur 10 viser denne indikatoren for de ulike linjene som inngår i trafikkavtalene Østlandet 1 og Østlandet 2. Den viser at problemene, som nevnt i første kulepunkt over, har vært særlig store for lokaltogene rundt Oslo (L1 og L2), med den konsekvens at det tidvis har vært mye trengsel i rushtid. Også noen av regiontoglinjene har slitt med tilgangen på materiell, og dermed periodevis en relativt lav andel leverte setekilometer.



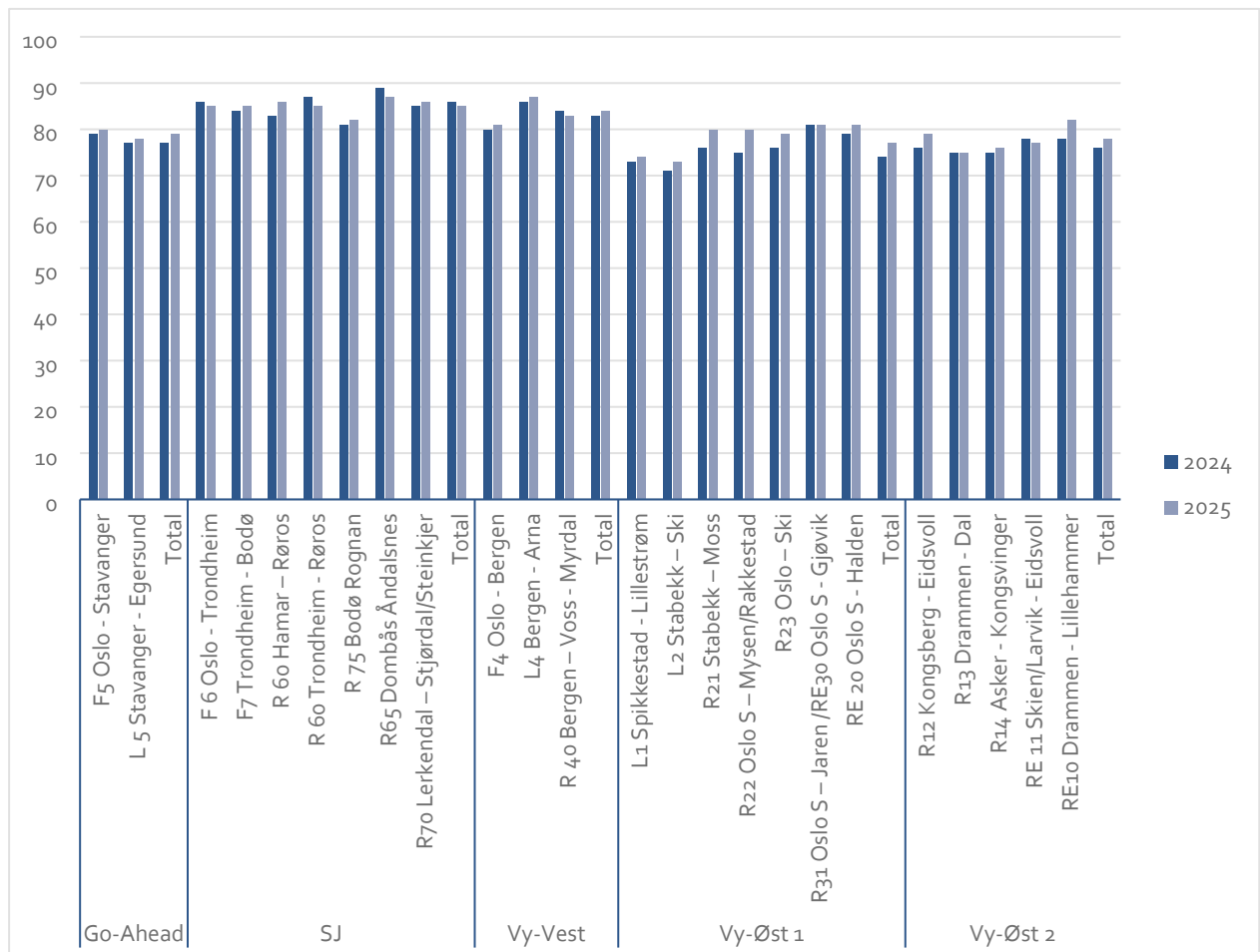
Figur 10 Andel leverte setekilometer per linje i rushtid sammenlignet med planlagte setekilometer totalt for 2025.

Kundetilfredshet

Fra 2024 til 2025 er det en signifikant¹⁰ bedring av kundetilfredsheten på ett poeng, fra 78 til 79 poeng. SJ Norge skårer fortsatt høyest blant togoperatørene med trafikkavtale, mens forbedringen på Østlandet 1 og 2 bidrar til å løfte kundetilfredsheten nasjonalt. Kundetilfredsheten varierer imidlertid fortsatt betydelig mellom strekninger og påvirkes særlig av opplevd punktlighet, driftsstabilitet, kvalitet på togmateriell og kapasitetssituasjonen i rushtiden.

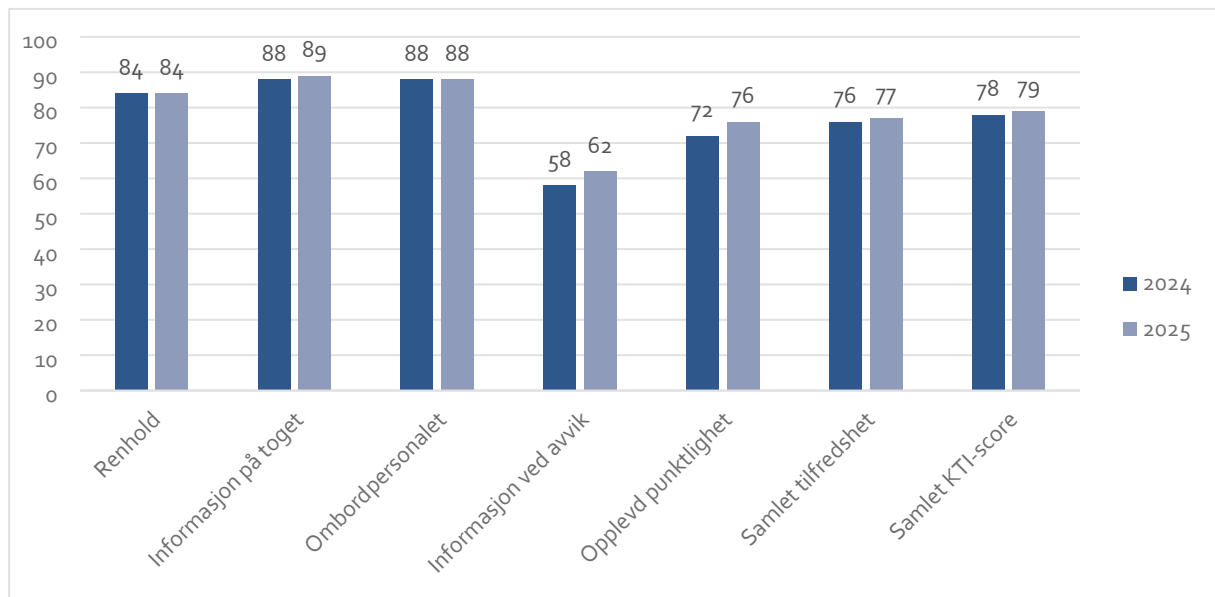
Figur 11 viser samlet sett at de reisende er litt mer tilfredse med reisen sammenliknet med fjoråret. Forbedringen skyldes økt kundetilfredshet i trafikkpakkene Østlandet 1 og 2 som driftes av Vygruppen. SJ Norge (Trafikkpakke 2 Nord) har de mest tilfredse kundene.

¹⁰ En signifikant endring forklares ved at man har observert en forskjell eller endring i dataene som er så stor at den er usannsynlig å være et resultat av tilfeldigheter eller naturlig variasjon.



Figur 11 Kundetilfredshetsindeksen per togoperatør og linje

Resultatene indikerer at økt opplevd punktlighet og bedre informasjon ved avvik er de viktigste driverne bak utviklingen. Figur 12 viser at en større andel av de reisende mener at toget de reiser med holder kjøreplanen, sammenlignet med 2024. Flere opplever også at informasjonen ved avvik er bedre enn i 2024.



Figur 12 Utvikling leveranseområder Norge totalt

Kundetilfredshet ved avvik

Kundetilfredsheten ved avvik viser en positiv utvikling i 2025, men nivået er fortsatt lavt og varierer betydelig mellom trafikkpakkene. Jernbanedirektoratet har, i samarbeid med Bane NOR og togoperatørene, videreutviklet målingen av kundetilfredshet gjennom indikatorene *KTI avvik tog* og *KTI avvik BN*. Begge indeksene viser statistisk signifikante forbedringer sammenlignet med 2024, men resultatene bekrefter også at avvik fortsatt oppleves som en av de største kildene til misnøye hos de reisende.



Figur 13 Kundetilfredshet ved avvik i 2025

KTI avvik tog økte med fire poeng på landsbasis i 2025, i stor grad drevet av betydelige forbedringer hos Vygruppen (Østlandet 1 og Østlandet 2). Gjøvikbanens innlemming i Østlandet 1 – en strekning som tradisjonelt scorer høyt på tilfredshet – kan forklare deler av denne utviklingen. Til tross for fremgangen ligger kundetilfredsheten ved avvik fortsatt på et lavt nivå på Østlandet, som fremdeles er den regionen der de reisende er minst fornøye. Når det oppstår avvik, er misnøyen særlig knyttet til at reisen tar vesentlig lengre

tid, mangelfull informasjon om videre reise, mangel på alternativ transport og utilstrekkelig informasjon i digitale kanaler. Dette understreker behovet for fortsatt styrking av både informasjonsflyt og håndtering av avvik.

Arbeidet med kundeinformasjon er forsterket gjennom den etablerte samhandlingsarenaen for reiseinformasjonsflyt ved avvik, der Entur, Bane NOR og togoperatørene deltar. Her har det vært en tydelig fremgang i koordinering og felles forståelse av utfordringer. Togoperatørene har i stor grad innført definert flyt for sanntidsdata i 2024 og 2025, og videreutviklingen fortsetter i 2026. Tiltak som å gjøre Vys løsning for sanntidsdata tilgjengelig som åpen kildekode kan gi ytterligere gevinster i årene fremover, blant annet gjennom mer robuste og standardiserte informasjonsløsninger på tvers av sektoren.

KTI avvik BN, som måler kundetilfredshet med Bane NORs stasjons- og informasjonsleveranse, viser en statistisk signifikant forbedring på to poeng totalt. Bedringen er tydeligst på Østlandet, hvor Bane NOR i 2025 har prioritert installasjon av flere og bedre informasjonsskjermer på store stasjoner, og tiltak for å lede kunden til riktig sted ved alternativ transport. Likevel er nivået fremdeles lavere enn i andre trafikkpakker, noe som viser at informasjon ved avvik fortsatt ikke er tilfredsstillende i landets mest trafikkerte område.

Undersøkelsene har noen metodiske begrensninger som påvirker resultatene: Reisende om bord i buss for tog blir ikke spurt, og kundeperspektivet fanger dermed ikke opp opplevelsen til de som ikke kommer med toget, eller velger å avstå fra reisen som følge av avvik. Det reelle misnøyenivået kan derfor være høyere enn det indeksene viser.

Analysar og beslutningsgrunnlag med høy kvalitet og relevans

I løpet av 2025 har Jernbanedirektoratet ferdigstilt 28 oppdrag gitt av Samferdselsdepartementet. Leveransene er i all hovedsak levert innenfor avtalte tidsfrister, og på en måte som har vært tilpasset de prosessene de inngår i.

Det faglige nivået på leveransene vurderes som høyt. Metodene vi bruker er transparente, etterprøvbare og i tråd med gjeldende faglige standarder. Dette bidrar til å sikre robusthet og tillit til beslutningsgrunnlaget som utarbeides. På bakgrunn av dette vurderer vi at målet om å levere analyser og beslutningsgrunnlag av høy kvalitet og relevans ble nådd i 2025.

I 2025 ble det gjennomført en ekstern evaluering av hvorvidt Jernbanedirektoratets utredninger følger kravene i utredningsinstruksen på en måte som understøtter faglig kvalitet. Evalueringen viser at utredningene i stor grad oppfyller kravene til forholdsmessighet, det vil si at analyser, dokumentasjon og drøfting var tilpasset sakens kompleksitet og konsekvenser, og at de fremstår som faglig solide. Anbefalingene i utredningene samsvarer i hovedsak med tilgjengelig kunnskapsgrunnlag.

Flere av utredningene har innebåret tett dialog og samarbeid med øvrige aktører i jernbane- og kollektivsektoren. Et eksempel er implementeringsplanen for ruteplan R28. Denne legger til grunn en omfattende omlegging for hele jernbanesektoren, der mange aktører blir berørt, og som krever koordinerte aktiviteter på tvers av organisasjoner. Planen ble levert til departementet i desember 2025, og Jernbanedirektoratet følger nå opp denne som leder av en tverrsektoriell *Task Force* for å håndtere utfordringer knyttet til forsinkelser i leveranser av nye tog, og behov for optimal utnyttelse av eksisterende materiell for å lykkes med implementeringen.

Et annet eksempel er utredningen av finansieringsmodeller og samhandlingsmodeller for digitale tjenester for sømløs mobilitet. I dette arbeidet er det mange aktører med ulike interesser, og det var et sterkt engasjement fra aktørene. Utredningen munnet ut i en anbefaling om hvordan disse tjenestene skal finansieres, og neste steg for hvordan samhandlingen skal foregå. Målet er mest mulig effektiv bruk av offentlige midler, og en enklere reisehverdag for innbyggerne.

Jernbanedirektoratets rolle og ansvar knyttet til arbeidet med byvekstavtaler ble også evaluert eksternt i 2025. Evalueringen viser at Jernbanedirektoratet de siste årene har gjennomført flere vellykkede tiltak for å styrke oppfølgingen av byvekstavtalene. Funnene gir et godt grunnlag for videre forbedringsarbeid og styrking av kvalitet og treffsikkerhet i beslutningsgrunnlaget på dette området.

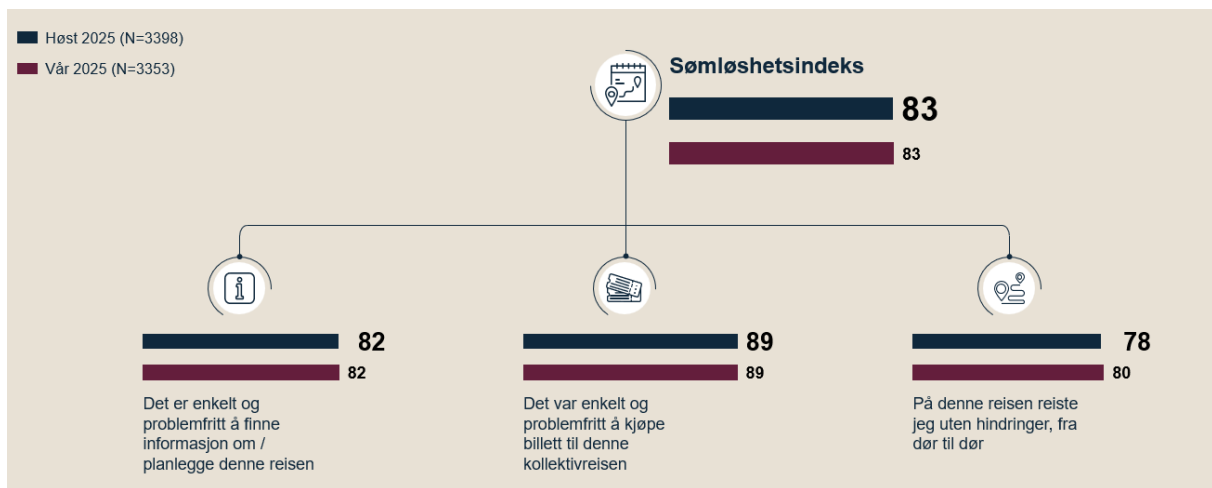
Evalueringene og identifiserte forbedringsområder blir nærmere omtalt under *Styring og kontroll*.

Oversikt og status for alle oppdrag fra Samferdselsdepartementet er samlet i vedlegg 2 *Status SD- oppdrag*.

Folk kan reise sømløst med tog og annen kollektivtransport

De reisende skal oppleve det samlede transporttilbudet som sømløst, både mellom ulike togreiser og mellom tog og fylkeskommunal kollektivtransport. Utviklingen av togtilbudet i byområdene må derfor ses i sammenheng med kollektivtilbudet for øvrig.

Figur 14 viser at kundetilfredsheten¹¹ i kollektivtransporten er på et stabilt nivå uten signifikante endringer sammenliknet med våren 2025 og høsten 2024. Sømløshetsindeksen, som måler befolkningens tilfredshet med digital reiseplanlegging, billett- og betalingsløsninger, og selve reiseopplevelsen fra dør til dør, er relativt stabil, med bare marginale utslag mellom periodene. Vi registrerer tydelige forbedringer innen universell utforming, informasjonstjenester og integrering av jernbanen i byvekstarbeidet.

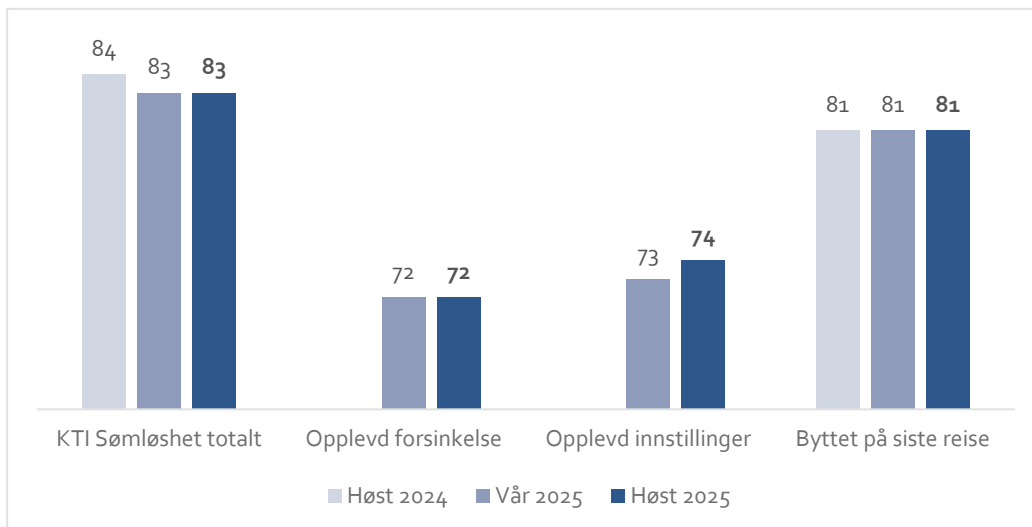


Figur 14 Kundetilfredshetsindeks for sømløshet høsten 2025.

Driftsavvik påvirker fortsatt sømløsheten, og det er behov for videre innsats for å styrke avvikshåndtering, sanntidsinformasjon og gjennomgående tilgjengelighet i hele reisekjeden. Dette vil være sentrale innsatsområder for å heve sømløshetsopplevelsen ytterligere i 2026.

Figur 15 viser at reisende som opplever forsinkelser eller innstillinger, har merkbart lavere tilfredshet enn øvrige reisende. Det gjelder særlig for vurderingen av å kunne reise uten hindringer, som er den mest avvikssensitive delen av sømløshetsopplevelsen. Avvik påvirker også opplevelsen av hvor enkelt det er å finne informasjon om reisen. Reisende som må bytte transportmiddel underveis rapporterer også lavere tilfredshet, men forskjellene er mindre markante enn ved avvik. Det understreker at driftsstabilitet, god sanntidsinformasjon og forutsigbar avvikshåndtering er avgjørende for å skape en reiseopplevelse som oppleves sømløs.

¹¹ Sømløshet har vært målt siden tredje tertial 2019. Undersøkelsen gjenspeiler befolkningens holdninger knyttet til digital reiseplanlegging, billett- og betalingsløsninger og opplevelsen av reisen (dør til dør). En indeksscore over 80 tyder på et godt resultat.



Figur 15 Sömløshetsscore avhengig av avvik og bytte

Antall jernbanestasjoner som er tilgjengelige eller universelt utformet, og som har assistansetjeneste

Arbeidet med universell utforming er et viktig bidrag til sømløshet. I 2025 ble fem stasjoner¹² oppgradert fra utilgjengelige til universelt utformet, og ytterligere seks stasjoner¹³ ble oppgradert fra tilgjengelig til universelt utformet. Totalt økte antallet universelt utformede stasjoner fra 53 til 63, mens antall stasjoner definert som tilgjengelige gikk ned fra 90 til 84.

Dette innebærer en samlet kvalitetsheving, samtidig som en større del av de reisende nå benytter stasjoner med god tilgjengelighet:

- Andelen av- og påstigninger ved universelt utformede stasjoner økte fra 17,6 prosent i 2024 til 21,8 prosent i 2025.
- Tilbudet om assistansetjeneste er uendret med 14 stasjoner, og Jernbanedirektoratet vil fremover øke innsatsen for å videreutvikle assistanse mellom tog, buss og øvrige kollektivmidler.

Gjennom brukermedvirkningsforum og Toggruppen, har Jernbanedirektoratet i 2025 gjennomført flere tiltak for å styrke universell utforming, informasjonstilgang og sømløshet for alle reisende. Arbeidet omfatter blant annet videreutvikling av Bane NORs informasjonstjenester, utrulling av bærbare ramper på 59 stasjoner og involvering av brukerorganisasjoner i planleggingen av nye tog og større knutepunktprosjekter. Disse tiltakene får gode tilbakemeldinger og vi forventer at de vil gi ytterligere forbedringer.

Arbeid med byvekst

Sömløshet er også en del av arbeidet med byvekstavtalene, der jernbanens rolle som bærebjelke i byenes kollektivsystemer er sentral. I 2025 har Jernbanedirektoratet deltatt i seks byvekstavtaler og sikret at jernbanen inngår som en sammenhengende del av helhetlige mobilitetsløsninger. Bedre datadeling, høyere

¹² Drammen, Mjøndalen, Sandnes, Finse og Ustaoset

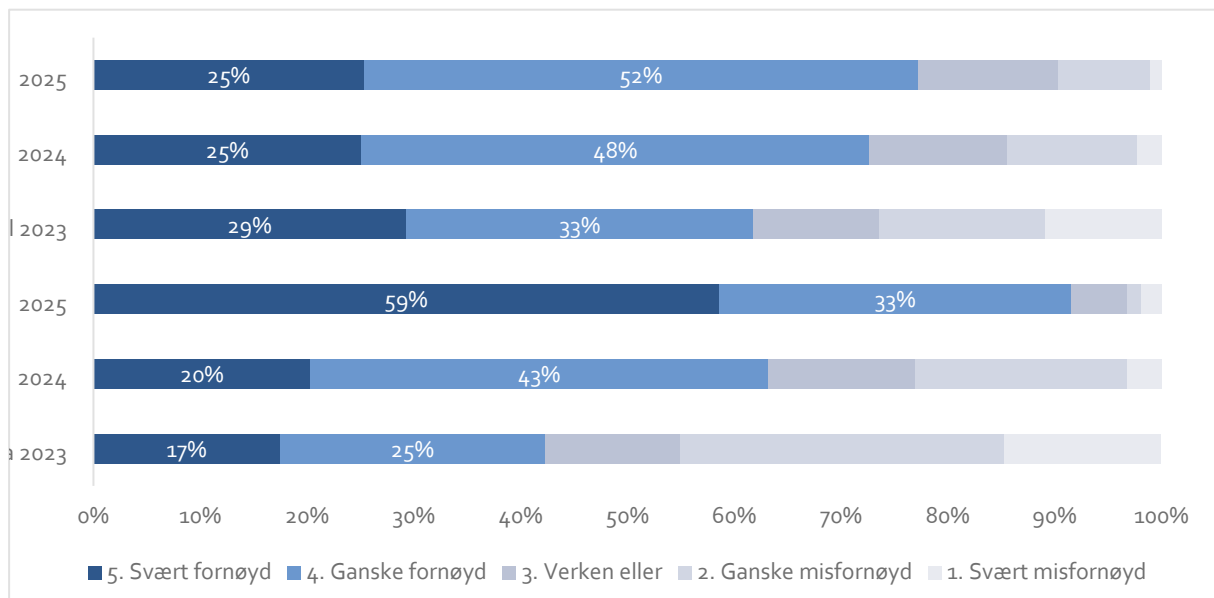
¹³ Jaren, Haugenstua, Steinkjer, Gausel, Mariero og Jåttåvågen

regularitet på enkelte strekninger – som Arna–Bergen etter åpning av nytt dobbeltspor – og sterkere samarbeid mellom aktørene, bidrar til mer sømløse reiser og økt kundetilfredshet i de aktuelle byområdene.

I Trondheimsområdet er arbeidet med å få til flere tog på Trønderbanen startet. Dette er et arbeid det er svært stor interesse rundt. Det skal utføres ca. 20 forskjellige forbedringer på Trønderbanen, inkludert tre nye kryssingsspor.

I byvekstavtalen for Nord-Jæren har Jernbanedirektoratet bidratt til at vi fortsetter arbeidet med arealavklaring på Stavanger og Skeiane stasjon. Arbeidet har begynt, og Bane NOR skal sammen med Stavanger kommune utarbeide reguleringsplan for Stavanger stasjon og området rundt. Dette innebærer viktige avklaringer for fremdriften til Bussveien som er det største tiltaket i Byvekstavtale Nord-Jæren.

I byvekstområdet i Bergen, ser vi en svært høy regularitet på den nye strekningen Arna- Bergen, etter at nytt dobbeltspor og tunnel åpnet i mai 2024. I kundetilfredshetsundersøkelsen som Jernbanedirektoratet gjennomfører om bord på togene får de reisende hvert første kvartal spørsmål om rutetilbudet. På strekningen L4 Bergen-Arna og R40 Bergen-Voss-Myrdal rapporterer de om økt tilfredshet med rutetilbudet etter dobbeltspor og tunnelåpning. Figur 16 Kundetilfredshet med rutetilbudet L4 og R40 illustrerer denne positive utviklingen.



Figur 16 Kundetilfredshet med rutetilbudet L4 og R40

For Oslo-området har Jernbanedirektoratet bl.a. fulgt opp tiltakene som er nedfelt i byvekstavtalen og tiltakene på Haugenstua stasjon som ble ferdigstilt i 2025. Vi deltar i plansamarbeidet for Oslo S og i videreutviklingen av regional plan for areal og mobilitet i Oslo og Akershus. I byvekstavtalene i Kristiansandsregionen og Nedre Glomma har vi nå gjennomført et helt første år av avtalene. Mye av arbeidet har handlet om å få frem et realistisk og godt handlingsprogram for 2026 og de neste årene.

Tabell 7 Innholdet i de ulike byvekstavtalene

Byvekstområde	Innhold i avtalene
Oslo-området	Avtalen ble signert 27. november 2020 og gjelder for det geografiske området Oslo kommune og Akershus fylke. I tillegg til staten, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune er Nordre Follo, Bærum og Lillestrøm kommuner part i avtalen. Fornebubanen, gang- og sykkeltiltak, nytt signalsystem for T-banen og oppgradering av togstasjoner. Knutepunktutvikling ved prioriterte knutepunkt. Rute-, takst og billettsamarbeid
Byvekstavtale i Trondheims-området	Ny avtale ble signert 6. september 2023 og gjelder for kommunene Trondheim, Melhus, Malvik, Stjørdal, Skaun og Orkland. Utvikling av kollektivtrafikksystemet (Metrobuss) og sykkelnettverket, inkludert midler til nye veiforbindelser. Stasjons- og knutepunktutvikling. Utrede mulighetene for å etablere et lokaltogtilbud i Trondheim. Utredningen skal gjennomføres i løpet av 2024.
Byvekstavtale i Bergensområdet	Avtalen ble signert 4. desember 2019, og gjelder for kommunene Bergen, Askøy, Alver, Øygarden og Bjørnafjorden. Avtalen inneholder fire satsingsområder: gange og sykkel, kollektivtransport, innfartsparkering og miljøvennlig teknologi og innovasjon. Kollektivsatsingen er strukturert omkring videre utvikling av bybanekonseptet og utbyggingen av dobbeltspor mellom Bergen og Arna. Rute-, takst- og billettsamarbeid for Bergensområdet
Byvekstavtalen Nord-Jæren	Avtalen ble signert 6. desember 2019 og gjelder for de fire kommunene lengst nord på Jæren: Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg. Sykelstamveien og Bussveien. Oppgradering og universell utforming av Sandnes stasjon og planlegging og byfornyelse for stasjonsområdene Paradis og Skeiane. Rute-, takst- og billettsamarbeid for Jæren-området.
Nedre Glomma	Avtalen ble signert 9. oktober 2024 og gjelder for Østfoldbanen med Fredrikstad og Sarpsborg stasjoner Prosjektene for å nå nullvekstmålet og nullvisjonen er i hovedsak innrettet for å bedre kollektivtransportens fremkommelighet for buss/ferge og bedre forholdene for gående og syklende. Utvikling av mobilitet, inkludert takstsamarbeid er påbegynt.
Kristiansand-regionen	Avtalen ble signert 8. oktober 2024. Byvekstområdet er definert til kommunene Kristiansand, Lillesand, Vennesla, Birkenes og Iveland. Byvekstavtalen vil bli en utvidelse av dagens trafikkpakke 3, en pakke med samferdselsprosjekter som skal gi satsing på gange-, sykkel og kollektiv. Utvikling av mobilitet er også tema.

Jernbanesektoren er innovativ, deler data og utnytter ny teknologi

Jernbanedirektoratet skal bidra til innovasjon i jernbanesektoren ved å dele data, ta i bruk ny teknologi og utvikle et oppdatert kunnskapsgrunnlag. Jernbanedirektoratet har et særlig ansvar for å samle, analysere og formidle innsikt på tvers av aktørene, og følge opp Samferdselsdepartementets strategi for åpne data gjennom aktiv deltakelse i datasamarbeidet ledet av Entur. Samtidig skal Jernbanedirektoratet styrke samarbeidet med forskningsmiljøer og industri, blant annet gjennom Horisont Europa og Europe's Rail, for å utvikle og ta i bruk nye løsninger. Dette inkluderer systematiske analyser av nye teknologier, digitalisering, automatisering, bærekraftige løsninger og internasjonale trender, samt vurdering av hvilke muligheter de gir sektoren.

I 2025 har Jernbanedirektoratet styrket arbeidet med innovasjon, datadeling og ny teknologi gjennom brede samarbeid på tvers av sektoren. Sentrale arenaer har vært det rådgivende innovasjonsstyret, etableringen av Arctic Test Arena, og nettverket for tilstandsbasert og prediktivt vedlikehold. Jernbanedirektoratet leder Norges deltakelse i Europe's Rail og bidrar aktivt i alle innovasjonsområder, noe som gir norsk jernbanesektor tilgang til banebrytende europeisk teknologiutvikling. Samtidig har direktoratet spilt en sentral rolle i det tverrsektorielle datasamarbeidet, der arbeidet i 2025 blant annet har resultert i en ny norm for håndtering av personopplysninger. Videreutviklingen av FRAM-modellen og nye dataprodukter har styrket kunnskapsgrunnlaget i sektoren, og lagt til rette for mer presis styring, bedre analyser og mer målrettet utvikling av jernbanetilbudet.

Møteplasser og arenavikling

Det er viktig at arbeid med innovasjon, teknologi og data skjer på tvers av aktører i sektoren. I 2025 er det særlig tre møteplasser og arenaer som har vært prioritert: Rådgivende innovasjonsstyre, Nettverk for tilstandsbasert og prediktivt vedlikehold og etableringen av Arctic Test Arena – Ofotbanen og Malmabanen.

Rådgivende innovasjonsstyre

Rådgivende innovasjonsstyre består av teknologi-/innovasjonsledere hos norske jernbaneaktører, og arbeider med strategisk styring av innovasjon og teknologiutvikling på jernbanen.

Det er i 2025 gjennomført fire styremøter, samt et fellesmøte med Samferdselsdepartementet. Mandatet til rådgivende styre er å utfordre, initiere og samkjøre felles innsats for teknologi og innovasjon på jernbanen, fremskynde pilotering og implementering av nye løsninger, vurdere finansieringsmuligheter for innovasjonsprosjekter, og øke nytteverdien av Europe's Rail Joint Undertaking i Norge. Jernbanedirektoratet gjennomførte i 2025 en internevaluering blant medlemmene i styret, og tilbakemeldingen var samlet sett positiv. Jernbanedirektoratet opprettholder derfor dette initiativet.

Medlemmene blir oppnevnt av aktørene i jernbanesektoren selv, og oppnevningsperioden er for to år. Følgende aktører deltar i styret: Bane NOR, Baneservice, Norske tog, Entur, Mantena, Vygruppen, CargoNet, Go-Ahead Norge og Jernbanedirektoratet.

Arctic Test Arena – Ofotbanen og Malmabanen

Den 4. november 2025 ble Arctic Test Arena – Ofotbanen og Malmabanen (ATA) offisielt åpnet. ATA er en testarena i som tilbyr realistiske og krevende vinterforhold for testing av jernbaneteknologi og -materiell. Arenaen utnytter arktisk klima med kulde, snø og is for å teste hvordan tog, infrastruktur, signalanlegg og digitale løsninger fungerer under ekstreme forhold. Testarenaen er særlig rettet mot:

- leverandører og teknologiselskaper som utvikler nytt jernbanemateriell eller -systemer
- operatører og infrastruktureiere som vil teste løsninger før implementering
- forsknings- og utviklingsmiljøer
- internasjonale aktører som trenger dokumentasjon på ytelse i kaldt klima

Formålet er å bidra til innovasjon, kvalitetssikring og mer robuste løsninger for jernbanen – både nasjonalt og internasjonalt.

Nettverk for tilstandsbasert og prediktivt vedlikehold

Målet med nettverket er å øke innovasjon og teknologiutvikling innenfor tilstandsbasert- og prediktivt vedlikehold på jernbanen, ved å skape nye relasjoner, styrke samarbeidet på tvers av aktører og gi tilgang til de nyeste fremskrittene innenfor dette fagområdet. Nettverket er for fagfolk innen vedlikehold, en møteplass for fagfolk i jernbanesektoren, entreprenører, forskere, akademika og næringsliv. Eksempler på tematikk i nettverket er nye metoder for inspeksjon og vedlikehold av infrastruktur, analyseteknikker for jernbanedata, digitale tvillinger, datadeling, kunstig intelligens, og metoder for å beregne restlevetid.

Jernbanedirektoratet leder nettverket, som gjennom 2025 har vokst til om lag 170 personer fra mer enn 60 bedrifter fra ulike deler av jernbanesektoren. Interessen har vokst også utover landegrensen, med deltakere fra Sverige og Tyskland som meldte seg på etter lansering av Arctic Test Arena i november. Det har vært gjennomført følgende samlinger/møter i 2025:

- Nye metoder for inspeksjon og overvåking av infrastruktur: roboter og fiberteknologi. Presentasjoner fra Bane NOR, industriselskaper, forskningssentre og akademika
- Workshop i regi av Bane NOR om muligheter rundt deres prosjekt TrainGate i samarbeid med Multiconsult
- Forberedelse av en felles søknad til midler til Forskningsinfrastruktur av nasjonal viktighet ledet av SINTEF og NGI

Jernbanedirektoratet og Norske tog jobber med smart vedlikehold gjennom prosjektet Nasjonal dataplattform for tilstandsovervåking og vedlikehold av tog (NDT). Prosjektet har fått støtte fra medfinansieringsordningen i Digitaliseringsdirektoratet. Plattformen samler inn og analyserer data fra togene, for eksempel analyser av feil på dører og hjul. Dette muliggjør at vedlikehold kan gjøres når det trengs, i stedet for i faste intervaller. Slik kan man oppdage feil tidligere og redusere nedetid og forsinkelser. Prosjekter startet høsten 2025, og dataene mottas nå av dataplattformen, og standardisering av dataene har startet. Arbeid med visualisering av data starter i midten av 2026.

Norsk medlemskap og innovasjonsprosjekter i Europe's Rail

Jernbanedirektoratet var med på å etablere og leder Norges innovasjonsarbeid i Europe's Rail – et unikt samarbeid mellom operatører, infrastruktureiere, leverandører og forskningsaktører i Europa. Programmet går over ti år, og norsk jernbanesektor og forskningsmiljøer har per i dag samarbeid med om lag 450 europeiske partnere som deltar i innovasjonsprosjekter. Europe's Rail sitt innovasjonsprogram er konsentrert rundt seks områder som samlet skal bidra til en tryggere, mer effektiv og miljøvennlig jernbane.

Direktoratet og norsk jernbanesektor deltar i alle seks innovasjonsområdene, som er godt i gang med utviklingsaktiviteter og de første leveransene.

Tverrsektorielt datasamarbeid

Det tverrsektorielle datasamarbeidet foregår mellom de sju statlige samferdselsvirksomhetene Jernbanedirektoratet, Avinor, Kystverket, Entur, Bane NOR, Nye Veier og Statens vegvesen.

Jernbanedirektoratet har også i 2025 deltatt aktivt i styringsgruppen, arbeidsgruppen og i den juridiske gruppen. Den juridiske gruppen har i 2025 utarbeidet en norm for håndtering av personopplysninger i

samferdselssektoren (*Samferdselsnormen*). Gjennom året har det også vært gjennomført en strategiprosess i datasamarbeidet der direktoratet har deltatt aktivt.

Forvaltning av reiseaktivitetsmodellen (FRAM)

FRAM er en konkurransenøytral modell for fordeling av billettinntekter i områder med takstsamarbeid på Østlandet. Modellen ble utviklet av Jernbanedirektoratet, og tatt i bruk i desember 2023. Den består av en passasjertallsmodell, en økonomimodell og en inntektsfordelingsmodell. Entur gjennomfører den operative fordelingen basert på datagrunnlag fra Jernbanedirektoratet.

Siden den gang har man videreutviklet passasjertallsmodellen for øvrige trafikkpakker i Norge. I 2025 ble avtalen for Jærbanen også signert. Passasjertallsmodellen er nå gjeldene for alle linjer som betjenes helt eller delvis av materiell med telleutstyr om bord. I 2026 vil Jernbanedirektoratet lage en passasjertallsmodell for linjer uten telleutstyr, som blant annet fjerntog.

Med utgangspunkt i grunnmuren som er etablert gjennom FRAM, og særlig passasjertallsmodellen, har Jernbanedirektoratet videreutviklet flere nye dataprodukter og styringsindikatorer. Dette styrke kunnskapsgrunnlaget for både oppfølging av måloppnåelse og videre utvikling av sektoren.

Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

Jernbanen har en sentral rolle i å bidra til det nasjonale klimamålet som innebærer å redusere klimagassutslipp med minst 55 prosent innen 2030. Som et transportmiddel med betydelig lavere utslipp og energiforbruk enn alternative transportformer, bidrar jernbanen gjennom sitt transportarbeid til både utslippskutt og økt energieffektivitet. Omtrent 80 prosent av trafikken på jernbanen kjøres i dag med elektrisk fremdrift, og er i praksis nullutslipp.

Jernbanedirektoratet arbeider for å styrke jernbanens rolle på flere innsatsområder, og prioriterer kapasitet og punktlighet for både person- og godstransport, slik at jernbanen blir et attraktivt valg for de reisende og næringslivet. Det satses på kunnskapsutvikling gjennom utvikling av metoder, og utredninger av klimatilpasning og miljøpåvirkning knyttet til infrastrukturen. I tillegg deltar Jernbanedirektoratet aktivt i nasjonale og regionale fora for å styrke helhetlige løsninger som støtter opp under klima- og naturmålene.

I 2025 har Jernbanedirektoratet styrket klima- og miljøarbeidet gjennom systematisk kunnskapsutvikling, sektorsamarbeid og videreutvikling av verktøy som støtter bærekraftige transportvalg. Under følger konkrete aktiviteter knyttet til Jernbanedirektoratets arbeid, som bidrar til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål:

Klima

I 2025 har Jernbanedirektoratet forenklet sin egenutviklede modell (MOTUS) som brukes til å beregne energibruk og energieffektivitet i transportsektoren under ulike forutsetninger, og er sentral for å vurdere fremtidig energibehov ved innfasing av nullutslippsteknologi. Dette styrker sektorens evne til å planlegge for klimavennlige transportløsninger.

Jernbanedirektoratet har også gitt sektorinnspill til Miljødirektoratets rapport *Klimatiltak i Norge 2026*, slik at jernbanens potensial for utslippsreduksjoner inngår i nasjonale vurderinger av klimatiltak.

Miljø

Jernbanedirektoratet har i 2025 deltatt aktivt i flere arbeidsprosesser i ulike direktoratsgrupper på miljøområdet. Vi har fulgt opp hvilke tiltak som er gjort i jernbanesektoren i perioden 2020-2025 i forbindelse med håndtering av fremmede arter. I tillegg har vi jobbet videre med påvirkningen jernbanen har på pollinerende insekter, gjennom deltakelse i direktoratsgruppen for oppfølging av *Tiltaksplan for ville pollinerende insekter (2021–2028)*, og forberedelser til Pollinatorforum i 2026. Videre har vi også bidratt til å forbedre kartunderlaget som kan brukes inn i vurdering av miljøpåvirkningen fra samferdselsprosjekter, gjennom deltakelse i *direktoratsgruppen for økologisk grunnkart*.

Før- og etterundersøkelser for naturmangfold

I 2025 har Jernbanedirektoratet jobbet videre med metoden for før- og etterundersøkelser, med vekt på muligheten for styringsparametere, og styrke kunnskaps- og erfaringsgrunnlaget knyttet til metoden. Arbeidet fortsetter inn i 2026.

Arealregnskap

Jernbanedirektoratet har videreført arbeidet med å utvikle et prosjektbasert arealregnskap for transportsektoren, i samarbeid med Statens vegvesen. Dette arbeidet ble startet på bakgrunn av oppdrag i tildelingsbrevet for 2023. I løpet av 2025 har vi prioritert å gjennomføre konkrete case-analyser av fotavtrykket

til ulike vei- og jernbanestrekninger, og å avstemme arbeidsomfanget et fungerende arealregnskap kan ha på prosjektnivå. Arbeidet videreføres til 2026, og ses i sammenheng med utredningsoppdraget til NTP 2029-2040.

Oppfølging av vannforskriften (vannforvaltning)

Jernbanedirektoratet har i 2025 gitt innspill til samferdselskapittelet i nye *Nasjonale føringer for arbeidet med å oppdatere de regionale vannforvaltningsplanene*. I tillegg har vi sammen med Bane NOR levert en etterspurt oversikt over status for arbeidet med, og gjennomføringen av, registrerte tiltak i inneværende vannforvaltningsplaner til Samferdselsdepartementet. Det er for å tydeliggjøre utfordringer på området. Jernbanedirektoratet har også, sammen med Bane NOR og Statens vegvesen, tatt initiativ til dialog og erfaringsdeling mellom veg- og banesektorene når det gjelder oppdatert kunnskapsgrunnlag for vandringshindre.

Støy

Det nasjonale målet om å redusere antall personer som er utsatt for støy over 38 dB har utgått. I påvente av nye mål og indikatorer, gjøres det tiltak for å overvåke og redusere kildestøy fra jernbanen. Jernbanedirektoratet har i 2025 avholdt jevnlig fagmøter med Bane NOR om støy, for å ta opp aktuelle tema og sørge for at arbeidet med støy i jernbanesektoren er samordnet. I tillegg bidrar Jernbanedirektoratet inn i Nasjonalt støyforum.

Sirkulærøkonomi

Jernbanedirektoratet har i 2025 jobbet videre med et kunnskapsgrunnlag knyttet til sirkulærøkonomi i jernbanesektoren. I 2025 ble det gjennomført en større workshop med representanter fra hele jernbanesektoren, for å innhente kunnskap om dagens erfaringer og utfordringer knyttet til sirkulærøkonomi. Arbeidet er delt inn i to arbeidspakker: infrastruktur og rullende materiell. Vi har i 2025 begynt på en rapport knyttet til arbeidspakke én som skal ferdigstilles i løpet av 2026.

GIS-modeller for beregning av ikke-prissatte virkninger

Jernbanedirektoratet har i 2025 utarbeidet modeller og prosesser for romlige analyser i ArcGIS Pro. Romlige analyser er prosesser for å modellere, visualisere og analysere geografiske data for å identifisere mønstre, trender og relasjoner. De brukes til å vurdere ikke-prissatte virkninger innenfor fagtemaene naturressurser, naturmangfold, friluftsliv og kulturarv.

Modellene supplerer metodikken vi beskriver i *Jernbanedirektoratets veileder for samfunnsøkonomiske analyser*, og gjør at vi mer effektivt kan kartlegge antall berørte, omfanget av påvirkningen og identifisere mulige konflikter fra tiltak som innebærer utbygging av jernbanen, i tidlig fase.

Nullvisjon for drepte og hardt skadde

Sikkerheten ved jernbanen har over flere år vært stabilt god. Gjenstående ulykkesrisiko domineres av farer fra omgivelsene, som ulovlig ferdsel i spor eller på planovergang, eller klimaendringer og naturfarer som ras og utglidninger. Villedte handlinger er fortsatt dominerende og på et bekymringsfullt høyt nivå. Det er i perioden iverksatt tiltak knyttet til kunnskap om å forebygge selvmord, samtidig som det er innført strakstiltak på det mest utsatte stedet. Bane NOR har satt i gang et arbeid med å vurdere nytten av disse. Kunnskap og erfaringer derfra vil ligge til grunn for mulige tiltak også andre steder.

Sanering av planoverganger er sentralt i forbedringsarbeidet. Bane NOR har sanert 117 planoverganger i 2025, hvorav to sikrede. Av usikrede planoverganger er det lagt ned flest på Rørosbanen og Solørbanen.

Klimapåkjenninger og naturfarer er risikoforhold som det kan være utfordrende å finne effektive og målrettede tiltak på kort sikt, her står prioriteringen av drift og vedlikehold sentralt som ledd i å bedre infrastrukturens evne til å takle et villere og våtere klima. Valg av tiltak er en avveining mellom tiltak som gjør infrastrukturen mer robust, redundans i infrastruktur og tog, og restitusjon, altså rask reparasjon og normalisering; de såkalte 3 R-er. Samtidig fortsetter direktoratet arbeidet med analyse av naturfarer knyttet til et klima i endring i et lengre tidsperspektiv.

Vi viser ellers til omtalen av direktoratets arbeid med samfunnssikkerhet under «Andre mål og prioriteringer».

Andre mål og prioriteringer

Samfunnssikkerhet og egen strategi

Jernbanedirektoratet følger egen strategi for samfunnssikkerhet. Strategien er forankret i instruks og departementets strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren. Arbeidet følges løpende opp gjennom rapportering til, og i møter med, Samferdselsdepartementet.

I 2025 har Jernbanedirektoratet styrket sikkerhetsarbeidet sitt. Det er ansatt en sikkerhetsrådgiver med ansvar for det interne sikkerhetsarbeidet. I tillegg ble det etablert en dedikert arbeidsgruppe som har jobbet med oppdrag innenfor samfunnssikkerhet. Et særlig viktig arbeid har vært oppstart av en beredskapsanalyse for sektoren. Jernbanedirektoratet har også bidratt til en nordisk strategi for transportberedskap i rammen av Nordic transport Preparedness Cooperation (NTPC), og i det tverrsektorielle samarbeidet om infrastruktur som Forsvarsdepartementet har tatt initiativ til.

Direktoratets arbeid med samfunnssikkerhet

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har Jernbanedirektoratet utarbeidet retningslinjer for egen rolle i krise og beredskap. Dette ble koordinert med rollen til Bane NOR og Statens jernbanetilsyn. Det ble også gjennomgått med togoperatørene, via Jernbanevirksomhetenes sikkerhetsforening (JVSF). Retningslinjene deler en krisehendelse opp i fem faser, med nærmere beskrivelse av aktørenes roller og ansvarsforhold.

Ved større hendelser og brudd i togtilbudet har Jernbanedirektoratet et særskilt ansvar for å bidra til å gjenopprette togtrafikken på kort og lang sikt, og bidra til læring i sektoren. Etter en større hendelse vil det kunne være en kortere eller lengre gjenopprettingsperiode. Første prioritet er å sikre tilstrekkelig transportevne for sikkerhetskritiske funksjoner (SKF) og grunnleggende nasjonale funksjoner (GNF). Deretter må annen samfunnsviktig togtransport prioriteres.

Jernbanedirektoratet er ansvarlig for at det gjøres riktige prioriteringer ved knapphet på jernbanekapasitet, og legge til rette for at rammene til togoperatørenes forretningsdrift blir ivaretatt på kort og lengre sikt. Dette gjelder for hele krisespekteret.

Vi har videreført arbeidet med kunnskapsgrunnlag for klimatilpasning i 2025, og det brukes til sektoriell situasjonsforståelse, inkludert arbeidet med nasjonal transportplan (NTP). Arbeidet bidrar med underlag til å prioritere motstandsdyktighet mot naturfarer for de enkelte banestrekningene, avhengig av hvor viktige de er for fremkommelighet og transportevne.

Jernbanedirektoratet deltar i Miljødirektoratets arbeid med den nasjonale klimasårbarhetsanalysen med to representanter, hvorav én deltar i ekspertgruppen for infrastruktur.

Jernbanedirektoratet deltar i løpende styringsgruppemøter i regi av Naturfareforum hvor NVE er sekretariat, samt et delprosjekt, *God samhandling om overvann*.

Jernbanedirektoratet bidrar i en tverrsektoriell faggruppe for militære transportbehov, ledet av Forsvaret. Målet med arbeidet i faggruppen er å identifisere og prioritere tiltak for å styrke jernbanens ytelse i militære logistikk-kjeder, der jernbane har en særlig rolle i lange og tunge transporter av militære kjøretøy og forsyninger.

Oppfølging av sektorens arbeid med samfunnssikkerhet

Arbeidet med en beredskapsanalyse for jernbanesektoren ble satt i gang i oktober. Beredskapsanalysen er på et overordnet og strategisk nivå, der formålet er å identifisere sårbarheter i evnen til å opprettholde den etterspurte transportevnen innen jernbanesektoren, og styrke samarbeidet om beredskap i sektoren. Analysen vurderer både infrastruktur, rullende materiell, tjenester, reguleringer og samarbeidsarenaer.

Risikoen knyttet til samfunnssikkerhet i sektoren vil også følges opp gjennom direktoratets arbeid med helhetlig risikostyring.

Oppfølging av responsmiljø for sektoren– Bane CERT

BaneCERT ble etablert i november 2024 som et responsmiljø for sektoren (SRM) for skinnegående kollektivtransport. Hovedformålet er å styrke digital sikkerhet i sektoren gjennom deling av informasjon om sårbarheter, digitale trusler og angrep mot medlemsvirksomhetene. Responsmiljøet vurderer og formidler relevant informasjon til medlemsvirksomhetene. Det er et tett samarbeid med andre SRM-er, og Nasjonalt cybersikkerhetssenter (NCSC). Så langt er det positive erfaringer med BaneCERT.

Ved etableringen ble det besluttet at et SRM skulle utvikles trinnvis og at en videre utvikling skulle baseres på erfaring. I tillegg har Nasjonal sikkerhetsmyndighet (NSM) i ettertid oppdatert sitt rammeverk der kriteriene for et SRM er hevet.

Jernbanedirektoratet har vært i kontakt med NSM/Nasjonalt cybersikkerhetssenter (NCSC). Deres vurdering er at ordningen er løst svært ulikt i de forskjellige sektorer, med ulik organisering og stort spenn i ambisjonsnivå. De fleste ligger imidlertid på omtrent samme ambisjonsnivå som jernbanen. NSM påpeker at fagressurser på dette området er et nasjonalt knapphetsgode og stiller spørsmål ved om organiseringen for jernbanen kan forenkles eller slås sammen med andre tilsvarende miljø.

NSM/NCSC vil ta initiativ overfor Justisdepartementet for å vurdere konsekvensene av nytt rammeverk og hvilken betydning dette bør ha for dagens organisering. Jernbanedirektoratet vil holde kontakt med NSM om utfallet av dette arbeidet og søke råd om videre utvikling som følge av dette.

Alvorlige hendelser med betydning for samfunnssikkerheten

Det har i løpet av året vært fire større hendelser som vedrører samfunnssikkerhet, og særlig kontinuitet i togtilbudet ved at strekningene stengte i en lengre periode. Dette var på strekningene Dovrebanen (stengt i perioden 21/1- 4/4), Raumabanen (stengt i 19/7- 6/10), Nordlandsbanen (30/8–forventet juni 2026) og Meråkerbanen (7/11–forventet påsken 2026). Disse hendelsene omtales nærmere blant annet under målene *Helhetlig og koordinert utvikling og drift av et attraktivt togtilbud* og *God kundeopplevelse gjennom høy driftsstabilitet og god avvikshåndtering*.

Felles årsak for disse hendelsene er at det er naturfarer som har overskredet banenes motstandsdyktighet. De bakenforliggende årsakene er ofte sammensatte. Det kan eksempelvis være overskridelser av banens dimensjonerte motstandsdyktighet mot naturfarer eller ulike typer etterslep på nødvendig vedlikehold.

Oppfølging av FNs mål for bærekraftig utvikling

Å jobbe med bærekraft, handler om å styrke positive og redusere negative bidrag på tre områder: klima og miljø, sosiale forhold, og økonomi. For Jernbanedirektoratet er det først og fremst gjennom arbeidet med de transportpolitiske målene og NTP-målene at vi påvirker bærekraftsområdene. Samtidig er bærekraftsmålene tett sammenvevd og påvirker hverandre gjensidig, slik at det fort oppstår målkonflikter. For jernbanens del er en av de største utfordringene å minimere inngrep i natur og samtidig imøtekomme ønskene om kortere reisetid og reduserte byggekostnader.

I forbindelse med utarbeidelsen av handlingsplanen for bærekraftsarbeidet i Jernbanedirektoratet, ble det identifisert seks hovedområder som Jernbanedirektoratet har særlig påvirkning på gjennom sin rolle som fagorgan og avtalepart. Disse områdene er vist tabell 8.

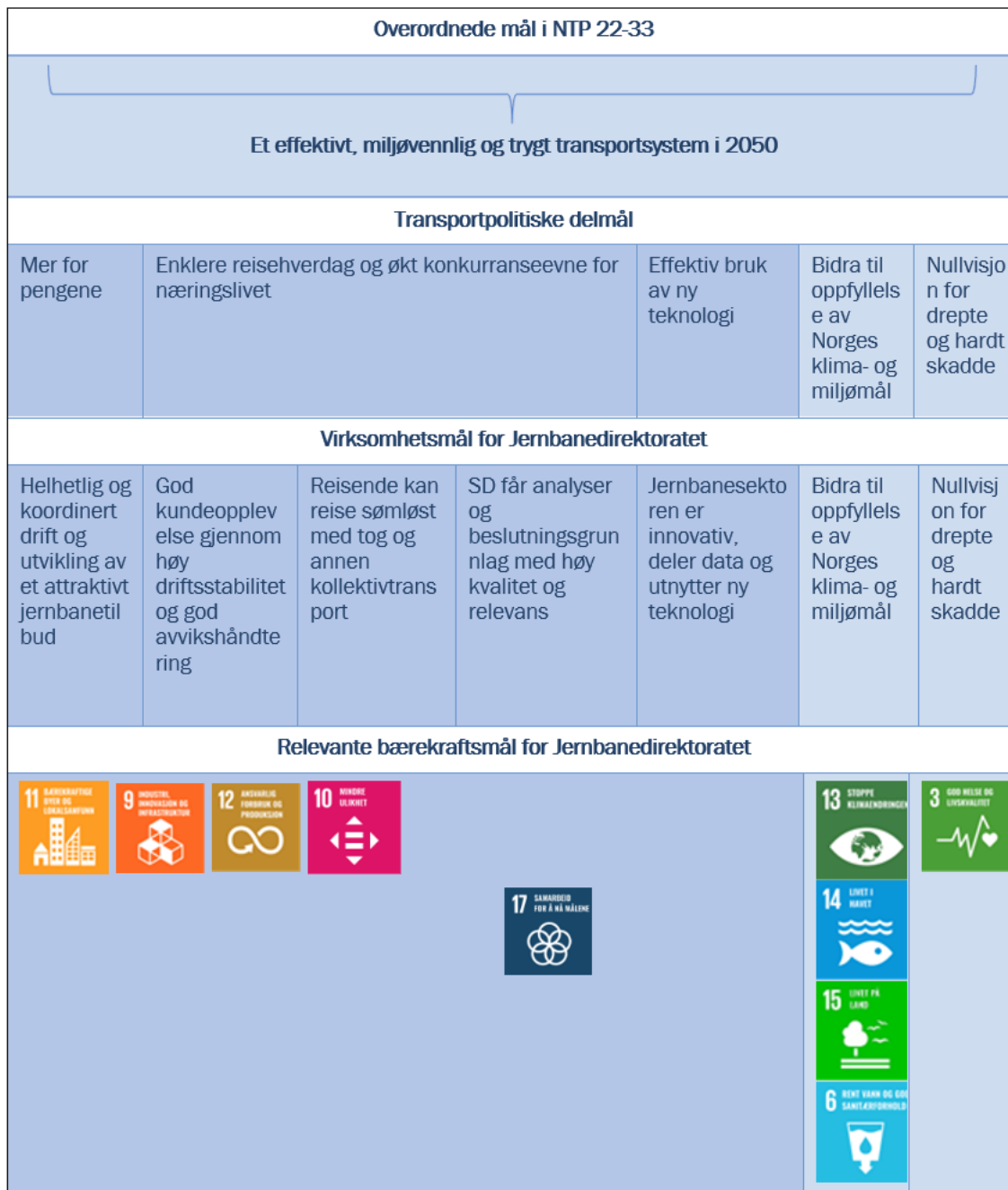
Tabell 8 Hovedområder der Jernbanedirektoratet har særlig påvirkning på bærekraftsarbeidet

Bærekraftsområde	Eksempler: underliggende tema	Relaterte bærekraftsmål
Klimaendringer	- Klimagassutslipp - Energiforbruk	13: Stoppe klimaendringene
Biomangfold og økosystemer	- Arealbeslag og tap av natur - Påvirkning på økosystemer	14: Livet i havet 15: Livet på land
Ressursbruk og sirkulærøkonomi	- Avfallsmengder - Gjenbruk og gjenvinning - Avhending av materiell	9: Industri, innovasjon, infrastruktur 12: Ansvarlig forbruk og produksjon
Ansatte i verdikjeden	- Arbeidsforhold - Menneske- og arbeidsrettigheter	3: God helse og livskvalitet 8: Anstendig arbeid og økonomisk vekst
Lokalsamfunn	- Påvirkning på lokalsamfunn - Knutepunktutvikling - Byveksttaler	11: Bærekraftige byer og lokalsamfunn
Kunder og sluttbrukere	- Pålitelighet - Mobilitet - Helse og sikkerhet	3: God helse og livskvalitet 9: Industri, innovasjon, infrastruktur 11: Bærekraftige byer og lokalsamfunn

Satsningen fra 2024 og 2023 på økt drift og vedlikehold på jernbanen er blitt videreført i 2025. Dette angår alle aspektene ved bærekraft og gir både reduserte klimagassutslipp, lavere økonomiske kostnader, et bedret tilbud for reisende og lokalsamfunn, og minimerer naturinngrep. Det har også vært fokusert mer på samfunnssikkerhet, særlig i forbindelse med Forsvarets behov for jernbanetransport, noe som angår både sosial og økonomisk bærekraft.

Bærekraftsrapporteringen er gjort med utgangspunkt i Jernbanedirektoratets ansvarsområder og aktiviteter. Hensikten har vært å identifisere de bærekraftsmålene som er mest relevante for Jernbanedirektoratet og deretter beskrive vårt bidrag til målene.

Figur 17 under viser koblingen mellom nasjonale transportpolitiske mål, Jernbanedirektoratets virksomhetsmål og utvalgte bærekraftsmål. Samtidig understreker vi at Jernbanedirektoratet samarbeider med et bredt spekter av aktører i inn- og utland, og deltar i ulike samarbeidsfora og nettverk på tvers av fag og sektorer. Hensikten er å bidra til å videreutvikle transporttilbudet på jernbane.



Figur 17 Sammenheng mellom utvalgte bærekraftsmål og kobling mot Jernbanedirektoratets styringsmål og NTP-mål.

Jernbanedirektoratets klima- og miljøbidrag

Et godt togtilbud er mange steder i landet viktig av hensyn til mobilitet, reduserte utslipp og forurensning, samt effektiv energi- og arealbruk. Jernbanedirektoratets viktigste bidrag til å nå *nasjonale klima- og miljømål* er derfor å utrede og anbefale et fremtidig togtilbud som er attraktivt for transport av varer og passasjerer, som sørger for at transportvekst fanges opp av jernbanen framfor transportformer med mer negative klima- og miljøeffekter, eller flyttes fra slike transportformer. Prioriteringene levert til NTP 2025-2036, og det videre arbeidet med NTP 2029-2040 er sentrale i denne sammenhengen. Samtidig må vi også styrke jernbanesektorens samlede innsats for å redusere jernbanens negative påvirkning på natur- og vannmiljø ved utbygging av ny infrastruktur, og ved drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur.

Jernbanedirektoratet har et nasjonalt ansvar for å samordne jernbanesektorens bidrag til nasjonale klima- og miljømål. Som fagorgan innhenter og produserer vi kunnskap og bidrar til metodeutvikling knyttet til klima og miljø gjennom utredninger, tverretattlig samarbeid og eget analysearbeid. Vi ivaretar en rekke forvaltningsoppgaver gjennom deltakelse i nasjonalt miljøsamarbeid og tverrsektorielle arbeidsgrupper.

Bærekraftsmål	NTP-mål	Eksempler på aktiviteter i 2025
	Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål	Jernbanedirektoratet har i 2025 gjennomført en forenkling og utarbeidet en manual til MOTUS-modellen som modellerer energibruk og energieffektivitet i transportsektoren under ulike forutsetninger.
	Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål	Jernbanedirektoratet har sammen med Bane NOR og Statens vegvesen i 2025 videreført arbeidet med før- og etterundersøkelser, ved å utarbeide et kunnskapsgrunnlag og anbefalinger, som er planlagt levert i 2026.
 		Jernbanedirektoratet har i 2025 jobbet med å tydeliggjøre ansvar og roller som gjelder for direktoratet og Bane NOR i oppfølgingen av vannforskriften.

Figur 18 Jernbanedirektoratets klima- og miljøbidrag

Jernbanedirektoratets bidrag til sosial bærekraft

God mobilitet og et velfungerende transportsystem er en viktig forutsetning for deltakelse i samfunnet. Mobilitet muliggjør blant annet yrkesdeltakelse og et sosialt og aktivt liv. Jernbanedirektoratet har det overordnede ansvaret for å utvikle fremtidens togtilbud og koordinere aktørene i jernbanesektoren. Det innebærer å utarbeide analyser av mulig fremtidig tilbudsutvikling og kunnskapsgrunnlag for politisk beslutning, og å sikre nødvendig infrastruktur, materiell og avtaler for å kjøre dette togtilbudet. Vi jobber også for at togtilbudet, både for personer og næringslivet, inngår som en integrert del i et helhetlig transportsystem.

Det skal oppleves enkelt, sikkert og sømløst å reise med tog. Særlig i og rundt de store byene bidrar et godt togtilbud, sammen med øvrig kollektivtransport, til effektiv og miljøvennlig mobilitet. Det at flere velger kollektivtransport fremfor bilen, gir mindre støy og lokal luftforurensning, og reduserer behovet for veitbygging i og rundt de største byområdene.

For å tilby togreiser som er koordinert med øvrig kollektivtransport, inngår Jernbanedirektoratet rute- takst- og billettsamarbeidsavtaler med fylkeskommuner eller deres kollektivselskap. Jernbanedirektoratet bidrar også inn i arbeidet med byvekstavtaler og har et overordnet ansvar for at arbeidet med sikkerhet og beredskap innenfor jernbanesektoren er helhetlig. Arbeidet med samfunnssikkerhet er også sentralt for å bygge opp under målene innen sosial bærekraft.

Bærekraftsmål	NTP-mål	Eksempler på aktiviteter i 2025
	Nullvisjon for drepte og hardt skadde	Jernbanedirektoratet har tett kontakt med ulike aktører i sektoren og Sikkerhetsforeningen for å følge utviklingen i risikobildet, og har en rolle i å legge til rette for arbeidet med samfunnssikkerhet i sektoren og organisering av dette. Jernbanedirektoratet har i 2025 innhentet erfaring til et kunnskapsgrunnlag om konsekvenser og samfunnskostnader av klimaendringer i Norge.
	Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet	Direktoratet har i 2025 fulgt opp rapporten om bedre driftsstabilitet på jernbanen. Jernbanedirektoratet har i 2025 jobbet med å følge opp rapporten om endring av de landsomfattende sosiale rabattene i kollektivtransporten fra 2024. Enkelte tiltak gir bedre tilgang til sosiale rabatter. Jernbanedirektoratet har i 2025 bidratt inn i Byutredningene 2025.

Figur 19 Jernbanedirektoratets bidrag til sosial bærekraft

Jernbanedirektoratets bidrag til økonomisk bærekraft

Transportinfrastruktur legger forutsetningene for store deler av samfunnsutviklingen, blant annet bosetningsmønsteret og etablering av arbeidsmarkedsregioner. Høy kapasitet og effektivitet i transportsystemet er en viktig betingelse for økonomisk utvikling. Jernbanen tilbyr reisende effektive pendlerruter og togdekning i rushtiden, og næringslivet tilbys sikker og miljøvennlig transport av varer og ressurser. Enkelte av næringene er sterkt avhengig av jernbanen, som f.eks. tømmer og malm. Dette er transporter som bidrar til verdiskaping og sysselsetting.

Mer jernbane for pengene, effektiv ressursbruk, etterspørselsvekst og kapasitetsutfordringer er eksempler på hensyn som må tas, og utfordringer som må løses, når man skal utvikle fremtidens jernbanetilbud.

Jernbanedirektoratet støtter opp om og bidrar til forskning, utvikling og innovasjon innenfor kjerneområder som digital transformasjon, infrastruktur og tog, godstransport og logistikk, samt klima og miljø. For å utvikle kostnadseffektive løsninger med svakt klima- og miljøavtrykk, må vi utvikle vår kompetanse og være en pådriver for mer effektiv ressursutnyttelse og økt sirkularitet i sektoren.

Bærekraftsmål	NTP-mål	Eksempler på aktiviteter i 2025
	Mer for pengene Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet Effektiv bruk av ny teknologi	Jernbanedirektoratet har i 2025 oppdatert kunnskapsgrunnlag for eksterne kostnader ved transport.
	Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet	Mobilitetstilbudet skal være inkluderende for alle grupper i samfunnet, uavhengig av økonomi, funksjonsevne eller alder. Jernbanedirektoratet leder <i>Toggruppen for universell utforming</i>, som består av øvrige virksomheter i jernbanesektoren og brukergrupper for funksjonshemmede.
	Effektiv bruk av ny teknologi Mer for pengene Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål	Innstramminger i det nasjonale økonomiske handlingsrommet fordrer mer effektiv ressursbruk i samferdselssektoren og økt vedlikehold av eksisterende infrastruktur. I 2025 har Jernbanedirektoratet videreført arbeidet med å danne et kunnskapsgrunnlag knyttet til potensialet for en økt sirkulær økonomi i jernbanesektoren. Første del av arbeidet skal være ferdigstilt høsten 2026. Jernbanedirektoratets arbeid med en forenkling og manual til MOTUS-modellen som omtalt under klima- og miljøbidraget er også relevant her.

Figur 20 Jernbanedirektoratets bidrag til økonomisk bærekraft

Andre bærekraftsmål

Jernbanedirektoratets ansvarsområder og aktiviteter berører flere bærekraftsmål enn de som faller inn under målhierarkiet i NTP 2025-2036. Jernbanedirektoratet jobber, som statlig virksomhet og arbeidsgiver, aktivt med å sikre mangfold gjennom rekruttering. Dersom det er kvalifiserte søkere med funksjonsnedsettelse, hull i CV-en eller innvandrerbakgrunn, innkaller direktoratet minst én søker i hver av disse gruppene til intervju (BM 10 «Mindre ulikhet» og 8 «anstendig arbeid og økonomisk vekst»).

Det søkes også aktivt etter kvinnelige studenter til Norsk Fagskole for lokomotivførere for å øke andel kvinner (BM 5 «likestilling mellom kjønnene»).

Jernbanedirektoratets lønnspolitikk skal sikre at ansatte med lik type kompetanse og arbeidsoppgaver, skal ha samme mulighet for lønns- og kompetanseutvikling.

Jernbanedirektoratet legger dessuten vekt på det fysiske og psykososiale arbeidsmiljøet og ønsker å være en attraktiv arbeidsplass for alle (BM 8 «anstendig arbeid og økonomisk vekst»). Jernbanedirektoratet har som mål å ha minst en lærling og at Norsk Fagskole for lokomotivførere, tilbyr en unik yrkesrettet utdanning med gode muligheter for trygg jobb (bærekraftsmål 4 «God utdanning»).

Likestilling og mangfold

Arbeidet med aktivitets- og redegjørelsesplikten (ARP) har vært gjennomført i samarbeid med de tillitsvalgte. I tråd med kravene i likestillings- og diskrimineringsloven har vi gjennomført risikovurdering og utformet tiltak på de seks personalpolitiske områdene Likestillings- og diskrimineringsombudet (LDO) peker på: rekruttering, lønns- og arbeidsvilkår, forfremmelse og utviklingsmuligheter, tilrettelegging og muligheten for å kombinere

arbeid og familieliv. I tillegg har vi risikovurdert områdene alder og behandling av interne søkere. I samarbeid med de tillitsvalgte har vi identifisert risikoområder, drøftet årsaker og vurdert hvilke tiltak som er mest egnet.

I all hovedsak er områdene vurdert med lav sannsynlighet for diskriminering, siden direktoratet allerede har tiltak på plass innen disse områdene og arbeider systematisk med mangfold og inkludering. Årlige risikovurderinger bidrar til prioritering av utvalgte fokusområder og relevante tiltak for vår virksomhet. For 2026 vil særlige fokusområder være at arbeidsplasskonseptet i nye lokaler utformes slik at de ivaretar alle medarbeidergrupper som er omfattet av kravene i likestillings- og diskrimineringsloven, og bevarer og videreutvikler inkluderende rekrutteringsprosesser som likebehandler alle søkere.

Et videreført viktig tiltaksområde i 2025 var inkluderende rekrutteringsprosesser. Vi innkaller til intervju minst en kvalifisert søker i hver av gruppene som har bedt om å bli vurdert for positiv særbehandling.

Vi har en personalpolitikk som fremmer likebehandling og gir like lønns- og utviklingsmuligheter, samt lik mulighet for å kombinere arbeid og familieliv.

Tabell 9 Prosentandel kvinner fordelt på stillingskategorier og kvinners lønn i prosent av lønnen til menn. Fast ansatte

		Kvinner pst	Ansatte (alle)	Kvinnens lønn i pst. av lønnen til menn	Ansatte totalt (gj. snitt årslønn)
I virksomheten totalt	2025	44	194	101,5	948 963
	2024	43	185	98,5	896 722
Toppledelse (avd.dir. dir., ass. dir)	2025	57	7	96,7	1 529 031
	2024	50	6	90,6	1 551 226
Mellomledere: seksjonssjefer og rektor	2025	60	20	98,9	1 220 044
	2024	44	16	100,9	1 174 810
Seniorsaksbehandlere og senior fagstillinger ¹⁴	2025	43	150	96,2	917 726
	2024	43	144	96,7	871 413
Førstekonsulent og rådgiver	2025	29	17	98,9	666 813
	2024	37	19	99,8	647 675

Jernbanedirektoratet har endret grupperingen av stillinger som fremkommer i tabell 9, i årsrapport 2025 sammenliknet med 2024. Vi er gått over til en mer standardisert inndeling, der vi bygger på DFØ sine fremstillinger og benytter stillingskoder som grunnlag for gruppering. Dette påvirker gruppene som omfatter saksbehandlerstillinger og tabellen skiller nå mellom seniorsaksbehandlere og førstekonsulent/rådgiver. Vi har

¹⁴ I Jernbanedirektoratet består gruppen senior saksbehandlere og senior fagstillinger av stillingskodene fagdirektør, studiesjef, arkivleder, seniorrådgiver, senioringeniør, sjefsingeniør, seniorkonsulent og spesialrådgiver.

oppdatert tallene for 2024 i tråd med ny inndeling, slik at tabellen viser korrekt sammenlikningsgrunnlag mellom siste to år.

Ved utgangen av 2025 var den totale kjønnsfordelingen i virksomheten 44 prosent kvinner og 56 prosent menn. Kjønnsfordelingen i Jernbanedirektoratet, inkludert Norsk fagskole for lokomotivførere, har vært stabil over tid, men med en liten økning i kvinneandel med en prosent hvert av de siste to årene. I saksbehandlerstillinger i direktoratet har vi en relativt jevn kjønnsfordeling, mens vi har en lavere kvinneandel i fagstillinger på Lokførerskolen som gjør at direktoratet samlet har en høyere andel menn ansatt i disse stillingskodene. Direktoratet jobber systematisk for å øke kvinneandelen i sine fagstillinger. Vi har særskilte rekrutteringskampanjer rettet mot å få flere kvinner til å søke lokførerutdanningen, som i sin tur vil gi økt grunnlag for å rekruttere lærere av begge kjønn.

Lønnsforskjellene er svært små på tvers av kjønn i direktoratet, men gjennomsnittlig ligger menns lønnsnivå marginalt høyere enn kvinner. Vi legger stor vekt på å unngå utilsiktede lønsskjjevheter på bakgrunn av kjønn, og dagens små forskjeller kan ikke forklares med kjønn. Det er et godt samarbeid mellom arbeidsgiver og fagforeningene for å sikre likelønn innenfor og mellom stillingsgrupper, ved nyansettelser og i lokale lønnsoppgjør. Alle ansatte tilbys lønnsamtaler før de årlige lønnsforhandlingene for å sikre gode lønnsvurderinger.

Tabell 10 Prosentandel for kvinner og menn i forhold til registrerte deltidsansatte, midlertidige ansatte, overtid og foreldrepermisjon

	Deltid		Mellombels tilsette		Overtid (pst .)		Foreldrepermisjon (pst.)	
	K	M	K	M	K	M	K	M
2025	2	2	2	1	62	38	50	50
2024	2	2	0	1	51	49	100	0

Jernbanedirektoratet har i all hovedsak fast ansatte. Vi har en marginal økning i midlertidige ansatte sammenliknet med 2024. Dette er vikarer som følge av foreldrepermisjoner og sykefravær.

Jernbanedirektoratet har god oversikt i bakgrunn for overtid, redusert stilling og midlertidig ansatte. Vi har svært få medarbeidere som jobber deltid eller er midlertidig ansatt. Hverken deltid, midlertidighet eller overtid, kan forklares med ubegrunnede forskjeller på bakgrunn av kjønn. Alle som jobber deltid i Jernbanedirektoratet, er innvilget dette etter søknad fra den enkelte.

Jernbanedirektoratet legger til rette for at medarbeidere av begge kjønn skal kunne ta permisjon på lik linje. Variasjoner i permisjonsandel forklares hovedsakelig av når på året permisjonen starter og at mor tar de første permisjonsukene, og i 2025 var andelen lik mellom kjønnene. Mannlige ansatte i direktoratet tar ut foreldrepermisjon, men vi ser samme tendens som i andre statlige virksomheter til at kvinner tar noe mer foreldrepermisjon enn menn.

Vi har generelt ikke omfattende bruk av overtid i direktoratet. Kvinner hadde en høyere andel overtid enn menn, noe som henger sammen med de konkrete oppgavene direktoratet har jobbet mye med i 2025.

I 2025 hadde Jernbanedirektoratet høyere legemeldt sykefravær blant menn enn blant kvinner. Det jobbes systematisk med sykefraværsoppfølging, og det har vært en positiv utvikling i nærvær sammenliknet med 2024. Vi har gjennomført lederopplæring i sykefraværsoppfølging i 2025.

Tabell 11 Sykefravær fordelt på kvinner og menn

	Legemeldt sykefravær (pst.)	
	K	M
2025	1,8	6
2024	5,1	0,6

Lærlinger i virksomheten

Direktoratet hadde ingen lærlinger i 2025. Tidlig i året gjennomførte vi et kartleggingsarbeid med flere avdelinger og staber for å vurdere behovet og mulighetene for lærlinger. Staben for kommunikasjon og samfunnskontakt ønsket å ta inn lærling, og vi tok kontakt med OK stat – som er vårt opplæringskontor. De anbefalte at vi tok kontakter med aktuelle relevante videregående skoler. Vi inviterte tre kandidater innen studieretningen Medieproduksjon og mediedesign, men vurderingen viste at samsvaret mellom direktoratets oppgaver og kompetansekravene i de aktuelle fagplanene ikke var tilstrekkelig. Jernbanedirektoratet kunne dermed ikke tilby et faglig forsvarlig læringsløp som oppfyller kravene i læreplanene innenfor dette fagområdet. Vi hadde dialog med aktuelle videregående skoler med studieretningen IT drift, med mål om å få praksiskandidater uten å få aktuelle kandidater. Vi vil fortsette å jobbe med dette i 2026. I 2025 har vi startet et forarbeid knyttet til lærling i innen Service- og administrasjon, og målet er å få lærling innen dette fagområdet i løpet av 2026.

Fellesføringer i tildelingsbrev

Systematisk og helhetlig arbeid for å redusere klimagassutslipp, naturfotavtrykk og energibruk

Det er et mål med systematisk og helhetlig arbeid for å redusere klimagassutslipp, naturfotavtrykk og energibruk. Jernbanedirektoratet skal følge opp dette målet. I dette arbeidet skal det tas hensyn til ivaretagelse av virksomhetens kjerneoppgaver og kostnadseffektivitet. Jernbanedirektoratet skal også vurdere hvordan klimaendringene vil påvirke virksomheten. Jernbanedirektoratet skal gjøre systematiske vurderinger av egen energibruk, ta i bruk lønnsomme energieffektive løsninger, og øke energifleksibiliteten der dette er relevant.

I 2024 gjennomførte Jernbanedirektoratet en vesentlighetsanalyse¹⁵ som viser at vårt største potensial for å styrke positiv påvirkning og redusere negativ påvirkning ligger i den sektoren vi opererer i. På bakgrunn av dette har vi prioritert å rette vårt bærekraftsarbeid mot sektorens miljø- og klimamål.

Jernbanedirektoratets egen drift har et begrenset klima- og miljøavtrykk, og vi har noe tilgjengelig data, men mangler system for helhetlig måling, oppfølging og rapportering. Kompetansen internt er også under utvikling. For å styrke vårt arbeid vil vi i 2026 igangsette tiltak for å etablere mer systematisk oppfølging av klima- og miljøpåvirkning. Dette omfatter blant annet mål om miljøsertifisering, valg av relevante bærekraftsindikatorer og forankring av bærekraft i organisasjonen gjennom informasjon, bevisstgjøring og opplæring.

Selv om vi vurderer vår direkte påvirkning som begrenset, har vi gjennomført flere tiltak for å redusere miljøbelastningen. I tillegg til enkelte interne tiltak, er kontorlokalene våre plassert i moderne bygg hvor utleier stiller strenge miljøkrav til både leverandører og leietakere. Dette inkluderer krav knyttet til energiforbruk, avfallshåndtering, sortering og vannforbruk. Kontorenes beliggenhet ved sentrale kollektivknutepunkt legger til rette for miljøvennlige reisevalg for ansatte. Gjennom 2025 har vi arbeidet med å redusere våre leieareal, som gjør at vi fra 2027 har redusert leiearealet med ca. 38 prosent. Det vil bidra til redusert ressursbruk, lavere klimabelastning og en mer effektiv utnyttelse av arealene i tråd med prinsippene for bærekraftig drift. Videre har vi retningslinjer for tjenestereiser som oppfordrer til vurdering av tog som alternativ til fly der dette er hensiktsmessig. Vi benytter også avtaler for gjenbruk og miljøvennlig destruering av data- og mobiltelefonutstyr.

Jernbanedirektoratet vil fortsette arbeidet med å styrke interne rutiner og kompetanse, slik at vi over tid kan etablere mer systematisk rapportering og målrettede tiltak som understøtter både våre egne og sektorens klima- og miljøambisjoner.

Positiv utvikling i antall ansettelser av personer med funksjonsnedsettelse og eller fravær fra arbeid, utdanning eller opplæring

Jernbanedirektoratet har som ambisjon å øke mangfoldet i virksomheten hvert år. Ved rekruttering oppfordres personer med funksjonsnedsettelse, minoritetsbakgrunn og/eller fravær av arbeid, utdanning eller opplæring til å søke, og vi kaller inn minst en kvalifisert søker fra hver av disse til intervju. I 2025 økte vi mangfoldsandelen fra disse kategoriene, og hadde en positiv vekst sammenliknet med 2024. I samarbeid med partene i Samarbeidsutvalget (SU) har det vært gjennomført risikovurdering for å fremme likestilling og unngå

¹⁵ En intern vurdering av vesentlighet knyttet til områdene som nevnes av fellesføringen

diskriminering. Det er vurdert som lav sannsynlighet for diskriminering. Inkluderende rekrutteringsprosesser er et tiltak som videreføres.

Tabell 12 Antall ansettelser av personer med funksjonsnedsettelse og eller fravær fra arbeid, utdanning eller opplæring

Grunnlag	Antall ansatte 2025
Personer med funksjonsnedsettelser	færre enn 5
Minoritetsbakgrunn	færre enn 5
Hull i CV	0

Redusere konsulentbruken

Jernbanedirektoratet har redusert omfang av konsulentbruk i 2025 sammenlignet med 2024 og arbeider for ytterligere å redusere konsulentbruken på områder der det ligger til rette for å benytte interne ressurser og kompetanse. I tilfeller der Jernbanedirektoratets ansatte ikke har spisskompetanse til å utføre jobben, eller det ikke er kapasitet internt, benytter Jernbanedirektoratet konsulenter.

Oppdrag med korte frister har i løpet av 2025 gjort konsulentbistand nødvendig. Behov for å kjøpe konsulentbistand kan både være kortvarig, men også av noe mer langvarig karakter. Hovedregelen er at et varig behov dekkes ved ansettelser, men ekspertkompetanse kan være krevende å rekruttere. I tillegg benytter vi konsulenter til spesifikke oppdrag, eksempelvis revisjoner og kvalitetssikring av utredninger. Denne typen ekstern bistand vil direktoratet ha behov for også i et langsiktig perspektiv.

Tabell 13 viser utviklingen i konsulentkjøp fra 2023 til 2025. Tallene er hentet fra kontantregnskapet for 2023-2025, og fordelt på kontoene for konsulentkjøp (konto 6700-6730). Siden det var konsulentkjøp til egenutvikling av programvare i 2024, er SRS-kontoen 1045 inkludert. De totale konsulentutgiftene er redusert fra 2024 til 2025.

Tabell 13 Konsulentutgifter 2023-2025, kap. 1352, post 01 og 21, og kap. 1540, post 25.

Konto	Konto (T)	2023	2024	2025
1045	Programvarelisenser og egenutviklet programvare		3 816 399	
6700	Kons.tj - økonomi og revisjon	3 429 062	3 041 257	2 465 490
6701	Kons.tj - juridisk bistand	1 508 037	2 410 191	2 861 455
6710	Kons.tj - utvikling programvare og IKT-løsninger	4 025 552	4 887 719	13 556 579
6720	Kons.tj – organisasjonsutvikling	5 178 378	3 767 314	1 962 532
6721	Kons.tj – rekruttering	1 953 856	2 557 700	757 500
6722	Kons.tj - kommunikasjonsrådgj, design mv	1 776 984	740 234	679 347
6730	Andre kons.tj - utredninger, analyser mv	105 296 534	70 475 772	65 532 189
Totalt		123 168 404	91 696 587	87 814 091

Jernbanedirektoratet har fått medfinansiering fra Digitaliseringsdirektoratet til to prosjekter: utvikling av en nasjonal dataplattform for tilstandsovervåking og vedlikehold av tog, og et system for standardisert beregning, estimering og framskriving av CO₂utslipp i kollektivtransporten. Som følge av dette er det i 2025 regnskapsført 4,8 mill. kr i konsulentutgifter på Digitaliseringsdirektoratets post (kap. 1540, post 25).

Utgiftene er spesielt synlige under konto 6710. Dette forklarer økningen i IKT-konsulentbruk, som kommer i tillegg til øvrig nødvendig IKT-bistand.

I 2025 ble det etablert en ny avdeling for digitalisering, innovasjon og teknologi for å styrke intern kompetanse på sikt.

Av de totale konsulentutgiftene, utgjør 6,2 mill. kroner kjøp av bistand fra Bane NOR. Om lag 4 mill. kroner er utgifter til Norske Tog AS og 3,9 mill. kroner er utbetalt til Statens Vegvesen i forbindelse med tverretatlige prosjekter som finansieres i samarbeid med dem.

I 2025 har Jernbanedirektoratet brukt ekstern kompetanse særlig innen utredninger og analyser, og dette vil fortsatt være nødvendig på enkelte områder fremover. Det er også kjøpt tjenester for om lag 14,5 mill. kroner gjennom forsknings- og innovasjonsprogrammet Europe's Rail. I tillegg har vi benyttet konsulenter til tre større utredninger av jernbanetilbudet mot 2050, og til utvikling av et system for oppfølging av driftsstabilitet. Ekstern bistand har også vært brukt til markeds- og kundetilfredshetsundersøkelser, metodeutvikling og oppdatering av kunnskapsgrunnlag.

Bruken av konsulenter til organisasjonsutvikling og rekruttering er betydelig redusert. Jernbanedirektoratet bygger samtidig opp en mer robust juridisk kompetanse, og vil styrke kapasiteten innen arbeidsrett i 2026. Det vil likevel være behov for ekstern juridisk bistand på spesialiserte fagområder, som statsstøtte og ESA-saker.

Jernbanedirektoratet har kjøpt bistand til en nasjonal kampanje for å rekruttere flere studenter til lokomotivføreryrket, med vekt på geografisk spredning og kjønnsbalanse. Dette utgjør hoveddelen av kjøpene innen kommunikasjonsrådgivning. Jernbanedirektoratet har ikke kjøpt tjenester fra PR- eller kommunikasjonsbyråer i 2025, og har samlet sett redusert konsulentkostnadene innen kommunikasjon.

I 2025 har Jernbanedirektoratet jobbet videre med kompetansestrategien, og vi har fokusert på rekruttering og intern kompetanseheving. Jernbanedirektoratet har samme prosedyre som 2024, med å vurdere om vi har kompetansen internt og kan omdisponere, vurdere utlysning versus innleie, og diskutere hver enkelt innleiesak i samarbeidsutvalget med de tillitsvalgte.

IV Styring og kontroll i virksomheten

Overordnet vurdering av styring og kontroll

Styringen av Jernbanedirektoratet baserer seg på økonomiregelverket for staten, jernbaneforskriften, instruks og tildelingsbrev fra Samferdselsdepartementet. I tillegg til dette har Jernbanedirektoratet utarbeidet interne policyer som omhandler:

- Intern styring og kontroll
- Virksomhetsstyring
- Risikostyring
- Økonomi- og budsjettstyring
- Tilskuddsforvaltning
- Personvern

Samferdselsdepartementet fastsetter direktoratets virksomhetsmål, som er forankret i målene for den samlede transportsektoren slik disse går frem av Nasjonal transportplan. Siden 2022 har virksomhetsmålene vært uendret.

Hvert år beslutter ledergruppen hovedprioriteringer for det kommende året. Prioriteringene i plan- og budsjettprosessen tar utgangspunkt i disse hovedprioriteringene og det utarbeides en årlig virksomhetsplan, som beskriver hva Jernbanedirektoratet skal levere sett opp mot de ressurser som er fordelt til avdelingene og den kompetanse og kapasitet som er tilgjengelig. Virksomhetsplanen inneholder både utviklings- og forbedringstiltak og oppdrag fra Samferdselsdepartementet gitt gjennom tildelingsbrevet.

Jernbanedirektoratet vurderer at vår styring og kontroll av virksomheten er organisert på en forsvarlig måte, og utføres i samsvar med gjeldende lover og regler.

Styrket arbeidet med sikkerhet og beredskap

Jernbanedirektoratet har i 2025 styrket arbeidet med sikkerhet og beredskap gjennom flere organisatoriske grep. En ny sikkerhetsrådgiver er rekruttert for å videreutvikle styringssystemet og bidra til en sterkere sikkerhetskultur. Et nytt sikkerhetsforum er etablert for å samle og koordinere relevante fagmiljøer på tvers av organisasjonen. Videre er det opprettet en ny avdeling for digitalisering, innovasjon og teknologi, med en egen seksjon for intern IT, og nye IT-rådgivere er ansatt for å styrke kapasitet og faglig tyngde på området.

Forbedringer i rutiner og oppfølging av støtteordninger for gods

Jernbanedirektoratet har i 2025 forvaltet to støtteordninger for godsoperatører (kap. 1352, post 75 og post 77). Ordningene skal bidra til å opprettholde dagens godstransport på jernbane og stimulere til mer godsoverføring fra vei, ved å støtte aktører innen kombinerte transporter og vognlast.

Gjennom interne kontrollaktiviteter av årets utbetalinger ble det avdekket svakheter i etterlevelsen av prosedyrene for utbetalingene, og dette har hatt betydning for kvaliteten i vedtakene. Jernbanedirektoratet har derfor igangsatt en gjennomgang av alle støtteutbetalingene de siste tre årene. Basert på de avvikene som ble avdekket, har direktoratet blant annet justert ansvarsdelingen internt, styrket kvalitetskontrollen av vedtaksbrev og tydeliggjort krav til skriftlighet i saksbehandlingen.

Systematisk arbeid med risikovurderinger

Risikovurderinger er et viktig verktøy i Jernbanedirektoratets styring. De gir et godt grunnlag for å gjøre prioriteringer og ta beslutninger. Når vi jobber systematisk med å identifisere og analysere risiko, får vi et bedre kunnskapsgrunnlag som kan brukes til å prioritere aktiviteter. Jernbanedirektoratet jobber derfor hele tiden med å knytte det interne risikobildet tettere opp mot aktivitetene i virksomhetsplanen.

Risikovurderinger av utbetalingsordninger

Policy for tilskuddsforvaltning med tilhørende prosedyrer har krav om at det årlig skal gjennomføres risikovurdering av alle utbetalingsordningene som Jernbanedirektoratet forvalter. Risiko for misligheter skal være en del av denne vurderingen.

Vurderingene i 2025 er gjort i henhold til kravet og er utført av de fagavdelingene som har forvaltningsansvaret. Samlet vurdering viser at de identifiserte risikoene ligger innenfor et lavt til moderat risikonivå, og ingen av dem fremstår som alvorlige. Risikovurderingene forutsetter etterlevelse av prosedyrene, og det er gjort en særskilt vurdering av dette i forbindelse med den risikovurderingen som er gjort for utbetalingsprosedyrene som omhandler støtteordninger for godsoperatører.

Jernbanedirektørens revisjonsprogram

Jernbanedirektørens revisjonsprogram er ett av virkemidlene til Jernbanedirektøren for styring og kontroll. Programmet omtaler kontroller som skal gjennomføres det enkelte år, på tredjelinjenivå, og må betraktes som et supplement til første- og andrelinjenivå. Kontrollene omfatter revisjoner, evalueringer og stikkprøvekontroller. Revisjoner og evalueringer gjennomføres primært ved kjøp av revisjonsressurser. Stikkprøvekontroller gjennomføres ved bruk av interne ressurser, og følger i stor grad ISO 19011.

I 2025 ble det gjennomført syv kontroller inkludert enkelte kontroller fra 2024 som ble avsluttet i 2025. Jernbanedirektoratet jobber systematisk med forbedringer, noe som også vises gjennom kontrollene. Samtidig avdekker vi forbedringsområder, og handlingsplaner utarbeides og følges opp av ansvarlig leder. Under følger en omtale av de viktigste funnene.

Utredningsinstruksen

I 2025 ble det gjennomført evaluering av om Jernbanedirektoratets utredninger følger utredningsinstruksens krav på en måte som bidrar til at utredningene har en høy faglig kvalitet. Evalueringen ble gjennomført ved ekstern bistand.

Et sentralt funn var at utredningene ivaretok krav til forholdsmessighet, og fremsto som faglige solide. Videre viste gjennomgangen at anbefalingene i utredningene i all hovedsak var i tråd med kunnskapsgrunnlaget. Undersøkelsen identifiserte også områder med et forbedringspotensial. Vesentlig var det at definisjon av problemet som skal løses, bør bli tydeligere. Tilsvarende må de prinsipielle spørsmålene i utredningene bli tydeligere. Betydningen av å vurdere tiltak utenfor jernbanesektoren eller fra virkemiddelselskapene, og betydningen av å få frem forutsetninger for vellykket gjennomføring, bør få større vekt.

Handlingsplan for å følge opp evalueringen er besluttet, og vi følger opp blant annet gjennom kompetansehevende tiltak. Det er for eksempel utarbeidet en rapportmal og sjekkliste for bruk av utredningsinstruksen. Tiltakene i handlingsplanen skal evalueres etter en periode.

Byvekstavtaler

Jernbanedirektoratets ivaretagelse av egen rolle og ansvar i arbeidet med byvekstavtaler, ble evaluert ved bruk av ekstern ressurs.

Et sentralt funn var at Jernbanedirektoratet på overordnet nivå har tatt en rekke vellykkede grep for å styrke arbeidet med oppfølging av byvekstavtaler de siste årene. Rapporten beskriver også områder med et utviklingspotensial. Vesentlige funn er at Jernbanedirektoratet har et forbedringspotensial i å arbeide mer

strategisk med byvekstavtaler, lage tydelige mål for egen innsats, og tydeliggjøre føringer for stasjons- og knutepunktsmidlene.

Handlingsplan for å følge opp evalueringen ble besluttet primo 2026. Tiltakene skal i helhet være gjennomført innen 2026 og skal evalueres etter en periode.

Helhetlig avtalestyring

Hvordan Jernbanedirektoratet håndterer inngåelse- og oppfølging av avtalene med sektoraktørene i en helhet, og på en måte som støtter opp om de transportpolitiske målene, ble avsluttet i 2025. Evalueringen ble gjennomført av ekstern ressurs.

Undersøkelsen avdekket blant annet noe ulik forståelse i Jernbanedirektoratet om hva som ligger i «helhetlig avtalestyring». Videre viste gjennomgangen et forbedringspotensial i å dokumentere prosesser og rutiner.

Implementering av styringsrammeverket for tilbudsforbedringer vil håndtere flere av de påpekte forbedringsområdene. Oppfølgingspunkter utover dette følges opp i løpet av 2026.

Stikkprøvekontroller

I 2025 ble det gjennomført/avsluttet fire stikkprøvekontroller ved bruk av interne ressurser:

- Stikkprøver knyttet til sak- og arkivsystem viste et forbedringspotensial når det gjelder å dokumentere i tråd med kravene som gjelder.
- Stikkprøver knyttet til kvalitetssikringsprosesser i prosjekter viste god forståelse for at det skal være høy kvalitet i leveransene, samtidig er det et forbedringspotensial i å dokumentere kvalitetssikringsregimet i det enkelte prosjekt.
- Stikkprøver knyttet til databehandleravtaler viste at ikke alle databehandleravtaler var inngått/ferdigstilt i tråd med kravene som gjelder.
- Stikkprøver av om reiser til utlandet ble håndtert i tråd med definerte krav viste et forbedringspotensial i å utarbeide rapport for kunnskapsdeling i etterkant av den enkelte reise.

Handlingsplanene som er utarbeidet for å følge opp disse kontrollene, omfatter i stor grad kompetansehevende tiltak og tiltak knyttet til etablering av rutiner/sjekklistor mv.

Risikovurderinger i 2025

Risikostyring er en vesentlig del av Jernbanedirektoratets interne styring og omfatter risikoer knyttet til oppnåelse av direktoratets virksomhetsmål, sektorprioriteringer og risikovurderinger av de ulike effektpakkene. Status og vurderinger for hver enkelt effektpakke finnes i vedlegg 3 og en overordnet omtale i del III.

Jernbanedirektoratets interne risikobilde

Oppdateringen av risikobildet baserer seg på en samlet gjennomgang av eksterne og interne forhold som påvirker direktoratets måloppnåelse. Det interne risikobilde gjengis i vedlegg 1b, men her presenteres de to risikoene som har endret risikonivå. Det er ingen nye risikoer.

Redusert risiko:

- **IRo8 Risiko for at vi ikke har tilstrekkelig kapasitet til å levere på de oppdragene vi får** – redusert sannsynlighet – ned til moderat risikonivå

Jernbanedirektoratet har over tid jobbet med en rekke tiltak for å øke kapasiteten. Vi har iverksatt tiltak for å få en bemanning som er mer tilpasset den totale oppdragsmengden. I tillegg er det opprettet en ny seksjon i

en av fagavdelingene som vil bidra til at kapasiteten øker. Det er også besluttet flere aktiviteter i virksomhetsplanen for 2026 som skal bidra til at direktoratet beholder og utvikler ansatte og ledere i organisasjonen, slik at kapasiteten totalt sett øker og blir brukt mest mulig effektivt.

- **IR10 Risiko for at JDIR ikke reduserer bruk av eksterne konsulenter** – redusert sannsynlighet – fortsatt moderat risikonivå

Det er en fellesføring fra regjeringen om at staten samlet sett skal redusere konsulentbruken ved å utvikle egen kompetanse. Konsekvensen vurderes å være vanskelig å redusere fra moderat risikonivå, men flere tiltak som reduserer sannsynligheten for denne risikoen er iverksatt.

Direktoratet har jobbet systematisk med å redusere omfang av konsulentbruk i 2025. For mer innsikt om hva dette innebærer viser vi til omtalen av fellesføringen knyttet til dette arbeidet.

Risikobildet for sektoren

Direktoratet har som en del av videreutvikling av virksomhetsstyringen siden forrige rapportering gjennomført følgende forbedringer i arbeidet med risikostyring.

Bedre tiltaksbeskrivelser:

Jernbanedirektoratet skal kontinuerlig videreutvikle det helhetlige risikostyringssystemet for sektoren, inkludert å forbedre prosessen med å finne gode tiltak og vurdere effekter av dem. Beskrivelsene av de fleste tiltakene er derfor bearbeidet for å synliggjøre forventet effekt. Arbeidet med å heve kvaliteten på tiltaksbeskrivelsene vil fortsette i 2026.

Beslutningspunkter:

Samferdselsdepartementet ønsker at det helhetlige risikostyringssystemet for jernbanesektoren også skal tydeliggjøre hvilke beslutninger om hvilke tiltak som skal tas, og av hvilken aktør. Gjennom rapporten *Status på risiko i effektpakker* (vedlegg 3) presenterer Jernbanedirektoratet risikobildet knyttet til realiseringen av effektpakkene opp mot når det er planlagt å ta i bruk/planlagt byggestart for de effektpakkene der dette er tidfestet. For effektpakker uten bestemt tidspunkt for å ta i bruk/planlagt byggestart, rapporteres det utfyllende status og omtale av hvordan effektpakken følges opp. For ytterligere beskrivelse av effektpakkene og milepæler/beslutningspunkt viser vi til gjennomføringsplanen for NTP 2025-2036.

Ny skala for vurdering av kritikalitet:

Direktoratet har revidert *Policy for risikostyring* og innarbeidet en ny skala for kritikalitet som er utvidet fra tre til fire nivåer. Skalaen er nå fra lav (grønn) – middels (gul) – høy (oransje) til svært høy (rød)). Vi orienterer aktørene om innføringen av ny skala sammen med den tilbakemeldingen de får på sin rapportering til Jernbanedirektoratet.

Vi gjør oppmerksom på at noen av endringene i risikobildet vi foreslår i denne årsrapporten kan komme som følge av at vi innfører den nye skalaen. Kritikaliteten kan se ut som om den er økt eller redusert fordi skalaen har flere nivåer, uten at det nødvendigvis henviser til en vesentlig endring i risikoen.

Tematisk sortering av risiko:

Risikoene blir i denne rapporteringen presentert tematisk. Denne endringen bygger på tilbakemeldinger om at en gjennomgang av risikoene enkeltvis ikke fanger opp de tydelige sammenhengene mellom dem.

Risikoene er gruppert i følgende temaer:

- Driftsstabilitet
- Vedlikehold og leveranser av tog og verksted, inkludert implementering av R28 (integrering av tilbringertjenesten)

- Effektpakkene, infrastrukturprosjekter og ERTMS (tilbudsforbedringer)
- Samfunnssikkerhet og beredskap (hendelser, digital sårbarhet og klima)
- Øvrige temaer
 - kritiske yrkesgrupper
 - ny teknologi
 - kundeinformasjon
 - godstransport

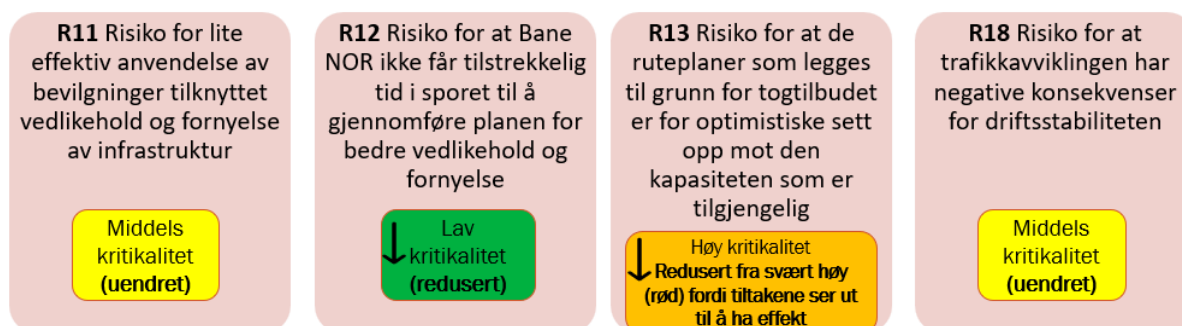
Det helhetlige risikobilde gjengis i vedlegg 1a, men her presenterer vi endringer i kritikalitet i eksisterende risikoer og tiltak som skal håndtere disse.

Oppdatert risikobilde for sektoren

Det helhetlige risikobildet for sektoren vurderes ut fra sektorprioriteringene som er utarbeidet av Jernbanedirektoratet. Aktørene i sektoren rapporterer inn sine vurderinger av kritikalitet for risikoene til oss kvartalsvis. I denne rapporteringen har aktørene også mulighet til å rapportere inn nye risikoer de mener er relevant for sektorens risikobilde. Kvaliteten i det aktørene rapporterer er fortsatt varierende, men samlet sett er dette et viktig grunnlag for de risikovurderingene Jernbanedirektoratet gjør.

Nedenfor gjennomgås forslaget til risikobildet for sektoren inndelt i temaer og med hovedvekt på forslag til endringer i kritikalitet fra rapporteringen i 2. tertial. Vi foreslår ingen nye risikoer.

Tema 1: Driftsstabilitet



- **R12 Risiko for at Bane NOR ikke får tilstrekkelig tid i sporet til å gjennomføre planen for vedlikehold og fornyelse**

Kritikaliteten reduseres fra middels til lav fordi endringer i jernbaneforskriften som ble fastsatt 26. mars 2025 ga Bane NOR et bedre handlingsrom. Forskriftsendringene skal sikre at det kan gjennomføres tilstrekkelig vedlikeholdsarbeid fremover, og at det kan fastsettes en ruteplan som har bedre forutsetninger for å bli overholdt. Bane NORs effektiviseringsprogram, PRO20, er også et viktig risikoreducerende tiltak. Programmet er i gang, og de trekker frem etablering av femårsplaner for vedlikehold og fornyelse som et viktig grep for å bidra til mer effektivt vedlikehold.

Jernbanedirektoratet har ikke fått informasjon fra Bane NOR om at det skal være utfordringer med å få den tid i sporet som de trenger for å gjennomføre planen for vedlikehold og fornyelse. Risikoen vil tas ut til neste rapportering dersom kritikaliteten forblir lav.

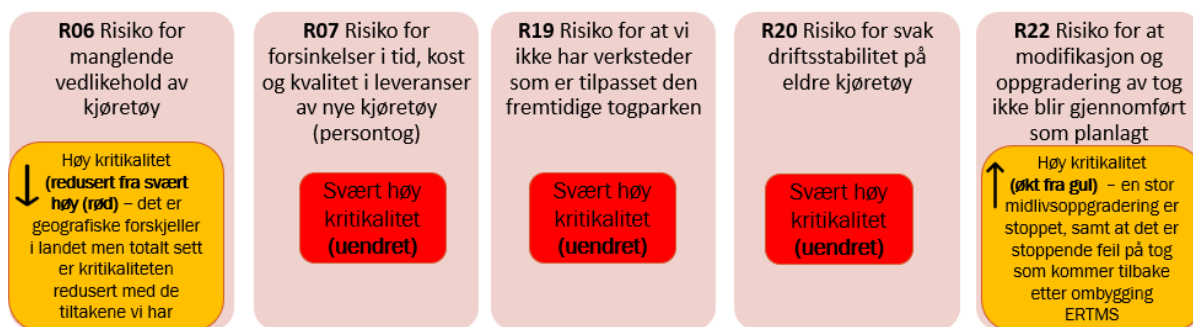
- **R13 Risiko for at de ruteplaner som legges til grunn for togtilbudet er for optimistiske sett opp mot den kapasiteten som er tilgjengelig**

Kritikaliteten reduseres fra svært høy til høy fordi tiltakene som er satt i gang ser ut til å ha effekt. Arbeidet med robuste ruteplaner er sentralt for å forbedre driftsstabilitet og *Kapasitetsprogrammet* til Bane NOR fortsetter arbeidet med å optimalisere kapasitetsfordelingsprosessen. For å få god punktlighet må ruteplanen

være robust nok til at små forsinkelser kan absorberes uten å lage følgeforsinkelser. Arbeidet med at ruter planlegges på riktige forutsetninger og at disse etterleveres av togoperatørene, er derfor et annet sentralt tiltak. En effekt av dette vil være reduksjon i forsinkelser på årsakskode 7 (forsinkelser som skyldes andre feil).

Jernbanedirektoratet vil gjennomføre en driftsstabilitetsanalyse av den oppdaterte rutemodellen for å vurdere om driften av det planlagte togtilbudet faktisk gir bedre stabilitet. Sammen med oppdrag om å forberede gjennomføring av ny forordning om kapasitetsfordeling (SD oppdrag 05 2026), vil dette gi mer innsikt og bedre grunnlag for å vurdere hva som skal til for å få en kapasitetsfordeling som gir et tilfredsstillende og godt jernbanetilbud.

Tema 2: Vedlikehold og verksted - leveranser av tog – implementering R28



- **R06 Risiko for manglende vedlikehold av tog**

Kritikaliteten reduseres fra svært høy til høy fordi risikoen sett under ett er svakt redusert med de tiltakene vi har på plass. Det er likevel viktig å være oppmerksomme på at situasjonen for enkelte trafikkpakker har en svært høy kritikalitet.

Viktige tiltak for å håndtere denne risikoen er blant annet Norske tog sitt arbeid med å optimalisere vedlikeholdsprogrammene, og de tiltakene som er besluttet i implementeringsplan for R28 med tilhørende aktivitetsplan. Tiltak i aktivitetsplanen er blant annet å redusere antall lokaltog som er ute som følge av kapasitets-/logistikkutfordringer, planlegge og gjennomføre alle nødvendige verkstedtiltak for å kunne sette nye lokaltog og regiontog (No5 og No6) i ordinær drift, og i tillegg gjøre levetidsforlengende tiltak på type 69 og 72.

Implementeringsplan for R28 henviser også til at det er høy risiko knyttet til verkstedtiltak, og at utfordringsbildet er komplekst og krever tiltak på flere nivåer.

- **R22 Risiko for at modifikasjon og oppgradering av tog ikke blir gjennomført som planlagt**

Kritikaliteten økes fra middels til høy fordi en stor midtlivsoppgradering for type 72 har blitt stoppet. Midtlivsoppgraderinger og modifikasjoner på togmateriell er vesentlig fordi det gir færre stoppende feil. Gjennomføring av oppgraderings- og levetidsforlengelsestiltak er en del av implementeringsplan for R28. Målet er å øke påliteligheten for lokaltog type 72 og type 69 som følge av forsinket leveranse av nye tog. Gjennomføring av oppgraderings og levetidsforlengelsestiltak reduserer risikoen, men vi vurderer at den fortsatt er på et høyt nivå.

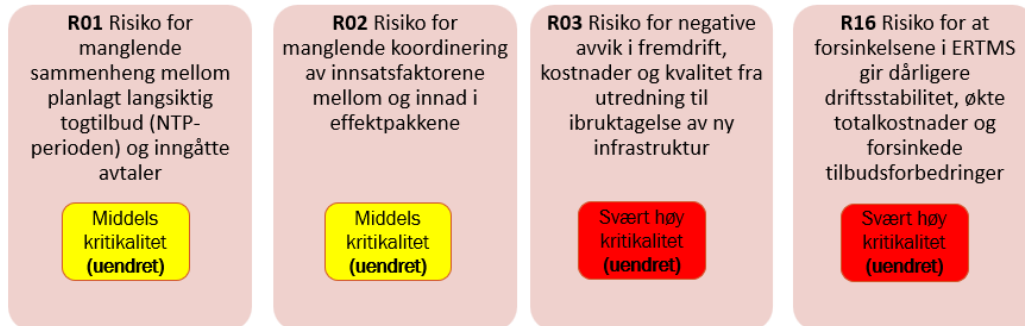
Flere av togene som settes i trafikk etter ombygging til ERTMS har flere feil når de tas i bruk etter ombygging. Dette gir ytterligere usikkerhet og påvirker vurderingen av kritikalitet selv om tiltak er iverksatt for å løse problemet.

Arbeidet med tiltakene og aktivitetene i implementeringsplan for R28 blir svært viktig fremover. Dette er et område som direktoratet vil følge tett gjennom arbeidet som omtales som *Task Force*.

Norske Tog sitt arbeid for økt bruk av modulbaserte (oppdelte) programmer for oppgraderinger og modifikasjoner av togparken, er viktig for å håndtere denne risikoen.

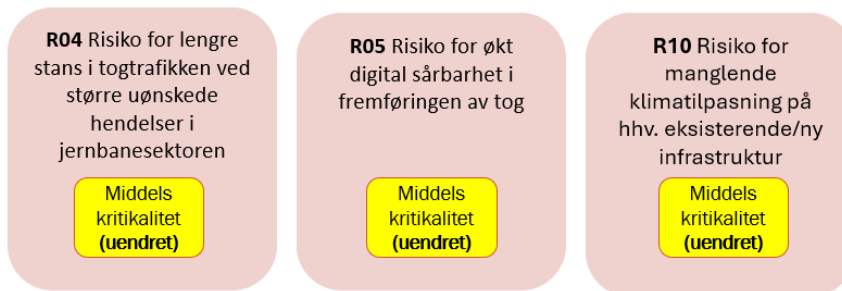
Tema 3 - Effektpakkene, infrastrukturprosjekter og ERTMS (tilbudsforbedringer)

For risikoene relatert til dette temaet er det ikke foreslått endringer, og risikoen vurderes fortsatt samlet sett å være svært høy med tanke på å ta i bruk ny infrastruktur og ERTMS.



Tema 4: Samfunnssikkerhet og beredskap

For risikoene relatert til temaet samfunnssikkerhet og beredskap er det ikke foreslått endringer, og risikoen vurderes fortsatt samlet sett å være middels.



Tema 5: Øvrige temaer

Det er ikke foreslått endringer for noen av risikoene som ligger under øvrige temaer.



Beslutningspunkter i risikobildet for sektoren:

Tiltakene som skal håndtere risikoene er i hovedsak besluttet og igangsatt. Det er likevel tre beslutningspunkter som trekkes frem som relevante for risikobildet for sektoren.

1. Beslutninger må tas knyttet til midtlivsoppgradering «light» i forkant av R28 for type 72 togene. Dette vedrører R22 *Risiko for at modifikasjon og oppgradering av tog ikke blir gjennomført som planlagt.* Dette avklares i budsjettprosessen.
2. Beslutninger knyttet til replanlegging av ERTMS og revidering av kostnadsramme og fullmakter. Dette vedrører R16 *Risiko for at forsinkelsene i ERTMS gir dårligere driftsstabilitet, økte total kostnader og forsinkede tilbudsforbedringer,* og gjøres av Bane NOR og i Jernbanedirektoratets innspill til statsbudsjettet.
3. Beslutninger knyttet til kompensasjonsordning for godsselskap etter ekstraordinære naturhendelser (SD-opppdrag 04-2026). Dette vedrører R21 *Risiko for at rammebetingelsene for godstransport blir forverret,* og gjøres av Samferdselsdepartementet på innspill fra Jernbanedirektoratet.

Styring og oppfølging av Norsk jernbanemuseum, Lokførerskolen og Konnekt

Styring av Norsk jernbanemuseum

Norsk jernbanemuseum er et statlig forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet, som har delegert etatsstyringen av museet til Jernbanedirektoratet. Det overordnede administrative og budsjettmessige ansvaret ligger hos Jernbanedirektoratet. Det innebærer å føre kontroll med at museet driver effektivt og i samsvar med Stortingets forutsetninger, vedtak, fastsatte mål og prioriteringer.

Etatsstyring og oppfølging i 2025

Jernbanedirektoratet gjennomførte tre etatsstyringsmøter med museet i 2025. Oppfølgingen omfattet vurdering av årsrapport og tertialrapportering og gjennomgang av museets sentrale risikoer og tilhørende tiltak på kort og lang sikt. De største risikoene er knyttet til ombygging av Hamar stasjon, inkludert lagring og lagringskapasitet for tog og lokomotiver, samt kapasitet og kompetanse internt for å levere på oppdrag.

Museet leverte videre to oppdrag på bestilling fra Jernbanedirektoratet:

- Rammer og omfang for en langsiktig avtale med Rallarmuseet, som skal dekke Norsk jernbanemuseums behov for kjøp av tjenester.
- Forprosjekt for ny hovedutstilling, som beslutningsgrunnlag for eventuell prosjektoppstart. Rapporten beskriver mål, behov og rammebetingelser for en ny hovedutstilling.

Konsekvenser av ombyggingen av Hamar stasjon

Styringen i 2025 har i stor grad vært preget av planlagt ombygging av Hamar stasjon. Utbyggingen kan på sikt redusere museets mulighet for forsvarlig lagring og parkering av tog og lokomotiver, med potensielle konsekvenser for både bevaring og drift. Situasjonen påvirkes ytterligere av Bane NORs økte behov for vedlikeholdsarealer, inkludert motorvognhallen og ringstallen hvor museets materiell står i dag. Samtidig skal mer materiell sikres i tråd med landsverneplanen.

Jernbanedirektoratet har gjennomført flere møter med Bane NOR for å avklare mulige løsninger. Bane NOR har utarbeidet en overordnet beskrivelse av mulighetene, strukturert i faser basert på øvrige planlagte tiltak på Hamar som påvirker bygninger og sportilgang.

Selv om konsekvensene av utbyggingsprosjektet nå ligger noe lenger frem i tid enn tidligere antatt, gjenstår viktige avklaringer knyttet til det samlede kostnadsbildet og konkrete løsninger for blant annet Karettoget og Stålvogntoget.

Direktoratet vil følge opp dette arbeidet videre i dialog med Bane NOR og museet.

Resultater og årsregnskapet

Museet har fulgt opp hovedprioriteringene i den nye strategien for 2025–2028 og tatt betydelige grep for å styrke intern kontroll, økonomistyring og etterlevelse av gjeldende policyer og prosedyrer. Samarbeidet med frivillige miljøer er videreutviklet, og det er gjennomført målrettet arbeid for å forbedre kundeopplevelsen og modernisere formidlingstilbudet. Samtidig har museet håndtert flere større oppdrag som har stilt krav til kapasitet og omstilling. Arbeidet har bidratt til en mer helhetlig og profesjonalisert museumsdrift, og museet prioriterer innsatsen innen formidling, forvaltning, forskning og fornyelse for å styrke rollen sin som nasjonalt kompetansemiljø for jernbanehistorie.

Årsregnskapet til Norsk jernbanemuseum viser en mindreutgift under driftsposten på 4,475 mill. kroner, i tillegg er det en mindreutgift under tilskuddsposten.

For mer informasjon om museets resultater, aktiviteter og økonomi viser vi til museets egen årsrapport og årsregnskap, samt tabell 14 *Driftsutgifter og driftsinntekter Norsk jernbanemuseum*.

Lokførerskolen

2025 var et jubileumsår for Norsk fagskole for lokomotivførere (Lokførerskolen), med 20 års drift siden oppstarten og godkjenning som fagskole i 2005. I løpet av årene har skolen utdannet over 1700 kandidater, og demmet opp for en stor bølge av pensjonsavgang som lenge truet med å skape utfordringer for togtrafikken.

Samtidig har 2025 vært et år for utvikling. Skolen har gjennomført flere store kompetanseløft innen sikkerhetsovervåkingssystemer, læringsmiljø og sikkerhet og beredskap.

Samlet har skolen gode resultater for året. Studenter og ferdigutdannede kandidater er svært fornøyde med utdanningen, gjennomføringsgraden er høy, bransjen er godt fornøyd og studentene gjør det faglig bra. Kjøreledere, eksterne instruktører og sensorer er sentrale bidragsytere for skolen, og de gir opplæringen og studentene gode skussmål. Samtidig er det selvsagt rom for forbedring. Skolen har definert områder for forbedringer som vil løfte skolen enda mer i 2026, og styrke studentenes kompetanse i tråd med bransjens ønsker og behov.

Skolen opprettet 120 studieplasser og fikk omtrent 1280 søkere.

Konnekt

Konnekt har i 2025 hatt høy aktivitet og videreutviklet samarbeidet med universiteter og bransjeaktører for å styrke kompetansen innen samferdsel. Universitetsavtalene med NTNU, OsloMet, UiT og NMBU er fulgt tett opp, og interessen for både jernbane-, vei- og transportfag øker. Konnekt har bidratt gjennom ekskursjoner, fagseminarer, gjesteforelesere og støtte til kurs og konferanser.

Satsingen Arctic Mobility er etablert som et nordisk samarbeid om framtidens kompetansebehov i nordområdene, og et nytt ledernetverk for strategisk HR er lansert sammen med HR Norge. Konnekt har også produsert en nasjonal utredning om kompetansebehov innen drift og vedlikehold av offentlig vei, startet arbeidet sammen med fagskolene om å etablere samferdselsskolen som en overbygning for samferdselsfag, arrangert fagseminarer og deltatt aktivt på Arendalsuka.

Sommerprosjektet i Trondheim resulterte i byggingen av en avansert modelljernbane til undervisningsbruk, og en stor bransjekampanje for rekruttering til samferdselsfag er igangsatt. Internasjonalt samarbeid, særlig med Trafikverket og PiARC, er videreført. Konnekt har gjennomført omfattende formidlingsaktiviteter, flere styrings- og bransjemøter, har økt sin kapasitet og innledet dialoger med nye utdanningsinstitusjoner, med mål om å etablere nye samarbeidsavtaler i 2026.

Økonomi og ressursbruk

Jernbanedirektoratets tildeling for 2025 er benyttet i henhold til føringer og fullmakter i Stortingets budsjettvedtak for Prop. 1 S (2024-2025), Prop. 146 S (2024-2025) og Prop. 17 S (2025-2026), og videre presiseringer og føringer i Samferdselsdepartementets tildelingsbrev for 2025.

Jernbanedirektoratets regnskap for 2025 omfatter utbetalinger over kapittel 1352 Jernbanedirektoratet og kapittel 1330 Særskilte transporttiltak, samt innbetalinger over kapittel 4352 Jernbanedirektoratet og kapittel 4330 Særskilte transporttiltak, jf. tabell 14.

Regnskapet på kapittel 1352 Jernbanedirektoratet viser brutto utbetalinger på 31 588,6 mill. kr i 2025, inkludert Norsk jernbanemuseum. Målt mot en tildeling på 32 273,4 mill. kr tilsvarer dette en brutto mindreforbruk på 684,8 mill. kr.

Regnskapet i kapittel 1330 viser brutto utbetalinger tilsvarende 198,6 mill. kr. Målt mot en bevilgning på 219,9 mill. kr, tilsvarer dette et mindreforbruk på 21,3 mill. kr.

Til sammen utgjør dette et brutto mindreforbruk på 706,1 mill. kr i 2025. I tillegg er det i 2025 merinntekter under inntekstpostene på totalt 0,2 mill. kr.

Tabell 14 Økonomiske resultat i hele kroner per 31.12.2025 (inkl. Norsk jernbanemuseum).

Kap.	Post	Posttekst	Samlet tildeling	Regnskap 2025	Merutgift (-) og mindreutgift
1352	01	Driftsutgifter	429 153 000	408 996 720	20 156 280
1352	21	Spesielle driftsutgifter – utredninger	107 000 000	74 562 466	32 437 534
1352	70	Kjøp av persontransport med tog	5 697 600 000	5 157 032 221	540 567 779
1352	71	Kjøp av infrastrukturtjenester – drift og vedlikehold	7 275 000 000	7 275 000 000	-
1352	72	Kjøp av infrastrukturtjenester - fornyelse og mindre investeringer	8 225 000 000	8 225 000 000	-
1352	73	Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer	10 255 600 000	10 165 258 524	90 341 476
1352	74	Tilskudd til togmateriell mv.	11 000 000	90 341 476	- 79 341 476
1352	75	Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	107 000 000	107 265 679	- 265 679
1352	76	Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren	40 900 000	39 971 550	928 450
1352	77	Tilskudd til godstogoperatører etter ekstremværet <i>Hans</i> / Kompensasjon til godstogoperatør etter uforutsette hendelser	125 169 000	45 197 420	79 971 580
Sum kap. 1352			32 273 422 000	31 588 626 056	684 795 944
1330	76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering	197 800 000	176 454 555	21 345 446
1330	77	Kjøp av tjenester fra Entur AS	22 100 000	22 100 000	-
Sum kap. 1330			219 900 000	198 554 555	21 345 446
Sum kap. 1352 og kap. 1330			32 493 322 000	31 787 180 611	706 141 390

Kap.	Post	Posttekst	Samlet tildeling	Regnskap 2025	Merinntekt og mindreinntekt (-)
4352	01	Diverse inntekter	6 100 000	6 337 424	237 424
Sum kap. 4352			6 100 000	6 337 424	237 424
4330	01	Gebyrer	22 100 000	22 100 000	-
Sum kap. 4330			22 100 000	22 100 000	-

Kapittel 1352 og kapittel 4352 – omtale post for post

Post 01 Driftsutgifter og driftsinntekter

Tildelingen omfatter Jernbanedirektoratets driftsutgifter, inkludert Norsk Jernbanemuseum. Inkluderer vi utbetalinger ved Norsk jernbanemuseum, er det totalt utbetalt 409 mill. kr i 2025, som er 20,2 mill. kr lavere enn tildeling, og under 5 prosent av postens tildeling.

Inntektsposten gjelder inntekter ved Norsk jernbanemuseum og Jernbanedirektoratet ved Norsk fagskole for lokomotivførere. I 2025 ble det innbetalt totalt 6,3 mill. kr, der 2,4 mill. kr gjelder museet. Totalt utgjør dette merinntekter på 0,2 mill. kr.

Tabellene under viser fordelingen mellom Jernbanedirektoratet og Norsk jernbanemuseum.

Tabell 15 Driftsutgifter og driftsinntekter Jernbanedirektoratet

Jernbanedirektoratet		2025	Pr. 31.12.2025	
Kap.	Post	Disponibelt	Utbetalt/innbetalt	Avvik fra disponering
1352	01 Driftsutgifter	370 855 000	355 173 804	15 681 196
Sum 1352		370 855 000	355 173 804	15 681 196
4352	01 Diverse inntekter	3 780 000	3 928 580	148 580
Sum 4352		3 780 000	3 928 580	148 580

Tabell 16 Driftsutgifter og driftsinntekter Norsk jernbanemuseum

Norsk jernbanemuseum		2025	Pr. 31.12.2025	
Kap.	Post	Disponibelt	Utbetalt/innbetalt	Avvik fra disponering
1352	01 Driftsutgifter	58 298 000	53 822 916	4 475 084
Sum 1352		58 298 000	53 822 916	4 475 084
4352	01 Diverse inntekter	2 320 000	2 408 843	88 843
Sum 4352		2 320 000	2 408 843	88 843

Kapittel 4352 Jernbanedirektoratet

Post 01 Diverse inntekter

Inntektsposten gjelder inntekter ved Norsk jernbanemuseum (billettinntekter, suvenirer, togkjøring mv.) og kurs- og semesteravgifter ved Norsk fagskole for lokomotivførere.

I 2025 ble det innbetalt totalt 6,3 mill. kr, der 2,4 mill. kr gjelder museet. Totalt utgjør dette merinntekter på 0,2 mill. kr, eller 3,9 prosent av bevilgning

Post 21 Spesielle driftsutgifter – utredninger

Tildelingen omfatter utgifter til utredning av nye jernbaneprosjekter i tidlig fase, utgifter til FoU, ulike analyser, utredningsarbeid og metodeverktøy mv.

Det er utbetalt 74,6 mill. kr i 2025, som er 32,4 mill. kr lavere enn tildelingen. Årsaken til mindreforbruket er blant annet at flere oppgaver har vært løst uten bruk av eksternt bistand, i tillegg kommer utgifter til utredningsoppdrag og andre aktiviteter senere enn opprinnelig planlagt, og det er derfor flere utgifter som forskyves inn i 2026.

Post 70 Kjøp av persontransport med tog

Bevilgningen omfatter vederlag for persontogtilbudene som staten ved Jernbanedirektoratet kjøper fra Vygruppen AS, Vy Gjøvikbanen AS, Go-Ahead Norge AS, SJ Norge AS og Vy tog AS. Videre dekker bevilgningen kjøp av grensekryssende trafikk på strekningene Narvik–Kiruna– Stockholm og Oslo– Karlstad–Stockholm.

I 2025 er det utbetalt 5 157,0 mill. kr i vederlag til togoperatørene for persontogtilbudet i 2025. Dette er 540,6 mill. kr lavere enn bevilgning på 5 697,6 mill. kr. Årsaken til mindreforbruket er sammensatt og det redegjøres her for de vesentligste årsakene til avvik mellom bevilgning og regnskap for de enkelte trafikkavtalene.

Tabell 17 Vederlag til togoperatørene for persontogtilbudet i 2025

Trafikkavtale	Budsjett	Utbetalt	Avvik
TP1 – Go-Ahead Norge	612 576	545 041	67 535
TP2 – SJ Norge	1 223 091	1 246 103	-23 011
TP3 – Vy tog	271 157	230 660	40 498
Ø1 – Vygruppen	2 193 400	1 897 973	295 427
Ø2 – Vygruppen	1 370 819	1 200 972	169 847
SJ AB (Oslo- Stockholm)	22 819	18 700	4 119
SJ AB (Narvik- Stockholm)	3 737	17 584	-13 847
Totalt	5 697 600	5 157 032	540 56

Trafikkkpakke 1 Sør

Det er utbetalt 545 mill. kr i vederlag for persontogtilbudet på Trafikkkpakke 1 Sør, som er 67,5 mill. kr lavere enn budsjett på 612,6 mill. kr. Mindreforbruket skyldes i hovedsak kansellering av midtlivsoppgradering av Type 72-settene. En del av mindreforbruket skyldes også lavere bonusutbetalinger enn budsjettet, men en stor del av dette motvirkes av høyere utbetalt inntekt- og strømkompensasjon enn budsjettet.

Trafikkkpakke 2 Nord

Det er utbetalt 1 246,1 mill. kr i vederlag for persontogtilbudet på Trafikkkpakke 2 Nord, som er 23 mill. kr høyere enn avsatt budsjett på 1 223,1 mill. kr. Merforbruket skyldes i hovedsak høyere inntektskompensasjonsutbetalinger som følge av at Otta bru var stengt tidlig på året, og raset ved Nesvatnet på høsten. Det totale merforbruket er imidlertid i stor grad redusert på grunn av lavere utgifter knyttet til ordinært vederlag, materielleie, kjøreveisavgift, og lavere utbetalinger tilknyttet utleggsløsningen på Type 76 og sosiale rabatter.

Trafikkkpakke 3 Vest

Det er utbetalt 230,7 mill. kr i vederlag for persontogtilbudet på Trafikkkpakke 3 Vest, som er 40,5 mill. kr lavere enn budsjett på 271,2 mill. kr. Mindreforbruket skyldes at staten har mottatt høyere tilbakebetaling fra

operatøren enn budsjettert. Det totale mindreforbruket er imidlertid redusert noe grunnet høyere utbetalinger til kompensasjoner og høyere bonusutbetalinger enn budsjettert.

Østlandet 1

Det er utbetalt 1 898 mill. kr i vederlag for persontogtilbudet på Østlandet 1, noe som er 295,4 mill. kr lavere enn budsjetttet på 2 193,4 mill. kr. Mindreforbruket skyldes i hovedsak lavere bonusutbetalinger enn budsjettert noe som utgjør 140 mill. kr. Bonusberegninger utføres etterskuddsvis og selv om det betales ut lite bonus tidlig i året pga. svak leveranse, kan togoperatøren oppnå høy bonus senere i året som går over mindreforbruket i starten av året. Vi jobber med å forbedre prognosene. Det har heller ikke blitt utbetalt noe rundt pensjonskostnader ettersom det fortsatt er uenigheter mellom Vygruppen og Jernbanedirektoratet (70 mill. kr). I tillegg var det et stort mindreforbruk knyttet til vederlaget som følge av lavere strømpriser og innkreving av deler av kjørevegsavgiften (74 mill. kr).

Østlandet 2

Det er utbetalt 1 201 mill. kr i vederlag for persontogtilbudet på Østlandet 2, noe som er 169,8 mill. kr lavere enn budsjetttet på 1 370,8 mill. kr. Mindreforbruket skyldes i hovedsak lavere bonusutbetalinger enn budsjettert (77 mill. kr). Det har heller ikke blitt utbetalt noe rundt pensjonskostnader (62 mill. kr). I tillegg var det et mindreforbruk knyttet til vederlaget som følge av lavere strømpriser og innkreving av deler av kjørevegsavgiften (30 mill. kr).

Narvik–Stockholm

Det er utbetalt 17,6 mill. kr i vederlag for persontogtilbudet over Ofotbanen, noe som er 13,8 mill. kr høyere enn avsatt budsjett på 3,7 mill. kr. Merforbruket skyldes i hovedsak at Trafikverket var nødt til å inngå en nødkjøpsavtale for videre drift på nattog Norrland i Sverige og Ofotbanen. Nødkjøpsavtalen ble inngått som en åpen bok-avtale og bidro til økte kostnader.

Reforhandlede avtaler – vederlag

I 2025 ble det satt av 835,3 mill. kr til reforhandling av trafikkavtaler med togoperatørene for trafikkpakkene 1–3. De reforhandlede avtalene inkluderte kostnader knyttet til inntektskompensasjon og bonusordninger for å gi insentiver etter pandemiens effekter. I tillegg var det en midlertidig kompensasjonsordning for høye energipriser. I 2025 er det utbetalt 1 081,9 mill. kr til dette formålet. Beløpet inngår i totale utbetalinger på 5 157 mill. kr og reduserer mindreforbruket på trafikkpakkene 1–3 tilsvarende.

Post 71 Kjøp av infrastrukturtenester - drift og vedlikehold

Bevilgningen dekker Jernbanedirektoratets kjøp av infrastrukturtenester, drift og vedlikehold som omfatter utgifter i Bane NOR for å holde infrastrukturen tilgjengelig for å avvikle fastsatt rutetilbud innenfor avtalt driftsstabilitet og andre kvalitetskrav.

I henhold til avtalen mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR for 2025 utbetales vederlaget for drift og vedlikehold i henhold til bevilgning på post 71 *Drift og vedlikehold*. I 2025 utgjorde dette 7 275 mill. kr. I 2025 ble det forutsatt infrastrukturavgifter på 1 450 mill. kr. Vederlaget til Bane NOR baseres på dette nivået. Faktiske infrastrukturavgifter for offentlig kjøp ble 1 339 mill. kr i 2025. Regnskapsførte infrastrukturavgifter som avviker fra budsjettforutsetningene avregnes og justeres mot vederlaget for post 71 *Drift og vedlikehold* og for post 70 *Kjøp av persontrafikk* i 2026.

Samlet produksjon drift og vedlikehold ble om lag 7 860 mill. kr i 2025. Dette er ca. 585 mill. kr høyere enn bevilgningen og skyldes at det er avsatt om lag 390 mill. kr til fremtidige forpliktelser knyttet til AFP-ordningen. Bane NOR opplyser at kostnaden er oppstått som følge av endring i ordningen som medfører økte forpliktelser, såkalt planendring, og gjelder alle som er med i ordningen. Resterende overforbruk på post 71 knytter seg til flere større hendelser som ras på Raumabanen, skred ved Nesvatnet, avsporing Loenga, skader på bærebjelker på Skansen bru og ras på Meråkerbanen. Produksjon ut over bevilgningen finansieres med Bane NORs likviditetsreserve.

Post 72 Kjøp av infrastrukturtjenester - fornyelse og mindre investeringer

Bevilgningen dekker Jernbanedirektoratets kjøp av infrastrukturtjenester for fornyelse og mindre investeringer.

I henhold til avtalen mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR for 2025 utbetales vederlaget for fornyelse og mindre investeringer i henhold til bevilgning på post 72 *Fornyelse og mindre investeringer*. Det er utbetalt 8 225,0 mill. kr i 2025, som er i henhold til bevilgningen. Samlet produksjon fornyelse og mindre investeringer ble om lag 8 517 mill. kr i 2025. Dette er ca. 290 mill. kr høyere enn bevilgningen, og skyldes at det har vært noe høyere produksjon på Mindre investeringer enn forutsatt. Merforbruket ut over bevilgning skyldes høyere fremdrift i 2025 på Trondheim stasjon enn forutsatt, etablering av hensettingsspor Narvik og plattformtiltak i Mjøndalen. Produksjon ut over bevilgningen finansieres med Bane NORs likviditetsreserve.

Post 73 Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer

Bevilgningen på post 73 *Kjøp av infrastrukturtjenester - investeringer* dekker vederlag for Jernbanedirektoratets avtaler med Bane NOR om kjøp av infrastrukturtjenester for planlegging og bygging av investeringsprosjekter.

Utbetalinger og mindreforbruk

Det er utbetalt 10 165,3 mill. kr i 2025, som er 90,3 mill. kr mindre enn bevilgningen på 10 255,6 mill. kr. Mindreforbruket gjelder utgifter til støtteordningen for ERTMS ombordutrustning, hvor bevilgede midler på post 73 kan benyttes og utgiftsføres på post 74 *Tilskudd til eksterne*, jf. stikkordsfullmakten kan brukes under post 74.

Vesentlige endringer for prosjekter under post 73 – Investeringer

Samlet produksjon for investeringsporteføljen ble om lag 13 046 mill. kr i 2025. Dette er om lag 2,8 mrd. kr høyere enn bevilgningen i 2025.

Årsaken til avvik i produksjon er sammensatt. Sammenliknet med forutsetningene lagt til grunn i Prop 1 S (2024–2025) er det samlet et overforbruk på om lag 260 mill. kr i infrastrukturavtalen *Innføring av nye kjøretøy (lokaltoget) (E01)*, som følge av økt omfang i arbeidene på Kolbotn stasjon, og ca. 660 mill. kr i infrastrukturavtalen ERTMS (E11), som skyldes økt produksjon i trafikkstyringssystemet (TMS) og forlik med leverandør. Det er samtidig et underforbruk på om lag 670 mill. kr i infrastrukturavtalen *Flere og raskere tog på Vestfoldbanen (Oslo–Tønsberg) (E04)*, som følge av beslutning om utbygging av ERTMS fremfor konvensjonelt anlegg for Nykirke–Barkåker og Togparkering Tønsberg.

I infrastrukturavtalen *Flere og raskere tog på Dovrebanen: To regionekspresstog i timen Oslo–Hamar (E08)* er underforbruket i 2025 om lag 1 mrd. kr som følge av forsinket fremdrift i prosjektet Sørli–Åkersvika.

Endringer i likviditetsreserven

Bane NORs totale likviditetsreserve er i tråd med tidligere praksis definert som «produksjonsgjeld + finans/renteinntekter». Likviditetsreserven inkluderer bundne midler plassert i Bane NOR Forsikring AS (313

mill. kr) og andre bundne midler (398 mill. kr). Ved inngangen av 2026 var deler av de bundne midlene knyttet til sikkerhet for krafthandel, og resterende midler satt av i en skattetrekkskonto. Av total likviditetsreserve på 7,8 mrd. kr er om lag 711 mill. kr låste midler som ikke kan brukes til å finansiere produksjon over bevilgning.

- Ved inngangen til 2025 var Bane NORs likviditetsreserve på om lag 7,8 mrd. kr.
- Netto finansinntekter, inkludert renteinntekter, var på om lag 0,6 mrd. kr.
- Bane NOR hadde et forbruk på om lag 7,7 mrd. kr på drift og vedlikehold og om lag 8,5 mrd. kr på fornyelse og mindre investeringer. Merforbruket samlet var ca. 877 mill. kr.
- Forbruket på post 73 var om lag 13 mrd. kr, som er ca. 2,8 mrd. kr mer enn bevilget.

Samlet, inklusive renteinntekter, er likviditetsreserven redusert med om lag 3 074 mill. kr i 2025. Ved utgangen av 2025 var Bane NORs likviditetsreserve, inkludert bundne midler, på om lag 4 773 mill. kr og om lag 4 063 mill. kr eksklusive bundne midler.

Ved inngangen til 2027 vil produksjonsgjelden være på 1 434 mill. kroner, hvis Bane NOR produserer som prognosen indikerer i 2026. I GM27 kommer det frem at det er satt av 3,1 mrd. kr utover bevilgningen i perioden 2027-2030. I likviditetsreserven er det tilgjengelig om lag 3,0 mrd. kr til finansiering utover bevilgning. Dvs. at den planlagte produksjonen finansiert utover bevilgningen er om lag den samme som likviditetsreserven.

Post 74 Tilskudd til togmateriell mv.

Post 74 *Tilskudd til eksterne* omfatter tilskudd til ERTMS-ombordutstyr på tog eid av Norske tog AS. Bevilgningen til ordningen inngår i den samlede bevilgningen til ERTMS-prosjektet under kap. 1352, post 73 *Kjøp av infrastruktur tjenester* – investeringer, og utbetales til togeierne (Norske tog og godsselskaper) i løpet av året, jf. omtale under post 73 *Investeringer*. I 2025 ble det bevilget 44,1 mill. kr på post 74 for tilskudd til ERTMS-ombordutstyr på tog eid av Norske tog AS. Inntil halvparten av utgiftene til å installere ombordutstyr dekkes av en egen tilskuddsordning som regnskapsføres på post 74, men som bevilges over post 73 *Investeringer* (som en del ERTMS-rammen). I 2025 er det utgiftsført 90,3 mill. kr på post 74, som er finansiert med tilsvarende mindreforbruk på post 73 *Kjøp av infrastruktur tjenester*.

På grunn av fremdriftsforsinkelser ble bevilgningen redusert fra 44,1 mill. kr til 11,0 mill. kr i nysalderingene av 2025-budsjettet, jf. behandling av jf. Prop. 17 S (2024- 2025). Ytterligere fremdriftsforsinkelser medførte at det ikke ble utbetalt tilskudd til Norske tog i 2025 av bevilgningen på post 74 *Tilskudd til togmateriell mv.*

Post 75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane

Tilskuddsordningen er opprettet for å legge til rette for å flytte gods fra vei til jernbane. Ordningen er innrettet mot transportformene kombitransport og vognlast, der konkurransen mot veitransport er størst, og er et virkemiddel for å nå Norges klima- og transportpolitiske mål. Ordningen gir støtte basert på transporterte netto tonnkilometer, og skal bidra til både reduserte utslipp, mindre veislitasje og økt forutsigbarhet for næringslivet.

I 2025 er det bevilget 107,3 mill. kr til tilskuddsordningen, noe som er 265 679 kroner høyere enn bevilgningen på 107 mill. kr. Ved den siste støtteutbetalingen ble det ved en feil beregnet gjenstående beløp på bevilgningen. Dette førte til at samlet tildelt beløp oversteg det vedtatte budsjettet tilsvarende 265 679 kr.

Tabell 18 Tilskudd til godsoverføring

Støttemottaker	Beregnet maks støtte	Utbetalt
Cargonet AS	78 562 810	78 562 810
Green Cargo AB	2 155 088	2 155 088
Grenland Rail AS	1 477 872	1 477 872
Hectorrail AB	212 456	212 456
Onrail AS	16 794 422	16 794 422
BLS Rail AS	15 971 124	7 987 655
Tågakeriet i Bergslagen AB	75 375	75 375
Sum	115 249 148	107 265 678

Post 76 Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren

Bevilgningen dekker grunnstøtte, samt vedlikeholds- og driftsstøtte til museumsbaner, i tillegg til støtte til prosjekter som bygger opp under bevaring eller formidling av jernbanehistorien. Tilskuddet forvaltes av Norsk Jernbanemuseum. Det er utbetalt i underkant av 40 mill. kr under posten, noe som er om lag 0,9 mill. kr lavere enn bevilgning. Årsaken til mindretgift er at utgiftene til ett prosjekt ble betraktelig lavere enn estimerte på søknadstidspunktet, i tillegg er det sju andre prosjekter med mindre avvik mellom utbetalt støtte og søkt beløp, og tre mindre innvilgede prosjekter som ikke ble igangsatt.

Post 77 Tilskudd til godstogoperatør etter ekstremværet Hans

Bevilgningen finansierer en midlertidig støtteordning som skal sikre at nødvendig godstransport på jernbane kan opprettholdes når ekstraordinære hendelser gjør det umulig å frakte gods på viktige strekninger. Ordningen er et målrettet virkemiddel for å verne om kritiske transportfunksjoner, og for å redusere de samfunnsøkonomiske konsekvensene av langvarige infrastrukturbrudd. Formålet er å kompensere godstogoperatørene for dokumenterte inntektstap som følge av slike hendelser – som ødelagte broer, ras eller andre forhold som gjør jernbanestrekninger utilgjengelige over tid.

Støtten skal bidra til at operatørene opprettholder mest mulig av sin virksomhet, slik at næringslivet fortsatt får transportert varer, og slik at trafikken kan normaliseres raskt når infrastrukturen åpnes igjen. Kun tap som direkte kan knyttes til hendelsene, omfattes av ordningen. I 2025 er det bevilget 125,2 mill. kr til Post 77 Tilskudd til godstogoperatører etter uforutsette hendelser.

I 2025 er det gitt støtte på grunn av den ødelagte Randklev bru til CargoNet AS, og for Otta bru til Onrail AS. Det var også satt av midler til kompensasjon etter raset ved Verma stasjon på Raumabanen, men den aktuelle operatøren leverte ikke søknad innen utgangen av året.

Det er totalt utbetalt 45,2 mill. kr i 2025, noe som er 80 mill. kr mindre enn den samlede bevilgningen på 125,2 mill. kr. Mindreforbruket på 80,0 mill. kr skyldes at kun én av tre operatører som kunne søke om støtte etter Otta bru-hendelsen, faktisk har søkt og fått bevilget midler for perioden. De andre søknadene vil bli behandlet

i starten av 2026. Med tanke på at det er flere utestående søknader anbefaler Jernbanedirektoratet at resterende midler på post 77 blir overført til 2026.

Kapittel 1330 Særskilte transporttiltak

Post 76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering

Det er bevilget 197,8 mill. kr til post 76 *Reiseplanlegger og elektronisk billettering* i 2025. Bevilgningen dekker grunnleggende tjenester knyttet til elektroniske støttesystemer for billettering, som finansieres ved gebyr fra brukerne, jf. kapittel 4330, post 01 Gebyrer.

Det er utbetalt 176,5 mill. kr, noe som gir et mindreforbruk på 21,3 mill. kr. Dette skyldes i hovedsak to forhold: Enturs oppdrag for tilrettelegging av internasjonalt salg av jernbanereiser var planlagt å gå over tre år – 2024-2026, med en langt høyere arbeidsmengde det første året enn de to neste. Det var opprinnelig planlagt å benyttes 25 mill. kr i 2024, 11,3 mill. kr i 2025 og 6 mill. kr i 2025. Etter ønske fra Entur ble dette justert, slik at arbeidsmengden og dermed vederlaget ble fordelt likt over de tre årene, med 14,1 mill. kr (2024) pr år. Dette valgte Jernbanedirektoratet å løse ved å overføre midler mellom årene. Det ble derfor overført 10,7 mill. kr til 2025, og var planlagt å overføre 8,4 mill. kr (indeksjustert) videre til 2026 for dette formålet, allerede ved begynnelsen av året.

Det er enkelte deler av Enturs oppdrag som ikke har kunnet bli ferdigstilt som planlagt. Disse forholdene er innenfor samme avtalebilag, og er ikke budsjettert enkeltvis. De viktigste aktivitetene innenfor dette er følgende:

4. enkelte oppgaver innenfor internasjonalt salg av jernbanereiser har blitt skjøvet i tid, siden forventet standardisering på dette området har tatt lenger tid enn opprinnelig planlagt
5. utfordringer knyttet til import av rute- og pris-informasjon fra Sverige, hvor informasjonen har avveket fra felles internasjonale dataprofiler
6. validator for kontroll ved import av pris- og produktinformasjon, siden arbeidet med europeisk profil for takstdata har blitt utsatt
7. lavere innsats innenfor felles dataplattform grunnet uforutsigbar sykdom og langtidsfravær.

Dette utgjør det resterende beløpet, på kr 12,9 mill. kr.

Post 77 Kjøp av tjenester fra Entur

Grunnleggende tjenester knyttet til elektroniske støttesystemer for billettsalg, finansieres ved gebyr fra aktører som driver rutegående kollektivtransport og som bruker systemene, jf. kap. 4330 Særskilte transporttiltak, post 01 Gebyrer. Gebyret utvikles og endres over tid og skal være kostnadsdekkende. Det er utbetalt 21,3 mill. kr på post 77 *Kjøp av tjenester fra Entur AS*, som er i henhold til innbetalt gebyr.

Post 01 Gebyrer (kapittel 4330)

Posten omfatter gebyrinntekter fra aktører som driver rutegående persontransport mot vederlag for tilknytning til og bruk av elektroniske støttesystemer for billettering, jf. omtale under kap. 1330 Særskilte transport-tiltak, post 77 *Kjøp av tjenester fra Entur AS*.

Bruk av fullmakter

Jernbanedirektoratets gjennomgang av tilsagnsfullmakter, investeringsfullmakter og garantiansvar ved utgangen av 2025 viser at fullmaktene er overholdt, uten overskridelser.

Disponering av fullmakter

Nedenfor gjennomgås disponering per fullmakt. En overordnet gjennomgang viser at fullmaktene per 2025 er innenfor gitte rammer.

Tabell 19 Tilsagnsfullmakter og investeringsfullmakt (i mill. kr)

			Stortingsvedtak			Av senere bevilgning	
Kap.	Post	Tekst	Dato	Fullmakts-beløp	Av bevilgning pr. 1.1.2026	Beløp	Termin
1352	70	Kjøp av person-transport med tog	22.12.25	35 140,0	5 688,0	25 411,0	2027-2032
1352	73	Investerings-fullmakt	Flere	173 456,7	6 844,1	47 012,8	Flere
1352	74	Tilskudd til togmateriell	14.12.24	725,0	110,0	522,7	2027-2029

Tilsagnsfullmakt: post 70 Kjøp av persontransport

Fullmakten gjelder tilskudd til kjøp av persontransport med tog under kapittel 1352 post 70.

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2025 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning og gi tilsagn for inntil en samlet ramme for gamle og nye forpliktelser tilsvarende 35 140 mill. kr.

Gitte tilsagn på kap. 1352, post 70 *Kjøp av persontransport med tog* ligger innenfor de rammene Stortinget har gitt for 2025. I sum er det forpliktet 3 1099 per 31.12 2025. Av dette forfaller 5 688 mill. kr i 2026 og 25 411 mill. kroner forventes dekket av senere bevilgninger i perioden 2027–2032. Samlet tilsagn er innenfor den fastsatte fullmaktsrammen.

Investeringsfullmakter: Post 73 Investeringer

Samferdselsdepartementet har delegert kostnadsrammene for vedtatte prosjekter til Jernbanedirektoratet.

Det er ikke inngått forpliktelser ut over gitt kostnadsramme for noen investeringsprosjekter med kostnad over 1 mrd. kr.

Tilsagnsfullmakt: post 74 Tilskudd til eksterne

Samferdselsdepartementet har delegert tilsagnsfullmakten på post 74 *Tilskudd til eksterne til Jernbanedirektoratet*. Jernbanedirektoratet kan i 2025 gi tilsagn om tilskudd til ERTMS-ombordutstyr og sidespor utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 725 millioner kroner. Gitte tilsagn ligger innenfor den rammen Stortinget har fastsatt. Per

31.12.2025 er det gitt tilsagn for 632,7 mill. kroner, hvorav 110 forfaller i 2026, mens ytterligere 522,7 mill. kroner dekkes av senere bevilgninger i perioden 2027–2029. Det er noe usikkerhet knyttet til framdriften for dette arbeidet og angivelse av 2029. Samlet tilsagn ligger dermed innenfor den vedtatte fullmaktsrammen.

Garantier til Norske tog

Jernbanedirektoratet rapporterer også på gjenstående garantier til Norske tog, og at disse er innenfor gjeldende fullmakt. Dette gjelder garantiansvar for restverdigaranti Norske tog AS for bokført materiell og restverdigaranti Norske tog AS for oppgraderinger og nyinvesteringer i nytt materiell. Garantiansvaret for begge restverdigarantiene til Norske tog AS ligger innenfor de gjeldende garantifullmaktene per 31.12.2025.

For restverdigarantien knyttet til bokført materiell er garantirammen 8 300 mill. kr, mens garantiansvaret ved utgangen av 2025 utgjør 7 021,1 mill. kroner. Tilsvarende har restverdigarantien for oppgraderinger og nyinvesteringer en garantifullmakt på 14 300 mill. kr, mot et garantiansvar ved årets slutt på 15 141,9 mill. kr. Begge garantier er med dette innenfor de respektive fullmaktsrammer.

Tabell 20 Tilsagnsfullmakter og investeringsfullmakt (i 1000 kroner)

Garantien gjelder		Garantifullmakt		Ut-betalt pga. tap i 2025	Garantiansvar			
		Dato for siste St. vedtak	Garanti-ramme 31.12.25		Ansvar per 31.12.24	Forskyvninger		Ansvar pr 31.12.25
						Nedgang	Økning	
1	Restverdigaranti Norske tog AS – bokført materiell	20.06.25	7 680 000	0	7 479 142	508 000	50 000	7 021 142
2	Restverdigaranti Norske Tog AS- oppgraderinger og nyinvesteringer i materiell	20.06.25	15 500 000	0	15 410 775	594 900	326 025	15 141 900
			23 180 000	-	22 889 917	1 102 900	376 025	22 163 042

V Fremtidsutsikter

Samfunnet står overfor store utfordringer i årene fremover, som jernbanen og transportsektoren kan og må bidra til å løse. Geopolitisk uro, og et økende behov for satsning på Forsvaret, påvirker jernbanen. Betydelig befolkningsvekst i og rundt de store byene, i kombinasjon med overgangen til lavutslippssamfunnet, gjør at behovet for kapasitetssterke, klima- og miljøvennlige transportformer vil øke kraftig. Bruk av teknologi gir muligheter for mer effektiv ressursbruk og bedre tjenester i årene fremover. Alt dette påvirker Jernbanedirektoratets prioriteringer, ressursbruk og planlegging i årene fremover.

Det pågår flere initiativ for å øke kunnskapsgrunnlaget innenfor samfunnssikkerhet, beredskap og forsvarets behov. Den pågående beredskapsstudien som skal leveres sommeren 2026, vil gi et helhetlig bilde av identifiserte svakheter i jernbanesystemet. Et eget samarbeid med forsvarer ser på konkrete behov forsvarer har, og det nordiske samarbeidet National Transport Preparedness Cooperation (NTPC) ser samlet på de nordiske utfordringene.

Klimaendringene gir mer utfordrende vær og flere værrelaterte hendelser, noe som truer oppetid og driftsstabilitet på jernbanen. Derfor jobbes det nå med praktiske løsninger på klimatiske utfordringer som er særegne for banestrekninger i Norden. Et eksempel er at Jernbanedirektoratet sammen med Bane NOR, Trafikverket og forskningsmiljøer har tatt initiativ til etableringen av Arctic Test Arena på Ofotbanen og Malmbanan. Den ble åpnet i november 2025, og er en arena for testing av fremtidig jernbaneteknologi under arktiske forhold.

Det økonomiske handlingsrommet vil være meget stramt i årene som kommer, noe som vil kreve tøffe prioriteringer. Dette, i kombinasjon med forsinkelser og økte kostnader i flere store infrastrukturprosjekter, gjør det krevende å realisere togtilbudet som ligger til grunn i NTP 2025–2036. Frem mot neste NTP-periode er det derfor enda viktigere enn tidligere at planlegging og igangsetting av tilbudsforbedringer møter de sektorpolitiske prioriteringene, er godt utredet og sikrer effektiv bruk av bevilgningene.

Målet om å flytte mer gods fra vei til bane trues av en krevende økonomisk situasjon blant godstogoperatørene, og ustabile driftsforhold på jernbanen. Dette i kombinasjon gjør at selskapene periodevis står svakere i konkurransen mot andre transportformer, først og fremst veitransport. Dersom konkurransesituasjonen forverres ytterligere, vil mer gods flyttes fra bane til vei – med negative konsekvenser for klima, næringsliv og nasjonal beredskap. Forutsigbar kapasitet og stabile driftsforhold på jernbanen er derfor avgjørende.

NTP 2025-36 tar utgangspunkt i at transportsektoren blir utfordret på en rekke områder i årene fremover, bl.a. pga. økende urbanisering. SSB anslår at befolkningen i Oslo, Akershus, Buskerud og Østfold vil øke med 350 000 frem mot 2050. Dette gir et kraftig økt transportbehov. Jernbanen som en bærekraftig og kapasitetssterk transportform, vil være en viktig del av løsningen. På denne bakgrunnen jobber Jernbanedirektoratet med tre utredninger av jernbanetilbudet mot 2050, som skal vurdere og konkretisere mulig tilbudsutvikling på jernbanen innenfor lange reiser (fjerntog og grensekryssende tog) og transport av gods og varer, samt for togtilbudet som en del av kollektivsystemet for Østlandet. Studiene viser at jernbanen kan ta en viktig rolle særlig for å nå nullvekstmålet, men også som en viktig innsatsfaktor for å nå lavutslippsmålene og øke den nasjonale totalberedskapsevnen.

Digitalisering gir store muligheter, men øker også kravene til robusthet og sikkerhet. Ny teknologi og mer databruk forbedrer styring og tjenester, men øker risikoen for systemfeil og cyberhendelser. Uten koordinering kan sektoren få fragmenterte løsninger og lavere gevinst. Derfor prioriterer vi bedre datakvalitet,

felles standarder og samordnet kundekommunikasjon, særlig fordi kundene forventer presis sanntidsinformasjon ved avvik.

Fremtidsbildet viser store muligheter, men også strukturelle utfordringer. For å utvikle et robust og bærekraftig jernbanesystem må aktørene samarbeide tettere. Verdien av jernbanen øker gjennom godt samspill med øvrig kollektivtransport, der Jernbanedirektoratet har en nøkkelrolle i strategisk koordinering og planlegging.

VI Årsregnskap

Ledelseskommentaren til Jernbanedirektoratets årsregnskap 2025

Formål

Jernbanedirektoratet er en bruttobudsjettert virksomhet underlagt Samferdselsdepartementet. Jernbanedirektoratets samfunnsoppdrag er å nå overordnede mål om en effektiv, sikker og miljøvennlig jernbanesektor. Jernbanedirektoratet skal ivareta den strategiske, helhetlige og overordnede koordineringen og planleggingen av jernbanesektoren.

Bekreftelse

Årsregnskapet er avlagt i henhold til bestemmelser om økonomistyring i staten, rundskriv fra Finansdepartementet og krav fra Samferdselsdepartementet.

Årsregnskapet gir et dekkende bilde av virksomhetens disponible bevilgninger og av regnskapsførte utgifter, inntekter, eiendeler og gjeld.

Jernbanedirektoratet fører og rapporterer virksomhetsregnskapet i henhold til de statlige regnskapsstandardene. Årsregnskapet skal gi et korrekt uttrykk for årets ressursbruk og virksomhetens eiendeler og gjeld.

Vi vurderer at årsregnskapet gir et korrekt uttrykk for årets ressursbruk og virksomhetens eiendeler og gjeld.

Organisatoriske forhold

I henhold til instruks for Jernbanedirektoratet, skal direktoratet drive delegert etatsstyring av Norsk jernbanemuseum. Norsk jernbanemuseum er organisert som en egen virksomhet under Samferdselsdepartementet, men bevilgningen til museet går derfor via direktoratet, og gis i et eget tildelingsbrev fra direktoratet til museet.

Siden Norsk jernbanemuseum får egne disponeringer, fører eget regnskap og selv rapporterer til statsregnskapet, er årsregnskapet for museet ikke inkludert i direktoratets årsregnskap, men kun presentert i museets egen årsrapport.

Jernbanedirektoratet tildeler museet budsjett under flere poster, og i bevilgningsrapporten og note A vises bare de disponeringer som direktoratet har til disposisjon, og er derfor eksklusiv tildelingen til Norsk jernbanemuseum. I note B til bevilgningsrapporteringen vises eventuelt merutgift/mindreutgift og merinntekter/mindreinntekter fra Norsk jernbanemuseum i egne kolonner, siden det sendes en samlet søknad om overføring av mindreforbruk til nytt år.

Vi presiserer at forklaringene til avvik på postene i årsregnskapet nedenfor ikke inkluderer tall for Norsk jernbanemuseum.

Vurdering av vesentlige forhold

Bevilgningsrapportering

Jernbanedirektoratet hadde i 2025 en samlet disponering på om lag 32,4 mrd. kroner på utgiftssiden. I tillegg har Jernbanedirektoratet disponering på inntektssiden på totalt 25,9 millioner kroner. Under driftspostene er det totalt et mindreforbruk på 48,1 mill. kroner, i tillegg til merinntekter på i underkant av 150 000 kroner.

Under 70-postene er det totalt et mindreforbruk på 653 mill. kroner, der størstedelen gjelder post 70. Grunnen til mindreforbruket under denne posten er sammensatt, og skyldes blant annet lavere bonusutbetalinger enn budsjettert, tilbakebetaling eller lavere strøm- og energikompensasjon enn budsjettert, samt ubrukte midler i forbindelse med økte sosiale rabatter.

Jernbanedirektoratet har i 2025 mottatt belastningsfullmakt under kap. 1540, post 25, som gjelder medfinansieringsordning for digitaliseringsprosjekter, jf. note B til bevilgningsrapporteringen. Av en belastningsfullmakt på om lag 13,5 mill. kroner er det regnskapsført i overkant av 4,8 mill. kroner under denne posten.

Virksomhetsregnskapet

2025 er andre året Jernbanedirektoratet fører sitt virksomhetsregnskap i tråd med de statlige regnskapsstandardene (SRS).

Jernbanedirektoratet hadde 227,4 mill. kroner i lønnskostnader i 2025, som er en økning på om lag 7 mill. kroner sammenlignet med 2024, jf. note 2. Økningen har sammenheng med flere ansatte og generell lønnsvekst.

Det er regnskapsført 199 mill. kroner til andre driftskostnader (note 5). Det er kostnadsført i underkant av 83,7 mill. kroner til konsulenttjenester, som er en økning på 3,6 mill. kroner fra 2024. Grunnen til økningen er hovedsakelig knyttet til to digitaliseringsprosjekt der Jernbanedirektoratet har fått medfinansiering fra Digitaliseringsdirektoratet, og som har medført økte konsulentutgifter. Flere detaljer rundt konsulentbruken er beskrevet i årsrapporten. I tillegg er det i 2025 kjøpt andre fremmede tjenester for 36,7 mill. kroner, som knytter seg til blant annet kjøp av øvelseskjøring og skifteopplæring ved Norsk fagskole for lokomotivførere, i tillegg til forskning og utvikling (FoU). Andre større driftsutgifter er husleie og andre kontorkostander, i tillegg til reisekostnader.

Det er utbetalt 31,3 mrd. kroner i tilskudd i 2025, der den største utgiften er kjøp av tjenester fra Bane NOR og kjøp av persontransport med tog. Vi viser for øvrig til note 9 for med detaljer rundt mottaker og beløp per tilskuddspost.

Revisjonsordning

Riksrevisjonen er ekstern revisor og bekrefter årsregnskapet for Jernbanedirektoratet. Årsregnskapet er ikke ferdig revidert per dags dato.

Revisjonsberetningen blir publisert sammen med årsrapporten, og foreligger normalt innen 1. mai 2026.

Oslo, 15. mars 2026



Anne Iren Fagerbakke
Jernbanedirektør

Prinsippnote – bevilgnings- og artskontorrapportering

Årsregnskapet for Jernbanedirektoratet er utarbeidet og avlagt etter nærmere retningslinjer fastsatt i bestemmelser om økonomistyring i staten ("bestemmelsene"). Årsregnskapet er i henhold til krav i bestemmelsene punkt 3.4.1, nærmere bestemmelser i Finansdepartementets rundskriv R-115 av november 2025 og eventuelle tilleggskrav fastsatt av Samferdselsdepartementet.

Oppstillingen av bevilgningsrapporteringen og artskontorrapporteringen er utarbeidet med utgangspunkt i bestemmelsene punkt 3.4.2 – de grunnleggende prinsippene for årsregnskapet:

- a) Regnskapet følger kalenderåret.
- b) Regnskapet inneholder alle rapporterte utgifter og inntekter for regnskapsåret.
- c) Regnskapet er utarbeidet i tråd med kontantprinsippet.
- d) Utgifter og inntekter er ført i regnskapet med brutto beløp.

Oppstillingene av bevilgnings- og artskontorrapportering er utarbeidet etter de samme prinsippene, men gruppert etter ulike kontoplaner. Prinsippene samsvarer med krav i bestemmelsene punkt 3.5 til hvordan virksomhetene skal rapportere til statsregnskapet. Sumlinjen *Netto rapportert til bevilgningsregnskapet* er lik i begge oppstillingene.

Virksomheten er tilknyttet statens konsernkontoordning i Norges Bank i henhold til krav i bestemmelsene pkt. 3.7.1. Bruttobudsjetterte virksomheter tilføres ikke likviditet gjennom året, men har en trekkrettighet på sin konsernkonto. Ved årets slutt nullstilles saldoen på den enkelte oppgjørskonto ved overgang til nytt år.

Bevilgningsrapporteringen

Oppstillingen av bevilgningsrapporteringen omfatter en øvre del med bevilgningsrapporteringen og en nedre del som viser beholdninger virksomheten står oppført med i kapitalregnskapet. Bevilgningsrapporteringen viser regnskapstall som virksomheten har rapportert til statsregnskapet. Det stilles opp etter de kapitler og poster i bevilgningsregnskapet virksomheten har fullmakt til å disponere. Kolonnen samlet tildeling viser hva virksomheten har fått stilt til disposisjon i tildelingsbrev for hver statskonto (kapittel/post), men fratrukket disponeringene som er tildelt Norsk jernbanemuseum. Oppstillingen viser i tillegg alle finansielle eiendeler og forpliktelser virksomheten står oppført med i statens kapitalregnskap.

Mottatte fullmakter til å belaste en annen virksomhets kapittel/post (belastningsfullmakter) vises ikke i kolonnen for samlet tildeling, men er omtalt i note B til bevilgningsoppstillingen. Utgiftene knyttet til mottatte belastningsfullmakter er bokført og rapportert til statsregnskapet, og vises i kolonnen for *Regnskap*.

Avgitte belastningsfullmakter er inkludert i kolonnen for samlet tildeling, men bokføres og rapporteres ikke til statsregnskapet fra virksomheten selv. Avgitte belastningsfullmakter bokføres og rapporteres av virksomheten som har mottatt belastningsfullmakten og vises derfor ikke i kolonnen for regnskap. De avgitte fullmaktene fremkommer i note B til bevilgningsoppstillingen.

Artskontorrapporteringen

Oppstillingen av artskontorrapporteringen har en øvre del som viser hva som er rapportert til statsregnskapet etter standard kontoplan for statlige virksomheter og en nedre del som viser eiendeler og gjeld som inngår i mellomværende med statskassen. Artskontorrapporteringen viser regnskapstall virksomheten har rapportert til statsregnskapet etter standard kontoplan for statlige virksomheter. Virksomheten har en trekkrettighet på konsernkonto i Norges Bank. Tildelingene er ikke rapportert som en inntekt til statsregnskapet og derfor ikke vist som inntekt i artskontorrapporteringen.

Oppstilling av bevilgningsrapportering 31.12.2025							
Utgifts- kapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Not e	Samlet tildeling for 2025*	Regnskap per 31.12.2025	Merutgift (-) og mindreutgift
1352	Jernbanedirektoratet	01	Driftsutgifter	A, B	370 855 000	355 173 804	15 681 196
1352	Jernbanedirektoratet	21	Spesielle driftsutgifter - utredninger	A, B	107 000 000	74 562 466	32 437 534
1352	Jernbanedirektoratet	70	Kjør av persontranspost med tog	A, B	5 697 600 000	5 157 032 221	540 567 779
1352	Jernbanedirektoratet	71	Kjøp av infrastrukturtjenester - drift og vedlikehold	A	7 275 000 000	7 275 000 000	0
1352	Jernbanedirektoratet	72	Kjøp av infrastrukturtjenester - fornyelse og mindre investeringer	A	8 225 000 000	8 225 000 000	0
1352	Jernbanedirektoratet	73	Kjøp av infrastrukturtjenester - investeringer	A, B	10 255 600 000	10 165 258 524	90 341 476
1352	Jernbanedirektoratet	74	Tilskudd til togmateriell mv.	A, B	11 000 000	90 341 476	-79 341 476
1352	Jernbanedirektoratet	75	Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	A	107 000 000	107 265 679	-265 679
1352	Jernbanedirektoratet	77	Kompensasjon til godstogoperatører etter uforutsette hendelser	A, B	125 169 000	45 197 420	79 971 580
1330	Særskilte transporttiltak	76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering	A, B	197 800 000	176 454 555	21 345 446
1330	Særskilte transporttiltak	77	Kjøp av tjenester fra Entur AS	A	22 100 000	22 100 000	0
1540	Digitaliseringsdirektoratet	25	Medfinansieringsordning for digitaliseringsprosjekter	B		4 760 869	
1633	Nettoordning, statlig betalt merverdiavgift	01	Driftsutgifter			25 567 111	
Sum utgiftsført					32 394 124 000	31 723 714 125	
Inntekts- kapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Not e	Samlet tildeling for 2025*	Regnskap per 31.12.2025	Merinntekt og mindreinntekt (-)
4330	Særskilte transporttiltak	01	Gebyrer		22 100 000	22 100 000	0
4352	Jernbanedirektoratet	01	Diverse inntekter	B	3 780 000	3 928 580	148 580
5605	Renteinntekter til staten	83	Renteinntekter til staten		0	14 370	
5309	Tilfeldige inntekter	29	Ymse		0	332 600	
5700	Folketrygdens inntekter	72	Arbeidsgiveravgift		0	28 263 242	
Sum inntektsført					25 880 000	54 638 792	

Netto rapportert til bevilgningsregnskapet

31 669 075 333

Kapitalkontoer			
60094501	Norges Bank KK/innbetalinger	34 520 313	
60094502	Norges Bank KK/utbetalinger	-31 703 570 755	
713213	Endring i mellomværende med statskassen	-24 891	
<i>Sum rapportert</i>		0	
Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet			
		31.12.2025	31.12.2024
			Endring
713213	Mellomværende med statskassen	-17 104 489	-17 079 598
			-24 891

* Jernbanedirektoratet gjennomfører delegert etatsstyring av Norsk jernbanemuseum, og tildelingen til museet går via Jernbanedirektoratet. I kolonnen "samlet tildeling" er tildelingen til Norsk jernbanemuseum ikke inkludert, siden dette er midler som ikke er disponert av direktoratet. Bevilgningsrapporten viser derfor kun Jernbanedirektoratets disponeringer, og regnskap som er rapportert til statsregnskapet av Jernbanedirektoratet.

Norsk jernbanemuseum er i 2025 tildelt under følgende poster og beløp:

- 135201: 58 298 000 kroner
- 135276: 40 900 000 kroner
- 435201: 2 320 000 kroner

Museets mindreutgift og merinntekt vises i Note B. For mer info om årsregnskapet til Norsk jernbanemuseum vises det til deres årsrapport.

Note A Forklaring av samlet tildeling utgifter

Kapittel og post	Overført fra i fjor	Årets tildelinger	Samlet tildeling
135201*	22 311 000	348 544 000	370 855 000
135221	5 000 000	102 000 000	107 000 000
135270	170 000 000	5 527 600 000	5 697 600 000
135271		7 275 000 000	7 275 000 000
135272		8 225 000 000	8 225 000 000
135273		10 255 600 000	10 255 600 000
135274		11 000 000	11 000 000
135275		107 000 000	107 000 000
135277	55 169 000	70 000 000	125 169 000
133076	25 200 000	172 600 000	197 800 000
133077	0	22 100 000	22 100 000

* I tabellen er ikke tildelingen til Norsk jernbanemuseum inkludert. Dette gjelder tildeling under kap. 1352, post 01, der museet har overført 2 048 000 kroner fra i fjor og fått tildeling på 56 250 000 kroner i tillegg. Museet er også tildelt under kap. 1352, post 76.

Note B Forklaring til brukte fullmakter og beregning av mulig overførbart beløp til neste år

Kapittel og post	Stikkord	Merutgift (-)/ mindreutgift Jernbanedirektoratet	Merutgift(-)/ mindre utgift Norsk jernbane-museum	Merinntekter / mindreinntekter (-) iht. merinntektsfullmakt Jernbanedirektoratet	Merinntekter / mindreinntekter (-) iht. merinntektsfullmakt Norsk jernbanemuseum	Sum grunnlag for overføring	Maks. overførbart beløp *	Mulig overførbart beløp beregnet av virksomheten **
135201/435201		15 681 196	4 475 084	148 580	88 843	20 393 703	20 240 000	20 240 000
135221	"kan overføres"	32 437 534				32 437 534	211 200 000	32 438 000
135270	"kan overføres"	540 567 779				540 567 779	10 623 700 000	540 568 000
135273	"kan nyttes under post 74"	90 341 476				Ikke aktuelt	Ikke aktuelt	Ikke aktuelt
135274	"kan overføres"	-79 341 476					11 000 000	0
135277	"kan overføres"	79 971 580				79 971 580	186 200 000	79 972 000
133076	"kan overføres"	21 345 446				21 345 446	310 700 000	21 345 000

*Maksimalt beløp som kan overføres er 5 % av årets bevilgning på driftspostene 01-29, unntatt post 24 eller sum av de siste to års bevilgning for poster med stikkordet *kan overføres*. Se årlig rundskriv R-2 for mer informasjon om overføring av ubrukte bevilgninger.

**Se årlig rundskriv R-2 for mer informasjon om mulig overførbart beløp.

Forklaring til bruk av budsjettfullmakter

Mottatte belastningsfullmakter

Jernbanedirektoratet har mottatt belastningsfullmakt for 2025 under kapittel 1540, post 25 *Medfinansieringsordningen for digitaliseringsprosjekter*. Belastningsfullmakten gjelder to prosjekter; Standardisert beregning, estimering og framskriving av CO₂e-utslipp for kollektivtransporten og Nasjonal Dataplattform for Tilstandsovervåking og vedlikehold av tog - NDT, på henholdsvis 7 864 750 kroner og 5 582 100 kroner. Det er totalt regnskapsført 4 760 869 kroner under posten, jf. bevilgningsrapporten.

Stikkordet «kan overføres»

Enkelte bevilgninger er gitt med stikkordet "kan overføres". Bevilgningsvedtak som inneholder dette stikkordet, gir hjemmel til å overføre ubrukt bevilgning til de to følgende budsjettårene.

Stikkordet «kan nyttes under»

Enkelte bevilgninger er gitt med stikkordet "kan nyttes under". Dette stikkordet gir hjemmel til å overskride den bevilgningen stikkordet henviser til, mot tilsvarende innsparing under den bevilgningen det henvises fra. Som Note B viser har det vært en overskridelse under post 74, med tilsvarende innsparing under post 73, på om lag 90,3 mill. kroner. Se også note 9 til resultatregnskapet.

Fullmakt til å overskride driftsbevilgninger mot tilsvarende merinntekter

Jernbanedirektoratet og Norsk jernbanemuseum har til sammen 237 424 kroner i merinntekter, jf. merinntektsfullmakt under kapittel 1352, post 01/ kap. 4352, post 01. Jernbanedirektoratet har en inntektstildeling på 3,78 mill. kroner, og Norsk jernbanemuseum har en inntektstildeling på 2,32 mill. kroner, der det er regnskapsført 3 928 580 kroner hos Jernbanedirektoratet og 2 408 843 kroner ved Norsk jernbanemuseum.

Mulig overførbart beløp

Mulig overført beløp viser hva Jernbanedirektoratet inkludert Norsk jernbanemuseum kan søke overført til 2026. Siden det ikke søkes om overføring for museet separat, er dette inkludert i oversikten under kap. 1352, post 01/kap. 4352, post 01. Det er et mindreforbruk ved Jernbanedirektoratet og Norsk jernbanemuseum, i tillegg til merinntekter hos begge virksomheter. Under kap. 1352, post 01 søkes det om å få overført 20,2 mill. kroner.

I tillegg søkes det om å få overført 10 mill. kroner under kap. 1352, post 21, 117,9 mill. kroner under kap. 1352, post 70 og 80 mill. kroner under kap. 1352, post 77. Under kap. 1330, post 76 søkes det om å få overført 21,3 mill. kroner.

Note C Oversikt over binding på fremtidige års bevilgninger (i 1 000 kroner)				
Avtaler om leie av kontorlokaler				
Gjenværende varighet per 31.12.	Årlig leiebeløp	Av neste års bevilgning	Av senere års bevilgning	Samlet binding på fremtidige års bevilgninger
Varighet inntil 1 år	17 677	17 579	0	17 579
Varighet 1-5 år	14 612	4 405	59 845	64 251
Varighet over 5 år	1 223	1 223	10 902	12 124
Totalt	33 512	23 207	70 747	93 954

Andre vesentlige leieavtaler*				
Gjenværende varighet per 31.12.	Årlig leiebeløp	Av neste års bevilgning	Av senere års bevilgning	Samlet binding på fremtidige års bevilgninger
Varighet inntil 1 år	389	259	0	259
Varighet 1-5 år	854	854	710	1 564
Varighet over 5 år				0
Totalt	1 243	1 113	710	1 823

Vesentlige avtaler om kjøp av tjenester				
Gjenværende varighet per 31.12.	Årlig beløp**	Av neste års bevilgning	Av senere års bevilgning	Samlet binding på fremtidige års bevilgninger
Varighet inntil 1 år	844	13 849	0	13 849
Varighet 1-5 år	3 133	2 966	6 984	9 950
Varighet over 5 år	891	891	5 210	6 101
Totalt	4 868	17 706	12 194	29 900

*Andre vesentlige leieavtaler gjelder kjøp av ikt-lisenser

** Avtaler om kjøp av tjenester inkluderer avrop på rammeavtaler for konsulentttjenester, der det ikke er et avtalt et årlig fast beløp, men beløpet er basert på leveranse. Det er derfor ingen fast årlig beløp, men det inndrø i "av neste års bevilgning".

Oppstilling av artskontorapporteringen 31.12.2025		
	31.12.2025	31.12.2024
Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet		
Innbetalinger fra gebyrer	22 100 000	21 300 000
Innbetalinger fra tilskudd og overføringer	0	0
Salgs- og leieinnbetalinger	3 408 106	3 670 582
Andre innbetalinger	520 474	111 957
<i>Sum innbetalinger fra drift</i>	<i>26 028 580</i>	<i>25 082 539</i>
Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet		
Utbetalinger til lønn	229 372 583	215 532 460
Andre utbetalinger til drift	201 851 047	209 029 680
<i>Sum utbetalinger til drift</i>	<i>431 223 630</i>	<i>424 562 140</i>
Netto rapporterte driftsutgifter	405 195 050	399 479 601
Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet		
Innbetaling av finansinntekter	0	6 480
<i>Sum investerings- og finansinntekter</i>	<i>0</i>	<i>6 480</i>
Investerings- og finansutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet		
Utbetaling til investeringer	3 272 358	4 545 918
Utbetaling av finansutgifter	1 151	751
<i>Sum investerings- og finansutgifter</i>	<i>3 273 510</i>	<i>4 546 668</i>
Netto rapporterte investerings- og finansutgifter	3 273 510	4 540 188
Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten		
Innbetaling av skatter, avgifter, gebyrer m.m.	14 370	90 513
<i>Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten</i>	<i>14 370</i>	<i>90 513</i>
Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten		
Utbetalinger av tilskudd og stønader	31 263 649 874	31 226 044 143
<i>Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten</i>	<i>31 263 649 874</i>	<i>31 226 044 143</i>
Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler		
Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)	332 600	312 881
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)	28 263 242	27 484 091
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)	25 567 111	25 379 683
<i>Netto rapporterte utgifter på felleskapitler</i>	<i>-3 028 731</i>	<i>-2 417 289</i>
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet	31 669 075 333	31 627 556 130
Oversikt over mellomværende med statskassen		
Eiendeler og gjeld	31.12.2025	31.12.2024
Bankkontoer med statlige midler utenfor Norges Bank*	8 210	93 091
Skyldig skattetrekk og andre trekk	-9 899 597	-7 325 195
Skyldige offentlige avgifter	-729 772	-617 185
Avsatt pensjonspremie til Statens pensjonskasse **	-6 484 639	-9 143 156
Lønn (negativ netto, for mye utbetalt lønn m.m.)	9 519	6 168
Differanser på bank og uidentifiserte innbetalinger	0	-230
Motkonto til valutakonto*	-8 210	-93 091
Sum mellomværende med statskassen	-17 104 489	-17 079 598

*Jernbanedirektoratet disponerer en valutakonto utenfor statens konsernkontoordning. Kontoen er opprettet i DNB og har innskudd i euro. Jernbanedirektoratet har en koordineringsfunksjon i prosjekter som finansieres av EU og eurokontoene benyttes som betalingskontoer for disse prosjektene.

** Pensjonstrekket i de ansattes lønn (2%) på konto 263 inngår også på denne linjen, i motsetning til note 7B til resultatregnskapet.

Regnskapsprinsipper for bruttobudsjetterte virksomheter – Virksomhetsregnskap avlagt i henhold til de statlige regnskapsstandardene (SRS).

Jernbanedirektoratet fører og rapporterer sitt virksomhetsregnskap i tråd med de statlige regnskapsstandardene (SRS), i tillegg til ordinær rapportering etter kontantprinsippet.

Virksomhetsregnskapet er satt opp i samsvar med de statlige regnskapsstandardene (SRS).

Åpningsbalanse

Ved utarbeidelse av åpningsbalansen er immaterielle eiendeler og varige driftsmidler verdsatt til gjenanskaffelsesverdi eller virkelig verdi. Finansielle anleggsmidler er verdsatt til virkelig verdi.

Gjenanskaffelsesverdi for en eiendel er det beløp det vil koste dersom eiendelen skulle anskaffes i dag, vurdert til samme kvalitet, standard og funksjonalitet som eksisterende eiendel. For nyere eiendeler er historisk kost benyttet som beste estimat på gjenanskaffelsesverdi. Ved verdsetting av kontorinventar er DFØs sjablongverdier for kontorplasser benyttet.

Omløpsmidler er verdsatt til gjenanskaffelsesverdi eller virkelig verdi. Kortsiktig gjeld er verdsatt til pålydende.

Transaksjonsbaserte inntekter

Transaksjoner resultatføres til verdien av vederlaget på transaksjonstidspunktet. Inntekt resultatføres når den er opptjent. Inntektsføring ved salg av varer skjer på leveringstidspunktet hvor overføring av risiko og kontroll er overført til kjøper. Salg av tjenester inntektsføres i takt med utførelsen.

Inntekter fra bevilgninger og inntekt fra tilskudd og overføringer

Inntekt fra bevilgninger og inntekt fra tilskudd og overføringer resultatføres etter prinsippet om motsatt sammenstilling. Dette innebærer at inntekt fra bevilgninger og inntekt fra tilskudd og overføringer resultatføres i takt med at aktivitetene som finansieres av disse inntektene utføres, det vil si i samme periode som kostnadene påløper (motsatt sammenstilling).

Bruttobudsjetterte virksomheter har en forenklet praktisering av prinsippet om motsatt sammenstilling ved at inntekt fra bevilgninger beregnes som differansen mellom periodens kostnader og opptjente transaksjonsbaserte inntekter, og eventuelle inntekter fra tilskudd og overføringer til virksomheten. En konsekvens av dette er at resultat av periodens aktiviteter blir null.

Kostnader

Utgifter som gjelder transaksjonsbaserte inntekter kostnadsføres i samme periode som tilhørende inntekt.

Utgifter som finansieres med inntekt fra bevilgning og inntekt fra tilskudd og overføringer, kostnadsføres i samme periode som aktivitetene er gjennomført og ressursene er forbrukt.

Pensjoner

SRS 25 Ytelser til ansatte legger til grunn en forenklet regnskapsmessig tilnærming til pensjoner. Statlige virksomheter skal ikke balanseføre netto pensjonsforpliktelser for ordninger til Statens pensjonskasse (SPK).

Jernbanedirektoratet resultatfører arbeidsgiverandel av pensjonspremien som pensjonskostnad. Pensjon kostnadsføres som om pensjonsordningen i SPK var basert på en innskuddsplan.

Fra 2022 har SPK lagt om pensjonspremiemodellen for statlige virksomheter. Fra 1. januar 2022 betaler virksomheten en virksomhetsspesifikk hendelsesbasert arbeidsgiverandel som del av pensjonspremien. At premien er virksomhetsspesifikk, betyr at den beregnes ut fra den enkelte virksomhets forhold, ikke for grupper av virksomheter samlet. At den er hendelsesbasert, betyr at den tar hensyn til de faktiske hendelser i medlemsbestanden i virksomheten, slik at premiereserven er ajour i forhold til medlemmets opptjening. Medlemsandelen på to prosent av lønnsgrunnlaget er uendret.

Leieavtaler

Jernbanedirektoratet har valgt å benytte forenklet metode i *SRS 13 om leieavtaler* og klassifiserer alle leieavtaler som operasjonelle leieavtaler.

Klassifisering og vurdering av anleggsmidler

Anleggsmidler er varige og betydelige eiendeler som disponeres av virksomheten. Med varige eiendeler menes eiendeler med utnyttbar levetid på tre år eller mer. Med betydelige eiendeler forstås eiendeler med anskaffelseskost på 50 000 kroner eller mer. Anleggsmidler er balanseført til anskaffelseskost fratrukket avskrivninger.

Kontorinventar og PC-er med tilhørende skjerm med utnyttbar levetid på tre år eller mer er balanseført som egne grupper.

Varige driftsmidler nedskrives til virkelig verdi ved endret anvendelse eller utnyttelse, dersom virkelig verdi er lavere enn balanseført verdi.

Avskrivningssatser følger vedlegg 1 til SRS 17. Nye PC-er har en antatt levetid på tre år og skjermer levetid på fem år, nytt kontorinventar har en levetid på ti år og immaterielle eiendeler seks år.

Egenutvikling av programvare

Kjøp av bistand til utvikling av programvare er balanseført. Utgifter vedrørende bruk av egne ansatte knyttet til applikasjonsutviklingsfasen ved utvikling av programvare, er ikke balanseført.

Klassifisering og vurdering av omløpsmidler og kortsiktig gjeld

Omløpsmidler og kortsiktig gjeld omfatter poster som forfaller til betaling innen ett år etter anskaffelsestidspunktet. Øvrige poster er klassifisert som anleggsmidler/langsiktig gjeld.

Omløpsmidler vurderes til det laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi. Kortsiktig gjeld balanseføres til nominelt beløp på opptakstidspunktet.

Garanti

Stortinget har samtykket i at Samferdselsdepartementet i 2025 for det togmateriellet som inngår i statens kjøp av persontransporttjenester med tog på kap. 1352, post 70, kan:

- a. gi en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 8 300 mill. kroner
- b. gi ytterligere restverdigaranti til oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 14 300 mill. kroner. Det legges til grunn 75 pst. restverdigaranti.

Denne fullmakten er delegert til Jernbanedirektoratet. Siden vi anser det som mest sannsynlig at garantien ikke vil komme til oppgjør, er den ikke regnskapsført.

Fordringer

Kundefordringer og andre fordringer er oppført i balansen til pålydende etter fradrag for avsetning til forventet tap. Avsetning til tap gjøres på grunnlag av individuelle vurderinger av de enkelte fordringene.

Valuta

Pengeposter i utenlandsk valuta er vurdert til kursen ved regnskapsårets slutt, basert på årsoppgaven fra banken.

Statens kapital

Statens kapital utgjør nettobeløpet av virksomhetens eiendeler og gjeld, og fremgår i regnskapslinjen for avregninger i balanseoppstillingen. Bruttobudsjetterte virksomheter presenterer ikke konsernkontoene i Norges Bank som bankinnskudd. Konsernkontoene inngår i regnskapslinjen avregnet med statskassen.

Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten

Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten presenteres etter kontantprinsippet.

Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten

Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten presenteres etter kontantprinsippet.

Statlige rammebetingelser

Selvassurandørprinsippet

Staten opererer som selvassurandør. Det er følgelig ikke inkludert poster i balanse eller resultatregnskap som søker å reflektere alternative netto forsikringskostnader eller forpliktelser.

Statens konsernkontoordning

Statlige virksomheter omfattes av statens konsernkontoordning. Konsernkontoordningen innebærer at alle innbetalinger og utbetalinger daglig gjøres opp mot virksomhetens oppgjørskontoer i Norges Bank.

Virksomheten tilføres ikke likvider gjennom året, men har en trekkrettighet på sin konsernkonto. For bruttobudsjetterte virksomheter nullstilles saldoen på den enkelte oppgjørskonto i Norges Bank ved overgang til nytt regnskapsår.

Resultatregnskap			
	Note	31.12.2025	31.12.2024
Driftsinntekter			
Inntekt fra bevilgninger	1	406 588 690	407 537 311
Inntekt fra gebyrer	1	22 100 000	21 300 000
Salgs- og leieinntekter	1	3 512 358	3 424 171
Andre driftsinntekter	1	438 388	194 043
<i>Sum driftsinntekter</i>		<i>432 639 437</i>	<i>432 455 525</i>
Driftskostnader			
Lønnskostnader	2	227 442 832	220 623 719
Avskrivninger på varige driftsmidler og immaterielle eiendeler	3,4	6 054 915	5 789 011
Andre driftskostnader	5	199 140 539	206 048 525
<i>Sum driftskostnader</i>		<i>432 638 285</i>	<i>432 461 255</i>
Driftsresultat		1 151	-5 730
Finansinntekter og finanskostnader			
Finansinntekter	6	0	6 480
Finanskostnader	6	1 151	751
<i>Sum finansinntekter og finanskostnader</i>		<i>-1 151</i>	<i>5 730</i>
Resultat av periodens aktiviteter		0	0
Avregninger og disponeringer			
Avregning med statskassen (bruttobudsjetterte)	7	0	0
<i>Sum avregninger og disponeringer</i>		<i>0</i>	<i>0</i>
Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten			
Avgifter og gebyrer direkte til statskassen	8	14 370	90 513
Avregning med statskassen innkrevingsvirksomhet		14 370	90 513
<i>Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten</i>		<i>0</i>	<i>0</i>
Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten			
Tilskudd til andre	9	31 263 649 874	31 226 044 143
Avregning med statskassen tilskuddsforvaltning		31 263 649 874	31 226 044 143
<i>Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten</i>		<i>0</i>	<i>0</i>

Balanse			
	Note	31.12.2025	31.12.2024
EIENDELER			
A. Anleggsmidler			
I Immaterielle eiendeler			
Programvare og liknende rettigheter	3	11 175 410	14 523 887
<i>Sum immaterielle eiendeler</i>		<i>11 175 410</i>	<i>14 523 887</i>
II Varige driftsmidler			
Maskiner og transportmidler	4	3 175 000	3 960 000
Driftsløsøre, inventar, verktøy og liknende	4	8 164 580	6 813 659
<i>Sum varige driftsmidler</i>		<i>11 339 580</i>	<i>10 773 659</i>
III Finansielle anleggsmidler			
<i>Sum finansielle anleggsmidler</i>		<i>0</i>	<i>0</i>
Sum anleggsmidler		22 514 990	25 297 546
B. Omløpsmidler			
I Beholdning av varer og driftsmateriell			
<i>Sum beholdning av varer og driftsmateriell</i>		<i>0</i>	<i>0</i>
II Fordringer			
Kundefordringer	10	301 725	1 316 662
Andre fordringer	12	4 082 981	7 500 281
<i>Sum fordringer</i>		<i>4 384 706</i>	<i>8 816 943</i>
III Bankinnskudd, kontanter og liknende			
Bankinnskudd	13	8 210	93 091
<i>Sum bankinnskudd, kontanter og lignende</i>		<i>8 210</i>	<i>93 091</i>
Sum omløpsmidler		4 392 915	8 910 034
Sum eiendeler drift		26 907 905	34 207 580
Sum eiendeler		26 907 905	34 207 580

Balanse			
	Note	31.12.2025	31.12.2024
STATENS KAPITAL OG GJELD			
C. Statens kapital			
I Virksomhetskapi tal			
Sum virksomhetskapi tal		0	0
II Avregninger			
Avregnet med statskassen (bruttobudsjetterte)	7	-35 050 335	-37 088 688
Sum avregninger		-35 050 335	-37 088 688
Sum statens kapital		-35 050 335	-37 088 688
D. Gjeld			
I Avsetning for langsiktige forpliktelse r			
Avsetninger langsiktige forpliktelse r*		3 153 949	3 658 817
Sum avsetninger for langsiktige forpliktelse r		3 153 949	3 658 817
II Annen langsiktig gjeld			
Øvrig langsiktig gjeld		0	0
Sum annen langsiktig gjeld		0	0
III Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld		11 423 459	20 580 340
Skyldig skattetrekk		9 899 597	7 325 195
Skyldige offentlige avgifter		4 635 111	4 752 845
Avsatte feriepenge r		19 888 037	18 066 234
Mottatt forskuddsbetaling	11	223 333	260 667
Annen kortsiktig gjeld	14	12 734 754	16 652 169
Sum kortsiktig gjeld		58 804 291	67 637 451
Sum gjeld		61 958 240	71 296 268
Sum statens kapital og gjeld drift		26 907 905	34 207 580
Sum statens kapital og gjeld		26 907 905	34 207 580

* Forpliktelse til utbetaling av livslang fribillett for enkelte ansatte.

Note 1 Driftsinntekter		
	31.12.2025	31.12.2024
Inntekt fra bevilgninger*		
Inntekt fra bevilgninger	406 588 690	407 537 311
Sum inntekt fra bevilgninger	406 588 690	407 537 311
*Etter de statlige regnskapsstandardene beregnes inntekt fra bevilgninger for bruttobudsjetterte virksomheter som differansen mellom periodens kostnader og opptjente transaksjonsbaserte inntekter og eventuelle inntekter fra tilskudd og overføringer til virksomheten. En konsekvens av dette er at resultat av periodens aktiviteter blir null. For informasjon om mottatte bevilgninger se oppstilling av bevilgningsrapportering.		
Inntekt fra tilskudd og overføringer		
Sum inntekt fra tilskudd og overføringer	0	0
Inntekt fra gebyrer		
Gebyrer	22 100 000	21 300 000
Sum inntekt fra gebyrer	22 100 000	21 300 000
Salgs- og leieinntekter		
Salgsinntekt, unntatt avgiftsplikt	3 512 358	3 424 171
Sum salgs- og leieinntekter	3 512 358	3 424 171
Andre driftsinntekter		
Andre driftsinntekter	438 388	194 043
Sum andre driftsinntekter	438 388	194 043
Sum driftsinntekter	432 639 437	432 455 525

Note 2 Lønnskostnader, årsverk og andre ytelser		
	31.12.2025	31.12.2024
Lønn	166 560 950	158 046 401
Feriepenger	20 796 049	18 658 622
Arbeidsgiveravgift	28 067 714	28 071 697
Pensjonskostnader*	14 817 856	18 945 306
Sykepenger og andre refusjoner (-)	-5 663 432	-5 590 206
Andre ytelser	2 863 695	2 491 899
Sum lønnskostnader	227 442 832	220 623 719
Antall utførte årsverk	179	173
Lønn og andre ytelser til virksomhetsleder		
Knut Sletta (frem til 30.09.25)	1 450 956	1 768 906
Marit Rønning (fra 24.09.25)	495 380	

Knut Sletta var Jernbanedirektør til og med 23. september 2025, men var formelt ansatt frem til 30. september 2025. Assisterende jernbanedirektør Marit Rønning fungerte som Jernbanedirektør fra og med 24. september 2025, og frem til og med 22. februar 2026. Anne Iren Fagerbakke tiltrådte som Jernbanedirektør 23. februar 2026.

For Knut Sletta og Anne Iren Fagerbakke er det i lederkontrakten inngått avtale om retrettstilling som innebærer at etter åremålets utløp er arbeidsgiver ensidig forpliktet til å tilby lederen annet passende arbeid i Jernbanedirektoratet.

Det er ikke inngått andre avtaler med virksomhetsleder om vederlag ved opphør eller endring av arbeidsforholdet/vervet som kan gi vesentlige fremtidige forpliktelser. Det er heller ikke inngått andre særskilte avtaler til fordel for virksomhetsleder.

* Premiesatsen for arbeidsgiverandelen utgjorde i 2025 8,3 prosent (arbeidsgiverandel av pensjonspremie på artskonto 542/pensjonsgrunnlaget i 2025 rapportert til SPK). For regnskapsåret 2024 utgjorde premiesatsen 11,9 prosent

*Vi ble informert av DFØ 10.03.26 om at det var avsatt et for høyt beløp knyttet til overtid og reisetid. Ved å benytte en gjennomsnittssats basert på avsetning av overtid og reisetid estimerer vi at feil avsetning utgjør 252 162 kr, noe som tilsvarer 0,11 prosent av den totale lønnskostnaden for 2025. Tilsvarende gjelder for avsetninger til pensjon- og arbeidsgiveravgift.

Avviket vurderes ikke som vesentlig, og vi har derfor valgt å ikke korrigere dette i årsregnskapet for 2025. Avsetningen vil korrigeres i regnskapet for 2026.

Avsetningen skal normalt bare omfatte timer til utbetaling som er opptjent de to siste periodene, men ikke er utbetalt. Konsekvensen av avviket har medført at deler av opptjente timer i november og som ble betalt i desember, også inngår i avsetningen i desember. Det betyr at virksomhetsregnskapet per 31.12.2025 har noe forhøyet avsetninger for overtid og reisetid.

Note 3 Immaterielle eiendeler		
	Programvare og lignende rettigheter	Sum
Anskaffelseskost 01.01.	19 929 594	19 929 594
<i>Anskaffelseskost</i>	19 929 594	19 929 594
Akkumulerte avskrivninger 01.01.	5 405 707	5 405 707
Ordinære avskrivninger i året	3 348 478	3 348 478
Balanseført verdi 31.12.2025	11 175 410	11 175 410
Avskrivningssatser (levetider)	6 år / lineært	

Note 4 Varige driftsmidler			
	Maskiner og transportmidler	Driftsløsøre, inventar, verktøy o.l.	Sum
Anskaffelseskost 01.01.	15 350 000	15 043 412	30 393 412
Tilgang i året	0	3 272 358	3 272 358
<i>Anskaffelseskost</i>	15 350 000	18 315 771	33 665 771
Akkumulerte avskrivninger 01.01.	11 390 000	8 229 753	19 619 753
Ordinære avskrivninger i året	785 000	1 921 437	2 706 437
Balanseført verdi 31.12.2025	3 175 000	8 164 580	11 339 580
Avskrivningssatser (levetider)	10-20 år lineært	3-10 år lineært	

Note 5 Andre driftskostnader		
	31.12.2025	31.12.2024
Husleie	23 009 635	22 430 335
Vedlikehold og ombygging av leide lokaler	1 376 053	1 149 331
Andre kostnader til drift av eiendom og lokaler	9 019 970	8 351 463
Leie maskiner, inventar og lignende	7 825 031	8 291 696
Mindre utstyrsanskaffelser	4 058 369	2 098 532
Reparasjon og vedlikehold av maskiner, utstyr mv.	4 393 926	7 641 064
Kjøp av konsulentttjenester	87 293 844	83 696 282
Kjøp av andre fremmede tjenester	36 746 321	43 881 518
Reiser og diett	11 414 037	15 611 191
Øvrige driftskostnader	14 003 355	12 897 114
Sum andre driftskostnader	199 140 539	206 048 525

**Tilleggsinformasjon
om operasjonelle
leieavtaler**

Gjenværende varighet	Type eiendel			
	Ikt-lisenser	Husleieavtaler	Øvrige leieavtaler	Sum
Varighet inntil 1 år	6 808 578	2 607 417	419 312	9 835 307
Varighet 1-5 år	597 141	20 320 762		20 917 903
Varighet over 5 år		81 455		81 455
Kostnadsført leiebetaling for perioden	7 405 719	23 009 635	419 312	30 834 666

Husleieforhold	Avtale løper fra	Avtale løper til	Husleiekostnad 2025
Bane NOR, lokførerskolen	jan.24	des.28	4 271 800
Entra, Jernbanedirektoratet Oslo	jan.17	des.26	16 048 962
KLP, Jernbanedirektoratet Trondheim	des.16	nov.26	1 152 004
Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet Bergen	jan.21	des.25	1 416 617
Statsbygg, Jernbanedirektoratet Bergen	des.25	nov.35	81 455
Posten Norge, kjellerlokaler Jernbanedirektoratet Oslo	Løpende, med mulighet for oppsigelse		38 796

23 009 635

Note 6 Finansinntekter og finanskostnader		
	31.12.2025	31.12.2024
Finansinntekter		
Valutagevinst (agio)	0	6 480
Sum finansinntekter	0	6 480
Finanskostnader		
Rentekostnad	1 151	751
Sum finanskostnader	1 151	751

Note 7A Sammenheng mellom avregnet med statskassen og mellomværende med statskassen (bruttobudsjetterte virksomheter)

A) Forklaring til at periodens resultat ikke er lik endring i avregnet med statskassen i balansen (kongruensavvik)

	31.12.2025	31.12.2024	Endring*
Avregnet med statskassen i balansen	-35 050 335	-37 088 688	2 038 353

Bakgrunnen for at periodens resultat ikke er lik endring i avregnet med statskassen i balansen for bruttobudsjetterte virksomheter, er at konsernkontoene i Norges Bank inngår som en del av avregnet med statskassen i balansen. I tillegg hensyntas enkelte transaksjoner som ikke er knyttet til virksomhetens drift og transaksjoner som ikke medfører ut - eller innbetaling. Nedenfor vises de ulike postene som er grunnen til at endring i avregnet med statskassen i balansen ikke er lik periodens resultat.

Endring i avregnet med statskassen

Konsernkontoer i Norges Bank

Konsernkonto utbetaling	-31 703 570 755
Konsernkonto innbetaling	34 520 313
Netto trekk konsernkonto	-31 669 050 442

Innbetalinger og utbetalinger som ikke inngår i virksomheten drift (er gjennomstrømningsposter)

- Innbetaling innkrevingsvirksomhet og andre overføringer	-14 370
+ Utbetaling tilskuddsforvaltning og andre overføringer	31 263 649 874

Bokføringer som ikke går over bankkonto, men direkte mot avregning med statskassen

+ Inntektsført fra bevilgning (underkonto 1991)	406 588 690
- Gruppeliv/arbeidsgiveravgift (underkonto 1985 og 1986)	-28 595 842
+ Nettoordning, statlig betalt merverdiavgift (underkonto 1987)	25 383 736

Andre avstemmingsposter

Spesifikasjon av andre avstemmingsposter	0
--	---

Forskjell mellom resultatført og netto trekk på konsernkonto

-2 038 353

Resultat av periodens aktiviteter før avregning mot statskassen

0

Sum endring i avregnet med statskassen *

-2 038 353

*Sum endring i avregnet med statskassen skal stemme med periodens endring ovenfor.

Note 7B Sammenheng mellom avregnet med statskassen og mellomværende med statskassen (bruttobudsjetterte virksomheter)
B) Forskjellen mellom avregnet med statskassen og mellomværende med statskassen

	31.12.2025	31.12.2025	
	Spesifisering av bokført avregning med statskassen	Spesifisering av rapportert mellomværende med statskassen	Forskjell
Immaterielle eiendeler og varige driftsmidler			
Immaterielle eiendeler	11 175 410	0	11 175 410
Varige driftsmidler	11 339 580	0	11 339 580
<i>Sum</i>	22 514 990	0	22 514 990
Omløpsmidler			
Kundefordringer	301 725	0	301 725
Andre fordringer	4 082 981	0	4 082 981
Bankinnskudd, kontanter og lignende	8 210	8 210	0
<i>Sum</i>	4 392 915	8 210	4 384 706
Langsiktige forpliktelser og gjeld			
Avsetninger langsiktige forpliktelser	-3 153 949	0	-3 153 949
<i>Sum</i>	-3 153 949	0	-3 153 949
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld	-11 423 459	0	-11 423 459
Skyldig skattetrekk og andre trekk	-9 899 597	-10 557 576	657 979
Skyldige offentlige avgifter	-4 635 111	-729 772	-3 905 339
Avsatte feriepenger	-19 888 037	0	-19 888 037
Mottatt forskuddsbetaling	-223 333	0	-223 333
Annen gjeld til ansatte	-7 808 382	0	-7 808 382
Avsatt pensjonspremie til SPK, arbeidsgiverandel	0	-5 826 660	5 826 660
Annen kortsiktig gjeld	-4 926 372	1 309	-4 927 681
<i>Sum</i>	-58 804 291	-17 112 699	-41 691 592
Sum	-35 050 335	-17 104 489	-17 945 846

Mellomværende med statskassen består av kortsiktige fordringer og gjeld som etter økonomiregelverket er rapportert til statsregnskapet (S-rapport). Avregnet med statskassen viser finansieringen av virksomhetens netto eiendeler og gjeld.

Note 8 Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten		
	31.12.2025	31.12.2024
Skatter og avgifter, renteinntekter og utbytte m.m	14 370	90 513
Sum avgifter og gebyrer direkte til statskassen	14 370	90 513

Note 9 Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten		
	31.12.2025	31.12.2024
Kap 1330 Post 71 Tilskudd til kommersielle buss- og båtselskaper	0	3 137 989
Konkurrenten Vest AS	0	747 758
Konkurrenten.no AS	0	2 390 231
Kap 1330 Post 76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering	176 454 555	112 888 039
ENTUR AS	176 454 555	112 888 039
Kap 1330 Post 77 Kjøp av tjenester fra Entur AS	22 100 000	21 300 000
ENTUR AS	22 100 000	21 300 000
Kap 1352 Post 70 Kjøp av persontransport med tog*	5 157 032 221	4 877 110 502
Flytoget AS	-242 339	852 228
Go-Ahead Norge AS	545 041 181	460 501 982
SJ Norge AS	1 246 102 679	1 189 730 929
STATENS JÄRNVÄGER AB (SJ AB) SVERIGE	18 699 632	18 128 761
Trafikverket	17 584 264	615 716
VY Gjøvikbanen AS*	0	238 365 370
Vy Tog AS	230 659 708	151 165 568
Vygruppen AS	3 099 187 096	2 817 749 948
Kap 1352 Post 71 Kjøp av infrastrukturtjenester – drift og vedlikehold	7 275 000 000	9 330 100 000
Bane NOR SF	7 275 000 000	9 330 100 000
Kap 1352 Post 72 Kjøp av infrastrukturtjenester – fornyelse og mindre investeringer	8 225 000 000	0
Bane NOR SF	8 225 000 000	0
Kap 1352 Post 73 Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer	10 165 258 524	16 622 481 584
Bane NOR SF	10 255 600 000	16 678 100 000
Kan nyttes under post 74**	-90 341 476	-55 618 416
Kap 1352 Post 74 Tilskudd til togmateriell mv.	90 341 476	55 618 416
Fra post 73**	90 341 476	55 618 416

Kap1352 Post 75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	107 265 679	95 683 072
BLS RAIL AS	7 987 655	2 413 441
CargoNet AS	78 562 811	68 781 988
Green Cargo AB	2 155 088	3 952 466
Grenland Rail AS	1 477 872	114 997
Hector Rail AB	212 456	209 151
ONRAIL AS	16 794 422	20 126 733
Tågakeriet i Bergslagen AB	75 375	84 296
Kap1352 Post 77 Kompensasjon til godstogselskaper etter uforutsette hendelser ***	45 197 420	107 724 542
CargoNet AS	29 866 000	56 797 000
Grenland Rail AS	0	734 048
ONRAIL AS	15 331 420	50 193 494
Utbetaling av tilskudd til andre	31 263 649 874	31 226 044 143

* Vy Gjøvikbanen AS fusjonerer med Vygruppen AS med virkning fra 15.12.2024.

** Kap. 1352, post 73 har stikkordsfullmakten kan nyttes under post 74. Dette gjelder blant annet regnskapsføring av utgifter til støtteordningen for ERTMS-ombordutstyr, som bevilges under post 73 og regnskapsføres under post 74, se også note B til bevilgningsrapporteringen.

*** Kap. 1352, post 77, har både hatt navnet "Tilskudd til godstogoperatører etter ekstremværet «Hans»" og "Kompensasjon til godstogoperatører etter uforutsette hendelser". Av utbetalingene i 2025 gjelder 29 866 000 kroner utbetalinger som følge av ekstremværet "Hans".

Note 10 Kundefordringer		
	31.12.2025	31.12.2024
Kundefordringer til pålydende	301 725	1 316 662
Sum kundefordringer	301 725	1 316 662

Note 11 Mottatt forskuddsbetaling		
Mottatt forskuddsbetaling (gjeld)		
	31.12.2025	31.12.2024
Forskuddsbetale inntekter	223 333	260 667
Sum mottatt forskuddsbetaling	223 333	260 667

Note 12 Andre kortsiktige fordringer		
	31.12.2025	31.12.2024
Forskuddsbetalte leie	1 920 442	3 642 127
Andre forskuddsbetalte kostnader	1 411 154	3 125 981
Andre fordringer	751 385	732 173
Sum andre kortsiktige fordringer	4 082 981	7 500 281

Note 13 Bankinnskudd, kontanter og lignende		
	31.12.2025	31.12.2024
Øvrige bankkontoer (utenfor statens konsernkontoordning)	8 210	93 091
Sum bankinnskudd, kontanter og lignende	8 210	93 091

Note 14 Annen kortsiktig gjeld		
	31.12.2025	31.12.2024
Skyldig lønn	-9 519	-6 168
Annen gjeld til ansatte	7 808 382	6 855 593
Avsetning for lønnsoppgjør*	0	3 128 562
Påløpte kostnader	4 927 681	6 581 091
Annen kortsiktig gjeld	8 210	93 091
Sum annen kortsiktig gjeld	12 734 754	16 652 169

* På bakgrunn av at lønnsoppgjøret i staten for 2024 ikke var ferdigstilt før i slutten av november 2024, fikk ikke direktoratet utbetalt resultatet av lønnsoppgjøret i 2024. Jernbanedirektoratet gjorde derfor et estimat for lønnsavsetningen for det sentrale lønnsoppgjøret (lokale og eventuelt sentrale tillegg) pr. 31.12.24.

Vedlegg

Vedlegg 1a Helhetlig risikobilde for jernbanesektoren

Vedlegg 1b Risikobilde for Jernbanedirektoratet

Vedlegg 2 Status SD-oppdrag

Vedlegg 3 Status risiko i effektpakker

Vedlegg 4 Driftsstabilitet 2025