



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Bane NOR SF
Postboks 4350
2308 HAMAR

Deres ref

Vår ref
25/5905-

Dato
19. desember 2025

Oppdragsbrev til Bane NOR SF for 2026

Oppdragsbrev til Bane NOR SF for 2026	1
1. Innledning	2
2. Samferdselsdepartementets prioriteringer for jernbanesektoren i 2026.....	2
3. Mål, jernbanestrategien, styringsparametere og oppdrag i 2026	4
3.1. Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet.....	5
3.2. Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål.....	7
3.3. Nullvisjonen for drepte og hardt skadde	8
3.4. Effektiv bruk av ny teknologi	8
3.5. Mer for pengene.....	9
4. Øvrige mål og prioriteringer	10
4.1. Samfunnssikkerhet og beredskap.....	10
4.2. Innsats fra offentlige byggherrer mot arbeidskriminalitet i anskaffelser innenfor bygg og anlegg	11
4.3. Fellesprosjektet Arna–Stanghelle	11
4.4. Bidrag til NTP-prosessen	12
5. Økonomiske og avtalemessige forhold.....	12
5.1. Finansieringen av Bane NOR SF.....	12
5.2. Statens fremtidige forpliktelser.....	14

5.3. Driftskreditt.....	15
5.4. Prinsipper og struktur for avtaler mellom Bane NOR SF og Jernbanedirektoratet	15
6. Rapportering, informasjonsutveksling og kontroll.....	16
6.1. Evalueringer.....	16
Vedlegg 1: Styringskalender for 2026.....	18
Vedlegg 2: Oppfølging og rapporteringskrav	19
1. Rapportering til Samferdselsdepartementet.....	19
1.1. Årsrapport	19
1.2. Tertialrapporter for første, andre og tredje tertial	19
1.3. Oppfølgingsmøter	20
2. Indikatorer.....	21
Vedlegg 3: Oppdrag i 2026.....	24

1. Innledning

Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*, jf. Innst. 439 S (2023–2024) presenterer regjeringens transportpolitikk og langsiktige plan for utforming av transportsystemet, og vil være styrende for regjeringens transportpolitikk i årene fremover.

Departementet viser til Prop. 1 S (2025–2026) for Samferdselsdepartementet og Innst. 13 S (2025–2026) som ble behandlet av Stortinget 17. desember 2025. I dette oppdragsbrevet fastsetter Samferdselsdepartementet rammebetingelsene for den statlige finansieringen av Bane NOR SF sine oppgaver. Departementet meddeler i brevet transportpolitiske mål, likviditetstilførsel i 2026, oppdrag og krav til rapportering fra Bane NOR SF for 2026 samt statens fremtidige forpliktelser for likviditetstilførsel. Departementet understreker styret i Bane NOR SF sitt ansvar for å sikre at departementets forventninger, mål, prioriteringer og krav til rapportering i dette oppdragsbrevet følges opp i foretaket.

Tildelingsbrevene til Jernbanedirektoratet og Statens jernbanetilsyn og oppdragsbrevene til Bane NOR SF, Norske tog AS og Entur AS utgjør det samlede styringsbudskapet fra departementet til jernbanesektoren ved inngangen til året. Departementet forutsetter at Bane NOR SF gjør seg godt kjent med alle styringsdokumentene til Norske tog AS, Entur AS, Statens jernbanetilsyn og Jernbanedirektoratet. Dette er viktig for å sikre en helhetlig og koordinert utvikling av jernbanen.

2. Samferdselsdepartementets prioriteringer for jernbanesektoren i 2026

Jernbanen utgjør et system av virksomheter som er gjensidig avhengig av hverandre, og der måloppnåelse forutsetter at alle virksomheter i sektoren trekker i samme retning, går i

samme takt og samarbeider godt. Samferdselsdepartementet har derfor fastsatt et sett av felles prioriteringer for jernbanesektoren i 2026 som Jernbanedirektoratet, Bane NOR SF, Norske tog AS og Entur AS skal legge til grunn. Virksomhetene skal:

- Øke innsatsen for bedre punktlighet, bl.a. gjennom forsterket samarbeid i rådet for bedre driftsstabilitet og rådet for bedre kundeopplevelser ved avvik, bedre utnyttelse av tid i sporet, effektiv innfasing av nytt materiell, bedre utnyttelse av serviceanlegg og bedre avvikshåndtering.
- Bidra til vellykket innføring av tilbudsforbedringer i 2028¹ og innfasing av nye tog. Vellykket implementering forutsetter at aktørene i jernbanen samarbeider for å sikre at alle nødvendig innsatsfaktorer kommer på plass i tide og i riktig rekkefølge.
- Styrke innsatsen for å begrense antallet klimarelaterte hendelser og konsekvensene av disse, jf. de store konsekvensene av slike hendelser de siste årene.
- Bidra i arbeidet med neste Nasjonal transportplan for å gi faglig gode beslutningsgrunnlag for departementet. Jernbanedirektoratet er ansvarlig for å lede jernbanesektorens arbeid med å utarbeide dette beslutningsgrunnlaget og skal involvere Bane NOR SF, Norske tog AS og Entur AS i dette arbeidet. Direktoratet skal også innhente innspill fra togoperatørene.
- I større og mer systematisk grad bruke tilbakemeldinger fra kundene, både togpassasjerene og persontog- og godstogoperatørene, i sitt forbedringsarbeid.
- Samarbeide tettere for å sikre at informasjonen til de reisende er lett tilgjengelig, pålitelig og ensartet på tvers av ulike informasjonskanaler, både når trafikken går som normalt og ved avvik.

Videre skal virksomhetene legge det reviderte styringssystemet i sektoren til grunn for sin egen virksomhetsstyring og samhandling med andre aktører i sektoren. Dette styringssystemet omfatter:

- Plansystemet i sektoren. Med utgangspunkt i Nasjonal transportplan og de årlige statsbudsjettene utarbeider Jernbanedirektoratet en gjennomføringsplan for Nasjonal transportplan som omfatter alle innsatsfaktorene i jernbanen. Planen rulleres årlig og virksomhetenes planer skal innrettes i tråd med, og være konsistent med denne gjennomføringsplanen.
- Oppdragsbrev for Bane NOR SF, Norske tog AS og Entur AS. Departementet fastslår i disse oppdragsbrevene mål, sentrale styringsparametere, økonomiske rammer og fullmakter, rapporteringskrav og oppdrag. Oppdragsbrevene skal bidra til mer forutsigbar, transparent og koordinert styring og utgjør sammen med tildelingsbrevene til Jernbanedirektoratet og Statens jernbanetilsyn det samlede styringsbudskapet fra departementet til sektoren ved inngangen til året.
- Et helhetlig risikostyringssystem for å identifisere og følge opp risiko på tvers i sektoren. Virksomhetene skal bidra med informasjon til, og vurdere risikoanalysene fra dette systemet i egen virksomhetsstyring og risikohåndtering. Endringer i risiko skal meldes til Jernbanedirektoratet mens det fremdeles er tid til å vurdere og sette i gang

¹ Tidligere omtalt som R28

risikoreduserende tiltak. Virksomhetene skal gi høy prioritet til arbeidet for å identifisere risiko så tidlig som mulig, minimere tiden fra risiko identifiseres til den rapporteres og tiden fra risikoen er rapportert til det iverksettes tiltak.

- Styringsrammeverket for nye tilbudsforbedringer på jernbanen.² Formålet med styringsrammeverket er å skape klarhet i roller og ansvar, bidra til effektive arbeids- og beslutningsprosesser og sikre at alle i sektoren har tilgang til samme beskrivelse av disse prosessene.
- Arenaer for koordinering under ledelse av Jernbanedirektoratet, herunder toppledermøtet, rådet for bedre driftsstabilitet, rådet for bedre kundeopplevelser ved avvik, samarbeidsarenaen for togmateriell og kommunikasjonsforum.

3. Mål, jernbanestrategien, styringsparametere og oppdrag i 2026

Samferdselsdepartementet viser til målene for transportpolitikken som er trukket opp i Nasjonal transportplan 2025–2036, omtalen i programkategori 21.50 i Prop. 1 S (2025–2026) for Samferdselsdepartementet og Innst. 13 S (2025–2026), samt jernbaneforskriften § 1-1a.

Det overordnede målet for transportpolitikken er «*Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050*». De fem hovedmålene er videreført fra Nasjonal transportplan 2022–2033:

- Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet
- Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde
- Effektiv bruk av ny teknologi
- Mer for pengene

Regjeringens strategi for utviklingen av jernbanen fram mot 2050 er presentert i Nasjonal transportplan 2025–2036 og ligger til grunn for regjeringens prioriteringer for jernbanen i planperioden. Strategien er oppsummert i syv punkter:

1. Ruste opp og vedlikeholde eksisterende infrastruktur slik at toget går når det skal og er fremme når det skal
2. Ferdigstille tilbudsforbedringene som pågår rundt de største byene innen 2030
3. Øke kapasiteten i jernbanen i byområdene i perioden 2025–2036
4. Gjennomføre tiltak for å legge til rette for vekst i godstransport på jernbane og ivareta behovet for militær mobilitet
5. Gjennomføre en digital satsing for mer sømløse reiser og bedre bruk av data
6. Øke kapasiteten i jernbanen nasjonalt på lang sikt, herunder starte planleggingen av ny rikstunnel for ferdigstillelse på 2040-tallet
7. Oppstart av sentrale utredninger frem mot neste melding om Nasjonal transportplan

² [Styringsrammeverk for nye tilbudsforbedringer på jernbanen - Jernbanedirektoratet](#)

Bane NOR SF skal innrette sin virksomhet i tråd med de transportpolitiske målene og regjeringens strategi for utvikling av jernbanen.

Den oppdaterte planporteføljen for jernbanesektoren som er lagt til grunn for perioden 2025–2036, fremgår av tildelingsbrevet til Jernbanedirektoratet.

Bane NOR SF skal, dersom det oppstår vesentlige eller prinsipielle målkonflikter i konkrete saker, forelegge disse sakene for Jernbanedirektoratet og/eller departementet. I saker som berører direktoratet som avtalepart eller direktoratets rolle som ansvarlig fagorgan for å vurdere helhetlig og koordinert utvikling av sektoren, bør saken som hovedregel først forelegges for direktoratet slik at direktoratet kan gi sin vurdering. Dersom saken er av en slik karakter at den bør forelegges direkte for departementet, eller det etter gjennomført dialog med Jernbanedirektoratet er behov for dialog med departementet, skal Bane NOR SF forelegge saken for departementet. Direktoratet skal holdes løpende orientert og få kopi av brev fra foretaket til departementet om slike saker.

3.1. Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet

Bane NOR SF skal i 2026 bidra til målet om enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet. Det er i denne sammenhengen særlig viktig at foretaket fortsetter arbeidet med å bedre driftsstabiliteten og håndteringen av driftsavvik og samarbeider godt med Jernbanedirektoratet om dette, jf. direktoratets rolle som leder for programmet for driftsstabilitet og avvikshåndtering. Arbeidet må sees i sammenheng med den økte innsatsen på drift, vedlikehold og fornying, jf. omtale under målet mer for pengene.

De nærmeste årene skal det gjennomføres større forbedringer i togtilbudet på Østlandet, som bl.a. inkluderer innføring av nye tog. Forbedringene er avhengig av at Jernbanedirektoratet, Bane NOR SF, Norske tog AS, togoperatørene og Statens jernbanetilsyn gjennomfører sine oppgaver i tide til at endringene kan tre i kraft som planlagt. Aktivitetene har gjensidig avhengigheter og må være godt koordinerte mellom aktørene. Jernbanedirektoratet har fått ansvar for å etablere og følge opp en implementeringsplan for innføringen av nye tog fra 2026 og planlagte tilbudsforbedringer fra og med 2028. Tilbudsforbedringene og nye tog vil bidra til målet om enklere reisehverdag, og det er en forventning om at Bane NOR SF følger tett opp de aktiviteter foretaket har som påvirker og muliggjør implementeringen av nye tog og tilbudsforbedringer. Sentrale bidrag fra Bane NOR SF er bl.a. forutsigbar kapasitetsfordeling og ferdigstillelse av infrastruktur, herunder nødvendige infrastrukturtiltak for innfasing av nye tog bl.a. knyttet til serviceanlegg inklusiv verksteder, parkering/hensetting mv.

I 2025 fikk Bane NOR SF og Jernbanedirektoratet i oppdrag å vurdere konsekvenser av det nye europeiske regelverket om kapasitetsfordeling, henholdsvis oppdrag 1-2025 i Bane NOR SF sitt oppdragsbrev og oppdrag 3-2025 i Jernbanedirektoratets tildelingsbrev. Statens jernbanetilsyn har vurdert nødvendige regelverksendringer for gjennomføring i norsk rett. Leveransene må leses i lys av at regelverket ikke var endelig fastsatt i EU da de ble skrevet,

og at vurderingene derfor må suppleres eller justeres når det er endelig kjent hvordan de nye bestemmelsene ser ut. I november 2025 ble trilogforhandlingene i EU avsluttet, og det er ventet at den nye forordningen blir endelig fastsatt og publisert i løpet av første halvår 2026. Under forutsetning av at den nye forordningen tas inn i EØS-avtalen, er det nødvendig å forberede nasjonal gjennomføring med mål om å sikre en fremtidig kapasitetsfordeling som gir et tilfredsstillende og godt jernbanetilbud i tråd med de transportpolitiske målene.

Godstransport på jernbane er viktig innenfor bestemte segmenter og på bestemte strekninger. Næringens rammebetingelser er imidlertid krevende, bl.a. grunnet gjentatte og lengre stans i trafikken pga. hendelser. Foretaket må innenfor sitt ansvarsområde bidra til å utvikle rammevilkårene for gods på bane på en måte som bidrar til riktige økonomiske insentiver hos hhv. Bane NOR SF og godstogoperatørene, legger til rette for høy driftsstabilitet for godstransporten og ivaretar hensynet til å opprettholde samfunnssikkerhet og beredskap.

Oppdrag:

1. Plan for serviceanlegg

Bane NOR SF skal innen 1. juni 2026 legge frem en langsiktig plan for utvikling av serviceanleggene, herunder verksteder. Planen skal ta utgangspunkt i behovet for serviceanlegg, slik det fremkommer i gjennomføringsplanen for Nasjonal transportplan og ta hensyn til markedssituasjonen og etterspørsel fra kommersielle togoperatører. Planen skal legge til grunn metodikk og forutsetninger for beregning av behov for serviceanlegg, herunder verksteder, jf. oppdrag 1-2026 i tildelingsbrevet til Jernbanedirektoratet med frist 15. april 2026. Planen for serviceanlegg skal oppdateres hvert år, og legges fram etter at revidert gjennomføringsplan for Nasjonal transportplan foreligger. Bane NOR SF skal innhente innspill fra Norske tog AS, togoperatører og Jernbanedirektoratet i arbeidet.

2. Implementeringsplan for tilbudsforbedring i 2028

Samferdselsdepartementet viser til implementeringsplan for tilbudsforbedring i 2028 levert fra Jernbanedirektoratet til departementet 15. desember 2025. Departementet ber direktoratet i tildelingsbrevet for 2026, i samråd med Bane NOR SF, Norske tog AS og berørte togoperatører, innen 16. februar å levere en konkretisering av denne planen som inneholder en konkret beskrivelse av alle relevante tiltak, hvem som har ansvar for å beslutte og utføre tiltakene, hvordan tiltakene bidrar til å redusere risiko, tidslinjen for gjennomføring av tiltakene og avhengigheter mellom dem. Departementet understreker betydningen av at Bane NOR SF gir dette arbeidet høy prioritet, så raskt som mulig både fatter nødvendige beslutninger om tiltak og iverksetter disse tiltakene.

3. Forberedelser til gjennomføring av ny forordning om kapasitetsfordeling

Bane NOR SF skal i 2026 i kraft av sin rolle som infrastrukturforvalter bidra i å tilrettelegge for og forberede gjennomføringen av nye regler om kapasitetsfordeling, under forutsetning av at disse tas inn i EØS-avtalen. Som del av oppdraget skal leveransen på oppdrag 1-2025 suppleres og revideres ved behov når den nye forordningen er publisert. Videre skal Bane NOR SF særlig vurdere hvordan infrastrukturforvalter gjennom den nye kapasitetsfordelings-

ordningen kan bidra til å nå de transportpolitiske målene innenfor jernbanens styringsmodell. Departementet vil gjennomføre jevnlige fagmøter i forbindelse med forberedende regelverksarbeider, der også aktuelle temaer rundt den praktiske gjennomføringen av den nye kapasitetsfordelingsprosessen gjennomgås. Departementet vil kalle inn til et første møte i januar 2026. Rapporten skal oversendes departementet innen 1. oktober 2026.

4. Evaluering av tiltak på godsterminaler og revurdering av operatørmodell

I oppdragsbrevet for 2025 ble Bane NOR SF bedt om å vurdere driftsmodellen på godsterminalene. I Bane NOR SF sin vurdering av 1. juni 2025 ble det anbefalt å ikke gjøre endringer på daværende tidspunkt, blant annet fordi det var ventet at flere andre pågående tiltak foretaket forventet at vil gi positive effekter. Bane NOR SF skal innen 15. november 2026 levere en ny rapport med ny vurdering av ev. endret operatørmodell, basert på evaluering av effekter av de andre gjennomførte tiltakene.

Indikatorer:

- Utviklingen i persontogmarkedet målt gjennom antall passasjerkilometer (statistikk)
- Utviklingen i godsmarkedet målt gjennom antall tonnkilometer (transporterte TEU) (statistikk)
- Punktlighet, regularitet og oppetid for person- og godstog
- Antall innstillinger som skyldes feil knyttet til infrastrukturen og følgefeil av dette
- Andel passasjerer som kommer frem i tide (punktlighet vektet for antall passasjerer – se definisjon i punkt 2 i vedlegg 2)
- Endringer i reisetid (NTP-indikator)

3.2. Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

Bane NOR SF skal i 2026 bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål, jf. Nasjonal transportplan 2025–2036.

Klimamålene er omtalt i Regjeringens klimastatus og -plan for 2026, jf. særskilt vedlegg til Prop. 1 S (2025–2026) for Klima- og miljødepartementet. Målene her er særlig knyttet til innsatsfordelingen (tidligere ikke-kvotepliktig sektor). For Bane NOR SF er en tilgjengelig infrastruktur med høy driftsstabilitet det viktigste bidraget for å gjøre det attraktivt for togpassasjerer og vareeiere å velge tog framfor bil, og derigjennom bidra til lavere utslipp. Reduserte direkte utslipp fra utbygging og drift av jernbaneinfrastrukturen og reduserte utslipp fra arealbeslag knyttet til Bane NOR SF sin virksomhet vil også bidra til oppfyllelse av Norges klimamål.

Ivaretagelse av ubebygd natur og effektiv arealutnyttelse er styrende hensyn i samfunnsplanleggingen, jf. Meld. St. 35 (2023–2024) *Bærekraftig bruk og bevaring av natur – Norsk handlingsplan for natur*. Bane NOR SF må i sitt planleggings-, utbyggings-, drifts- og vedlikeholdsarbeid legge vekt på å redusere negative konsekvenser for natur og utnytte areal effektivt.

Oppdrag:**5. Vannforvaltningsplanene**

Samferdselsdepartementet ber Bane NOR SF om å gå igjennom vannforvaltningsplanene og oppdatere hvem som har ansvar for tiltakene samt status for gjennomføring av disse innen 1. juli.

Indikatorer:

- Årlig endring i klimagassutslipp som følge av Bane NOR SFs aktiviteter målt i CO₂-ekvivalenter, fordelt på anleggsarbeid, arealbruksendringer endret trafikk (veg, luft og bane), samt drift og vedlikehold.
- Netto antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi i
- Antall dekar beslag av jordbruksareal

3.3. Nullvisjonen for drepte og hardt skadde

Nullvisjonen er utgangspunktet for trafikksikkerhetsarbeidet i hele transportsektoren. Å opprettholde og forbedre det høye sikkerhetsnivået i jernbanesektoren er et langsiktig, systematisk og målrettet arbeid. Departementet legger til grunn at foretaket fortsetter sitt arbeid knyttet til planoverganger, jf. svar på oppdrag 8 i 2024.

Samferdselsdepartementet har en klar forventning om at Bane NOR SF fortsetter å forbedre det interne sikkerhets- og beredskapsarbeidet i organisasjonen og praktiserer gode rutiner og systemer, utvikler og opprettholder en god sikkerhetskultur og arbeider for å bli en lærende organisasjon.

Oppdrag:**6. Status for og risiko knyttet til tiltak på sikkerhetsområdet**

Departementet viser til oppdrag 4-2025 om hvordan foretaket har innrettet egen virksomhet på sikkerhetsområdet, og leveranse av 15. oktober 2025. Bane NOR SF legger opp til å gjennomføre mange tiltak i 2026 med stor betydning for foretakets måloppnåelse, og departementet ber foretaket som del av tertialrapport 2, rapportere om status og risiko i gjennomføringen av de identifiserte tiltakene.

Indikatorer:

- Endring i antall drepte og hardt skadde (NTP-indikator)
- Sikkerhetsytelse passasjerer
- Sikkerhetsytelse virksomhetsansatte
- Sikkerhetsytelse storsamfunnet

3.4. Effektiv bruk av ny teknologi

Bane NOR SF skal sørge for effektiv bruk av ny teknologi. Samferdselsdepartementet viser til Bane NOR SF sitt svar på oppdrag 5 i oppdragsbrevet for 2025. Departementet legger til

grunn at foretaket vil arbeide systematisk med å adressere utfordringer knyttet til lav digital modenhet som beskrevet i leveransen, samt arbeide for at digitalisering på en god måte kan understøtte foretakets oppgaver og funksjon i transportsystemet, herunder god dataforvaltning.

3.5. Mer for pengene

Bane NOR SF skal fortsette arbeidet med å sikre bedre måloppnåelse innenfor mer for pengene. Foretaket skal sikre rasjonell gjennomføring av igangsatte infrastrukturprosjekter, med særlig fokus på prosjekter med høy risiko for avvik på tid, kostnad og kvalitet. Foretaket skal sikre kontroll med kostnadsutviklingen i prosjekter under planlegging og bygging, og tilpasse planleggingsaktiviteten til forventet tempo for gjennomføring av porteføljen. Foretaket skal ha god risikostyring i egen virksomhet. Det skal også arbeides systematisk med å redusere kostnadsnivået og optimalisere prosjektporteføljen, uten at det går på bekostning av avtalt effekt.

Bane NOR SF har i flere sammenhenger lagt fram oversikt over planlagte tiltak som skal forbedre virksomheten, f.eks. i foretakets leveranse på oppdrag 6-2025 hvor det er skissert en rekke tiltak som skal bidra til bedre virksomhets- og risikostyring. Samferdselsdepartementet legger til grunn at tiltakene blir fulgt opp og implementert i foretaket, med mindre departementet blir orientert om annet.

En forutsetning for å oppnå mer for pengene er utvikling av gode planer og vellykket implementering av disse, herunder produksjonsplanen, planer for drift, vedlikehold og fornying, plan for innføring av ERTMS, plan for serviceanlegg, herunder verksteder mv. Disse planene skal være godt koordinert med det overordnede planverket for sektoren, jf. gjennomføringsplanen for Nasjonal transportplan 2025–2036, som forvaltes av Jernbanedirektoratet.

Oppdrag:

7. Evaluering av jernbaneskolen

Samferdselsdepartementet ber om at Bane NOR SF gjennomfører en evaluering av Bane NOR SFs jernbaneskole. Formålet med evalueringen er å få bedre innsikt i skolens rolle, kapasitet og relevans i møte med dagens og fremtidens kompetansebehov og teknologiske utvikling i jernbanesektoren. Evalueringen skal omfatte en vurdering av skolens organisering, faglige innhold, finansieringsmodell og samarbeid med sektoren for å møte behovene for opplæring og kompetanseutvikling. Relevante aktører i sektoren skal høres underveis i arbeidet og forelegges utkast til rapport før leveransen ferdigstilles. Bane NOR SFs rapport med evaluering skal leveres innen 15. november 2026. Eventuelle uenigheter skal synliggjøres i rapporten.

8. Produksjonsplan for 2027

Bane NOR SF skal innen 11. desember 2026 legge frem for Samferdselsdepartementet en overordnet plan for produksjon, herunder for leveranser og disponering av midlene til

investeringer, drift, vedlikehold og fornying i 2027. Planen skal på overordnet nivå redegjøre for forventede resultater av den statlige finansieringen i løpet av det kommende året. Formålet er å få bedre innsikt i infrastrukturforbedringer og deeffekter som realiseres det enkelte budsjettår. Planen kan basere seg på de planer som foretaket allerede har, jf. jernbaneforskriften § 3-6. En ambisjon bør være å koble de konkrete leveransene opp mot strekningsvise mål, hvilken deeffekt som forventes realisert, og vise sammenhengen mellom forbruk og prognose for tiltaket. Jernbanedirektoratet skal motta kopi av planen.

9. Redegjørelse for status for implementering og videreutvikling av foretakets planlagte tiltak for bedre virksomhets- og risikostyring

I Bane NOR SFs leveranse på oppdrag 6-2025 har foretaket skissert en rekke tiltak som skal bidra til bedre virksomhets- og risikostyring. I 2026 skal foretaket fortsette å implementere og videreutvikle tiltakene, for å sikre at foretaket har god styringsinformasjon med indikatorer for resultater, produktivitet og effektivitet (inkludert kostnadsutvikling). Samferdselsdepartementet ber om at foretaket leverer en redegjørelse for status for implementeringen og effekter av tiltakene innen 1. oktober 2026.

10. Oppdatert plan for drift, vedlikehold og fornyelse

Samferdselsdepartementet er opptatt av at Bane NOR SF jobber med å forbedre innretning og oppfølging av innsatsen knyttet til drift, vedlikehold og fornying, herunder jobbe aktivt for å få planlagt og gjennomført den ekstra tiden i sporet effektivt både gjennom planlagte og uplanlagte brudd, slik at midlene til vedlikehold og fornying kan brukes mest mulig effektivt. Departementet ber om at foretaket oppdaterer planen for drift, vedlikehold og fornying årlig og redegjør særskilt for forbedringsarbeidet i tertialrapport 1.

Indikatorer:

- Økonomiindikatorer – se vedlegg 2

4. Øvrige mål og prioriteringer

4.1. Samfunnssikkerhet og beredskap

Departementet vil også i 2026 ha stor oppmerksomhet om videreutvikling av sektorens samlede evne til å ivareta samfunnssikkerhet og beredskap. Bane NOR SF skal i 2026 bidra i prosesser knyttet til utvikling av tverrsektorielt samarbeid og videreutvikling av beredskap og totalforsvaret. Foretaket skal delta i relevante prosesser i forbindelse med «Totalforsvarsåret 2026», herunder utvikling av underliggende planverk til Sivilt beredskapssystem og deltakelse i Øvelse Totalforsvar 2026 (TDX26). Bane NOR SF skal i 2026 bidra inn i en tverrsektoriell faggruppe på etats- og virksomhetsnivå ledet av Forsvaret for å utrede militære behov og transportinfrastruktur. Arbeidet skal skje etter nærmere bestilling fra Samferdselsdepartementet, og i henhold til «Rammeverk for samhandling om militære behov for transportinfrastruktur».

De siste årene har klimarelaterte hendelser hatt svært store konsekvenser for jernbanesektoren. For å opprettholde en tilfredsstillende driftsstabilitet er det avgjørende å begrense antallet klimarelaterte hendelser og redusere konsekvensene av disse. Bane NOR SF skal tilpasse infrastrukturen til varslede endringer i klima. Hensynet til klimatilpasning skal være en integrert del av planlegging, bygging, drift og vedlikehold av infrastrukturen.

Oppdrag:

11. Redegjørelse for arbeid med klimatilpasning

Bane NOR SF bes innen 1. juni 2026 om å redegjøre for sitt arbeid med klimatilpasning, og hvordan foretaket tar hensyn til klimatilpasning i sine planer og prioriteringer framover.

4.2. Innsats fra offentlige byggherrer mot arbeidskriminalitet i anskaffelser innenfor bygg og anlegg

Regjeringen la i august 2025 fram [Handlingsplan mot sosial dumping og arbeidslivskriminalitet](#). I handlingsplanen fremgår det at regjeringen vil be de statlige selskapene som er ansvarlige for store anskaffelser innenfor bygg og anlegg om å videreføre og videreutvikle sitt samarbeidsforum for å fremme seriøsitet i offentlige anskaffelser. I dette samarbeidet deltar blant annet Statsbygg, Statens vegvesen og Bane NOR SF. Formålet med samarbeidet er å utveksle erfaringer og forebygge arbeidslivskriminalitet i forbindelse med oppdrag for det offentlige. Samferdselsdepartementet forventer at Bane NOR SF følger opp dette arbeidet i 2026.

4.3. Fellesprosjektet Arna–Stanghelle

Departementet viser til Prop. 97 S (2024–2025) *Utbygging og finansiering av Fellesprosjektet Arna–Stanghelle i Vestland og kostnadsramme for E45 Kløfta i Finnmark*, jf. Innst. 365 (2024–2025). Videre viser departementet til supplerende tildelingsbrev nr. 17 til Statens vegvesen av 1. juli 2025 om Fellesprosjektet Arna–Stanghelle. Av brevet til Statens vegvesen fremgikk det at departementet ville komme tilbake til effektmål for jernbanedelen av prosjektet og formidle disse til Bane NOR SF. Formalisering av effektmål for jernbanedelen av fellesprosjektet ble sendt Bane NOR SF 30. september 2025. Disse skal legges til grunn i det videre arbeidet.

Det er Bane NOR SF som er resultatansvarlig part for jernbanedelen av prosjektet. Foretaket skal følge opp effektmålene og rapportere på disse, inkludert risikovarsling og endringsmelding. Dette skal skje i tertialrapporteringen til Samferdselsdepartementet.

Bevilgningen i 2026 for Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle er budsjettert på kap. 1320 Statens vegvesen, post 32 Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle. Bane NOR SF skal sammen med Statens vegvesen sikre at Jernbanedirektoratet får tilstrekkelig og oppdatert informasjon om status og prognoser fra prosjektet i forbindelse med budsjettprosessene.

4.4. Bidrag til NTP-prosessen

Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet har startet opp arbeidet med en ny melding om Nasjonal transportplan 2029–2040, jf. brev av 28. november 2025 til bl.a. Bane NOR SF.

Jernbanedirektoratet har ansvaret for å utarbeide et helhetlig beslutningsgrunnlag for langtidsplanleggingen i jernbanesektoren. Samferdselsdepartementet har overfor Jernbanedirektoratet presisert at direktoratet skal legge følgende sentrale premisser til grunn for sitt arbeid med langtidsplanlegging, herunder arbeidet med ny Nasjonal transportplan for perioden 2029–2040:

- Direktoratets forslag til langsiktig utvikling av jernbanen, herunder underlag til departementets arbeid med ny Nasjonal transportplan, skal omfatte alle innsatsfaktorene som er nødvendige for å realisere et togtilbud, herunder investeringer, drift, vedlikehold, fornying, takstsamarbeid, trafikkavtaler, teknologiutvikling, digital tjenesteutvikling, togmateriell og serviceanlegg.
- Langtidsplanleggingen skal gjennomføres i nært samarbeid med Bane NOR SF, Norske tog AS og Entur AS. Direktoratet skal i sine anbefalinger legge til grunn vurderinger, prognoser og anslag fra Bane NOR SF, Norske tog AS og Entur AS. Togoperatørene skal i tillegg inviteres til å gi innspill. Eventuelle uenigheter mellom direktoratet og de øvrige aktørene i sektoren skal synliggjøres i direktoratets leveranser til departementet.
- Direktoratets langtidsplanlegging skal innrettes i tråd med plansystemet som nå er etablert i sektoren, jf. avsnitt 2.

Bane NOR SF skal levere beslutningsgrunnlag innenfor de rammer som Jernbanedirektoratet setter, basert på oppdrag fra Samferdselsdepartementet.

Departementet vil i 2026 komme tilbake med nærmere bestillinger knyttet til arbeidet med neste nasjonale transportplan.

5. Økonomiske og avtalemessige forhold

5.1. Finansieringen av Bane NOR SF

Virksomheten i Bane NOR SF finansieres i all hovedsak gjennom bevilgninger over statsbudsjettet. Dette gjelder særlig drift, vedlikehold, fornying, planlegging og utbygging av jernbaneinfrastruktur, jf. kap. 1352 Jernbanedirektoratet, postene 71-73. Bevilgninger over statsbudsjettet skal ikke nyttes til tiltak av ren kommersiell karakter. Ved planlegging og gjennomføring av tiltak med både kommersielt og ikke-kommersielt preg, skal kostnadsfordelingen tydeliggjøres.

Det vises til Prop. 1 S (2025–2026) for Samferdselsdepartementet og Innst. 13 S (2025–2026), herunder bevilgninger til kap. 1352, post 71 Kjøp av infrastrukturtjenester – drift og vedlikehold, post 72 Kjøp av infrastrukturtjenester – fornying og mindre investeringer og post 73 Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer. Staten forplikter seg i 2026 til å utbetale 24 104,1 mill. kroner til kjøp av infrastrukturtjenester, fordelt på 7 509 mill. kroner til drift og vedlikehold, 7 853,6 mill. kroner til fornying og mindre investeringer og 8 741,5 mill. kroner til investeringer. Departementet understreker at Bane NOR SF ikke må pådra staten utgifter uten at det er budsjettmessig dekning.

Samferdselsdepartementet stiller disse bevilgningene til disposisjon for Jernbanedirektoratet som utbetaler dem til Bane NOR SF som likviditetstilførsel. Jernbanedirektoratet følger opp bruken av midlene gjennom avtalene direktoratet har inngått og inngår med Bane NOR SF om kjøp av tjenester i tråd med jernbaneforskriften § 3-2 og vedlegg III. Bevilgningen til investeringer i jernbanen kan nyttes til drift, vedlikehold og fornying av jernbanenettet når dette vurderes å gi best måloppnåelse. Dersom foretaket vil omdisponere midler som Stortinget har bevilget til investeringer, til andre formål, permanent eller midlertidig, må dette samtidig tas opp med Jernbanedirektoratet. Jernbanedirektoratet skal vurdere forslaget i et sektorperspektiv og opp mot gjeldende avtaleforpliktelser og fastsatte mål.

Bane NOR SF mottar vederlag for tjenester og andre ytelser i tilknytning til planlegging, utbygging, drift, vedlikehold og fornying. Vederlaget til drift og vedlikehold omfatter alle kostnader forbundet med å levere tjenesten, herunder utbedringer etter normalt nivå på flom og ras. Vederlaget til planlegging omfatter alle kostnader forbundet med å levere tjenesten. Vederlaget i avtalene om utbygging settes som en fastpris basert på forhandling mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF for prosjektet, begrenset oppad av kostnadsrammen (P85). Vederlagene til planlegging og utbygging skal fastsettes særskilt for alle prosjekter over terskelverdi for statens prosjektmodell og fastsatt spesifikasjonsgrense på 1 mrd. kroner for prosjekter som skal fremlegges for Stortinget. Dersom Bane NOR SF fullfører et prosjekt til en kostnad under fastprisen, vil «overskuddet» beholdes i Bane NOR SF. Overskuddet kan bl.a. brukes til å igangsette nye mindre investeringer, dekke ev. overskridelser i andre prosjekter, eller til fornying og vedlikehold av infrastrukturen. Samferdselsdepartementet vil i 2026 gjøre en vurdering av om overskuddet også kan brukes til å bygge opp foretakets egenkapital. For investeringsprosjekter kan ikke Bane NOR SF pådra seg forpliktelser ut over kostnadsrammer vedtatt av Stortinget.

Bane NOR SF skal annenhver måned sende Jernbanedirektoratet faktura/avregning der det redegjøres for utført arbeid i terminen i henhold til foretakets avtaler med direktoratet, og avregning av dette i mottatte utbetalinger fra staten. Belastningen av kostnader på ulike avtaler/prosjekter skal være transparent. Det kan avtales at vederlaget i fastprisavtalene justeres for endringer i valutakurs når særskilte behov tilsier det, så lenge den samlede finansieringsrammen for året ikke overskrides.

Jernbanedirektoratet skal utbetale årlig likviditet i fire tilnærmet like utbetalinger jevnt fordelt gjennom året med første utbetaling i januar måned. Utbetalingene forutsetter at Bane NOR

SF til enhver tid har en forsvarlig likviditetsforvaltning. Likviditeten er produksjonsgjeld til staten inntil leveransene er fakturert. Dersom Bane NOR SFs likviditetssituasjon tilsier det, kan Jernbanedirektoratet, innenfor rammen av den årlige bevilgningen, øke utbetalingene i enkelte terminer mot tilsvarende reduksjon i påfølgende terminer. Samferdselsdepartementet tar forbehold om at Stortinget kan vedta ev. endringer i bevilgninger i løpet av året.

Det er Bane NOR SFs ansvar å tilpasse sin virksomhet og sine forpliktelser til likviditetstilgangen. Foretaket skal anvende den årlige likviditeten slik at leveransene som er avtalt med Jernbanedirektoratet, leveres mest mulig effektivt. Utbetalingen av likviditeten fra staten påvirkes ikke av Bane NOR SFs årsresultat.

Bane NOR SF skal rapportere om likviditetsbeholdningen til Samferdselsdepartementet med kopi til Jernbanedirektoratet som en del av foretakets tertialrapportering. Staten vil ved behov, f.eks. når foretaket over tid bygger opp u hensiktsmessig stor udisponert likviditet, kunne omdisponere innenfor gitte budsjetttrammer eller redusere likviditeten som staten ved Jernbanedirektoratet tilfører foretaket.

Departementet legger til grunn at Bane NOR SF vil bruke egen opparbeidet likviditet til eventuell oppkapitalisering av datterselskaper.

Samferdselsdepartementet forutsetter at Bane NOR SF sikrer at foretaket har gode systemer som gjør det enkelt for departementet og direktoratet å følge midlene over tid slik at det blir samsvar mellom formålet midlene er bevilget til, og den faktiske bruken av midlene. Dersom det er forhold som skal avklares i budsjettprosessen, skal Jernbanedirektoratet forelegge dette for Samferdselsdepartementet til fastsatte frister. Det forutsetter at Jernbanedirektoratet får forelagt forslag til ev. endringsbehov fra Bane NOR SF i tide til å kunne vurdere disse, samt overholde sine frister til Samferdselsdepartementet, og at det sikres gode og forsvarlige beslutningsprosesser.

5.2. Statens fremtidige forpliktelser

Ved behandlingen av Prop. 1 S (2025–2026), jf. Innst. 13 S (2025–2026), vedtok Stortinget 17. desember 2025 bl.a. fullmakter for Samferdselsdepartementet til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for investeringsprosjekter og drift- og vedlikeholdsarbeider. På grunnlag av fullmaktene forplikter staten seg til å stille til disposisjon et minimumsbeløp for årlig likviditetstilførsel til foretaket de fire påfølgende årene etter 2026. Foretaket skal tilpasse sin virksomhet og sine forpliktelser til et realistisk nivå på statens fremtidige finansiering. Fullmaktene rulleres årlig. Departementet understreker at Bane NOR SF ikke må pådra staten utgifter uten at det er budsjettmessig dekning.

Kap./ Post	Betegnelse	Minimumsbeløp for årlig likviditetstilførsel til Bane NOR SF i mill. kroner			
		2027	2028	2029	2030
1352	Jernbanedirektoratet				
71	Kjøp av infrastrukturtjenester – drift og vedlikehold	6 760	6 380	6 010	5 630
72	Kjøp av infrastrukturtjenester – fornying og mindre investeringer	7 070	6 680	6 280	5 890
73	Kjøp av infrastrukturtjenester – investeringer	7 870	7 430	6 990	6 560

5.3. Driftskreditt

Bane NOR SF kan kun ta opp lån ved å trekke på driftskreditten som er på 500 mill. kroner. Formålet med driftskreditten er å gi foretaket bedre forutsetninger til å drive den samlede virksomheten effektivt, uten at likviditet hindrer rasjonelle eller akutte tiltak. Driftskreditten skal i tillegg sikre en rask og fleksibel tilgang på ekstra likviditet ved ekstraordinære situasjoner, som f.eks. ulykker, ras og flom. I avtalen som departementet har inngått med Bane NOR SF, stiller Samferdselsdepartementet en nærmere angitt kredittramme med løpetid på inntil 12 måneder til disposisjon. Trekk på driftskreditten gjøres i tråd med *Avtale om driftskreditt*.

5.4. Prinsipper og struktur for avtaler mellom Bane NOR SF og Jernbanedirektoratet

Bane NOR SF og Jernbanedirektoratet skal inngå avtaler om drift- og vedlikeholdstjenester, planlegging og bygging av infrastruktur. Avtalene knyttet til infrastruktur skal knyttes til en målbar effekt som skal oppnås, og kan inkludere trinnvise effektuttak der det er hensiktsmessig. Avtalene mellom foretaket og direktoratet skal innrettes i tråd med kravene i jernbaneforskriften § 3-2 og vedlegg III. Leveransenes omfang og finansiering fastsettes etter forhandlinger mellom foretaket og direktoratet.

Ved å inngå avtaler med Jernbanedirektoratet forplikter Bane NOR SF seg til å gjennomføre de leveransene avtalene omfatter så effektivt som mulig og innenfor den finansiering og på de øvrige vilkår som fremgår av avtalen. Staten ved Jernbanedirektoratet forplikter seg til å utbetale avtalt finansiering. Avtalene mellom foretaket og direktoratet skal utformes slik at de gir størst mulig handlingsrom for Bane NOR SF i oppgaveløsningen, hensyntatt direktoratets ansvar for helhetlig og overordnet koordinering av jernbanesektoren, samt direktoratets ansvar for strategisk utvikling av togtilbudet.

Ved endringer i prosjektene skal Bane NOR SF avklare hvordan endringene vil kunne påvirke eksisterende og fremtidig togtilbud. Dersom endringene påvirker togtilbudet, skal Bane NOR SF og Jernbanedirektoratet følge nærmere avtalte prosesser for slike endringer.

Departementet legger til grunn at avtalene om infrastrukturbygging som inngås mellom direktoratet og Bane NOR SF tituleres Infrastrukturavtaler, mens effektpakkebegrepet reserveres for sammenstillingen av alle tiltakene som er nødvendig for å realisere en tilbudseffekt. Videre legger departementet til grunn at Bane NOR SF og Jernbanedirektoratet samarbeider i tråd med rolledelingen i styringsrammeverket for tilbudsforbedringer.

6. Rapportering, informasjonsutveksling og kontroll

Foretaket plikter å dele informasjon med Jernbanedirektoratet som er nødvendig for at direktoratet kan utøve sitt ansvar i tråd med den fastsatte rolle- og ansvarsdelingen i sektoren. Kravene kommer i tillegg til avtalefestede krav til rapportering nedfelt i avtalene mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF. Foretaket og direktoratet har gjensidig plikt til å informere hverandre om forhold som påvirker deres leveranseevne og måloppnåelse.

Departementets behov for rapportering er fastsatt i dette oppdragsbrevet, og er nærmere beskrevet i vedlegg 2.

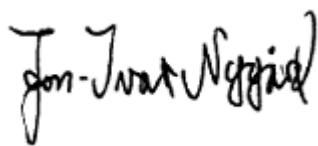
Bane NOR SF skal rapportere raskest mulig til Jernbanedirektoratet ved endring i fremdrift, økonomi og/eller risiko som har direkte konsekvens for måloppnåelsen og leveranser i avtalene mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF. Jernbanedirektoratet vurderer om departementet skal orienteres.

Situasjonsrapporter knyttet til hendelser og beredskapssituasjoner skal fortsatt gå direkte til departementet med kopi til Jernbanedirektoratet. Dersom hendelsene også berører andre transportformer skal situasjonsrapportene sendes i kopi til øvrige infrastrukturforvaltere som er berørt, dvs. Statens vegvesen, Nye Veier AS, Avinor AS og/eller Kystverket.

6.1. Evalueringer

Samferdselsdepartementet og Jernbanedirektoratet har et ansvar for at den statlige finansieringen som utbetales til Bane NOR SF som likviditetstilførsel brukes på best mulig måte for samfunnet, i tråd med målene for transportsektoren og inngåtte avtaler med Jernbanedirektoratet. Samferdselsdepartementet vil ved behov initiere evalueringer av Bane NOR SFs oppfølging av oppdragene fra, og avtalene med, staten.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård

Kopi

Entur AS

Jernbanedirektoratet

Norske tog AS

Riksrevisjonen

Statens jernbanetilsyn

Vedlegg 1: Styringskalender for 2026

Måned	Aktivitet	Dato
Januar	Jernbanetalen – samferdselsministeren presenterer styringssignalene for 2026	19. januar
Februar	- Tertialrapport 3 for 2025 til SD - Oppfølgingsmøte – tertialrapport 3 for 2025	12. februar 27. februar
Mars	- Felles ledersamling - Årsrapport for 2025 til SD	9.-10. mars 25. mars
April	Oppfølgingsmøte – årsrapport for 2025	14. april
Juni	- Tertialrapport 1 for 2026 til SD - Foretaks- og eiermøte i Bane NOR SF - Strategisamling med styret - Oppfølgingsmøte – tertialrapport 1 for 2026	1. juni 8. juni 11.-12. juni 15. juni
Oktober	- Tertialrapport 2 for 2026 til SD - Oppfølgingsmøte – tertialrapport 2 for 2026	15. oktober 30. oktober
November	Møte om helhetlig analyse 2026	19. november
Desember	Oppfølgingsmøte – produksjonsplan for 2027	17. desember
Februar	Tertialrapport 3 for 2026 til SD	12. februar (tent)

Vedlegg 2: Oppfølging og rapporteringskrav

1. Rapportering til Samferdselsdepartementet

Alle rapporter som sendes departementet, skal sendes i kopi til Jernbanedirektoratet.

Års- og tertialrapportene og produksjonsplanen skal gjøres offentlig. Ved behov for å oversende informasjon som Bane NOR SF mener ikke kan offentliggjøres, kan dette sendes som vedlegg til rapportene med begrunnelse for at det ikke kan gis innsyn, og i så fall på hvilket grunnlag, jf. Offentleglova.

1.1. Årsrapport

Staten er som eier opptatt av at årsrapporten med årsberetning, årsregnskap og tilhørende noteopplysninger er selskapets vesentligste informasjonskanal. Årsrapporten skal gi helhetlig informasjon om foretaket og tydeliggjøre styrets ansvar. En god årsrapport er basert på en integrert tilnærming og inneholder vesentlig strategisk og finansiell informasjon samt bærekraftinformasjon, og er både bakoverskuende og fremtidsrettet. Dokumenter det vises til i rapporten bør være offentlig tilgjengelige, f.eks. på foretakets nettsider.

Bane NOR SF skal oversende Samferdselsdepartementet sin årsrapport for 2025 innen 25. mars 2026. Årsrapporten skal inneholde hovedtall for året, relevante indikatorer for å belyse foretakets oppnådde resultater opp mot målene i Nasjonal transportplan 2025–2036, styring og kontroll av virksomheten og vurderinger av fremtidsutsikter knyttet til både foretakets bruk av statlig finansiering og virksomhet på forretningsmessige vilkår. Årsrapporten skal gi Samferdselsdepartementet tilstrekkelig informasjon både til å forvalte statens eierskap til Bane NOR SF i tråd med regjeringens eierskapspolitikk og å følge opp finansieringen foretaket får fra budsjettmidlene til jernbaneinfrastruktur i tråd med regjeringens jernbanepolitikk.

Samferdselsdepartementet ber Bane NOR SF om å rapportere på oppfølgingen av relevante rapporter fra Riksrevisjonen frem til oppfølgingspunkter er implementert.

1.2. Tertialrapporter for første, andre og tredje tertial

Bane NOR SF skal innen fristene fastsatt i vedlegg 1 til dette oppdragsbrevet oversende Samferdselsdepartementet tertialrapporter om foretakets bruk av den statlige finansieringen. Tertialrapportene skal gi et tilstrekkelig grunnlag til at staten kan vurdere om foretakets leveranser er i tråd med krav og forventninger i dette oppdragsbrevet og inngåtte avtaler med Jernbanedirektoratet. Foretaket skal rapportere overordnet på Samferdselsdepartementets prioriteringer for sektoren i 2026. Produksjonsplanen for 2026 skal ligge til grunn for rapporteringen. Bane NOR SF skal rapportere om likviditetsbeholdningen til Samferdselsdepartementet som en del av foretakets tertialrapportering. Risikoforhold knyttet til fremtidige leveranser skal inngå i rapporteringen.

I tertialrapporten skal foretaket rapportere på hovedtall for tertialet, jf. oversikt over indikatorer under, samt oppnådde resultater og endringer i risiko og fremtidsutsikter. Bane NOR SF skal rapportere på produktiviteten i drift og vedlikehold og effektiviteten i investeringer slik at Samferdselsdepartementet og Jernbanedirektoratet får informasjon om hvorvidt bevilgningene brukes effektivt og kostnadsestimater holder.

Videre skal Bane NOR SF rapportere på drift, vedlikehold og fornying, med vekt på fremdrift, utfordringer og risiko fra gjennomføringsplan, og vurdert opp mot og de langsiktige planene foretaket leverte 30. mai 2025. Samferdselsdepartementet ber om særskilt rapportering på innsatspakken for Oslo-området. Foretaket skal kort skriftlig, for prosjektene over terskelverdi på 1 mrd. kroner og effektpakkene samt på overordnet nivå for utbyggingsporteføljen som helhet, hvert tertial rapportere til departementet i tråd med indikatorene som fremgår i punkt 2.

I første og andre tertialrapport skal Bane NOR SF rapportere på status for egen strategi som konkretiserer hvordan virksomheten skal følge opp den overordnede strategien for samfunnssikkerhet i transportsektoren, samt delta i og rapportere på dette i de halvårlige kontaktmøtene om samfunnssikkerhet som departementet avholder. Omtalen skal være en integrert del av foretakets ordinære rapporter for første og andre tertial. Ved behov for å oppgi sensitive opplysninger kan rapporteringen gis i vedlegg.

I første og andre tertialrapport bes Bane NOR SF om å rapportere om oppfølgingen av vedtaket fra Justis- og beredskapsdepartementet datert 13. november 2024 vedrørende økte krav til leder for elsikkerhets (LFS) kompetanse.

Bane NOR SF skal fortsatt, frem til tiltakene er implementert, som del av tertialrapporteringen, rapportere om status for implementering og oppfølging av tiltakene etter Implement Consulting Groups gjennomgang av driftsstansen på Follobanen, jf. brev fra departementet datert 5. september 2023 og foretakets svar i brev datert 30. november 2023.

1.3. Oppfølgingsmøter

Samferdselsdepartementet vil følge opp Bane NOR SFs tertialrapporter i egne oppfølgingsmøter. Oppfølgingsmøtene finner sted i tråd med styringskalenderen (vedlegg 1).

2. Indikatorer

Helhetlig oversikt over indikatorer som Bane NOR SF skal rapportere på:

Mål	Indikator	Hyppighet	Merknad
Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet	Utviklingen i persontogmarkedet målt gjennom antall passasjerkilometer (statistikk)	Årlig	
Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet	Utviklingen i godsmarkedet målt gjennom antall tonnkilometer (transporterte TEU) (statistikk)	Årlig	
Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet	Driftsstabilitet for person- og godstog, herunder punktlighet for henholdsvis persontog, godstog og Gardermobanen, samt regularitet og oppetid	Tertialvis	
Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet	Antall innstillinger som skyldes infrastrukturen og følgefeil av dette	Tertialvis	P.t. under utvikling hos Bane NOR SF, jf. Jernbanedirektoratets rapport om <i>Utvidelse av gjeldende tiltaksplan for bedre driftsstabilitet</i> , datert 2. oktober 2023
Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet	Andelen passasjerer som kommer frem i tide (på en linje i løpet av et døgn) (punktlighet vektet for antall passasjerer) ³	Tertialvis	
Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet	Endringer i reisetid	Årlig	Rapportering per infrastrukturavtale. Indikerer om investeringer i infrastruktur bidrar til enklere reisehverdag

3

Faktisk antall passasjerer – antall passasjerer som ankommer destinasjonen forsinket
Faktisk antall passasjerer

			og økt konkurranse- evne.
Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål	Årlig endring i klimagassutslipp som følge av Bane NOR SFs aktiviteter målt i CO ₂ -ekvivalenter. Vi ber om at det rapporteres utslippseffekter fordelt på anleggsarbeid, arealbruksendringer, endret trafikk, samt drift og vedlikehold.	Årlig	
Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål	Netto antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi	Årlig	Indikatoren er endret i tråd med indikatoren i Nasjonal transportplan 2025-2033
Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål	Dekar beslag av jordbruksareal	Årlig	Ny indikator i Nasjonal transportplan 2025-2033. Tekstlig rapportering er tilstrekkelig.
Nullvisjonen for drepte og hardt skadde	Endring i antall drepte og hardt skadde	Tertialvis	
Nullvisjonen for drepte og hardt skadde	Sikkerhetsytelse passasjerer	Tertialvis	I henhold til CSM sikkerhetsmålforskriften
Nullvisjonen for drepte og hardt skadde	Sikkerhetsytelse virksomhetsansatte	Tertialvis	I henhold til CSM sikkerhetsmålforskriften
Nullvisjon for drepte og hardt skadde	Sikkerhetsytelse storsamfunnet	Tertialvis	I henhold til CSM sikkerhetsmålforskriften

Mer for pengene / økonomiindikatorer

Endring i investeringskostnad siden Nasjonal transportplan 2022–2033	Tertialvis	
Sluttkostnad fastprisavtaler (store prosjekter) (kostnadsramme, styringsramme, fastpris, prognose ved forrige rapportering, gjeldende prognose) og sluttkostnad effektpakker (prognose ved forrige rapportering, gjeldende prognose)	Tertialvis	Jf. tabell 1.1 og 1.2 i avtalerapporteringen i juni 2023.

Kostnader inneværende år fastprisavtaler (store prosjekter) og effektpakker (budsjett og prognose)	Tertialvis	Jf. tabell 1.1 og 1.2 i avtalerapporteringen i juni 2023.
Fremdrift (akkumulert produksjon og fremdrift i %)	Tertialvis	Jf. tabell 1.1 og 1.2 i avtalerapporteringen i juni 2023.
Ibruktakelse (avtalt og prognose)	Tertialvis	Jf. tabell 1.1 og 1.2 i avtalerapporteringen i juni 2023.
Byggekostnader (utvikling over tid og benchmarking mot andre land)	Annethvert år	Bane NOR SF bes om å utvikle en slik indikator til tertialrapporten for første tertial 2026
Likviditetsutvikling og plan for nedbygging av likviditetsreserve, inkludert status for faste og midlertidige omdisponeringer	Tertialvis	
Aktivitetsregnskap	Tertialvis	Endelig versjon av denne rapporten fastsettes i dialog med departementet og Jernbane-direktoratet.
Gjeld til staten per effektpakke*	Tertialvis	
Status for faste og midlertidige omdisponeringer	Tertialvis	

*Gjeld til staten er definert som differansen mellom Bane NOR SFs mottatte bevilgninger til effektpakker og foretakets gjennomførte produksjon, og er et mål på den gjenstående produksjonen Bane NOR SF er skyldig staten. Endringer i likviditetsbeholdningen vil avvike fra endringer i gjeld til staten ettersom kontantstrømmen til Bane NOR SF også inkluderer andre inntekter og kostnader utover bevilgningene til effektpakkene. Det er likevel en sterk sammenheng mellom gjeld til staten og foretakets likviditet.

Vedlegg 3: Oppdrag i 2026

1. Plan for serviceanlegg

Bane NOR SF skal innen 1. juni 2026 legge frem en langsiktig plan for utvikling av serviceanleggene, herunder verksteder. Planen skal ta utgangspunkt i behovet for serviceanlegg, slik det fremkommer i gjennomføringsplanen for Nasjonal transportplan og ta hensyn til markedssituasjonen og etterspørsel fra kommersielle togoperatører. Planen skal legge til grunn metodikk og forutsetninger for beregning av behov for serviceanlegg, herunder verksteder, jf. oppdrag 1-2026 i tildelingsbrevet til Jernbanedirektoratet med frist 15. april 2026. Planen for serviceanlegg skal oppdateres hvert år, og legges fram etter at revidert gjennomføringsplan for Nasjonal transportplan foreligger. Bane NOR SF skal innhente innspill fra Norske tog AS, togoperatører og Jernbanedirektoratet i arbeidet.

2. Implementeringsplan for tilbudsforbedring i 2028

Samferdselsdepartementet viser til implementeringsplan for tilbudsforbedring i 2028 levert fra Jernbanedirektoratet til departementet 15. desember 2025. Departementet ber direktoratet i tildelingsbrevet for 2026, i samråd med Bane NOR SF, Norske tog AS og berørte togoperatører, innen 16. februar å levere en konkretisering av denne planen som inneholder en konkret beskrivelse av alle relevante tiltak, hvem som har ansvar for å beslutte og utføre tiltakene, hvordan tiltakene bidrar til å redusere risiko, tidslinjen for gjennomføring av tiltakene og avhengigheter mellom dem. Departementet understreker betydningen av at Bane NOR SF gir dette arbeidet høy prioritet, så raskt som mulig både fatter nødvendige beslutninger om tiltak og iverksetter disse tiltakene.

3. Forberedelser til gjennomføring av ny forordning om kapasitetsfordeling

Bane NOR SF skal i 2026 i kraft av sin rolle som infrastrukturforvalter bidra i å tilrettelegge for og forberede gjennomføringen av nye regler om kapasitetsfordeling, under forutsetning av at disse tas inn i EØS-avtalen. Som del av oppdraget skal leveransen på oppdrag 1-2025 suppleres og revideres ved behov når den nye forordningen er publisert. Videre skal Bane NOR SF særlig vurdere hvordan infrastrukturforvalter gjennom den nye kapasitetsfordelingsordningen kan bidra til å nå de transportpolitiske målene innenfor jernbanens styringsmodell. Departementet vil gjennomføre jevnlige fagmøter i forbindelse med forberedende regelverksarbeider, der også aktuelle temaer rundt den praktiske gjennomføringen av den nye kapasitetsfordelingsprosessen gjennomgås. Departementet vil kalle inn til et første møte i januar 2026. Rapport skal oversendes departementet innen 1. oktober 2026.

4. Evaluering av tiltak på godsterminaler og revurdering av operatørmodell

I oppdragsbrevet for 2025 ble Bane NOR SF bedt om å vurdere driftsmodellen på godsterminalene. I Bane NOR SFs vurdering av 1. juni 2025 ble det anbefalt å ikke gjøre endringer på daværende tidspunkt, blant annet fordi det var ventet at flere andre pågående tiltak foretaket forventet at vil gi positive effekter. Bane NOR SF skal innen 15. november 2026 levere en ny rapport med ny vurdering av ev. endret operatørmodell, basert på evaluering av effekter av de andre gjennomførte tiltakene.

5. Vannforvaltningsplanene

Samferdselsdepartementet ber Bane NOR SF om å gå igjennom vannforvaltningsplanene og oppdatere hvem som har ansvar for tiltakene samt status for gjennomføring av disse innen 1. juli.

6. Status for og risiko knyttet til tiltak på sikkerhetsområdet

Departementet viser til oppdrag 4-2025 om hvordan foretaket har innrettet egen virksomhet på sikkerhetsområdet, og leveranse av 15. oktober 2025. Bane NOR SF legger opp til å gjennomføre mange tiltak i 2026 med stor betydning for foretakets måloppnåelse, og departementet ber foretaket som del av tertialrapport 2, rapportere om status og risiko i gjennomføringen av de identifiserte tiltakene.

7. Evaluering av jernbaneskolen

Samferdselsdepartementet ber om at Bane NOR SF gjennomfører en evaluering av Bane NOR SFs jernbaneskole. Formålet med evalueringen er å få bedre innsikt i skolens rolle, kapasitet og relevans i møte med dagens og fremtidens kompetansebehov og teknologiske utvikling i jernbanesektoren. Evalueringen skal omfatte en vurdering av skolens organisering, faglige innhold, finansieringsmodell og samarbeid med sektoren for å møte behovene for opplæring og kompetanseutvikling. Relevante aktører i sektoren skal høres underveis i arbeidet. Bane NOR SFs rapport med evaluering skal leveres innen 15. november 2026.

8. Produksjonsplan for 2027

Bane NOR SF skal innen 11. desember 2026 legge frem for Samferdselsdepartementet en overordnet plan for produksjon, herunder for leveranser og disponering av midlene til investeringer, drift, vedlikehold og fornying i 2027. Planen skal på overordnet nivå redegjøre for forventede resultater av den statlige finansieringen i løpet av det kommende året. Formålet er å få bedre innsikt i infrastrukturforbedringer og deeffekter som realiseres det enkelte budsjettår. Planen kan basere seg på de planer som foretaket allerede har, jf. jernbaneforskriften § 3-6. En ambisjon bør være å koble de konkrete leveransene opp mot strekningsvise mål, hvilken deeffekt som forventes realisert, og vise sammenhengen mellom forbruk og prognose for tiltaket. Jernbanedirektoratet skal motta kopi av planen.

9. Redegjørelse for status for implementering og videreutvikling av foretakets planlagte tiltak for bedre virksomhets- og risikostyring

I Bane NOR SFs leveranse på oppdrag 6-2025 har foretaket skissert en rekke tiltak som skal bidra til bedre virksomhets- og risikostyring. I 2026 skal foretaket fortsette å implementere og videreutvikle tiltakene, for å sikre at foretaket har god styringsinformasjon med indikatorer for resultater, produktivitet og effektivitet (inkludert kostnadsutvikling). Samferdselsdepartementet ber om at foretaket leverer en redegjørelse for status for implementeringen og effekter av tiltakene innen 1. oktober 2026.

10. Oppdatert plan for drift, vedlikehold og fornyelse

Samferdselsdepartementet er opptatt av at Bane NOR SF jobber med å forbedre innretning og oppfølging av innsatsen knyttet til drift, vedlikehold og fornying, herunder jobbe aktivt for å få planlagt og gjennomført den ekstra tiden i sporet effektivt både gjennom planlagte og uplanlagte brudd, slik at midlene til vedlikehold og fornying kan brukes mest mulig effektivt. Departementet ber om at foretaket oppdaterer planen for drift, vedlikehold og fornying årlig og redegjør særskilt for forbedringsarbeidet i tertialrapport 1.

11. Redegjørelse for arbeid med klimatilpasning

Bane NOR SF bes innen 1. juni 2026 om å redegjøre for sitt arbeid med klimatilpasning, og hvordan foretaket tar hensyn til klimatilpasning i sine planer og prioriteringer framover.