



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref
25/5342-1

Dato
22. desember 2025

Statsbudsjettet 2026 – tildelingsbrev til Jernbanedirektoratet

1	INNLEDNING	2
2	OVERORDNET MÅL, LANGSIKTIG STRATEGI OG HOVEDPRIORITERINGER I 2026	2
3	MÅL OG PRIORITERINGER I 2026.....	6
4	ANDRE FØRINGER OG KRAV.....	26
5	STYRING OG KONTROLL I VIRKSOMHETEN.....	28
6	RAPPORTERING	30
7	BUDSJETTILDELING OG FULLMAKTER	33

Vedlegg

1. Styringskalender 2026
2. Fullmakter
3. Rapporteringsoversikt
4. Oversikt over pågående oppdrag

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

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

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

Avdeling
Bane-, plan og
miljøavdelingen

Saksbehandler
Marte Rønningen
22 24 81 63

1 INNLEDNING

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 tildelingsbrevet stiller Samferdselsdepartementet Stortingets bevilgninger til disposisjon, delegerer fullmakter og meddeler departementets styringssignaler til Jernbanedirektoratet i 2026.

Styringsdialogen mellom Samferdselsdepartementet og Jernbanedirektoratet er forankret i budsjettproposisjonen og Stortingets behandling av disse, instruksen til Jernbanedirektoratet samt reglement for og bestemmelser om økonomistyring i staten. Hoveddokumenter og faste møter i styringsdialogen fremgår av styringskalenderen, jf. vedlegg 1. Departementets styringssignaler gis alltid skriftlig.

Oppdrag i løpet av året som ikke er gitt i tildelingsbrevet, vil bli gitt i form av supplerende tildelingsbrev.

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 Jernbanedirektoratet gjør seg godt kjent med styringsdokumentene til Statens jernbanetilsyn, Bane NOR SF, Norske tog AS og Entur AS.

2 OVERORDNET MÅL, LANGSIKTIG STRATEGI OG HOVEDPRIORITERINGER I 2026

Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*, jf. Innst. 439 S (2023–2024), vil være styrende for regjeringens transportpolitikk i årene fremover. Det overordnede målet for transportpolitikken er «Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050». De fem hovedmålene er:

- 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

De transportpolitiske målene har sammenheng med og bidrar til Norges oppfølging av FNs bærekraftsmål med tilhørende delmål. De aktuelle bærekraftsmålene fremgår av meldingen om Nasjonal transportplan 2025–2036, kap. 4. Jernbanedirektoratet bidrar til aktuelle bærekraftsmål og delmål gjennom oppfølgingen av de transportpolitiske målene.

Det vil være bærekraftsmål som ikke inngår i oppfølgingen av Nasjonal transportplan 2025–2036 som Jernbanedirektoratet også bidrar til, både i egen virksomhet og gjennom tjenestene som leveres til samfunnet. Dette gjelder f.eks. likestilling og kompetanse- og kunnskapsutvikling.

2.1 Oppfølging av Nasjonal transportplan 2025–2036

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 som også skal ligge til grunn for Jernbanedirektoratets arbeid med å utvikle og koordinere jernbanetilbudet i årene framover:

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

Med utgangspunkt i Nasjonal transportplan 2025–2036, Prop. 1 S (2025–2026) for Samferdselsdepartementet og Stortingets budsjettvedtak for 2026 fastsetter departementet i tildelingsbrevet en investeringsportefølje som Jernbanedirektoratet skal legge til grunn for innretningen av gjennomføringsplanen for Nasjonal transportplan, direktoratets oppdateringer av avtaler med Bane NOR SF, Entur AS og togoperatørene, oppdrag til Norske tog AS, direktoratets utredningsarbeid, innspill til porteføljeprioritering og helhetlig risikostyring.

Planporteføljen for jernbanesektoren som er lagt til grunn for perioden 2025–2036, er:

- Den prioriterte planporteføljen for første seksårsperiode¹
 - Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet
 - To tog i timen til Fredrikstad
 - Økt kapasitet for kombigods Oslo–Trondheim og Oslo–Narvik
 - Planarbeid knyttet til ny rikstunnel
 - Elektrifisering av Stjørdal–Steinkjer
 - Økt kapasitet regiontog (KVU Regiontog)
 - Planarbeid for å optimalisere to tog i timen til Skien (Stokke–Sandefjord).
 - Planarbeid for å videreutvikle prioriterte tiltak i øvrig planportefølje
- Den øvrige planporteføljen med tilbudsforbedringer som skal modnes ytterligere
 - Økt kapasitet for kombigods Trondheim–Bodø
 - Økt kapasitet for kombigods Oslo–Bergen
 - Hovedbanen nord
 - Flere tog på Vossebanen
 - Kongsvingerbanen
 - Flere tog på Jærbanen: Fra kvarters- til timinutters-intervall til Skeiane

¹ I tråd med Stortingets budsjettvedtak for 2026 er *Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle* og effektpakken *Flere tog på Trønderbanen* startet opp og derfor tatt ut av planporteføljen.

- Oppfølging av terminalløsninger i Trondheimsområdet og Alnabru
- Tilbudsforbedring til to tog i timen på Trønderbanen til Steinkjer

Inndelingen av planporteføljen over er i tråd med prioritering mellom første og andre seksårsperiode som er gitt i tabell 14.2 i Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* og Stortingets anmodningsvedtak nr. 831, 832, 833 og 836 av 20. juni 2024 om jernbanen ved behandlingen av Nasjonal transportplan 2025–2036, jf. Innst. 439 S (2023–2024). Planporteføljen skal inngå i Jernbanedirektoratets innspill til porteføljeprioritering til Samferdselsdepartementet. Det er forskjellig planmodenhet på effektpakkene i porteføljen, og direktoratet skal som del av sitt innspill til porteføljeprioritering gi råd om hvilke effektpakker som bør vurderes for oppstart, og hvilke som vurderes for videre modning og planlegging i porteføljeprioriteringen.

2.2 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 tilbudsforbedring 2028² og innfasing av nye tog. Vellykket implementering forutsetter at aktørene i jernbanen samarbeider for å sikre at alle nødvendige 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.

² Tidligere omtalt som R28.

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 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.³ 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.

2.3 Hovedprioriteringer for Jernbanedirektoratet i 2026

Hovedprioriteringer for Jernbanedirektoratet i 2026 vil være:

- Å videreutvikle virksomhetsstyringen i direktoratet slik at denne bedre understøtter direktoratets koordinerende og strategiske rolle i sektoren. Det er i denne sammenheng viktig at forvaltningen av gjennomføringsplanen for Nasjonal transportplan 2025–2036, det helhetlige risikostyringssystemet for sektoren og rammeverket for utvikling og gjennomføring av tilbudsforbedringer er godt ivaretatt i virksomhetsstyringen i direktoratet.
- Å fortsatt rette arbeidet for økt driftsstabilitet mot å oppnå konkrete resultater, styrke samarbeidet og presisjonskulturen i sektoren. Dette omfatter videreutvikling av Jernbanedirektoratets system for oppfølging av Bane NOR SFs plan for drift, vedlikehold og fornying, tydeligere oppfølging av måloppnåelsen i trafikkavtalene, revidering av handlingsplanene for bedre driftsstabilitet og kundeopplevelser ved

³ [Styringsrammeverk for nye tilbudsforbedringer på jernbanen - Jernbanedirektoratet](#)

avvik og en tydeligere resultatorientering i arbeidet med driftsstabilitet og avvikshåndtering.

- 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 (2025–2026) for Samferdselsdepartementet, gjennom inngåelse av avtaler om offentlig tjenesteytelse og tett oppfølging av måloppnåelsen i disse avtalene. Jernbanedirektoratet har det koordinerende ansvaret for innføring av tilbudsforbedring 2028 og innfasing av nye tog.
- Tett oppfølging av risiko og tilhørende tiltak som synliggjøres i det helhetlige risikosystemet for sektoren, herunder effektpakker med høy risiko for avvik på tid, kostnad og kvalitet, og enkeltsaker med store konsekvenser for togtilbudet. Jernbanedirektoratet skal videreutvikle det helhetlige risikosystemet, herunder forbedre prosessen med å finne gode tiltak og vurdere effekter av tiltak.
- Å videreutvikle finansieringsordningene, samhandlingsstrukturen og regelverket for sømløs mobilitet.

3 MÅL OG PRIORITERINGER I 2026

I dette kapitlet omtales mål og styringsinformasjon som Jernbanedirektoratet skal benytte for sin virksomhet i 2026. Her ligger også nye oppdrag knyttet til noen av målene.

For å konkretisere og tilpasse målene for transportsektoren til Jernbanedirektoratets virksomhet er det fastsatt virksomhetsmål. Jernbanedirektoratets virksomhetsmål skal bidra til å oppfylle målene for Nasjonal transportplan 2025–2036 og oppfølging av jernbanestrategien.

Tabellen under viser en overordnet sammenheng mellom målene i transportsektoren og virksomhetsmålene, der flere av virksomhetsmålene bidrar til flere av transportmålene.

Mål for transportsektoren i Nasjonal transportplan 2025-2036	Virksomhetsmål for Jernbanedirektoratet
• Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet. • Mer for pengene	1. Helhetlig og koordinert utvikling og drift av et attraktivt jernbanetilbud
	2. God kundeopplevelse gjennom høy driftsstabilitet og god avvikshåndtering
	3. Analyser og beslutningsgrunnlag med høy kvalitet og relevans
	4. Folk kan reise sømløst med tog og annen kollektivtransport
• Effektiv bruk av ny teknologi	5. Jernbanesektoren er innovativ, deler data og utnytter ny teknologi

• Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål	6. Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål ⁴
• Nullvisjon for drepte og hardt skadde	7. Nullvisjon for drepte og hardt skadde

3.1 Helhetlig og koordinert utvikling og drift av et attraktivt jernbanetilbud

Jernbanedirektoratet skal være en pådriver i arbeidet for helhetlig og koordinert utvikling og drift av et attraktivt jernbanetilbud for både person- og godstransport i markeder der jernbanen har sine største fortrinn sammenliknet med andre transportmidler. To sentrale koordineringsoppgaver i 2026 er:

- Oppfølging av implementeringsplanen for innføringen av nye tog fra 2026 og tilbudsforbedring 2028
- Videre arbeid med langtidsplanlegging i sektoren, jf. kap. 4.2, herunder utarbeiding av faglig beslutningsgrunnlag for neste Nasjonale transportplan.

Direktoratet skal innrette sitt koordinerende arbeid innenfor rammen av det reviderte styringssystemet i sektoren, jf. kap. 2.2. Arbeidet med å videreutvikle dette styringssystemet og legge det til grunn for direktoratets interne virksomhetsstyring og arbeidet med inngåelse og oppfølging av avtaler, skal fortsatt ha høy prioritet. Jernbanedirektoratet har videre et særskilt ansvar for å øke forståelsen for, og innsikten i dette styringssystemet, både blant aktørene i sektoren og i offentligheten.

Departementet viser til supplerende tildelingsbrev nr. 9 for 2025 med oppdrag 21-2025 om implementeringsplan for tilbudsforbedring i 2028 som ble levert til departementet 15. desember 2025. Departementet ber Jernbanedirektoratet, i samråd med Bane NOR SF, Norske tog AS og berørte togoperatører, innen 16. februar 2026 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.

Jernbanedirektoratet skal samarbeide med fylkeskommunene for et forbedret kollektivtilbud og for en god utvikling av togets rolle i det totale transport- og kollektivtilbudet. Arbeidet skal være kundeorientert, slik at andelen som reiser kollektivt øker, og at dagens tilbud utnyttes enda bedre.

Direktoratet leverte 15. oktober 2025 første versjon av Nasjonal verkstedplan. En slik plan er viktig for å gi aktørene i sektoren tilstrekkelig forutsigbarhet om det framtidige behovet for verkstedkapasitet, som disse kan legge til grunn for sine beslutninger om bl.a. investeringer og avtaleinngåelse. Samtidig er det avgjørende at verksteder ses i sammenheng med øvrige innsatsfaktorer på jernbanen og logistikken for øvrig slik at den totale verkstedkapasiteten står i forhold til behovene, at verkstedene er plassert slik at man minimerer tomkjøring og

⁴ Flere av virksomhetsmålene bidrar til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål, særlig mål 1, 3 og 5.

utformet og utrustet slik at vedlikehold kan utføres effektivt. Departementet ber derfor direktoratet, fra og med neste rullering av gjennomføringsplanen for Nasjonal transportplan, om å integrere verkstedplanen i denne planen. Gjennomføringsplanen skal i tillegg utvides til å omfatte utvikling av alle serviceanlegg, herunder tiltak som utbedrer flaskehalser som begrenser kapasiteten i systemet, og skal redegjøre for hvilken kapasitet av disse innsatsfaktorene som er nødvendig gitt ambisjonene om utvikling av togtilbudet jf. oppdrag nr. 1 om plan for serviceanlegg i oppdragsbrevet til Bane NOR SF.

Departementet viser til at Norske tog AS i sitt oppdragsbrev for 2026 har fått i oppdrag, i samarbeid med Jernbanedirektoratet, å utarbeide nye vognleieavtaler og revidere eksisterende avtaler. Som del av dette skal det vurderes hvilke krav i trafikkavtalene som bør stilles for å sikre en innretning av vognleieavtalene som gir god nok innsikt i, og tilgang på data om, tilstanden på togene og gjennomført vedlikehold gjennom hele togets levetid. Leveransen fra Norske tog AS vil være et viktig grunnlag for å vurdere innretningen av nye trafikkavtaler samt endringen i eksisterende trafikkavtaler som følge av implementering av ny grunnrutemodell fra 2028.

Norsk fagskole for lokomotivførere (Lokførerskolen) er organisert som en del av Jernbanedirektoratet. Skolen har en sentral rolle i å sikre at jernbanesektoren har tilgang til nødvendig og riktig kompetanse. I tertialrapport 1 skal Jernbanedirektoratet redegjøre for hvordan Jernbanedirektoratet har fulgt opp funn i evalueringen av lokomotivføreropplæringen som ble gjennomført av TÜV Rheinland/Safetec på oppdrag fra Norsk lokomotivførerforbund i 2025.

Jernbanedirektoratet skal som avtalepart med jernbaneforetak om persontogtjenester som offentlig tjenesteyting etter forordning (EF) 1370/2007, sikre at togtilbudet drives på en måte som hensyntar de transportpolitiske målene og at avtalene er godt koordinert med utvikling i kapasiteten i infrastrukturen og togmateriellet. Det samlede persontogtilbudet skal ivareta følgende mål:

- *Jernbanen skal utvikles i tråd med Nasjonal transportplan 2025-2036:*
Det følger av Nasjonal transportplan 2025–2036 at regjeringen vil føre en transportpolitikk som bidrar til en enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet i hele landet. Jernbanen er en sikker, miljøvennlig, energi- og arealeffektiv transportform. Togtilbudene bidrar til reduserte klimagassutslipp, økt hensyn til natur, energi- og arealeffektiv transport og avlasting av veinettet. Toget skal bidra til å dekke befolkningens og næringslivets transportbehov når disse ikke dekkes på en tilfredsstillende måte av markedet. Regjeringen har i Nasjonal transportplan 2025-2036 presentert sin strategi for utviklingen av jernbanen fram mot 2050.
- *Et attraktivt togtilbud som er del av et sammenhengende transportsystem:*
De reisende skal oppleve det samlede transporttilbudet som sømløst, både mellom ulike togreiser og mellom tog og fylkeskommunal kollektivtransport. Togtilbudet skal innrettes slik at det tiltrekker seg pendlere inn mot, gjennom og ut av de største byene. Togtilbudet skal bidra til at ulike samfunnsfunksjoner, både i og utenom rushtid, er tilgjengelig for befolkningen og bidrar til å binde regioner og landet sammen.

- *Et sammenhengende og rimelig billettsystem:*
Det skal være rimelig og enkelt å reise til og fra jobb og skole, mellom landsdelene/de store byene og til utlandet. Billettprisene skal oppleves rettferdige, og sosiale rabatter til barn, studenter, honnørpassasjerer og vernepliktige skal videreføres. Dette skal bidra til gode kollektivvaner, sikre at flere grupper har økonomisk tilgang til kollektivtransport og til å oppnå nullvekstmålet i byvekstavgiftene.
- *Et togtilbud som ivaretar samfunnssikkerhet og beredskap:*
Et velfungerende og kontinuerlig transporttilbud med tog fordrer kontroll over sentrale innsatsfaktorer, er del av den nasjonale grunnleggende funksjonen transport og bidrar til å ivareta strategiske nasjonale behov i hele krisespekteret. Det må være tilstrekkelig redundans og gjenoppbyggingsevne i togtilbudet.
- *God kapasitetsutnyttelse:*
Den begrensede kapasiteten i jernbanenettet må forvaltes og utnyttes på en effektiv måte, bl.a. ved å legge opp til minst mulig tomkjøring og transport ved bruk av serviceanlegg som verksteder og anlegg for togparkering.
- *Understøtte nullvekstmålet:*
I storbyområder er nullvekstmålet viktig transportpolitisk. Dette målet innebærer at veksten i transportbehov må tas gjennom gange, sykkel og bruk av kollektivtransport for å sikre mobilitet, hindre redusert framkommelighet i veitransporten, begrense klimagassutslipp og luft- og støyforurensning. Staten bidrar til å nå nullvekstmålet gjennom byvekstavgiftene og kjøp av ulønnsomme persontogtjenester. For å nå nullvekstmålet må det samlede kollektivtilbudet i, rundt og gjennom de store byene oppleves sømløst av de reisende. Dette innebærer at det er behov for gode overgangsordninger i knutepunktene, samordnede rutetabeller og felles takst- og billettsamarbeid. Rundt de største byene må togtilbudet være høyfrekvent med jevn frekvens og høy punktlighet, og enhetlig stoppstruktur som sikrer forutsigbarhet og god korrespondanse i knutepunktene mellom tog og annen kollektivtrafikk. Det er et mål å sikre høy kollektivandel til Oslo lufthavn, Gardermoen.
- *Tilfredsstillende og bærekraftig tilbud i distriktene:*
Mellom de store byene skal togtilbudet bidra til å binde Norge sammen slik at befolkningen og næringslivet i distriktene har et tilfredsstillende persontransporttilbud lokalt, regionalt og nasjonalt. Lokalsamfunn i disse områdene er avhengig av stabile og forutsigbare transportforbindelser gjennom hele året, og det er viktig at slike togtilbud i best mulig grad korresponderer med øvrig trafikk slik at det fortsatt er rimelig og enkelt å reise i, til og fra distriktene. Dette innebærer at Jernbanedirektoratet, dersom markedet ikke kan levere tjenester som tilfredsstiller de transportpolitiske målene, skal sikre at lokalsamfunn langs jernbanen får opprettholdt et togtilbud til en pris som er sammenliknbar med prisen reisende betaler på jernbanen i andre deler av landet. Jernbanedirektoratet må sikre at avtaler om offentlig tjenesteyting på strekninger med mye turisttrafikk utformes på en måte som er bærekraftig for berørte lokalsamfunn.

3.1.1 Styringsinformasjon

Styringsparametere	Rapportering
Netto nytte av investeringstiltak Endring i investeringskostnad siden sist fremlagte nasjonale transportplan	Endring i samfunnsøkonomisk lønnsomhet og ev. endringer i investeringskostnad sammenlignet med Meld. 14 (2023–2024) <i>Nasjonal transportplan 2025–2036</i> . Gjelder prosjekter/effektpakker i porteføljen etter fremleggelse og behandling av Nasjonal transportplan 2025–2036. Rapporteres i innspillet til porteføljeprioritering i forbindelse med budsjettinnspillene mai og november. Omtale av styringsparametere inkluderes i årsrapporten.

Styringsinformasjon	Rapportering
Status for effektpakker	Status, risikovurderinger og risikohåndtering for kostnad, fremdrift og sentrale innsatsfaktorer i effektpakkene rapporteres i tertialrapportene og i årsrapporten.
Gjennomføringsplan for Nasjonal transportplan 2025–2036	Publiseres innen februar 2026. Oppdaterte versjoner leveres sammen med budsjettinnspillene i mai og november.

Annen rapportering	Rapportering
Utvikling i antall passasjerer og mengde transportert gods	Rapporteres i tertialrapporter og årsrapport.

3.1.2 Oppdrag

Oppdrag nr:	01-2026
Navn på oppdrag:	Utarbeiding av metodikk og forutsetninger for beregning av behov for serviceanlegg
Bakgrunn: Jernbanedirektoratet skal sikre at alle aspekter av den helhetlige tilbudsforbedringen i jernbaneporteføljen ivaretas, herunder for serviceanlegg. Direktoratet etablerte i 2025 en Nasjonal verkstedplan som fra og med neste rullering av gjennomføringsplanen for Nasjonal transportplan skal utvides til å omfatte alle serviceanlegg og integreres i denne gjennomføringsplanen. Planen skal legge til grunn metodikk og forutsetninger for beregning av behov for serviceanlegg, som utarbeides i dette oppdraget til Jernbanedirektoratet.	
Beskrivelse av oppdraget: Jernbanedirektoratet skal vurdere gjeldende metodikk og forutsetninger for beregning av behov for serviceanlegg, herunder verksteder.	

Jernbanedirektoratet skal innhente innspill fra aktørene i jernbanesektoren. Endelig leveranse skal redegjøre for innspill fra andre aktører og hvordan innspillene er behandlet. Ev. uenigheter skal synliggjøres. Aktører som har gitt innspill settes på kopi ved oversending av endelig leveranse.
Frist og rapportering: 15. april 2026. Fristen må overholdes ettersom Bane NOR SF skal legge metodikk og forutsetninger for beregning av behov for serviceanlegg til grunn for sin langsiktige plan for serviceanlegg, jf. oppdrag 1 i oppdragsbrevet til Bane NOR SF.

Oppdrag nr.	02-2026
Navn på oppdrag	Ivaretagelse av drift av museumstog ved innfasing av ERTMS

Bakgrunn I forbindelse med innfasing av ERTMS er det behov for en plan for hvordan drift av museumstog skal ivaretas. Det nasjonale nettet benyttes i dag til å kjøre museumstog i flere tilfeller, særlig i regi av Norsk jernbanemuseum. Dette behovet er imidlertid ikke lenger fanget opp i dagens avtale mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF i effektpakken om ERTMS. Det er viktig å få avklart hvordan museumsdriften kan opprettholdes fremover.
Beskrivelse av oppdraget Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet utrede hvordan drift av museumstog kan ivaretas ved innfasing av ERTMS. Jernbanedirektoratet skal utarbeide en rapport, der man særlig ser på: • Ulike alternativer for drift av museumstog ved innfasing av ERTMS • Administrative og økonomiske konsekvenser av de ulike alternativene • Forslag til hvordan ev. kostnader skal håndteres I arbeidet med rapporten skal Jernbanedirektoratet gjennomføre en medvirkningsprosess for å innhente bidrag/innspill fra Bane NOR SF og Norsk jernbanemuseum. I rapporten skal Jernbanedirektoratet redegjøre for medvirkningsprosessen, innspillene fra Bane NOR SF og Norsk jernbanemuseum, hvordan innspillene er behandlet og hvordan de har påvirket leveransen. Bane NOR SF og Norsk jernbanemuseum settes på kopi ved oversending av endelig leveranse.
Frist og rapportering 15. november 2026

Oppdrag nr.	03-2026
Navn på oppdrag	Administrativt strekningsvern av Raumabanen og Flåmsbanen
Bakgrunn I forbindelse med arbeidet med landsverneplan for jernbanens kulturminner, har riksantikvaren fremmet et ønske om å frede strekningene Flåmsbanen og Raumabanen. Bane NOR SF og Jernbanedirektoratet har vist til at det ikke kan godtas et lovpålagt vern eller fredning av strekninger som i dag er i drift, da dette er uforenlig med drift, vedlikehold og fornying. Samtidig har Raumabanen og Flåmsbanen viktige kulturhistoriske kvaliteter som bør bevares. I det supplerende arbeidet med verneplan som ble gjort av Jernbaneverket i 2004 ble det foreslått en tredje vernekategori, i tillegg til formelt vern og fredning, dette ble omtalt som «tradisjonsbaserte formingsveiledere». Denne kategorien utgjør et selvpålagt administrativt vern, og ble utviklet til bruk for jernbanestrekninger i drift. Verneformen er ment å støtte opp under videreføring av egenart og historisk tradisjon, uten å hindre videre utvikling av strekningene.	
Beskrivelse av oppdraget Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet vurdere innføring av administrativt vern av Raumabanen og Flåmsbanen. Jernbanedirektoratet skal utarbeide en rapport som bl.a. ser på følgende: - En vurdering av en vernekategori som innebærer et «administrativt strekningsvern» og innholdet i et slikt vern - Muligheten for å verne Raumabanen og Flåmsbanen med en slik vernekategori - Praktiske og økonomiske konsekvenser av et slikt vern og en sammenlikning av dette mot et juridisk vern. I arbeidet med rapporten skal Jernbanedirektoratet gjennomføre en medvirkningsprosess for å innhente bidrag/innspill fra Bane NOR SF. I rapporten skal Jernbanedirektoratet redegjøre for medvirkningsprosessen, innspillene fra Bane NOR SF, hvordan innspillene er behandlet og hvordan de har påvirket leveransen. Bane NOR SF settes på kopi ved oversending av endelig leveranse.	
Frist og rapportering 30. september 2027	

Oppdrag nr:	04-2026
Navn på oppdrag:	Kompensasjonsordning for godstogselskap etter ekstraordinære naturhendelser
Bakgrunn: Jernbane er en samfunnskritisk funksjon, og staten har ansvaret for å utvikle og forvalte en jernbaneinfrastruktur som legger til rette for et velfungerende marked for godstransport på jernbane og en regulering av dette markedet som gir effektiv ressursutnyttelse og miljøvennlig transport. I tillegg er et viktig hensyn for staten å sikre tilstrekkelig kapasitet til å dekke både forsvarets og sivilsamfunnets behov for godstransport i et beredskaps- og samfunnssikkerhetsperspektiv. Flere hendelser de siste årene har ført til langvarige stengninger av jernbanestrekninger, noe som har hatt økonomiske konsekvenser for godstogoperatører. Ved flere hendelser er det opprettet særskilte kompensasjonsordninger for å dekke tapene godstogselskapene har hatt som følge av disse hendelsene. I oppdrag nr. 18-2025 ble Jernbanedirektoratet bedt om å vurdere kompensasjon for økonomiske tap som skyldtes ras på Raumabanen og skred på Nordlandsbanen samt utrede en generell ordning. I Prop. 17 S (2025–2026) <i>Endringer i statsbudsjettet 2025 under Samferdselsdepartementet</i> foreslo departementet å bruke deler av bevilgningen på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 77 <i>Kompensasjon til godstogselskap etter uforutsette hendelser</i>, til kompensasjon til godstogselskap for stengningen av Raumabanen, og opplyste at det parallelt utredes en generell kompensasjonsordning ved ev. liknende fremtidige hendelser.	
Beskrivelse av oppdraget: Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet arbeide videre med å konkretisere en generell kompensasjonsordning for godstogselskap etter ekstraordinære naturhendelser, i tråd med oppdrag 18-2025, EØS-regelverk og føringene i Prop.17 S (2025–2026). Jernbanedirektoratet bes utarbeide et forslag til retningslinjer for en generell kompensasjonsordning til godstogselskap etter ekstraordinære naturhendelser, med avgrensning av hvilke naturhendelser som bør inngå i ordningen, hvilke kriterier som bør gjelde for å kunne motta støtte, samt en anbefaling av hvem som bør forvalte en kompensasjonsordning. Jernbanedirektoratet bes særlig om å vurdere ulik varighet på brudd som skal utløse kompensasjon, herunder to uker og to måneder. Det skal tas høyde for nødvendige prosesser med ESA. Aktuelle togselskap og Bane NOR SF skal involveres på hensiktsmessig måte i arbeidet.	
Frist og rapportering: Endelig forslag til innretning: 8. april 2026 I arbeidet med revidert nasjonalbudsjett 2026 vil departementet komme tilbake med bestilling til ev. forslag om bevilgningsbehov for å kunne innføre ordningen i løpet av 2026.	

Oppdrag nr:	05-2026
Navn på oppdrag:	Forberedelser for gjennomføring av ny forordning om kapasitetsfordeling
Bakgrunn: I 2025 fikk Bane NOR SF og Jernbanedirektoratet i oppdrag å vurdere konsekvenser av det nye europeiske regelverket om kapasitetsfordeling, se hhv. oppdrag 1-2025 i Bane NOR SFs 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.	
Beskrivelse av oppdraget: Jernbanedirektoratet skal i 2026 i kraft av sine roller og innenfor sine ansvarsområder 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 3-2025 suppleres og revideres ved behov når den nye forordningen er publisert. Videre skal Jernbanedirektoratet særlig vurdere hvordan direktoratet i sin rolle som søker av infrastrukturkapasitet ved at direktoratet er kompetent myndighet for å inngå trafikkavtaler og avtalepart med infrastrukturforvalter kan bidra i den strategiske utviklingen av togtilbudet slik at de transportpolitiske målene nås, innenfor jernbanens styringsmodell. Departementet vil gjennomføre jevnlig 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.	
Frist og rapportering: 1. oktober 2026.	

3.2 God kundeopplevelse gjennom høy driftsstabilitet og god avvikshåndtering

Jernbanedirektoratet skal lede og koordinere arbeidet med å følge opp tiltaksplanene for driftsstabilitet og avvikshåndtering.

Nasjonale måltall for driftsstabilitet:

<i>Parameter for driftsstabilitet</i>	<i>Mål i Nasjonal transportplan 2025-2036</i>	<i>Langsiktig mål i Nasjonal transportplan</i>
Oppetid i pst.	99,1	99,3
Regularitet i pst.	97,7	98,0
Punktlighet alle persontog i pst.	90,0	90,0
Punktlighet Gardermobanen (Flytoget) i pst.	96,0	96,1

3.2.1 Styringsinformasjon

Styringsparametere	Rapportering
Endring i reisetid	Endring i reisetid som følge av tilbudsforbedringer.
<u>Driftsstabilitet for person- og godstog:</u> • Oppetid i pst. • Regularitet i pst. • Punktlighet alle persontog i pst. • Punktlighet Gardermobanen (Flytoget) i pst.	Nasjonale måltall for driftsstabilitet rapporteres i tertialrapporter og årsrapport. I tillegg skal det i årsrapporten rapporteres på strekningsvis driftsstabilitet for å relatere ev. problemer og nødvendige tiltak til konkrete strekninger. Overordnet omtale av resultater og måloppnåelse inngår i rapporten, mens detaljert oversikt legges som vedlegg.
<u>Passasjerpunktlighet og -kapasitet:</u> • Andel passasjerer som kommer fram i tide⁵ per linje. • Andel avganger med enkle togsett der det skulle vært kjørt med dobbeltsett i henhold til togoperatørens materiellturneringsplan. • Antall leverte setekilometer per linje i rushtid sammenlignet med planlagte setekilometer.	Rapporteres i tertialrapporter og årsrapport. Rapportering gjelder alle linjer i ingåtte trafikkavtaler.

⁵Punktlighet vektet for antall passasjerer:

$$\frac{\text{Faktisk antall passasjerer} - \text{antall passasjerer som ankommer destinasjonen forsinket}}{\text{Faktisk antall passasjerer}}$$

<u>Kundetilfredshet:</u> - Kundetilfredshet (KTI) ved avvik. - Indikator (KTI) fra Kundetilfredshetsundersøkelsen (KTU) per togselskap og strekning.	Rapporteres i årsrapport. Overordnet omtale av resultater og måloppnåelse inngår i rapporten, mens detaljert oversikt legges som vedlegg.
---	---

Styringsinformasjon	Rapportering
Status for tiltaksplaner for bedre driftsstabilitet og kundetilfredshet ved avvik	Reviderte planer leveres som vedlegg til tertialrapport 2. Rapportering på gjeldende plan i årsrapport. Jernbanedirektoratet skal identifisere og følge opp treffsikre tiltak for alle aktørene i sektoren, og rapportere på oppfølging av tiltaksplanene, herunder på fremdrift og effekter av tiltak.

3.3 Analyser og beslutningsgrunnlag med høy kvalitet og relevans

Beslutningsgrunnlag og analyser Jernbanedirektoratet leverer til Samferdselsdepartementet skal holde høy kvalitet, leveres til rett tid, og være relevant for beslutningsprosessene de skal understøtte.

Jernbanedirektoratet skal basere sine faglige råd på vurderinger av oppnåelse av målene i Nasjonal transportplan 2025–2036, målene for kjøp av offentlige tjenester, bidrag til oppfyllelse av jernbanestrategien og samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Direktoratet skal fortsette arbeidet med å utvikle solide og etterprøvbare metoder for samfunnsøkonomiske analyser av ressursbruk og tiltak i jernbanesektoren, herunder bidra til utvikling av gode og sammenlignbare verktøy og analyser i samarbeid med de andre transportvirksomhetene for å legge til rette for gode beslutningsgrunnlag.

3.3.1 Oppdrag

Oppdrag nr:	06-2026
Navn på oppdrag:	Forprosjekt for ny togradio FRMCS
Bakgrunn: Togradio er nødvendig for å kjøre tog på jernbanen. Dagens togradiosystem (GSM-R) er basert på 2G-teknologi som fases ut i løpet av 10 år. For å opprettholde togradiofunksjonen skal et nytt europeisk togradiosystem, Future Railway Mobile Communication System (FRMCS), erstatte GSM-R. På bestilling fra Samferdselsdepartementet har Jernbanedirektoratet gjennomført en konseptvalgutredning (KVU) for ny togradio som har sett på ulike konsepter for drift og eierskap. KVUen er kvalitetssikret (KS1) iht. statens prosjektmodell.	

Beskrivelse av oppdraget:

Jernbanedirektoratet skal definere en effektpakke for å opprettholde togradiofunksjonen på det norske jernbanenettet. Videre skal Jernbanedirektoratet inngå en infrastrukturavtale med Bane NOR SF om å gjennomføre et forprosjekt i henhold til Styringsrammeverk for nye tilbudsforbedringer på jernbanen. Anbefalt konsept 4 fra KVV/KS1 «Fremtidig togkommunikasjonssystem for jernbane» skal legges til grunn. Forprosjektet skal gjennomføres iht. gjeldende krav i Statens prosjektmodell, jf. punkt 8 i [rundskriv R-108/23](#).

Jernbanedirektoratet må parallelt med forprosjektet vurdere hvordan installasjon av utstyr for rullende materiell skal håndteres. Formålet er å sikre eiere av rullende materiell oversikt over omfang av nødvendige tiltak på materiellet og tentativt tidsløp for når materiellet må være ferdig ombygd.

Opprettholdelse av togradiofunksjonen kan deles i fire aktiviteter hvorav de tre siste aktivitetene inngår i ev. kostnadsramme for FRMCS mens den første ansees som løpende fornying:

- Fornyning av passiv infrastruktur for togradiofunksjonen (GSM-R/FRMCS) omfatter løpende fornying som fra 2025 finansieres over Bane NOR SFs budsjett for fornying, jf. omtale av kap. 1352, post 72 Kjøp av infrastrukturtjenester – fornying og mindre investeringer, *Sikker kjøreveis-IKT*, i Samferdselsdepartementets Prop. 1 S (2024–2025). Dette er fornying som også er nødvendig for å opprettholde GSM-R i perioden frem til FRMCS tar over.
- Systemanskaffelse av FRMCS for infrastruktur består av ulike delfaser hvor sentrale faser er anskaffelse, pilotering, utrulling, testing, godkjenning og migrering. Her vil det typisk inngås avtaler med en eller flere leverandører på å levere hele eller deler av FRMCS.
- Slukking av GSM-R. Bane NOR SF vil annonsere slukking av GSM-R tidligst fem år etter at FRMCS som standard er implementert i Norge. Aktiviteter knyttet til dette vil typisk være å demontere og fjerne GSM-R utstyr.
- Anskaffelse, godkjenning og montering av FRMCS ombordutstyr for rullende materiell, inkl. ev. endringer eller utskifting av ERTMS ombordutstyr dersom dette viser seg å være nødvendig.

Opprettholdelse av togradiofunksjonen er en nødvendig forutsetning for at Bane NOR SF skal overholde jernbaneinfrastrukturforskriftens §3-1. Det er derfor viktig at forprosjektet ikke forsinkes Bane NOR SF sitt løpende arbeid med nødvendig fornying av passiv infrastruktur for togradio. Forprosjektets kostnadsanslag skal anbefale fordeling av kostnader til fornying av passiv infrastruktur og til investering i ny togradio FRMCS, herunder anskaffelse og montering av FRMCS-komponenter og slukking av GSM-R-nettet.

Parallelt med arbeidet med nytt togradiosystem FRMCS har Bane NOR SF arbeidet med forprosjekt for *Bedre nettdekning langs jernbanen*. Supplerende utredning utarbeidet av Oslo Economics av mulig synergi mellom prosjektene anbefaler at prosjektene

gjennomføres separat, men med samordning i tunneler. Områder for koordinering skal hensyntas der det er hensiktsmessig. Forprosjektet må ikke være til hinder for at Bane NOR SF i perioden kan inngå avtaler med mobilnettoperatører og nødnett om gjensidig nyttige samarbeidprosjekter, dvs. å utnytte mulige kostnadsgevinster for staten ved samordnet utbygging av passiv infrastruktur for togradio og annen mobilkommunikasjon.

Forprosjektet skal inkludere en migrasjonsstrategi for overgangen til FRMCS. Forprosjektets samfunnsøkonomiske vurderinger må tydeliggjøre nyttebetraktninger knyttet til anbefalt fordeling mellom fornyings- og investeringsbudsjett for togradiofunksjonen.

Andre forhold som skal hensyntas i forprosjektet:

- Nasjonal kommunikasjonsmyndighet skal involveres i vurderingen av
 - problemstillinger knyttet til ev. interferens fra kommersielle mobilnett som bygges ut nær jernbanen.
 - frigjøring og tildeling av radiofrekvenser for FRMCS
 - potensielle synergier opp mot løsningen for neste generasjons nød- og beredskapskommunikasjon (nødnett).
- Kjøp av FRMCS-tjenester fra kommersielle mobiloperatører i tråd med anbefalt konsept 4 fra KVV/KS1 skal minimere ev. konkurransevridende effekter i markedet for mobilkommunikasjonstjenester.
- Togoperatører og eiere av rullende materiell skal involveres slik at disse kan tilrettelegge for implementering av FRMCS. Bane NOR SF skal delta aktivt i internasjonalt samarbeid relatert til regelverksutvikling, standardisering, testing og verifikasjon av FRMCS.

Frist og rapportering:

Jernbanedirektoratet skal definere en effektpakke for opprettholdelse av togradiofunksjonen på det norske jernbanenettet og inngå infrastrukturavtale med Bane NOR SF om forprosjekt for ny togradio FRMCS innen 1. april 2026.

Jernbanedirektoratet skal fremme forslag til styrings- og kostnadsramme i budsjettprosessen.

Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF skal bli enige om milepæler og fremdriftsplan for forprosjektet, hensyntatt NTP- og statsbudsjettprosesser. Jernbanedirektoratet skal legge frem fremdriftsplanen for Samferdselsdepartementet når den er klar og foreslå hensiktsmessig rapportering til departementet om status for prosjektet ved viktige milepæler.

3.4 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 ses i sammenheng med kollektivtilbudet for øvrig.

Jernbanedirektoratet skal i 2026 delta i oppfølgingen og utviklingen av de inngåtte byvekstavtalene, og bidra i forberedelsene av og ev. reforhandlinger av byvekstavtalene i de fire største byområdene. Det er ikke besluttet når reforhandlingene vil starte opp. For Jernbanedirektoratet innebærer dette bl.a. koordinering av jernbanesektoren og samarbeid med Statens vegvesen, statsforvaltere og lokale myndigheter samt å bidra med faglige vurderinger innenfor sitt ansvarsområde. Byutredningene blir et viktig grunnlag for det videre arbeidet.

3.4.1 Styringsinformasjon

Styringsparameter	Rapportering
Anslag på antall reisende som benytter takstsamarbeidsavtaler.	Rapporteres i første tertialrapport.
KTI sømløshet (kundetilfredshetsindeks).	Rapporteres i årsrapport.
Antall jernbanestasjoner som er tilgjengelige eller universelt utformet, og som har assistansetjeneste.	Prosentvis reiser fra en universelt utformet stasjon. Rapporteres i årsrapport.

3.4.2 Oppdrag

Oppdrag nr:	07-2026
Navn på oppdrag:	Supplerende vurderinger av tilskuddsordning for langdistansebusser
Bakgrunn: Det vises til Jernbanedirektoratets rapport «Vurdering av tilskuddsordning for langdistansebuss», datert 31. oktober 2025, der det vurderes hvilke modeller som er mest egnet dersom en tilskuddsordning for langdistansebusser skal etableres.	
Beskrivelse av oppdrag: Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet gjennomføre en nærmere utredning av markedet og transportbehovet for en slik tilskuddsordning. Utredningen skal ta utgangspunkt i rapportens vurderinger av rammebetingelser for tilskudd og anbefaling av tilskuddsmodeller. Det skal legges til grunn for utredningen at et slikt ev. tilskudd ikke skal ytes til kollektivtrafikk som fylkeskommunene har ansvar for i dag, men avgrenses til lengre reiser på tvers av fylkesgrensene som kan være i grenseland for lønnsomhet. Utredningen skal også avgrenses til transportbehov som ikke er dekket av andre kollektivtilbud, herunder sjøtransport og jernbane, og avgrenses mot transportbehov som blir dekket av kommersielle tilbud. Utredningen må se hen til gjeldende regelverk, herunder EØS-avtalens statsstøtteregler, anskaffelsesregelverket og kollektivtransportforordningen.	

Finner Jernbanedirektoratet, innenfor de rammer som er fastsatt i dette oppdraget, at det kan være et udekket marked og transportbehov for fylkesgrensekryssende langdistansetransport med buss, skal direktoratet anslå kostnader ved å opprette et ev. busstilbud, hva som kan være en mulig innretning av en statlig tilskuddsordning og vurdere den samfunnsøkonomiske lønnsomheten ved ett eller flere slike tilbud. Framstillingen av de ulike nytte- og kostnadselementene som inngår i denne vurderingen skal også omfatte ikke-prissatte virkninger, herunder en omtale av effekter for beredskap. Direktoratet skal skissere en pilot for å prøve ut en slik ev. tilskuddsordning.

Utredningen gjennomføres iht. utredningsinstruksen. Det forutsettes at Jernbanedirektoratet som del av oppdraget involverer berørte aktører, og gjennomfører en høring før endelig rapport leveres til Samferdselsdepartementet. Departementet ber om at det legges opp til dialog med departementet ved milepæler underveis.

Frist og rapportering:

1. desember 2026

Oppdrag nr:	08-2026
Navn på oppdrag:	Utredning av nasjonalt reisekort
Bakgrunn: Stortinget ba i anmodningsvedtak nr. 56 av 5. desember 2025 som ble behandlet i Innst. 13 S (2025-2026) regjeringen om å "utrede, i dialog med fylkeskommunene, muligheten til å innføre et nasjonalt månedskort for kollektivtransport. Målet er å kunne innføre et slik kort i løpet av 2027. Innføring forutsetter enighet og bevilgning i statsbudsjettet for 2027.", jf. behandlingen av nasjonalbudsjett 2026 og Innst. S 2 (2025-2026).	
Beskrivelse av oppdrag: Jernbanedirektoratet skal i samarbeid med Statens vegvesen utrede muligheten til å innføre et nasjonalt månedskort for kollektivtransport. Entur skal også involveres i arbeidet. Jernbanedirektoratet skal lede arbeidet og leveransene skal være forankret i begge etater. Ev. uenigheter skal synliggjøres i leveransen. Utredningen skal belyse hvordan et slikt månedskort vil påvirke reisemønstre, kan få flere til å reise kollektivt, redusere biltrafikk, samt økonomiske, operative og rettslige konsekvenser. Utredningen skal ta for seg konsekvensene for både byområder og de delene av landet der det er lavere kollektivdekning og færre reisende. Konsekvensene for arbeidet i byvekstavgiftene, der utvikling og finansiering av kollektivtilbudet er sentralt, må vurderes. Statens vegvesen forvalter flere tilskudd i byvekstavgiftene som bl.a. går til å redusere billettpriser og finansiere drift av kollektiv, og innføring av et nasjonalt månedskort kan påvirke effektene av disse tilskuddene. I tråd med stortingsvedtaket skal det vurderes minimum tre modeller, hvorav en modell skal ta utgangspunkt i dagens utgiftsnivå over statsbudsjettet, og en modell skal ta	

utgangspunkt i at det innføres et reisekort som gir rett til å reise ubegrenset med fylkeskommunal kollektivtrafikk og offentlig kjøpt persontransport med tog i hele landet for 499 kr per måned. Det er ønskelig at modellene er skalerbare.

I alle alternativer forutsettes det at dagens ansvarsdeling for kollektivtransport og takstmyndighet holdes uendret, og at de reisende skal ha et kollektivtilbud som er like godt og sømløst som i dag.

Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen skal gjennomføre utredningen i dialog med fylkeskommunene.

Etatene skal utarbeide en skisse til prosjektplan innen 22. januar 2026 med forslag til milepæler, hvilke modeller som bør legges til grunn for det videre arbeidet, temaer/problemstillinger som bør utredes, hvilke avgrensninger som bør gjøres for å kunne levere innen fristen, mv.

Det kan være aktuelt å dele opp utredningen i flere temaer, og etatene kan i såfall foreslå en fordeling av ansvar seg i mellom som SD tar stilling til når prosjektplanen leveres.

Frist:

Oppdraget gjennomføres i to trinn:

- Skisse til prosjektplan skal foreligge innen 22. januar 2026 som grunnlag for et møte mellom virksomhetene og SD.
- Utredningen skal oversendes Samferdselsdepartementet 4. mai 2026.[Merknad: Frist ses i sammenheng med innspill til budsjettprosessene for 2027]

Det vil være aktuelt med et statusmøte i mars 2026, og ev. etter behov.

3.5 Jernbanesektoren er innovativ, deler data og utnytter teknologi

Jernbanedirektoratet skal ha kunnskap om digitalisering, innovasjon og teknologi i jernbane- og kollektivsektoren. Direktoratet har et særlig ansvar for å sammenstille og formidle kunnskap og analyser innen teknologi og bruk av data som favner sammenhenger og tiltak som går på tvers av aktørene i sektoren.

Videre skal direktoratet følge opp Samferdselsdepartementets *Strategi for tilgjengeliggjøring av offentlige data* og delta i det tverrsektorielle datasamarbeidet som ledes av Entur AS.

Samferdselsdepartementet har vurdert det som hensiktsmessig at Jernbanedirektoratet pekes ut som tilsynsmyndighet for samsvarsvurderinger knyttet til den reviderte forordningen om multimodale reiseinformasjonssystemer (2024/490) når forskrift som gjennomfører forordningen i norsk rett, fastsettes. Direktoratet skal i 2026 planlegge hvordan samsvarsarbeidet kan innrettes best mulig og sørge for ivaretagelse av rollen.

Direktoratet skal samarbeide tett med forskningsmiljøene og industrien for å bidra til at det utvikles, prøves ut og tas i bruk gode nye løsninger for fremtidens transportbehov, særlig innenfor EUs rammeprogram for forskning og innovasjon Horisont Europa og gjennom deltagelse i partnerskapet Europe's Rail.

Fremtidens digitale Norge - Nasjonal digitaliseringsstrategi 2024-2030 peker ut regjeringens digitaliseringspolitikk fram til 2030. Alle offentlige virksomheter skal bidra til å realisere strategien. Det innebærer både å støtte opp under regjeringens tiltak og å innrette egen digitalisering slik at den bidrar til å nå strategiens mål. Samarbeid og samordning mellom sektorer og forvaltningsnivå er avgjørende for å lykkes, og skal bygge på prinsippene i strategien. Det vises også til rundskriv D-2/25 Digitaliseringsrundskrivet som er en sammenstilling av pålegg og anbefalinger om digitalisering i offentlig sektor.

3.5.1 Styringsinformasjon

Styringsinformasjon	Rapportering
Korte konkrete redegjørelser for hvordan målet blir fulgt opp	Tertialrapporter og årsrapport.

3.6 Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

Jernbanedirektoratet skal ha kunnskap om klimaeffekter⁶, arealbrukseffekter og kostnader knyttet til investeringer, vedlikehold, drift, kjøp av persontogtransport og øvrige tiltak for person- og godstransport. Direktoratet har et særlig ansvar for å sammenstille og formidle kunnskap og analyser innen klima og, miljø som favner sammenhenger og tiltak som går på tvers av aktørene i sektoren.

Jernbanedirektoratet skal delta i etatssamarbeidet om kunnskapsutvikling på klimaområdet sammen med Bane NOR SF.

3.6.1 Styringsinformasjon

Styringsinformasjon	Rapportering
Korte konkrete redegjørelser for hvordan målet blir fulgt opp.	Tertialrapporter og årsrapport.

⁶ Med klimaeffekt menes i tildelingsbrevet effekten på utslipp som teller på det norske utslippsregnskapet, samt utslipp som følge av arealbruksendringer. I de tilfellene det er relevant, skal det også oppgis hvordan utslippene fordeler seg mellom transportsektoren og arealbrukssektoren. Klimaeffekt av arealbruksendringer skal beregnes for alle nye prosjekter.

3.6.2 Oppdrag

Oppdrag nr:	09-2026
Navn på oppdrag:	Kunnskapsgrunnlag og anbefalinger for bruk av før- og etterundersøkelser
Bakgrunn: Før- og etterundersøkelser kan gi nyttig kunnskap om hvordan utbygging, drift og vedlikehold av samferdselsprosjekter samt ev. avbøtende tiltak, påvirker naturmiljøet. Dette gir bedre grunnlag for læring, mer presise konsekvensvurderinger og mulighet for justering av praksis. Samferdselsdepartementet ønsker å videreutvikle og systematisere arbeidet med før- og etterundersøkelser.	
Beskrivelse av oppdraget: Jernbanedirektoratet skal, i samarbeid med Statens vegvesen, utarbeide en rapport der eksisterende erfaringer med før- og etterundersøkelser samles. Statens vegvesen leder arbeidet. Rapporten skal også gi anbefalinger om hvordan metoden kan videreutvikles/systematiseres. Jernbanedirektoratet involverer Bane NOR SF ved behov. Rapporten skal bl.a. presentere hvilket kunnskapsgrunnlag før- og etterundersøkelser har bidratt med så langt, hvordan resultatene er brukt, utfordringer og evt. løsninger knyttet til metode og praksis, samt finansiering av undersøkelsene. Jernbanedirektoratet, i samarbeid med Statens vegvesen, skal også vurdere om det bør være tydeligere føringer for når før- og etterundersøkelser skal gjennomføres. Det bør også vurderes hvordan etterundersøkelsene skal følges opp. Samferdselsdepartementet ber i den forbindelse spesielt om en vurdering av følgende typer prosjekter: • Alle prosjekter med høy negativ påvirkning på områder med nasjonale eller regionale naturverdier. • Prosjekter som berører leveområder for truede eller nær truede arter. • Større prosjekter med betydelige endringer i hydrologiske forhold eller økosystemfunksjoner. • Prosjekter med særskilte problemstillinger som er typiske for transportsektoren, som omfattende barriereeffekter eller fragmentering av leveområder. • Prosjekter med økologisk kompensasjon, eller der det er gjennomført store avbøtende tiltak. Rapporten skal omtale forholdet til gjeldende lovverk og prosesser etter plan- og bygningsloven	
Frist og rapportering: 1. november 2026	

Oppdrag nr.	10-2026
Navn på oppdrag	Tiltak for reduksjon i klimagassutslipp på kort og mellomlang sikt
Bakgrunn Basert på anbefalingene i KVV Green og KS1 har Samferdselsdepartementet besluttet teknologivalget elektrifisering for Røros- og Solørbanen, og batteri med deelektrifisering for Nordlandsbanen. Oppstart av forprosjekt for elektrifisering av Røros- og Solørbanen og Nordlandsbanen vil løpende vurderes i ordinære budsjettprosesser og prosessen med neste Nasjonale transportplan. I påvente av en beslutning om forprosjekt er det ønskelig å utrede om det er mindre tiltak som vil kunne gi relativt større klimaeffekt, med tanke på utslipp fra jernbanetransport og drift og vedlikehold, på kort og mellomlang sikt. Oppdraget bør ses i sammenheng med direktoratets innspill til NTP, som kan brukes som utgangspunkt for leveransen.	
Beskrivelse av oppdraget Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet utrede om det finnes mindre tiltak som kan gi relativt større klimaeffekt på kort og mellomlang sikt, enn elektrifisering av de gjenværende dieseldrevne jernbanestrekningene. Jernbanedirektoratet bes utarbeide en rapport som utreder ulike tiltak for å redusere utslipp i sektoren. Rapporten skal blant annet inneholde: • En oversikt over aktuelle tiltak • En vurdering av klimaeffekten (anslått utslippsreduksjon) og tiltakskostnaden for hvert tiltak • En beskrivelse av hvor realistisk det er å gjennomføre tiltaket, både teknisk og økonomisk Jernbanedirektoratet skal utarbeide rapporten. I arbeidet med rapporten skal Jernbanedirektoratet gjennomføre en medvirkningsprosess for å innhente bidrag/innspill fra Bane NOR og redegjøre innspill fra andre aktører, hvordan innspillene er behandlet og hvordan de har påvirket leveransen. Bane NOR settes på kopi ved oversending av endelig leveranse. Vi ber om at rapporten inkluderer en sammenlignende fremstilling som viser potensialet for utslippskutt og gjennomførbarhet for hvert tiltak.	
Frist og rapportering 15. juni 2026	

3.7 Nullvisjon for drepte og hardt skadde

Jernbanedirektoratet skal bidra til å opprettholde og forbedre det høye sikkerhetsnivået i jernbanesektoren.

Nullvisjonen er utgangspunktet for trafikksikkerhetsarbeidet i hele transportsektoren. Det å opprettholde og forbedre det høye sikkerhetsnivået i jernbanesektoren er et langsiktig, systematisk og målrettet arbeid. Jernbanedirektoratet har et særlig ansvar for å sammenstille og formidle kunnskap og analyser om sikkerhet som favner sammenhenger og tiltak som går på tvers av aktørene i sektoren.

3.7.1 Styringsinformasjon

Styringsinformasjon	Rapportering
Korte konkrete redegjørelser for hvordan målet blir fulgt opp.	Tertialrapporter og årsrapport.

3.8 Andre mål og prioriteringer

3.8.1 Samfunnssikkerhet og klimatilpasning

Jernbanedirektoratet skal i tertialrapportene i 2026 rapportere til departementet på status i oppfølgingen av egen strategi for samfunnssikkerhet. Rapporteringen skal få frem forholdet mellom strategiske mål og prioriteringer, og tilhørende aktiviteter og tiltak. Rapportene skal være selvstendige vedlegg til hhv. første og andre tertialrapport. I selve tertialrapporten skal det gis et overordnet sammendrag av rapporten. Etaten skal delta på de halvårige kontaktmøtene om samfunnssikkerhet som departementet avholder i forbindelse med denne rapporteringen.

Departementet vil også i 2026 ha stor oppmerksomhet om videreutvikling av sektorens samlede evne til å ivareta samfunnssikkerhet og beredskap. Jernbanedirektoratet skal i 2026 bidra i prosesser knyttet til videreutvikling av totalforsvaret. Dette innebærer å delta i beredskapsplanlegging og øvelser der Jernbanedirektoratet har en rolle.

Jernbanedirektoratet 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). Videre skal Jernbanedirektoratet i 2026 delta i det nordiske beredskapsarbeidet på transportområdet gjennom Nordic Transport Preparedness Cooperation.

Jernbanedirektoratet skal i 2026 videreføre samarbeidet med Forsvaret i en tverrsektoriell faggruppe på etats- og virksomhetsnivå om identifisering av militære behov for transportinfrastruktur og -tjenester i henhold til «Rammeverk for samhandling mellom transportsektoren og forsvarssektoren».

I 2026 skal Jernbanedirektoratet også bidra i oppfølgingen av Nasjonal sikkerhetsstrategi og Totalberedskapsmeldingen. Det kan være aktuelt med oppgaver knyttet til rådsstruktur og utarbeidelse av tilstandsvurderinger, etter nærmere bestilling fra departementet.

Jernbanedirektoratet har et ansvar for å sammenstille og formidle kunnskap og analyser innen klimatilpasning som favner sammenhenger og tiltak som går på tvers av aktørene i jernbanesektoren. For å kunne gjøre gode beslutninger innen klimatilpasning er det viktig at Jernbanedirektoratet deltar i relevante samarbeid om klimatilpasning innen transportsektoren og på tvers av sektorer.

4 ANDRE FØRINGER OG KRAV

4.1 EØS-arbeid

Samferdselsdepartementet ønsker å tidlig identifisere saker som er viktige for Norge og medvirke til at regelverksutformingen blir mest mulig i tråd med norske interesser.

Jernbanedirektoratet deltar i EUs regelverksprosesser gjennom ulike fora som arbeider med digitale mobilitetsløsninger i regi av DG MOVE. Videre er direktoratet en viktig bidragsyter i departementets eget arbeid med behandling av ulike forslag til nytt eller revidert regelverk, og forventes å bidra med faglige innspill og råd i disse prosessene.

Jernbanedirektoratet utøver sine ulike roller på områder som i stor grad er regulert gjennom EØS-avtalen. Det er derfor viktig at direktoratet har god EU/EØS-kompetanse. Det skal legges vekt på riktig gjennomføring og praktisering av EØS-regelverk og å følge med på rettsutviklingen i EU.

Det nordiske samarbeidet er en viktig del av regjeringens europapolitikk og nordisk samarbeid øker sjansene for gjennomslag på den europeiske arenaen.

Videre representerer Jernbanedirektoratet Norge i IRP-samarbeidet (International Rail Passengers) og forventes å videreføre dette arbeidet i 2026.

4.2 Videre arbeid med langtidsplanlegging i sektoren

Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet har startet opp arbeidet med en ny melding om Nasjonal transportplan som skal gjelde for perioden 2029–2040, jf. brev av 28. november 2025. Jernbanedirektoratet skal bidra i det forberedende arbeidet i 2026, herunder utarbeide underlagsmateriale til meldingen basert på oppdrag fra departementene.

4.2.1 Rolle- og ansvarsfordeling for langtidsplanlegging i jernbanesektoren

Jernbanedirektoratet 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. Ev. 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. kap. 2.

Oppdrag nr:	11-2026
Navn på oppdrag:	Innretning av jernbanesektorens arbeid med Nasjonal transportplan 2029–2040
Bakgrunn: Vellykket langtidsplanlegging i jernbanesektoren fordrer at samarbeidet mellom Jernbanedirektoratet, Bane NOR SF, Norske tog AS og Entur AS er godt innrettet.	
Beskrivelse av oppdrag: Jernbanedirektoratet skal redegjøre konkret for hvordan direktoratet praktisk vil innrette arbeidet med langtidsplanlegging i jernbanesektoren fremover, herunder samarbeid på tvers av aktørene, innenfor de rammene som er trukket opp i dette tildelingsbrevet og oppdragsbrevene for 2026 til Bane NOR SF, Norske tog AS og Entur AS. Innretningen av dette arbeidet skal forankres på ledernivå med Bane NOR SF, Norske tog AS og Entur AS. Styringsstruktur, felles prosjektgrupper, ledelsesforankring m.m. kan være aktuelt å vurdere. Redegjørelsen fra direktoratet skal synliggjøre ev. vesentlige uenigheter mellom direktoratet og de øvrige aktørene.	
Frist og rapportering: 1. april 2026.	

4.3 Fellesføringer

Regjeringen har fastsatt tre fellesføringer for 2026. Fellesføringene er de samme som for 2025. [Rundskriv D-1/25](#) kan derfor brukes inntil videre. Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet vil tidlig i 2026 sende ut et oppdatert rundskriv.

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. Direktoratet skal også vurdere hvordan klimaendringene vil påvirke virksomheten. Jernbanedirektoratet skal gjøre systematiske vurderinger av egen energibruk og ta i bruk lønnsomme energieffektive løsninger samt øke energifleksibiliteten der dette er relevant.

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

Regjeringen har høye ambisjoner når det gjelder inkludering og mangfold. Statlige virksomheter skal ha en positiv utvikling i antall ansettelser av personer med funksjonsnedsettelse og/eller fravær fra arbeid, utdanning eller opplæring. Arbeidsgiverne skal i samarbeid med de tillitsvalgte selv definere et hensiktsmessig ambisjonsnivå ut fra virksomhetens egenart og størrelse.

Jernbanedirektoratet skal i årsrapporten oppgi antallet ansettelser av personer med funksjonsnedsettelse og/eller fravær fra arbeid, utdanning eller opplæring i 2026 og det totale antallet ansettelser i virksomheten i 2026. Direktoratet skal også omtale utviklingen i 2026 sett opp mot det virksomheten har rapportert for 2025.

Redusere konsulentbruken

Det er et mål at staten samlet sett skal redusere konsulentbruken ved å utvikle egen kompetanse. Jernbanedirektoratet skal arbeide for å redusere konsulentbruken på områder der det ligger til rette for å benytte interne ressurser og kompetanse. Utover informasjons- og holdningskampanjer skal tjenester fra kommunikasjonsbransjen som hovedregel ikke benyttes. Direktoratet skal i årsrapporten for 2026 rapportere om konsulentbruken og oppfølgingen av fellesføringen, herunder om totalbeløp for kjøp av konsulenttjenester, hvilke tiltak som er iverksatt og konkrete resultater. Dersom det er fagområder og/eller kompetanseområder i virksomheten der konsulenter benyttes i særlig grad, skal bakgrunnen for dette omtales nærmere.

Jernbanedirektoratet skal som en del av rapporteringen også gi en overordnet omtale av ev. kjøp av konsulenttjenester fra kommunikasjonsbransjen (alle typer kommunikasjonstjenester) i 2026 og opplyse om totalbeløp for kjøp av slike tjenester.

Dersom utgifter til kjøp av konsulenttjenester er vesentlige, bør virksomheten i note til årsregnskapet spesifisere dette nærmere. Dersom virksomheten har større kjøp av konsulenttjenester fra andre statlige leverandører, bør dette fremgå særskilt.

5 STYRING OG KONTROLL I VIRKSOMHETEN

5.1 Risikovurderinger og internkontroll

Risikostyring og internkontroll er en vesentlig del av Jernbanedirektorats interne styring og en viktig del av styringsdialogen med departementet.

Jernbanedirektoratet skal identifisere og vurdere risikoer som kan påvirke oppnåelse av målene i dette tildelingsbrevet negativt. På bakgrunn av risikovurderingene skal etaten utforme risikoreduserende tiltak og følge opp risikoene. Etaten må også vurdere virksomhetens evne til å håndtere endringer i risikobildet på sentrale områder, som klimaendringer og digitale trusler.

Risikovurderingene skal ligge til grunn for rapporteringen i tertialrapportene og årsrapporten. Etatens overordnede risikovurdering skal inngå i første tertialrapport, og oppdateres i andre tertialrapport.

Etatens system for risikovurderinger og bruk av dette i virksomhetsstyringen skal fremgå av årsrapporten.

Jernbanedirektoratet skal i årsrapporten gi en overordnet tilstandsvurdering av etatens internkontroll, og redegjøre for grunnlaget for vurderingen. Det skal rapporteres om gjennomførte internrevisjoner, om det er avdekket vesentlige avvik eller svakheter i etatens internkontroll, og hvilke tiltak som i så fall er iverksatt.

5.2 Lærlinger

Vi ber Jernbanedirektoratet i årsrapporten for 2026 redegjøre for antall lærlinger i etaten, innenfor hvilke fag og om det vært vurdert å øke antall lærlinger og tilby opplæring i nye lærefag.

5.3 Likestilling og diskriminering

Offentlige myndigheter har plikt til å jobbe med å fremme likestilling og hindre diskriminering i alle sine oppgaver og tjenester, jf. aktivitets- og redegjørelsesplikten i likestillings- og diskrimineringsloven. I årsrapporten skal Jernbanedirektoratet redegjøre for etatens arbeid for å fremme likestilling og hindre diskriminering, både som offentlig myndighet og som arbeidsgiver. Staten skal også redegjøre for den faktiske tilstanden for likestilling mellom kjønnene i egen virksomhet.

5.4 Leie av lokaler

Leie av lokaler skal skje i henhold til Instruks om håndtering av bygge- og leiesaker i statlig sivil sektor. I tilfeller der leieforpliktelsene er på over 30 mill. kr og/eller der dagens leide lokaler ligger i Oslo sentrum, skal etaten bruke Statsbygg som rådgiver.

Proessen med å inngå avtaler om leie av lokaler må startes i god tid før gjeldende avtale utløper. Når prosessen settes i gang, må vurderes konkret i det enkelte tilfelle, men det anbefales tre år før. Jernbanedirektoratet skal i etatsstyringsdialogen informere departementet når slike prosesser settes i gang.

Jernbanedirektoratet skal påse at opplysningene i databasen «Statens lokaler» om leieavtaler for Norsk jernbanemuseum er oppdatert og at ev. nye leieavtaler museet inngår er i samsvar med instruks.

6 RAPPORTERING

Vi viser til punkt om rapportering i Instruks for Jernbanedirektoratet. Vedlegg 3 viser rapporteringskrav i årsrapporten og tertialrapportene for Jernbanedirektoratet.

6.1 Rapport for første tertial

I rapporten for første tertial skal Jernbanedirektoratet gi en kort og overordnet vurdering av status på mål, prioriteringer og oppdrag i dette tildelingsbrevet. Det skal legges vekt på vesentlige avvik fra krav og forventninger i dette tildelingsbrevet. Ved ev. vesentlige avvik skal korrigerende tiltak omtales. Rapporten skal inneholde etatens overordnede risikovurderinger, jf. kap. 5.1.

Rapporten skal videre inneholde:

- regnskapsstatus SRS per 30. april 2026 (resultatregnskap og notene om lønnskostnader, andre driftskostnader og tilskuddsforvaltning)
- prognose for forbruk for hele 2026 etter kontantprinsippet
- bruk av fullmakter gitt ved behandlingen av Prop. 1 S (2025–2026) som gjelder forpliktelser ut over budsjettåret
- oppdrag og områder der det er bedt om rapportering i første tertial i dette tildelingsbrevet.

Øvrige rapporteringskrav for første tertialrapport fremgår av dette brevet og vedlegg 3.

6.2 Rapport for andre tertial

I rapporten for andre tertial skal Jernbanedirektoratet gi en oppdatert risikovurdering med utgangspunkt i risikovurderingene fra første tertialrapport. Rapporten skal inkludere ev. forsinkelser i oppdrag som er forutsatt gjennomført, og avvik fra andre forutsetninger og krav i dette tildelingsbrevet.

Dersom det rapporteres om avvik på føringer og krav som skal være fulgt opp i løpet av budsjettåret, skal etaten redegjøre for om det vil være mulig å følge opp som forutsatt innen utgangen av året, og hvilke tiltak som ev. må iverksettes.

Rapporten skal videre inneholde:

- regnskapsstatus SRS per 31. august 2026 (resultatregnskap og notene om lønnskostnader, andre driftskostnader og tilskuddsforvaltning)
- prognose for forbruk for hele 2026 etter kontantprinsippet
- bruk av fullmakter gitt ved behandlingen av Prop. 1 S (2025–2026) som gjelder forpliktelser ut over budsjettåret
- oppdrag og områder der det er bedt om rapportering i andre tertial i dette tildelingsbrevet

Øvrige rapporteringskrav for andre tertial fremgår av dette brevet og vedlegg 3.

6.3 Årsrapport

Jernbanedirektoratet skal sende departementet endelig årsrapport for 2026 innen 15. mars 2027.

Årsrapporten skal gi et dekkende bilde av virksomhetens resultater og gi departementet grunnlag for å vurdere måloppnåelse og ressursbruk, jf. *Bestemmelser om økonomistyring i staten* pkt. 1.6.1 og 2.3.3.

Årsregnskapet er en del av årsrapporten og avlegges i tråd med pkt. 4.3 i *Bestemmelser om økonomistyring i staten* samt rundskriv R-115 *Utarbeidelse og avleggelse av statlige virksomheters årsregnskap* og R-114 *Bruk av de statlige regnskapsstandardene (SRS) i virksomhetsregnskapet*.

Vi viser også til [DFØs veiledningsnotat for årsrapporten](#).

Årsrapporten skal være i samsvar med kravene og føringene i dette tildelingsbrevet og inneholde relevant informasjon av betydning for departementets styring av Jernbanedirektoratet.

Årsrapporten skal inneholde utvalgte nøkkeltall om virksomheten. Nøkkeltallene skal være i henhold til DFØs anbefalinger og definisjoner, og omfatter følgende:

- Antall ansatte
- Antall avtalte årsverk
- Antall utførte årsverk
- Samlet tildeling post 01–99
- Utnyttelsesgrad post 01–29
- Driftskostnader
- Lønnskostnader per årsverk
- Lønnsandel av driftskostnader
- Konsulentandel av driftskostnader

Årsrapporten skal i tillegg inneholde et avgrenset sett nøkkeltall som gir et bilde av virksomhetens tjenester og tjenesteproduksjon, f.eks. volumtall eller kvalitetsparametere.

Alle nøkkeltall settes opp som en tidsserie på tre år. For nøkkeltall som utarbeides på grunnlag av regnskapstall brukes tall etter SRS.

Departementet presiserer at følgende skal fremgå av årsrapporten:

- En vurdering av hvordan Jernbanedirektoratet bidrar til å følge opp de transportpolitiske målene og bærekraftsmålene, jf. kap. 2.
- Vurderinger og analyser av utviklingen under hvert av målene i kap. 3. I tillegg til styringsparameterne skal øvrig relevant og tilgjengelig informasjon benyttes.
- Status for tilstanden innen etatens ansvarsområde, herunder etatens evne til å sikre måloppnåelse på kort og lang sikt, og om etatens prioriteringer gjennom året har påvirket dette, jf. etatens risikovurderinger.
- En overordnet tilstandsvurdering av etatens internkontroll.

- Oversikt over oppdrag fra departementet som ikke er avsluttet og oppdrag som er avsluttet per 31. desember 2026.
- Redegjørelse for oppfølging av bestemmelsene i likestillings- og diskrimineringsloven, som arbeidsgiver og offentlig myndighet.
- Oversikt over og bruk av fullmakter som gjelder forpliktelser ut over budsjettåret og som er nevnt i dette tildelingsbrevet, jf. kap. 7.
- En kort vurdering av direktoratets styring av Norsk jernbanemuseum. I tillegg skal årsrapporten gi en overordnet omtale av årsregnskapet og de viktigste resultater for Norsk jernbanemuseum i 2026.

Årsrapport med årsregnskap skal publiseres på etatens nettsider når den er ferdig behandlet i styringsdialogen og innen 1. mai 2027. Revisjonsberetningen skal publiseres sammen med årsrapporten, eller så snart den foreligger.

6.4 Rapportering ved vesentlige hendelser og avvik

Jernbanedirektoratet skal informere departementet om vesentlige avvik, hendelser eller uforutsette situasjoner i forhold til vedtatte planer eller tildelingsbrev straks etaten får kjennskap til slike og uavhengig av faste rapporteringer. Samtidig skal etaten foreslå korrigerende tiltak.

7 BUDSJETTILDELING OG FULLMAKTER

Stortinget vedtok 17. desember 2025 statsbudsjettet for 2026, jf. Prop. 1 S (2025–2026) for Samferdselsdepartementet og Innst. 13 S (2025–2026).

7.1 Tildelinger og føringer

7.1.1 Tildelinger

For Jernbanedirektoratet gjelder følgende bevilgninger:

Utgifter:		
Kap.	Post	Kroner
1330	Særskilte transporttiltak	
	62 Tilskudd til kollektivtransport	620 000 000
	76 Reiseplanlegger og elektronisk billettering, <i>kan overføres</i>	214 300 000
	77 Kjøp av tjenester fra Entur AS	22 900 000
1352	Jernbanedirektoratet	
	01 Driftsutgifter	422 400 000
	21 Spesielle driftsutgifter - utredninger, <i>kan overføres</i>	130 700 000
	70 Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres, kan nyttes under post 71</i>	5 709 800 000
	71 Kjøp av infrastrukturtjenester - drift og vedlikehold, <i>kan nyttes under post 70</i>	7 509 000 000
	72 Kjøp av infrastrukturtjenester - fornying og mindre investeringer	7 853 600 000
	73 Kjøp av infrastrukturtjenester - investeringer, <i>kan nyttes under post 74 og kap. 1320, post 32</i>	8 741 500 000
	74 Tilskudd til togmateriell mv., <i>kan overføres</i>	107 600 000
	75 Tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane	139 700 000
	76 Tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren	42 400 000

Inntekter:		
Kap.	Post	Kroner
4330	Særskilte transporttiltak	
	01 Gebyrer	22 900 000
4352	Jernbanedirektoratet	
	01 Diverse inntekter	6 300 000

Under henvisning til § 7 i Reglement for økonomistyring i staten stiller Samferdselsdepartementet med dette ovennevnte bevilgninger til disposisjon for Jernbanedirektoratet.

7.1.2 Forutsetninger og føringer for tildelingene

Jernbanedirektoratet har ansvar for å planlegge virksomheten i 2026 slik at målene kan nås innenfor bevilgninger stilt til disposisjon, jf. Reglement for økonomistyring i staten § 9 og Bestemmelser om økonomistyring i staten, pkt. 2.2. Staten må tilpasse det samlede aktivitetsnivået til statens budsjetttramme slik at det ikke pådras utgifter uten at det er budsjettmessig dekning.

Jernbanedirektoratet skal ha på plass en god intern styring. Det er viktig at direktoratet gjennom avtaler og interne systemer har god styring av budsjetttildelingen med tilhørende fullmakter. Det gjelder både direktoratets driftsbevilgning og bevilgninger som direktoratet utbetaler eller tildeler videre til andre virksomheter. Samferdselsdepartementet forutsetter at Jernbanedirektoratet har rutiner og systemer for å følge budsjettmidlene over tid slik at det blir samsvar mellom formålet midlene er bevilget til, og den faktiske bruken av midlene.

Jernbanedirektoratet skal utbetale årlig likviditet til Bane NOR SF i fire tilnærmet like utbetalinger jevnt fordelt gjennom året. Den første utbetalingen skal skje i januar måned. Utbetalingene forutsetter at Bane NOR SF til enhver tid har en forsvarlig likviditetsforvaltning. 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. Jernbanedirektoratet skal følge 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. Bane NOR SF skal ta kontakt med Jernbanedirektoratet dersom det er behov for at midler omdisponeres, permanent eller midlertidig. Jernbanedirektoratet har ansvar for å vurdere forslag om omdisponeringer i et sektorperspektiv, og se det opp mot gjeldende avtaleforpliktelser og avhengigheter.

Jernbanedirektoratet har fått delegert ansvaret for etatsstyring for Norsk jernbanemuseum. Midler til museet inngår i bevilgningen på kap. 1352, post 01. Videre har museet ansvaret for kap. 1352, post 76, der det er bevilget 42,4 mill. kr. Jernbanedirektoratet skal stille disse midlene til disposisjon for museet i eget tildelingsbrev og følge opp bruken av bevilgningene samt museets virksomhet for øvrig.

Tilskudd til redusert pris på periodebillett i kollektivtransporten

I 2026 er det bevilget 620 mill. kroner på kap. 1330, post 62, til en midlertidig tilskuddsordning som fylkeskommunene kan søke på for å redusere prisen på periodebilletter til de reisende.

Jernbanedirektoratet skal forvalte tilskuddsordningen i tråd med retningslinjer som vil utarbeides av Samferdselsdepartementet. I forvaltningen av tilskuddet inngår behandling av søknader, utbetaling av tilskudd, kontroll og rapportering og evaluering.

Samferdselsdepartementet ber om at Jernbanedirektoratet har god dialog med Statens vegvesen gjennom hele prosessen for å ivareta grenseflatene som det nye tilskuddet vil ha

mot tilskuddsordningene som Statens vegvesen forvalter i byvekstavtalene, og effektene av dette.

Fellesprosjektet Vossebanen/E16 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).

Bevilgningen i 2026 som skal legge til rette for fellesprosjektet er budsjettert på kap. 1320 Statens vegvesen, post 32 Fellesprosjektet Vossebanen/E16 Arna–Stanghelle. Bane NOR SF følger som resultatansvarlig part for jernbanedelen opp effektmålene for denne delen av fellesprosjektet (jf. brev av 30. september 2025) og rapporterer direkte til departementet. Bane NOR SF er bedt om å sikre at Jernbanedirektoratet får tilstrekkelig og oppdatert informasjon om status og prognoser fra prosjektet i forbindelse med budsjettprosessene.

7.2 Fullmakter

Oversikten under viser fullmakter som delegeres til Jernbanedirektoratet. Det gjelder budsjettfullmaktene som Stortinget vedtok ved behandlingen av Prop. 1 S (2025–2026) for Samferdselsdepartementet, jf. Innst. 13 S (2025–2026), og fullmakter som er delegert til Samferdselsdepartementet etter bevilgningsreglementet.

Fullmaktene som meddeles her er en del av budsjetttildelingen. Fullmaktene er gjengitt i sin helhet i vedlegg 2.

7.2.1 Fullmakter vedtatt av Stortinget

Samferdselsdepartementet delegerer følgende fullmakter til Jernbanedirektoratet:

- merinntektsfullmakt knyttet til kap. 1352, post 01, jf. kap. 4352, post 01
- tilsagnsfullmakt på 530 mill. kr knyttet til kap. 1352, post 74
- kostnadsramme på 2 420 mill. kr for kjøp av 13 nye regiontog
- forplikte staten for fremtidige budsjettår ut over gitt bevilgning og gi tilsagn om tilskudd til kjøp av persontransport med tog på kap. 1352, post 70, med en samlet ramme på 30 400 mill. kr og en årlig ramme på 6 620 mill. kr
- restverdisikring av eksisterende materiell på 6 700 mill. kr
- fullmakt til å selge og bortfeste fast eiendom, men begrenset for Jernbanedirektoratet inntil en verdi av 3 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.
- fullmakt til å pådra forpliktelser for senere budsjettår for trinn 2 av nytt signalsystem for jernbanen, ERTMS-prosjektet, forlenges ut 2026.

7.2.2 Andre fullmakter

Samferdselsdepartementet delegerer til Jernbanedirektoratet:

- Fullmakt til å nettobudsjettering ved utskifting av utstyr
- Fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over budsjettåret

Med hilsen

Are Forbord (e.f.)
ekspedisjonssjef

Marte Rønningen
avdelingsdirektør

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Vedlegg

Kopi
Bane NOR SF
Entur AS
Norske tog AS
Riksrevisjonen
Statens jernbanetilsyn