



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Norske tog AS
Postboks 1547 Vika
0117 OSLO

Deres ref

Vår ref
25/5908-

Dato
22. desember 2025

Oppdragsbrev til Norske tog AS for 2026

Oppdragsbrev til Norske tog AS for 2026.....	1
1. Innledning	2
2. Samferdselsdepartementets prioriteringer for jernbanesektoren i 2026	3
2.1. Hovedprioriteringer for Norske tog AS i 2026	4
3. Mål, jernbanestrategien, styringsparametere og oppdrag i 2026.....	5
3.1. Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet	6
3.2. Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål.....	7
3.3. Nullvisjon for drepte og hardt skadde	7
3.4. Effektiv bruk av ny teknologi.....	7
3.5. Mer for pengene.....	8
4. Øvrige mål og prioriteringer.....	8
4.1. Bidrag til NTP-prosessen	8
4.2. Samfunnssikkerhet og beredskap	9
5. Økonomiske og avtalemessige forhold	9
5.1. Statsbudsjettprosessen	9
5.2. Statsbudsjett 2026	10
5.3. Renter og gebyrer	11
5.4. Fullmakter	11
5.4.1. Fullmakter delegert til Jernbanedirektoratet.....	11

5.5. Utbetaling av midler og føringer for disse og fullmaktene	12
5.6. Forventninger til dialog med andre	12
Vedlegg 1: Styringskalender for 2026	14
Vedlegg 2: Oppfølging og rapportering	15
1. Rapportering til Samferdselsdepartementet	15
1.1. Årsrapport	15
1.2. Kvartalsrapport for første og tredje kvartal	15
1.3. Halvårsrapport	15
1.4. Kontaktmøter	15
Vedlegg 3: Oppdrag i 2026	16
Vedlegg 4: Forslag til nye indikatorer	18

1. Innledning

Samferdselsdepartementet viser til Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*, som presenterer regjeringens transportpolitikk og langsiktige plan for utforming av transportsystemet. Nasjonal transportplan ble behandlet i Stortinget i juni 2024, jf. Innst. 439 S (2023–2024), 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 meddeler Samferdselsdepartementet Stortingets budsjettvedtak, herunder vedtatte lånerammer og forutsetninger for 2026, de transportpolitiske målene selskapet skal bidra til å realisere samt oppdrag og krav til rapportering fra Norske tog AS i 2026. Departementet understreker styret i Norske tog AS sitt ansvar for å sikre at departementets forventninger, mål, prioriteringer og krav til rapportering i dette oppdragsbrevet følges opp i selskapet.

Regjeringen har de siste årene gjennomført en rekke tiltak for å sikre bedre og sterkere statlig styring av jernbanesektoren. For å sikre konsistente, transparente og forutsigbare sektorpolitiske rammer for Norske tog AS sin virksomhet og bidra til at virksomhetene i sektoren trekker i samme retning, vil Samferdselsdepartementet f.o.m. 2026 utstede årlige oppdragsbrev for Norske tog AS, tilsvarende som for Bane NOR SF og Entur AS.

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

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 tilbudsforbedring 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. Jernbanedirektoratet 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.

¹ Tidligere omtalt som R28

- 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.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.

2.1. Hovedprioriteringer for Norske tog AS i 2026

- Norske tog AS skal sikre at de nye lokaltogene som skal settes i trafikk i løpet av 2026 tas imot og blir faset inn iht. overordnet plan for tilbudsforbedringer som er fastsatt av Jernbanedirektoratet, jf. gjennomføringsplanen for Nasjonal transportplan, og implementeringsplanen for tilbudsforbedringer i 2028. Selskapet skal samarbeide tett med togoperatørene, Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF. Risiko for avvik iht. Jernbanedirektoratets gjennomføringsplan for Nasjonal transportplan og implementeringsplanen skal identifiseres og håndteres så raskt som mulig iht. ansvarsdelingen i sektoren, jf. særlig Jernbanedirektoratets rolle for å sikre en koordinert utvikling av togtilbudet og oppdrag gitt til Jernbanedirektoratet om implementeringsplanen.
- Norske tog AS skal, i tett dialog med togoperatørene, Bane NOR SF og Jernbanedirektoratet, identifisere og gjennomføre tiltak som bidrar til bedre tilgang på togmateriell og mindre feil knyttet til materiellet, for å bidra til bedre driftsstabilitet, særlig på Østlandet.
- Norske tog AS skal sikre at leveranser av nye region- og fjerntog gjennomføres iht. overordnet plan for tilbudsforbedringer som er fastsatt av Jernbanedirektoratet, jf. gjennomføringsplan for Nasjonal transportplan og implementeringsplanen. Risiko for avvik iht. plan skal identifiseres og håndteres så raskt som mulig iht. ansvarsdelingen i sektoren, jf. særlig Jernbanedirektoratets rolle for å sikre en koordinert utvikling av togtilbudet.
- Norske tog AS skal samarbeide med Jernbanedirektoratet om å utarbeide nye vognleieavtaler og revidere eksisterende avtaler om bla. 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.

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

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).

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

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 ferdigstilling på 2040-tallet
7. Oppstart av sentrale utredninger frem mot neste melding om Nasjonal transportplan

Norske tog AS 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.

Oppdrag:

1. Indikatorer i oppdragsbrevet for Norske tog

Norske tog AS skal innen 10. april 2026 legge fram forslag til indikatorer for sektorpolitisk måloppnåelse knyttet til oppdragsbrevet for 2026. Indikatorene skal være vesentlige for den sektorpolitiske måloppnåelsen og speile departementets prioriteringer i oppdragsbrevet, jf. avsnitt 2. Det tas sikte på at selskapet skal rapportere på ev. nye/justerte indikatorer i rapporteringen til kontaktmøte tre i 2026.

Samferdselsdepartementet har i vedlegg 4 gjengitt indikatorer som departementet anser som aktuelle for sin oppfølging av Norske tog. Departementet vil imidlertid avvente styrets

vurdering og forslag før departementet tar stilling til hva som bør fastsettes som indikatorer i oppdragsbrevet. Selskapet står fritt til å vurdere og foreslå andre indikatorer enn de som er gjengitt i vedlegg 4, men departementet ber om at selskapet også vurderer indikatorene som er oppgitt i vedlegg 4 som del av sin leveranse våren 2026.

3.1. Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet

Norske tog AS skal i 2026 bidra til målet om enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet. Det er i denne sammenhengen særlig viktig at selskapet fokuserer på sine kjerneoppgaver og sikrer effektiv innfasing av nye lokal- og regiontog jf. gjennomføringsplanen nevnt over, samt bidrar til økt driftsstabilitet og god transportkapasitet gjennom vedlikehold og oppgraderinger av eksisterende materiell.

Oppdrag:

2. Tiltak for å bruke tilbakemeldinger fra togoperatørene i forbedringsarbeid

Norske tog AS skal i 2026 i større og mer systematisk grad bruke tilbakemeldinger fra sine kunder, dvs. persontogoperatørene, i sitt forbedringsarbeid. Norske tog AS skal i rapporteringen til kontaktmøte to i 2026 redegjøre for hvordan selskapet har fulgt opp denne prioriteringen, og hvordan selskapet vil bruke denne innsikten for å forbedre leveransene til selskapets kunder, dvs. persontogoperatørene.

3. Lage en plan for oppgraderinger

Togene til Norske tog AS har en gjennomsnittsalder på om lag 20 år. Flere av kjøretøyene er mer enn 40 år gamle og nærmer seg teknisk og funksjonell levetid. FLIRT-flåten skal i planperioden vurderes for større oppgraderinger. Flere risikoelementer kan inntreffe i innfasingsperioden for nye tog med konsekvens at det eldste materiellet må benyttes lenger. Samlet sett vil dette medføre endringer i behovet for oppgraderinger, modifikasjoner og andre levetidsforlengende tiltak i planperioden. Norske tog AS skal legge frem en vurdering av tiltak i planperioden frem mot 2036 for gjennomføring av oppgraderinger og modifikasjoner, ev. levetidsforlengede tiltak og ev. midtlivsoppgraderinger. Planen skal inneholde estimerer på budsjettmessige konsekvenser og potensiell nytte av å gjennomføre planlagte og/eller utvidede tiltak.

Planen skal utformes slik at den brukes som innspill til Jernbanedirektoratets masterplan for kjøretøy, samt gjennomføringsplan for Nasjonal transportplan. Innretningen av planen skal drøftes med Jernbanedirektoratet. Planen skal leveres innen 15. oktober 2026.

4. Implementeringsplan for tilbudsforbedringer i 2028

Departementet viser til implementeringsplan for tilbudsforbedringer i 2028 levert fra Jernbanedirektoratet til departementet 15. desember 2025. Departementet ber Jernbanedirektoratet 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 avhengighetene mellom dem. Departementet understreker betydningen av at

Norske tog AS gir dette arbeidet høy prioritet, så raskt som mulig både fatter nødvendige beslutninger om tiltak og iverksetter disse tiltakene.

3.2. Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

Norske tog AS skal i 2026 bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål, jf. Nasjonal transportplan 2025–2036. Norske togs viktigste bidrag knyttet til dette målet er å levere på persontogoperatørenes behov for driftssikre og komfortable tog, som gjøre det mer attraktivt for de reisende å velge jernbane som transportmiddel. Dette bidrar til lavere utslipp og mindre press på arealbruk.

Rapporteringen på klima- og miljøområdet er svært omfangsrik. Vi ber Norske tog AS vurdere hvordan rapporteringen kan forenkles og gjøres mer poengtert.

Norske tog AS har satt retning på arbeidet sitt med gjenvinning og resirkulering av materialer gjennom egne mål og KPIer. Departementet oppfatter tiltakene som positive, og at det kan bidra til mer kostnadseffektiv forvaltning av togmateriellet. Det er imidlertid viktig at kostnad- og nytteberegninger ligger til grunn for tiltakene.

3.3. Nullvisjon for drepte og hardt skadde

Norske togs bidrag til nullvisjonen er gjennom at materiellparken er driftssikker og uten sikkerhetskritiske feil. Som eier av materiellet skal Norske tog AS ha rutiner og systemer som gir selskapet tilstrekkelig informasjon om at materiellet er i den stand som er avtalt.

3.4. Effektiv bruk av ny teknologi

Norske tog AS skal sørge for effektiv bruk av ny teknologi. Det er behov for å få på plass gode løsninger for bruk og deling av data om togmateriellet. Departementet har påbegynt et arbeid med et regelverk som skal sikre bedre bruk av samferdselsdata, herunder bruk av lukkede data (personvernopplysninger og forretningshemmeligheter) for myndigheter som vil kunne ha en samfunnsmessig nytte av dette. Det vil måtte sikres at dataene behandles og vernes i tråd med krav i regelverket om personopplysninger og forretningshemmeligheter. Departementet vurderer å inkludere data om togmateriellet som del av de aktuelle datatypene som vil kunne få et slikt behandlingsgrunnlag.

I arbeidet med regelverksutvikling på området, er Norske tog AS som eier av togmateriellet en viktig bidragsyter. Departementet vil involvere selskapet i arbeidet, og selskapet vil kunne bli bedt om å belyse ulike problemstillinger, herunder utdypende beskrivelser av hva problemene på området består i, forslag til løsninger og hvilken nytteverdi bedre dataflyt i sektoren vil kunne ha. Samferdselsdepartementet vil ha dialog med selskapet om dette i 2026.

3.5. Mer for pengene

Norske tog AS skal arbeide for å sikre måloppnåelse innenfor mer for pengene. Selskapet skal sikre kontroll med kostnadsutviklingen i prosjekter og anskaffelser, herunder sørge for god kontrakts- og leverandørstyring. Videre skal selskapet tilstrebe kostnadseffektiv drift.

I brev fra departementet datert 2. september 2025 om *Avklaringer knyttet til styringsrammeverk for nye tilbudsforbedringer på jernbanen*, ble det slått fast at Norske tog AS har adgang til å disponere hele kostnadsrammen (P85) i gjennomføringen av prosjekter. Det vises samtidig til at styringsrammen er det kostnadsnivået selskapet forventes å levere prosjektet for, og at denne normalt settes til P50. Departementet forventer derfor at Norske tog AS tilstreber å gjennomføre prosjekter innenfor styringsrammen.

4. Øvrige mål og prioriteringer

4.1. Bidrag til NTP-prosessen

Samferdselsdepartementet har startet forberedelsene til neste Nasjonale transportplan. 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:

- Jernbanedirektoratets 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. Jernbanedirektoratet 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 Jernbanedirektoratet og de øvrige aktørene i sektoren skal synliggjøres i direktoratets leveranser til departementet.
- Jernbanedirektoratets langtidsplanlegging skal innrettes i tråd med plansystemet som nå er etablert i sektoren, jf. avsnitt 2.

Norske tog AS skal levere beslutningsgrunnlag for togmateriell innenfor de rammer som Jernbanedirektoratet setter, basert på oppdrag fra Samferdselsdepartementet til Jernbanedirektoratet. Norske tog AS har ansvar for å gjøre operative vurderinger knyttet til togmateriell innenfor disse rammene.

Samferdselsdepartementet har startet forberedelsene til neste Nasjonale transportplan. Departementet vil i 2026 komme tilbake med nærmere bestillinger knyttet til arbeidet med neste nasjonale transportplan.

4.2. Samfunnssikkerhet og beredskap

Departementet vil i 2026 ha oppmerksomhet om videreutvikling av sektorens samlede evne til å ivareta samfunnssikkerhet og beredskap. Dette har implikasjoner for aktørene i jernbanesektoren.

Norske tog AS skal bidra inn i slike prosesser der det er relevant innenfor deres rolle, ansvar og kompetanse. Arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap skal være målbart, systematisk og sporbart, og inngå som en integrert del av selskapets virksomhet, herunder vurdering av hensynet til samfunnssikkerhet og beredskap i anskaffelser og lagerhold. Norske tog AS skal videre bidra inn i arbeidet med oppdrag til Jernbanedirektoratet (i supplerende tildelingsbrev 8/2025, oppdrag 20) hvor Jernbanedirektoratet i samarbeid med Bane NOR SF bes om å gjøre en overordnet beredskapsanalyse av jernbanesektoren.

Strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren (2020) er under revisjon. Strategien kan resultere i oppfølging av tiltak på Norske togs ansvarsområder. Departementet vil i så fall følge opp strategien overfor Norske tog AS på en egnet måte.

5. Økonomiske og avtalemessige forhold

5.1. Statsbudsjettprosessen

Fra og med 1. juli 2025 finansieres Norske tog AS gjennom en statlig låneordning. Selskapet kan ikke uten samtykke fra staten ta opp ny finansiering fra andre enn staten. Finansieringen fra staten er forankret i avtale mellom Samferdselsdepartementet og selskapet innenfor rammer fastsatt av Stortinget. Lånerammene til selskapet vedtas gjennom den årlige budsjettprosessen og består hovedsakelig av en ordinær låneramme, fullmakt til å overskride lånebevilgningen med et gitt beløp, samt en driftskredittordning. Selskapet mottar i tillegg egenkapitaltilskudd over statsbudsjettet.

Selskapet har handlingsrom til å avvike fra prognose per prosjekt slik dette kommer frem av budsjettinnspillene til SD det enkelte år, så fremt prosjektets totale kostnader holdes innenfor vedtatt kostnadsramme (P85) fra Stortinget. Dette gir en mer rasjonell gjennomføring av porteføljen.

Samferdselsdepartementet forutsetter at det i forbindelse med utarbeidelse av Norske tog AS og Jernbanedirektoratet sine budsjettinnspill til departementet er dialog mellom Jernbanedirektoratet og Norske tog AS om alle forhold som i vesentlig grad påvirker Stortingets budsjettvedtak. Dette omfatter bl.a. forutsetninger knyttet til innfasing av kjøretøy, fremdrift i anskaffelsene, endringer i forutsetninger for togtilbudet, og vurderinger om opsjonsutløsninger samt bevilgningsbehovet knyttet til disse forholdene. Departementet forutsetter at Norske tog AS og Jernbanedirektoratet etablerer samhandlings- og kvalitetssikringsprosesser og god informasjonsdeling, som sikrer at budsjettinnspillene fra Norske tog AS og Jernbanedirektoratet bygger på de samme forutsetningene og vurderingene, herunder benytter samarbeidsarena for kjøretøy for å drøfte strategiske og

prinsipielle veivalg knyttet til kjøretøy i et sektorperspektiv. Eventuelle uenigheter skal synliggjøres i budsjettinnspillene til departementet.

Dersom det oppstår nye behov for tiltak gjennom året som påvirker kapitalbehovet til selskapet, skal selskapet avklare med Jernbanedirektoratet om disse tiltakene har vesentlige konsekvenser for gjeldende avtaleforpliktelser, budsjettrammer eller vedtatte prioriteringer i sektoren slik disse bl.a. framkommer i tildelingsbrevet til Jernbanedirektoratet og gjennomføringsplanen for NTP. Det er særlig viktig å vurdere avhengigheter mellom utgifter til statens kjøp av persontogtransport på kap.1352 post 70, og Norske tog AS sitt kapitalbehov på kap. 1358 post 70-71, 90 og 96. Det er også viktig å vurdere ev. konsekvenser for tilpasning av infrastrukturen og utgifter på kap. 1352 post 71-73. Dersom ev. nye tiltak har slike vesentlige konsekvenser skal Norske tog AS og Jernbanedirektoratet avklare hvorvidt gjennomføring av disse tiltakene er innenfor de rammer og fullmakter som er gitt av departementet gjennom oppdragsbrevet til Norske tog AS og tildelingsbrevet til Jernbanedirektoratet. Dersom Norske tog AS og/eller Jernbanedirektoratet vurderer at tiltakene ikke er innenfor disse rammene og fullmaktene, skal Jernbanedirektoratet legge frem saken for departementet for beslutning. Dersom saken har budsjettmessige konsekvenser, skal det tilstrebes å legge fram saken for departementet som del av Norske tog AS sitt (ev. endringer i lånerammer) og Jernbanedirektoratets innspill til departementet i budsjettprosessen. Departementet understreker viktigheten av at det utarbeides gode og kvalitetssikrende beslutningsgrunnlag i slike saker.

Eksempler på nye behov og tiltak kan være større modifikasjoner og oppgraderinger, endringer i ansvar for vedlikehold, større endringsordre i anskaffelsene som påvirker togtilbudet og tiltak som faller utenfor selskapets formål. Andre tidligere eksempler er tiltak for universell utforming av nye tog, prioritering av lastekapasitet versus setekapasitet på nye tog, anskaffelse av førerstøtte mm. Gjennomføring av slike tiltak vil kunne påvirke togtilbudet, gi opphav til behov for tilpasning av infrastrukturen og øke leieprisen for togoperatørene. Dette kan innebære økte utgifter over kap. 1352 post 71-73 og kan forutsette kompensasjon gjennom trafikkavtalene mellom togoperatørene og Jernbanedirektoratet. Slik kompensasjon fordrer at det er budsjettmessig dekning på kap. 1352 post 70 og tilstrekkelig fullmakter knyttet til denne budsjettposten for å dekke økte fremtidige forpliktelser.

5.2. Statsbudsjett 2026

Det vises til Prop. 1 S (2025–2026) for Samferdselsdepartementet, Innst. 5 S (2025-2026) og Innst. 13 S (2025–2026).

For 2026 er det over Samferdselsdepartementets budsjett bevilget følgende som gjelder Norske tog AS:

Kap./ Post	Betegnelse	Beløp (i hele kroner)
1358	Norske tog AS	
70	Lån, <i>kan overføres</i>	808 400 000
71	Egenkapitaltilskudd	113 600 000
90	Lån, <i>kan overføres</i>	2 425 300 000
92	Refinansiering av eksisterende lån	1 250 000 000
96	Aksjer	340 900 000

Departementet understreker at Norske tog AS ikke må pådra staten utgifter uten at det er budsjettmessig dekning.

5.3. Renter og gebyrer

Norske tog AS skal betale renter på lån fra staten samt betale gebyrer for Samferdselsdepartementets kostnader ved å administrere låneordningen, jf. Prop. 1 S (2025–2026) for Samferdselsdepartementet. Det er budsjettet med innbetaling av renter på 251,8 mill. kr og innbetaling av gebyrer på 9,9 mill. kroner i 2026. Renter betales halvårlig, hhv. 30. juni og 31. desember. Det planlegges for etterbetaling av gebyr for 2025 tidlig i 2026. Hvordan gebyrinnbetaling for 2026 blir, vil avklares i dialog med selskapet.

5.4. Fullmakter

Ved behandlingen av Prop. 1 S (2025–2026), jf. Innst. 13 S (2025–2026), vedtok Stortinget 17. desember bl.a. fullmakter for Samferdselsdepartementet til å overskride bevilgningene for budsjettåret som Norske tog AS må være kjent med:

Fullmakt til overskridelse

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2026 kan overskride bevilgningen:

på kap. 1358 Norske tog AS, post 70 Lån og post 90 Lån, med inntil 1 900 mill. kroner ved endringer av låneforutsetninger som er av ikke-prinsipiell betydning.

5.4.1. Fullmakter delegert til Jernbanedirektoratet

Oversikten under viser relevante fullmakter som Samferdselsdepartementet har delegert til Jernbanedirektoratet i tildelingsbrevet for 2026. Det gjelder budsjettfullmaktene som Stortinget vedtok ved behandlingen av Prop. 1 S (2025–2026) for Samferdselsdepartementet, jf. Innst. 13 S (2025–2026).

- Kostnadsramme på 2 420 mill. kr for kjøp av 13 nye regiontog
- Restverdisikring av eksisterende materiell på 6 700 mill. kr

Departementet viser til at det i henhold til styringsrammeverket for tilbudsforbedringer i jernbanesektoren, er slik at departementet gir en fullmakt til Jernbanedirektoratet om å sette i gang en kjøretøysanskaffelse/opsjonsutløsning. På denne bakgrunn gir Jernbanedirektoratet oppdrag til Norske tog AS om å gjennomføre anskaffelsen iht. Jernbanedirektoratets styringsdokument for anskaffelsen, herunder også forutsetninger for infrastrukturtilpasninger, verksteder og hensetting.

5.5. Utbetaling av midler og føringer for disse og fullmaktene

Midler til egenkapitaltilskudd (postene 71 og 96) utbetales til Norske tog AS, men ses i sammenheng med selskapets kapitalbehov i 2026.

Midlene til lån (postene 70, 90 og 92) utbetales etter anmodning fra Norske tog, og ved behov for tilførsel av likviditet sender Norske tog AS trekkanmodninger til Samferdselsdepartementet i tråd med *Rammeavtale for langsiktig finansiering*³.

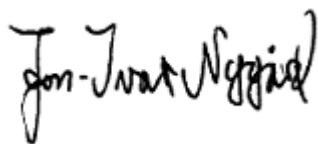
I tillegg har Norske tog AS tilgang på en driftskreditt i Norges Bank som selskapet kan trekke på ved kortsiktige likviditetsbehov. Trekk på driftskreditten gjøres i tråd med *Avtale om driftskreditt*.

Dersom det blir behov for å overskride de vedtatte bevilgningene på postene 70 og 90, dvs. bruke overskridelsesfullmakten, må Norske tog AS sende en søknad til Samferdselsdepartementet iht. punkt 13 i *Rammeavtale for langsiktig finansiering*, slik at departementet kan vurdere søknaden opp mot de rammer som er godkjent av Stortinget.

5.6. Forventninger til dialog med andre

Selskapet skal etterstrebe åpenhet, forutsigbarhet og tidlig involvering i sin dialog med offentlige myndigheter og virksomheter, private aktører samt bransje- og brukerorganisasjoner.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård

Kopi

³ Rammeavtale for langsiktig finansiering ble signert av Samferdselsdepartementet og Norske tog 23. juni 2025

Bane NOR SF
Entur AS
Jernbanedirektoratet
Riksrevisjonen
Statens jernbanetilsyn

Vedlegg 1: Styringskalender for 2026

Måned	Aktivitet	Dato
Januar	Jernbanetalen – Samferdselsministeren presenterer styringssignalene for 2026	19. januar
Mars	Årsrapport for 2025 til SD	16. mars
	Kontaktmøte 1 – årsrapport for 2025	8. april
Mai	Kvartalsrapport 1 for 2026 til SD	25. mai
Juni	Kontaktmøte 2 – første kvartalsrapport 2026	3. juni
	Generalforsamling og eiermøte i Norske tog AS	16. juni
September	Strategisamling med styret	3. september
	Halvårsrapporten for 2026 til SD	7. september
	Kontaktmøte 3 – Halvårsrapport og bærekraft	15. september
November	Møte om helhetlig analyse og oppdragsbrev	18. november
Desember	Kvartalsrapport 3 for 2026 til SD	7. desember
	Kontaktmøte 4 – Tredje kvartalsrapport	14. desember

Vedlegg 2: Oppfølging og rapportering

1. Rapportering til Samferdselsdepartementet

Års- kvartals- og halvårsrapportene skal gjøres offentlig. Ved behov for å oversende informasjon som Norske tog AS 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. Norske tog AS skal oversende Samferdselsdepartementet sin årsrapport for 2025 innen 16. mars 2026.

Årsrapporten skal utarbeides i tråd med aksjelovens bestemmelser samt beste praksis.

1.2. Kvartalsrapport for første og tredje kvartal

Norske tog AS skal innen fristene fastsatt i vedlegg 1 til dette oppdragsbrevet oversende Samferdselsdepartementet kvartalsrapporter om selskapets virksomhet. Departementet kan be om ytterligere rapportering.

1.3. Halvårsrapport

Norske tog AS skal innen fristen fastsatt i vedlegg 1 til dette oppdragsbrevet oversende Samferdselsdepartementet halvårsrapporten om selskapets virksomhet.

1.4. Kontaktmøter

Samferdselsdepartementet vil følge opp Norske togs kvartals- og halvårsrapporter i egne kontaktmøter. Kontaktmøtene finner sted i tråd med styringskalenderen (vedlegg 1).

Vedlegg 3: Oppdrag i 2026

1. Nye indikatorer for Norske tog

Norske tog AS skal innen 10. april 2026 legge fram forslag til indikatorer for sektorpolitisk måloppnåelse knyttet til oppdragsbrevet for 2026. Indikatorene skal være vesentlige for den sektorpolitiske måloppnåelsen og speile departementets prioriteringer i oppdragsbrevet, jf. avsnitt 2. Det tas sikte på at selskapet skal rapportere på ev. nye/justerte indikatorer i rapporteringen til kontaktmøte tre i 2026.

Samferdselsdepartementet har i vedlegg 4 gjengitt indikatorer som departementet anser som aktuelle for sin oppfølging av Norske tog. Departementet vil imidlertid avvente styrets vurdering og forslag før departementet tar stilling til hva som bør fastsettes som indikatorer i oppdragsbrevet. Selskapet står fritt til å vurdere og foreslå andre indikatorer enn de som er gjengitt i vedlegg 4, men departementet ber om at selskapet også vurderer indikatorene som er oppgitt i vedlegg 4 som del av sin leveranse våren 2026.

2. Tiltak for bedre oppfølging av togoperatørene

Norske tog AS skal i 2026 i større og mer systematisk grad bruke tilbakemeldinger fra sine kunder, dvs. persontogoperatørene, i sitt forbedringsarbeid. Norske tog AS skal i rapporteringen til kontaktmøte to i 2026 redegjøre for hvordan selskapet har fulgt opp denne prioriteringen, og hvordan selskapet vil bruke denne innsikten for å forbedre leveransene til selskapets kunder, dvs. persontogoperatørene.

3. Lage en plan for oppgraderinger

Togene til Norske tog AS har en gjennomsnittsalder på om lag 20 år. Flere av kjøretøyene er mer enn 40 år gamle og nærmer seg teknisk og funksjonell levetid. FLIRT-flåten skal i planperioden vurderes for midlivsoppgradering. Flere risikoelementer kan inntreffe i innfasingsperioden for nye tog med konsekvens at det eldste materiellet må benyttes lenger. Samlet sett vil dette medføre endringer i behovet for oppgraderinger, modifikasjoner og andre levetidsforlengende tiltak i planperioden. Norske tog AS skal legge frem en vurdering av tiltak i planperioden frem mot 2036 for gjennomføring av oppgraderinger og modifikasjoner, ev. levetidsforlengede tiltak og ev. midtlivsoppgraderinger. Planen skal inneholde estimater på budsjettmessige konsekvenser og potensiell nytte av å gjennomføre planlagte og/eller utvidede tiltak.

Planen skal utformes slik at den brukes som innspill til Jernbanedirektoratets masterplan for kjøretøy, samt gjennomføringsplan for Nasjonal transportplan. Innretningen av planen skal drøftes med Jernbanedirektoratet. Planen skal leveres innen 15. oktober 2026.

4. Implementeringsplan for tilbudsforbedringer i 2028

Departementet viser til implementeringsplan for tilbudsforbedringer i 2028 levert fra Jernbanedirektoratet til departementet 15. desember 2025. Departementet ber Jernbanedirektoratet 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 avhengighetene mellom dem. Departementet understreker betydningen av at Norske tog AS gir dette arbeidet høy prioritet, så raskt som mulig både fatter nødvendige beslutninger om tiltak og iverksetter disse tiltakene.

Vedlegg 4: Forslag til nye indikatorer

Mål	Indikator	Hyppighet	Begrunnelse
Mer for pengene	Prosentavvik fra styringsramme (per prosjekt) ⁴	Kvartalsvis	SD har behov for oversikt over kostnadsutviklingen i de store prosjektene. I brev av 2. september ble det slått fast at Norske tog AS har adgang til å disponere hele kostnadsrammen (P85) i gjennomføringen av prosjekter. Det vises samtidig til at styringsrammen er det kostnadsnivået selskapet forventes å levere prosjektet for, og at denne normalt settes til P50. Departementet forventer derfor at Norske tog AS tilstreber å gjennomføre prosjekter innenfor styringsrammen. Vi mener derfor det er hensiktsmessig å utvikle en indikator som viser avvik fra styringsramme per prosjekt, basert på siste tilgjengelige prognose
Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet	Innfasingstakt av nye tog opp mot prognose	Rapporteres i kontaktmøtene	Det skal innfases et stort antall lokal-region- og fjerntog fremover. Et mål på hvor mange tog (innenfor hver kategori) som er faset inn opp mot prognose, er nyttig for departementet for å følge innfasingstakten
	Kundetilfredshet (togoperatører)	Årlig/halvårlig	Departementet ser det som hensiktsmessig å motta rapportering på kundetilfredshet hos togoperatørene. Dette er Norske togs primærkunder, og det er nyttig for departementet å kjenne til hvordan kundene oppfatter Norske togs utleievirksomhet og avtaleforvaltning.

⁴ $\text{Prosentavvik} = \frac{\text{Vedtatt styringsramme (P50)} - \text{Prognose sluttkostnad prosjekt}}{\text{Vedtatt styringsramme (P50)}} * 100\%$