

Årsrapport
2025



Innhold

1 Leders beretning	3
2 Introduksjon til virksomheten og hovedtall	
2.1 Statens jernbanetilsyns samfunnsoppdrag og ansvarsområder	5
2.2 Organisasjon og ledelse	6
2.3 Administrative nøkkeltall.....	6
2.4 Medarbeidere	7
3 Aktiviteter og resultater	
3.1 Samlet vurdering styringsparametere, aktiviteter og måloppnåelse	8
3.2 Virksomhetsmål 1 – tilfredsstillende sikkerhetsnivå	11
3.3 Virksomhetsmål 2 – velfungerende jernbanemarkeder.....	18
3.4 Oppdatert, relevant og hensiktsmessig regelverk	20
3.5 Andre mål og prioriteringer.....	23
3.6 Oppdrag i tildelingsbrevet.....	24
4 Styring og kontroll i SJT	
4.1 Overordnet vurdering av styring og kontroll i virksomheten	25
4.2 Nærmere omtale av forhold knyttet til styring og kontroll i SJT.....	25
4.3 Forhold SD har bedt om særskilt rapportering av	29
5 Vurdering av fremtidsutsikter	32
6 Årsregnskap	
6.1 Ledelseskomentar årsregnskapet 2025.....	33
6.2 Regnskapsprinsipp benyttet i bevilgningsrapporteringen og artskontorrapporteringen	34
Bevilgningsrapportering.....	35
Virksomhetsregnskap avlagt i henhold til de statlige regnskapsstandardene (SRS).....	39
Resultatregnskap	41
Balanse.....	42
Statens kapital og gjeld	43
Noter.....	44



1 Leders beretning

Jernbanen

Sikkerheten på jernbane, trikk og T-bane vurderes som god i 2025. Antall ulykker og alvorlige hendelser er redusert både for tog og for trikk/T-bane, samtidig som systemkompleksiteten øker. Det tyder på at kravene til sikkerhetsstyring, teknisk oppgradering og rapportering har effekt.

Årets største enkeltprosess var ny sikkerhetstillatelse til Bane NOR som følge av ny organisering og periodisk fornyelse. Tillatelsen er grunnlaget for sikker og stabil drift av jernbanenettet og har krevd omfattende dialog og faglig oppfølging. SJT har også behandlet krevende saker om nye sikkerhetssertifikater, blant annet for Go-Ahead Nordic, der overføring av vedlikeholdsdokumentasjon viste betydningen av tydelige roller.

På infrastrukturområdet har vi fattet en rekke vedtak om ny eller endret infrastruktur. Innføringen av CBTC på T-banen og forberedelser til videre utrulling av ERTMS er viktige teknologiskift som gir bedre kapasitet og stiller nye krav til styring og kompetanse. Hendelser som leirskredet ved Nesvatn har samtidig tydeliggjort behovet for mer detaljerte strekningsvise risikoanalyser, særlig for grunnforhold og rasfare.

Tilsynsaktiviteten er risikobasert, og vi har prioritert feil og mangler ved kjøretøy, opplæring i godstogselskaper, samt sikring og beredskap. Tilsyn etter alvorlige hendelser viser at beredskap og samordning mellom aktørene fortsatt må styrkes. Vi ser forbedringer, men det er fortsatt behov for tydeligere ansvarsdeling og bedre samhandling ved større driftsavbrudd.

Taubaner

Sikkerhetsnivået i taubanebransjen er samlet sett godt, men tilsyn avdekker variasjoner i etterlevelse. I 2025 har vi særlig fokusert på vedlikehold, inspeksjoner av utmatningsutsatte komponenter og redningsberedskap i stolheiser. Flere virksomheter har ikke gjennomført pålagte spesialkontroller. Vi har brukt stans og andre reaksjoner der risikoen for liv og helse har vært uakseptabel. Erfaringene viser tydelige forbedringer i teknisk tilstand og styringssystemer.

Redningsberedskap krever kontinuerlig oppmerksomhet. Etter tilsyn har flere virksomheter styrket planverk, øvelser og bemanning av redningslag. Vi har innført egenmelding som tilsynsform for alle taubanevirksomheter. Svarene gir et bedre grunnlag for neste års tilsynsprogram og øker bevisstheten om egen risiko.

Endringer i taubaneforskriften fra 1. juli 2025 har utløst økt behov for veiledning. Vi har gjennomført digitale bransjemøter, deltatt på sikkerhetsseminarer og oppdatert nettsider og veiledningsmateriell, blant annet om overtredelsesgebyr og nye krav til meldinger ved endringer. SJT har også fått ansvar for tilsyn med master og fundamenter, og i 2025 har vi prioritert å gjøre regelverket kjent og forstått.

Fornøyelsesinnretninger

Sikkerhetsnivået for fornøyelsesinnretninger er tilfredsstillende, men tilsyn viser at mange virksomheter fortsatt har svakheter i systematisk sikkerhetsstyring. Krav til risikovurderinger, rapportering av uønskede hendelser og bruk av hendelsesdata i forbedringsarbeidet er ofte bare delvis oppfylt.

Antall rapporterte uønskede hendelser har økt betydelig i 2025, særlig fra virksomheter der vi har gjennomført stedlige tilsyn. Dette tyder på at veiledning og oppfølging virker, men det er fortsatt få virksomheter som står for hoveddelen av rapporteringen, noe som begrenser bransjens samlede læring.

Vi har videreført arbeidet med å forbedre kvaliteten på tredjeparts inspeksjonsrapporter, som er sentrale i saksbehandlingen. Tydeligere krav i dialog og veiledning har gitt merkbar bedring, men det er fortsatt variasjoner. I enkelte saker har vi avslått søknader fordi dokumentasjonen ikke har vært tilfredsstillende. Det bidrar til at publikum ikke tilbys innretninger med uavklart sikkerhetsnivå.

Velfungerende jernbanemarkeder

SJT skal sikre at aktørene har lik og ikke-diskriminerende tilgang til spor og jernbanerelaterte tjenester. I 2025 har vi behandlet saker om tilgangsvilkår, ytelsesordninger og håndtering av driftsavbrudd.

Etter togstansen første juledag 2024 har vi gjennomført tilsyn med Bane NOR som har tydeliggjort behov for forbedringer i kompensasjonsordninger og avtaler mellom myndigheter og infrastrukturforvalter.

Måloppnåelsen på markedsområdet vurderes som god gitt ressursene. Vi har behandlet klager, gitt uttalelser om regelverksetterlevelse og bidratt i utviklingen av felles prinsipper i EU/EØS.

Vi har også vurdert økonomisk likevekt for nye kommersielle tog tjenester og rapportert markedsdata til EU-kommisjonen. Dette gir bedre kunnskap om konkurranseforhold, etableringsbarrierer og utviklingen i markedene.

Andre mål og prioriteringer

Samfunnssikkerhet og beredskap er et gjennomgående tema. I 2025 har vi videreutviklet tilsyn og veiledning knyttet til sikringsforskriften, nasjonal beredskap og sikkerhetsloven. Tilsyn viser fortsatt store forskjeller i etterlevelse, særlig hos nyere aktører, og vi har varslet tvangsmulkt i enkelte saker for å sikre tilstrekkelig fremdrift.

Erfaringer fra alvorlige hendelser har gitt økt oppmerksomhet om digital sikkerhet. Tilsyn med Bane NOR avdekket behov for tydeligere skille mellom krav etter sikringsforskriften og sikkerhetsloven, bedre kartlegging av sårbarheter og styrket beredskap mot digitale hendelser. Vi har gitt anbefalinger om både tekniske tiltak og markedsmessige ordninger.

SJT har arrangert workshop om beredskap for aktørene i Samarbeidsforum for sikring og nasjonal beredskap for å styrke felles forståelse av roller, ansvar og samhandling ved store hendelser.

Administrasjon og økonomi

SJT er i en fase med økte oppgaver og styrket bemanning. Antall utførte årsverk har økt, samtidig som turnover har gått ned til 2,8 prosent og er på nivå med årene før pandemien. Dette gir større stabilitet og bedre forutsetninger for langsiktig kompetanseutvikling.

Driftsutgiftene har økt, hovedsakelig på grunn av høyere personalutgifter, etterbetaling av lønnsoppgjøret for 2024 og flere årsverk. Andelen personalutgifter av driftsutgiftene er høy, noe som er naturlig for en kunnskapsintensiv virksomhet. Samtidig er andelen administrative utgifter og konsulentbruk redusert ved å bemanne tidligere ubesatte stillinger og bygge intern kapasitet.

Reiseutgiftene per årsverk er tilbake på nivået fra 2023. Vi kombinerer fysiske møter med digitale løsninger der det er hensiktsmessig. Sykefraværet har økt noe, hovedsakelig som følge av enkelte langtidfravær som følges opp systematisk.

Oslo, 04.03.2026



Erik Ø. Reiersøl-Johnsen

Direktør

Statens jernbanetilsyn

2 Introduksjon til virksomheten og hovedtall

2.1 Statens jernbanetilsyns samfunnsoppdrag og ansvarsområder

SJT er SDs fagorgan og sakkyndig for kontroll og tilsyn med virksomheter underlagt jernbanelovgivningen, taubanelovgivningen og tivolilovgivningen.

SJT har hovedansvaret for tilsyn med norsk jernbane, herunder tunnelbane, sporvei og forstadsbane, samt taubaner og fornøyelsesinnretninger. I tillegg er vi markedsovervåker for jernbanemarkedet og tilsynsorgan for passasjerrettigheter på jernbane.

SJT skal være en pådriver for sikkerhet, og vi skal bidra til et effektivt jernbanemarked med sunn konkurranse. I tillegg skal SJT fremme norske interesser i europeisk regelverksutvikling. Oppfølging av regelverket for samtrafikk står sentralt, slik at det blir etablert et felles, grensekryssende og velfungerende jernbanesystem i Europa.

SJTs virksomhetsmål og underliggende delmål er følgende:

Tilfredsstillende sikkerhetsnivå for jernbane, taubane og fornøyelsesinnretninger

- Bidra til at aktørene innenfor jernbane, fornøyelsesinnretninger og taubaner etterlever gjeldende relevant lov- og regelverk.
- Legge til rette for effektiv behandling av søknader om tillatelser for jernbane, taubaner og fornøyelsesinnretninger.
- Bidra til at aktørene ivaretar samfunnssikkerheten på jernbanen

Velfungerende jernbanemarkeder

- Bidra til at aktørene har tilgang til spor og jernbanerelaterte tjenester på ikke-diskriminerende vilkår.
- Bidra til at forholdene ligger til rette for virksom konkurranse og effektiv ressursbruk i markedene for jernbanetransporttjenester.

Oppdatert, relevant og hensiktsmessig regelverk

- Involvere bransjene i regelverksarbeid, og legge til rette for at de kan innrette seg etter nytt regelverk.
- Påvirke EU-regelverk i tråd med Norges interesser.
- Gjennomføre forpliktelser etter EØS-avtalen rettidig og riktig.

Tabell 1: Virksomheter som SJT fører tilsyn med og nøkkeltall for de siste tre årene.

Jernbaneselskaper	2023	2024	2025
Norske infrastrukturforvaltere for jernbanevirksomhet	2	2	2
Norske jernbaneselskaper med sikkerhetssertifikat og lisens for persontrafikk på jernbanenettet	8	8	7
Norske jernbaneselskaper med sikkerhetssertifikat og lisens for godstrafikk på jernbanenettet	5	5	4
Norske jernbaneselskaper med sikkerhetssertifikat og lisens for trafikk på sidespor og museumsbaner	14	14	14
Utenlandske jernbaneselskaper med sikkerhetssertifikat og lisens for persontrafikk i Norge	1	1	1
Utenlandske jernbaneselskaper med sikkerhetssertifikat og lisens for godstrafikk i Norge	7	7	7
Norske jernbaneselskaper som kjører trikk	3	3	3
Norske jernbaneselskaper som kjører T-bane	1	1	1
Lokførere med gyldig førerbevis	2313	2306	2310
Virksomheter med fornøyelsesinnretninger			
Virksomheter med driftstillatelse for fornøyelsesinnretninger	270	275	268
Fornøyelsesinnretninger med driftstillatelse	659	679	675
Virksomheter med taubaneanlegg			
Virksomheter med driftstillatelse for taubaneanlegg	331	326	317
Taubaneanlegg med driftstillatelse	772	766	749

2.2 Organisasjon og ledelse

Statens jernbanetilsyn har følgende organisasjon, struktur og ledelse:

Erik Ø. Reiersøl-Johnsen Direktør				
Regelverk, internasjonalt arbeid og kommunikasjon	Tillatelser	Tilsyn	Markedsovervåking	Styring og fellestjenester
Janne Brønne Avdelingsdirektør	Kristoffer J. Eikeland Avdelingsdirektør	Øystein Ravik Avdelingsdirektør	Mona Ljunggren Avdelingsdirektør	Sylvia Renate Wagner Avdelingsdirektør
<ul style="list-style-type: none"> Regelverk – utvikling og koordinering Utredninger EØS: Koordinering av det internasjonale arbeidet Veiledning og eksternt kommunikasjon 	<ul style="list-style-type: none"> Infrastruktur jernbane Jernbanekjøretøy, anleggsmaskiner osv. Lisenser jernbane Sikkerhetsattestifikater Førerbevis jernbane Deltagelse i internasjonale ekspertgrupper Godkjenning av leger, psykologer, sensorer og opplæringsentre Tillatelser taubane og fornøylesinnretning Driftsledersertifikater Forvaltning av regelverk Veiledning 	<ul style="list-style-type: none"> Tilsyn med sikkerhet og sikring Risikoanalyser Hendelser og oppfølging av rapporter fra Statens havarikommisjon Forvaltning av regelverk Veiledning 	<ul style="list-style-type: none"> Klagebehandling Tilsyn Markedsanalyse EØS-arbeid Utvikling av regelverk Forvaltning av regelverk Veiledning 	<ul style="list-style-type: none"> Virksomhetsstyring Strategi Analyse Økonomi/lønn Anskaffelser IT Registre Arkiv Digitalisering HR / HMS Internkommunikasjon

2.3 Administrative nøkkeltall

Tabell 2: Administrative nøkkeltall som utgjør grunnlaget for informasjon om SJT på Direktoratet for økonomistyrings nettside. Tallene i tabellen er fra kontantregnskapet (ikke etter SRS).

Nøkkeltall	2023	2024	2025
Antall ansatte*	63	66	71
Antall planlagte årsverk*	70	72	70
Antall avtalte årsverk*	62	65	68
Antall utførte årsverk (faste og midlertidige)*	59	59	65
Samlet tildeling post 01–99 i NOK	101 733 000	111 655 000	122 875 000
Utnyttelsesgrad post 01–99 (%)	95,7 %	93,0 %	96,1 %
Driftsutgifter (inkludert renteutgifter) i NOK	97 390 770	103 838 405	118 132 488
Personalutgifter (lønn og sosiale kostnader)	72 895 696	79 881 937	93 149 371
Personalutgifter i % av driftsutgifter	74,8 %	76,9 %	78,9%
Personalutgifter per årsverk	1 240 356	1 355 309	1 433 729
Andel administrative utgifter	21,2 %	19,3 %	15,9%
Administrative utgifter per årsverk	351 707	338 288	285 914
Reiseutgifter per årsverk	31 464	37 878	31 038
Konsulentutgifter	2 373 839	2 547 257	1 563 296
Andel konsulentutgifter	2,4 %	2,5 %	1,3 %

*Antall ansatte og årsverk er angitt for faste og midlertidige stillinger.

Gjennomførte tiltak for å styrke rekrutteringen og å redusere turnover, har gitt ønsket effekt. Antall årsverk økte fra 59 i 2024 til 65 i 2025. Dette har igjen ført til økte driftsutgifter, og størst for personalutgifter.

Lønnsoppgjøret i 2024 var kraftig forsinket og ble først etterbetalt i 2025. Etterbetalingen av lønn for 2024 utgjorde omkring to millioner kroner. Dette førte til at samlet tildeling, driftsutgifter og personalutgifter i alt er cirka to millioner kroner høyere enn driften i 2025 skulle tilsi. Personalutgifter per årsverk blir også cirka 30 000 kroner høyere som følge av det forsinkede lønnsoppgjøret.

Reiseutgifter per årsverk er redusert fra 2024. For 2025 er nivået omtrent som for 2023.

Bruken av «Konsulent» er vesentlig redusert fra tidligere år. Posten gjelder i hovedsak utgifter til IT-tjenester knyttet til ulike fagsystemer og arkivsystemet, men også noen tjenester i forbindelse med rekruttering. Tidligere måtte vi bruke konsulent for å dekke opp oppgaver som skulle vært løst av våre ubesatte stillinger.

2.4 Medarbeidere

SJTs viktigste ressurser er våre ledere og medarbeidere. Gjennom å bruke de ansattes potensial best mulig sikrer vi utvikling og kvalitet i leveransene våre. Vi ønsker å legge til rette for at ansatte skal oppleve mestring, trivsel og tilhørighet på arbeidsplassen. I tillegg skal vi være en omstillingsdyktig og serviceinnstilt virksomhet til det beste for bransjene vi arbeider med.

Tabell 3: Nøkkeltall for bemanningen ved årets slutt.

Nøkkeltall	2023	2024	2025
Fast ansatte	60	65	69
Midlertidig ansatte	3	1	2
Gjennomsnittsalder	50	50	50
Turnover	14 %	4,7 %	2,8 %
Sykefravær totalt	7,2 %	5,4%	6,8 %
Korttidsfravær	2,8 %	1,6 %	1,8 %
Langtidsfravær	4,4 %	3,8 %	5,0 %

Alle tall er hentet fra SAP.

Turnover er beregnet ut fra definisjonen angitt i Statens personalhåndbok punkt 6.3.3.5

Ved utgangen av 2025 hadde SJT 69 ansatte i fast stilling, og to midlertidig ansatte; én på ordinære vilkår i 100 prosent stilling ut over aldersgrensen på 70, jamfør Statens personalhåndbok punkt 2.7.3; og én ansatt på pensjonistvilkår.

I løpet av 2025 hadde vi en turnover på 2,8 prosent; vi fikk seks nye medarbeidere og to sluttet hos oss. Dette er betydelig mindre enn i årene etter koronapandemien. Da var det nasjonalt høy aktivitet i arbeidsmarkedet, og høy turnover i mange virksomheter. Vi er nå nede på et nivå sammenlignbart med årene før pandemien.

Det er fortsatt krevende å rekruttere spesialistkompetanse, særlig ingeniører, men å øke lønnsnivået, gjennomført i 2024, har hjulpet noe.

Med nye ansvarsområder er det behov for å bemanne opp for å kunne levere som forventet. Ved årsskiftet er vi også i prosess med å rekruttere inn nye ansatte for å ivareta ubesatte stillinger som vil oppstå når noen medarbeidere fratrer som følge av egen oppsigelse og overgang til pensjon.

Gjennomsnittsalderen ligger stabilt på 50 år, noe som peker på en erfaren, men også aldrende arbeidsstokk. Det betyr at vi må planlegge på lang sikt for å rekruttere og øke kompetansen.

Totalt sykefravær gikk ned i 2024, men økte igjen i 2025, hovedsakelig på grunn av økt langtidsfravær (5,0 prosent). Korttidsfraværet er forholdsvis lavt og stabilt.

Mesteparten av korttidsfraværet skyldes sesongbetingede luftveisinfeksjoner. Langtidsfraværet gjelder enkeltpersoner som følges opp i henhold til rutiner for oppfølging av fravær og tilrettelegging av arbeidssituasjonen.



3 Aktiviteter og resultater

3.1 Samlet vurdering styringsparametere, aktiviteter og måloppnåelse

3.1.1 Styringsparametere

I tråd med den overordnede instruksen vår har vi utviklet styringsparametere som skal bidra til å gi styringsinformasjon for å vurdere måloppnåelsen på gitte ansvarsområder. Styringsparametere er indikatorer for hvor vi skal rette oppmerksomheten og følgelig også aktivitetene våre.

Nye styringsparametere gitt fra SD ble formidlet i tildelingsbrevet for 2025.

De nye styringsparametere har kun sammenlignbare data fra 2023 og 2024 for styringsparameter 1 og 2 under virksomhetsmål 1 og delmål 1. Her er data tatt med i tabell 4 under. Øvrige styringsparametere er nye, noe som gjør at vi nå leverer tall kun for 2025.



Tabell 4: Oversikt over SJTs oppfølging av styringsparameterne.

Styringsparametere		2023	2024	2025
Tilfredsstillende sikkerhetsnivå				
Bidra til at aktørene etterlever gjeldende relevant lov- og regelverk				
Antall ulykker og andre alvorlige hendelser på jernbane	TOG	888	890	846
	Trikk/ T-bane	47	37	35
Antall bruk av reaksjoner som følge av alvorlige brudd på regelverket	TOG	0	0	1
	TAU	17	5	7
	FIN	3	0	2
Andel virksomheter innenfor taubaner og fornøyelsesinnretninger som rapporterer inn hendelser	TAU	59 av 318		
	FIN	63 av 268		
Vurdering av aktørenes kjennskap til og etterlevelse av regelverket	TAU og FIN	Styringsparameteren beskrives i teksten		
Legge til rette for effektiv behandling av søknader om tillatelser				
Antall søknader om fornyet midlertidig tillatelse, og antall som godkjennes	TOG	11/11		
Gjennomsnittlig tid fra aktørenes første henvendelse til søknaden er komplett (virkedager)	TAU	117		
	FIN	87		
Gjennomsnittlig behandlingstid fra komplett søknad fra aktørene til vedtak (virkedager)	TAU	5		
	FIN	10		
Bidra til at aktørene ivaretar samfunnssikkerhet				
Vurdering av etterlevelsen av sikringsforskriften og forskrift om nasjonal beredskap på jernbane	TOG	Styringsparameteren beskrives i teksten		
Vurdering av hvordan aktørene ivaretar hensyn til klimatilpasninger og digital sikkerhet	TOG	Styringsparameteren beskrives i teksten		
Velfungerende jernbanemarkeder				
Bidra til at aktørene har tilgang til spor og jernbanerelaterte tjenester på ikke-diskriminerende vilkår				
Antall myndighetsavgjørelser og uttalelser om manglende etterlevelse av relevant regelverk	TOG	2		
Overordnet vurdering av etterlevelsen av regelverket og beskrivelse av tiltak for å bedre denne	TOG	Styringsparameteren beskrives i teksten		
Bidra til at forholdene ligger til rette for virksom konkurranse og effektiv ressursbruk i markedene for jernbanetransport-tjenester				
Vurdering av konkurranseintensitet og etableringsbarrierer	TOG	Styringsparameteren beskrives i teksten		
Oppdatert, relevant og oppdatert regelverk				
Involvere bransjene i regelverksarbeid, og legge til rette for at de kan innrette seg etter nytt regelverk				
Beskrivelse av veiledning som er gjennomført	Alle	Styringsparameteren beskrives i teksten		
Påvirke EU-regelverk i tråd med Norges interesser				
Vurdering av hvordan EU-regelverk har blitt påvirket av norske interesser	Alle	Styringsparameteren beskrives i teksten		
Gjennomføre forpliktelser etter EØS-avtalen rettidig og riktig				
Andel rettsaker tatt inn i EØS-avtalen som er gjennomført i norsk rett innen gjeldende frister	Alle	Styringsparameteren beskrives i teksten		

3.1.2 Aktiviteter

Tabell 5: Nøkkeltall for de overordnede aktivitetene våre i perioden 2023–2025.

SJTs kjernevirksomhet – volumantall	2023	2024	2025
Sikkerhet, sikring og samtrafikk – jernbane			
Nye, fornyede og endrede sikkerhetssertifikater/ -godkjenninger og lisenser, SJT	1	1	4
Nye, fornyede og endrede sikkerhetssertifikater/ -godkjenninger og lisenser, ERA	4	4	1
Vedtak knyttet til tillatelser til å ta i bruk infrastruktur	58	40	69
Vedtak knyttet til tillatelser til å ta i bruk kjøretøy	132	164	150
Nye førerbevis	157	98	87
Tilsyn med sikkerhet	11	8	14
Dokumenttilsyn, sikkerhet	0	3	7
Tilsyn med sikring (inkludert tilsyn med nasjonal beredskap)		7	8
Dokumenttilsyn, sikring	7	3	4
Tilsyn med nasjonal beredskap	1	1	2
Dokumenttilsyn, nasjonal beredskap	0	5	0
Rapporterte unike uønskede hendelser, inkludert trikk og T-bane	30.026	33.940	37.247
Avsluttede rapporter fra Statens havarikommisjon	4	2	4
Sikkerhet – taubane			
Nye / avsluttede driftstillatelser	13/14	14/9	17/15
Tilsyn	4	11	24
Dokumenttilsyn	42	0	381
Rapporterte uønskede hendelser	308	674	791
Sikkerhet – fornøyelsesinnretninger			
Nye / avsluttede driftstillatelser	57/33	47/17	48/28
Tilsyn	16	21	19
Dokumenttilsyn	0	41	34
Innrapporterte uønskede hendelser	358	529	994

3.1.3 Måloppnåelse

Sikkerhet

Sikkerheten og sikring på jernbane, trikk og T-bane vurderer vi til å være på et godt nivå. Nødvendig fornyelse av infrastruktur og oppgradering av jernbanekjøretøy foregår jevnt. Sikkerhetsstyringssystemer oppdateres og sikkerhets sertifikat/tillatelser må fornyes periodisk. Det bidrar til økt sikkerhet, samtidig som det også gir nye kapasitetsmuligheter. Signalanlegg som har nådd levealderen byttes ut på T-banen til CBTC. På jernbanen sørger særlig forberedelser til ytterligere utrulling av ERTMS for at samtrafikkevnen øker. I taubaneanlegg og fornøyelsesinnretninger er også sikkerheten god.

Søknader om sikkerhets sertifikat og lisens fra jernbanevirksomheter og søknad om driftstillatelse fra virksomheter med taubane og fornøyelsesinnretning danner fundamentet for arbeidet vårt med sikkerhet i bransjene som er underlagt tilsyn fra SJT. Sikkerhetsstyringssystemene i virksomhetene vurderes opp mot regelverket. Virksomhetene kan kun drive om de tilfredsstillende kravene. Sikkerhets sertifikat og lisens er ikke tilstrekkelig alene, og jernbanevirksomhetene må dessuten søke om tillatelse til å ta i bruk ny eller endret infrastruktur og nye kjøretøy. Videre må lokførere ha lokførerbevis som utstedes av SJT.

Virksomheter som får innvilget sikkerhets sertifikat eller driftstillatelse plikter å rapportere uønskede hendelser (UH) til SJT. Innholdet i enkeltrapporter følges opp særskilt hvis sikkerhetsmessige vurderinger tilsier det og når tilgjengelighet eller passasjerrettigheter er vesentlig skadelidende. Ellers inngår UH-rapportene i SJTs database, blant annet som grunnlag for risikobildet for de enkelte bransjene. Tilsvarende følger vi opp bekymringsmeldinger fra publikum, varsler fra ansatte i virksomhetene og tilrådninger fra Statens havarikommisjon. Virksomheter med taubane og fornøyelsesinnretninger er pålagt å dokumentere regelmessige tekniske kontroller.

Tilsyn og veiledning gjennomføres for å se om virksomhetene arbeider systematisk for å opprettholde, og om nødvendig forbedre, sikkerhetsnivået. Planen for tilsynsaktiviteter er basert på en vurdering av risikobildet for virksomheter og bransjer. Risiko- og sårbarhetsanalyser for samferdselssektoren, som ligger til grunn for SDs strategi for samfunnsikkerhet, supplerer SJTs egne risikoanalyser av jernbanebransjen. Spesielt på området sikring er strategiens prioriterte områder overlappende med SJTs vurderinger.

Velfungerende jernbanemarkeder

Som uavhengig markedsovervåkingsorgan på jernbaneområdet er den viktigste oppgaven vår å påse at regelverket på markedsområdet følges slik at aktørene får tilgang til spor og jernbanerelaterte tjenester på riktige og ikke-diskriminerende vilkår.

I tillegg skal vi etter anmodning avgjøre om nye kommersielle persontransporttjenester vil kunne skade den økonomiske likevekten i eksisterende kontrakter om offentlig tjenesteyting. Vi skal også vurdere om unntak er oppfylt for direktetildeling av kontrakter om offentlig tjenesteyting.

Vi samarbeider med andre markedsovervåkingsorganer i EU/EØS i konkrete saker og om å utvikle felles prinsipper og praksis. Vi bidrar i å utvikle regelverket på området både nasjonalt og i EU/EØS. Vi rapporterer markedsdata årlig til EU-kommisjonen innenfor rammen av overvåkingen av jernbanemarkedet. Sammen med de andre markedsovervåkingsorganene i Europa utarbeider vi årlig en markedsrapport.

Samlet sett har måloppnåelsen på markedsområdet vært god gitt ressursene som har stått til rådighet, se nærmere beskrivelse i punkt 3.3 under.

Relevant, oppdatert og hensiktsmessig regelverk

SJT informerer om nytt og pågående regelverk, se tabell i punkt 3.4.1, men vi er ikke gode nok til å involvere bransjene i pågående regelverksarbeid. Vi forvalter et svært teknisk regelverk, og vi arbeider med å bli bedre til å forklare hvordan forslag til endringer påvirker aktørene i bransjen som skal innrette seg etter det nye regelverket.

EU-regelverksforslag på vårt område, spesielt for jernbane, er ofte svært teknisk, detaljert og omfattende, og regelverksprosessene kan være uoversiktlige og ressurskrevende. I vårt arbeid med TSI-revisjonen 2024–2030 har det vært vanskelig å få oversikt over og prioritere hvilke arbeidsgrupper vi skal delta i for å sikre at vi medvirker til at regelverksutformingen blir mest mulig i tråd med norske interesser. Det gjør at vi har vært sent ute med å ta del i regelverksarbeidet i Det europeiske jernbanebyrået (ERA). I løpet av høsten 2025 har vi tatt stilling til alle møterrekker/arbeidsgrupper som er en del av TSI-revisjonen 2024–2030, og vi deltar nå i de gruppene vi mener er viktigst ut fra en helhetlig prioritering.

For delmål 3.3 er målene oppnådd etter den oppsatte planen.

3.2 Tilfredsstillende sikkerhetsnivå

3.2.1 Delmål 1: Bidra til at aktørene etterlever gjeldende relevant

lov- og regelverk

Jernbane

Veiledning

SJT vurderer nå kommunikasjonsrisikoer mer systematisk knyttet til aktivitetene våre. Der vi antar at en aktivitet kan vekke interesse ut over hos den enkelte aktøren som er berørt, lager vi budskapsnotat for å forberede kommunikasjonen med interessenter som presse, andre aktører og lignende. Vi ser at kommunikasjonen i nyere saker som er av interesse for media har vært bedre forberedt og koordinert.

Vi følger også opp sentrale saker for bransjen i nyhetsbrevene våre som har god leserstatistikk.

Høsten 2025 gikk vi over til en ny publiseringsplattform for nettsidene våre. I den forbindelse har vi bearbeidet innholdet for tillatelser med tanke på klarspråk og brukeroppgaver slik at de enkelte brukergruppene lettere skal finne og forstå innholdet som er viktig for dem. Dette arbeidet fortsetter i 2026.

Sikkerhetssertifikat, sikkerhetstillatelser og lisenser

SJT ga i oktober sikkerhetstillatelse til infrastrukturforvalteren Bane NOR. Bakgrunnen var ny organisering i Bane NOR, samt at eksisterende sikkerhetsgodkjenning skulle fornyes etter fem år. Denne søknadsprosessen har vært en av de største saksprosessene i SJT i 2025. Tillatelsen til å være infrastrukturforvalter danner grunnlaget for

drift av jernbanenettet i Norge i årene fremover. Det har vært tett oppfølging og god informasjonsutveksling gjennom året frem mot ferdigstillelsen i oktober.

Frem mot sommeren har SJT arbeidet med søknad fra jernbaneforetaket Go-Ahead Nordic som ønsket et nytt felles sikkerhetsattest som inkluderer tillatelse til å være ansvarlig enhet for vedlikehold (ECM). Det var en omfattende søknadsprosess, og siste del av prosessen ble utfordrende på grunn av spørsmål om utlevering av vedlikeholdsinformasjon fra eksisterende ECM. Trafikkavviklingen på Sørlandsbanen gjennom sommeren var avhengig av en avklaring rundt overlevering av vedlikeholdsdokumentasjon til ny ECM. SJT stilte som fagekspert i drøftelser mellom de involverte aktørene frem mot en løsning.

I høst har SJT for første gang siden innføringen av EUs fjerde jernbanepakke blitt forespurt av ERA om å stille med ressurs i ERAs «Pool of Experts». Dette er arbeid med å utstede eller fornye felles sikkerhetsattest som gjelder for flere land inkludert Norge. SJT har bidratt i to slike prosesser i 2025.

Tillatelser infrastruktur

For tillatelser til å ta i bruk ny og endret infrastruktur er de fleste søknadene sendt inn av Bane NOR. Sporveien i Oslo har også sendt oss søknader om større prosjekter. I 2025 fattet vi 69 vedtak om tillatelser knyttet til bruk av jernbaneinfrastruktur. Søknadsprosessen knyttet til nytt signalanlegg CBTC på T-banen har vært omfattende, med søknadsprosesser for både infrastrukturen på Lambertseterbanen og for ombygging av T-banetrog. CBTC er nytt for aktørene og har krevd intensiv oppmerksomhet fra SJT. Første del av prosjektet fikk tillatelse i desember. CBTC gir muligheter for bedre kapasitetsutnyttelse av nettet i Oslo, og særlig gjennom sentrum er muligheten til å kjøre noe tettere i fremtiden helt avgjørende for å håndtere økt trafikk i et helhetlig nytt T-banenett når Fornebu-banen skal kobles til eksisterende nett.

På jernbanen var det i 2025 enkelte krevende søknadsprosesser ved oppstart av trafikk etter sommeren. Problemet var hovedsakelig mangler i dokumentasjon fra søkeren, noe som fikk følger for planlagt igangsettelse.

De senere årene har SJT mottatt et stort omfang søknader om midlertidig unntak fra forskriftskrav som gjelder et større antall usikrede planoverganger. Kompenserende tiltak har vært nødvendig for å holde risikoen nede på et akseptabelt nivå. De senere årene har SJT gitt tidsbegrensede tillatelser til bruk av ringerutiner i nærmere 500 tilfeller for å sikre trygg passering for veifarende. I 2025 har flere av de tidsbegrensede tillatelsene måtte fornyes etter vurdering av om kriteriene for bruk av slike ringerutiner fortsatt er overholdt.

Ustabile grunnforhold er viktig når infrastruktur skal bygges ut, og leirskredet ved Nesvatnet i august 2025 understreker betydningen. For utbyggingen av jernbanen i Moss er det omfattende overvåking av området rundt eksisterende spor i det samme området som der det foregår anleggsarbeid ved jernbanen. SJT har fulgt problemstillingen i flere år. Bane NOR har også gjennom hele 2025 gitt SJT og andre relevante myndigheter jevnlig informasjon om tilstanden.

Tillatelser kjøretøy

I 2025 fattet SJT vedtak om tillatelse i 150 saker om jernbanekjøretøy. Dette gjelder tillatelser til å ta i bruk nye eller ombygde jernbanekjøretøy som skal trafikere jernbanenettet, test- og transporttillatelser, tillatelser til trikker og T-banetrog, samt tillatelser til å bruke arbeidsmaskiner til anleggsarbeid på jernbanen. Ombygging av tog med nytt ombordutrustningsutstyr for ERTMS (ETCS) har fortsatt i 2025. Ombygging av T-banetrog med CBTC-ombordutrustning, samt forlengelse av tidsbegrenset tillatelse til de nye trikkene i Oslo, har også vært i en søknadsprosess. Trikkene av typen SL 18 har tidsbegrenset tillatelse. Dokumentasjonen dekker stadig mer, men er fortsatt ikke tilstrekkelig til å kunne gi en varig tillatelse. I prosessen for å anskaffe nye tog til Nordlandsbanen har SJT veiledet aktørene om hvordan valg av materiell og eventuelle varianter av ombygging til bruk for persontransport vil påvirke søknadsprosessen.

Tilsyn

Tilsynsplanene er risikobasert. Temaer og virksomheter velges ut fra der vi vurderer at effekten er størst.

I 2025 prioriterte vi temaene feil og mangler med kjøretøy, opplæring av personell i godstogselskapene, og sikring og nasjonal beredskap for jernbaneforetakene. For museumsbaner og sidespor prioriterte vi temaet sikkerhetsstyring. Vi har et eget tilsynsprogram for Bane NOR som infrastrukturforvalter. Vi prioriterte temaene feil og mangler i infrastruktur, digital sikkerhet og beredskap.

Tilsynene med hendelsene i Romeriksporten, Randklev bru og 1. juledag 2024 bekreftet svak beredskap for å opprettholde transporttilbudet etter større hendelser. Dette så vi en tydelig bedring på etter rashendelsen ved Nesvatnet. Da var Bane NOR raske med å ha oppmerksomhet om beredskapen. Hendelsen førte til at vi prioriterte et tilsyn med hendelsen og betydningen for eksisterende togdrift. SJT konkluderer med at de strekningsvise risikoanalysene ikke har et tilstrekkelig detaljnivå for å synliggjøre særskilte risikoforhold på en strekning, men i for

stor grad viser et risikobilde for generiske jernbanestrekninger. Dette kan ha betydning for prioritering av midler og også gi mangelfull beslutningsstøtte for prosjekter i området. Tilsynet bekreftet også funnene fra tidligere tilsyn om at samordningen av beredskap mellom aktørene ikke er god nok. De fleste jernbaneforetakene lener seg i stor grad på Bane NOR som koordinerende ledd.

For å bidra til en endring arrangerte SJT i høst en heldagsworkshop med tema beredskap der alle jernbaneaktørene var invitert.

Vi samordner tilsyn med Transportstyrelsen i Sverige for å unngå dublering av tilsyn med virksomheter som har grenseoverskridende trafikk. Samordningen avklarer også hvem som har det koordinerende ansvaret for tilsyn med aktørene som har et grensekryssende sikkerhets sertifikat. I 2025 deltok vi i to tilsyn med Transportstyrelsen.

Vi mottok en rekke bekymringsmeldinger om at en virksomhet drev transport av farlig gods uten tillatelse. Vi gjennomførte flere uanmeldte inspeksjoner, men avdekket ikke ulovlige forhold. I denne saken hadde vi også dialog med DSB, ERA og Transportstyrelsen for å koordinere eventuelle reaksjoner.

Styringsparametere

- *Antall ulykker og alvorlige hendelser: (se tabell 4)*
- *Antall bruk av sanksjoner som følge av alvorlige brudd på regelverket (se tabell 4)*

Taubaner

Veiledning

For å videreutvikle og sørge for en brukerrettet veiledning og kommunikasjon, publiserte vi i mars endringer på nettsidene for taubaner og fornøyelsesinnretninger. Målet var å tilpasse innholdet til de oppgavene brukerne kommer for å løse. Nettsidearbeid er en kontinuerlig prosess, og ved overgangen til en ny publiseringsplattform på høsten har vi bearbeidet noe innhold videre med tanke på klart språk og generell brukervennlighet. Dette arbeidet fortsetter i 2026.

Vi gjennomfører undersøkelser årlig for å innhente nødvendig informasjon om forbedringene på nettsidene har ønsket effekt. I tillegg supplerer vi målingene med tilbakemeldingene fra de vi er i kontakt med, og innspill fra bransjene. Endringene på nettsidene er for nye til at vi har tall på hvordan endringene er tatt imot i brukergruppa.

Vi har veiledet aktørene i forbindelse med en høring om endringer i taubaneforskriften, og arrangerte et digitalt bransjemøte om akseptabelt sikkerhetsnivå, søknad om ny driftstillatelse og endring av taubaner. Vi har også publisert artikler på nettsidene som er formidlet i nyhetsbrev.

Vi har veiledet aktørene om at vi har overtatt ansvaret for tilsyn med master og fundamenter fra 1. juli i nyhetsbrev i flere omganger.

Høsten 2025 var endringen i regelverket om overtredelsesgebyr et sentralt tema. Vi formidlet budskap om den øvre beløpsgrensen og hvordan vi vil bruke overtredelsesgebyr fremover både i nyhetsbrev, i et digitalt bransjemøte og på sikkerhetsseminaret til Norske alpinanlegg og fjelldestinasjoner.

Tillatelser

I 2025 ga SJT tillatelse til 17 taubaner, og 15 taubaner har tilbakelevert driftstillatelsen. Enkelte av tillatelsene er gitt etter endringer i taubanen, og for eksempel bytte av styresystem, motor eller trekktau. Slike oppgraderinger hever sikkerhetsnivået. Flere av søknadene gjaldt gjenoppstart av eksisterende taubaner, blant annet etter tilbakekall av driftstillatelse eller konkurs. Flertallet av søknadene gjelder skitrekking og stolheiser i alpinanlegg. En søknad gjaldt ny gondol i Trysil, noe som utgjør en stor satsing i anlegget. Dette er en gondol med plass til ti passasjerer i hver kabin.

Alle virksomhetene som hadde levert komplett dokumentasjon innen fristene i regelverket fikk tillatelse til å komme i gang til sesongstart.

Endringene i taubaneforskriften fra 1. juli 2025, blant annet om vurdering av om endring i en taubane er vesentlig, kan bidra til at SJT får flere meldinger om endringer som skal vurderes, og bidra til økt sikkerhet.

Det påligger en del løpende forpliktelser for å opprettholde en tillatelse til en taubane. En av disse pliktene er å ha innmeldt ansvarlig driftsleder til SJT. På slutten av året undersøkte vi tilstanden på dette området. Avvikende forhold som ble avdekket ble fulgt opp særskilt. Erfaringen er at denne typen undersøkelser gir nyttig informasjon og et godt grunnlag for SJTs arbeid med å følge opp at virksomhetene etterlever regelverket.

Tilsyn

Vi har videreført særskilt oppmerksomhet mot vedlikehold av taubaner og redningsberedskap i stolheis i 2025.

Virksomhetene må gjennomføre uavhengige inspeksjoner av utmatningsbelastede komponenter og magnetinduktiv testing av ståltau for å påse at anleggene er sikre i drift. Tilsyn har vist at mange virksomheter ikke gjennomfører spesielle inspeksjoner slik regelverket krever. Det er enten på grunn av manglende kunnskap om kravet eller manglende økonomi til å gjennomføre nødvendige tester og utskiftninger. Vi bruker reaksjoner som varslingsstans der testing ikke er gjennomført. I flere tilfeller har vi også stanset driften som følge av manglende gjennomføring av kontroller.

Det er viktig for passasjerenes sikkerhet at en virksomhet har tilstrekkelig kompetanse, planer og kapasitet når det er nødvendig å evakuere passasjerene. Virksomhetene skal kunne evakuere passasjerene i en stolheis til sikkert sted så raskt som nødvendig, og innen maksimalt to timer etter at heisen stanser. Vær og temperatur påvirker hvor lang tid man har til rådighet. Tilsyn har vist at det er mangler i redningsberedskapen, både i planverket, i antall ressurser og i hyppigheten på øvelsene. Etter tilsyn har virksomhetene oppgradert utstyret for evakuering og bemannet opp redningslagene som er til rådighet. Veiledning har vært et godt virkemiddel for å få økt forståelse for hvorfor virksomhetene må ha denne beredskapen på plass. Tilsynene viser at redningsberedskap krever jevnlig oppmerksomhet og øving for å opprettholde et godt nivå.

Tilsyn med taubaners bærende konstruksjoner er en ny oppgave for SJT fra 1. juli 2025. Vi har prioritert veiledning til aktørene om denne endringen.

For å få sikre etterlevelse av regelverket og SJTs rolle, har vi tatt i bruk egenmeldinger som en ny tilsynsform. Det ble sendt ut et egenmeldingsskjema til alle 317 taubaneverksomhetene som inneholdt konkrete spørsmål om risikovurderinger, uønskede hendelser, teknisk tilstand, vedlikehold, kontroll av daglig drift og kompetansekrav. Kun to virksomheter svarte ikke innen fristen. Oppfølgingen pågår fortsatt, men erfaringen fra svarene har gitt verdifulle innspill til tilsynsprogrammet for 2026.

Det var i fjor flere hendelser med barn som bruker stolheis, spesielt i forbindelse med av- og påstigning. Tiltak for å forhindre slike hendelser fremover har vært tema på tilsyn og i veiledning.

Vi gjennomførte et uanmeldt tilsyn med en taubaneverksomhet etter å ha mottatt en bekymringsmelding. Vi avdekket store mangler i teknisk tilstand på taubanene og alvorlige mangler i sikkerhetsstyringen, og vi vedtok derfor stans. Etter omfattende oppfølging har virksomheten fått på plass et akseptabelt sikkerhetsstyringssystem og gjort omfattende forbedringer av den tekniske tilstanden på heisene. Stansvedtaket ble derfor opphevet når sikkerheten var dokumentert å være tilfredsstillende.

Styringsparametere

- *Antall bruk av reaksjoner som følge av alvorlige brudd på regelverket*
Stans er et inngripende virkemiddel som kun benyttes når vi oppdager mangler som kan medføre fare for liv og helse. Vi fattet vedtak om stans i seks saker på taubaneområdet og trakk tilbake én driftstillatelse.
- *Andel virksomheter innenfor taubaner og fornøyelsesinnretninger som rapporterer hendelser*
Se kapittel 3.1.1 tabell om styringsparametere.
Det er en langsiktig prosess å få forståelse for betydningen av at rapportering av uønskede hendelser er et nyttig verktøy i sikkerhetsstyringen. Vi ser at oppmerksomheten vi retter mot dette i tilsyn har effekt.
- *Vurdering av aktørenes kjennskap til og etterlevelse av regelverket*
Kjennskapet til regelverket er ikke god nok, spesielt hos de mindre aktørene. Vi bruker veiledning aktivt for å bedre denne kunnskapen og har tatt i bruk et egenmeldingsskjema for taubaner som vi tror vil ha god effekt.

Fornøyelsesinnretninger

Veiledning

Nye, oppdaterte nettsider for fornøyelsesinnretninger er utarbeidet sammen med sidene for taubaner. Se punkt 3.2.1 for nærmere omtale.

Vi arrangerte et nettseminar om sikkerhet i vår der temaet var beredskap. Opptak av seminaret ble lagt ut på nettsidene og sendt ut i nyhetsbrev etterpå.

Høsten 2025 var endringen i regelverket om overtredelsesgebyr et sentralt tema. Vi formidlet budskap i nyhetsbrev og i et digitalt bransjemøte om den øvre beløpsgrensen og hvordan vi vil bruke overtredelsesgebyr i tiden fremover.

Tillatelser

SJT ga 48 tillatelser til fornøyelsesinnretninger i 2025, og 28 tillatelser ble levert tilbake fra virksomhetene. Grunnen til tilbakelevering skyldes ofte kassering av utrangerte innretninger, som for eksempel eldre hoppeslott.

Over tid har SJT sett varierende kvalitet på inspeksjonsrapporter fra enkelte uavhengige tredjeparter. Manglende kunnskap om sentrale standarder på fagområdet er ikke forenlig med rollen som uavhengig tredjepart. Vår erfaring er at inspeksjonsrapportene har vært så mangelfulle at søknadsprosessene påvirkes, og også stopper opp. Uklarheter må sjekkes og verifiseres. Vi har tatt opp problemet i bransjefora der inspeksjonsorganer har deltatt.

SJT har også hatt direkte kontakt med inspeksjonsorgan om forholdene. Mangelfulle rapporter har også blitt omtalt av oss under søknadsbehandlingen, og vi har bevisstgjort søkerne som har bestilt rapporten. Innsatsen for å forbedre kvaliteten på rapportene har begynt å gi resultater, og kvaliteten er bedre.

Det er fordeler med at tredjepartskontroller skal kunne tilbys av firmaer som også er tilgjengelig i nærområdet. Det er mange typer innretninger og stor variasjon av tekniske konstruksjoner. Innretningene er også spredt over hele landet. SJT har derfor hittil ikke krevd at inspeksjonsorganene må være akkreditert på fagområdet, ettersom det per nå ikke er aktører i Norge eller naboland som tilbyr tjenestene.

Krav om akkreditering ville også kunne vært fordyrende for bransjen, spesielt hvis kompetanse må hentes inn fra andre land. Det er positivt at oppmerksomheten fra SJT om kvaliteten på tredjepartsrapporter har bedret forholdene, og vi vil følge med på kvaliteten på rapportene i søknadsprosessene i 2026.

I hovedsak er søknadene SJT mottar godt dokumentert. Vi har imidlertid også eksempler på søknader som avslås fordi nødvendig dokumentasjon ikke er fremlagt.

Tilsyn

Temaene for tilsynene med fornøyelsesinnretninger har gjennomgående handlet om styringssystem, risikovurderinger, beredskap og rapportering av uønskede hendelser. Det er positivt at antallet rapporterte hendelser øker, men det er fortsatt et fåtall aktører (25 prosent) som dominerer rapporteringen. Det er et langsiktig arbeid å øke forståelsen i virksomhetene for at disse hendelsene er et grunnlag for å forbedre sikkerhet og effektivitet.

Hendelser i vannsklier der publikum ikke følger anleggets anvisninger, er gjengangere i rapporter om uønskede hendelser. Tilsvarende ser vi også i klatreparker og i zipliner. Det er en tendens til at dette alene tilskrives brukerfeil, uten at virksomhetene systematisk vurderer hva som kan gjøres for å hindre gjentagelse. Våre tilsyn har bidratt til at aktørene i større grad gjennomfører risikovurderinger og får bedre oversikt over egen risiko.

Fordelingen av virkemidler fordelt på stedlige tilsyn, dokumenttilsyn og veiledning er på samme nivå som året før. Veiledning er et effektivt virkemiddel for å nå ut til flest mulige aktører.

Styringsparametere

- *Antall bruk av reaksjoner som følge av alvorlige brudd på regelverket*
Vi vedtok tvangsmulkt overfor to virksomheter. Den ene svarte ut manglene før tvangsmulkten startet å løpe. Varsel om at vi vil vedta stans har i mange tilfeller god effekt. Vi vil stramme inn tiden virksomhetene får på å korrigere avvik før vi varsler tvangsmulkt eller stans.
- *Andel virksomheter innenfor taubaner og fornøyelsesinnretninger som rapporterer hendelser*
Økning i antall rapporterte hendelser kommer hovedsakelig fra virksomheter vi har gjennomført stedlig tilsyn hos. Det er fortsatt et mindretall av virksomhetene som rapporterer. Vi ser likevel en betydelig økning fra året før i antall uønskede hendelser som rapporteres. Det indikerer at informasjon, veiledning og tiltak fra SJT har god effekt. Omfanget av rapportering gjør at vi i større grad kan bruke rapportene til å føre statistikk og si noe om trender som vi kan melde tilbake til bransjen. Vi vil fortsette å ha stor oppmerksomhet om rapportering av hendelser, både på tilsyn og i veiledning.
- *Vurdering av aktørenes kjennskap til og etterlevelse av regelverket*
Erfaringer fra tilsyn de siste årene viser at det fortsatt er store mangler i forståelse av regelverket, særlig for kravene til risikovurderinger, til rapportering av uønskede hendelser og til strukturert sikkerhetsstyring. Vi har gjennomført flere veiledningsaktiviteter for bransjene, spisset mot blant annet temaene hvor vi ser utfordringer hos de fleste vi fører tilsyn med.



3.2.2 Delmål 2: Legge til rette for effektiv behandling av søknader

om tillatelser

På jernbane og sporvei har vi ofte dialog med søkere over tid i større prosjekter, og vi gir konkret veiledning i det enkelte prosjektet. I 2025 har SJT arbeidet med å videreutvikle et elektronisk søknadsskjema for jernbaneinfrastruktur som skal legge til rette for bedre strukturerte søknader i komplekse infrastrukturprosjekter. Videre vil diverse data som legges inn fra søkeren kunne utnyttes digitalt i den videre søknadsprosessen for en mer effektiv prosess, samt gi bedre muligheter for å oppnå oversikt over temaer på tvers av enkeltsaker.

SJT har i 2025 også arbeidet med nye interne maler for å gjøre saksbehandlingen mer standardisert og effektiv. Vi har særlig fulgt opp Bane NOR tett etter konkrete saker på grunn av erfaringer med for sen innsending av dokumentasjon fra søkeren, og for å unngå tidskritiske situasjoner i fremtiden.

På fagområdene for taubaner og fornøyelsesinnretninger har vi fått nye nettsider som er enklere å finne frem i for brukerne, og vi forventer at søknadene blir stadig bedre gjennomarbeidet før de sendes inn. SJT har fulgt opp kvaliteten på tredjepartsrapporter på bakgrunn av avdekte mangler i rapporter under behandling av konkrete søknader. Vi forventer at også bedre kvalitet fra tredjepartsrapporter vil gi bedre søknader fra bransjen. Dette vil igjen gi grunnlag for rask behandling av komplette søknader.

For fagområdet fornøyelsesinnretninger har SJT i 2025 hatt dialog med de store fornøyelsesparkene og NHO Reiseliv for å se på mulige forbedringer i søknadsprosessene. I denne dialogen har vi sett på hva som er en best mulig prosess, slik at store investeringer i form av plassbygde innretninger kan tas i bruk så raskt som mulig etter at de er ferdigbygget. Innretningene skiller seg fra andre fornøyelsesinnretninger ved at de siste dokumentene fra tredjeparter først foreligger etter fysiske inspeksjoner etter at anlegget er ferdig bygd. Bransjen har vist til at det er viktig at de har mulighet for å levere dokumentasjon stegvis, slik at innretninger de har investert mye i, raskt kan få tillatelse. Gjennomgangen med bransjen viser at praksis i realiteten allerede er slik. SJT har etter dialogen presisert omtalen på nettsidene våre slik at det er tydelig, også for mindre erfarne aktører, at søknadsprosessen for plassbygde anlegg kan starte på tidlig, før all dokumentasjon foreligger.

Styringsparametere

Jernbanen

- *Antall søknader om fornyet midlertidig tillatelse, og antall som godkjennes*

Bane NOR har ofte behov for en tidsbegrenset tillatelse når infrastrukturprosjekter skal tas i bruk. Det foreligger midlertidige sertifikat fra tredjepart på designnivå, men endelig sertifikat vil av ulike grunner først kunne utstedes når ferdig anlegg har vært noe i drift. SJT ønsker en kortest mulig driftsperiode før endelig verifisering, men det kan oppstå behov for å forlenge tidsbegrensede tillatelser.

I 2025 har SJT mottatt 11 søknader om å forlenge tidsbegrenset tillatelse, og alle har fått forlengelse. Flere av disse gjelder plattformtiltak. I flere tilfeller vil endret omfang og/eller endret fremdrift i prosjektene være en forklaring på behovet for å forlenge tidsbegrenset tillatelse frem mot endelig verifisering av ferdig anlegg.

Taubaner

- *Gjennomsnittlig tid fra aktørens første henvendelse til søknaden er komplett*

Det tok i 2025 i gjennomsnitt 117 dager fra SJT mottok søknaden til all dokumentasjon var ettersendt, og søknaden var komplett. Et fåtall av sakene trekker opp snittet. I en sak har vi holdt søknadsprosessen åpen i lengre tid for at søkeren skulle komme i mål. I en annen sak var det gjentatte runder med etterspørring av detaljert informasjon før søknaden til slutt ble komplett.

- *Gjennomsnittlig behandlingstid fra komplett søknad til vedtak*

Når søknadene først er komplette ferdigstilles saksbehandlingen meget raskt. Gjennomsnittlig tid i 2025 var at SJT brukte fem dager på å behandle søknaden ferdig etter at søknaden var komplett dokumentert.

Fornøyelsesinnretninger

- *Gjennomsnittlig tid fra aktørens første henvendelse til søknaden er komplett*

Det tok i 2025 i gjennomsnitt 87 dager fra SJT mottok søknaden til all dokumentasjon var ettersendt, og søknaden var komplett. Et fåtall av sakene trekker opp snittet. I én sak ble søknadsprosessen holdt åpen i lengre tid for at søkeren skulle komme i mål.

- *Gjennomsnittlig behandlingstid fra komplett søknad til vedtak*

Når en søknad først er komplett ferdigstilles saksbehandlingen raskt. Gjennomsnittlig tid i 2025 var at SJT brukte ti dager på å behandle søknaden ferdig etter at søknaden var komplett dokumentert.

3.2.3 Delmål 3: Bidra til at aktørene ivaretar samfunnssikkerheten

Samfunnssikkerhet berører store deler av våre ansvarsområder innenfor jernbane, det vil si tilsyn, veiledning, regelverksarbeid og behandling av søknader om sikkerhetssertifikater og tillatelser til å ta i bruk kjøretøy og infrastruktur. Gjennom tilsyn og veiledning påser vi at virksomhetene har etablert effektive styringssystemer for sikkerhet og sikring, og at de etterlever og kontinuerlig forbedrer systemene.

Tilsyn sikring, nasjonal beredskap og nasjonal sikkerhet (sikkerhetsloven)

I 2025 lagde vi en ny veileder om anskaffelser som dekker regelverket for sikring og sikkerhet. Veilederen omhandler hvordan virksomheten spesifiserer sine krav som legges til grunn for valg av leverandører og utarbeidelse av avtaler. Den må sees i sammenheng med veilederen om leverandørstyring fra 2024. Ønsket effekt er mer oppmerksomhet mot sårbarheter som anskaffelser kan medføre.

Vi har utført stedlige tilsyn innen sikring og nasjonal beredskap og koordinert disse med tilsyn med sikkerhet.

I 2025 gjennomførte vi et tilsyn med Bane NOR om digital sikkerhet. Tilsynet avdekket at virksomheten ikke tydelig skiller mellom krav i sikringsforskriften og krav i sikkerhetsloven. Disse to regelverkene har ulike formål og kravene sammenfaller ikke helt. Sikringsforskriften regulerer ikke virksomhetens ansvar for nasjonale sikkerhetsinteresser slik sikkerhetsloven gjør, men har som mål å sikre trygg drift uten nødvendigvis et mål om å opprettholde drift. Trygg drift forutsettes oppnådd gjennom forebygging, planlagt beredskapshåndtering mv. mot tilsiktede uønskede handlinger.

Videre gjennomførte vi tilsyn etter sikringsforskriften med virksomhetene som driver trikk og forstadsbane, og som ble underlagt forskriften i 2022. Vi avdekket store forskjeller i hvordan virksomhetene etterlever kravene i forskriften. På grunn av store mangler i dokumentasjonen hos en virksomhet, endret vi et planlagt stedlig tilsyn til i første omgang å være et dokumenttilsyn, og vi varslet vedtak om illeggelse av tvangsmulkt hvis virksomheten ikke oppfyller kravene innen 31. mars 2026.

Tilsyn med nasjonal beredskap i 2025 var rettet mot virksomheter som driver godstransport og T-bane. Vi har varslet vedtak om tvangsmulkt til en godsoperatør som må sende inn dokumentasjon av øvingsplan, med frist i januar 2026.

Tilsynet med Bane NOR som ble gjennomført etter den langvarige togstansen 1. juledag 2024 viste at Bane NOR kan forbedre oppfølgingen av digital sikkerhet. Bane NOR har identifisert flere forhold som de jobber med å forbedre, blant annet kartlegging av sårbarheter i infrastrukturen, beredskap til å håndtere slike hendelser og ytelses- og kompensasjonsordninger for jernbaneverkstransportene. Vi kom også med flere anbefalinger om funn knyttet til markedsovervåkningsområdet. Det gjaldt særlig oppfyllelse av kravene i jernbaneforskriften om en ytelsesordning og en såkalt 3–2-avtale mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR som henholdsvis «myndigheten» og «infrastrukturforvalter» etter forskriften.

Basert på våre funn knyttet til beredskap under tilsyn og alvorlige hendelser de siste årene arrangerte SJT en workshop om beredskap. Den var for virksomheter som deltar i Samarbeidsforum for sikring og nasjonal beredskap (SNB). Målet var å bidra til at virksomhetene styrker samarbeidet om beredskap, inkludert beredskapsøvelser, og samordningen av beredskapstiltak, samt informasjonsdeling i SNB. SJT vil følge opp virksomhetenes samarbeid om beredskap gjennom ulike aktiviteter.

SJT har fått ansvar for tilsyn etter sikkerhetsloven i jernbanesektoren fra 1. januar 2025, og vi har i den forbindelse inngått en samarbeidsavtale med Nasjonal sikkerhetsmyndighet (NSM). Flere ansatte i SJT har deltatt på kurs hos NSM, og vi vurderer fortløpende behovet for kompetanse. SJT har deltatt i to møter på samhandlingsarena for sektortilsyn i regi av NSM i 2025. Vi arbeider med å kartlegge behov for utstyr mv. og etablere rutiner som er nødvendig for å kunne ivareta ansvaret som sektormyndighet. Det er planlagt å gjennomføre et tilsyn med Bane NOR i 2026 med bistand fra NSM.

Styringsparametere

- *Vurdering av etterlevelsen av sikringsforskriften*

Virksomhetene som ble underlagt forskriften i 2022 har i ulik grad utviklet et styringssystem for sikring, og det er til dels store mangler.

Infrastrukturforvalter, som også er underlagt sikkerhetsloven, skiller ikke tydelig mellom krav i lov om nasjonal sikkerhet og krav i sektorregelverket – forskrift om sikring på jernbane.

- *Vurdering av etterlevelsen av forskrift om nasjonal beredskap*

Tilsyn i perioden 2024–2025 avdekket at det er mangelfullt samarbeid om beredskap mellom jernbaneverkstransportene og deres samordning av tiltak. Under tilsynene fant vi også at virksomhetene i liten grad plan-

legger og gjennomfører beredskapsøvelser rettet mot nasjonal beredskap, både i egen organisasjon og sammen med andre jernbanevirksomheter og andre aktører.

- **Vurdering av hvordan aktørene ivaretar hensyn til klimatilpasninger og digital sikkerhet**

Under våre tilsyn etter sikringsforskriften avdekket vi at virksomhetene ikke konsekvent følger sine egne rutiner og prosedyrer for å beskytte informasjon, inkludert merking, arkivering og distribusjon.

Togselskapene gjennomfører ikke – eller de gjør i svært liten grad – risikovurderinger av informasjons- og kommunikasjonssystemer, både IT- og OT-systemer med betydning for togfremføring. Det mangler også beredskapsanalyser knyttet til å beskytte informasjon og informasjons- og kommunikasjonssystemer.

3.3 Velfungerende jernbanemarkeder

3.3.1 Delmål 1: Bidra til at aktørene har tilgang til spor og tjenester

på ikke-diskriminerende vilkår

Klager, veiledning og tilsyn på eget initiativ

SJT som markedsovervåkingsorgan skal bidra til at aktørene i jernbanetransportmarkedene har tilgang til spor og jernbanerelaterte tjenester på ikke-diskriminerende vilkår. Dette arbeidet har i 2025 gått etter planen.

Ved siden av å behandle klager og utføre tilsyn, veileder vi og er i dialog med aktørene om plikter og rettigheter de har og hvordan regelverket skal forstås. Målet er at aktørene selv skal finne løsninger som er i samsvar med reglene om markedsadgang og på den måten bidra til velfungerende markeder.

I 2025 mottok SJT kun to nye klager hvorav en ble trukket underveis i saksbehandlingen.

Endret praksis for klagesaksbehandlingen til markedsovervåkingsorganet

SJT har i 2025 gjennomført tiltak for å få ned saksbehandlingstiden for klager. Vi har endret og tatt i bruk nye interne retningslinjer for klagesaksbehandling, laget nye maler og oppdatert informasjonen og klageskjemaene for bransjen på nettsidene våre. Ny praksis for klagesaksbehandling innebærer at SJT normalt skal treffe vedtak innen ti uker etter at vi mottar klager.

Klagesaker og tilsyn

Tågåkeriet i Bergslagen AB klaget i februar 2025 på Bane NORs innføring av et forbud mot å kjøre med multipelkoblede tyristorlokomotiv. Klagen ble trukket da Bane NOR fjernet forbudet etter at SJT tok opp saken til behandling. I november 2025 mottok vi en klage fra Flytoget AS på Bane NORs fremgangsmåte ved inngåelse av avtale om sportilgang (AST) og særlig over bestemmelsene om erstatning i avtalen. SJT varslet partene om vedtak om korrigerende tiltak der Bane NOR ble pålagt å utføre reelle forhandlinger om de aktuelle avtalebestemmelsene i henhold til kravene i jernbaneforskriften. Bane NOR har fått utsatt frist til å svare på varselet. Saken er til behandling i starten av 2026.

I 2025 traff SJT vedtak i to klagesaker fra 2024.

I klagesak fra Onrail AS om manglende tilgang til vognverkstedet på Alnabru i Oslo og hensettingsspor utenfor vognverkstedet på Kongsvinger stasjon, traff SJT nytt vedtak etter endringer i avtaleforholdene om tilgangen til verkstedet. Vi har fulgt opp at påleggene i vedtaket er blitt oppfylt innen fastsatte frister. Resultatet er at Onrail har fått tilgang til verkstedet og tjenester i dette på Alnabru.

Etter klage fra BLS AB om fordeling av ruteleier på Sørlandsbanen for ruteplanperioden R25 fattet SJT vedtak der vi påla Bane NOR å gjøre endringer i rutefordelingen. SJT konkluderte blant annet med at Bane NOR ikke hadde gjennomført samordning og bruk av den samfunnsøkonomiske modellen i samsvar med kravene i regelverket om fordeling av kapasitet. Vi påla dem blant annet å endre ruteplanen for R25 og at de fra R26 skal be om dokumentasjon fra søkere for data som skal brukes i den samfunnsøkonomiske modellen. Påleggene i vedtaket er oppfylt innen fristene i vedtaket.

I 2024 fattet SJT vedtak i klagesak fra Rana Gruber ASA om Bane NORs beregning og innkrevde påslag på infrastrukturavgifter for bruk av infrastruktur i perioden 2024 til 2026. Vi påla Bane NOR å stanse innkreving av påslag for årene 2025 og 2026 til de har gjort nye analyser og beregninger i tråd med kravene i regelverket. De skal også tilbakebetale eventuelt ulovlige innkrevde påslag for 2024. SJT har i 2025 hatt omfattende dialog med Bane NOR om forståelsen av enkelte av påleggene i vedtaket og reglene i jernbaneforskriften. Bane NOR har stanset innkreving av påslag og satt i gang arbeidet med nye analyser av inndeling i markedssegmenter og beregning av

påslag i henhold til påleggene i vedtaket og kravene i regelverket. SJT vil vurdere om påleggene er oppfylt når vi mottar informasjon og dokumentasjon som skal godtgjøre dette. Bane NOR er gitt utsatt frist til våren 2026 til å oppfylle påleggene.

SJT som markedsovervåkingsorgan deltok også i tilsynet i 2025 med togstansen 1. juledag 2024. I tilsynsrapporten etter hendelsen var det flere anbefalinger og funn knyttet til området for markedsovervåking. Det gjaldt særlig oppfyllelse av kravene i jernbaneforskriften til en ytelsesordning og en avtale mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR. Vi vurderte også de samfunnsøkonomiske konsekvensene av denne og andre alvorlige hendelser på jernbaneinfrastrukturen som gir stans av togtrafikken.

Stans i togtrafikken har store samfunnsøkonomiske kostnader og kan svekke konkurranseevnen til jernbanen mot andre transportformer. Bane NOR har etter tilsynet gjort enkelte forbedringer i ytelsesordningen. SJT har i sitt høringsinnspill etterlyst en større revidering av ordningen for å sikre samsvar med reglene i jernbaneforskriften.

Veiledning og kommunikasjon

Ved siden av klagesaksbehandling og tilsyn er vi i dialog med aktørene om plikter og rettigheter de har og om hvordan regelverket skal forstås. Målet er at aktørene selv skal finne løsninger som er i samsvar med reglene om markedsadgang og slik bidra til velfungerende markeder.

Høsten 2025 mottok vi en henvendelse fra et jernbaneforetak om Bane NORs håndtering av en kapasitetsbegrensning som gjaldt arbeid i spor på Gardermobanen. Vi veiledet jernbaneforetaket om regelverket og stilte Bane NOR spørsmål om håndteringen deres. Vi bidro med dette til at saken ble løst gjennom Bane NORs tvisteløsning i den årlige ruteplanprosessen.

SJT har i 2025 gitt innspill og anbefalinger til Bane NOR i forbindelse med at vi som observatør fulgte gjennomføringen deres av den årlige ruteplanprosessen for 2025. Vi så spesielt på praksis for samordning av rutesøknader og fordeling av ruter ved overbelastet infrastruktur. Vi fant blant annet at de brukte prioriteringskriterier for tidlig i fordelingsprosessen, at dokumentasjonen av prosessen var mangelfull og at involveringen av søkerne i samordningen av søknader er i konflikt med hverandre. Vi ønsker å bidra til at alle søkere får tilgang til spor på ikke-diskriminerende vilkår og i samsvar med kravene i regelverket. Dette er nødvendig for at jernbanetransportmarkedene skal fungere godt.

Tilgang til jernbanerelaterte tjenester i godsterminaler, verksteder, hensettingsområder med videre er viktig for et velfungerende jernbanetransportmarked. Vi har erfart at det er utfordringer med å forstå og etterleve reglene om tilgang til serviceanlegg både blant drivere og søkere. I oktober 2025 gjennomførte vi derfor i samarbeid med Bane NOR et bransjemøte om pris og tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse. Her informerte SJT om aktørenes rettigheter og plikter etter regelverket, mens Bane NOR fortalte om hvordan de utførte sin rolle som eier og driver av serviceanlegg. Bransjemøtet fikk stor oppslutning blant aktørene på jernbanen. Vi håper det bidro til økt forståelse og etterlevelse av regelverket.

Etablering av nye kommersielle tjenester – vurdering av økonomisk likevekt

Arbeidet med å behandle meldinger om nye kommersielle persontransporttjenester går etter planen og i henhold til frister og krav i regelverket. I 2025 mottok SJT fem nye meldinger, og avsluttet behandlingen av alle. Vi konkluderte med at tre av tjenestene ikke var meldepliktige. Det gjaldt melding fra SJ AB om nye grenseoverskridende tjenester mellom Oslo og København, melding fra Vygruppen AS om tjeneste på Flåmsbana og melding fra TM Togdrift om ad hoc-chartertog. I tillegg mottok vi melding fra SJ AB om grenseoverskridende tjenester mellom Oslo og Hamburg/Berlin og melding fra Grenland Rail AS om ny tjeneste mellom Bergen og Bodø. Vi mottok ingen anmodning om test av økonomisk likevekt for førstnevnte, og avslo anmodning om test av økonomisk likevekt for sistnevnte.

Effekten av arbeidet er at nye tjenester får tilgang til markedet når de ikke er til vesentlig skade for eksisterende avtaler om offentlig kjøpt persontransport, og bidrar dermed til et effektivt og bedre fungerende jernbanemarked.

Styringsparametere

• *Antall myndighetsavgjørelser og uttalelser om manglende etterlevelse av relevant regelverk*

I år er det truffet vedtak i to klagesaker som skal rette opp i flere brudd på reglene i jernbaneforskriften om henholdsvis driveres plikt til å gi tilgang til og yte tjenester i serviceanlegg og om fordeling av infrastrukturkapasitet. Det er også gjort flere tilsyns- og veiledningsaktiviteter for å rette opp i manglende etterlevelse. Når det gjelder etterlevelse av reglene om infrastrukturavgifter, inkludert påslag og ytelsesordningen, har SJT fulgt opp gjennomføringen av tidligere vedtak og gitt innspill med sikte på samsvar med regelverk.

• *Overordnet vurdering av etterlevelsen av regelverket og beskrivelse av tiltak for å bedre denne*

Det er fortsatt manglende etterlevelse av regelverk for fordeling av infrastrukturkapasitet og tilgang til ser-

viceanlegg og tjenester i disse. Vi har i vedtakene våre pålagt en rekke endringer for å rette opp i bruddene på regelverket, og også veiledet om tolkningen av regelverk i ulike kontaktmøter.

3.3.2 Delmål 2: Bidra til at forholdene ligger til rette for virksom konkurranse og effektiv ressursbruk i markedene for jernbanetransporttjenester

Samarbeid i EU/EØS

SJT har i 2025 fulgt med på og gitt innspill til Kommisjonens regelverksarbeid på markedsområdet gjennom å delta i arbeidsgrupper og aktiviteter i IRG-Rail, ENRRB og SERAF. Hensikten er å påvirke til hensiktsmessige reguleringer som bidrar til et effektivt jernbanemarked med sunn konkurranse og likeverdige vilkår i Norge.

Det har vært høyest aktivitet knyttet til Kommisjonens forslag til omfattende endringer i regelverket om fordeling av infrastrukturkapasitet på jernbane. Trilogforhandlingene ble avsluttet i november 2025. Vi forventer at forordningen vil tre i kraft i EU våren 2026. Samferdselsdepartementet (SD) planlegger etter dette å gjennomføre forordningen i norsk rett, noe som også vil bety endringer i regelverket og kapasitetsfordelingsprosessen i Norge.

SJT har videre levert bidrag inn om Norge i ulike rapporter og posisjonsnotater som arbeidsgruppene i IRG-Rail har utarbeidet i 2025. Det gjelder blant annet rapporter om ytelsesordningen og tilgang til serviceanlegg. Dette arbeidet er en viktig kilde til informasjonsdeling og utvikling av felles prinsipper og harmonisert tilsynspraksis for markedsovervåkingsorganene i EØS.

I 2025 har vi deltatt i SDs arbeid med å endre enkelte av reglene om prioritering av vedlikeholdsarbeider og om ruteplanlegging i jernbaneforskriften. Vi leverte også eget innspill da forslaget var på høring. Vi var blant annet positive til at det ble gjort tydelig at infrastrukturforvalter skal konsultere og involvere søkerne når de planlegger vedlikeholdsarbeider, men var kritiske til økte krav til innhold av tekniske data om toget i søknadene.

Innsamling, rapportering og analyse av markedsdata

SJT har i 2025 innhentet markedsdata for 2024 fra jernbaneforetakene, Jernbanedirektoratet og Bane NOR. Det er data om blant annet infrastrukturavgifter, fordeling av infrastrukturkapasitet, utgifter til infrastrukturen og inntekter og trafikkmengder for jernbaneforetakene. Dataene er rapportert videre slik at de kan presenteres i den årlige IRG-Rail Market Monitoring-rapporten, og Kommisjonens RMMS-rapport om utviklingstrekk i jernbanemarkedet.

Styringsparameter

- *Vurdering av konkurranseintensitet og etableringsbarrierer:*

Få aktører, høy konsentrasjon og høye etableringsbarrierer innebærer en betydelig risiko for en vedvarende situasjon med begrenset konkurranse i jernbanetransportmarkedene.

I godstransportmarkedet har markedskonsentrasjonen økt ytterligere i 2025 som følge av at jernbaneselskapet BLS AS avviklet virksomheten innen nasjonal godstransport. Mangel på kapasitet på jernbanesporet og i serviceanlegg er en markedsbarriere til hinder for at nye aktører kan etablere seg og at særlig mindre aktører kan vokse og konkurrere mer effektivt med større aktører. Anleggene og tjenestene i serviceanlegg er også til dels under kontroll av og blir drevet av markedsledende aktører i godstransportmarkedet, noe som gir fare for at konkurrenter opplever å bli utestengt fra markedet og ikke får tilgang til anlegg og tjenester på ikke-diskriminerende vilkår.

I persontransportmarkedet har det i 2025 vært en negativ utvikling i konkurransen med bruk av direktetildeling av PSO-kontrakter og økt markedskonsentrasjon etter sammenslåingen av Vy og Flytoget. Sistnevnte har medført et bortfall av en nær konkurrent til Vy, både i fremtidige konkurranser om PSO-kontrakter og som tilbyder av nye kommersielle tjenester. Det store omfanget av PSO-tjenester bruker en betydelig del av kapasiteten på sporet og er en etableringshindring for gods og annen persontransport som ønsker å etablere seg eller å utvide.

I markedet for kommersielle persontransporttjenester har det i 2025 vært en positiv utvikling med flere jernbaneforetak som har meldt om planer om oppstart av nye kommersielle passasjertjenester. Flere av disse tjenestene er rettet mot fritids- og turistsegmentet og består i stor grad av grensekryssende ruter.

3.4 Oppdatert, relevant og hensiktsmessig regelverk

Regelverk for jernbane

SJT utfører tilsyn og saksbehandling i tråd med regelverket i EUs fjerde jernbanepakke. Det gjenstår enkelte gjennomføringsforpliktelser fra den fjerde jernbanepakken, og dette gjelder blant annet å ferdigstille prosessen med å notifisere nasjonale regler om jernbanekjøretøy og infrastruktur. I dette arbeidet har vi avdekket behov for å

endre jernbanekjøretøyforskriften og jernbaneinfrastrukturforskriften. Vi startet arbeidet med forskriftsendringene i 2025 og har som mål å få sendt endringene på høring i 2026.

Som følge av ESAs gjennomgang av hvordan Norge har gjennomført samtrafikkdirektivet i norsk rett, har vi framskyndet et arbeid med å gjøre enkelte endringer i samtrafikkforskriften og forskrift om meldermyndighet og samsvarsvurderingsorganer for jernbanen. Endringer i de to forskriftene trådte i kraft fra 1. juli 2025.

Som forberedelse til å gjennomføre den varslede forordningen om felles sikkerhetsmetode for undersøkelse av sikkerhetsnivå og -ytelse (CSM ASLP), har vi fått i oppdrag å lage et utkast til høringsnotat. Høringsnotatet med forslag til nødvendige endringer i jernbaneundersøkelsesloven ble sendt Samferdselsdepartementet i 2025.

Endringer i jernbaneundersøkelsesloven vil kreve tilpasninger i flere forskrifter som både ligger under SDs ansvarsområde og forskrifter SJT har ansvaret for. Vi arbeider med nødvendige forskriftsendringer i samarbeid med Statens havarikommisjon.

Kommisjonen har i 2025 kommet med et utkast til en ny rettsakt om CSM ASLP som ble drøftet i et ekspertgruppemøte i november, der Norge bidro med innspill basert på faglige innspill fra SJT.

Kommisjonen har vedtatt endringer i forordning om tekniske spesifikasjoner for samtrafikkvegne for lokomotiver og passasjertog (TSI LOC&PAS), (EU) 1302/2014. Endringen i TSI LOC&PAS består i at det er innført en ny kategori jernbanekjøretøy ment for transport av militært personell som følger med utstyr i godstog. Bruken er i første rekke ment for militære transportere, men kan også tenkes benyttet til jernbanepersonell og brannmannskaper. ERATV-forordningen er endret ved at den får en ny kategori materiell det kan søkes om. Endringene trådte i kraft i EU 27. april. SJT foreslo i høring 4. juli endringer i TSI LOC&PAS-forskriften og ERATV-forskriften med en høringsfrist 29. august. Vi vedtok endringer i TSI LOC&PAS-forskriften og ERATV-forskriften 8. desember som trådte i kraft fra samme dag etter at endringsrettsakten ble tatt inn i EØS-avtalen 5. desember.

Kommisjonen har vedtatt endringer i forordning om tekniske spesifikasjoner for samtrafikkvegne for godsvogner (TSI WAG). Endringene inkluderer nye krav til festemekanisme for semitrailere på brønnvogner, etter hendelser der semitrailere har løsnet under kjøring, blant annet Storebælt-ulykken i 2019, hvor åtte personer ble drept og 18 skadet. Endringene omfatter også overføring av enkelte kjøretøykrav fra regelverket for transport om farlig gods. SJT sendte forslag om gjennomføring av endringsrettsakten i norsk rett på høring i oktober med en høringsfrist januar til januar 2026. Vi vil være klar til å gjennomføre når endringsrettsakten tas inn i EØS-avtalen.

Kommisjonen har foreslått endringer i forordning om tekniske spesifikasjoner for samtrafikkvegne for styring, kontroll og signal (TSI CCS), inkludert å ta inn tre subsets som ikke var klare da forrige TSI-revisjon ble vedtatt. Flere endringsforslag er tatt inn i endringsrettsakten underveis. Rettsakten ble votert over i RISC i 2025, og Kommisjonen vil vedta den om kort tid. Rettsakten må tas inn i EØS-avtalen før SJT gjennomfører rettsakten i norsk rett.

RISC ga i 2025 tilslutning til Kommisjonens forslag til ny forordning om tekniske spesifikasjoner for samtrafikk datadeling i jernbanetransport (TSI TELEM). TSI TELEM skal erstatte TSI TAF og TAP. Kommisjonen har sagt at de vil prioritere å vedta forordningen raskt. Det har vært omfattende diskusjoner om forslaget, og Norge har gitt flere innspill i diskusjonene. SJT skal gjennomføre forordningen i norsk rett. Vi forbereder høring og har arbeidet med utkast til EØS-posisjonsnotat.

I 2024 satte Kommisjonen i gang en ny revisjon av forordningene med tekniske spesifikasjoner for samtrafikk (TSI-revisjon) og revisjon av forordninger om felles sikkerhetsmetoder (CSM-ene). Dette er omfattende og teknisk regelverksarbeid. Endringer vil kunne få stor betydning for norske aktører og for SJTs tillatelser og tilsyn.

SJT følger EUs regelverksarbeid på våre områder og deltar i mange arbeidsgrupper under EU-kommisjonen og ERA. EU-regelverksforslag på vårt område, spesielt for jernbane, er ofte svært teknisk, detaljert og omfattende, og prosessene kan være uoversiktlige. SJT må prioritere hvilke arbeid vi deltar i og med hvor mye ressurser. Vi prioriterer regelverksarbeid og møterrekke basert på føringer fra SD, hvor stor betydning sakene kan få for Norge og hvor stor mulighet vi har til å påvirke utfallet.

Videre viser ERAs tilsyn med SJT i 2023, ESAs vurdering av hvordan vi har gjennomført samtrafikkdirektivet og sikkerhetsdirektivet i norsk rett og prosessen med å rapportere nasjonale regler på det tekniske området, at vi kan bli bedre til å gjennomføre EU-regelverk korrekt i Norge. Vi følger opp anbefalingene fra ERA og ESA.

Regelverk for taubaner

SJT har i år hatt forslag til endringer av taubaneforskriften på høring. Endringene ble vedtatt i tråd med forslaget og trådte i kraft fra 1. juli 2025. Det er vedtatt endringer i bestemmelsen om akseptabelt sikkerhetsnivå for taubaner med driftstillatelse. Endringen tydeliggjør når en taubane anses å ha et akseptabelt sikkerhetsnivå etter

at driftstillatelsen er gitt. Vi endret også reguleringen av når en taubane kan få ny driftstillatelse ved flytting og ved gjenoppstart. Dette gjør det tydeligere i forskriften hvilke krav som gjelder for ulike situasjoner og ulike taubaner. Vi vedtok videre ny regulering for endring av taubaner.

Fra 1. juli fører SJT tilsyn med taubaners bærende konstruksjoner, og vi vil fremover føre tilsyn med spesielle inspeksjoner for bærende konstruksjoner. Taubaneforskriften har en overgangsordning, og virksomhetene har frist til 1. oktober 2026 med å få gjennomført periodisk kontroll og spesielle inspeksjoner av taubaners bærende konstruksjoner etter forskriften. Plikten til å ha planer for å gjennomføre slike kontroller gjelder allerede fra 1. juli, da endringene i forskriften trådte i kraft. Tilsyn fra SJT vil i første runde konsentrere seg om planene virksomhetene har for disse spesielle inspeksjonene.

I 2022 fikk vi et oppdrag om å utarbeide et utkast til forskriftsbestemmelser og høringsnotat om overtredelsesgebyr på taubaneområdet, som grunnlag for alminnelig høring. Forslag til endringer i taubaneforskriften ble sendt på høring i 2025. Endringen ble vedtatt og trådte i kraft 1. januar 2026.

Regelverk for fornøyelsesinnretninger

I 2022 fikk vi et oppdrag om å utarbeide et utkast til forskriftsbestemmelser og høringsnotat om overtredelsesgebyr på tivoliområdet, som grunnlag for alminnelig høring. Forslag til endringer i tivolforskriften ble sendt på høring i 2025. Endringen ble vedtatt og trådte i kraft 1. januar 2026.

3.4.1 Delmål 1: Involvere bransjene i regelverksarbeid, og legge til rette for at de kan innrette seg etter nytt regelverk

SJT arbeider for at brukerne våre informeres om regelverksarbeid og gis reell mulighet til å påvirke, og innrette seg etter, nytt regelverk. Dette gjør vi ved å informere og hente innspill fra bransjen i vårt arbeid med EU-regelverk og ved at vi får mange og gode høringsinnspill til forslag om endringer i regelverket.

Styringsparametere

- *Beskrivelse av veiledning som er gjennomført*

SJT har i 2025 publisert 32 nyhetsbrev, avholdt syv bransjemøter og tre fagseminarer. Tematikken for veiledningen, herunder relevante regelverk er beskrevet i vedlegg nr. 1.

3.4.2 Delmål 2: Påvirke EU-regelverk i tråd med Norges interesser

Det følger av tildelingsbrevet at SD ønsker at saker som er viktige for Norge skal identifiseres tidlig og at Norge skal medvirke til at regelverksutformingen blir mest mulig i tråd med norske interesser.

Størstedelen av regelverksinitiativ fra EU på vårt område er forbedringer som ikke påvirker Norge særskilt negativt, noe som begrenser behovet for å påvirke regelverket. SJT arbeider med å identifisere og påvirke de sakene der Norge har særskilte interesser. SJT har rutiner for å sikre at SJT prioriterer å delta i de riktige møterekkene, at vi tidlig i regelverksprosessen skriver notater som beskriver forslagene og bakgrunnen for initiativene, om de kan være i strid med norske interesser, samt om det kan være behov for endringer i eksisterende regelverk eller tilpasninger ved inkorporering i EØS-avtalen. Det er likevel rom for forbedring ved å gjøre tidligere og grundigere vurderinger enn i dag.

Styringsparametere

- *Vurdering av hvordan EU-regelverk har blitt påvirket av norske interesser*

I 2025 har SJT bidratt til påvirkning av EU-regelverk ved å ha bistått Entur med å inngi forslag til tekniske dokumenter til ny TSI TELEM. Målet er å sikre at Enturs løsninger enkelt skal kunne brukes etter vedtak av ny TSI TELEM, og bidra til bedre løsninger i EU. De tekniske dokumentene er formelt sett ikke en del av rettsakten, men fastsettes av ERA.

Bane NOR har endret kodeord de bruker for bokstavene Æ, Ø, og Å. I samarbeid med Bane NOR har vi meldt inn disse til Kommissjonen slik at de tas inn i TSI OPE.



SJT har deltatt aktivt i arbeidet med å forberede den kommende CSM-revisjonen, for å bidra til at rammene for CSM-revisjonen åpner for tilpasninger i sikkerhetsregelverket som er hensiktsmessig også i Norge.

I Kommisjonens ekspertgruppemøter om ny CSM ASLP har norske forslag om blant annet hensiktsmessig rapportering til Statens havarikommisjon og rapportering av uønskede hendelser blitt møtt med støtte og forståelse av Kommisjonen og andre medlemsland. Kommisjonens forslag til rettsakt er ikke ferdig. SJT jobber med å gjøre gode prioriteringer i arbeidet med å påvirke EU-regelverket i TSI-revisjonen 2024–2030.

3.4.3 Delmål 3: Gjennomføre forpliktelser etter EØS-avtalen rettidig og riktig

SJT jobber for at regelverket som vi forvalter er oppdatert og forståelig, og dette krever at også EU-regelverket må være gjennomført i norsk rett både rettidig og riktig.

Styringsparametere

- *Andel rettsakter tatt inn i EØS-avtalen som er gjennomført i norsk rett innen gjeldende frister*

Tre av tre rettsakter som en del av TSI-revisjonen 2023, samt endringen i TSI LOC&PAS og ERATV-forskriften, er gjennomført i norsk rett innen gjeldende frister.

SJT er i rute med å forberede gjennomføring i norsk rett av den vedtatte endringen i TSI WAG når disse forventes tatt inn i EØS-avtalen tidlig i 2026.

3.5 Andre mål og prioriteringer

3.5.1 SJTs rolle og arbeid med samfunnssikkerhet

Samfunnssikkerhet er et «paraplybegrep» for sikkerhet, sikring og nasjonal beredskap på jernbanen. Jernbane er en samfunnskritisk funksjon, som også skal understøtte den grunnleggende nasjonale funksjonen transport (GNF). Det forutsetter tilgang til jernbaneinfrastruktur, serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester i tillegg til togmateriell og personell.

Samfunnssikkerhet berører store deler av våre arbeidsområder innen jernbane. Arbeidet med samfunnssikkerhet i SJT foregår tverrfaglig og er en integrert del av alle våre hovedprosesser. For å ivareta sektoransvaret har vi etablert et risikobilde, som inkluderer samfunnssikkerhet, til bruk i virksomhetsplanlegging.

Krav til digital sikkerhet følges blant annet opp gjennom tillatelsesprosessene. Dette gjelder for eksempel nye digitale signalanlegg, hvor blant annet virksomhetenes risikovurderinger blir fulgt opp.

Kravene til beredskap følges opp for nye og oppgraderte jernbanestrekninger, inkludert tunneler, ved å etterspørre og kreve at virksomhetene samarbeider med nødetatene om omforente løsninger for redning og evakuering. Dette følges også opp ved å delta i og observere storskalaøvelser.

Tilpasninger til ekstremvær følges opp ved å gjennomgå risikovurderinger for nye og oppgraderte jernbanestrekninger.

For erfaringer fra tilsyn- og tillatelsesprosesser om vårt bidrag til at aktørene ivaretar samfunnssikkerheten, viser vi til kapittel 3.2.3 Delmål 3.

Som følge av krigen i Ukraina har Kommisjonen arbeidet med regelverksendringer for å sikre effektive grensekryssende militære transportere. Dette har ført til endringer i TSI LOC&PAS og innføring av en ny kategori kjøretøy for transport av medfølgende militært (eller annet beredskapspersonell) som følger i tog som frakter utstyr. Vi deltar i flere fora som omhandler samfunnssikkerhet, blant annet SDs halvårlige kontaktmøter om samfunnssikkerhet og årsmøtet til SNB. Vi har deltatt i forberedelsene til Totalforsvarsåret 2026, og gitt sektorspesifikke innspill til Øvelse Digital 2025.

Vi samarbeider med Jernbanedirektoratet, blant annet om deres arbeid med beredskapsanalysen for jernbanesektoren.

SJT har oppgaver i det nasjonale graderte planverket Sivilt Beredskapssystem (SBS), og vi har etablert systemer for å bidra til å ajourføre planverket. Nasjonalt begrenset nett (NBN) brukes systematisk. Dette systemet gjør oss i stand til å motta og sende gradert kommunikasjon sikkert.

I 2025 har vi arbeidet med kompetanseheving og prosesser som må på plass for å føre tilsyn etter sikkerhetsloven. Vi har også etablert et samarbeid med NSM.

3.6 Oppdrag i tildelingsbrev

Tabell 6: Oppdrag i tildelingsbrev som er ferdigstilt i 2025.

Oppdrag	Frist	Status
Oppdrag 01–2025	T1 2025	Utført og levert i T1 2025.
Oppdrag 02–2025	31. 12.2025, utsatt til 1. april 2026	Under arbeid i tråd med frist.
Oppdrag 03–2025	Videreført som nytt oppdrag 01–2026	Under arbeid i tråd med frist.
Oppdrag 04–2025	Status i T1	Status rapportert i tråd med frist, samarbeidsavtale med NSM etablert. Arbeidet pågår.
Oppdrag 05–2025	Uten frist	Utført løpende gjennom året.
Oppdrag 06–2025	1. mars 2026	Under arbeid i tråd med frist.



4 Styring og kontroll i SJT

4.1 Overordnet vurdering av styring og kontroll i virksomheten

SJT vurderer at den overordnede styringen og internkontrollen i virksomheten er god. Virksomhetsstyringen ble revidert og videreutviklet i 2024 og 2025. Erfaringene viser mer effektive, bedre planlagte og mer oversiktlige prosesser. Tidligere involvering av bidragsytere har også gitt bedre kvalitet og større eierskap til leveransene.

Samtlige styrende dokumenter for virksomhetsstyring ble revidert og omarbeidet i 2025 for å tydeliggjøre oppgaver, ansvar og roller. Et internkontrollsystem er tatt i bruk for å sikre etterlevelse.

De styrende dokumentene i SJT er lagt i kvalitetssystemet Compilo, med revisjonsfrist i januar hvert år. Det pågår flere digitaliseringsprosjekter for å forenkle og effektivisere arbeidsprosessene, samt tiltak for å styrke samhandling, kompetansestyring og tverrfaglig samarbeid. De digitale utviklingsprosjektene gjennomføres av interne ressurser i tett samarbeid med IT-systemleverandøren vår.

4.2 Nærmere omtale av forhold knyttet til styring og kontroll i SJT

4.2.1 Effektivisering

Virksomhetsstyringen er forbedret med ny struktur og oppbygging av styringsdokumentene og rutiner. Vi har et nytt styringssystem med vekt på bedre brukervennlighet, enklere struktur og økt tilgjengelighet til dokumentene.

I et internt prosjekt i samarbeid med IT-leverandøren vår, er filserveren avviklet. Alle dokumenter ble gjennomgått, og et utvalg ble flyttet til SharePoint. Det er også blitt en strammere struktur for fillagring og bruk av Teams.

Høsten 2025 ble infrastrukturen for internkontroll bygget opp i SharePoint med applikasjonen Planner. Dette systemet benyttes nå til å sikre etterlevelse av gjentakende aktiviteter i tråd med interne prosedyrer, samt til å følge opp prosjekter og beslutninger.

Mot slutten av 2025 satte vi i gang arbeidet med å gjennomgå og videreutvikle risikoanalyser og det interne risikobildet. Arbeidet forventes ferdigstilt innen første kvartal 2026.

Siden 2024 har SJT, i samarbeid med ACOS, gjennomført et prosjekt for å forbedre systemstøtten for saksbehandlere og eksterne aktører gjennom å automatisere prosessen for førerbevis. Prosjektet skulle etter planen vært ferdigstilt i 2025, men er forsinket på grunn av forhold hos leverandøren. Når prosjektet avsluttes, vil løsningen kunne gjenbrukes og videreutvikles for tillatelser og tilsyn med taubaner, fornøylesinnretninger og jernbane. Prosjektet for førerbevis forventes nå ferdigstilt i første halvår 2026.

Vi har siden 2024 også hatt et prosjekt i samarbeid med IT-systemleverandøren vår for å systematisere, klassifisere og kode rådata i UH-systemet Synergi ved hjelp av kunstig intelligens. SJT mottar årlig om lag 50.000 meldinger om uønskede hendelser i bransjene vi fører tilsyn med. De som rapporterer hendelser, har varierende kompetanse. Derfor har vi behov for å gjennomgå og omregistrere data. Dette er ressurskrevende, men korrekte uhellsdata er viktig for tilsynsarbeidet.

Prosjektet er i første omgang utviklet for bruk på rapporter fra jernbanesektoren, og spesielt for to kategorier som er særlig viktige for SJTs bruk av data i tilsyn og analyse. Arbeidet pågår fortsatt. Ved utgangen av 2025 hadde KI-løsningen en treffprosent på opp mot 85 i koding og omkoding av rådata der feil eller mangelfull rapportering blir avdekket.

Vi vurderer også om KI-løsningen kan tas i bruk for trikk, T-bane, taubaner og fornøylesinnretninger.

SJT arbeider samtidig overfor jernbanevirksomhetene for å bedre kvaliteten på rapporterte uønskede hendelser.

4.2.2 Risikovurderinger og internkontroll

Risikovurderinger

I tråd med intern prosedyre for risikostyring gjennomfører vi overordnet risikoanalyse innenfor de viktigste interne områdene i begynnelsen av året, med gjennomgang og oppdatering hvert tertial i de interne møtene om resultatoppfølging. Dersom vi identifiserer nye risikoområder eller det oppstår avvik, vil risikoanalysene, eventuelt nye analyser, gjennomgås ut over ordinær prosedyre.

Hvis analysert risiko kommer over risikoakseptgrensene, vil vi sette i verk risikoreduserende tiltak. ALARP-prinsippet benyttes ved risiko hvor konsekvenser og skadepotensialet er høyt, selv om reell risiko vurderes innenfor toleranseområdet. Dette gjelder spesielt for informasjonssikkerhet.

Risikoanalysene danner grunnlaget for SJTs interne risikobilde som rapporteres til SD i tertialrapportene. I 2025 har vi hatt en helhetlig gjennomgang og utvikling av risikostyringen av interne forhold. I 2026 vil vi arbeide ut fra en ny struktur.

De viktigste risikoene for SJT i 2025 er:

1. Manglende leveranse av myndighetsoppdraget som følge av eksterne forhold

I arbeidet med å forberede virksomheten for å overta tilsynsansvar med sikkerhetsloven på jernbanen, har vi hatt utfordringer med å innhente nødvendig informasjon fra NSM og SGP. Dette omhandler hovedsakelig følgende forhold:

- Antall virksomheter som vi skal føre tilsyn med, som vil si noe om forventet volum og reelt kapasitetsbehov
- Behov for å få etablert NHN for å kunne motta gradert informasjon til nivå H
- Behov for å bygge om lokalene våre for å kunne håndtere gradert informasjon til nivå H

Vi har i dialog med NSM definert kompetansebehov og sørget for nødvendig opplæring av relevante ansatte. Ved årets slutt er forholdene nevnt over fortsatt uavklarte.

2. Manglende kapasitet/kompetanse innen nøkkelroller

På slutten av 2024 lyktes vi med å fylle de fleste ubesatte stillingene, og seks nye medarbeidere startet hos oss i 2025. Vi venter en turnover på inntil fem prosent årlig. Dette tallet baserer vi på generell aktivitet i arbeidsmarkedet og historiske interne data. Ubesatte stillinger skaper alltid utfordringer, og krever god struktur på kompetanseoverføring, introduksjonsprogram og fordeling av oppgaver i en periode med redusert bemanning.

Vi fikk tre nye ansvarsområder i 2025. For å kunne ivareta leveranse på disse områdene, og samtidig opprettholde leveransenivået på øvrige områder, er det nødvendig å øke kapasiteten.

I 2025 har vi forberedt oss på å ivareta de nye ansvarsområdene ved å kartlegge forventet omfang og kompetansebehov, og deretter legge til rette for nødvendig kompetanseheving hos interne ressurser. Med unntak av tilsynsoppgaven med el-sikkerhet på rullende materiell, vil kompetansen internt nå kunne ivareta de nye områdene. For å kunne håndtere tilsyn med el-sikkerhet på rullende materiell har vi måttet rekruttere kompetanse eksternt. Dette har gjort det nødvendig å flytte på oppgaver for å unngå at budsjettet overskrides. Dette vil påvirke kapasiteten på begge tekniske avdelinger. Vi anser at kompetansebehovet er dekket, men behovet for kapasitet er fortsatt der.

Regelverksutvikling er en sentral oppgave i SJT, og den krever utstrakt samarbeid mellom juridisk og teknisk kompetanse. Vi er i stand til å løse denne oppgaven, men kapasiteten på teknisk side er i stor grad bare tilstrekkelig til å løse kjerneoppgavene tillatelser og tilsyn. Det gjør at prosesser knyttet til regelverk, inkludert EØS-arbeid, går saktere enn hva vi vurderer som nødvendig.

Internkontroll

Fastsatte mål og resultatkrav er i all hovedsak oppnådd. Det er ikke avdekket vesentlig styringssvikt, feil og mangler, og Riksrevisjonen har ikke gitt merknader.

For å forbedre virksomhetsstyringen har vi i 2025 utarbeidet en strammere struktur for virksomhetens styrende dokumenter. Sentrale forhold som ansvar, roller, frister og oppgavebeskrivelser er gjort tydeligere.

Vi har i tillegg utarbeidet prosedyrer som beskriver samtlige kjerneprosesser innen virksomhetsstyringen.

Kvalitetssystemet Compilo benyttes for virksomhetens styrende dokumenter, med fast revisjonsfrist i januar hvert år. Her forenkles og automatiseres dokumentenes metadata, versjonshistorikk og revisjonsregime, og vi sikrer at alle dokumenter er bygget opp etter samme struktur. Compilo har full integrasjon med arkivsystemet.

Revisjonsregimet ivaretas med applikasjonen Planner i M365. ROS-analyser-/risikostyring er lagt i SharePoint, og avviks- og varslingsystemet er i Compilo.

4.2.3 Forebyggende sikkerhet og beredskap

I 2025 har SJT styrket arbeidet med forebyggende sikkerhet gjennom flere tiltak. Vi har oppdatert risikovurderinger innen forebyggende sikkerhet og personvern i tråd med dagens trusselbilde, og oppdatert de interne beredskapskortene. SJT har innført én overordnet policy for forebyggende sikkerhet med prosedyrer for informasjonssikkerhet, digital og fysisk sikkerhet, samt personellsikkerhet.

For å øke bevisstheten hos ansatte har SJT innført nanolearning via Junglemap med leksjoner som sendes ut hver tredje uke, og gjennomført sporadiske phishing-tester. Faglig kompetanse er styrket gjennom å delta på sikkerhetskonsferansen 2025, NSMs grunnkurs i forebyggende sikkerhet og ved å ansette en ISO 27001-sertifisert medarbeider tidlig på året. SJT har deltatt på nasjonal sikkerhetsmåned, og vi har gjennomført NSMs Cybersjekk som bekreftet god digital sikkerhetstilstand.

Arbeidet videreføres i 2026 med å fokusere på risikobasert utvikling. SJT planlegger penetrasjonstesting av kritiske systemer, og oppdatering av risikovurderinger med nye trusselbilder. Videre skal vi fortsette arbeidet med god sikkerhetskultur og kompetanseheving.

SJT har etablert en beredskapsplan som tydelig definerer ansvar, roller og oppgaver ved håndtering av alvorlige hendelser og ekstraordinære situasjoner og kriser som berører våre ansvarsområder og ansatte. Formålet er å begrense skadeomfang, ivareta samfunnsoppdraget, sikre kontinuitet, ivareta de ansattes helse og sikkerhet og å opprettholde SJTs virksomhet i størst mulig grad. Beredskapsplanen beskriver tydelige roller og ansvar i alle faser av en hendelse. Planen er basert på scenarier som kan ramme våre ansatte, lokaler og IKT-systemer, og dermed hindre oss i å utføre samfunnsoppdraget.

SJT gjennomfører også jevnlig oppdateringer og tiltak innen datasikkerhet, brannvern og fysisk sikring. På relevante interne og eksterne møtearenaer fortsetter vi arbeidet med å tydeliggjøre rollen og ansvaret vi har innen beredskap.

4.2.4 HMS og medarbeidertilfredshet

I 2025 har SJT videreutviklet det systematiske og forebyggende HMS-arbeidet gjennom flere konkrete tiltak. HMS er fast tema i ledermøtet og i alle avdelingsmøter. Interne beredskapskort er revidert og forbedret, og vi har iverksatt tiltak for å øke den fysiske sikkerheten.

Oppfølging av arbeidsmiljøundersøkelsen (MUST) fra 2024 har vært et viktig satsingsområde. Flere tiltak på systemnivå er gjennomført som ledd i arbeidet vårt med utvikling og forbedring. Vernetjenesten, tillitsvalgte og AMU har løpende fått statusoppdateringer og mulighet til å gi innspill. Før de årlige vernerundene gjennomfører vi en HMS-undersøkelse med søkelys på ergonomi, fysisk og psykisk arbeidsmiljø. Resultatene fra undersøkelsen viser at kravene om et fullt forsvarlig fysisk og psykososialt arbeidsmiljø er godt ivaretatt.

SJT har også innført gratis trening for alle ansatte i våre bygg og markert Verdensdagen for psykisk helse. Det forebyggende sykefraværarbeidet er styrket, og det er gjennomført førstehjelpskurs med tilbud til alle ansatte.

4.2.5 Likestilling

Prinsipper for arbeidet med likestilling

SJT skal gi like muligheter og være en inkluderende arbeidsgiver uavhengig av kjønn, etnisitet, funksjonsevne, religion, alder og seksuell orientering. Respekt for ulikhet skal gjelde ved rekruttering, medarbeiderutvikling og i arbeidsmiljøet. Som arbeidsgiver arbeider vi for å ta i bruk mulighetene likestilling og mangfold gir, og vi jobber for å unngå diskriminering og mobbing på arbeidsplassen.

Arbeidet med å etablere policy for likestilling og en ny redegjørelse om likestilling er forsinket ettersom andre oppgaver har måttet prioriteres i 2025. Policy og en redegjørelse om likestilling vil være ferdig innen T1 2026.

Status for kjønnsbalanse og likelønn

Tabell 7: Forskjeller mellom kvinner og menn med hensyn til kjønnsbalanse totalt i virksomheten, midlertidig ansatte, deltidsansatte og nyrekruttede

År	Fast ansatte		Midlertidig ansatte		Deltidsansatte		Nyrekruttede	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
2025	31	38	0	2	0	1	0	3
2024	30	35	0	1	0	1	6	8
2023	26	34	2	1	0	1	5	5

Tabell 8: Forskjeller mellom kvinner og menn med hensyn til fravær fra arbeid

År	Totalt fravær i prosent		Egenmeldt fravær i prosent		Antall sykt barn-dager		Antall uker foreldrepermisjon	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
2025	11,35	2,98	1,87	1,04	15	24	0	18,1
2024	5,57	5,20	1,58	0,9	31	29	0	0
2023	8,29	5,75	2,6	1,6	30	31	3,1	0

Tabell 9: Lønnsforskjeller mellom kvinner og menn totalt og i seks stillingskategorier. Tall er kun oppgitt for stillingskategorier med fem ansatte eller mer.

Stillingskategorier	År	Kjønnsbalanse		Brutto årslønn i gjennomsnitt	
		Kvinneandel i prosent	Ansatte i alt	Kvinner lønn i prosent av lønnen til menn	Alle ansatte
I alt i virksomheten	2025	45	69	94,2	86 130
	2024	46,2	65	91,8	80 443
	2023	45,2	63	88,8	75 523
Toppleidelse (direktør)	2025	0	1	-	-
	2024	0	1	-	-
	2023	0	1	-	-
Mellomledelse (avdelingsdirektører)	2025	60,0	5	99,5	115 400
	2024	60,0	5	97,5	107 658
	2023	40,0	5	99	96 679
Senioringeniører	2025	20,8	24	100,5	89 563
	2024	20,8	24	99,8	76 870
	2023	21,1	19	96,7	77 016
Seniorrådgivere	2025	69,2	26	97,8	83 215
	2024	73,9	23	96,5	78 549
	2023	63,6	22	95,8	71 804
Seniorsekretærer	2025	100	2	-	-
	2024	100	2	-	-
	2023	100	2	-	-
Lærlinger	2025	0	0	-	-
	2024	0	0	-	-
	2023	100	1	-	-

Ved utgangen av 2025 hadde SJT 69 fast ansatte. Kvinneandelen var 45 prosent.

Totalt sykefravær for kvinner var 11,35 prosent og 2,98 prosent for menn. Uttaket av sykt barn-dager er generelt ganske jevnt, med noen variasjoner fra år til år. Det samme gjelder for nyrekrutterte, men vi ser en tendens til større kvinneandel i søkermassen ved utlyste rådgiverstillinger og motsatt større mansandel ved utlyste ingeniørstillinger. I 2025 har SJT hatt tre rekrutteringsprosesser, samtlige for ingeniører.

Fastsettelse av lønn for nytilsatte baseres på terskelverdier utdanningsnivå/oppnådd grad og relevant arbeidserfaring/lønnsansiennitet. Lønnsforskjeller mellom kjønnene kan i hovedsak forklares med alder. Gjennomsnittsalderen i SJT er 50 år. (For kvinner 48,7, for menn 51,6.)

SJT's arbeid med likestilling og ikke-diskriminering

Hensynet til likestilling og ikke-diskriminering er integrert i SJT's arbeidsprosesser og rutiner innen rekruttering, lønnspolitikk og HMS.

Her er eksempler på forpliktelser og aktiviteter:

1. Vurderinger etter HTA 2.5.5 gjøres hvert halvår for å sikre rett lønnsinnplassering ved tilsetting.
2. Det er tett og godt partssamarbeid med tillitsvalgte, blant annet ved månedlige samarbeidsmøter med ledelsen, og involvering i utformingen av utlysningstekster ved rekruttering.
3. Lederne er tett på og i god dialog med medarbeiderne, blant annet for å fange opp eventuelle behov for tilpasning/tilrettelegging.
4. Vi har fleksibel arbeidstid og mulighet for hjemmekontor inntil to dager i uken.
5. Etske retningslinjer er oppdatert, og nytilsatte får tilsendt disse sammen med tilsetningskontrakten.

6. Vi har en årlig HMS-undersøkelse, og medarbeiderundersøkelse annethvert år. Begge undersøkelsene måler temperaturen på organisasjonen og gir informasjon om – og retning for – hva som må prioriteres av arbeidsmiljø saker.
7. Vi har faste, tertialvise møter i AMU.

Etnisitet

I virksomheten vår er 13 nasjonaliteter representert. Dette utgjør 22,2 prosent av våre ansatte.

Tilrettelegging for ansatte med nedsatt funksjonsevne

SJT ønsker å fremstå som en inkluderende arbeidsplass, og vi mener vi lykkes med dette.

Vi anser at virksomheten har gode muligheter for å legge til rette for personer med funksjonsnedsettelse. Begge kontorstedene har universell utforming, vi har fleksibel arbeidstid og hjemmekontorordning. Ansatte som har behov for skjermet arbeidsplass på grunn av helsen prioriteres for cellekontor.

Alder

Som tidligere oppgitt er gjennomsnittsalderen i SJT 50 år. Aldersspennet er 28–73 år.

Resultater, forventninger og planer for videre arbeid

Vi vurderer at vi har oppnådd gode resultater i arbeidet med likestilling og ikke-diskriminering.

Fordelingen av ansatte mellom menn og kvinner er tilnærmet lik, og lønnsnivåforskjeller kan hovedsakelig forklares med aldersforskjell.

Resultatene fra HMS-kartleggingen gir stort sett konkrete forslag til forbedringer og tiltak. Forslagene blir tatt tak i så snart resultatene er klare. For medarbeiderundersøkelser blir det arbeidet med resultatene både i avdeling og i ledergruppen. Det blir deretter vedtatt konkrete handlingsplaner for forbedringer som iverksettes og gjennomføres så snart det er mulig.

Når policy og redegjørelse er etablert, vil vi gjennomføre faglige presentasjoner for alle ansatte for å sikre at de er bevisst virksomhetens etiske standard innen de aktuelle temaene.

4.2.6 Kompetansestyring

I 2025 har vi gjennomført flere tiltak for å styrke kompetansen, både for organisasjonen, team og enkeltpersoner. Noen eksempler på å løfte kompetansen i organisasjonen er kurs i kunstig intelligens gjennom DFØs e-læring, opplæring i datasikkerhet ved nanolæring og førstehjelpskurs for økt beredskap.

I 2026 fortsetter vi å kartlegge kompetansen ved å gjøre kompetansetiltak til en del av medarbeidersamtalen. Vi har valgt ut fem områder for fordykning:

- Forvaltningskompetanse og klarspråk
- Dokumenthåndtering (WebSak+)
- Digitalisering og KI i praksis
- Sikkerhetskultur og digital sikkerhet
- God organisasjonskultur

Vi skal også lage en kompetanseportal for ansatte. Portalen blir et felles sted med informasjon om kurs, e-læring og andre læringsressurser. Målet er å gjøre kompetanseutvikling mer tilgjengelig og systematisk.

Gjennom året skal vi utvikle kurs og læringsaktiviteter innen disse områdene og styrke både faglig kvalitet og samarbeid på tvers av SJT.

4.2.7 Tilgjengeliggjøring av offentlige data

SJT vurderer at vi har begrenset med strukturerte datasett som egner seg for tilgjengeliggjøring, ut over kjøretøysregisteret og generaliserte data fra databasen over rapporterte uønskede hendelse (Synergi). Vi har heller ingen identifiserte brukergrupper som ønsker tilgang, og vi har derfor ikke prioritert en strategi for området.

4.3 Forhold SD har bedt SJT om særskilt rapportering av

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

Klimagassutslipp

SJT har kontorlokaler i Trondheim og Oslo, med representasjon fra fire av fem avdelinger begge steder.

Som tilsynsmyndighet må vi reise noe for å gjennomføre stedlige tilsyn i Norge og å delta i internasjonale fora i Europa. Medarbeidere må også reise noe mellom kontorene for å samarbeide om konkrete oppgaver.

Vi arbeider aktivt med å reise minst mulig, både av hensyn til miljøet og kostnadene. Før vi bestiller en reise vurderer vi om den er nødvendig, og disse vurderingene dokumenteres.

Tabell 10: Utviklingen av klimagassutslipp fra reisevirksomheten de siste tre årene (CO₂-utslipp i kg)

Område	2023	2024	2025
Fly	35 468	35 200	31 246
Tog	159	162	95
Hotell	1 825	1 527	1 279
Leiebil	145	195	333

Konsekvenser av klimaendringer

Mesteparten av arbeidsoppgavene våre skjer på kontoret. Ventede konsekvenser ved klimaendringer vil derfor i hovedsak knytte seg til å gjennomføre stedlige tilsyn, og vurderes som marginale.

Naturfotavtrykk og energibruk

SJTs energibruk er i all hovedsak strøm og fjernvarme i leide kontorlokaler.

Energibruken i lokalene våre reguleres i stor grad av huseieren, som foretar energisparende tiltak for alle leietakere. Eksempler er utskifting av eldre ventilasjonsanlegg, modernisering av bygningsmassen og utskifting til LED-belysning i fellesarealer.

I tillegg har vi i egne lokaler blant annet kildesortering, nattsenkning av temperatur og tids- og bevegelsesstyrt belysning.

4.3.2 Positiv utvikling av antall ansettelser av personer med funksjonsnedsettelser og/ eller fravær fra arbeid, utdanning eller opplæring

SJT har en klar ambisjon om å bidra til inkludering og følge opp fellesføringen om positiv utvikling i antall ansettelser av personer med funksjonsnedsettelser og/eller fravær fra arbeid, utdanning eller opplæring.

I virksomhetens styrende dokumenter for rekruttering fremgår det at vi, gjennom rekruttering, skal påvirke samfunnsutviklingen i ønsket retning gjennom aktivt å inkludere søkere som kan være utsatt for utenforskap i arbeidslivet, som personer med innvandrerbakgrunn, funksjonsnedsettelser og/eller hull i CV-en.

Det er god dialog med tillitsvalgte om inkludering, og rekruttering er fast punkt på de månedlige samarbeidsmøtene. Styrende dokumenter for rekruttering er vedtatt i samråd med de tillitsvalgte.

Det er ikke satt et konkret måltall for ambisjonsnivået. Bakgrunnen er at antall rekrutteringsprosesser per år er lavt, og at vi ikke har innvirkning på søkertilfanget i målgruppen. Med en ventet turnover i et normalår på inntil fem prosent, ser vi for oss inntil fem rekrutteringsprosesser i året. Med et så lavt volum vurderer SJT det som utfordrende å ivareta GDPR-hensyn dersom vi skulle definere måltall vi skal rapportere på. I tråd med DFØs veiledning om fellesføringen kan vi bare rapportere antall ansatte i fellesføringens målgruppe i årsrapporten i den grad det ikke er mulig å identifisere enkeltansatte, jmfør personvernforordningens artikkel 5 nr. 1 bokstav c.

Ambisjonsnivået er derfor omtalt generelt i rekrutteringspolicyen.

I stillingsannonser fra SJT oppfordres kandidater med funksjonsnedsettelse, hull i CV eller innvandrerbakgrunn til å oppgi dette i jobbsøkerportalen. Dersom kvalifiserte kandidater er i en av de nevnte gruppene, inviteres minst én søker fra hver gruppe til intervju (positiv særbehandling).

Bruk av trainee-programmet i staten vurderes også dersom det melder seg søkere med rett til positiv særbehandling på grunn av funksjonsnedsettelser og/eller hull i CV-en.

Kvalifikasjonsprinsippet ligger fast. Hovedmålet med rekruttering er å sikre tilgang på kompetente medarbeidere som kan utføre oppgavene. Forutsetningen for å bruke positiv særbehandling ved tilsetting er at den aktuelle søkeren er tilnærmet like godt kvalifisert som den best kvalifiserte søkeren.

I 2025 mottok SJT én kvalifisert søker med krav om positiv særbehandling.

Selv om det ikke melder seg mange kvalifiserte søkere med krav om positiv særbehandling, betyr ikke dette at vi ikke har ansatt personer med hull i CV-en, funksjonsnedsettelse eller innvandrerbakgrunn – eller en kombinasjon av disse. Vi har flere ansatte som sorterer under én eller flere av disse kategoriene.

4.3.3 Redusere konsulentbruken

Tabell 11: Utvikling i kostnader for konsulentbruk.

Nøkkeltall	2023	2024	2025
Konsulentutgifter i NOK	2 373 839	2 547 257	1 563 296
Konsulentutgifter i andel av driftsutgifter (%)	2,4 %	2,5 %	1,3 %
Konsulentutgifter fra kommunikasjonsbransjen	0	0	0
Leiebil	145	195	333

SJT har hatt en moderat bruk av konsulenttjenester i mange år. Vi har et overordnet mål om at aktiviteter skal gjennomføres med egne ressurser i størst mulig grad.

Når vi planlegger prosjekter og oppgaver, vurderer vi først om vi har kompetanse og kapasitet internt. Dersom kompetansen ikke finnes internt, vurderer vi om den bør bygges opp i egen organisasjon, eller om det er mer hensiktsmessig å kjøpe den inn. I vurderingen inngår blant annet behovets varighet, om oppgavene ligger innenfor kjerneområdene og kostnaden ved å styrke intern kompetanse.

SJT har rammeavtale med to konsulentfirmaer som tilbyr kommunikasjonstjenester;

- JCP er et kommunikasjonsbyrå som i hovedsak bistår ved større arrangementer.
- Arkitektst er et selskap med språkekspertise som vi ikke benyttet i 2025.

Vi har ikke benyttet disse virksomheten til tradisjonelle kommunikasjonstjenester, og de inngår derfor ikke i regnskapet som konsulenttjenester fra kommunikasjonsbransjen, men som «andre fremmede tjenester». På dette grunnlaget har vi rettet opp tallene fra 2023 og 2024 til 0.

4.3.4 Arbeid med og oppfølging av FNs bærekraftsmål

Ekstern innsats

Eksternt bidrar SJT til å nå bærekraftsmålene, særlig mål 9 (industri, innovasjon og infrastruktur) og mål 11 (bærekraftige byer og lokalsamfunn), gjennom arbeidet med NTPs nullvisjon og arbeidet for å sikre velfungerende jernbanemarkeder.

I tillatelses- og tilsynsprosesser vurderer vi blant annet hvilken samfunnsøkonomisk betydning vedtakene våre har for aktørene. Vi følger også opp at aktørene vurderer betydningen av potensielle klimaendringer, slik at det planlegges og bygges bærekraftig.

Innføring av nytt signalanlegg (CBTC) på T-banen i Oslo er et viktig tiltak for utvikling av infrastruktur og for å sikre bærekraftige, grønne transportløsninger i byområder. SJT har i 2025 behandlet søknader om å ta i bruk CBTC på deler av Lambertseterbanen, både for infrastruktur og ombygde T-banetrokker. Dette er første steg i utskiftningen av T-banens eldre signalanlegg.

I tillegg til å erstatte anlegg som er over forventet levetid, gir det nye systemet mulighet for nødvendig økt kapasitet gjennom Oslo. Dette er en forutsetning for å integrere Forneubanen i et større, moderne T-banenett i Oslo og Bærum i årene som kommer.

Intern innsats

Internt bidrar vi særlig til mål 3 (god helse) og mål 5 (likestilling) gjennom blant annet:

- kontinuerlig søkelys på å bevare og videreutvikle et godt og inkluderende arbeidsmiljø
- varsomhet med å pålegge overtidarbeid, og tett dialog mellom ledelse og ansatte for å forebygge overbelastning og tilrettelegge arbeidssituasjonen ved behov
- arbeid med likestilling i tråd med likestillings- og diskrimineringsloven, jmfør redegjørelsen under punkt 4.2.5.

SJT's virksomhetsstrategi for perioden 2025–2028 forplikter i tillegg til systematisk arbeid med bærekraftsmålene 8 (anstendig arbeid og økonomisk vekst) og 12 (ansvarlig forbruk og produksjon).



5 Vurdering av fremtidsutsikter

Vi ser et samlet behov for å videreutvikle tilsyn, tillatelsesprosesser, regelverk, kompetanse og oppfølging av både jernbanemarkedene og samfunnssikkerheten.

Tilsyn

Tilsynsvirksomheten vil fortsatt være risikobasert og kunnskapsdrevet. Økt digitalisering, mer komplekse tekniske systemer og flere aktører i både jernbane-, taubane- og fornøyelsesbransjen innebærer at vi må videreutvikle metodebruk, analysestøtte og bruk av data.

Erfaringer fra hendelser de siste årene, inkludert store driftsavbrudd og hendelser i sårbare områder, viser at tilsyn med beredskap, samordning mellom aktører og digital sikkerhet vil bli enda viktigere. Vi vil i økende grad kombinere tradisjonelle stedlige tilsyn med dokumenttilsyn, egenmeldinger og mer systematisk bruk av hendelsesrapporter og andre datakilder for å identifisere trender og rette innsatsen mot der effekten kan bli størst.

Tillatelser

Volumet og kompleksiteten i søknader om tillatelser til infrastruktur, kjøretøy, taubaner og fornøyelsesinnretninger forventes å holde seg høyt. Teknologisk utvikling, som videre innføring av ERTMS og CBTC, oppgraderinger av eldre anlegg og nye typer fornøyelsesinnretninger, stiller økte krav til både søkere og myndighet.

SJT vil fortsette arbeidet med å effektivisere søknadsprosessene, blant annet gjennom digitalisering, standardiserte maler og tydeligere veiledning. Utviklingen av elektroniske søknadsskjemaer og bedre strukturering av data fra søknader skal gi raskere og mer forutsigbar behandling for aktørene, samtidig som vi opprettholder et høyt sikkerhetsnivå. Vi legger også opp til tettere dialog med bransjene før større prosjekter for å redusere risikoen for forsinkelser ved sesongstart eller trafikkoppstart.

Utvikling av regelverk

Regelverksutviklingen vil i økende grad være preget av internasjonale prosesser, særlig i EU/EØS. Arbeidet med revisjoner av tekniske spesifikasjoner for samtrafikk og annen jernbaneregulering vil være omfattende og langvarig. For SJT innebærer dette et behov for å prioritere å delta i europeiske arbeidsgrupper og være tidligere til stede i prosessene for å ivareta norske interesser.

Vi ser også et behov for å involvere bransjene bedre i nasjonalt regelverksarbeid. I årene fremover vil vi styrke arbeidet med å forklare konsekvensene av nye krav og innrette veiledningen tydeligere mot de praktiske tilpassningene virksomhetene må gjøre. Målet er et regelverk som understøtter sikkerhet og effektivitet, og som er forståelig og mulig å etterleve for små og store aktører.

Oppfølging av jernbanemarkedene

Markedsovervåkingsrollen vil bli mer krevende i årene som kommer. Flere operatører, nye trafikkopplegg, nye kontraktsformer og forventninger til likebehandling og effektiv ressursbruk forutsetter at SJT har god innsikt i markedsutviklingen.

Vi vil videreutvikle metodene for å analysere konkurranseforhold, etableringsbarrierer og bruk av infrastruktur og tjenester. Samarbeidet med andre markedsovervåkingsorganer i Europa og med Det europeiske jernbanebyrået vil være viktig for å sikre en mest mulig enhetlig praktisering av regelverket. Samtidig vil vi følge opp nasjonale forhold knyttet til ytelsesordninger, kompensasjonsmekanismer og avtaleverk for å bidra til forutsigbare og velfungerende markeder.

Oppfølging av samfunnssikkerhet

Samfunnssikkerhet vil være et sentralt tema også fremover. Klimatilpasning, digital sårbarhet, geotekniske utfordringer og et mer komplekst trusselbilde gjør at vi må se sikkerhet, sikring og beredskap i sammenheng.

SJT vil videreutvikle tilsyn og veiledning knyttet til sikringsforskriften, nasjonal beredskap og sikkerhetsloven. Vi vil følge opp at virksomhetene har styringssystemer som fanger opp både tradisjonelle sikkerhetsutfordringer og nye risikofaktorer, og at de løpende bruker erfaringer fra hendelser til å forbedre egen beredskap. Samarbeidet i nasjonale fora og med andre myndigheter vil være viktig for å sikre helhetlig håndtering av hendelser som krysser sektorer og landegrensener.

Samlet sett forventer vi at SJT vil møte økt kompleksitet, men også flere muligheter til å løfte sikkerhet, effektivitet og samfunnsnytte gjennom målrettet tilsyn, mer digitale arbeidsprosesser, bedre bruk av data og et styrket samspill med aktørene i bransjene.

6 Årsregnskap

6.1 Ledelseskommentar årsregnskapet 2025

Formål

Statens jernbanetilsyn (SJT) ble opprettet i 1996 og er underlagt Samferdselsdepartementet. Som det framgår av prinsippnotene, er SJT et ordinært statlig forvaltningsorgan som fører regnskap i samsvar med periodiseringsprinsippet. I tillegg rapporterer vi til statsregnskapet etter kontantprinsippet, jamfør note A og note B.

Bekreftelse

Årsregnskapet er utarbeidet i henhold til de statlige regnskapsstandardene (SRS) som er fastsatt av Finansdepartementet i rundskriv R-114 og R-115.

Jeg mener regnskapet gir et dekkende bilde av SJTs disponible bevilgninger, regnskapsførte utgifter, inntekter, eiendeler og gjeld.

Vurderinger av vesentlige forhold

Samlet disponibel tildeling på utgiftssiden er 122 875 000 kroner, jamfør bevilgningsrapporteringen og note A. Tildelingen består av 115 435 000 kroner i ordinær bevilgning. I tillegg ble 7 440 000 kroner overført fra driften i 2024. Samlede bokførte utgifter på SJTs utgiftskapittel 1354 i 2025 er 117 151 811 kroner.

Netto mindretgift i 2025 på kapittel 1354 er 5 723 189 kroner. SJT har søkt SD om overføring av maksimalt mulig overførbart beløp, med 5 771 750 kroner, jamfør note B. Beløpet består av 5 723 189 kroner som er mindretgift på kapittel 1354 post 01, og deler av merinntekten på kapittel 4354 post 01.

Innbetaling fra gebyrinntekter på kapittel 4354 post 01, utgjør 17 619 538 kroner, jamfør Bevilgningsrapportering og Artskontorrapportering. Årets gebyrinntekter er 1 719 538 kroner mer enn inntektskravet på 15 900 000 kroner. Fakturerte gebyrer i 2025 utgjør 17 698 520 kroner, jamfør note 1.

Artskontorrapporteringen viser at rapporterte utgifter til drift og investerings- og finansutgifter summerte seg til 117 151 811 kroner. Utbetalinger til lønn og sosiale utgifter beløper seg til 95 470 138 kroner, mot 79 881 937 kroner i 2024. Økningen skyldes dels at det forsinkede lønnsoppgjøret fra 2024 først ble utbetalt i 2025, samt at antall årsverk økte fra 59 i 2024, til 65 i 2025. Lønnsandel av driftsutgifter er noe under 79 prosent. Det er høyt, men ikke unormalt i en statlig virksomhet.

Det ble i 2025 utbetalt 244 506 kroner til investering i PC-er og noe nytt inventar, jamfør artskontorrapporteringen. Andre utbetalinger til drift er noe lavere enn året før og skyldes dels reduksjon i kjøp av konsulenttjenester og andre fremmede tjenester. Denne typen kostnader forventes å reduseres ytterligere i tiden fremover, i takt med stabilisering av bemanningssituasjonen i SJT.

Mellomværende med statskassen utgjorde 7 988 031 kroner pr. 31.12.2025. Oppstillingen av artskontorrapporteringen viser hvilke eiendeler og gjeldsposter mellomværende består av.

Tilleggsopplysninger

Riksrevisjonen er ekstern revisor og bekrefter årsregnskapet for SJT.

Årsregnskapet er ikke ferdig revidert per dags dato. Revisjonsberetningen blir publisert på nettsiden til SJT samtidig med årsrapporten.

Oslo, 04.03.2026



Erik Ø. Reiersøl-Johnsen
Direktør
Statens jernbanetilsyn

6.2 Regnskapsprinsipp benyttet i bevilgningsrapporteringen og artskontorrapporteringen

Årsregnskap for statlige virksomheter er utarbeidet og avlagt etter nærmere retningslinjer fastsatt i bestemmelser om økonomistyring i staten («bestemmelsene»). Årsregnskapet er i henhold til krav i bestemmelsene punkt 3.4.1, nærmere bestemmelser i Finansdepartementets rundskriv R-115 av desember 2024 og eventuelle tilleggskrav fastsatt av overordnet departement.

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

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

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

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

Bevilgningsrapporteringen

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

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

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

Artskontorrapporteringen

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

Bevilgningsrapportering

Oppstilling av bevilgningsrapportering 31.12.2025

Utgiftskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst	Note	Samlet tildeling for 2025*	Regnskap per 31.12.2025	Merutgift (-) og mindreutgift
1354	Statens jernbanetilsyn	01	Driftsutgifter	A,B	122 875 000	117 151 811	5 723 189
1633	Nettoordning, statlig betalt merverdiavgift	01	Driftsutgifter		0	2 696 038	
<i>Sum utgiftsført</i>					<i>122 875 000</i>	<i>119 847 850</i>	
Inntektskapittel	Kapittelnavn	Post	Posttekst		Samlet tildeling for 2025*	Regnskap per 31.12.2025	Merinntekt og mindreinntekt (-)
4354	Statens jernbanetilsyn	01	Gebyrer	B	15 900 000	17 619 538	1 719 538
5309	Tilfeldige inntekter	29	Ymse		0	313 103	
5700	Folketrygdens inntekter	72	Arbeids-giveravgift		0	11 731 437	
<i>Sum inntektsført</i>					<i>15 900 000</i>	<i>29 664 078</i>	
<i>Netto rapportert til bevilgningsregnskapet</i>						<i>90 183 772</i>	
Kapitalkontoer							
60049701	Norges Bank KK/innbetalinger					20 265 996	
60049702	Norges Bank KK/utbetalinger					-112 373 336	
713211	Endring i mellomværende med statskassen					1 923 568	
<i>Sum rapportert</i>						<i>0</i>	
Beholdninger rapportert til kapitalregnskapet							
Konto	Tekst				31.12.2025	31.12.2024	Endring
713211	Mellomværende med statskassen				-7 988 031	-9 911 599	1 923 568

Note A Forklaring av samlet tildeling utgifter

Kapittel og post	Overført fra i fjor	Årets tildelinger	Samlet tildeling
135401	7 440 000	115 435 000	122 875 000

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

Kapittel og post	Stikkord / mindreutgift	Merutgift (-) / mindreutgift	Utgiftsført av andre iht. avgitte belastningsfullmakter(-)	Merutgift (-) / mindreutgift etter avgitte belastningsfullmakter	Merinntekter / mindreinntekter (-) iht. merinntektsfullmakt	Omdisponering fra post 01 til 45 eller til post 01/21 fra neste års bevilgning	Innsparinger (-)	Sum grunnlag for overføring	Maks. overførbart beløp*	Mulig overførbart beløp beregnet av virksomheten**
135401/435401		5 723 189		5 723 189	1 719 538			7 442 727	5 771 750	5 771 750

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

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

Forklaring til bruk av budsjettfullmakter

Fullmakt til å overskride driftsbevilgninger mot tilsvarende merinntekter

Statens jernbanetilsyn er i tildelingsbrevet for 2025 ved behandling av Prop. 1 S (2024-2025) og Innst. 13 S (2024-2025), gitt fullmakt til å overskride bevilgningen under kap. 1354 post 01 mot tilsvarende merinntekt under kap. 4354 post 01. Merinntekt som gir grunnlag for overskridelse, skal også dekke merverdiavgift knyttet til overskridelsen, og berører derfor også kap. 1633, post 01 for de statlige forvaltningsorganene som inngår i nettoordningen for merverdiavgift. Merinntekter og eventuelle mindreutgifter tas med i beregningen av overføring av ubrukt bevilgning til neste år. I 2025 fikk Statens jernbanetilsyn en merinntekt på 1 719 538 kroner.

Mulig overførbart beløp

Mulig overførbart beløp på kap./post 1354 01 fremgår av tabellen over og utgjør totalt 5 771 750 kroner. Statens jernbanetilsyn har søkt om overføring av maksimalt overførbart beløp.

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

Statens jernbanetilsyn er delegert fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over 2025. Leieavtalene og avtalene om kjøp av tjenester må gjelde kjøp av tjenester til den ordinære driften av etaten og må kunne dekkes innenfor et uendret bevilgningsnivå på kap. 1354 post 01 i hele avtaleperioden. Se note C og note 5 «Andre driftskostnader» for utfyllende informasjon.

Note C Oversikt over bindinger på framtidige års bevilgninger

Avtaler om leie av kontorlokaler

Gjenværende varighet per 31.12	Årlig leiebeløp	Av neste års bevilgning	Av senere års bevilgning	Samlet binding på framtidige års bevilgninger
Varighet inntil 1 år				0
Varighet 1–5 år				0
Varighet over 5 år	7 966 935	7 966 935	39 834 675	47 801 610
Totalt	7 966 935	7 966 935	39 834 675	47 801 610

Andre vesentlige leieavtaler*

Gjenværende varighet per 31.12	Årlig leiebeløp	Av neste års bevilgning	Av senere års bevilgning	Samlet binding på framtidige års bevilgninger
Varighet inntil 1 år				0
Varighet 1–5 år	142 913	142 913	330 729	473 642
Varighet over 5 år				0
Totalt	142 913	142 913	330 729	473 642

Vesentlige avtaler om kjøp av tjenester**

Gjenværende varighet per 31.12	Årlig leiebeløp	Av neste års bevilgning	Av senere års bevilgning	Samlet binding på framtidige års bevilgninger
Varighet inntil 1 år	1 269 673	1 269 673	1 269 673	2 539 346
Varighet 1–5 år	367 341	367 341	167 760	535 101
Varighet over 5 år	3 253 282	3 253 282	16 266 410	19 519 692
Totalt	4 890 296	4 890 296	17 703 843	22 594 139

* Andre vesentlige leieavtaler gjelder kaffemaskiner og kopimaskiner.

** Vesentlige avtaler om kjøp av tjenester gjelder renholdstjenester, i tillegg drift, vedlikehold og lisenskostnader for SJTs IKT-systemer.

Artskontorrapportering

Oppstilling av artskontorrapporteringen 31.12.2025

	31.12.2025	31.12.2024
Driftsinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet		
Innbetalinger fra gebyrer	17 608 910	16 795 009
<i>Sum innbetalinger fra drift</i>	<i>17 608 910</i>	<i>16 795 009</i>
Driftsutgifter rapportert til bevilgningsregnskapet		
Utbetalinger til lønn	95 470 138	79 881 937
Andre utbetalinger til drift	21 437 142	23 487 535
<i>Sum utbetalinger til drift</i>	<i>116 907 280</i>	<i>103 369 472</i>
Netto rapporterte driftsutgifter	99 298 370	86 574 463
Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet		
	10 628	0
<i>Sum investerings- og finansinntekter</i>	<i>10 628</i>	<i>0</i>
Investerings- og finansinntekter rapportert til bevilgningsregnskapet		
Utbetaling til investeringer	244 506	468 618
Utbetaling av finansutgifter	25	316
<i>Sum investerings- og finansutgifter</i>	<i>244 531</i>	<i>468 934</i>
Netto rapporterte investerings- og finansutgifter	233 903	468 934
Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten		
Innbetaling av skatter, avgifter, gebyrer m.m.	192 000	312 853
<i>Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten</i>	<i>192 000</i>	<i>312 853</i>
Inntekter og utgifter rapportert på felleskapitler		
Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)	121 103	105 173
Arbeidsgiveravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)	11 731 437	10 108 721
Nettoføringsordning for merverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)	2 696 038	3 236 352
<i>Netto rapporterte utgifter på felleskapitler</i>	<i>-9 156 501</i>	<i>-6 977 542</i>
Netto rapportert til bevilgningsregnskapet	90 183 772	79 753 002
Oversikt over mellomværende med statskassen		
	31.12.2025	31.12.2024
Eiendeler og gjeld		
Skyldig skattetrekk og andre trekk	-3 993 775	-3 854 645
Avsatt pensjonspremie til Statens pensjonskasse*	-3 994 256	-6 056 954
<i>Sum mellomværende med statskassen</i>	<i>-7 988 031</i>	<i>-9 911 599</i>

*Pensjonstrekket i de ansattes lønn (2 %) på konto 263 inngår også på denne linjen.

Virksomhetsregnskap avlagt i henhold til de statlige regnskapsstandardene (SRS)

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

Åpningsbalanse

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

Gjenanskaffelsesverdi for en eiendel er det beløp det vil koste dersom eiendelen skulle anskaffes i dag, vurdert til samme kvalitet, standard og funksjonalitet som eksisterende eiendel.

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

Transaksjonsbaserte inntekter

Transaksjoner resultatføres til verdien av vederlaget på transaksjonstidspunktet. Inntekt resultatføres når den er opptjent. Salg av tjenester inntektsføres i takt med utførelsen.

Inntekter fra gebyr (årsgebyr og søknadsgebyr) er klassifisert som driftsinntekter i kontogruppe 37 og resultatføres på det tidspunkt tjenesten er utført.

Innkrevning (overtredelsesgebyr og tvangsmulkt) føres etter kontantprinsippet og rapporteres som inntekt i statsregnskapet på post 29.

Inntekter fra bevilgninger og inntekt fra tilskudd og overføringer

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

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

Kostnader

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

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

Pensjoner

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

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

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

Leieavtaler

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

Klassifisering og vurdering av anleggsmidler

Anleggsmidler er varige og betydelige eiendeler som disponeres av virksomheten. Med varige eiendeler menes eiendeler med utnyttbar levetid på 3 år eller mer. Med betydelige eiendeler forstås eiendeler med anskaffelseskost på 100 000 kroner eller mer. Anleggsmidler er balanseført til anskaffelseskost fratrukket avskrivninger.

Kontorinventar og PCer med tilhørende skjerm med utnyttbar levetid på 3 år eller mer er balanseført som egne grupper.

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

Egenutvikling av programvare

Kjøp av bistand til utvikling av programvaren TAFreg. er balanseført. Utgifter vedrørende bruk av egne ansatte knyttet til applikasjonsutviklingsfasen ved utvikling av programvaren, er ikke tatt med i verdifastsettelsen av programvaren TAFreg.

Investeringer i aksjer og andeler

Investeringer i aksjer og andeler er balanseført til kostpris på anskaffelsestidspunktet.

Klassifisering og vurdering av omløpsmidler og kortsiktig gjeld

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

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

Beholdning av varer og driftsmateriell

Beholdninger omfatter driftsmateriell som benyttes i eller utgjør en integrert del av virksomhetens offentlige tjenesteyting. Beholdninger av driftsmateriell er verdsatt til anskaffelseskost.

Fordringer

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

Statens kapital

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

Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten

Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten presenteres etter kontantprinsippet i samsvar med SRS 10 punkt A.

Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten

Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten presenteres etter kontantprinsippet.

Statlige rammebetingelser

Selvassurandørprinsippet

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

Statens konsernkontoordning

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

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

Resultatregnskap

	Note	31.12.2025	31.12.2024
Driftsinntekter			
Inntekt fra bevilgninger	1	100 093 267	90 629 551
Inntekt fra gebyrer	1	17 698 520	16 729 390
<i>Sum driftsinntekter</i>		<i>117 791 787</i>	<i>107 358 941</i>
Driftskostnader			
Lønnskostnader	2	95 049 062	83 038 810
Avskrivninger på varige driftsmidler og immaterielle eiendeler	3,4	1 447 497	1 410 501
Andre driftskostnader	5	21 305 836	22 909 289
<i>Sum driftskostnader</i>		<i>117 802 396</i>	<i>107 358 600</i>
Driftsresultat		-10 609	341
Finansinntekter og finanskostnader			
Finansinntekter	6	10 628	0
Finanskostnader	6	19	341
<i>Sum finansinntekter og finanskostnader</i>		<i>10 609</i>	<i>-341</i>
Resultat av periodens aktiviteter		0	0
Avregninger og disponeringer			
<i>Sum avregninger og disponeringer</i>	7	<i>0</i>	<i>0</i>
Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten			
Avgifter og gebyrer direkte til statskassen	8	192 000	514 443
Avregning med statskassen innkrevingsvirksomhet		192 000	514 443
<i>Sum innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten</i>		<i>0</i>	<i>0</i>
Tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten			
<i>Sum tilskuddsforvaltning og andre overføringer fra staten</i>		<i>0</i>	<i>0</i>

Balanse

	Note	31.12.2025	31.12.2024
EIENDELER			
A. Anleggsmidler			
I Immaterielle eiendeler			
Programvare og lignende rettigheter	3	1 842 487	2 579 481
<i>Sum immaterielle eiendeler</i>		<i>1 842 487</i>	<i>2 579 481</i>
II Varige driftsmidler			
Driftsløsøre, inventar, verktøy og lignende	4	3 539 931	4 154 292
<i>Sum varige driftsmidler</i>		<i>3 539 931</i>	<i>4 154 292</i>
III Finansielle anleggsmidler			
<i>Sum finansielle anleggsmidler</i>		<i>0</i>	<i>0</i>
Sum anleggsmidler		5 382 417	6 733 774
B. Omløpsmidler			
I Beholdning av varer og driftsmateriell			
<i>Sum beholdning av varer og driftsmateriell</i>		<i>0</i>	<i>0</i>
II Fordringer			
Kundefordringer	9	597 406	522 276
Andre fordringer	10	1 220 120	269 381
<i>Sum fordringer</i>		<i>1 817 526</i>	<i>791 657</i>
III Bankinnskudd, kontanter og lignende			
<i>Sum bankinnskudd, kontanter og lignende</i>		<i>0</i>	<i>0</i>
Sum omløpsmidler		1 817 526	791 657
Sum eiendeler drift		7 199 943	7 525 431
IV Fordringer vedrørende innkrevingsvirksomhet og andre overføringer			
<i>Sum fordringer vedrørende innkrevingsvirksomhet og andre overføringer</i>		<i>0</i>	<i>0</i>
Sum eiendeler		7 199 943	7 525 431

Statens kapital og gjeld

	Note	31.12.2025	31.12.2024
C. Statens kapital			
I Virksomhetskaper			
Sum virksomhetskaper		0	0
II Avregninger			
Avregnet med statskassen (bruttobudsjetterte)	7	-15 180 272	-16 560 066
Sum avregninger		-15 180 272	-16 560 066
Sum statens kapital		-15 180 272	-16 560 066
D. Gjeld			
I Avsetning for langvarige forpliktelser			
Sum avsetning for langvarige forpliktelser		0	0
II Annen langsiktig gjeld			
Sum annen langsiktig gjeld		0	0
III Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld		4 747 181	6 871 693
Skyldig skattetrekk		3 993 775	3 854 645
Skyldige offentlige avgifter		1 578 836	1 633 946
Avsatte feriepenger		8 312 129	6 468 400
Annen kortsiktig gjeld	11	3 748 295	5 256 814
Sum kortsiktig gjeld		22 380 215	24 085 497
Sum gjeld		22 380 215	24 085 497
Sum statens kapital og gjeld drift		7 199 943	7 525 431
IV Gjeld vedrørende tilskuddsforvaltning og andre overføringer			
Sum gjeld vedrørende tilskuddsforvaltning og andre overføringer		0	0
Sum statens kapital og gjeld		7 199 943	7 525 431

Note 1 Driftsinntekter

	31.12.2025	31.12.2024
Inntekt fra bevilgninger*		
Inntekt fra bevilgninger	100 093 267	90 629 551
Sum inntekt fra bevilgninger	100 093 267	90 629 551
*Etter de statlige regnskapsstandardene beregnes inntekt fra bevilgninger for bruttobudsjetterte virksomheter som differansen mellom periodens kostnader og opptjente transaksjonsbaserte inntekter og eventuelle inntekter fra tilskudd og overføringer til virksomheten. En konsekvens av dette er at resultat av periodens aktiviteter blir null.		
For informasjon om mottatte bevilgninger se oppstilling av bevilgningsrapportering.		
Inntekt fra tilskudd og overføringer		
Sum inntekt fra tilskudd og overføringer	0	0
Inntekt fra gebyrer		
Årsgebyr Taubaner	8 960 020	8 797 500
Gebyr øvrige tjenester Taubaner	495 450	248 640
Årsgebyr Fornøyelsesinnretninger	7 258 930	6 890 960
Gebyr øvrige tjenester Fornøyelsesinnretninger	984 120	792 290
Sum inntekt fra gebyrer	17 698 520	16 729 390
Salgs- og leieinntekter		
Sum salgs- og leieinntekter	0	0
Andre driftsinntekter		
Sum andre driftsinntekter	0	0
Sum driftsinntekter	117 791 787	107 358 941

Note 2 Lønnskostnader, årsverk og andre ytelser

	31.12.2025	31.12.2024
Lønn	65 907 041	55 931 408
Feriepenger	8 423 972	6 542 256
Arbeidsgiveravgift	11 676 326	10 507 326
Pensjonskostnader*	9 178 860	8 830 606
Sykepenger og andre refusjoner (-)	-2 644 506	-1 282 157
Andre ytelser	2 507 369	2 509 370
Sum lønnskostnader	95 049 062	83 038 810
Antall utførte årsverk	65	59
Lønn og andre ytelser til virksomhetsleder		
Erik Ø. Reiersøl-Johnsen	1 556 926	1 431 344

* Premiesatsen for arbeidsgiverandelen utgjorde i 2025 12,9 prosent (arbeidsgiverandel av pensjonspremie på artskonto 542/pensjonsgrunnlaget i 2025 rapportert til SPK). For regnskapsåret 2024 utgjorde premiesatsen 15,0 prosent.

Note 3 Immaterielle verdier

	Programvare og lignende rettigheter	Immaterielle eiendeler under utførelse	Sum
Anskaffelseskost 01.01			
Tilgang i året	8 291 191	0	8 291 191
<i>Anskaffelseskost</i>	<i>8 291 191</i>	<i>0</i>	<i>8 291 191</i>
Akkumulerte avskrivninger 01.01.	5 711 710	0	5 711 710
Ordinære avskrivninger i året	736 995	0	736 995
Akkumulerte avskrivninger avgang i året (-)	0	0	0
Balanseført verdi 31.12.2024	1 842 487	0	1 842 487

Avskrivningssatser (levetider)	5 år / lineært	Ingen avskrivning	
Avhendelse av immaterielle eiendeler i 2025:			
Salgssum ved avgang anleggsmidler	0	0	0
- Bokført verdi avhendede anleggsmidler	0	0	0
= Regnskapsmessig gevinst/tap	0	0	0

Note 4 Varige driftsmidler

	Driftsløsøre, inventar, verktøy o.l	Sum
Anskaffelseskost 01.01.	6 157 512	6 157 512
Tilgang i året	96 141	96 141
Avgang anskaffelseskost i året (-)	-110 646	-110 646
<i>Fra anlegg under utførelse til annen gruppe i året</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Anskaffelseskost	6 143 007	6 143 007
Akkumulerte nedskrivninger 01.01	0	0
Nedskrivninger i året	0	0
Akkumulerte avskrivninger 01.01.	2 003 219	2 003 219
Ordinære avskrivninger i året	710 503	710 503
Akkumulerte avskrivninger avgang i året (-)	-110 646	-110 646
Balanseført verdi 31.12.2025	3 539 931	3 539 931

Note 5 Andre driftskostnader

	31.12.2025	31.12.2024
Husleie	8 011 246	7 424 409
Andre kostnader til drift av eiendom og lokaler	676 494	693 388
Leie maskiner, inventar og lignende	6 133 100	6 084 631
Mindre utstyrsanskaffelser	246 719	1 088 785
Kjøp av konsulenttjenester	1 616 578	1 772 329
Kjøp av andre fremmede tjenester	459 031	1 037 772
Reiser og diett	2 017 609	2 232 500
Tap og lignende	14 480	136 896
Øvrige driftskostnader	2 130 578	2 438 579
Sum andre driftskostnader	21 305 836	22 909 289

Tilleggsinformasjon om operasjonelle leieavtaler

Gjenværende varighet	Type eiendel		Sum
	Tomter, bygninger og annen fast eiendom	Driftsløsøre, inventar, verktøy o.l.	
Varighet inntil 1 år	0	0	0
Varighet 1-5 år	0	95 959	95 959
Varighet over 5 år	8 011 246	46 954	8 058 200
Kostnadsført leiebetaling for perioden	8 011 246	46 954	8 058 200

Statens jernbanetilsyn har husleieavtaler med varighet på 6 år på rapporteringstidspunktet. Årlig husleiekostnad i 2025 er 8 011 246 kroner.

Statens jernbanetilsyn leier kopimaskiner med varighet på 6 år på rapporteringstidspunktet. Årlig leiekostnad i 2025 er 46 954 kroner.

Statens jernbanetilsyn leier kaffemaskiner med varighet på 2 år på rapporteringstidspunktet. Årlig leiekostnad er 95 959 kroner.

Note 6 Finansinntekter og finanskostnader

	31.12.2025	31.12.2024
Finansinntekter		
Renteinntekter	10 628	0
Sum finansinntekter	10 628	0
Finanskostnader		
Rentekostnad	19	341
Sum finanskostnader	19	341

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

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

	31.12.2025	31.12.2024	Endring*
Avregnet med statskassen i balansen	-15 180 272	-16 560 066	1 379 794

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

Endring i avregnet med statskassen		
<i>Konsernkontoer i Norges Bank</i>		
	Konsernkonto utbetaling	-112 373 336
	Konsernkonto innbetaling	20 265 996
	<i>Netto trekk konsernkonto</i>	-92 107 340
<i>Innbetalinger og utbetalinger som ikke inngår i virksomheten drift (er gjennomstrømningsposter)</i>		
	- Innbetaling innkrevingsvirksomhet og andre overføringer	-192 000
<i>Bokføringer som ikke går over bankkonto, men direkte mot avregning med statskassen</i>		
	+ Inntektsført fra bevilgning (underkonto 1991)	100 093 267
	- Gruppeliv/arbeidsgiveravgift (underkonto 1985 og 1986)	-11 852 540
	+ Nettoordning, statlig betalt merverdiavgift (underkonto 1987)	2 678 818
<i>Andre avstemmingsposter</i>		
<i>Forskjell mellom resultatført og netto trekk på konsernkonto</i>		-1 379 794
Sum endring i avregnet med statskassen *		-1 379 794

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

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

<i>B) Forskjellen mellom avregnet med statskassen og mellomværende med statskassen</i>				
		31.12.2025	31.12.2025	
		Spesifisering av bokført avregning med statskassen	Spesifisering av rapportert mellomværende med statskassen	Forskjell
Immaterielle eiendeler og varige driftsmidler				
	Immaterielle eiendeler	1 842 487	0	1 842 487
	Varige driftsmidler	3 539 931	0	3 539 931
	<i>Sum</i>	5 382 417	0	5 382 417
Finansielle anleggsmidler				
	<i>Sum</i>	0	0	0
Omløpsmidler				
	Kundefordringer	597 406	0	597 406
	Andre fordringer	1 220 120	0	1 220 120
	<i>Sum</i>	1 817 526	0	1 817 526
Langsiktige forpliktelser og gjeld				
	<i>Sum</i>	0	0	0
Kortsiktig gjeld				
	Leverandørgjeld	-4 747 181	0	-4 747 181
	Skyldig skattetrekk og andre trekk	-3 993 775	-4 254 751	260 976
	Skyldige offentlige avgifter	-1 578 836	0	-1 578 836
	Avsatte feriepenger	-8 312 129	0	-8 312 129
	Annen gjeld til ansatte	-3 736 632	0	-3 736 632
	Avsatt pensjonspremie til SPK, arbeidsgiverandel	0	-3 733 280	3 733 280
	Annen kortsiktig gjeld	-11 664	0	-11 664
	<i>Sum</i>	-22 380 215	-7 988 031	-14 392 184
	Sum	-15 180 272	-7 988 031	-7 192 241

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

Note 8 Innkrevingsvirksomhet og andre overføringer til staten

	31.12.2025	31.12.2024
Skatter og avgifter, renteinntekter og utbytte m.m	192 000	514 443
Sum avgifter og gebyrer direkte til statskassen	192 000	514 443

Note 9 Kundefordringer

	31.12.2025	31.12.2024
Kundefordringer til pålydende	597 406	522 276
Sum kundefordringer	597 406	522 276

Note 10 Andre kortsiktige fordringer

	31.12.2025	31.12.2024
Forskuddsbetalte leie	292 423	64 001
Andre forskuddsbetalte kostnader	0	12 000
Andre fordringer	927 697	193 380
Sum andre kortsiktige fordringer	1 220 120	269 381

Note 11 Annen kortsiktig gjeld

	31.12.2025	31.12.2024
Skyldig lønn	0	0
Annen gjeld til ansatte	3 736 632	3 819 546
Avsetning for lønnsoppgjør*	0	1 437 268
Påløpte kostnader	11 664	0
Avstemningsdifferanser ved rapportering til statsregnskapet	0	0
Avsatt pensjonspremie til SPK, arbeidsgiverandel	0	0
Annen kortsiktig gjeld	0	0
Sum annen kortsiktig gjeld	3 748 295	5 256 814

* På bakgrunn av at lønnsoppgjøret i staten for 2024 ikke var ferdigstilt før i slutten av november 2024, fikk ikke virksomheten utbetalt resultatet av lønnsoppgjøret i 2024. Virksomheten gjorde derfor et estimat for lønnsavsetningen for det sentrale lønnsoppgjøret (lokale og eventuelt sentrale tillegg) pr. 31.12.24. Avsetningen inkluderte også virksomhetens eget bidrag til lønnsforhandlinger utover det som ble fremforhandlet sentralt.