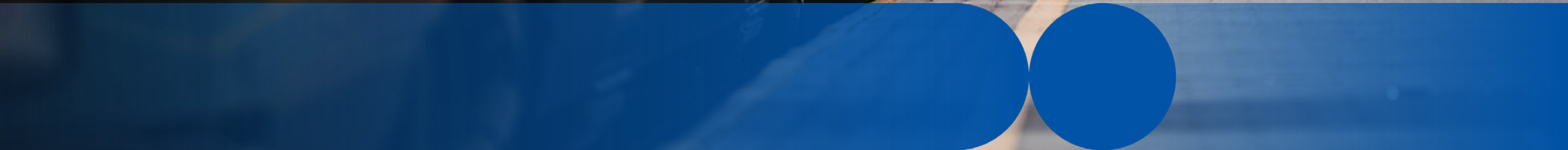


➔ **Punktlighet- og
regularitetsrapport
2025**



→ Innhold

Resultat 2025	3	Sør-Norge	35	Godstog	59
Årsakskoder for forsinkelser og innstillinger	8	Jærbanen	38	Øst-Norge	63
Persontog	12	Sørlandsbanen	39	Punktlighet Kongsvingerbanen (over Charlottenberg)	64
Øst-Norge	18	Arendalsbanen	40	Østfoldbanen	65
Drammenbanen	21	Vest-Norge	41	Brevikbanen	66
Gardermobanen	23	Bergen-Arna	43	Hovedbanen	67
Hovedbanen	24	Vossebanen	44	Drammenbanen	68
Kongsvingerbanen	25	Bergensbanen	45	Sør- og Vest-Norge	69
Kongsvingerbanen (over Charlottenberg)	26	Flåmsbana	46	Bergensbanen	70
Østfoldbanen	27	Midt- og Nord-Norge	47	Sørlandsbanen	71
Østfoldbanen (Over Kornsjø)	29	Lokaltog Trønderbanen	50	Midt- og Nord-Norge	72
Flytoget	30	Meråkerbanen (over Storlien)	52	Dovrebanen	73
Dovrebanen (Lillehammer-Oslo)	31	Nordlandsbanen	53	Rørosbanen	74
Vestfoldbanen	32	Lokaltog Salten	54	Raumabanen	75
Bratsbergbanen	33	Dovrebanen	55	Nordlandsbanen	76
Gjøvikbanen	34	Raumabanen	56	Ofotbanen	77
		Rørosbanen	57	Solørbanen	78
		Ofotbanen (over Vassijaure)	58	Punktlighet sammenliknet med internasjonale tall	79

→ Resultat 2025



→ Nøkkeltall

Punktlighet persontog

Mål 90 %

87,6 %

Regularitet persontog

Mål 97 %

93,7 %

Punktlighet godstog
(ekskl. LKAB)

Mål 80 %

74,9 %

Avgangspunktlighet
Alnabru godstog

Mål 90 %

75,9 %

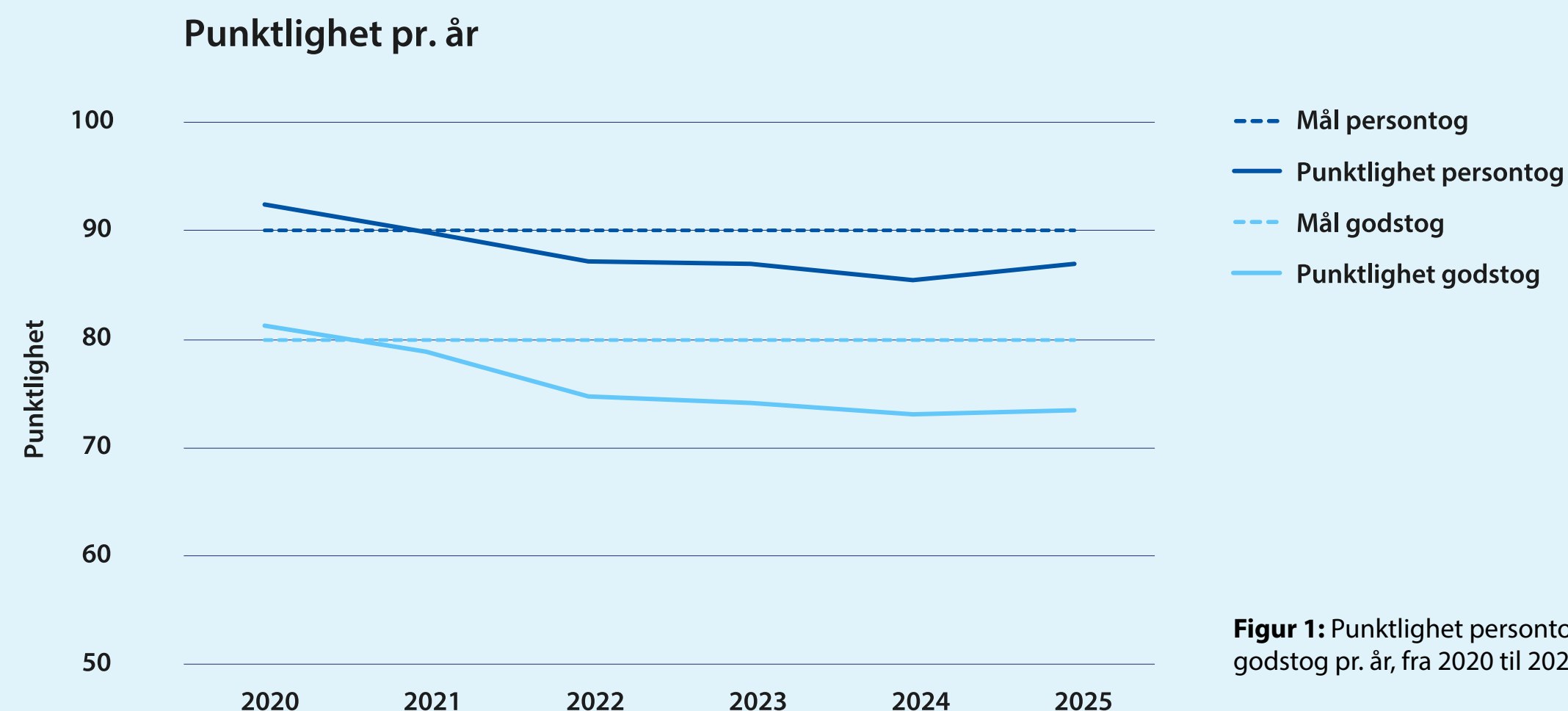
--- Mål

■ Punktlighet

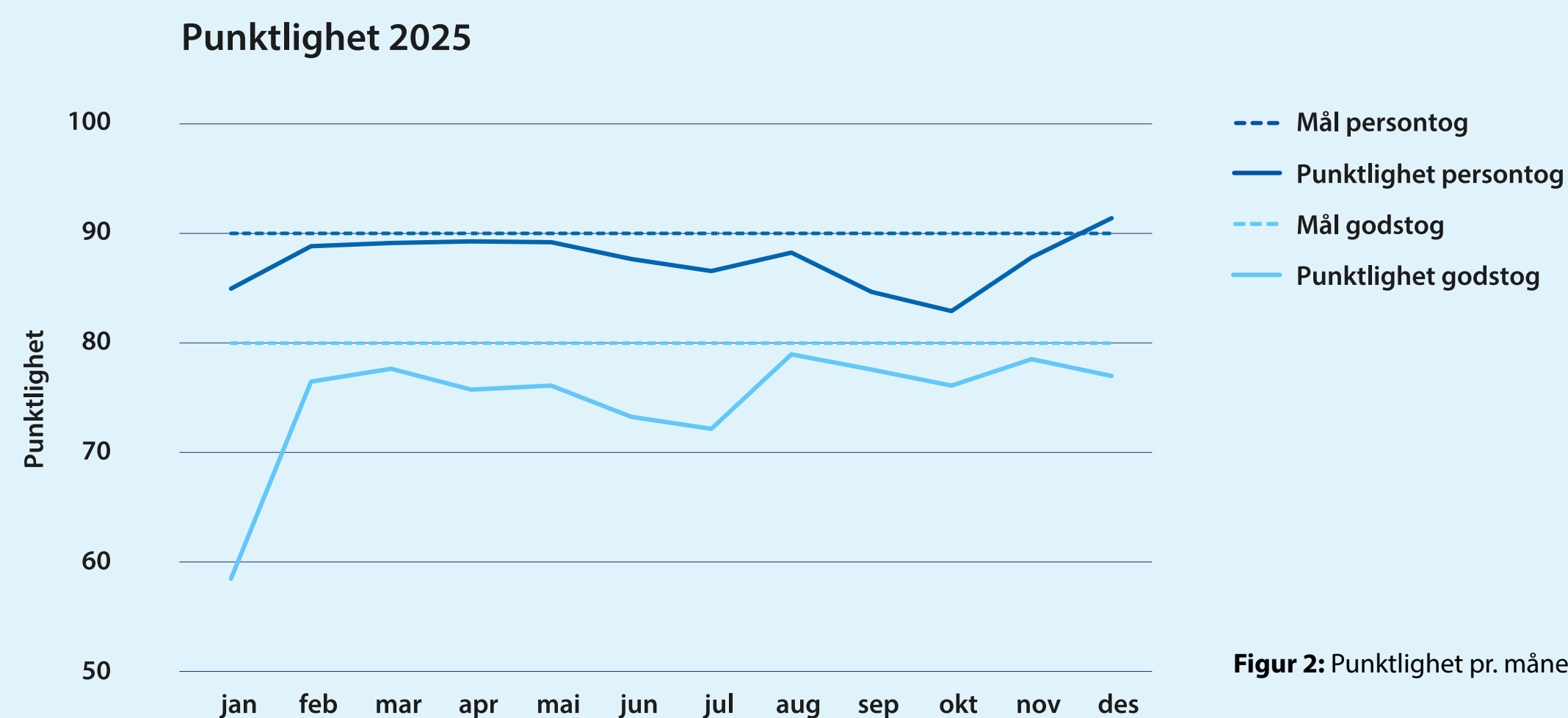
I 2025 oppnådde norsk jernbane en punktlighet på 87,6 % for persontog og 74,9 % for godstog. Punktlighet er andelen tog som ankommer endestasjonen og Oslo S innenfor en margin på 03:59 minutter. For fjerntog, grenseoverskridende tog og godstog er denne marginen 05:59 minutter. Av historiske årsaker er LKAB utelatt fra det offisielle måltallet for godstog. Resultatene er under målsettingen på henholdsvis 90 % for persontog og 80 % for godstog.

Punktligheten for både persontog og godstog har økt i 2025 sammenlignet med resultatet for 2024 (Figur 1). I 2024 endte punktligheten til persontog på 86,1 % og godstog på 74,6 %. Økningen skyldes i hovedsak en mildere vinter med bedre vinterberedskap, færre feil i infrastrukturen spesielt i Oslo-området, samt ruteplanjusteringer som har gitt bedre trafikkflyt på flere linjer. I tillegg var 2025 første hele året man fikk full effekt av kapasitetsøkning på Follobanen, da Blixtunnelen har hatt omfattende arbeid de siste årene, og av dobbeltsporet mellom Bergen og Arna, hvor nye Ulriken tunnel stod ferdig våren 2024.

Regulariteten endte på 93,7 % for persontog i 2025, betydelig lavere enn målsetting på 97,0 % (Figur 3). Regularitet er andel avganger som har blitt kjørt uten å være del- eller helinnstilt. Innstillinger knyttet til planlagt arbeid er ikke inkludert i regulariteten. «Regularitet Bane NOR», som kun inkluderer innstillinger knyttet til infrastrukturfeil, endte på 97,1 %. Regulariteten er i stor grad preget av store, akutte hendelser som gir mange innstillinger i trafikken. Av alle registrerte hendelser på jernbanen i 2025 som ga innstilte tog så utgjør



Figur 1: Punktlighet persontog og godstog pr. år, fra 2020 til 2025.



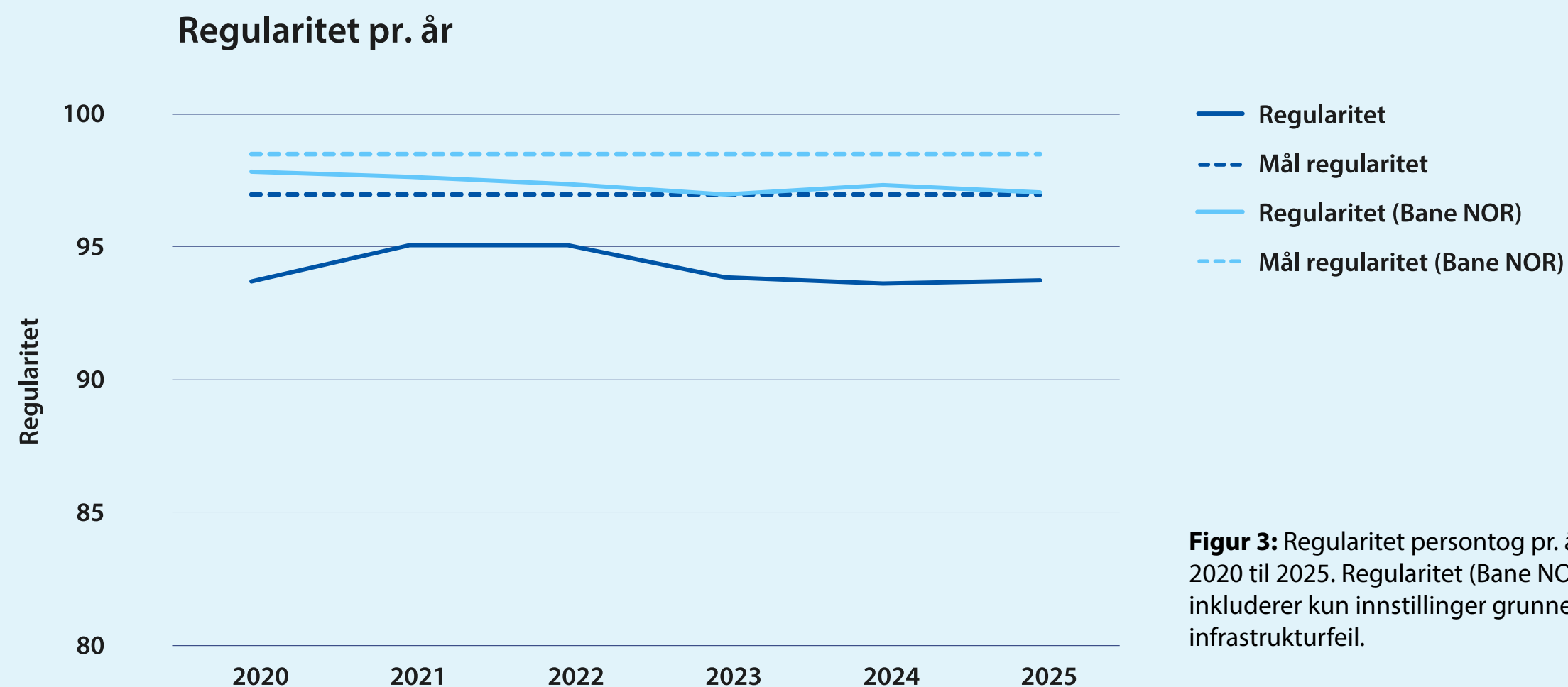
Figur 2: Punktlighet pr. måned i 2025.

de 10 største hendelsene over 40 % av alle innstilte persontog. Det viser at det er de store hendelsene som påvirker tallene i størst grad.

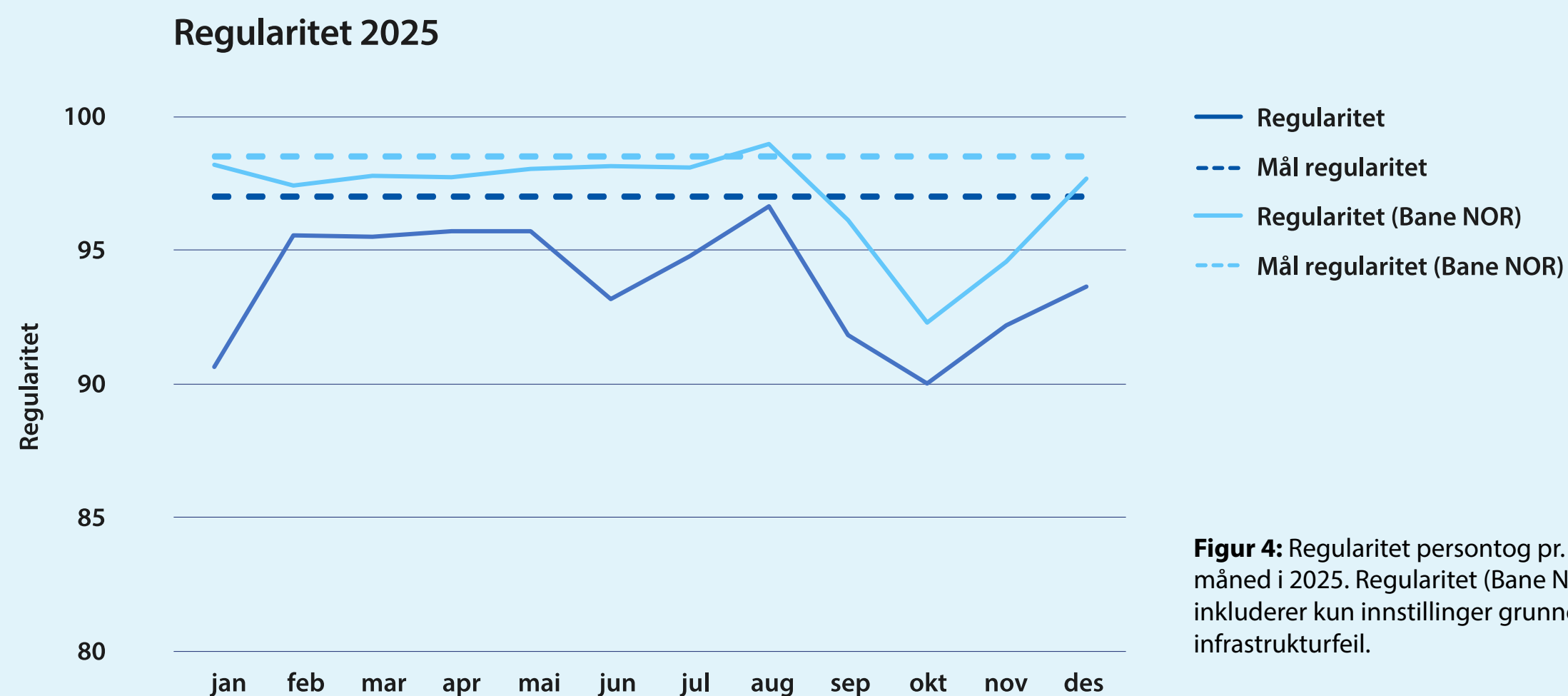
En god start på året

Januar er vanligvis blant de mest krevende månedene for jernbanen, så også i 2025, ref. Figur 2. Likevel ble januar mindre problematisk enn året før, spesielt for persontogene. Dette skyldes at vinteren ikke var like utfordrende som året før, samtidig som de mest krevende vinterdagene ble håndtert på en bedre måte. Flere tog ble innstilt i forkant, som ga bedre punktlighet for togene som faktisk gikk på de mest snørike dagene. Dette ga bedre forutsigbarhet, samt at kjøretøyene ikke pådro seg like mange utfordringer som de gjorde vinteren i 2024. Innstillingene som ble gjort i forbindelse med værforholdene førte imidlertid til at regularitetsresultatet ble betydelig under mål i januar måned, vist i Figur 4.

Våren gikk generelt godt med færre infrastrukturfeil, særlig i Oslo-området, og totalt lå punktligheten til persontog like under målsetting i perioden fra februar til mai (Figur 2). Godstogenes avgangspunktlighet fra Alnabru var også god i vårmånedene, spesielt i mars med 84,8 % og i mai, med det som endte opp med å bli årets høyeste resultat, på 87 %. Regularitetsresultatet var også stabilt i vårmånedene, men noe lavere enn målsettingen på 97 % (Figur 4). Den største enkeltårsaken til innstillinger i perioden var at Otta bru var ute av drift fra 21.januar til 4.april, som medførte daglige innstillinger på Dovrebanen og buss for tog på deler av strekningen. Dette påvirket også godstogene, som fikk midlertidige ruter via Rørosbanen i perioden da Dovrebanen var stengt.



Figur 3: Regularitet persontog pr. år, fra 2020 til 2025. Regularitet (Bane NOR) inkluderer kun innstillinger grunnet infrastrukturfeil.



Figur 4: Regularitet persontog pr. måned i 2025. Regularitet (Bane NOR) inkluderer kun innstillinger grunnet infrastrukturfeil.

Juli er vanligvis en god måned for jernbanen med redusert trafikk og færre reisende, samt en del planlagt arbeid og alternativt ruteopplegg. Juli 2025 ble imidlertid mer krevende enn vanlig på grunn av en svært varm sommer. Dette gikk utover infrastrukturen i stor grad og førte til en betydelig økning i antall infrastrukturfeil denne sommeren sammenlignet med tidligere år, som igjen påvirket punktligheten til både gods- og persontog i perioden (Figur 2).

Åpningen av nye Drammen stasjon

Arbeidene med ferdigstilling av Drammen stasjon pågikk gjennom sommeren og fortsatte også i august etter en varslet utsettelse. Det skapte utfordringer for togtilbudet til Drammen etter sommerferien da pendlerne var kommet tilbake, hvor det var buss for tog mellom Brakerøya og Drammen i ytterligere tre uker. Nye Drammen stasjon åpnet 31. august med seks spor til plattform og dobbeltspor mellom Drammen og Kobbervikdalen. Etter noen oppstartsutfordringer i september og oktober har økt kapasitet på stasjonen gitt god effekt utover høsten og vinteren. Flytoget kan igjen kjøre sine avganger fra Drammen og rushtidstogene på Vestfoldbanen har fått raskere kjøretid på deler av strekningen. Det har også gitt bedre punktlighet som følge av at den enkeltsporede flaskehalsen mellom Drammen og Sande nå er fjernet med det nye dobbeltsporet.

En krevende høst

Høsten ble en utfordrende periode både med tanke på regularitet og punktlighet. Fra september av var regulariteten betydelig lavere enn første halvdel av året, vist i Figur 4.

Den største årsaken til dette var at det siste helgen i august inntraff en alvorlig ras-hendelse ved Nesvatnet i Trønderlag. Jernbanesporet raste ut og gjorde at strekningen ble ufarbar og togtilbudet måtte endres. Togene på Trønderbanen ble innstilt Åsen-Steinkjer og Åsen ble deres midlertidige endestasjon resten av året. Raset medførte et betydelig antall innstillinger hver dag, som igjen fikk stor betydning for regularitetsresultatet ut året, og videre inn i 2026.

September og oktober ble en utfordrende periode også for punktligheten, spesielt for persontogene. Det skyldes flere ting. Som nevnt var det oppstartsproblemer knyttet til nye Drammen stasjon. I tillegg ble det igangsatt arbeider med ombygging av Kolbotn stasjon etter sommeren som har gitt kapasitetsutfordringer på Østfoldbanen. Den største utfordringen høsten 2025 var imidlertid knyttet til et planlagt brudd på Hovedbanen som gikk åtte dager over tiden og som gjorde at alle tog på Hovedbanen måtte innstilles hele denne perioden. Det medførte også at flere tog ble kjørt i Romeriksporten og skapte mange følgeforsinkelser i Østlandsområdet. Forsinkelsen i sporbruddet på Hovedbanen gjorde at både punktlighet og regularitet fikk en betydelig nedgang i oktober, ref. Figur 2 og Figur 4.

Forbedret punktlighet mot slutten av året

Punktlighetsresultatet løftet seg mot slutten av året og desember ble årsbeste for persontogene, og eneste måned over målet på 90 %, med 91,4 % (Figur 2). Godstogene leverte et særlig godt resultat i november, som ble den beste måneden etter august, med 78,6 %, tett opp mot målet på 80 % (Figur 2). Løftet for punktlighetsresultatene

i november og desember skyldtes at de fleste planlagte arbeidene var ferdigstilt og saktekjøringer fjernet. Samtidig var infrastrukturen svært stabil, med lite feil, og værforholdene var på jernbanens side. Ruteendring R26 trådte i kraft i midten av desember og det er gjort flere justeringer som er forventet å bidra positivt for punktligheten til persontog videre inn i 2026. Resultatet i andre halvdel av desember indikerer også dette.

Figur 2 og Figur 4 viser variasjonen i punktlighet og regularitet pr. måned i 2025. Figur 1 og 3 viser utviklingen de fem siste årene.

➔ Årsakskoder for forsinkelser og innstillinger

Punktlighet avhenger av forsinkelser og regularitet avhenger av innstillinger. Forsinkelser og innstillinger som oppstår skal registreres med en av årsakskodene i oversikten på neste side.

Dersom togene blir forsinket mer enn 03:59 minutter ved angitte målepunkt (hovedsignal eller blokksignal) er Bane NOR ansvarlig for å registrere årsaken til forsinkelsen. Det samme gjelder dersom et tog er del- eller helinnstilt.

Årsakskodene som kan registreres på en forsinkelse eller innstilling er delt inn i kategoriene "infrastruktur", "jernbaneforetak", "følgeforsinkelser" og "utenforliggende forhold".

➔ Infrastruktur

Kode 1

Bane

- Saktekjøringer
- Planlagt arbeid ikke avsluttet i tide
- Solslyng, snø, glatte skinner
- Andre forhold knyttet til bane

Kode 2

Sikrings- og signalanlegg

- Sporfeltbelegg
- Sporveksel ikke i kontroll
- Planoverganger
- Jordfeil
- Andre forhold knyttet til signalanlegg

Kode 3

Elkraft/ Kontaktledning

- Nedrevet kontaktledning
- Strømproblemer
- Tre over kontaktledningen
- Andre forhold knyttet til kontaktledning

Kode 4

Tele- og transmisjonsfeil

- Feil på GSM-R-systemet
- Feil på høyttaler/anviser
- Feil på FIDO-kommunikasjon
- Andre forhold knyttet til tele- og transmisjonsfeil

Kode 5

Planlagt vedlikeholdsarbeid infrastruktur



➔ Jernbaneforetakene

Kode 81

Feil på kjøretøy

- Feil på dører, lok, eller ombordutrustningen
- Andre forhold knyttet til feil på materiell

Kode 82

Kjøretøy sent fra hensettingsområde

Kode 83

Manglende personell

- Fører eller ombordansvarlig
- Andre forhold knyttet til manglende personell hos togselskapet

Kode 84

Stasjonsopphold

- Rullestol
- Mange reisende
- Venting på overgangsreisende
- Skifting
- Andre forhold knyttet til stasjonsopphold

Kode 85

Planforutsetninger ikke oppfylt

- Kjøreforsinkelse
- Øvelseskjøring
- Innstilling grunnet markedsmessige årsaker
- Andre forhold knyttet til planforutsetninger

Kode 6

Kjøretøy med feil sperrer spor



⇒ Følgeforsinkelser

Kode 7

Trafikkavvikling

- Kryssing/forbikjøring
- Kø og øvrig trafikk
- Feil i trafikkavvikling
- Feil i TIOS
- Helhetsvurdering
- Andre forhold knyttet til trafikkavviklingen

⇒ Utenforliggende forhold

Kode 91

Forsinkelse fra utland

Kode 92

Ytre forhold

- Flom
- Ras
- Storm/snøstorm
- Andre forhold knyttet til ytre forhold

Kode 93

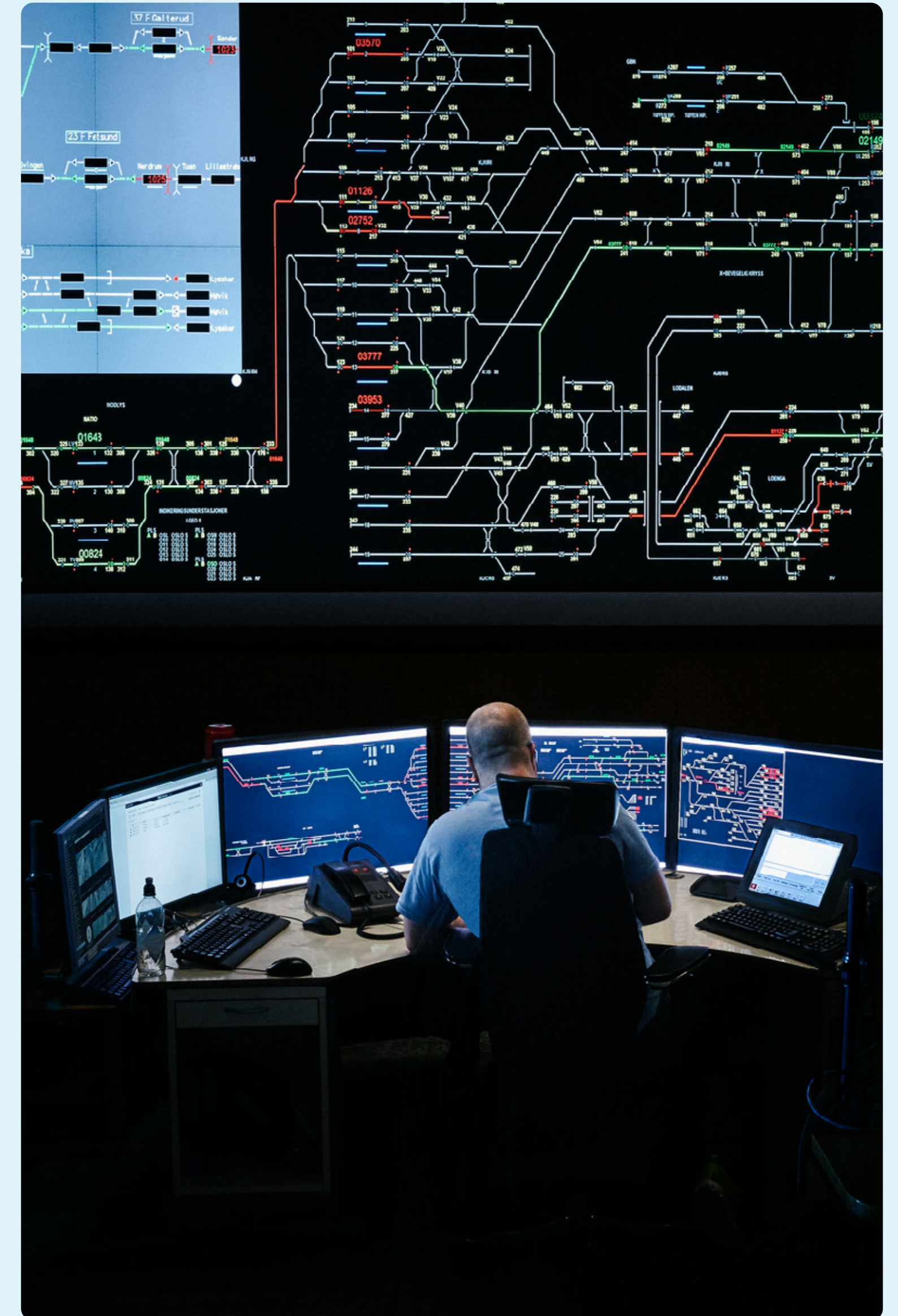
Uhell, påkjørsel

- Påkjørsel
- Avsporing
- Andre driftsuhell

Kode 94

Uønsket hendelse

- Ventet på politi/ambulanse/toller
- Ulovlig ferdsel i spor
- Brann i tilknytning til linjen/stasjon
- Andre uønskede hendelser

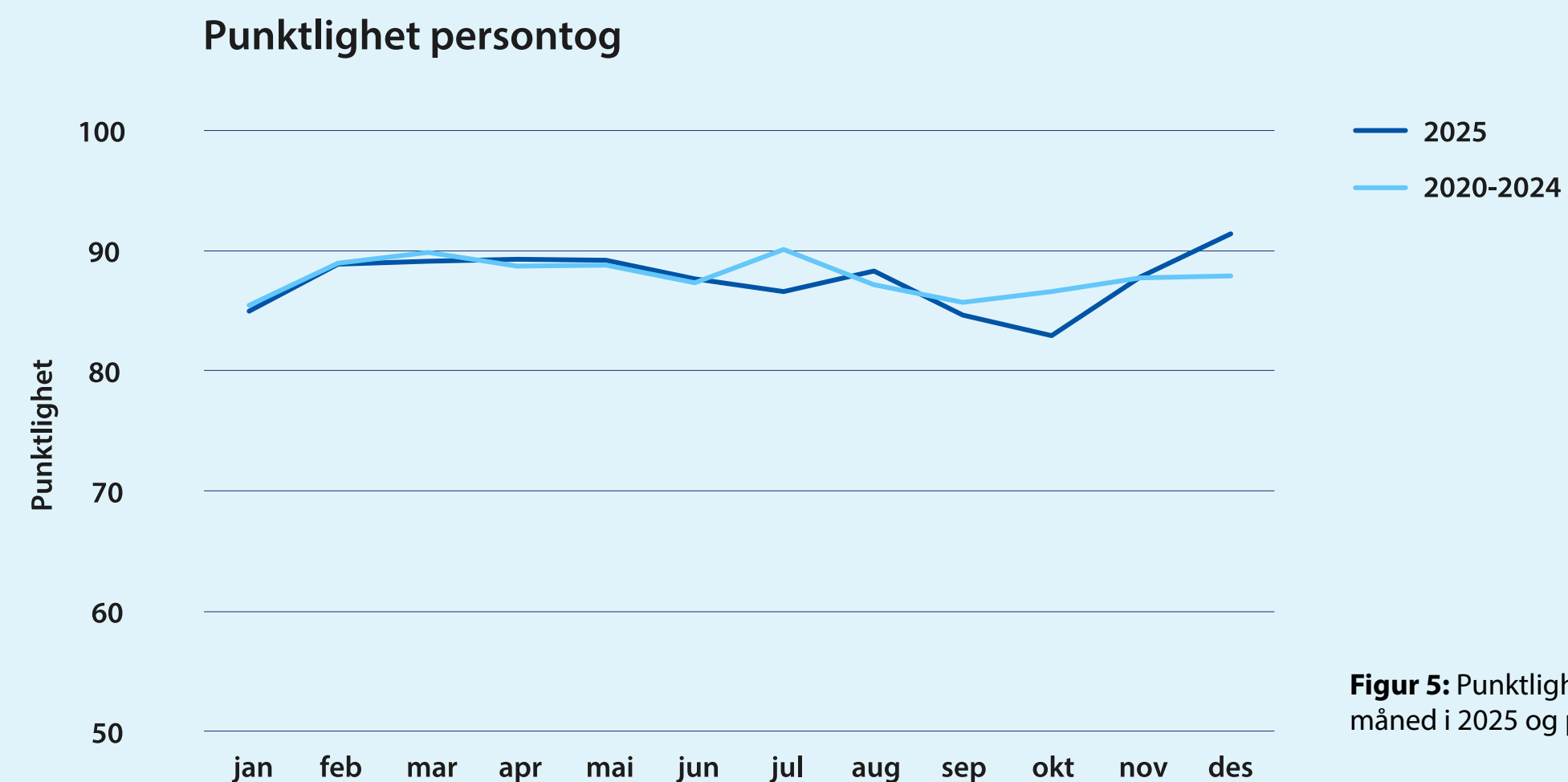


→ Persontog

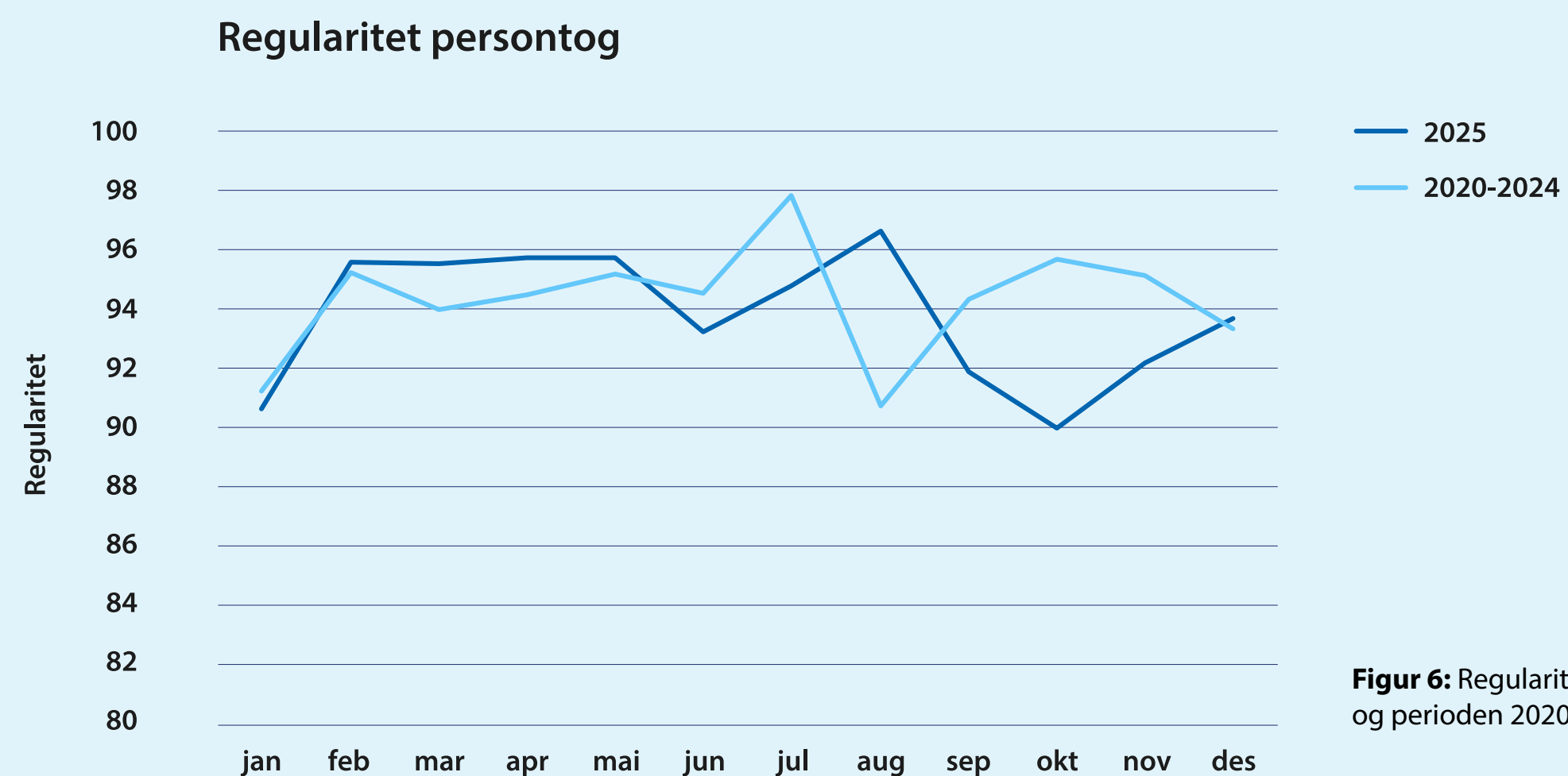
87,6 % Punktlighet
persontog

93,7 % Regularitet
persontog

Punktligheten til persontog i 2025 var 87,6 %. Det er lavere enn resultatet for de fem siste årene sett under ett, på 88,7 %. Det var kun i desember at punktlighetsresultatet var bedre enn perioden 2020-2024, vist i Figur 5. Spesielt lavt var resultatet i oktober, med 83 % på landsbasis. Regulariteten for persontog endte på 93,7 %, som også er lavere enn i perioden 2020-2024, på 94,2 %. Som vist i Figur 6 var resultatene i høst betydelig lavere enn tilsvarende periode de fem siste årene. Hovedårsaken til dette var raset ved Nesvatnet som medførte mange innstilte tog daglig, og som har påvirket regulariteten betydelig. I oktober inntraff forsinket planlagt arbeid på Hovedbanen på toppen av dette, som påvirket både punktlighet og regularitet.



Figur 5: Punktlighet persontog pr. måned i 2025 og perioden 2020-2024.



Figur 6: Regularitet persontog pr. måned i 2025 og perioden 2020-2024.

Punktlighet pr. persontogmarked

Tabell 1 viser punktlighet pr. persontogmarked i 2025 sammenliknet med resultatene for perioden 2020-2024. Generelt har resultatet i de fleste områdene gått noe ned, men med ett unntak. Vest-Norge hadde betydelig bedre resultater i 2025 enn de fem siste årene sett under ett, med over fire prosentpoeng økning i punktlighet for persontog. Samtlige markeder i Vest har forbedret seg, hvor åpningen av dobbeltsporet Bergen – Arna har gitt betydelig positiv effekt for punktligheten. I Øst-Norge er det togene på Østfoldbanen, Bratsbergbanen og utenlandstogene over Charlottenberg og Kornsjø som har hevet seg i 2025 sammenliknet med de siste fem årene. I Midt- og Nord-Norge er det hovedsakelig lokaltog Trønderbanen som har høyere resultat i 2025 enn perioden 2020-2024. I Sør-Norge var det gjennomgående svakere resultater enn de foregående årene.

Til tross for at punktlighetsresultatet i 2025 ikke nådde målsettingen på 90 % er det relevant å se på hvor forsinket de ikke-punktlige togene faktisk var, som gir et mer nyansert bilde av den opplevde punktligheten. Tabell 1 viser derfor også andel lokal- og regiontog som ankom endestasjon og Oslo S innenfor ti minutter etter planlagt ankomsttid, samt andel fjerntog som ankom endestasjon innen 30 minutter etter planlagt ankomsttid. Da ser man for eksempel at 96,9 % av persontog på Drammenbanen og 96,7 % av lokaltogene på Jærbanen ankom endestasjonen/Oslo S mindre enn ti minutter forsinket, betydelig høyere enn andelen under den ordinære punktligheitsgrensen på fire minutter. Ser man på fjerntogene har for eksempel 94,4 % på Dovrebanen og 89,9 % på Bergensbanen ankommet endestasjonen innenfor 30 minutters forsinkelse.

Tabell 1 Punktlighet persontog pr. marked i 2025 sammenliknet med punktligheten i 2020-2024. «Tellende ankomster endestasjon» er definert som ankomster til Oslo S og endestasjon. Togene som passerer Oslo S vil dermed telles to ganger. For sammenligning viser tabellen i tillegg punktlighet innenfor 10 minutters forsinkelse for alle tog som opererer i lokal- og regionmarkedet, og innenfor 30 minutter for rene fjerntog.

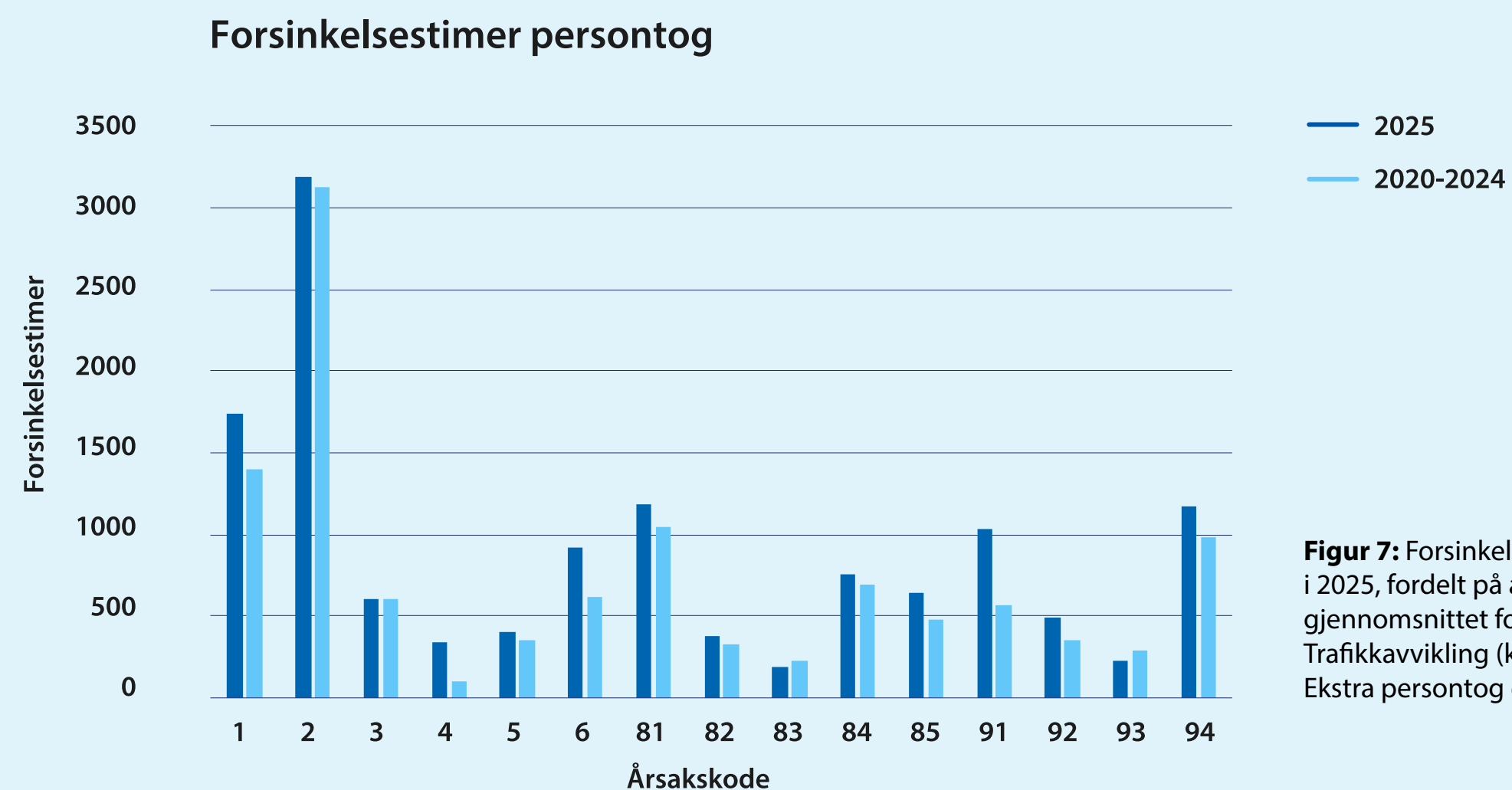
Marked	2025			Resultat 2020-2024	
	Offisiell punktlighet	Punktlighet 10 min	Punktlighet 30 min	Offisiell punktlighet	Tellende ankomster endestasjon 2025
Øst-Norge	87,2			89,1	502 099
Bratsbergbanen	92,8	98,2		91,3	3 602
Dovrebanen	79,8	93,6		82,9	13 742
Drammenbanen	86,7	96,9		89,9	162 301
Flytoget	88,2	97,4		90,4	65 464
Gardermobanen	86,2	95,2		88,5	28 294
Gjøvikbanen	79,8	92,1		86,0	18 038
Hovedbanen	87,0	96,9		90,4	62 707
Kongsvingerbanen	78,3	94,3		79,2	13 529
Over Charlottenberg	75,6	82,3		71,7	2 838
Over Kornsjø	84,3	91,4		81,5	4 532
Vestfoldbanen	83,2	92,6		84,7	15 086
Østfoldbanen	91,8	97,3		90,4	111 966
Sør-Norge	84,4			86,9	47 170
Arendalsbanen	86,2	93,0		88,9	5 253
Lokaltog Stavanger (Jærbanen)	86,3	96,7		88,9	37 330
Sørlandsbanen	66,3		85,3	70,2	4 587
Vest-Norge	94,7			90,2	58 387
Bergensbanen	78,6		89,9	70,8	4 182
Flåmsbana	86,3	95,2		86,0	4 870
Lokaltog Bergen (Arna)	99,4	99,9		96,7	38 918
Vossebanen	87,8	96,2		85,4	10 417
Midt- og Nord-Norge	83,1			84,1	23 753
Dovrebanen	79,7		94,4	83,4	3 021
Lokaltog Salten	89,0	95,2		88,5	2 531
Lokaltog Trondheim (Trønderbanen)	85,5	94,7		82,6	8 982
Nordlandsbanen	72,3		90,8	80,0	1 799
Over Storlien	77,0	87,7		83,9	575
Over Vassijaure (Ofofbanen)	64,2		85,4	72,8	1 051
Raumabanen	94,8	97,4		94,3	1 863
Rørosbanen	81,8		97,9	85,8	3 931
Totalsum	87,6			88,7	631 409

Aldri har det kjørt flere persontog enn i 2025

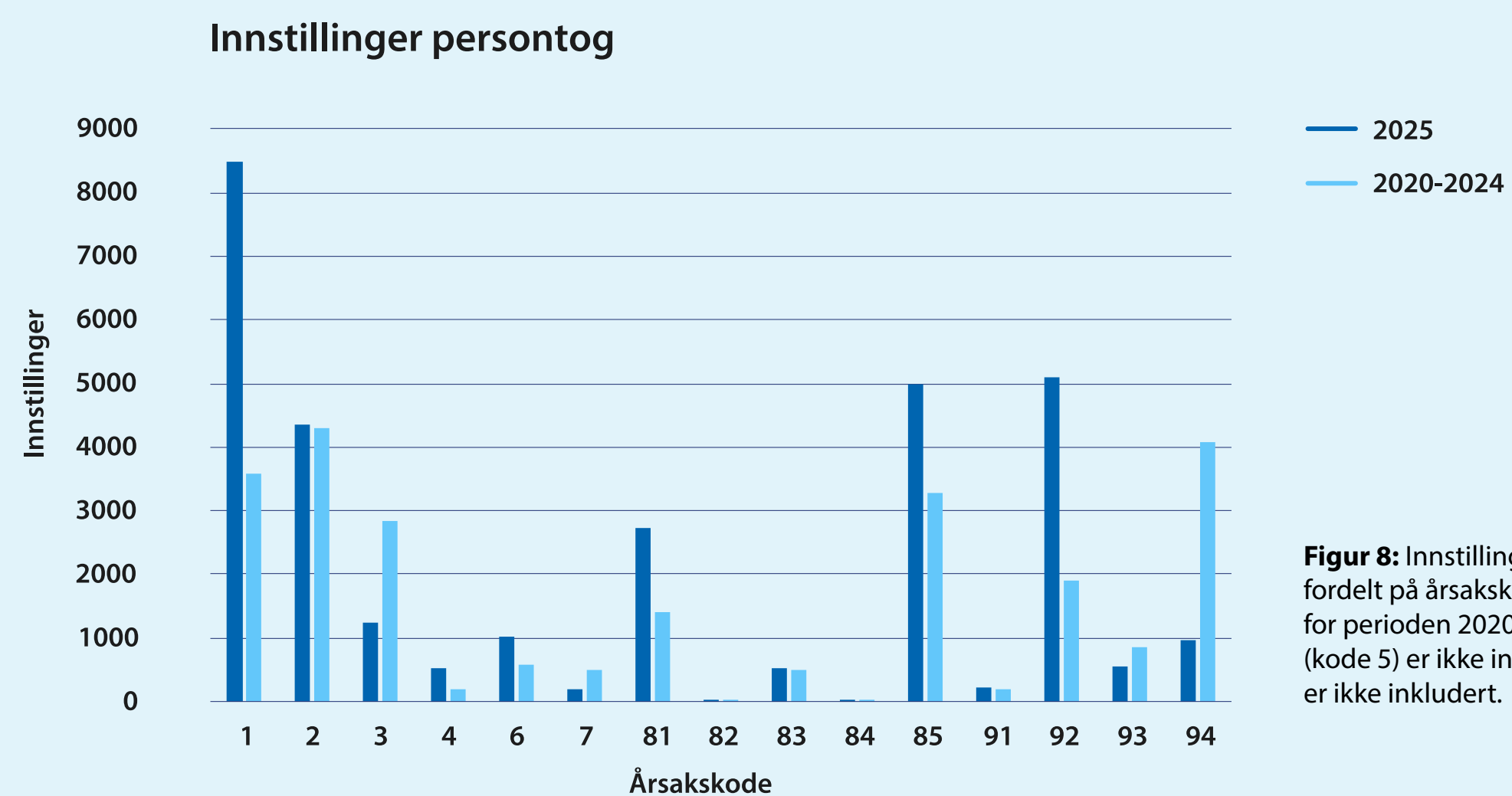
I 2025 ble det kjørt flere persontogavganger enn noen gang tidligere, ca. 475 000 kjørte persontog mot 460 000 persontog i 2024 og 440 000 persontog i 2023. Med den økte trafikken får vi også utfordringer med at forsinkelser enklere forplanter seg til andre tog, og tilbakestillingsevnen i jernbanenettet synker. Tallene for antall reisende på norsk jernbane peker også tydelig oppover, og har gjort det de siste årene. Dette er gledelig, men samtidig gir det utfordringer i form av lengre stasjonsopphold i rushtiden som ikke nødvendigvis er tatt høyde for i ruteplanen.

I 2025 var det, i likhet med utviklingen vi har sett de siste årene, stor variasjon i punktligheten gjennom døgnet. Punktligheten for persontog utenom rush var 89,1 %, mens i rushperiodene var punktligheten 78,8 %. I rushperiodene er det flere reisende og flere tog som gir lengre stasjonsopphold og lettere følgeforsinkelser til andre tog. Forskjellen mellom rushperiodene og utenfor rushperiodene har aldri vært så store som de har vært de siste par årene.

Figur 7 viser antall forsinkelsestimer på persontog fordelt på årsakskode, men kun de forsinkelsene som er direkte knyttet til en rotårsak. Følgeforsinkelser, som skyldes at et tog i rute blir forstyrret av et forsinket tog ved en planlagt kryssing eller ved kødannelse, er tatt ut av oversikten. Slike forsinkelser registreres på kode 7, trafikkavvikling, og utgjorde 39 % av alle forsinkelsestimer i 2025. Dette er på samme nivå som i 2024.



Figur 7: Forsinkelsestimer på persontog i 2025, fordelt på årsakskode, og gjennomsnittet for perioden 2020-2024. Trafikkavvikling (kode 7) er ikke inkludert. Ekstra persontog er ikke inkludert.



Figur 8: Innstillinger på persontog i 2025, fordelt på årsakskode, og gjennomsnittet for perioden 2020-2024. Planlagt arbeid (kode 5) er ikke inkludert. Ekstra persontog er ikke inkludert.

Færre forsinkelser grunnet infrastruktur i 2025

Av rotårsakene var det infrastrukturfeil som bidro til flest forsinkelsestimer i 2025, nærmere bestemt feil på signalanlegget, kode 2. Feil på signalanlegget omfattes av blant annet jordfeil, sporfeltbelegg og feil på sporveksler, og er den forsinkelsesårsaken som har bidratt til flest forsinkelsestimer årlig de siste ti årene. Antall forsinkelsestimer på kode 2 var imidlertid på sitt laveste nivå i 2025 siden 2021.

Feil relatert til bane, kode 1, har historisk sett også vært blant de største forsinkelsesårsakene i togtrafikken. Dette er knyttet til blant annet feil i og ved sporet, forsinket åpning av anleggsområde og midlertidige hastighetsnedsettelse. I 2025 er det særlig forsinkelser knyttet til «planlagt arbeid ikke avsluttet i tide» som har gått opp sammenliknet med de siste årene. Forsinkelser grunnet dette stod for 156 forsinkelsestimer i 2025, som er en dobling fra 2024 og en tredobling fra 2023. I 2025 var det bruddet på Hovedbanen i oktober som skapte mest forsinkelse knyttet til underkategorien «planlagt arbeid ikke avsluttet i tide».

Forsinkelser knyttet til bane omfatter som nevnt også midlertidig hastighetsnedsettelse på en delstrekning eller stasjon, såkalt saktekjøring. Det er flere årsaker til at det må settes opp saktekjøringer. Det gjøres blant annet ved planlagt vedlikeholdsarbeid eller utbyggingsprosjekter, eller hvis det oppstår akutte forhold i infrastrukturen som gjør det nødvendig at togene kjører med redusert hastighet frem til forholdene blir utbedret. Juli var måneden med flest forsinkelsestimer knyttet til saktekjøringer i 2025, spesielt Gjøvikbanen og Hovedbanen i Østlandsområdet og

Dovrebanen, Nordlandsbanen og Rørosbanen i område Midt/Nord var preget av dette. Likevel er det verdt å merke seg at antall forsinkelsestimer knyttet til saktekjøringer totalt i 2025 var på sitt laveste nivå siden 2022. Antall forsinkelsestimer grunnet saktekjøring i 2025 var redusert med ca. 25 % sammenliknet med 2024 og ca. 40 % sammenliknet med 2023.

Økning i forsinkelser knyttet til tele- og transmisjonsfeil

Av infrastrukturfeil var det kode 4, tele og transmisjonsfeil, som hadde størst økning i antall forsinkelsestimer sammenliknet med 2024. Nivået var også betydelig høyere enn gjennomsnittet for 2020-2024, vist i Figur 7. De tre største enkelthendelsene knyttet til feil på tele- og transmisjonsfeil bidro samlet til 150 forsinkelsestimer, ca. 45 % av alle forsinkelsene på kode 4 i 2025. Den største enkelthendelsen skyldtes feil på togradioen i store deler av landet. Togradioen sikrer kontakt mellom tog og togledere og er kritisk for sikkerhet og operasjonell styring. Når det oppstår slike feil må togtrafikken stoppes frem til feilen er løst, noe som skaper mye forsinkelse og store ringvirkninger.

Til tross for økningen i antall forsinkelsestimer knyttet til kode 4 var forsinkelser knyttet til infrastrukturfeil totalt sett for persontogene, kode 1-4, lavere i 2025 enn både 2023 og 2024, som er et gledelig resultat.

Økning i feil på kjøretøy

Av årsakene togselskapene er ansvarlig for, kode 81-85, var det kode 81, feil på kjøretøy, som medførte flest forsinkelsestimer i 2025. Feil på kjøretøy har økt de siste årene, og nivået for forsinkelser og innstillinger på kode 81 i 2025 er høyere enn

gjennomsnittet for 2020-2024, vist i Figur 7 og Figur 8. Antall feil pr. 100 000 kjørte kilometer har også økt, fra 14,3 feil i 2024 til 16,1 pr. 100 000 kjørte kilometer i 2025. Utfordringen er størst på Hovedbanen og Østfoldbanen, grunnet gammelt materiell, og på Sørlandsbanen, hvor det er store utfordringer med manglende krenkning og fraksjon.

For øvrige årsaker togselskapene er ansvarlig for lå nivået av forsinkelsestimer på relativt likt nivå som i 2024, med unntak av kode 83, manglende personell, som har gått ned med 19 %. Sammenlikner man med snittet for 2020-2024 er det kode 85, planforutsetninger ikke oppfylt, som har økt mest, med ca. 33 %. Det er hovedsakelig knyttet til en økning i kjøreforsinkelser.

Bedre håndtering av vinteren

Av årsakskodene som omfatter utenforliggende forhold, kode 91-94, utgjorde de 27 % færre forsinkelsestimer i 2025 sammenliknet med 2024. Spesielt forsinkelser knyttet til kode 92, ytre forhold, og kode 93, uhell og påkjørsler, har gått ned. Nedgangen i kode 92 skyldes blant annet bedre håndteringen av snøværet i januar 2025 sammenliknet med januar 2024 kombinert med en snillere vinter. Nivået av forsinkelser knyttet til kode 91-94 var imidlertid 34 % høyere i 2025 enn gjennomsnittet de fem siste årene. En av hovedårsakene til dette er at det ble kjørt svært få utenlandstog i 2020 og 2021 grunnet Covid-19 pandemien. Det gjorde at forsinkelsesnivået knyttet til kode 91, forsinkelse fra utland, var unormalt lavt disse årene, noe som trekker snittet ned.

Raset ved Nesvatnet ga flest innstillinger i 2025

Figur 8 viser antall hel- og delinnstilte persontog i 2025, fordelt på årsakskode. Oversikten inkluderer ikke de planlagte innstillingene grunnet vedlikeholdsarbeid. Planlagte innstillinger er avtalt med togselskapene i god tid og utgjorde 53 % av alle innstilte persontog i 2025.

Innstillinger brukes gjerne som et tiltak for å håndtere driftsforstyrrende feil. Spesielt i Oslo-området, hvor kapasitetsutnyttelsen er høy, innstilles tog på hele eller deler av strekningen hvis det oppstår driftsforstyrrelser. Dette gjøres gjennom avtalte aksjonskort, som er forhåndsdefinerte planer for avvik mellom Bane NOR og togselskapene. Aksjonskort sikrer at avvikssituasjoner håndteres best mulig, og at trafikken tilbakestilles raskest mulig.

Sett bort fra de planlagte innstillingene var det kode 1, bane, som bidro til flest innstilte persontog i 2025, betydelig høyere enn gjennomsnittsnivået de fem siste årene. Dette kan særlig knyttes til reparasjonsarbeid etter ekstremvær og «planlagt arbeid ikke avsluttet i tide».

Den største enkelthendelsen var raset ved Nesvatnet, som alene utgjorde 51 % av innstilte persontog på kode 1, men også ødeleggelse og stenging av Otta bru medførte betydelig antall innstilte tog, ca. 11 % av innstillingene på kode 1 i 2025. Når det inntreffer akutte forhold som ekstremvær, avsporing, ol. har praksis vært å registrere konsekvensene av dette på rotårsak frem til reparasjons- og oppryddingsarbeidet starter. Det betyr at følgene av raset ved Nesvatnet og stengt Otta

bru ble registrert med kode 92 «ytre forhold» til områdene ble klarert og reparasjonsarbeid kunne starte. Dette forklarer også hvorfor innstillinger knyttet til kode 92 var betydelig høyere i 2025 enn gjennomsnittet for de fem siste årene. Da reparasjonsarbeidene startet gikk man over til å benytte kode 1 på togene som fortsatt var innstilt som følge av stengte banestrekninger, men dette er en praksis som ble endret i slutten av 2025. Fra 14. desember 2025 gikk man over til å registrere også perioden med reparasjonsarbeid på rotårsaken, for raset ved Nesvatnet vil det si kode 92. Innstillinger knyttet til kode 92 vil derfor være høyt et stykke inn i 2026, frem til strekningen kan åpne igjen.

Når det gjelder innstillinger knyttet til «planlagt arbeid ikke avsluttet i tide» registreres også dette på kode 1 og det var spesielt forsinket åpning av Hovedbanen i oktober som bidro til mange innstilte persontog i 2025, hovedsakelig tog på linje L1. Konsekvensene av den utsatte åpningen utgjorde nesten 13 % av alle innstillingene under kode 1

Blant årsakene togselskapene har ansvar for var det kode 85, planforutsetninger ikke oppfylt, som bidro til flest innstilte persontog i 2025. Den største enkeltårsaken til dette var en feil i planleggingen av sommerbruddet på Østlandet som gjorde at Vy måtte innstille nesten 1 000 avganger i uke 26. Det utgjorde ca. 20 % av innstillingene på kode 85 for året totalt og det var med på å skape en betydelig nedgang i regulariteten i juni, vist i Figur 6. Kode 85 brukes hovedsakelig på innstillinger som gjøres for å ta inn forsinkelse fra tidligere på strekningen eller ved manglende materiell.

→ Øst-Norge

Øst-Norge omfatter tog på Drammenbanen, Østfoldbanen, Hovedbanen, Gardermobanen, regiontog til Lillehammer langs Dovrebanen, Kongsvingerbanen, Vestfoldbanen, utenlandstog over Østfold- og Kongsvingerbanen, Gjøvikbanen og Bratsbergbanen. Dette inkluderer også Flytogets tilbringertjeneste til Oslo lufthavn Gardermoen. Jernbanenettet i Øst-Norge består av både dobbeltsporede og enkeltsporede strekninger.

Østlandsområdet - sentral rolle i jernbanenettet

Østlandsområdet er det området i landet som har størst togtetthet og flest reisende. Jernbanenettet i Norge er utformet i stjerneform med Oslo S som midtpunkt. Punktligheten i Øst-Norge, med Oslo S som viktigste stasjon, er derfor avgjørende for punktligheten i hele landet. Ca. 50 % av alle

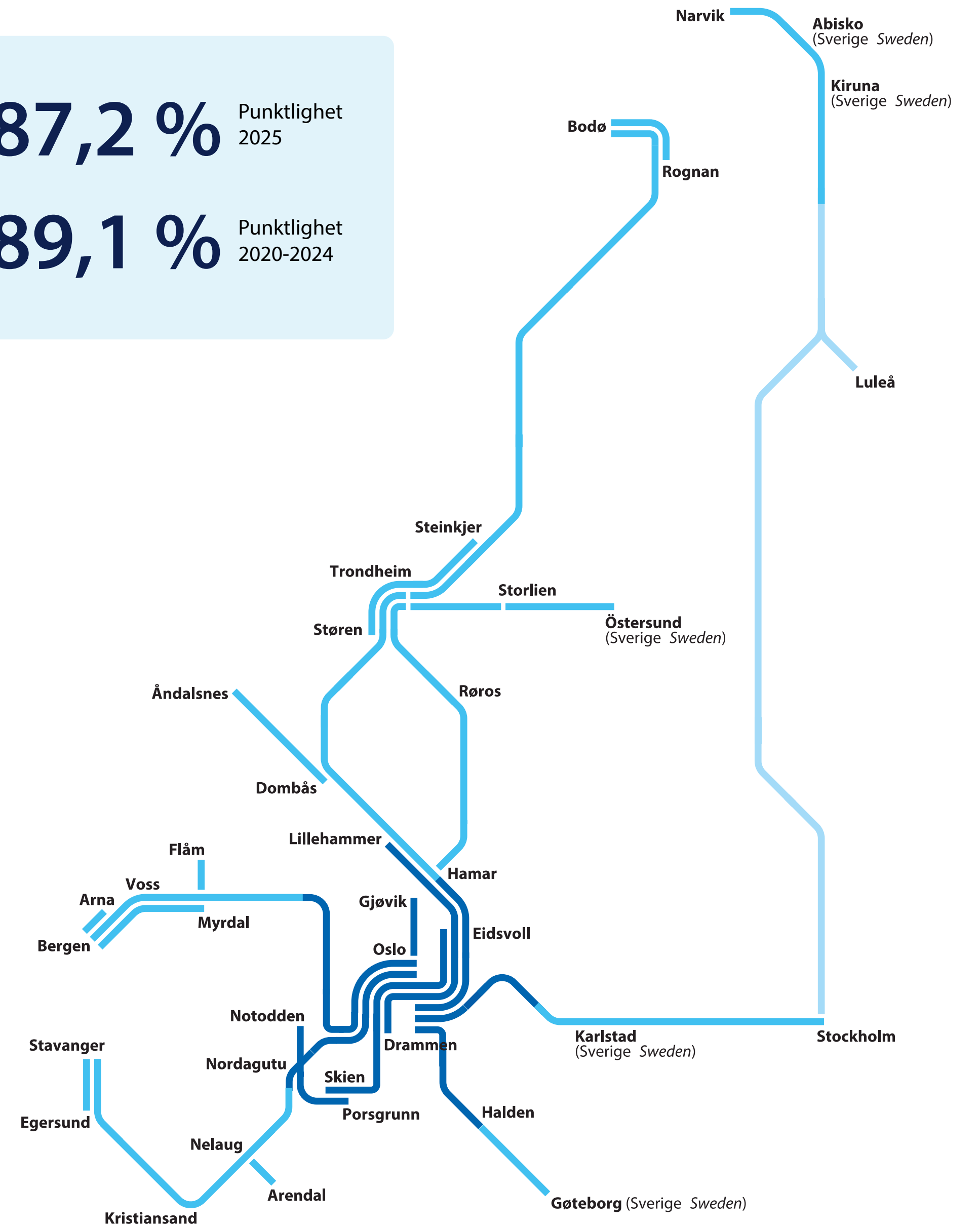
persontog i landet er innom Drammenbanen og derfor vil hendelser i det sentrale Østlandsområdet ikke bare få innvirkning lokalt, men også i stor grad påvirke trafikken i resten av landet.

Punktligheten i område Øst endte på 87,2 % i 2025. September og oktober ble månedene med svakest punktlighet, som samlet endte på 83,0 %. Årets beste måned ble desember, som endte på 91,4 %, og ble årets eneste måned over 90 % både i området Øst og på landsbasis.

Den største hendelsen i Øst i 2025, vist i Tabell 2, var knyttet til redusert trafikk i forbindelse med kraftig snøvær i begynnelsen av januar. Utfordringene knyttet til snøvær på Østlandet ble håndtert på en bedre måte i 2025 enn året før. Ved å tynne i trafikken på forhånd skapte man forutsigbarhet for de reisende samtidig

87,2 % Punktlighet 2025

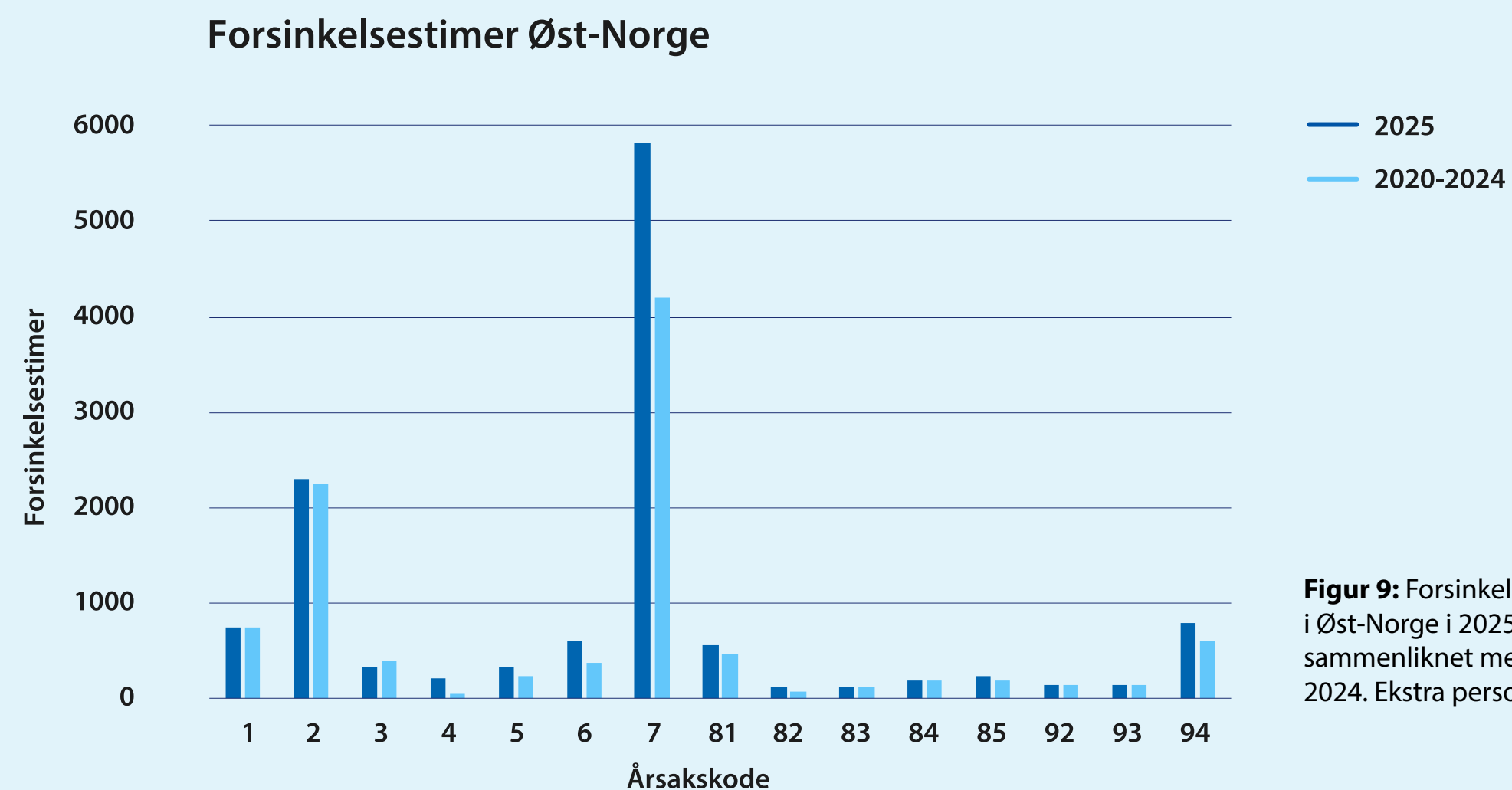
89,1 % Punktlighet 2020-2024



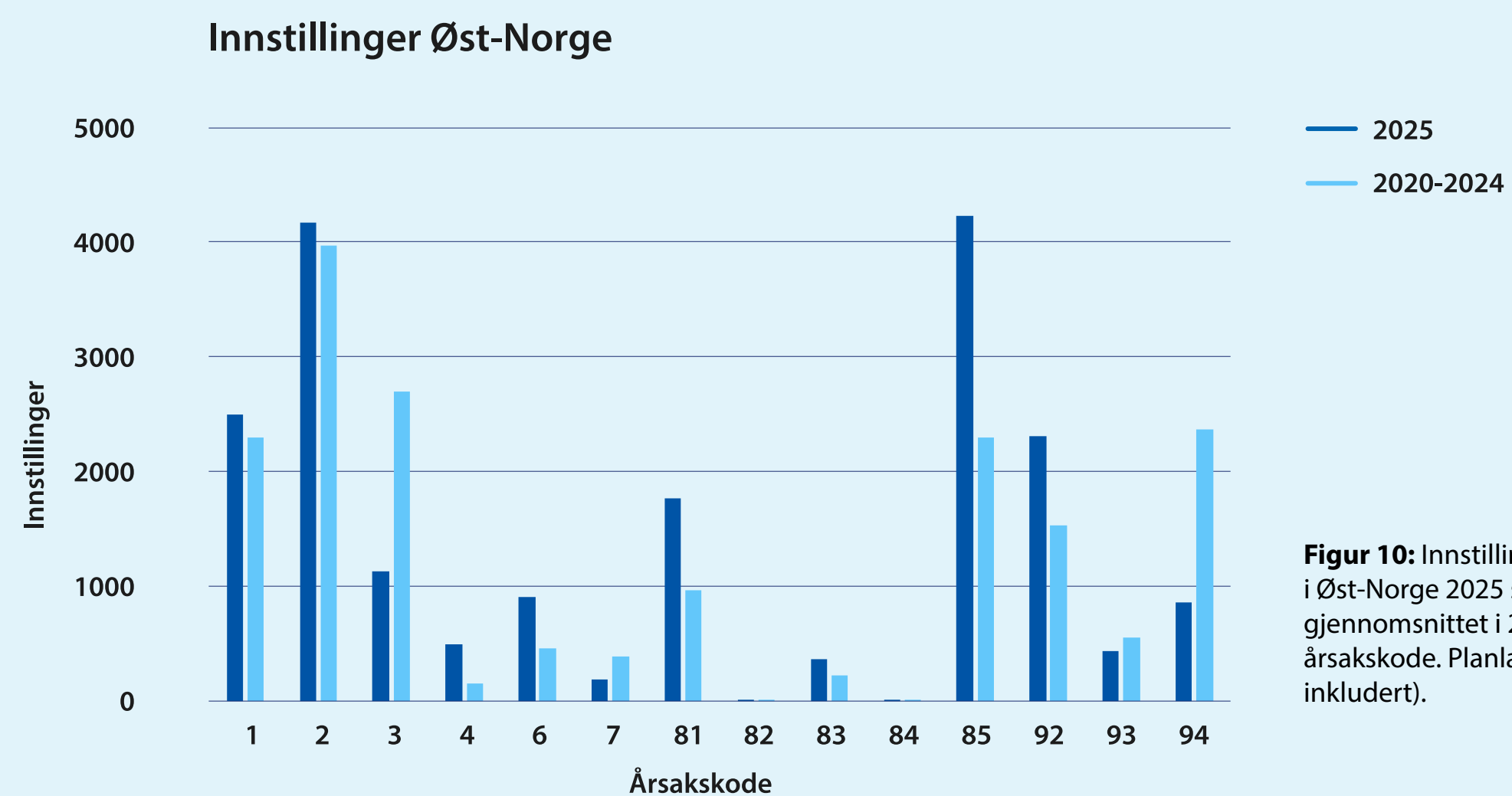
som at togene som ble kjørt leverte bedre presisjon enn om man hadde opprettholdt full produksjon. Tiltaket medførte imidlertid mange innstilte tog og topper derfor listen over store hendelser i Øst. Snøværret er hovedårsaken til et høyt antall innstillinger på kode 92 (Figur 10), som brukes ved krevende værforhold, og stod alene for 80 % av de innstilte togene på denne årsakskoden i Øst-Norge.

Færre konsekvenser av akutte infrastrukturfeil

I 2025 gjaldt ingen av de største hendelsene i Østlandsområdet (Tabell 2) akutte infrastrukturhendelser, noe som er ulikt fra trenden de siste årene. To av hendelsene er knyttet til sporbrudd, nærmere bestemt forsinket åpning av Hovedbanen, som medførte mange innstilte tog på årsakskode 1, bane, og ombyggingen på Kolbotn, som hovedsakelig har skapt mindre fleksibilitet på stasjonen og dermed forsinkede tog. Sistnevnte prosjekt vil pågå også videre inn i 2026 og er forventet å prege trafikkbildet i Øst-Norge frem til planlagt åpning høsten 2026. Resterende topphendelser i Øst-Norge i 2025 (Tabell 2) gjelder forhold hos togselskapene. Feilen knyttet til planlegging av sommerbruddet medførte mange innstilte tog på kode 85, planforutsetninger ikke oppfylt. Det gjorde at kode 85 ble den største årsaken til innstilte persontog i Øst-Norge i 2025 og at antallet innstillinger i denne kategorien var betydelig høyere enn gjennomsnittet de fem siste årene (Figur 10). Også innstillinger på kode 81, feil på kjøretøy, var høyere i 2025 enn snittet de fem siste årene. Den største enkeltårsaken til det var at det ble innført kjøreforbud på alle BM72-sett i slutten av juni etter at det ble oppdaget en feil på denne materielltypen. Kjøreforbudet varte i 11 dager og medførte en rekke innstilte tog på linje L1.



Figur 9: Forsinkelsestimer på persontog i Øst-Norge i 2025, fordelt på årsakskode, sammenliknet med gjennomsnitt i 2020-2024. Ekstra persontog er ikke inkludert.



Figur 10: Innstillinger på persontog i Øst-Norge 2025 sammenliknet med gjennomsnittet i 2020-2024 fordelt på årsakskode. Planlagt arbeid (kode 5) er ikke inkludert.

Forsinkelsestimer fordelt på rotårsak

Figur 9 viser fordelingen av forsinkelsesårsaker i Øst-Norge i 2025. Den klart største årsaken til forsinkelser i Øst, men også på landsbasis, er knyttet til kode 7, trafikkavvikling. Dette er primært følgeforsinkelser i form av kø eller kryssinger og kategorien har hatt en stor økning de siste årene. Kode 7 utgjorde en høyere andel av forsinkelsene i Øst-Norge i 2025, med 43 %, mot nivået i 2024 på ca. 40 %. En økende andel kode 7 kan være et tegn på økte kapasitetsutfordringer og at forsinkelser forplanter seg i enda større grad enn tidligere. Det er også ulikt hvordan hendelser registreres i systemet. Som eksempel fører stoppende signalfeil i større grad til at alle tog i området blir registrert med kode 2, mens forsinkelser knyttet til saktekjøring eller kapasitetsbegrensninger som følge av arbeid i sporet er vanskeligere å fange opp fordi de gjerne bidrar til mindre forsinkelser, men medfører at kryssinger og trafikkavviklingen ikke går opp. Da havner disse konsekvensene i større grad under kode 7 og blir vanskeligere å synliggjøre i en overordnet statistikk.

Ser man bort fra kode 7, trafikkavvikling, er det infrastrukturfeil som skaper mest forsinkelse, herunder kode 2, feil på

signalanlegget (Figur 9). Den største feilen på signalanlegg i 2025 var jordfeil på Oslo S 24.juni. Hendelsen medførte 44 forsinkelsestimer og 139 innstillinger i Øst-Norge. Kode 2, feil på signalanlegget, utgjorde også en stor andel av innstillingene i Øst-Norge, som vist i Figur 10, og stod for 22 % av alle innstilte tog i Østlandsområdet. Når det skjer en feil i infrastrukturen på det sentrale Østlandet fører det gjerne til mange innstilte tog. Hvilke tog som innstilles i hvilke situasjoner er bestemt av forhåndsdefinerte aksjonskort. Aksjonskort sikrer at avvikssituasjoner håndteres best mulig, og at trafikken tilbakestilles raskest mulig.

Nr	Hendelse oppstått	Sted	Beskrivelse	Antall forsinkede tog	Forsinkelser - timer	Antall innstillinger
1	05.01.2025	Østlandet	Redusert trafikk grunnet store snømengder.	559	88	1 865
2	04.10.2025	Grorud	Planlagt arbeid på Hovedbanen ble ikke ferdig i tide.	367	44	1 172
3	23.06.2025	Østlandet	Vy innstilte mange tog i uke 26 grunnet en feil i planleggingen av sommerbruddet.	0	0	937
4	27.06.2025	Østlandet	En feil på togtype BM72 medførte kjøreforbud på denne kjøretøytypen. Medførte innstillinger for L1.	44	8	796
5	01.09.2025	Kolbotn	Enkeltsporet drift og redusert kapasitet på Kolbotn stasjon som følge av utbyggingsprosjekt.	541	49	7

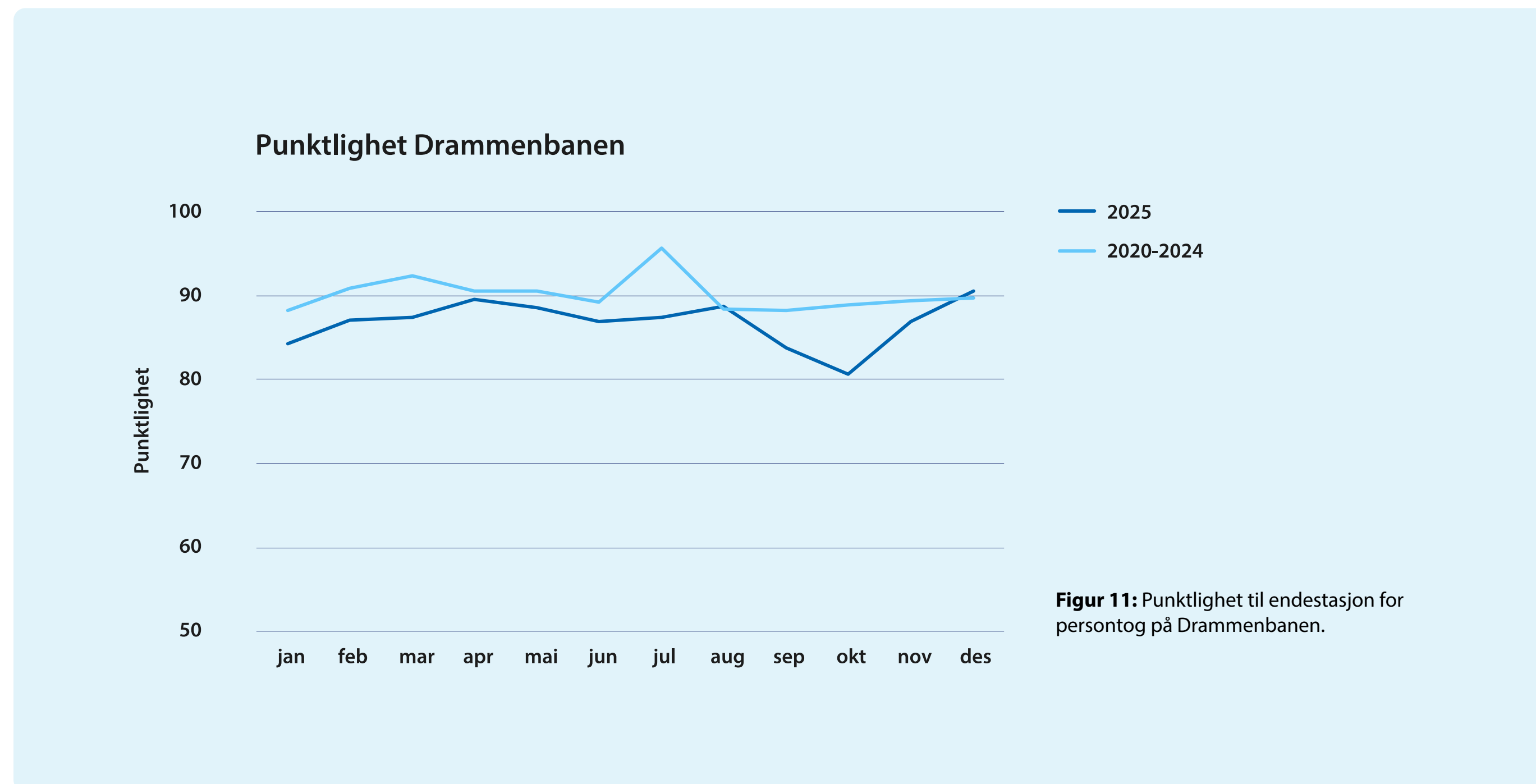
Tabell 2: Hendelsene som har påvirket persontrafikken i Øst-Norge mest i 2025. Hendelsene er sortert etter summen av antall forsinkede tog og antall innstilte tog.

Drammenbanen

Drammenbanen er den strekningen som har størst påvirkning på punktligheten totalt sett. I 2025 endte punktligheten der på 86,7 %, nøyaktig det samme resultatet som i 2024, men svakere enn resultatet for perioden 2020-2024, som endte på 89,9 %.

Det er høy kapasitetsutnyttelse på strekningen og når trafikk fra enkeltsporede strekninger skal flettes sammen med lokaltrafikken på fellesstrekket Asker – Oslo S skal det lite til for at forsinkelser forplanter seg. For eksempel kommer linje R12, fra Kongsberg, og R14, fra Kongsvinger, fra enkeltspor hvor ruteplanen er stram, og hvor det er kjent at togene sliter med å holde planlagte rutetider, spesielt i rushtiden. Det skaper forsinkelser som sprer seg videre inn på fellesstrekket mellom Asker og Oslo. Samtidig har linjene som trafikkerer Drammen stasjon (RE10, RE11, R12 og R13) vært påvirket av utbyggingsprosjektet der. I slutten av august åpnet nye Drammen stasjon etter å kun ha hatt tre av seks spor tilgjengelig siden påske 2023. Til tross for noen oppstartsproblemer i september så man etter hvert god effekt av åpningen og fra midten av oktober stabiliserte punktligheten til linjene som kjøres via Drammen seg på et høyere nivå enn tidligere.

Drammenbanen trafikkeres også av lokaltog som har hatt flere utfordringer det siste året. Linje L1 stod for en fjerdedel av avgangene på Drammenbanen og har hatt en negativ punktlighetsutvikling de siste årene. De største utfordringene er knyttet til stramhet i ruteplanen på Hovedbanen samt store utfordringer knyttet til togsettene som benyttes på



Figur 11: Punktligheit til endestasjon for persontog på Drammenbanen.

linja. Samtidig fikk også togene mellom Ski og Stabekk, L2, en utfordrende høst grunnet arbeid med plattformfornyelse på Kolbotn og enkeltsporet drift på stasjonen i forbindelse med dette. Forsinkelser på Østfoldbanen forplanter seg videre i Oslotunnelen, og inn på Drammenbanen, og grunnet kort snutid for L2, spesielt i rushtiden, blir det fort utfordringer også for returen tilbake mot Ski.

Periodene som skiller seg negativt ut på Drammenbanen i 2025 sammenliknet med gjennomsnittet de fem siste årene er juli, september og oktober, vist i Figur 11. Juli var preget av sporbrudd og midlertidige ruter tilpasset avvikssituasjonen, noe som ble mer utfordrende enn det har vært de siste årene. Andre halvdel av juli ble spesielt krevende da tog som normalt går til og fra Drammen ble snudd på Asker, hvor ankomst- og avgangstidene for togene i hver retning var lagt for tett. Den siste uken i juli var det i tillegg saktekjøring på Hovedbanen i etterkant av sporbrudd der, noe som skapte utfordringer for L1 videre inn på Drammenbanen i perioden. September og oktober ble utfordrende måneder for trafikken i Østlandsområdet generelt, deriblant Drammenbanen, hvor særlig oppstartsproblemer etter åpning av Drammen stasjon i september og forsinket åpning av bruddet på Hovedbanen i oktober preget togtrafikken.

Ser man på andel tog som ankommer endestasjon eller Oslo S innenfor en ti minutters margin så er resultatet 96,9 %, over 10 prosentpoeng bedre. Det betyr at selv om togene på Drammenbanen sliter med å holde seg innenfor fire minutter forsinkelse klarer de aller fleste togene å komme frem under ti minutter forsinket.



Gardermobanen

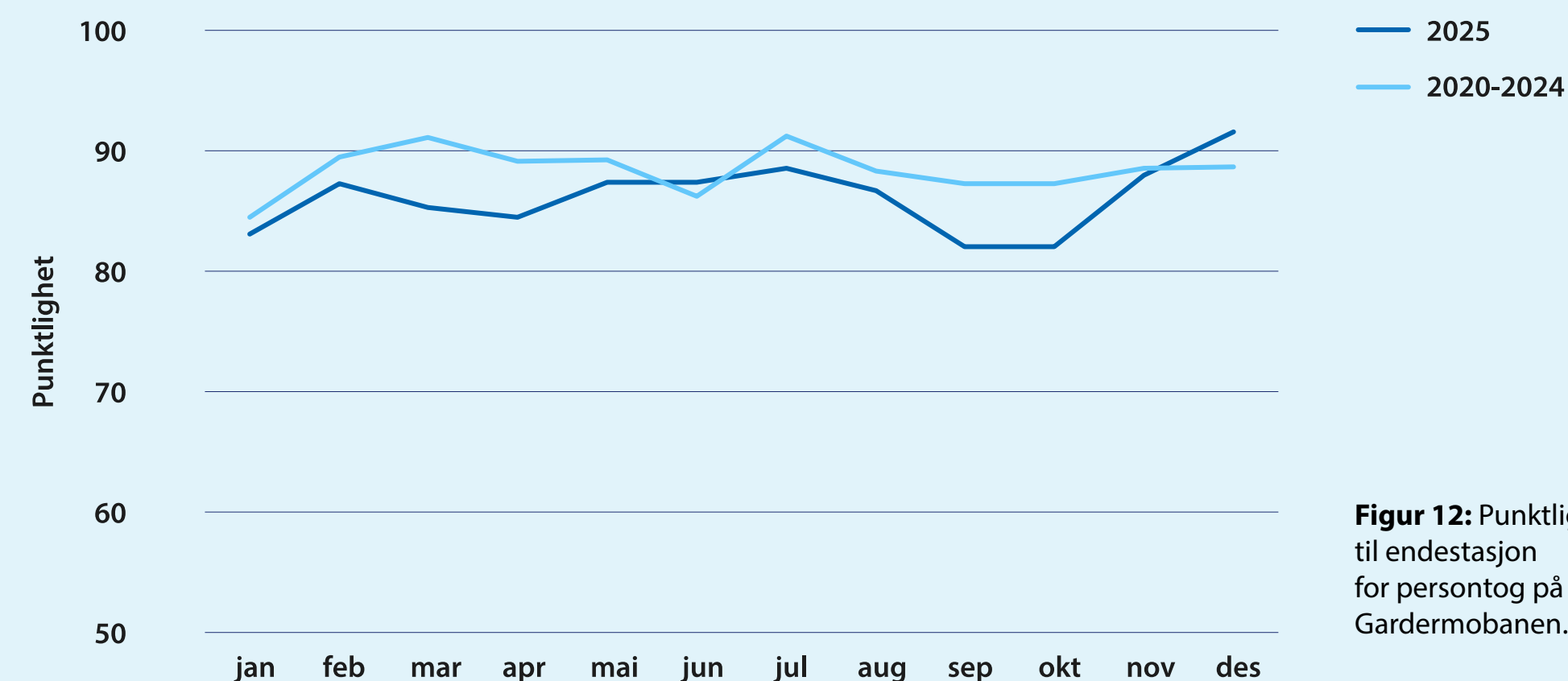
Punktligheten på Gardermobanen endte på 86,2 % i 2025, som er 2,3 prosentpoeng lavere enn perioden 2020-2024, men 2,0 prosentpoeng høyere enn i 2024. Gardermobanen har de siste årene hatt punktlighetsutfordringer grunnet signalfeil, og i 2025 sto signalfeil for 23 % av forsinkelsestimene for persontog på strekningen, sammenliknet med 14 % på landsbasis.

Togene som kjører på Gardermobanen kommer fra Kongsberg, linje R12, og Skien, linje RE11, og kjøres på enkeltspor frem til Drammen. Oppstår det forsinkelser på de enkeltsporede strekningene sprer det seg raskt og gir togene et dårlig utgangspunkt til Oslo S, og videre ut på Gardermobanen. R12 og RE11 er også blant linjene som har vært påvirket av utbyggingsprosjektet ved Drammen stasjon, og begrensningene i forbindelse med det. Nye Drammen stasjon åpnet 31.august, men september ble en krevende måned med flere oppstartsproblemer i tilknytning til stasjonen, samtidig som det inntraff flere store infrastrukturfeil i Oslo-området denne måneden. Punktligheten i oktober ble særlig preget av forsinket åpning av anleggsområde på Hovedbanen, som medførte at godstog

måtte kjøres i Romeriksporten, noe som går kraftig utover kapasiteten. Det skapte store utfordringer for togene på Gardermobanen, men følgeforsinkelsene spredte seg til hele Østlandsområdet og medførte at oktober ble måneden med klart svakeste punktlighetsresultat i 2025 både på Østlandet og på landsbasis.

Merk at Flytogets tilbringertjeneste til Oslo Lufthavn Gardermoen tilhører en egen kategori og ikke er inkludert i dette markedet.

Punktlighet Gardermobanen

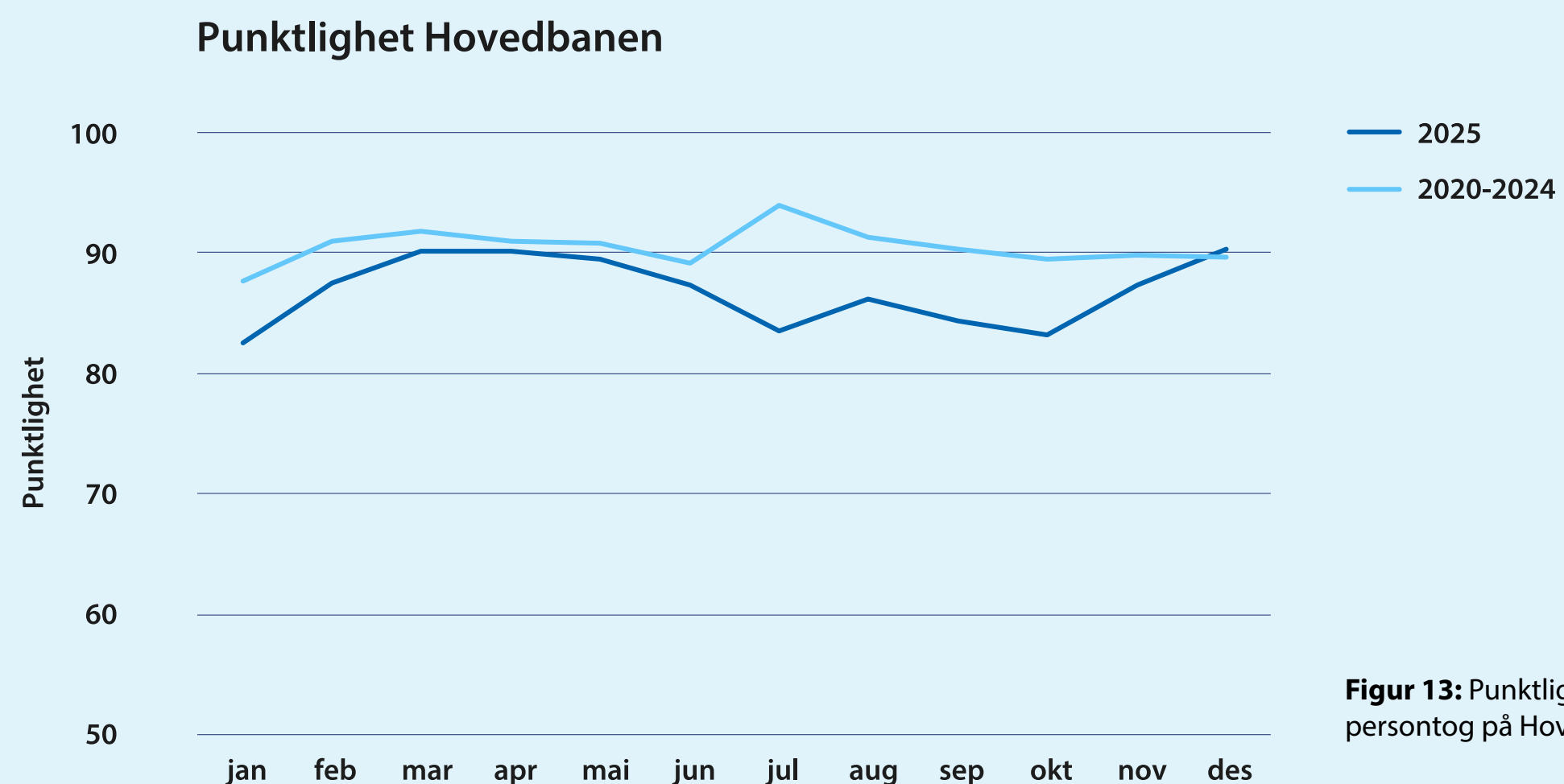


Figur 12: Punktlighet til endestasjon for persontog på Gardermobanen.

Hovedbanen

Punktligheten på Hovedbanen endte på 87,0 % i 2025 og var betydelig svakere enn resultatet de fem siste årene, på 90,4 %. Hovedbanen trafikkeres av linje L1 og R13. L1 er linjen med flest avganger i landet, og dermed også linjen som påvirker det totale punktlighetsresultatet mest. Linjen har for øvrig en forholdsvis stram ruteplan, og rushtidspunktligheten er en utfordring på strekningen Oslo S-Lillestrøm. L1 er den linjen som påvirker punktligheten i størst grad, og i 2025 ble det linjen som dro punktligheten mest ned. Hadde L1 nådd målet på 90 %, ville punktligheten totalt for hele landet havnet på 88,0 %, som vil si en økning på 0,4 prosentpoeng på landsbasis.

Den svakeste måneden på Hovedbanen var januar, en periode som var preget av krevende værforhold og flere signalfeil som medførte enkeltdager med svake resultater. Juli og oktober ble også utfordrende og hovedårsaken til det er knyttet til planlagte sporbrudd. Nedre Hovedbane var stengt i store deler av juli grunnet sporbrudd, så det var svært få L1-tog som gikk i denne perioden. Da strekningen åpnet siste uka i juli var det med saktekjøring mellom Brobekk og Grorud, som medførte svake punktlighetstall for L1. R13 ble kjørt som normalt mellom Dal og Oslo S, men punktligheten ble påvirket av stramme, midlertidige rutetider ved Asker. Oktober var preget av forlenget sporbrudd på Hovedbanen, som skapte kapasitetsutfordringer i Romeriksporten for R13, og medførte mange innstilte L1-tog. Da trafikken på nedre Hovedbane ble gjenopptatt var det igjen med saktekjøringer som slo hardt ut for punktligheten til L1.

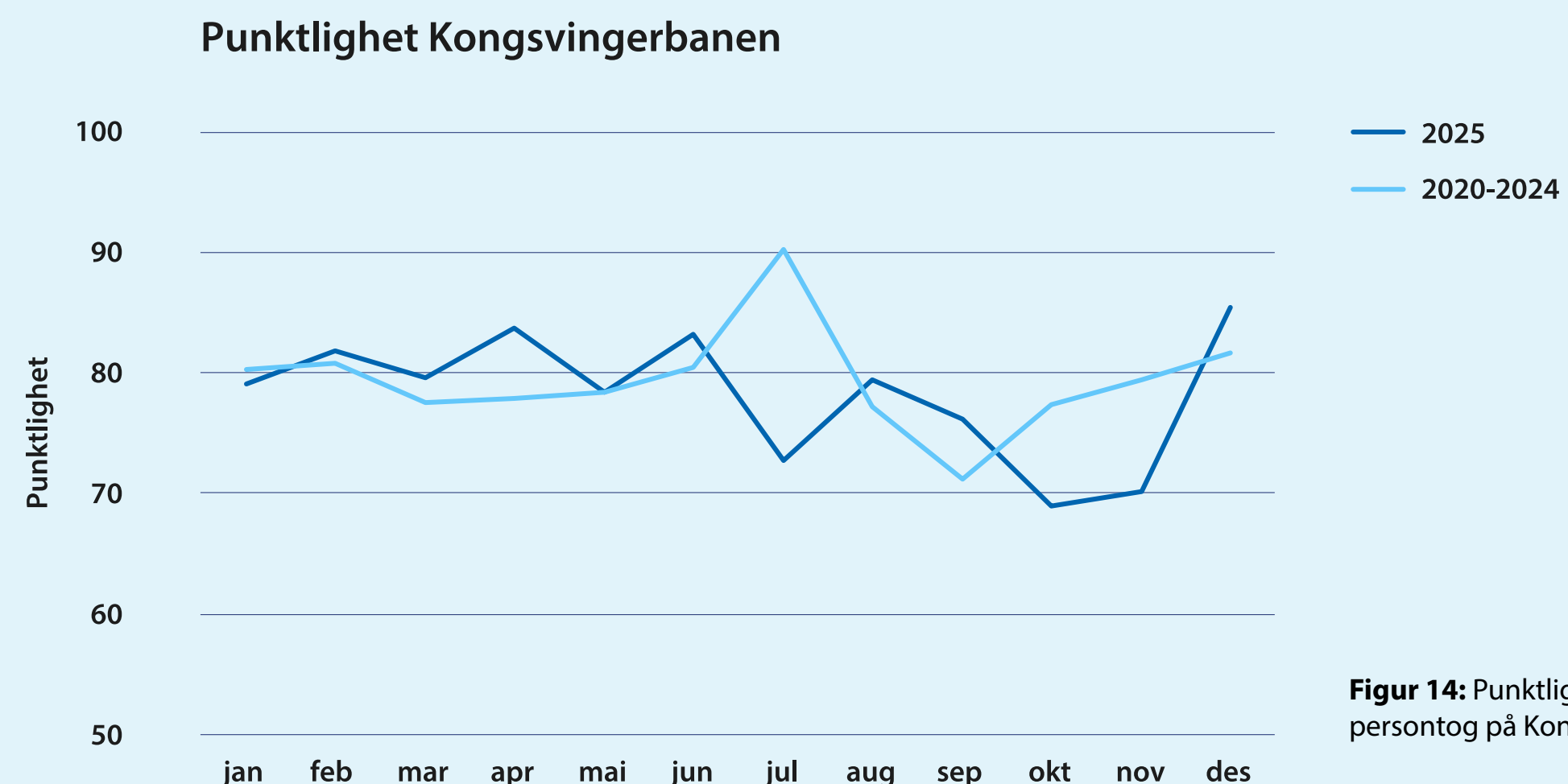


Figur 13: Punktlighet til endestasjon for persontog på Hovedbanen.

Kongsvingerbanen

Punktligheten til linje R14 på Kongsvingerbanen endte på 78,3 % som er et betydelig høyere nivå enn i 2024, på 73,3 %. Ved ruteendring i slutten av 2024 byttet man innkjøringsrekkefølge til systemkryssingen på Seterstøa, slik at tog fra Kongsvinger nå skulle ankomme stasjonen først. Denne ruteplanendringen hadde god effekt og spesielt første halvår av 2025 lå punktligheten på Kongsvingerbanen på et betydelig mer stabilt nivå enn den har gjort de siste årene. I tillegg lå antall saktekjøringer på strekningen på et lavere nivå våren 2025 enn det har gjort samme periode de siste årene som også var en viktig årsak til mer stabile resultater første halvår. Høsten 2025 ble utfordrende også på Kongsvingerbanen, i likhet med for resten av Østlandsområdet. Perioden var preget av infrastrukturfeil og sporbrudd på Hovedbanen. I november var det saktekjøring på strekningen som skapte utfordringer.

Punktligheten på Kongsvingerbanen endte på 85,4 % i desember, som er årsbeste, og et betydelig løft fra nivået i oktober og november. Den positive utviklingen i punktligheten mot slutten av året knyttes hovedsakelig til endring i stoppmønster ved Svingen stasjon som ble innført ved ruteendring i midten av desember.

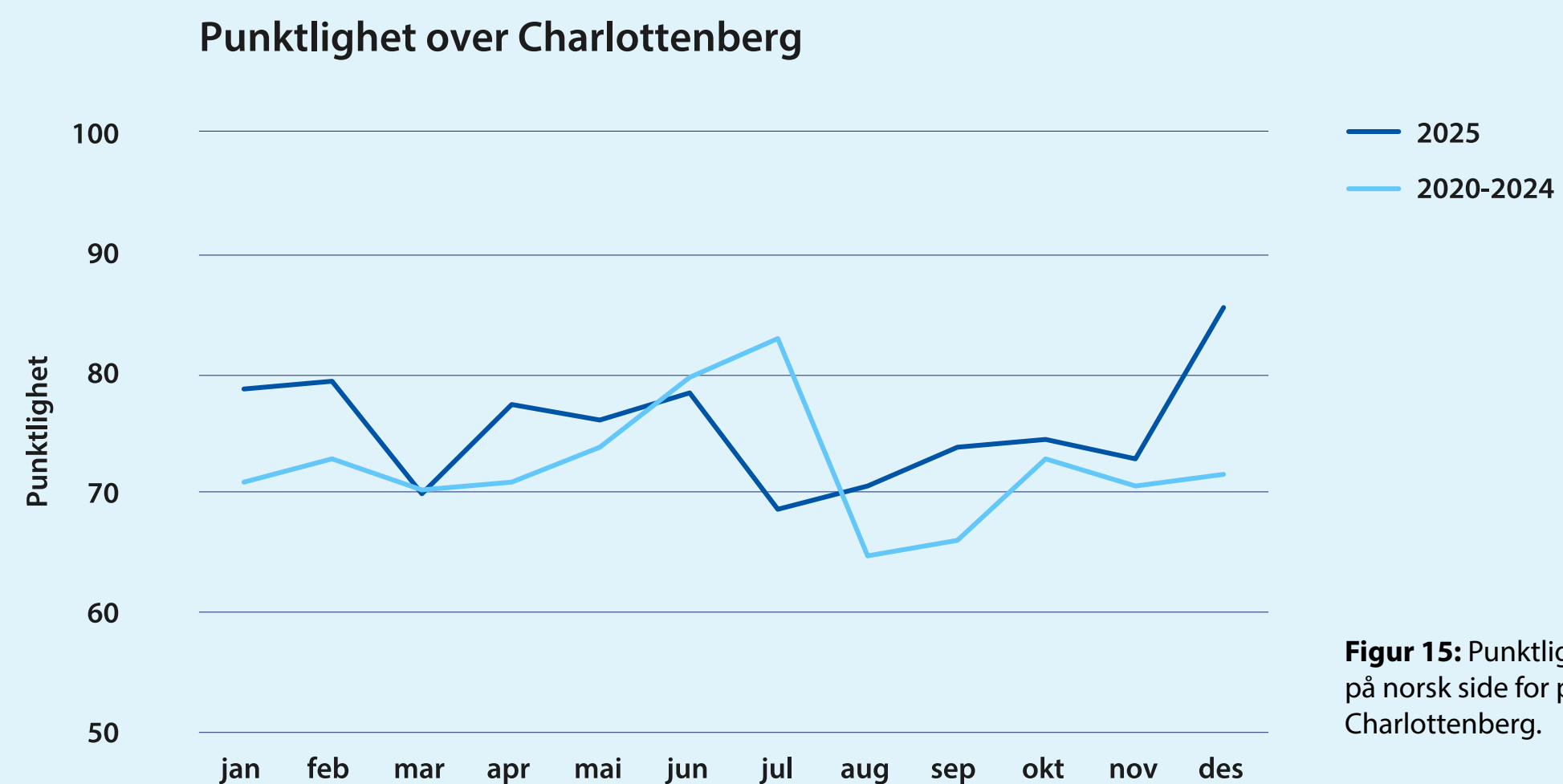


Figur 14: Punktlighet til endestasjon for persontog på Kongsvingerbanen.

Kongsvingerbanen

(over Charlottenberg)

Togene som går til og fra Sverige over Kongsvingerbanen hadde punktlighet på 75,6 % i 2025, en betydelig økning fra nivået i 2024, som endte på 62,7 %. Den største årsaken til forsinkelse på linjen var forsinkelse fra Sverige. I likhet med i 2024 var det togene i retning fra Sverige til Oslo som gjorde det svakest i 2025, og 68 % av togene ankom Oslo S innenfor punktlighetsgrensen på seks minutter. I andre retning nådde 84 % sin endestasjon på norsk side under seks minutter forsinket i 2025.



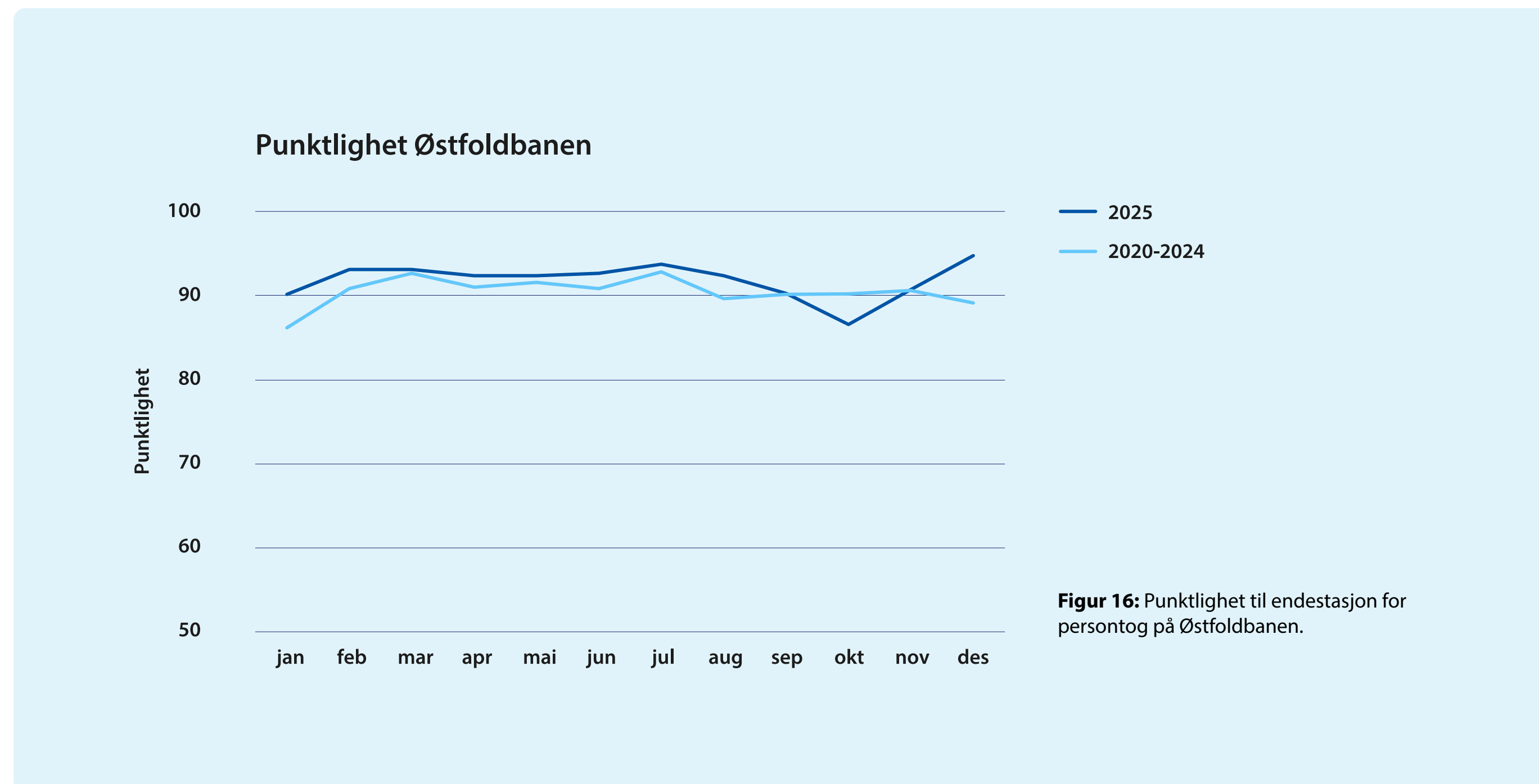
Figur 15: Punktligheit til endestasjon på norsk side for persontog over Charlottenberg.

Østfoldbanen

Punktligheten på Østfoldbanen endte på 91,8 % i 2025, betydelig bedre enn nivået både de fem siste årene totalt og fjoråret, som begge lå like over 90 %.

Punktligheten på Østfoldbanen endte på 91,8 % i 2025, som er 1,5 prosentpoeng bedre enn resultatet for 2024. Østfoldbanen inkluderer her persontog på både østre og vestre linje, både lokaltog og de som kjører Blixtunnelen.

Hovedårsaken til den positive utviklingen for tog på Østfoldbanen er at 2025 var første hele året med full effekt av Follobanen. Det er linje R21, Stabekk – Moss, og L2, Stabekk – Ski, som utgjør størst andel av avgangene innenfor dette markedet og som dermed bidrar mest til punktlighetsresultatet for Østfoldbanen. Punktligheten til linje R21, som i 2025 endte på 93,4 %, var bedre enn punktligheten i både 2024 og i perioden 2020-2024 sett under ett. Når det gjelder lokaltogene mellom Ski og Oslo, linje L2, har den hatt jevnt god punktlighet de siste årene, og endte i på 90,7 % i 2025. Dette er imidlertid noe lavere enn resultatet i 2023 og 2024, med henholdsvis 91,6 og 92,4 %. Hovedårsaken til nedgangen var et svakt resultat i september og oktober måned blant annet på grunn av arbeid, og enkeltsporet drift, på Kolbotn stasjon og øvrige arbeider i Oslo-området med påfølgende saktekjøringer. Dette trakk ned årsresultatet til L2 med ett prosentpoeng i 2025 og arbeidene på Kolbotn vil fortsette å prege punktligheten til L2 videre frem til prosjektet skal stå ferdig høsten 2026.



Figur 16: Punktighet til endestasjon for persontog på Østfoldbanen.

L2 er også preget av feil på kjøretøy. Lokaltogene kjøres med det eldste togmateriellet; type 69. Type 69 er den togtypen i produksjon som har flest feil pr. kjørte kilometer og i så måte forventes nye lokaltog i Østlandsområdet å gi en positiv effekt for punktlighet og regularitet.

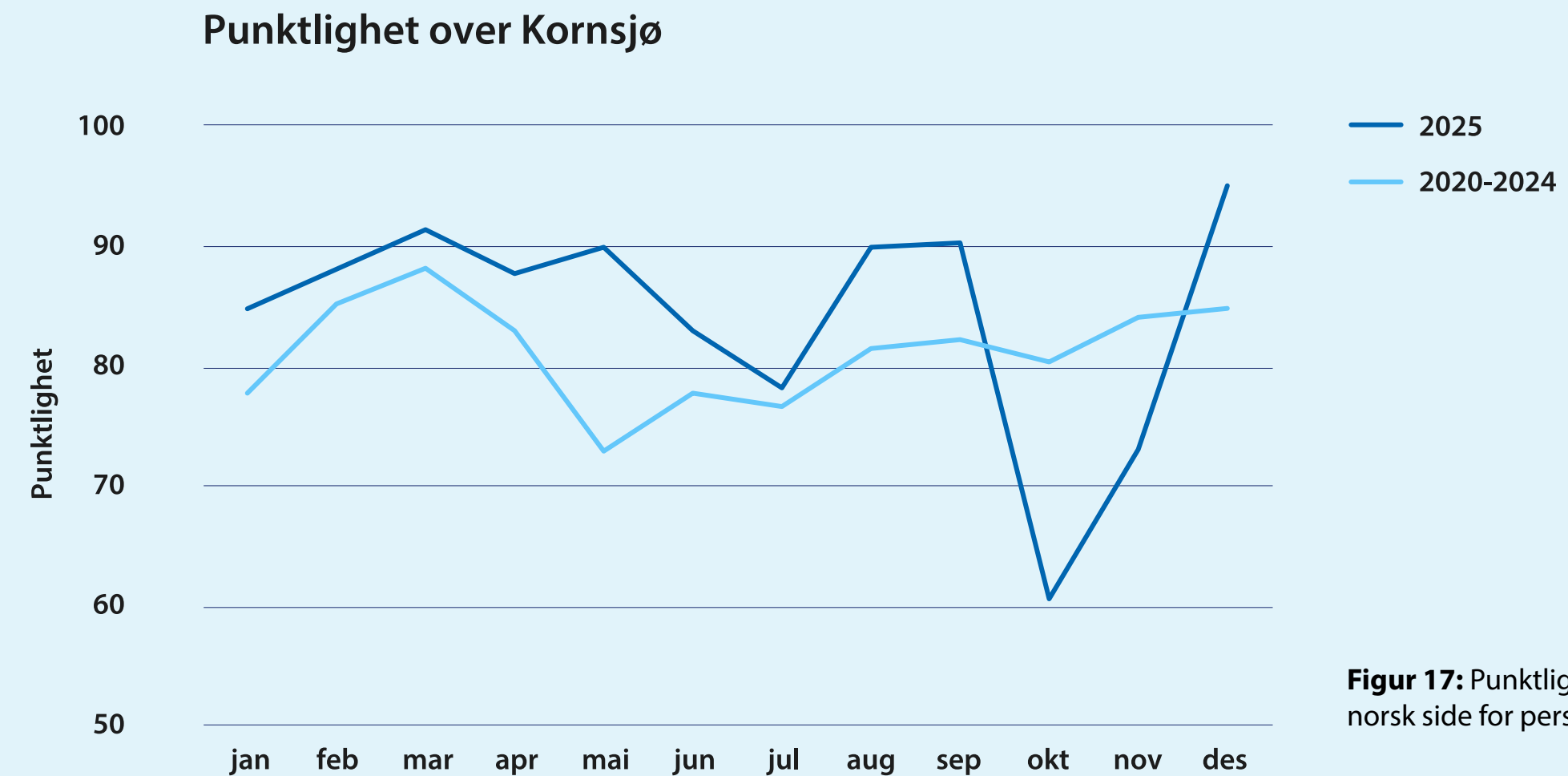
Generelt presterte lokal- og regiontoglinjene til/fra Ski og Moss godt i 2025 og leverte over 90 % på årsbasis. Regiontogene til/fra Halden og Gøteborg har hatt noen utfordringer og endte totalt på 83,8 % i 2025. De fleste forsinkelser skyldes forhold på svensk side.



Østfoldbanen

(over Kornsjø)

Togene til og fra Sverige via Østfoldbanen hadde punktlighetsresultat på 84,3 % i 2025. Dette er betydelig høyere enn nivået i 2024, på 78,2 %, og noe høyere enn gjennomsnittet de fem siste årene, som var 81,5 %. En av grunnene til at tog over Kornsjø presterte såpass mye bedre i 2025 er justeringer i rutetidene på svensk side som ble innført ved ruteendring i desember 2024. Resultatene har blitt bedre for tog i begge retninger, men størst positiv effekt ser man tog fra Sverige som har gått fra 77,3 % punktlighet i 2024 til 83,9 % punktlighet i 2025.

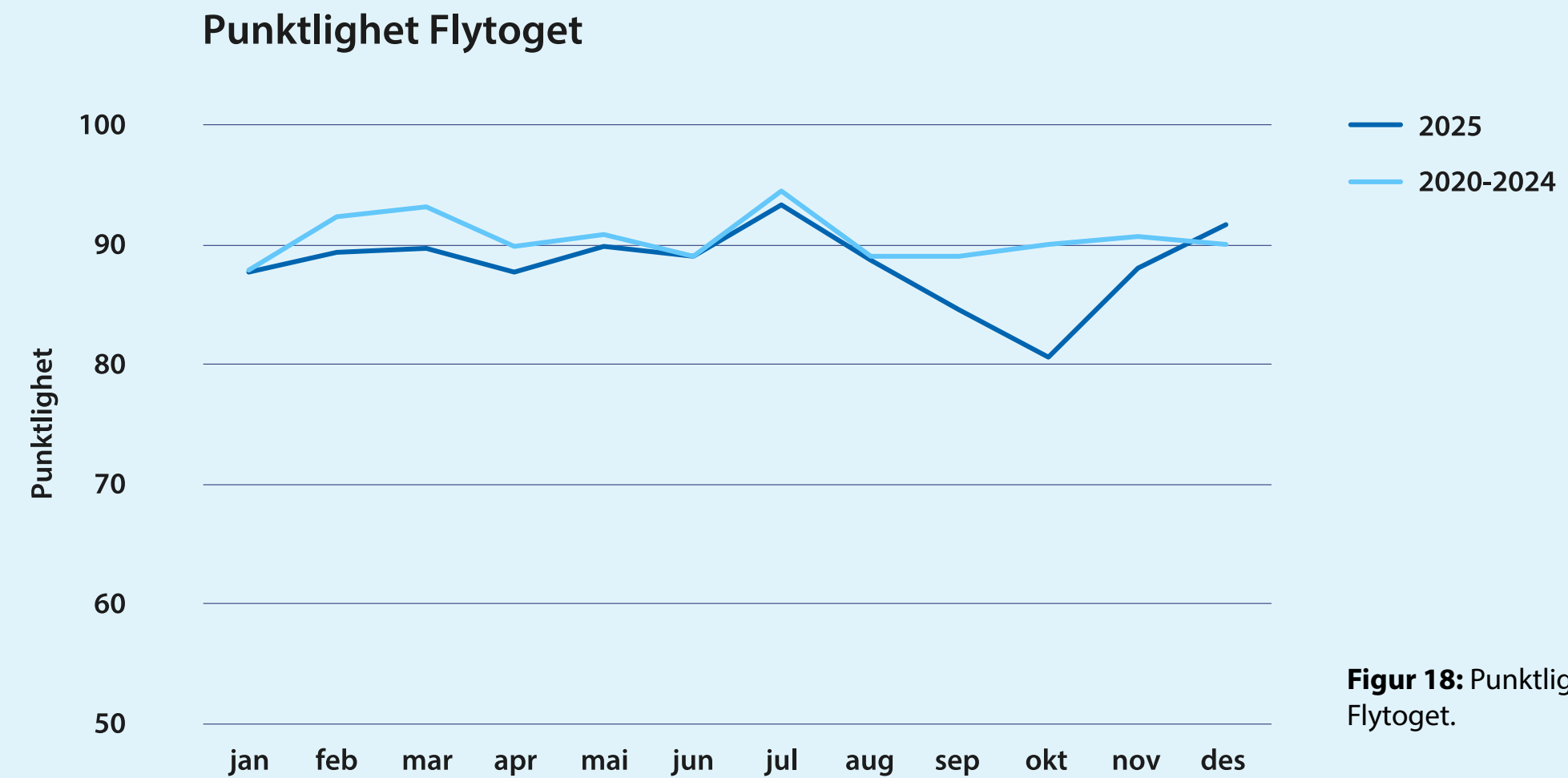


Figur 17: Punktligghet til endestasjon på norsk side for persontog over Kornsjø.

Flytoget

Flytogets to linjer, FLY1 og FLY2, har begge svakere punktlighet i 2025 enn i perioden 2020-2024. Samlet ender punktligheten til flytoget på 88,2 % i 2025. FLY1 er togene som går mellom Drammen og Gardermoen, mens FLY2 omfatter direktetogene mellom Oslo S og Gardermoen og de som går mellom Stabekk og Gardermoen. Ser man på linjene hver for seg er det FLY2 som hadde svakest resultat, med 85,2 % i 2025. Dette er 1,8 prosentpoeng lavere enn for perioden 2020-2024, men likevel 1,7 prosentpoeng bedre enn i 2024.

Punktligheten til FLY1 havnet på 89,9 % i 2025, som er 2,1 prosentpoeng lavere enn for perioden 2020-2024, men hele 3,3 prosentpoeng høyere enn i 2024. Punktligheten for FLY1 ligger jevnt over på rundt 90 %, men i september og oktober så vi en punktlighet på 84,1 %, noe som dro den totale punktligheten for året ned med 1,1 prosentpoeng. Høstutfordringene for Flytoget kan i stor grad forklares med forlenget brudd på Hovedbanen i første halvdel av oktober, som medførte store kapasitetsutfordringer i Romeriksporten og mye følgeforsinkelser i hele Østlandsområdet.



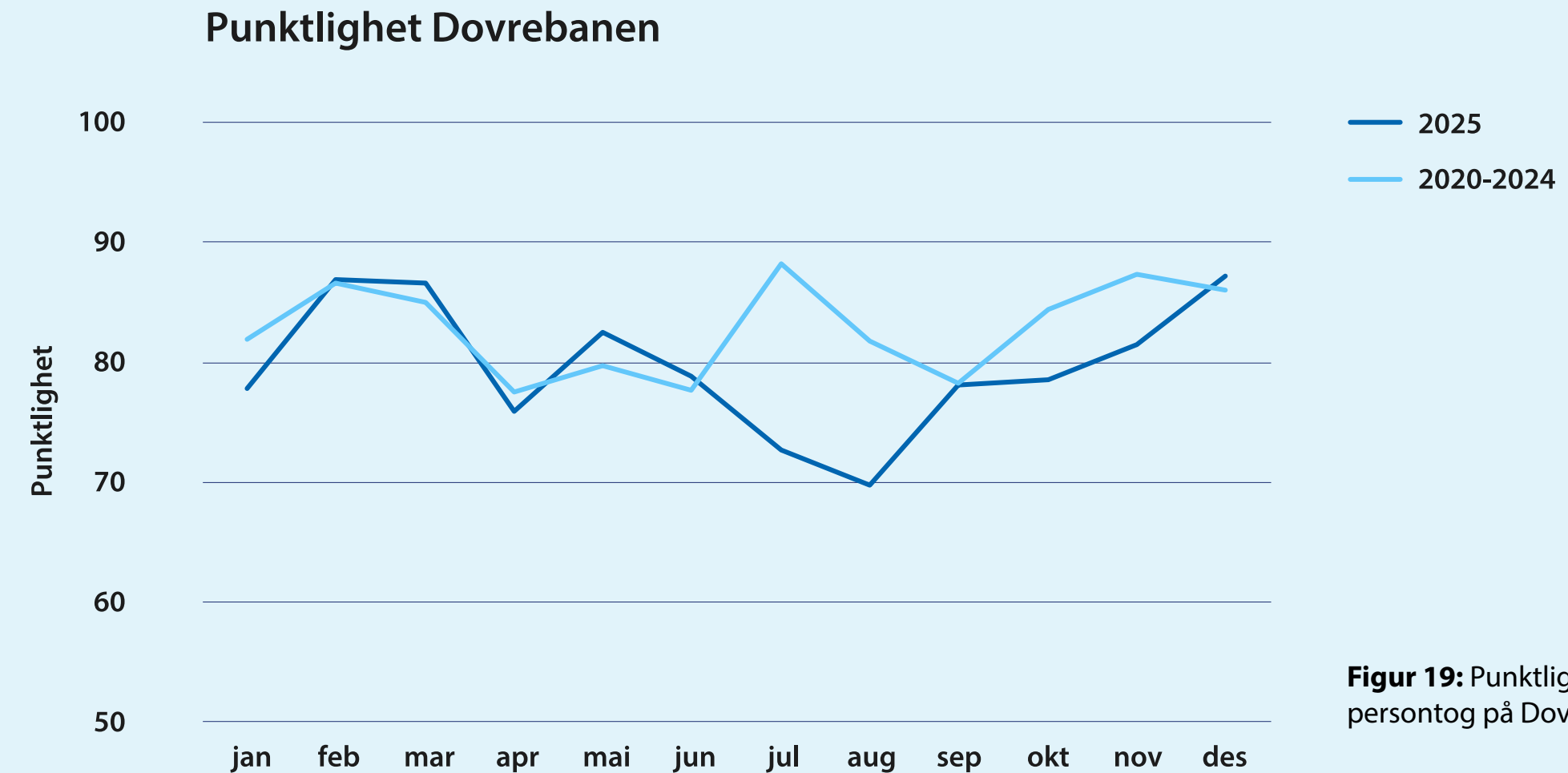
Figur 18: Punktligheit til endestasjon for Flytoget.

Dovrebanen

(Lillehammer-Oslo)

Punktligheten for linje RE10 mellom Oslo S og Lillehammer i 2025 endte på 79,8 %, ca. tre prosentpoeng lavere enn snittet de fem siste årene. Ser man på punktligheten til linje RE10 som helhet, målt ved Drammen/Asker, Oslo S og Lillehammer, endte den noe høyere, på 82,3 %.

Den svakeste måneden på Dovrebanen ble august, med 69,7 % punktlighet. Det skyldtes hovedsakelig at det ble satt opp flere saktekjøringer på enkeltsporet mellom Hamar og Lillehammer knyttet til akutte forhold i sporet. Siden strekningen er enkeltsporet skal det lite til for at små forsinkelser knyttet til eksempelvis saktekjøringer i sum skaper store utfordringer for trafikkavviklingen. Videre påvirket utfordringene på Østlandet i september og oktober også linje RE10, som resulterte i svak punktlighet i perioden.

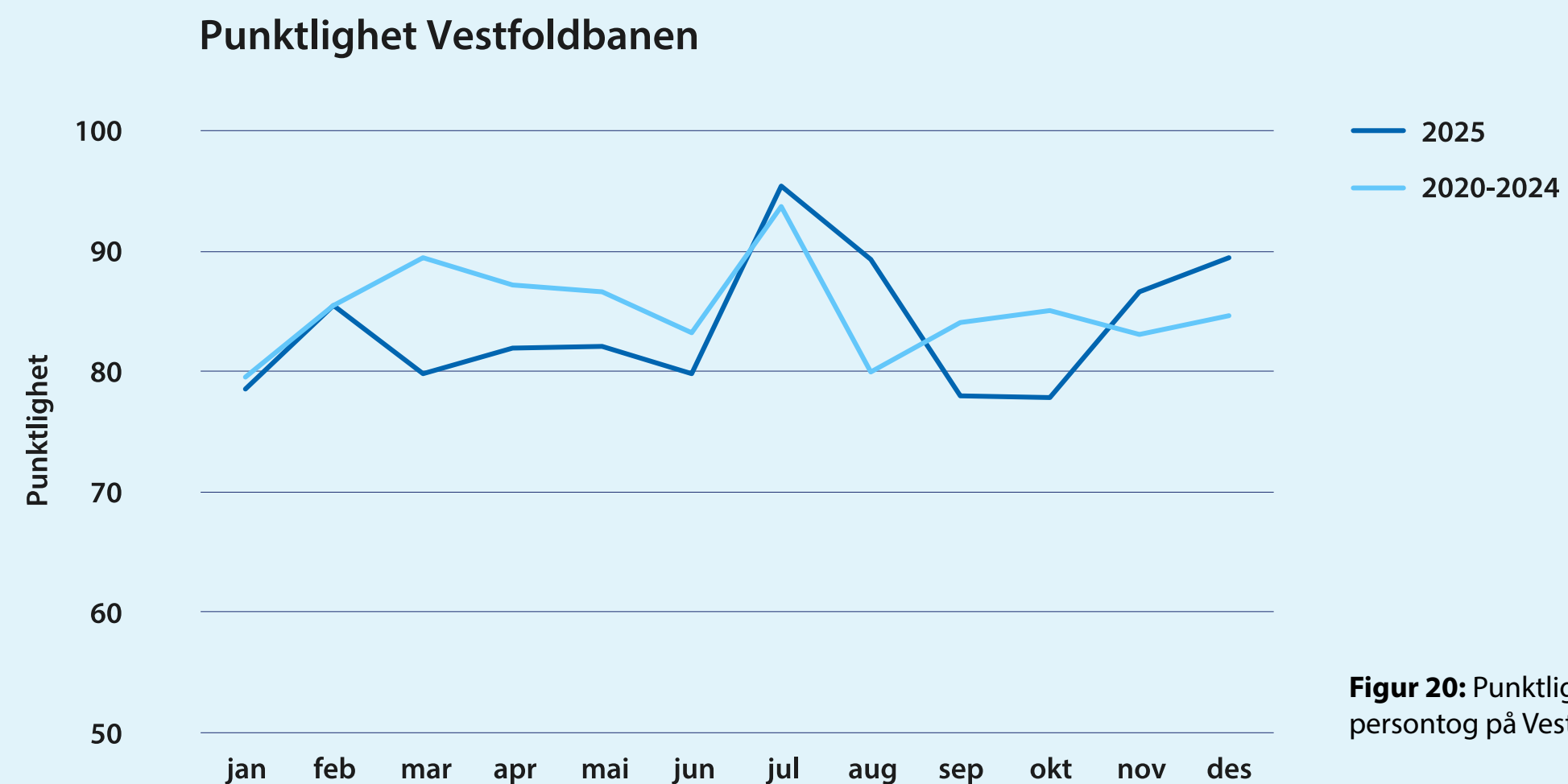


Figur 19: Punktlighet til endestasjon for persontog på Dovrebanen.

Vestfoldbanen

Punktligheten på Vestfoldbanen endte på 83,2 % i 2025. Dette er en forbedring på over fem prosentpoeng fra 2024, men noe lavere enn nivået de siste fem årene sett under ett, som var 84,7 %. Resultatene i juli og august var de høyeste, men er sterkt preget av færre reisende og at togene hadde midlertidige ruter som kun gikk mellom Skien – Stokke og Skien – Sande i perioden.

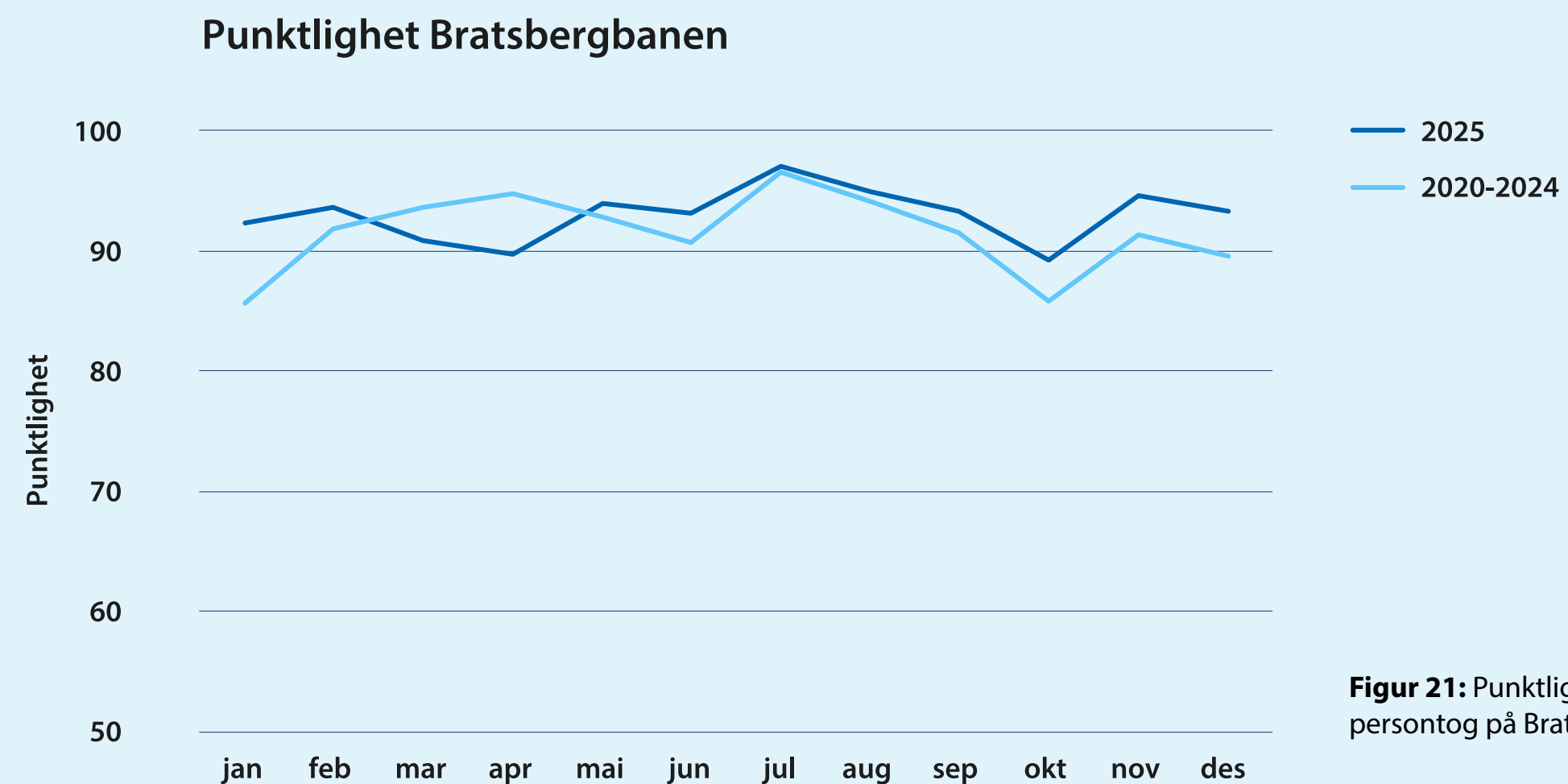
Sett bort fra sommerperioden er det spesielt november og desember som skiller seg positivt ut. Resultatene viser effekten av kapasitetsøkningen etter ferdigstillingen av Drammen stasjon og dobbeltsporet Drammen-Kobbervikdalen. Til tross for at anlegget åpnet 31. august gjorde oppstartsutfordringer sammen med øvrige utfordringer i Østlandsområdet i september og oktober at det først er fra november man ser de endelige effektene av ferdigstillingen.



Figur 20: Punktlighet til endestasjon for persontog på Vestfoldbanen.

Bratsbergbanen

Punktligheten på Bratsbergbanen var 92,8 % i 2025. Dette er et enda bedre resultat enn i 2024, som endte på 91,5 %, men begge år har vært godt over målsettingen på 90 %. Resultatet i 2025 lå stort sett godt over 90 % på månedsbasis, vist i Figur 21. April og oktober lå like under mål, og de største forsinkelsesårsakene disse månedene var knyttet til feil på sporet og feil på kjøretøy.



Figur 21: Punktlighet til endestasjon for persontog på Bratsbergbanen.

Gjøvikbanen

Punktligheten på Gjøvikbanen var 79,7 % i 2025, som er lavere enn i både 2024, da punktligheten endte på 83,3 %, og for perioden 2020-2024, som endte på 86,0 %. Strekningen Roa-Gjøvik åpnet med nytt signalsystem, ERTMS, i midten av november 2024 og muliggjorde timesfrekvens til og fra Gjøvik. Det var imidlertid en del oppstartsproblemer knyttet til det nye ERTMS-anlegget som skapte utfordringer på strekningen i første del av 2025. Utover året har imidlertid signalanlegget stabilisert seg på et høyt pålitelighetsnivå. Sett bort fra oppstartsproblemene har Gjøvikbanen særlig hatt utfordringer med saktekjøringer. Det gjelder både saktekjøringer knyttet til siktkrav ved planoverganger og akutte forhold i sporet. Siden Gjøvikbanen er enkeltsporet gjør det at forsinkelser raskt sprer seg og kan henge ved i flere timer etter at det første toget blir forsinket.

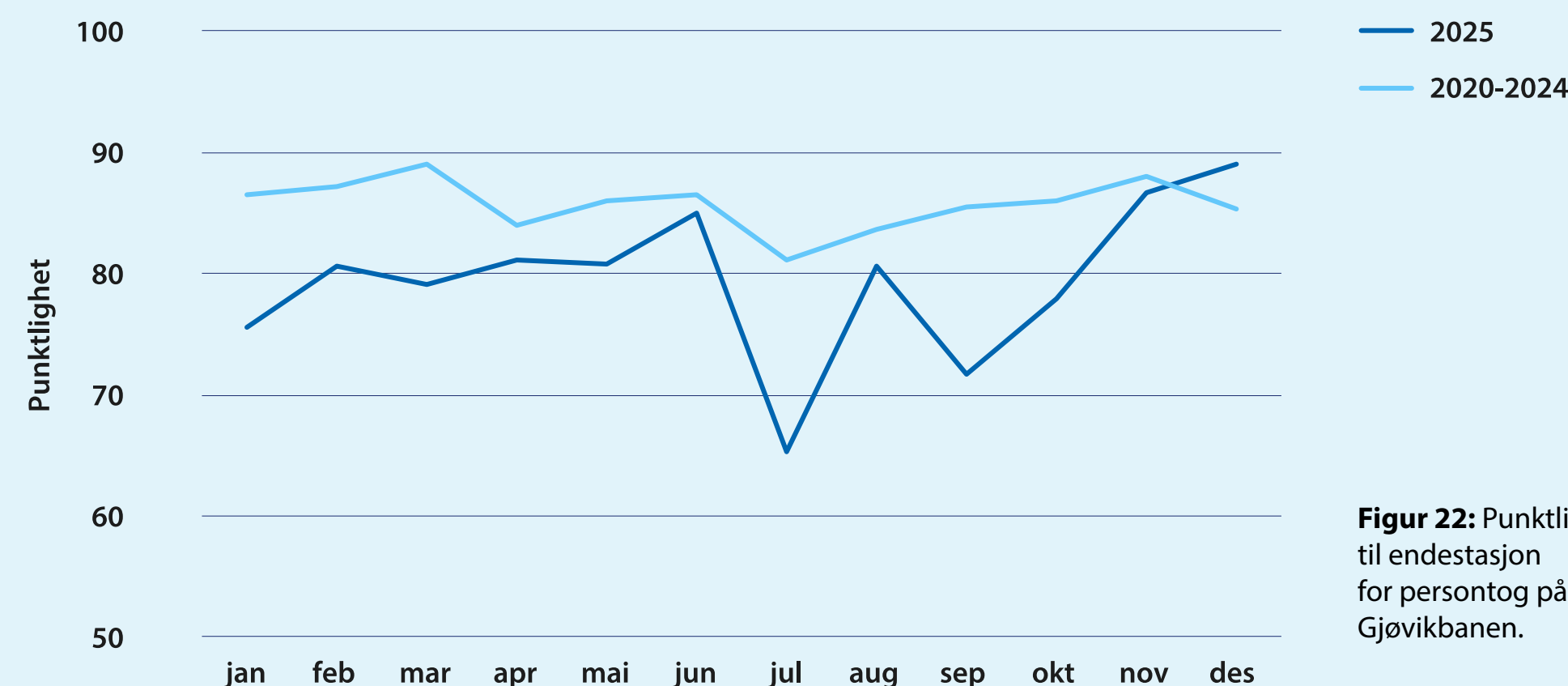
Punktligheten på Gjøvikbanen har ligget rundt 80 % i store deler av 2025, men noen måneder skiller seg ut. Juli ble måneden med svakest resultat (Figur 22). Det skyldes blant annet sporbrudd på Drammenbanen, som medførte omlodning av godstog og fjerntog via Gjøvikbanen og dermed betydelig mer trafikk på strekningen. I tillegg var juli preget av

svært høye temperaturer i store deler av landet, som skapte utfordringer med solsleng og midlertidige hastighetsnedsettelse flere steder, blant annet på Gjøvikbanen.

September og oktober skiller seg også negativt ut, og er betydelig lavere enn snittresultatet de fem siste årene. Disse høstmånedene var, i likhet med juli, spesielt preget av utfordringer knyttet til saktekjøringer, både grunnet akutte forhold, men også knyttet til planlagt vedlikeholdsarbeid på strekningen.

November og desember var gode måneder, med samlet punktlighet på 87,9 %, og bidro til å trekke punktligheten for hele året opp.

Punktlighet Gjøvikbanen



Figur 22: Punktlighet til endestasjon for persontog på Gjøvikbanen.

→ Sør-Norge

Sør-Norge omfatter lokaltogstrekningene Arendalsbanen, Jærbanen, og fjerntog mellom Oslo og Stavanger.

Færre signalfeil, men økende feil på kjøretøy

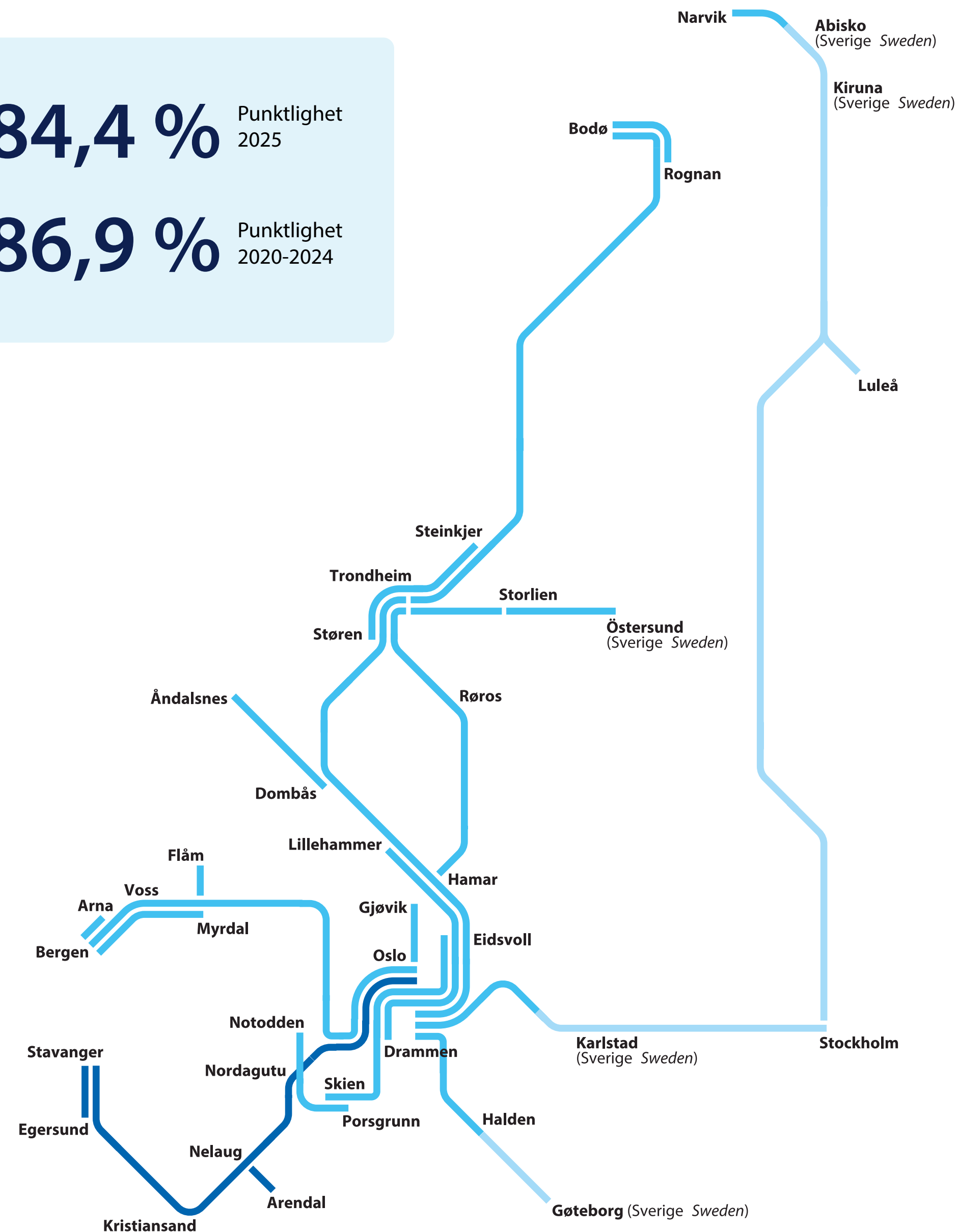
Figur 23 viser fordelingen av forsinkelsestimer i Sør-Norge pr. årsakskode i 2025 samt gjennomsnittet for de fem siste årene. Trafikkavvikling, kode 7, var den klart største årsaken til forsinkelser og dette er hovedsakelig følgesforsinkelser i form av kø eller forsinkede kryssinger. Kode 7 utgjorde 34 % av forsinkelsestimerne i Sør-Norge totalt i 2025, men for lokaltogene på Jærbanen utgjorde trafikkavvikling hele 52 % av forsinkelsestimerne. Høy andel kode 7 indikerer en høyt belastet strekning hvor forsinkelser raskt forplanter seg. Den tette trafikken på Jærbanen er med andre ord svært sårbar for

forsinkelser påført utenfra av godstog og fjerntog fra Sørlandsbanen.

Av øvrige forsinkelsesårsaker var det kode 2, feil på signalanlegget, og kode 81, feil på kjøretøy, som stod for flest forsinkelsestimer i Sør-Norge i 2025, vist i Figur 23. Kode 2 ligger imidlertid på sitt laveste nivå siden 2021, og nivået er under gjennomsnittet de fem siste årene (Figur 23). Utviklingen innen kode 81 er en helt annen. Årsakskoden utgjorde ca. 100 flere forsinkelsestimer i 2025 enn gjennomsnittet de fem siste årene og trenden er økende. Forsinkelser grunnet feil på kjøretøy er spesielt knyttet til at Sørlandsbanen har mange kurver med høyere tillatt hastighet for tog med krenning. Rutene er dermed designet for tog med krenning, men de siste årene har det vært økende problemer med at denne teknologien er slitt ned og vanskelig lar seg

84,4 % Punktlighet 2025

86,9 % Punktlighet 2020-2024

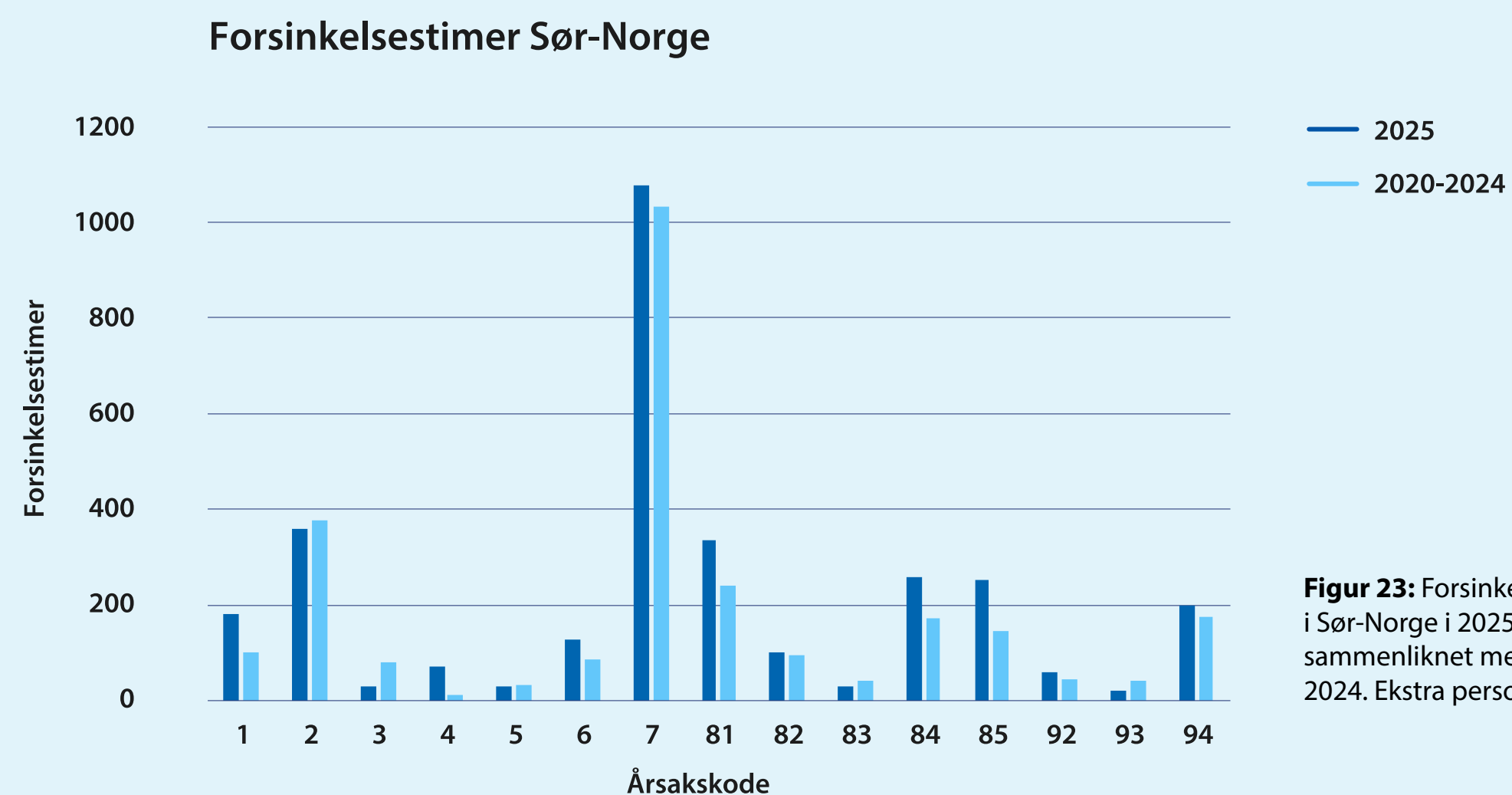


vedlikeholde på et tilfredsstillende nivå. Forsinkelser knyttet til manglende kringing er gjerne registrert med kode 81, feil på kjøretøy, eller kode 85, kjøreforsinkelse, og disse årsakene stod for en vesentlig del av forsinkelsene i Sør-Norge, spesielt for fjerntogene mellom Oslo og Stavanger.

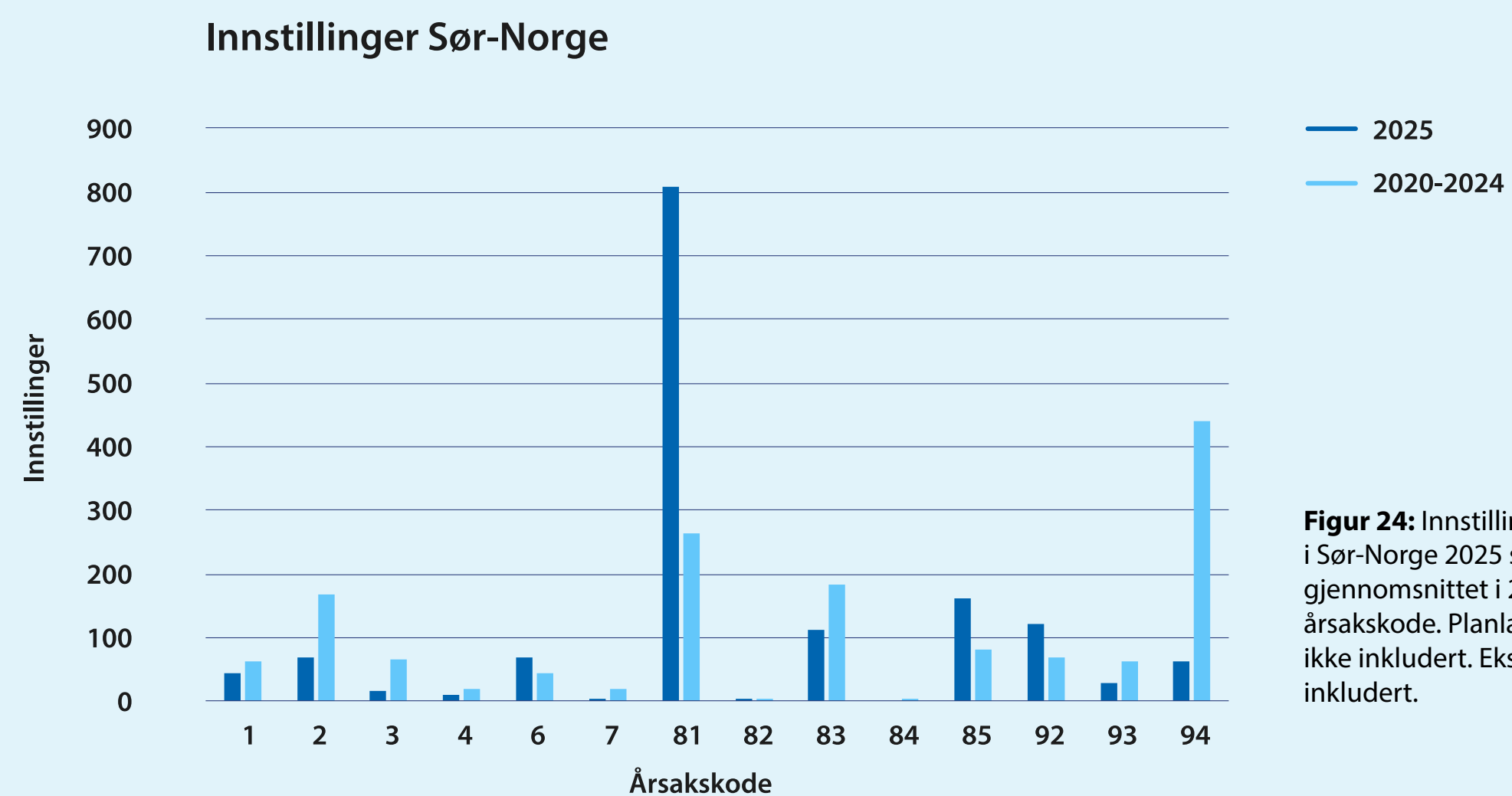
Innenfor infrastrukturfeil er det særlig forsinkelser knyttet til kode 1, bane, og kode 4, tele og transmisjonsfeil, som har økt i 2025 sammenliknet med gjennomsnittet for de fem siste årene. Kode 1 har ligget på et relativt stabilt nivå de siste tre årene, men ca. tre ganger høyere enn nivået i perioden 2020-2022. I 2025 utgjorde saktekjøringer ca. 25 % av forsinkelsene innenfor kode 1 og spesielt september og oktober var preget av dette. Øvrige forsinkelser knyttet til kode 1 gjelder akutte feil på og i tilknytning til sporet. Økningen i kode 4 skyldes hovedsakelig at det har vært svært lite feil knyttet til denne årsakskoden de fem siste årene, mens man i 2025 hadde et par store hendelser på Sørlandsbanen innenfor denne kategorien.

Økende utfordringer med kjøretøy

Figur 24 viser antall innstillinger fordelt på årsakskode i Sør-Norge i 2025 samt gjennomsnittet for de fem siste årene. Kode 81, feil på kjøretøy, var den største årsaken til akutte innstillinger i 2025, tre ganger så høyt som snittet de fem siste årene. Enkelthendelsen som medførte flest innstillinger i Sør-Norge i 2025 var også knyttet til feil på kjøretøy (Tabell 3). Go-Ahead valgte å ta alle togsettene av type BM73 ut av trafikk i slutten av juli som følge av en feil, og dette medførte 161 innstilte fjerntog på Sørlandsbanen i slutten av juli og første halvdel av august.



Figur 23: Forsinkelsestimer på persontog i Sør-Norge i 2025, fordelt på årsakskode, sammenliknet med gjennomsnittet i 2020-2024. Ekstra persontog er ikke inkludert.



Figur 24: Innstillinger på persontog i Sør-Norge 2025 sammenliknet med gjennomsnittet i 2020-2024 fordelt på årsakskode. Planlagt arbeid (kode 5) er ikke inkludert. Ekstra persontog er ikke inkludert.

Når det gjelder utviklingen i de øvrige innstillingsårsakene har antallet innstillinger knyttet til infrastrukturfeil gått betydelig ned sammenliknet med nivået de siste fem årene (Figur 24). Spesielt innstillinger innenfor kode 2, signalanlegg, og kode 3, kontaktledningsanlegg, har gått ned. Når det gjelder utenforliggende årsaker var antall innstillinger knyttet til kode 92, ytre forhold, høyere enn snittet de fem siste årene. De største årsakene til det var knyttet til snøvær i januar og ekstremværet Amy i oktober (Tabell 3). Når det gjelder den kraftige nedgangen i innstillinger på kode 94 i 2025 sammenliknet med snittet handler det i stor grad om at nivået var unormalt høyt under pandemi-årene.

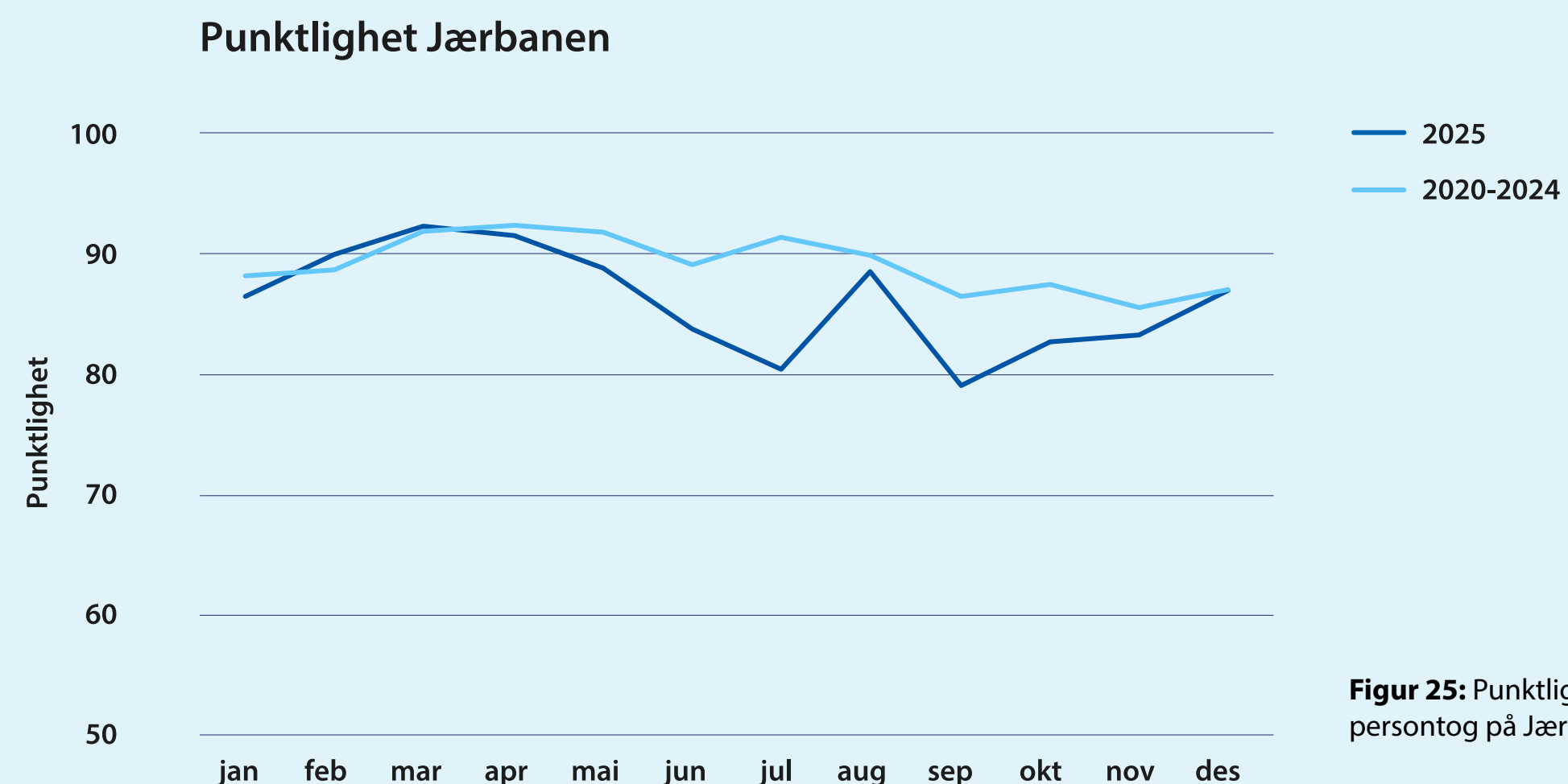
Nr	Hendelse oppstått	Sted	Beskrivelse	Antall forsinkede tog	Forsinkelser - timer	Antall innstillinger
1	24.07.2025	Stavanger	Alle 73-settene ble tatt ut av trafikk i en periode grunnet feil på kjøretøy.	21	10	161
2	22.09.2025	Jærbanen	Saktekjøringer Jærbanen skapte mye forsinkelser.	139	14	0
3	05.01.2025	Sørlandsbanen	Varsel om store snømengder og utfordrende driftsforhold.	50	27	17
4	05.11.2025	Ogna	Dump i sporet.	38	9	21
5	04.10.2025	Vigrestad – Varhaug	Utglidning av masser grunnet ekstremværet «Amy».	3	1	55

Tabell 3: Hendelsene som har påvirket persontrafikken i Sør-Norge mest i 2025. Hendelsene er sortert etter summen av antall forsinkede tog og antall innstilte tog.

Jærbanen

Punktligheten for 2025 endte på 86,3 %, en nedgang fra 88,9 % i perioden 2020-2024. Den tette trafikken på den enkeltsporede delen av strekningen hadde liten evne til å absorbere mindre forsinkelser, og var mye berørt av sene gods- og fjerntog inn og ut av Jærbanen. Hovedutfordringene har tidligere år vært i morgen og ettermiddagsrush, men endringer i ruteplanen for morgenrushet i 2025 økte punktligheten i timene 07:00-09:00 fra 72 % til 89 %. Dessverre har punktligheten i ettermiddagsrush og på kveldstid gått ned fra 2024 til 2025 med ca. 6 prosentpoeng.

Nedgangen i punktlighet i mai-juni skyldes økning i forsinkelsestimer knyttet til togselskapet, eksempelvis feil på kjøretøy. Juli ble også en utfordrende måned og antall forsinkelsestimer i juli 2025 lå betydelig høyere enn nivået de siste fem årene i samme periode, med en dobling i antall forsinkelsestimer sammenliknet med snittet. September endte med å bli måneden med svakest resultat for lokaltogene i 2025, og var spesielt preget av forsinkelser knyttet til saktekjøringer og feil på kjøretøy.

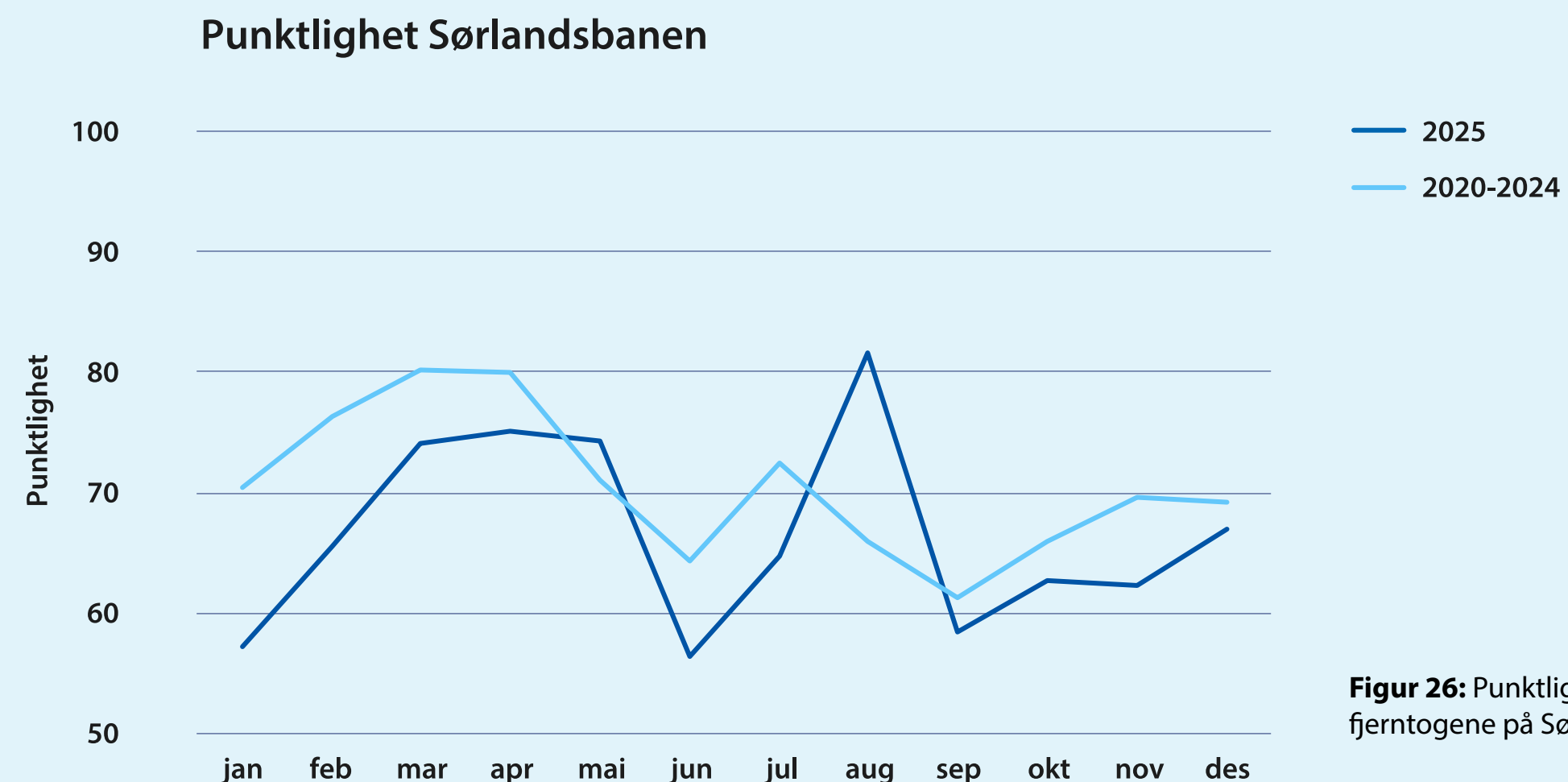


Figur 25: Punktlighet til endestasjon for persontog på Jærbanen.

Sørlandsbanen

Punktligheten for 2025 endte på 66,3 % en nedgang fra 70,2 % i perioden 2020-2024. Den største bidragsyteren til forsinkelser i 2025 var feil på togselskapets materiell i form av feil på krensesystemer, trekraft og annet. Signalfeil var en stor bidragsyter til forsinkelse, men det var 10 % færre forsinkelsestimer grunnet dette i 2025 sammenliknet med 2024 og er andre år på rad med nedgang.

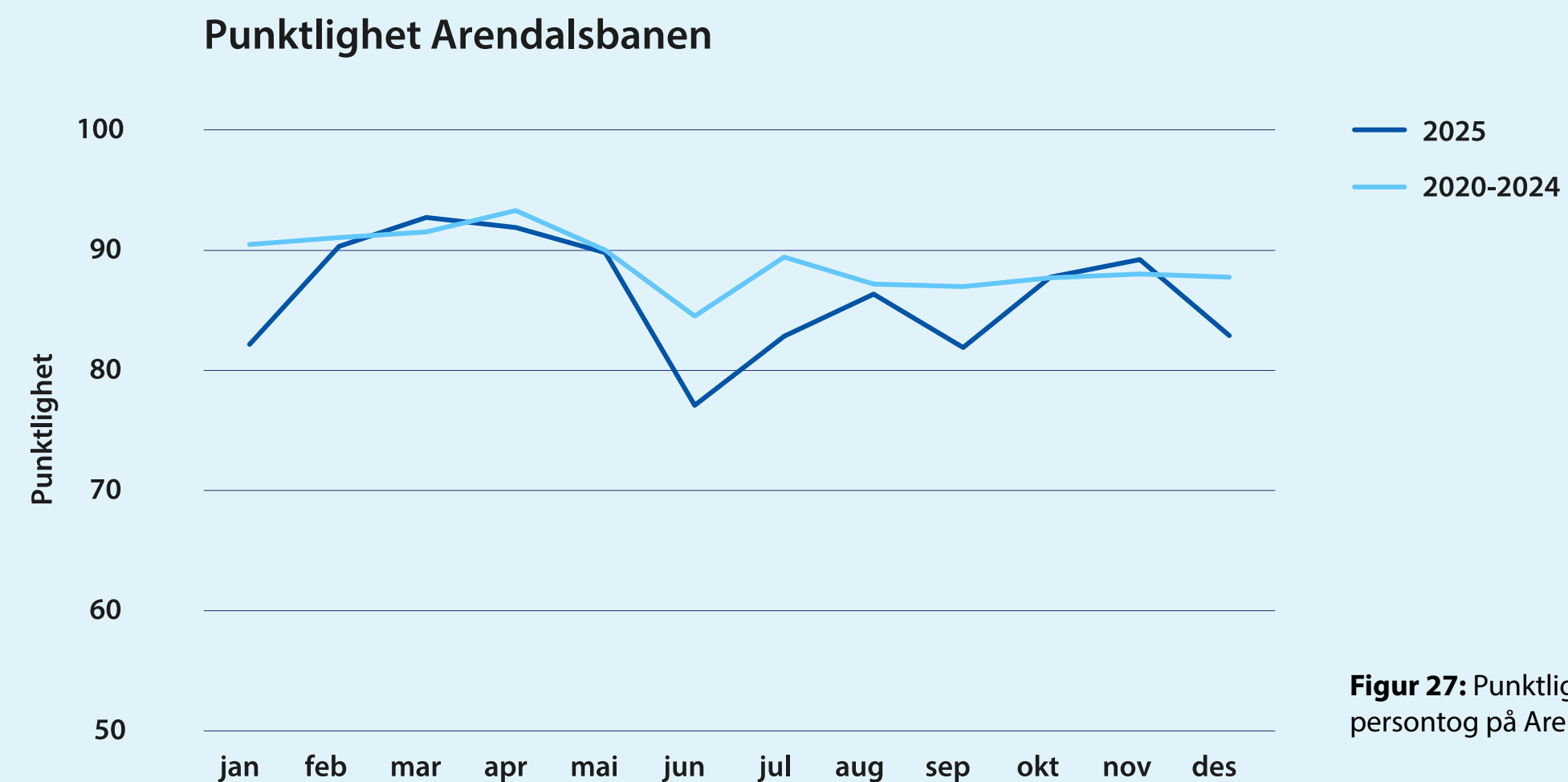
I juli og august var togene innstilt mellom Kongsberg og Oslo S på grunn av planlagte arbeider i Drammen. Dette påvirker punktligheten i disse månedene. Punktligheten bør også ses i sammenheng med at antall innstillinger på F5 Sørtoget på grunn av feil på kjøretøy økte markant fra og med juli. Go-Ahead tok over vedlikeholdet av tog fra Mantena 1. juni 2025.



Figur 26: Punktlighet til endestasjon for fjerntogene på Sørlandsbanen.

Arendalsbanen

Punktligheten på Arendalsbanen endte på 86,2 % i 2025, en nedgang fra snittet for de siste 5 årene. Arendalsbanes punktlighet følger i stor grad Sørtogets punktlighet fordi den i praksis fungerer som tilbringertjeneste til og fra Sørlandsbanen.



Figur 27: Punktlighet til endestasjon for persontog på Arendalsbanen.

→ Vest-Norge

Vest-Norge omfatter strekningene Vossebanen, Bergen-Arna, Flåmsbana og fjerntogene mellom Oslo og Bergen.

Positiv utvikling for persontrafikken i Vest-Norge

I 2025 var det en betydelig økning i punktlighet for alle linjer i Vest-Norge sammenliknet med perioden 2020-2024. Spesielt fjerntogene på Bergensbanen og regiontogene på Vossebanen ligger på et høyere nivå. Et helt år med dobbeltspor mellom Arna og Bergen, noen mindre ruteplanendringer og oppheving av retningsdrift på Vaksdal og Stanghelle har bidratt til høyere punktlighet på strekningen.

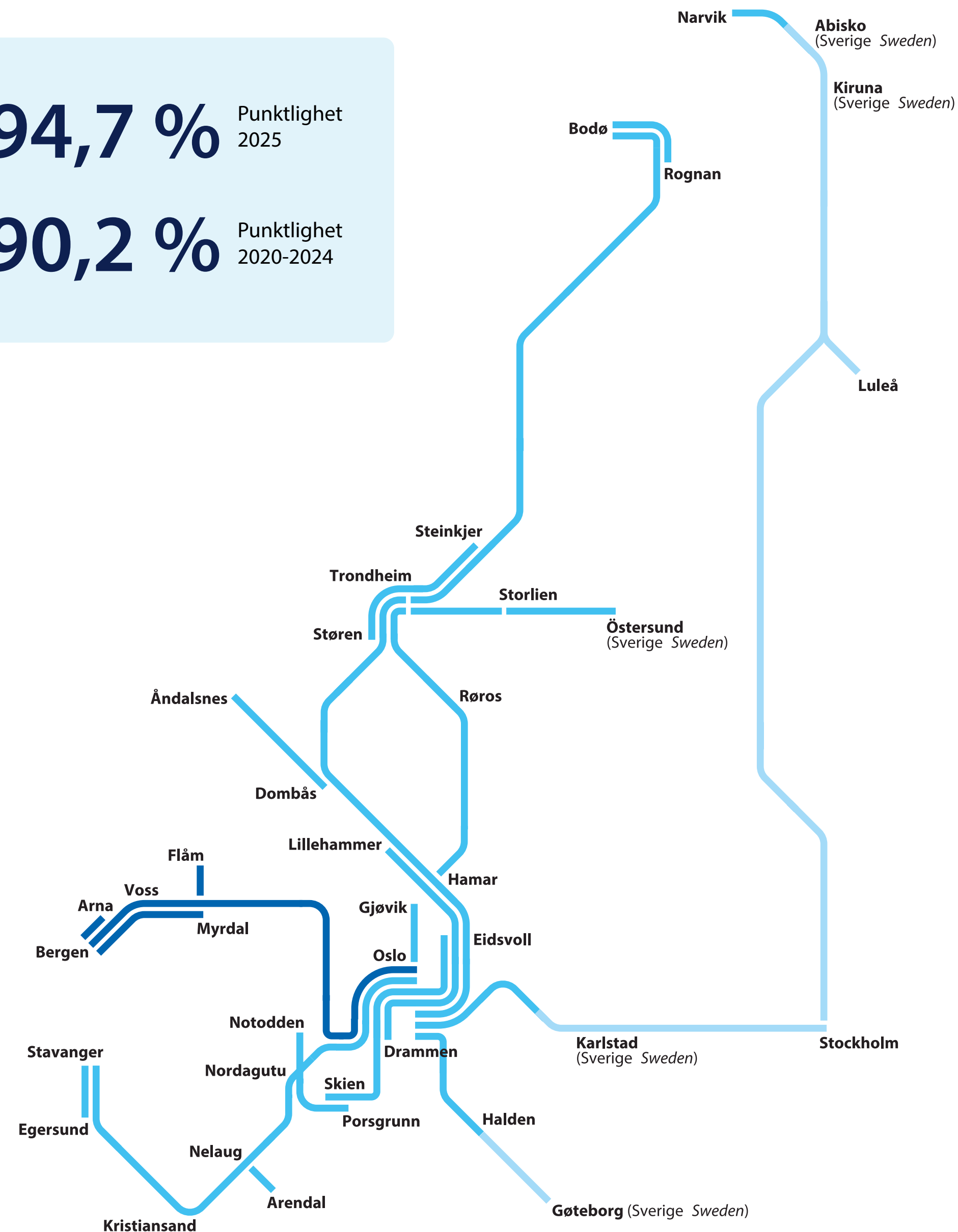
Figur 28 viser fordelingen av forsinkelsestimer i Vest-Norge pr. årsakskode i 2025 samt gjennomsnittet for de fem siste årene. Ser man bort fra forsinkelser knyttet til kode 7, trafikkavvikling, var det kode 2,

feil på signalanlegg, som førte til flest forsinkelsestimer i Vest-Norge i 2025. To av de største hendelsene i Vest-Norge, vist i Tabell 4, ble knyttet til kode 2, nærmere bestemt feil på sporveksel ved Reimegrend og signalfeilen ved Mjølfjell.

Av øvrige årsaker lå spesielt antall forsinkelsestimer knyttet til kode 1, bane, og kode 3, kontaktledningsanlegg, på et høyere nivå i 2025 sammenliknet med gjennomsnittet de fem siste årene (Figur 28). En spesielt varm sommer ga utfordringer for infrastrukturen med blant annet solslyng og midlertidig nedsatt hastighet flere steder på Bergensbanen. Den største enkelthendelsen innenfor kode 1, bane, var knyttet til feil på en bru ved Evanger – Bolstadøyri, og det ble hendelsen som medførte størst konsekvenser i Vest-Norge totalt i 2025 i form av antall forsinkede og innstilte tog (Tabell 4). Den

94,7 % Punktlighet 2025

90,2 % Punktlighet 2020-2024

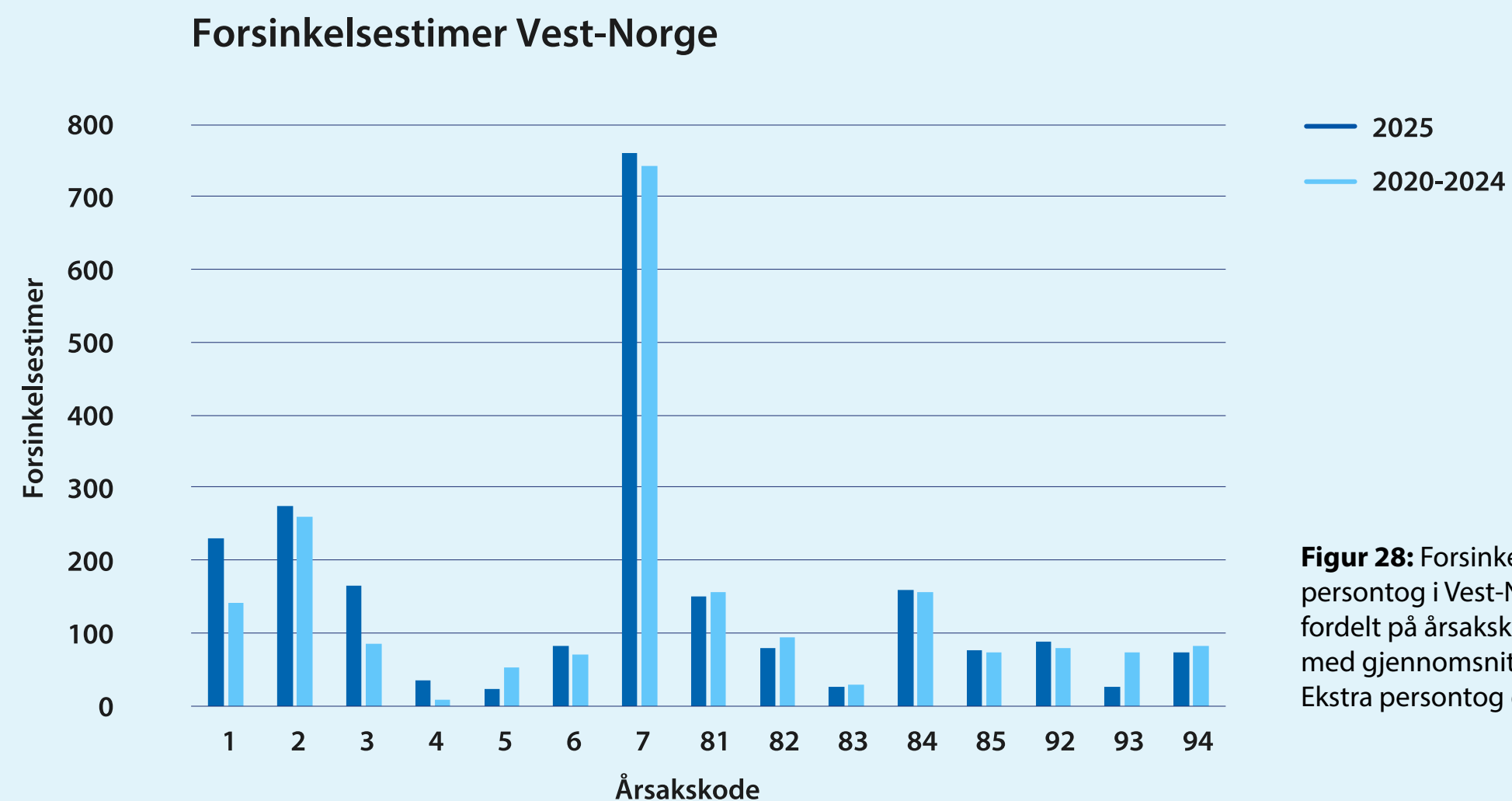


største feilen på kontaktledningen inntraff 12.juli mellom Voss og Bulken. Hendelsen stod alene for en fjerdedel av alle forsinkelsestimer på kode 3 i Vest-Norge i 2025.

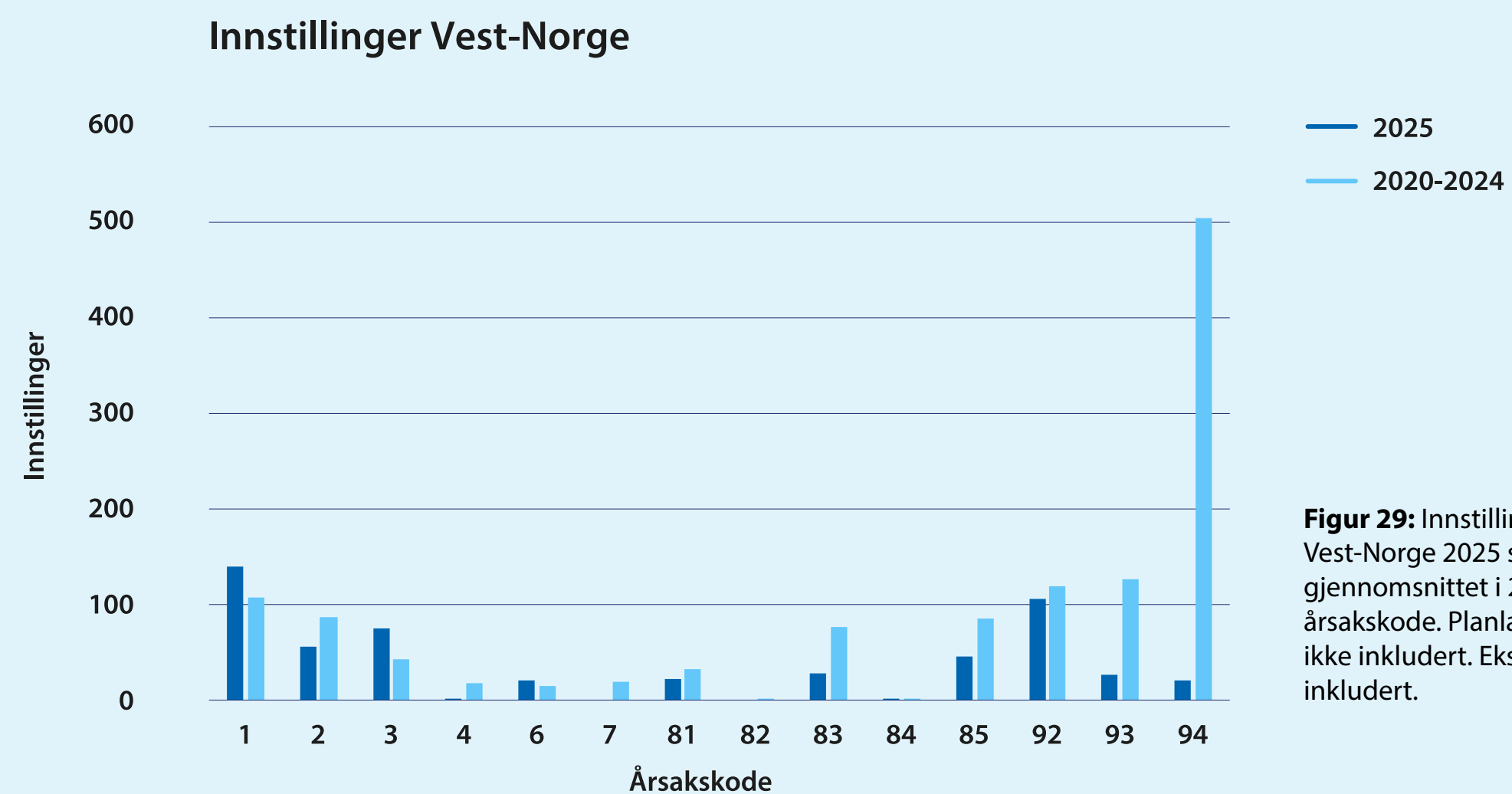
Figur 29 viser antall innstillinger fordelt på årsakskode i Vest-Norge i 2025, samt gjennomsnittet for de fem siste årene. Det var kode 1, bane, og kode 92, ytre forhold, som medførte flest akutte innstillinger i 2025 (Figur 29). Det er særlig store, akutte hendelser som medfører innstilte tog. Hendelsen knyttet til feil på en bru på strekningen Evanger – Bolstadøyri stod for hele 45 % av de innstilte togene på kode 1 i Vest-Norge i 2025. Hendelsen med snøras mellom Myrdal og Hallingskeid i januar utgjorde ca. 45 % av innstillingene på kode 92.

Nr	Hendelse oppstått	Sted	Beskrivelse	Antall forsinkede tog	Forsinkelser - timer	Antall innstillinger
1	10.06.2025	Evanger – Bolstadøyri	Feil på sporet.	89	41	100
2	29.09.2025	Reimegrend	Feil på sporveksel.	100	19	0
3	06.01.2025	Hallingskeid – Myrdal	Snøras.	33	42	49
4	12.07.2025	Voss – Bulken	Feil på kontaktledningsanlegget.	37	40	30
5	05.08.2025	Mjølfjell	Signalfeil.	44	24	5

Tabell 4: Hendelsene som har påvirket persontrafikken i Vest-Norge mest i 2025. Hendelsene er sortert etter summen av antall forsinkede tog og antall innstilte tog.



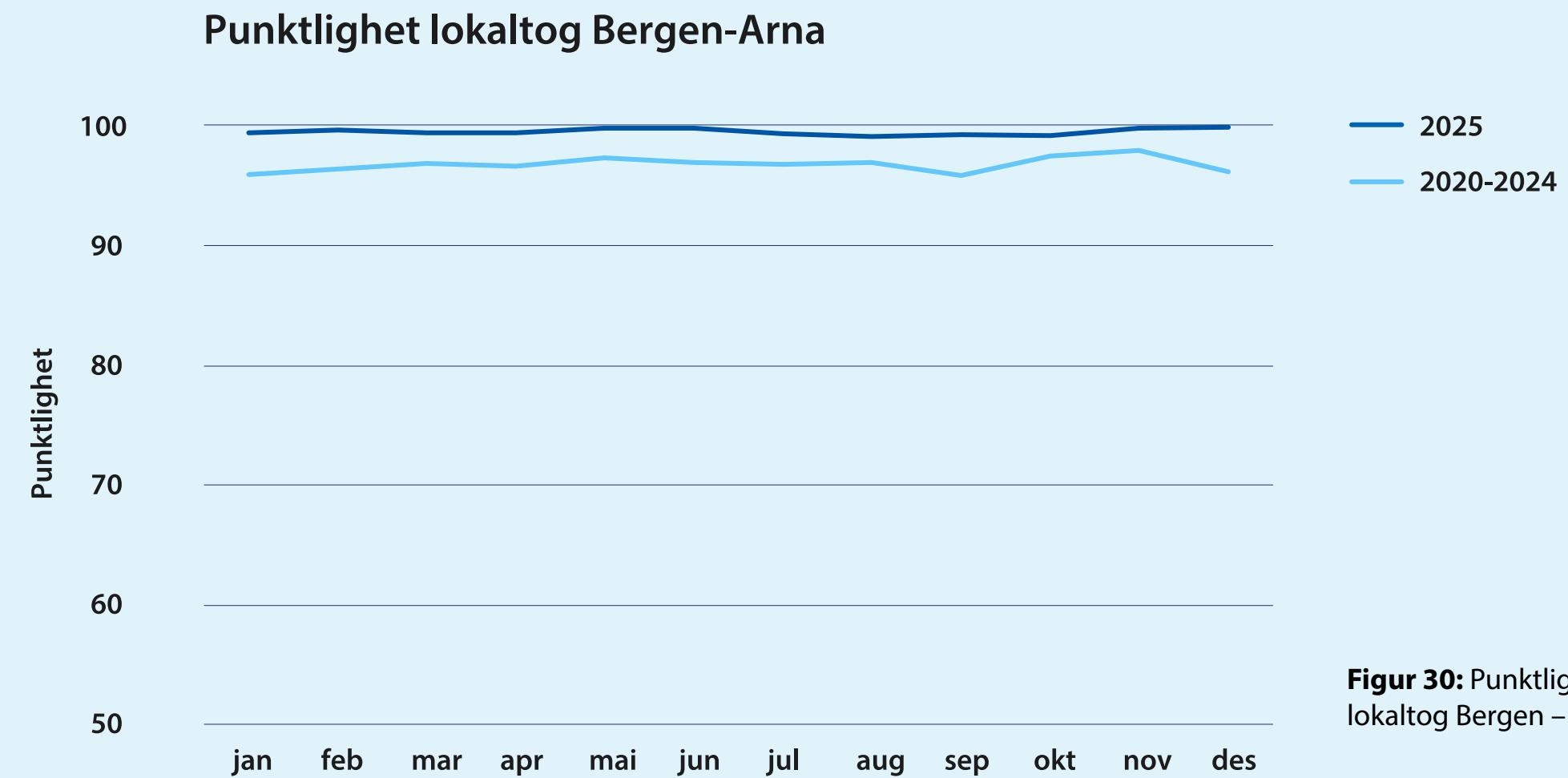
Figur 28: Forsinkelsestimer på persontog i Vest-Norge i 2025, fordelt på årsakskode, sammenliknet med gjennomsnittet i 2020-2024. Ekstra persontog er ikke inkludert.



Figur 29: Innstillinger på persontog i Vest-Norge 2025 sammenliknet med gjennomsnittet i 2020-2024 fordelt på årsakskode. Planlagt arbeid (kode 5) er ikke inkludert. Ekstra persontog er ikke inkludert.

Bergen-Arna

Punktligheten for 2025 endte på 99,4 %, en tydelig oppgang fra resultatet i perioden 2020-2024 som var på 96,7 %. Etter åpning av dobbeltspor mellom Arna og Bergen 01.05.2024 har man doblet frekvensen av lokaltog mellom Bergen og Arna. Lokaltoget blir dessuten mye mindre påvirket av forsinkelser på regiontog og fjerntog som kjører på samme strekning nå som det utelukkende kjører langs et dobbeltspor. Dette er årsaken til at punktligheten har løftet seg betydelig etter åpningen av dobbeltsporet. Linje L4 mellom Bergen og Arna var Norges mest pålitelige linje mht. punktlighet og regularitet i 2025.

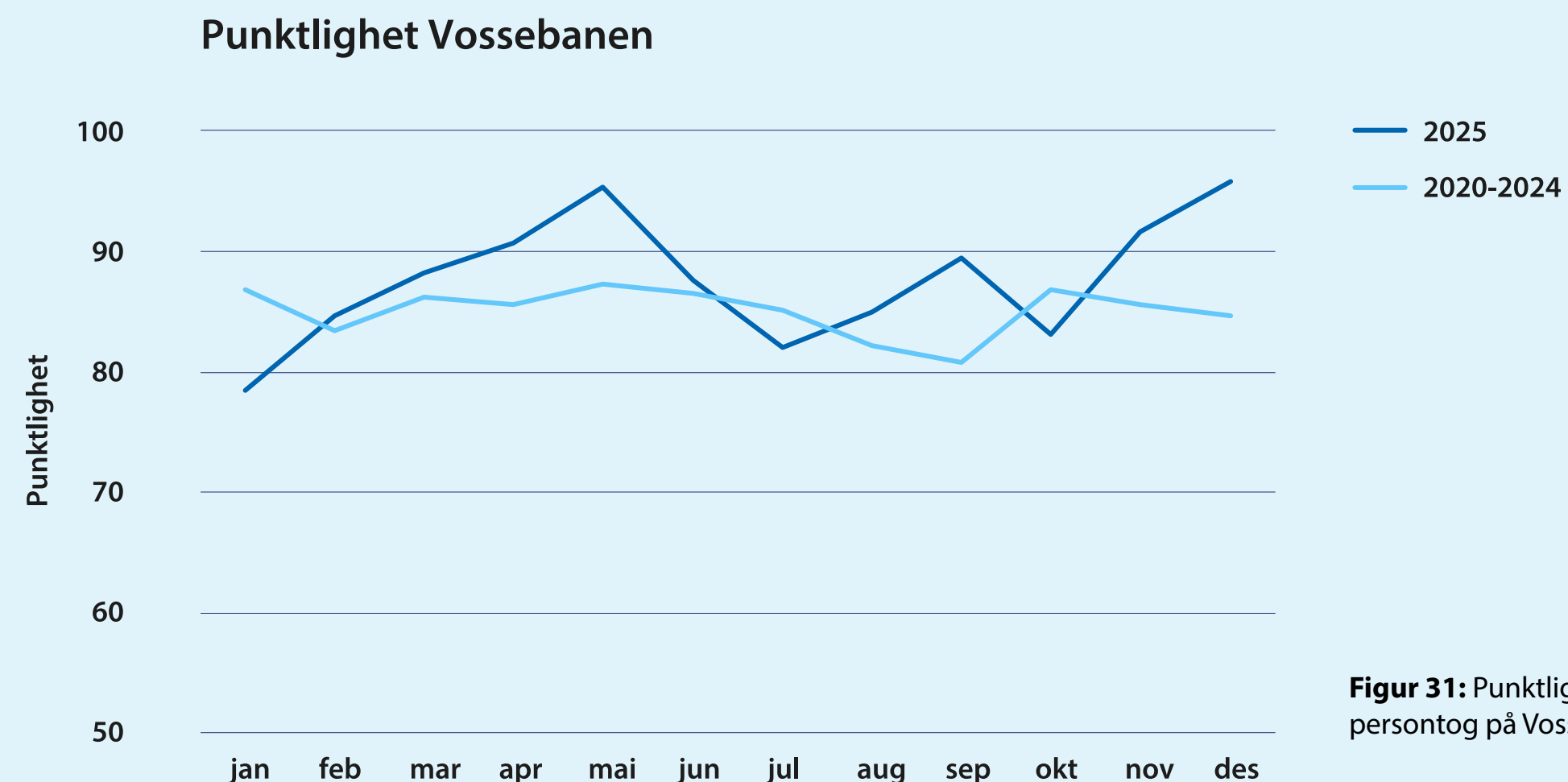


Figur 30: Punktlighet til endestasjon for lokaltog Bergen – Arna.

Vossebanen

Punktligheten for 2025 endte på 87,7 % en økning fra 85,1 % i perioden 2020-2024. Det var betydelig færre forsinkelser grunnet ytre forhold som avsporinger og værforhold i 2025 enn året før. I sommerhalvåret går flere av togene på Vossebanen helt til Myrdal samtidig som det også er flere reisende. Det skaper gjerne et økt antall forsinkelser som også sprer seg i større grad enn ellers i året fordi man kjører lengre på enkeltsporet strekning og får flere kryssinger mellom møtende tog. Det oppstår også en del flere forsinkelser i forbindelse med overgangsreiser mellom Vossebanen og Flåmsbana på Myrdal.

Samtidig har linje R40 Vossebanen fått et klart punktlighetsløft etter åpningen av dobbeltsporet mellom Bergen og Arna, noe som generelt har gitt færre følgeforsinkelser og mer uavhengighet mellom togene på strekningen. 2025 var det første hele året med dobbeltspor mellom Bergen og Arna, som har gitt god effekt på punktligheten på Vossebanen. I tillegg har det blitt gjort mindre ruteplanjusteringer og retningsdriften på Vaksdal og Stanghelle har blitt opphevet. Disse tiltakene har også bidratt positivt på strekningen.

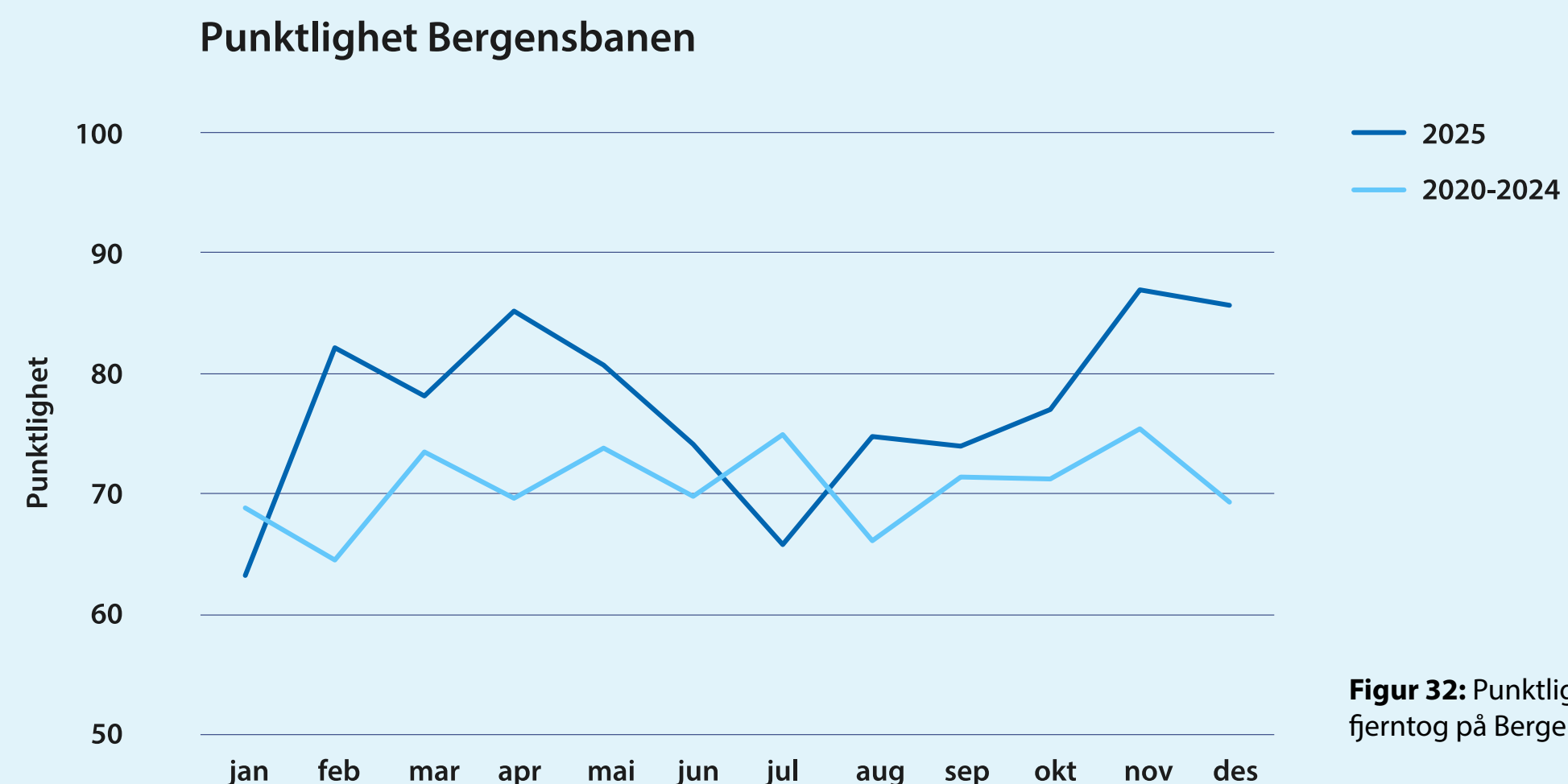


Figur 31: Punktlighet til endestasjon for persontog på Vossebanen.

Bergensbanen

Punktligheten for 2025 endte på 77,3 %, en økning fra 70,6 % i perioden 2020-2024. Fjerntogene har fått betraktelig bedre punktlighet etter åpningen av dobbeltsporet Bergen – Arna åpnet våren 2024. Dobbeltsporet har løftet resultatet for både lokal- og regiontogene, noe som skaper betydelig positive effekter og gode forutsetninger for annen trafikk på fellesstrekningen mellom Voss og Bergen. Det er også verdt å merke seg at fjerntogene leverer økt punktlighet til tross for en skjør situasjon med gammelt og slitent materiell. Det er ventet nye tog på Bergensbanen i 2028.

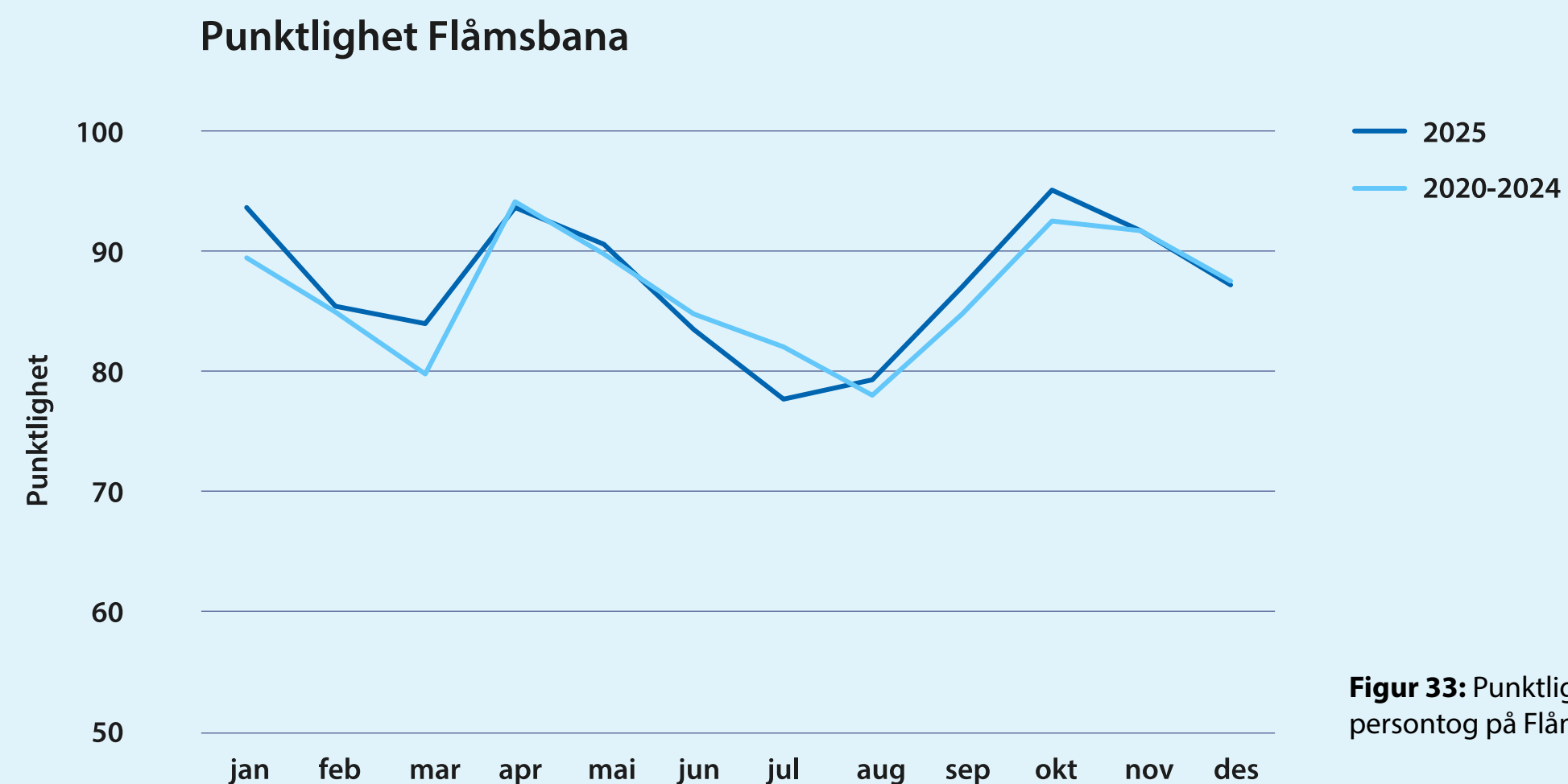
Januar og juli ble månedene med lavest resultat i 2025 og var de eneste månedene resultatet i 2025 lå lavere enn de fem siste årene sett under ett (Figur 32). Januar var preget av værforhold og mye snø, mens utfordringene i juli særlig kan knyttes til infrastrukturfeil som følge av den uvanlig varme sommeren.



Figur 32: Punktlighet til endestasjon for fjerntog på Bergensbanen.

Flåmsbana

Punktligheten på Flåmsbana var 86,3 % i 2025, på samme nivå som i perioden 2020-2024. Linjen følger i stor grad punktligheten til fjerntog på Bergensbanen, noe som forklarer nedgangen i mars da en avsporing i Arna førte til betydelige forsinkelser både på fjerntog Bergensbanen og regiontog på Vossebanen. Punktligheten ligger normalt noe lavere gjennom sommeren enn resten av året, på grunn av turistsesong og mange reisende i forbindelse med det.



Figur 33: Punktlighet til endestasjon for persontog på Flåmsbana.

➔ Midt- og Nord-Norge

Midt- og Nord-Norge omfatter tog på Dovrebanen, Raumabanen, Rørosbanen, Trønderbanen, Meråkerbanen, Nordlandsbanen, Saltenpendelen og Ofotbanen. Samtlige av disse strekningene er enkeltsporet. Det er SJ Norge som kjører persontog på disse strekningene, med unntak av på Ofotbanen. For SJ sine persontog i område Nord og Midt ble punktligheten, målt ved ankomst til endestasjon, 83,9 % i 2025. Dette er opp fra 2024 hvor punktligheten var på 81,6 %.

Ras og stengte strekninger preget togtrafikken

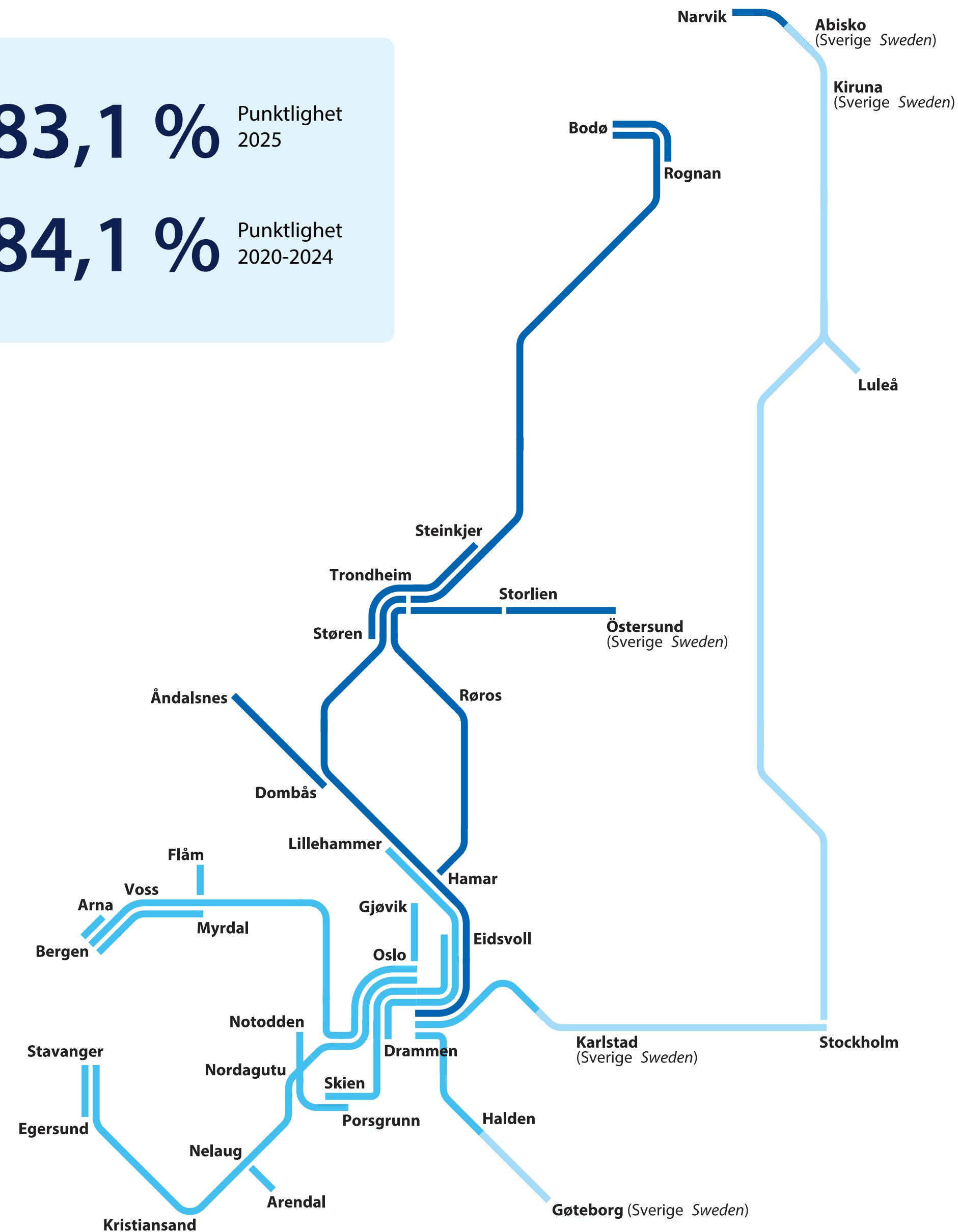
I Midt- og Nord-Norge var 2025 særlig preget av rashendelser og brudd på flere av strekningene (Tabell 5). Konsekvensene av disse hendelsene er relativt store og kommer ikke nødvendigvis fram i ett enkelt prosenttall for punktlighet eller regularitet.

Figur 34 viser fordelingen av forsinkelsestimer i Midt- og Nord-Norge pr. årsakskode i 2025 samt gjennomsnittet for de fem siste årene. Siden alle strekningene i dette området består av enkeltspor og siden det ofte er langt mellom egnede kryssingsspor, sprer forsinkelser seg fort til andre tog. Dette er grunnen til at kode 7, trafikkavvikling, står for den klart største delen av forsinkelsestimer i området. Kode 7 utgjorde ca. en tredjedel av de totale antall forsinkelsestimene i områdene Midt- og Nord.

Sett bort fra kode 7 var det kode 1, bane, som bidro til mest forsinkelse i 2025 og nivået var høyere enn gjennomsnittet de fem siste årene (Figur 34). I 2025 skyldtes 55 % av forsinkelsestimene på kode 1 i Midt- og Nord-Norge saktekjøringer, blant annet knyttet til siktkrav ved planoverganger. I tillegg skapte den uvanlig varme sommeren utfordringer

83,1 % Punktlighet 2025

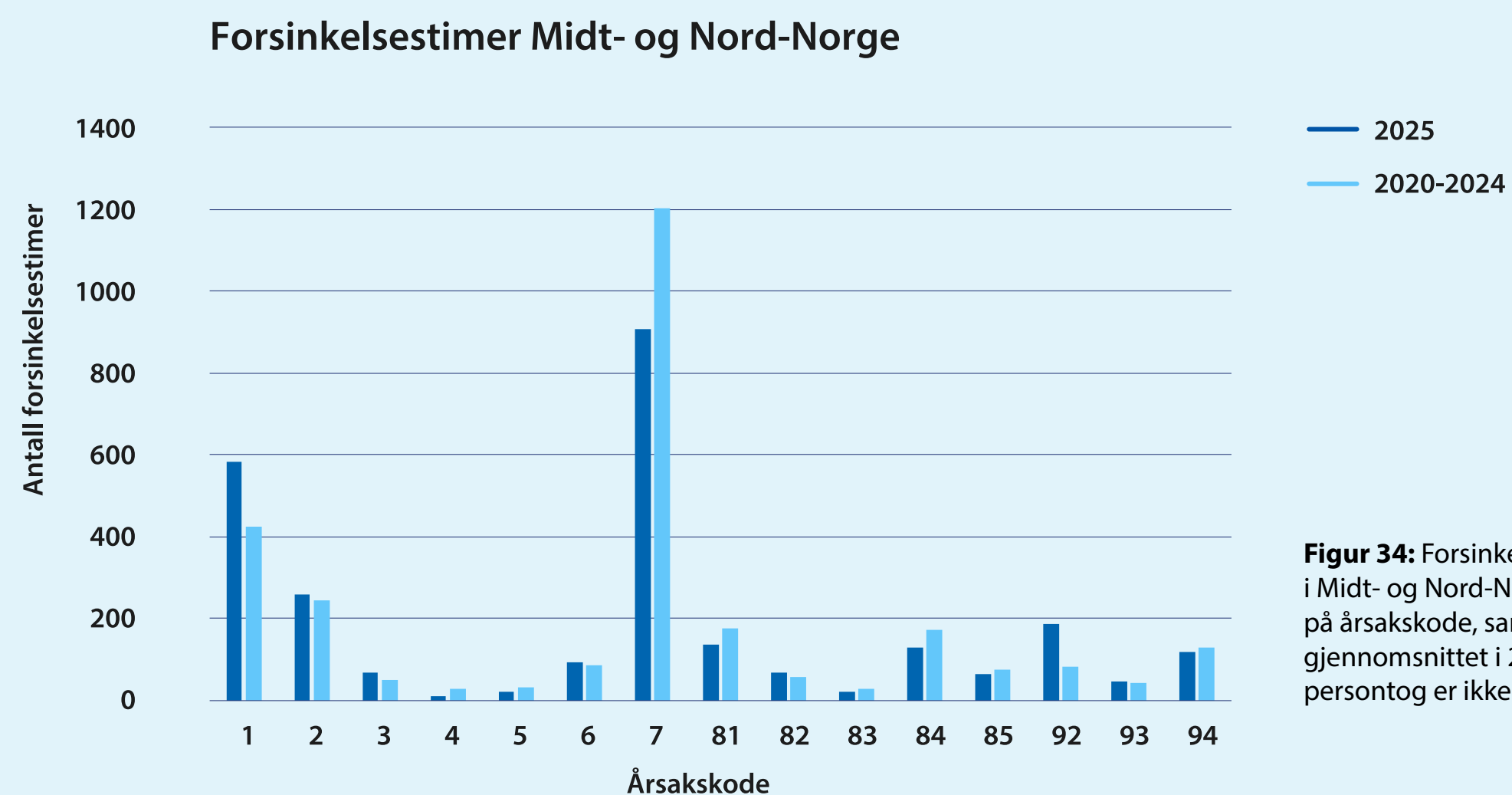
84,1 % Punktlighet 2020-2024



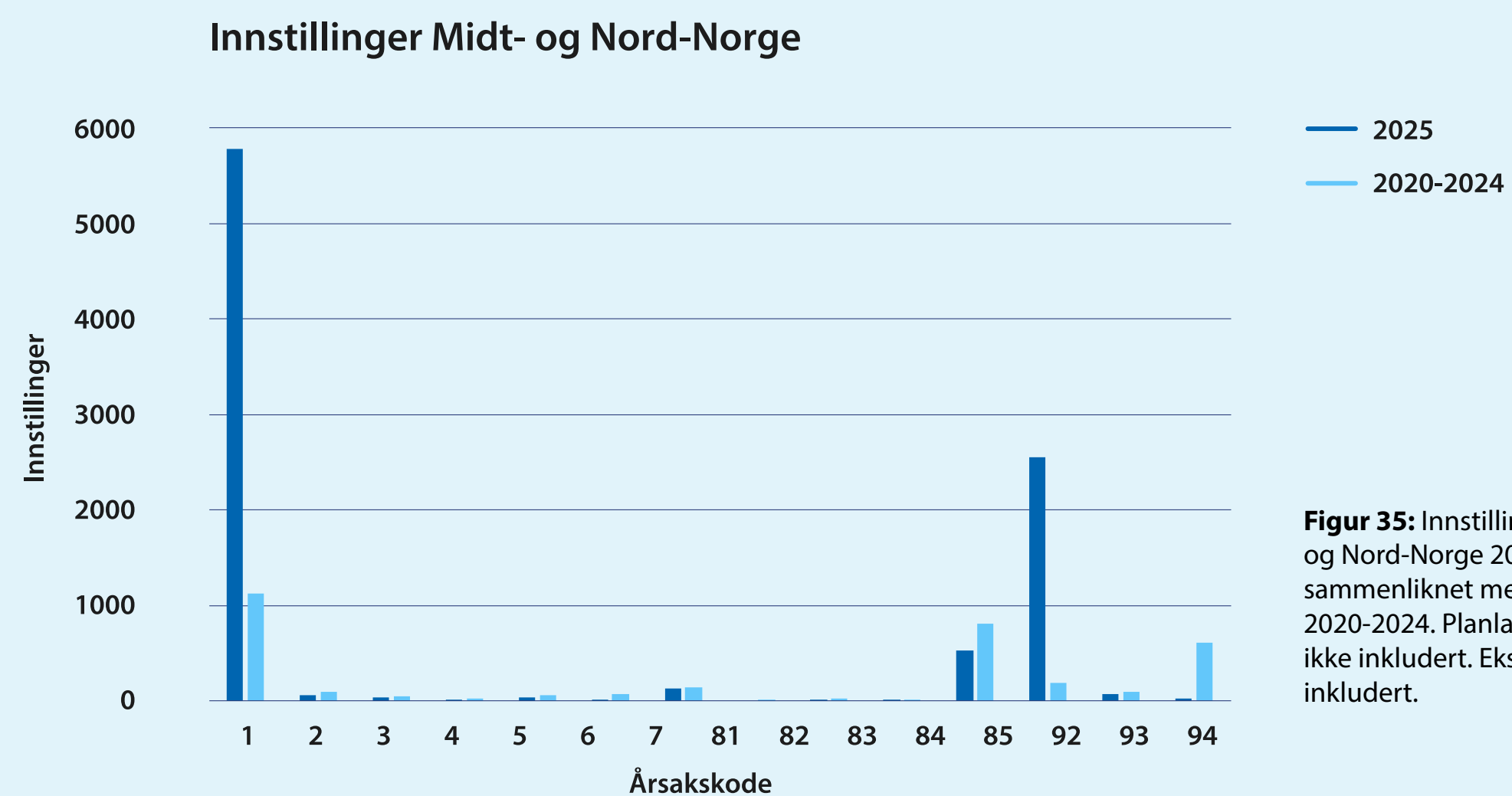
med solslyng og nedsatt hastighet som følge av det, noe som også inngår i kategorien «bane».

Av årsaker togselskapene har ansvar for var det kode 81, feil på kjøretøy, som stod for flest forsinkelsestimer i 2025. Antall feil på persontog var imidlertid lavere i 2025 enn snittet de fem siste årene (Figur 34). Årsaken til nedgangen er først og fremst at SJ hadde en del innfasingsproblemer med togtype 76 i 2022/23. Antall feil på kjøretøy har deretter stabilisert seg på et normalt nivå gjennom 2024 og 2025. Merk at antall feil på kjøretøy på godstog i Midt- og Nord, i likhet med de siste årene, har ligget på et høyt nivå i 2025. Det har også en betydelig innvirkning på persontogtrafikken.

Av utenforliggende årsaker var det kode 92, ytre forhold, som stod for flest forsinkelsestimer i 2025, og nivået var mer enn dobbelt så høyt som gjennomsnittet de fem siste årene, vist i Figur 34. Kode 92 benyttes ved hendelser knyttet til ekstremvær som ras, flom og snøstorm. De største enkelthendelsene knyttet til forsinkede tog på kode 92 var kraftig snøvær i begynnelsen av januar og stengingen av Otta bru 21.januar. Totalt stod de to hendelsene for ca. 40 % av forsinkelsestimerne knyttet til kode 92 i 2025 i Midt- og Nord-Norge. Det er imidlertid verdt å merke seg at hendelser som for eksempel stenging av Otta bru hovedsakelig skaper forsinkelser den første tiden etter at feilen inntreffer. Ved Otta ble det raskt etablert «buss for tog»-tilbud og forsinkelser knyttet til hendelsen skyldtes hovedsakelig en innkjøringsperiode i forbindelse med dette. Det er imidlertid viktig å nevne at denne typen hendelser likevel påvirker punktlighetstallet, da den offisielle punktligheten kun måles



Figur 34: Forsinkelsestimer på persontog i Midt- og Nord-Norge i 2025, fordelt på årsakskode, sammenliknet med gjennomsnittet i 2020-2024. Ekstra persontog er ikke inkludert.



Figur 35: Innstillinger på persontog i Midt- og Nord-Norge 2025, fordelt på årsakskode, sammenliknet med gjennomsnittet i 2020-2024. Planlagt arbeid (kode 5) er ikke inkludert. Ekstra persontog er ikke inkludert.

ved ankomst ved ordinær endestasjon i ruten. Tog som ikke ankommer sin ordinære endestasjon, får dermed ikke noen offisiell punktlighet. Og ikke minst påvirker denne type hendelser regulariteten kraftig, da antall innstillinger blir svært høyt.

Skredet ved Nesvatnet ga nesten 6 000 innstilte persontog

Figur 35 viser antall innstillinger fordelt på årsakskode i Midt- og Nord-Norge i 2025 samt gjennomsnittet for de fem siste årene. Det var kode 1, bane, og kode 92, ytre forhold, som stod for den desidert største andelen innstillinger i området i 2025 (Figur 35). Dette er forårsaket av de mange akutte ras- og værhendelsene som har preget Midt- og Nord-Norge i 2025. De største hendelsene var kvikkleireraset ved Nesvatnet, stengningen av Otta bru og steinrasene på Raumabanen og Meråkerbanen (Tabell 5). Når slike rashendelser inntreffer, blir innstillinger og forsinkelser registrert på kode 92 frem til opprydningen ved rasstedet er ferdig. Når gjenoppbygging starter, blir konsekvensene av stengingen registrert på kode 1. Raset ved Nesvatnet 30.august var hendelsen som medførte klart flest innstillinger i Midt- og Nord-Norge i 2025, totalt nesten 6 000 innstilte persontog. Det utgjør en tredjedel av alle innstilte persontog i dette området.

På Dovrebanen og Trønderbanen ble det satt opp en mengde ekstratog for å gi et togtilbud på begge sider av henholdsvis Otta og Nesvatnet.

Etter kode 1 og kode 92 var innstillinger grunnet planforutsetninger ikke oppfylt, kode 85, største årsak til innstilte persontog i 2025. Sistnevnte er i stor grad knyttet til delinnstillinger som gjøres for å ta igjen forsinkelse, f.eks. enten ved å kjøre forbi Hell eller Bergsgrav stasjon eller ved å snu tog tidligere enn endestasjon for å komme tilbake i rute. Denne årsaken var imidlertid betydelig redusert i forhold til gjennomsnittet i 2020-2024 (Figur 35).

Nr	Hendelse oppstått	Sted	Beskrivelse	Antall forsinkede tog	Forsinkelser - timer	Antall innstillinger
1	30.08.2025	Åsen – Ronglan	Jordskred.	27	4	5 831
2	21.01.2025	Otta bru	Otta bru ble stengt grunnet isdannelser og flom.	124	49	951
3	19.07.2025	Verma	Ras.	4	0	565
4	07.11.2025	Hell – Gudå	Ras.	0	0	205
5	27.08.2025	Trondheim	Feil på sporet ved Skansen bru.	155	21	2

Tabell 5: Hendelsene som har påvirket persontrafikken i Midt- og Nord-Norge mest i 2025. Hendelsene er sortert etter summen av antall forsinkede tog og antall innstilte tog.

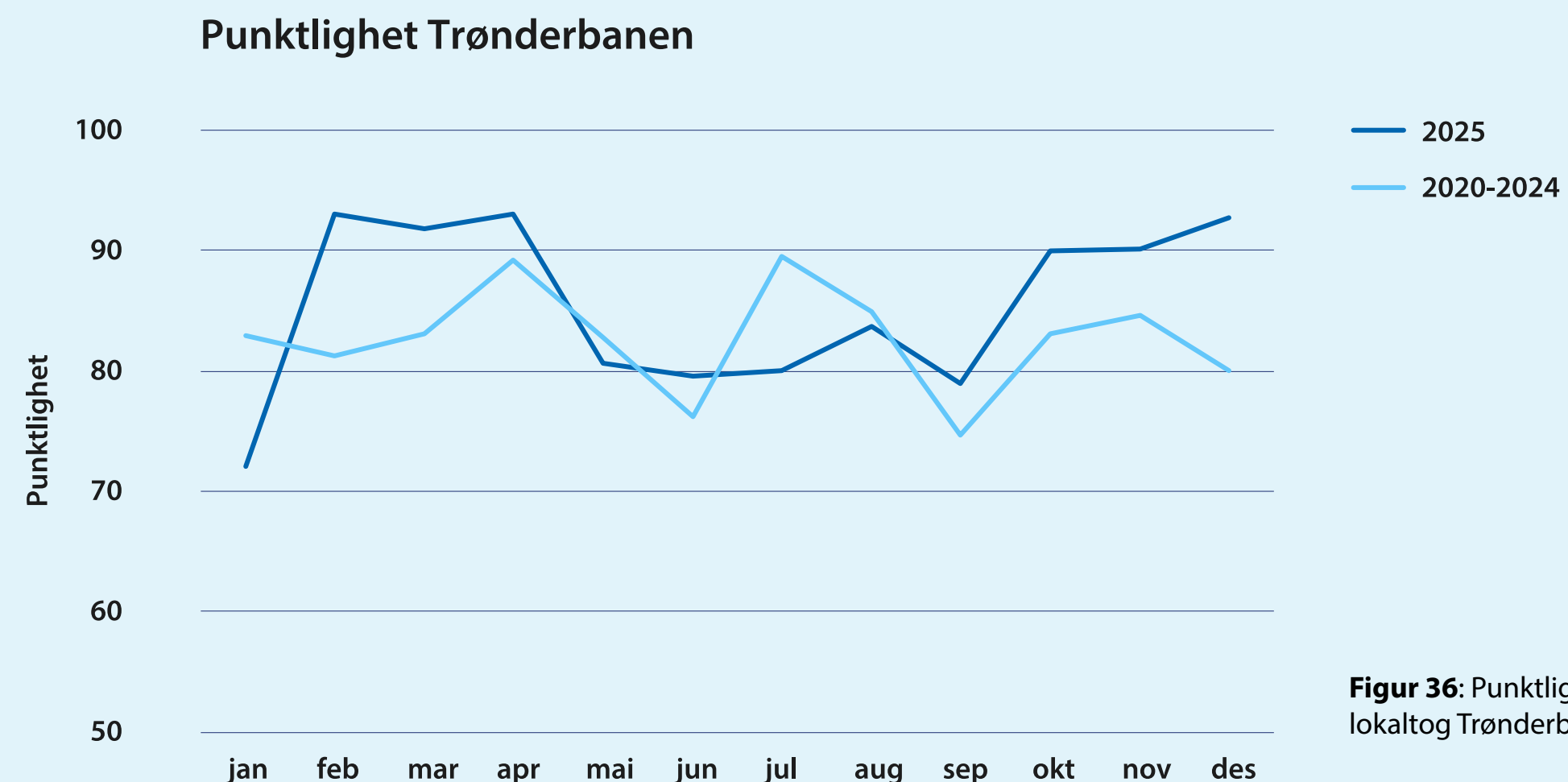
Lokaltog Trønderbanen

Punktligheten for R70 i 2025 endte på 85,5 % som er høyeste punktlighet som har vært for togene på Trønderbanen i «moderne tid». Allikevel var produksjonen på R70 alt annet enn normal siste tertial 2025. Et kvikkleireras ved Nesvatnet 30. august innebar at fra 1. september og ut året snudde alle R70-tog på Åsen i stedet for Steinkjer. Med unntak av noen færre innsatstog, var tilbudet uendret for reisende fra Åsen og sydover. For reisende mellom Åsen og Steinkjer ble det buss for tog i begynnelsen av perioden, mens man fra 1. desember fikk på plass ekstratog mellom Steinkjer og Levanger. Rashendelsen vil fortsette å prege trafikkbildet også utover i 2026 frem til jernbanesporet er ferdig gjenoppbygget.

Den delen av trafikken på R70 som ble kjørt mellom de ordinære stasjonene sør for Trondheim og til Åsen stasjon etter raset ved Nesvatnet fungerte svært godt og hadde endestasjonspunktlighet på 91,9 %.

Togene på Trønderbanen har fire minutter som punktligetsgrense til endestasjonen. Ser man på prestasjonen til togene innenfor en seks minutters grense, slik fjerntogene har, ville punktligheten på Trønderbanen i 2025 økt fra 85,5 % til 90,3 %. Dette viser at svært mange av de forsinkede togene er relativt lite forsinket ut over punktligetsgrensen på 4 minutter.

Trafikkavviklingen på Trønderbanen er utfordrende i seg selv, da togene på det lengste kjører i overkant av 3 timer på



Figur 36: Punktlighet til endestasjon for lokaltog Trønderbanen.

en enkeltsporet strekning med relativt mange tog i forhold til kapasiteten. Dette, kombinert med relativt lite buffertid ved endestasjon, gjør det vanskelig å isolere forsinkelser. Dette fører til at linjen er svært sårbar når det først oppstår forsinkelser. Det forklarer også hvorfor 65 % av forsinkelsene på Trønderbanen er registrert på kode 7, som gjelder trafikkavvikling og følgeforsinkelser. De største rotårsakene til forsinkelser i 2025 er saktekjøringer, feil med sporveksler, belegg, for lange stasjonsopphold og feil på materiell.

Forsommeren 2025 var første av tre vårperioder med full sporombygging på Nordlandsbanen mellom Trondheim og Steinkjer. Kjøringen av sporombyggingstog medførte alternative ruter i arbeidsperioden og noe lavere punktlighet på grunn av saktekjøringer etter arbeidene. I tillegg var sommeren 2025 preget av høye temperaturer og utfordringer knyttet til fare for solslang og nedsatte hastigheter i forbindelse med det.

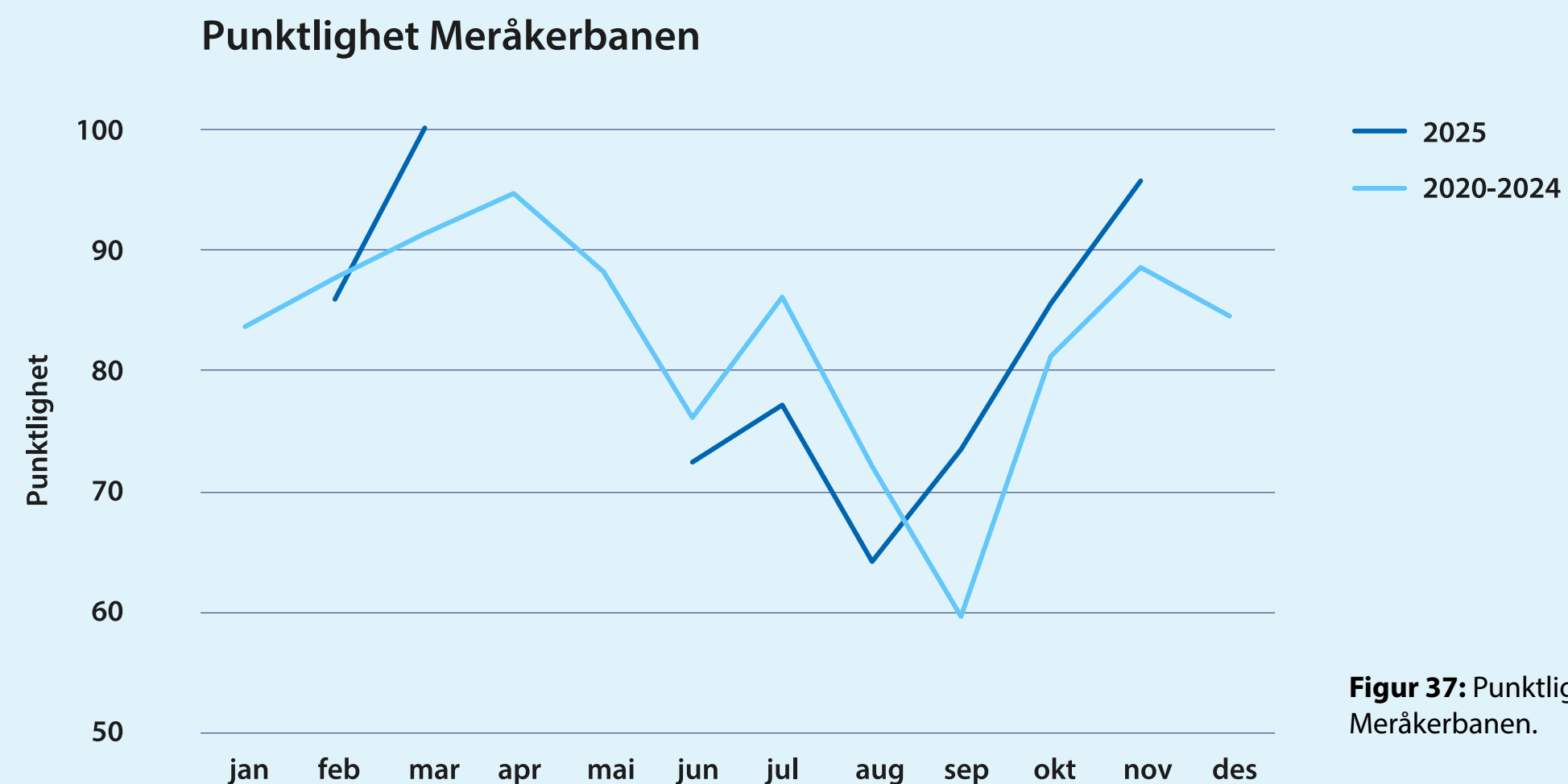


Meråkerbanen

(over Storlien)

Punktligheten på Meråkerbanen ble 77,0 % i 2025. Dette er et svakere resultat enn resultatet for 2020-2024, på 83,2 %.

Allikevel er det de mange og lange strengningene av Meråkerbanen som har preget linjen mest i 2025. Meråkerbanen er svært utsatt for ras og skred. Banen var stengt i hele januar og fra begynnelsen av mars til slutten av mai på grunn av rasfare. Banen var også stengt to uker i juli på grunn av fare for solslyng. Deretter gikk det et stort ras mellom Hell og Kopperå den 7. november som stengte banen ut året.



Figur 37: Punktlighet til endestasjon på Meråkerbanen.

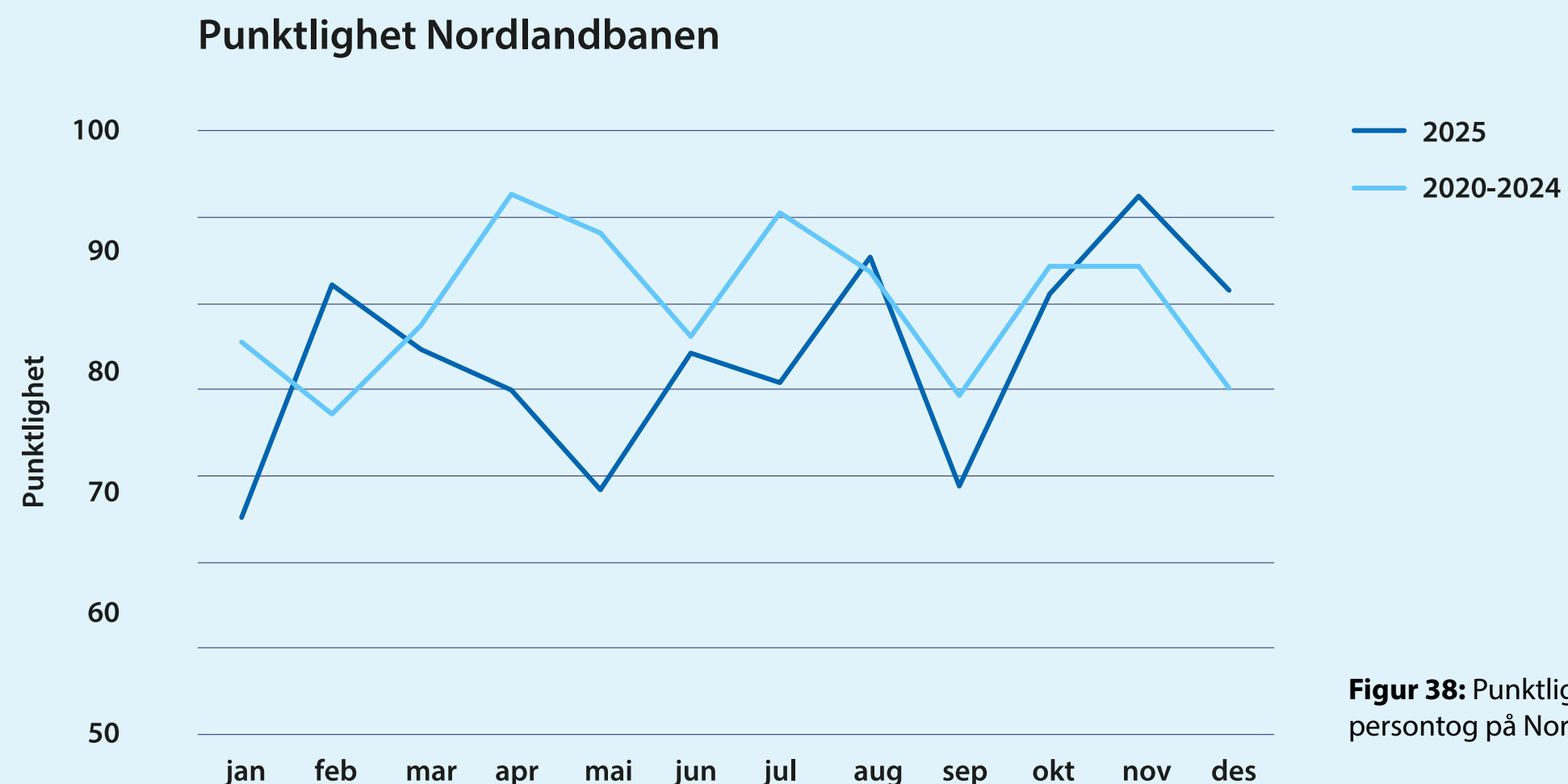
Nordlandsbanen

Punktligheten til persontog på Nordlandsbanen endte på 72,3 % i 2025. Dette er betydelig lavere enn resultatet de fem siste årene sett under ett, på 80,0 %.

Januar var måneden med lavest resultat som skyldtes mye dårlig vær, både i form av fokksnø og regn som ga store opphopninger av vann, med fare for ras, sørpeskred og lignende. I sommerperioden var det også en lengre periode hvor det var svært varmt og hastigheten ble satt ned midlertidig flere steder på grunn av fare for solslyng.

Etter raset ved Nesvatnet 30. august ble tilbudet for fjernetogene på Nordlandsbanen sterkt redusert. I begynnelsen av perioden kjørte de fleste av togene mellom Bodø og Mosjøen som normalt, og det ble kjørt noe tog mellom Steinkjer-Bodø. Fra 24. oktober ble all trafikk stanset en periode, på grunn av mangel på verkstedkapasitet til normalt vedlikehold av togene nord for Nesvatnet. Fra 3. november og ut året kjørte ett tog av type 76 tur/retur mellom Steinkjer og Bodø.

Kode 7, trafikkavvikling, var den desidert største forsinkelsesårsaken på Nordlandsbanen i 2025, med over 70 % av forsinkelsestimene. Allikevel er det værforhold og raset ved Nesvatnet som er den største bakenforliggende årsaken til forsinkelsene i 2025.

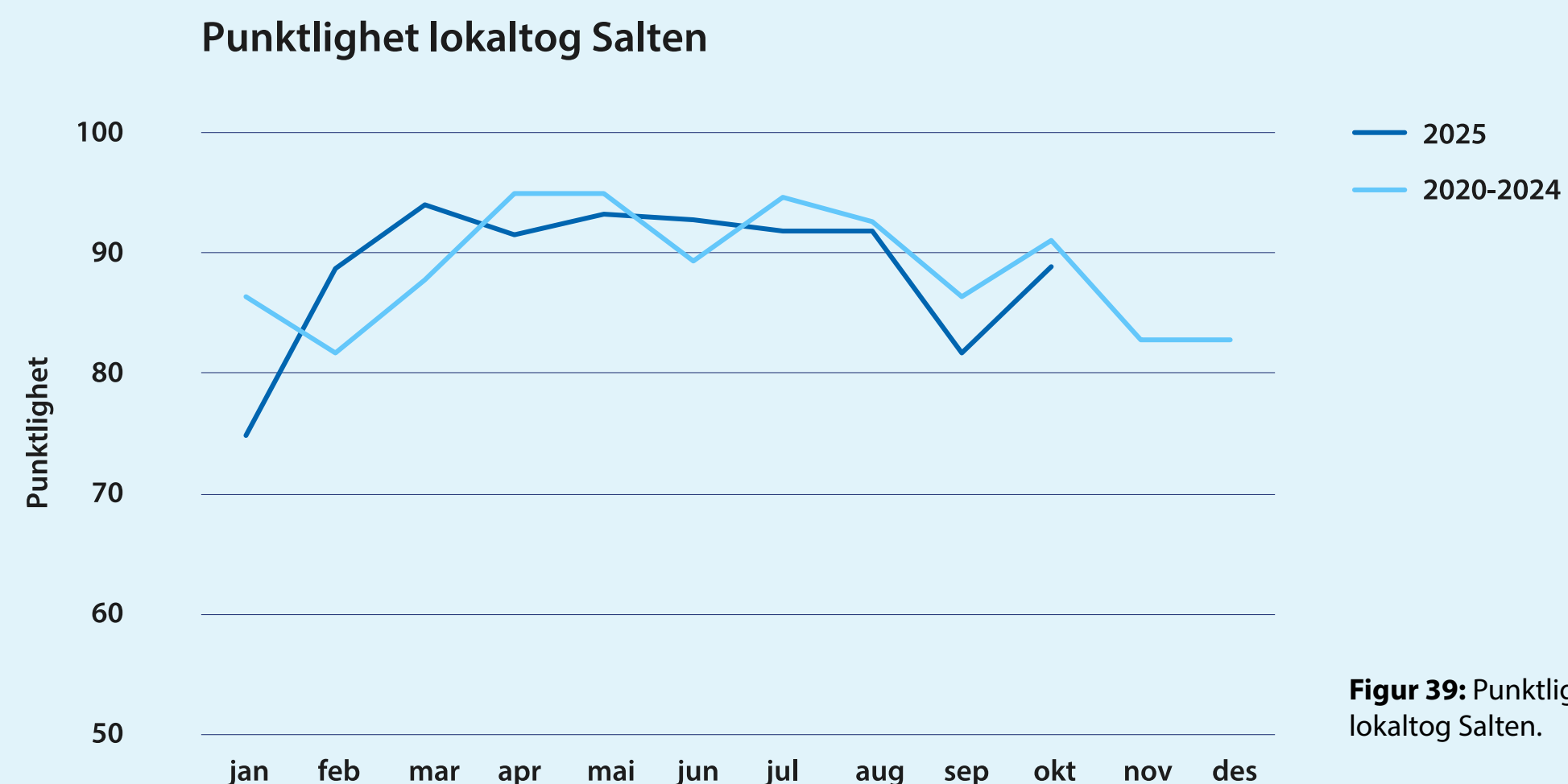


Figur 38: Punktlighet til endestasjon for persontog på Nordlandsbanen.

Lokaltog Salten

Punktligheten til lokaltog Salten ble 89,0 % i 2025. Det er på samme nivå som resultatet i 2020-2024 sett under ett.

Januar ble måneden med lavest resultat i 2025. Det skyldtes hovedsakelig utfordringer knyttet til vær- og vinterforhold, samt påvirkning fra øvrig forsinket trafikk på Nordlandsbanen. Fra februar til august var punktligheten over 90 % før den falt noe i september, hovedsakelig på grunn av utfordringene for trafikken på Nordlandsbanen som følge av raset ved Nesvatnet. Fra 24. oktober og ut året ble all trafikk på Saltenpendelen innstilt i påvente av oppbygging av verkstedkapasitet for å kunne vedlikeholde tog i Bodø.



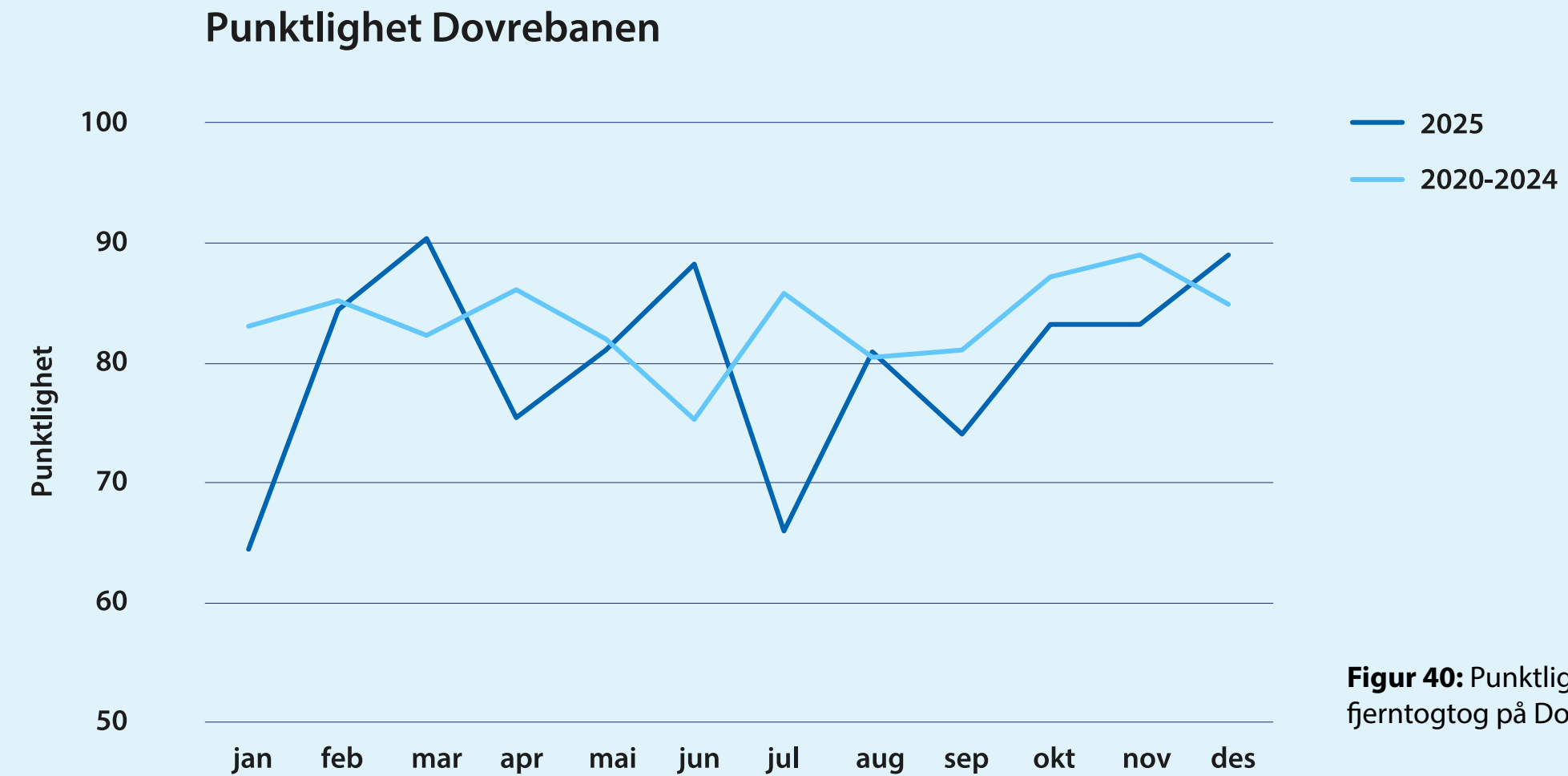
Figur 39: Punktlighet til endestasjon for lokaltog Salten.

Dovrebanen

Punktligheten til fjerntogene på Dovrebanen ble 79,5 % i 2025, noe lavere enn resultatet de fem siste årene sett under ett, på 83,6 %. Hendelsen som preget trafikken på Dovrebanen i størst grad i 2025 var da Otta bru ble stengt 21. januar grunnet oppbygging av bunnis (sarr) ved brufundamentene, noe som resulterte i undergraving og en forskyvning av brua. Dette medførte innstillinger og buss for tog i 76 dager for fjerntogene.

Den første tiden etter stengingen av Otta bru snudde alle nordgående tog på Lillehammer, hvor det var buss for tog til Trondheim. Etter hvert snudde de ordinære togene fra Oslo på Kvam og det ble satt opp ekstratog mellom Dombås og Trondheim slik at distansen med buss for tog ble betydelig kortet ned. Otta bru åpnet igjen 4. april 2025.

Ser man utelukkende på punktligheten, altså på alle de togene som kom til sin endestasjon gjennom hele året i 2025, er 79,5 % punktlighet den beste punktligheten av alle fjerntoglinjene i landet. Fra åpningen av Otta bru 4. april og ut året, var punktligheten på Dovrebanen 80,6 %.



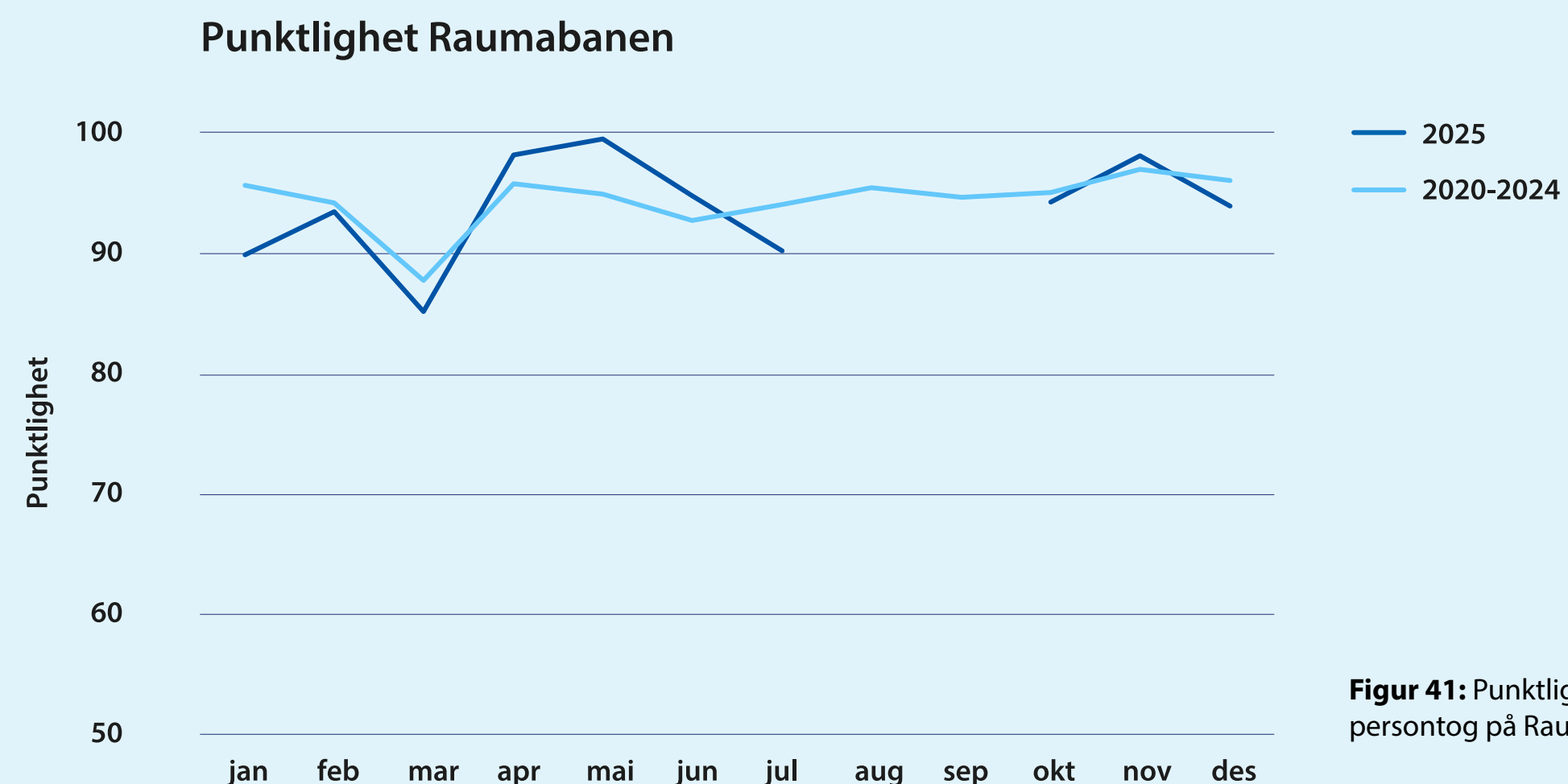
Figur 40: Punktlighet til endestasjon for fjerntogtog på Dovrebanen.

Raumabanen

Punktligheten på Raumabanen endte på 94,6 % i 2025. Også på Raumabanen har det skjedd mer i 2025 enn det punktlighestallet forteller. I perioden fra 21. januar til 4. april, da Otta bru var stengt, ble persontogene på Raumabanen innstilt. Senere ble det satt opp ekstratog på Raumabanen som korresponderte med ekstratogene fra Trondheim til Dombås. I denne perioden var det kun ett av de ordinære persontogene på Raumabanen som ble kjørt som normalt, og som inngår i den offisielle statistikken.

19. juli gikk et skred ved Verma stasjon som ødela sporet på to steder. Etter skredet ble Raumabanen helt stengt frem til 6. oktober, og det er derfor ikke registrert punktligheitsresultater eller forsinkelsestimer på strekningen i august og september 2025.

Største forsinkelsesårsak på Raumabanen totalt i 2025 foruten kode 7, trafikkavvikling, er kode 84, stasjonsopphold. Årsaken til at denne årsakskoden utgjør en stor del av forsinkelsene på strekningen er at togene på Raumabanen ofte venter på korresponderende tog på Dombås ved forsinkelser på Dovrebanen. Venting på overgangsreisende registreres på kode 84.



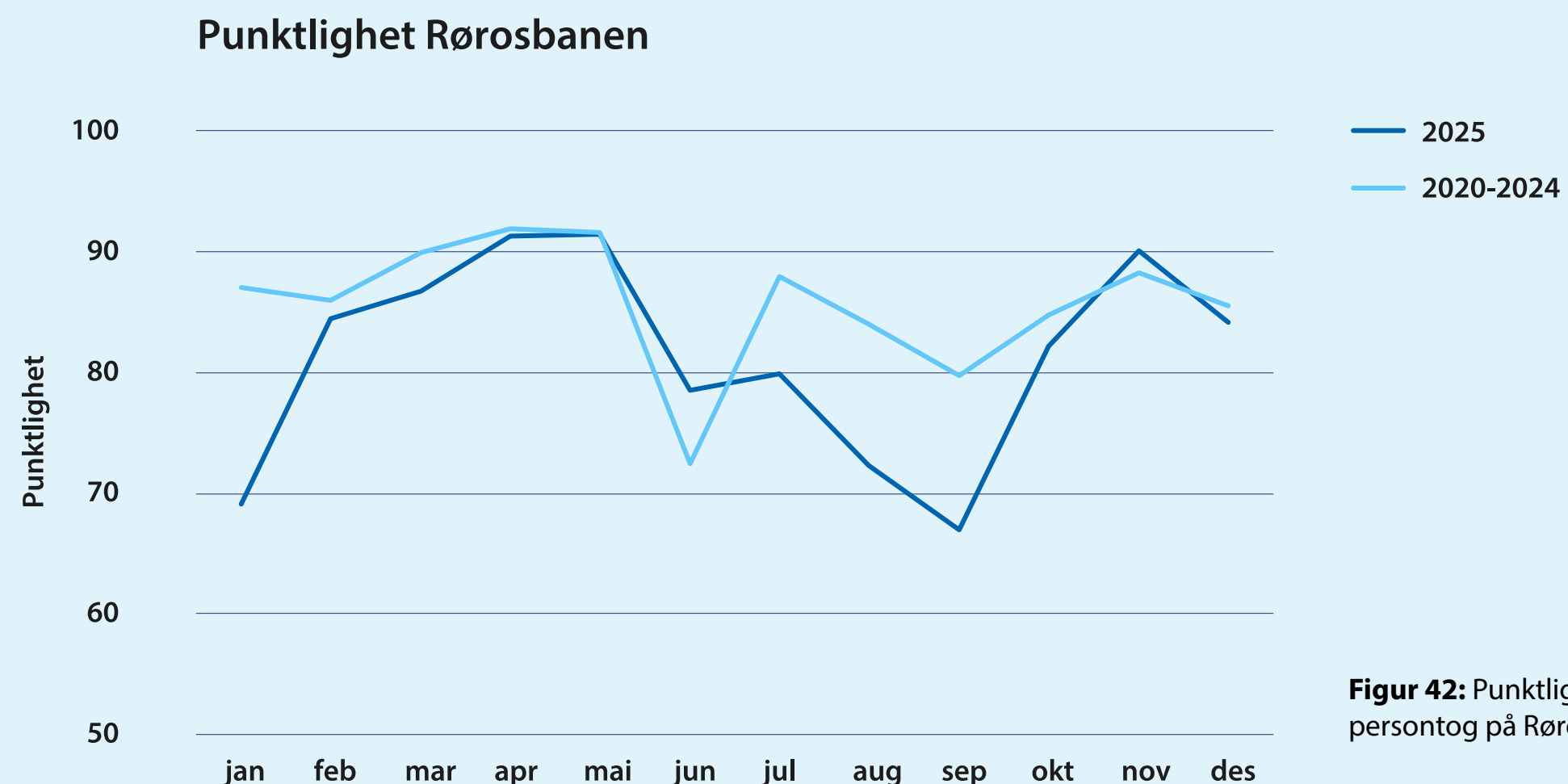
Figur 41: Punktlighet til endestasjon for persontog på Raumabanen.

Rørosbanen

Punktligheten på Rørosbanen endte på 81,8 % i 2025. Dette er en del lavere enn resultatet i perioden 2020-2024, som var på 85,8 %.

I likhet med i 2024, etter uværet «Hans» og kollapsen av Randklev bru, ble det også i deler av 2025 kjørt ekstra godstog via Rørosbanen. Det ble nødvendig i perioden fra 21.januar til 4.april, da Otta bru ble stengt. I motsetning til i 2024 ble imidlertid persontogene på Rørosbanen kjørt som normalt i perioden med omkjøring av godstogene.

Januar ble krevende, med mye snø og kulde, før resultatene hevet seg betydelig og persontogene på Rørosbanen presterte godt i vårmånedene, til tross for at Dovrebanen var stengt og trafikken på Rørosbanen var høyere enn normalt. Juni og juli var preget av varme og nedsatt hastighet på grunn av fare for solslyng. I august og september ble punktligheten ytterligere forringet, først og fremst på grunn av omfattende saktekjøringer. Flere saktekjøringer ble opphevet eller justert i andre halvdel av oktober, som bidro til å løfte punktligheten de siste månedene av året.



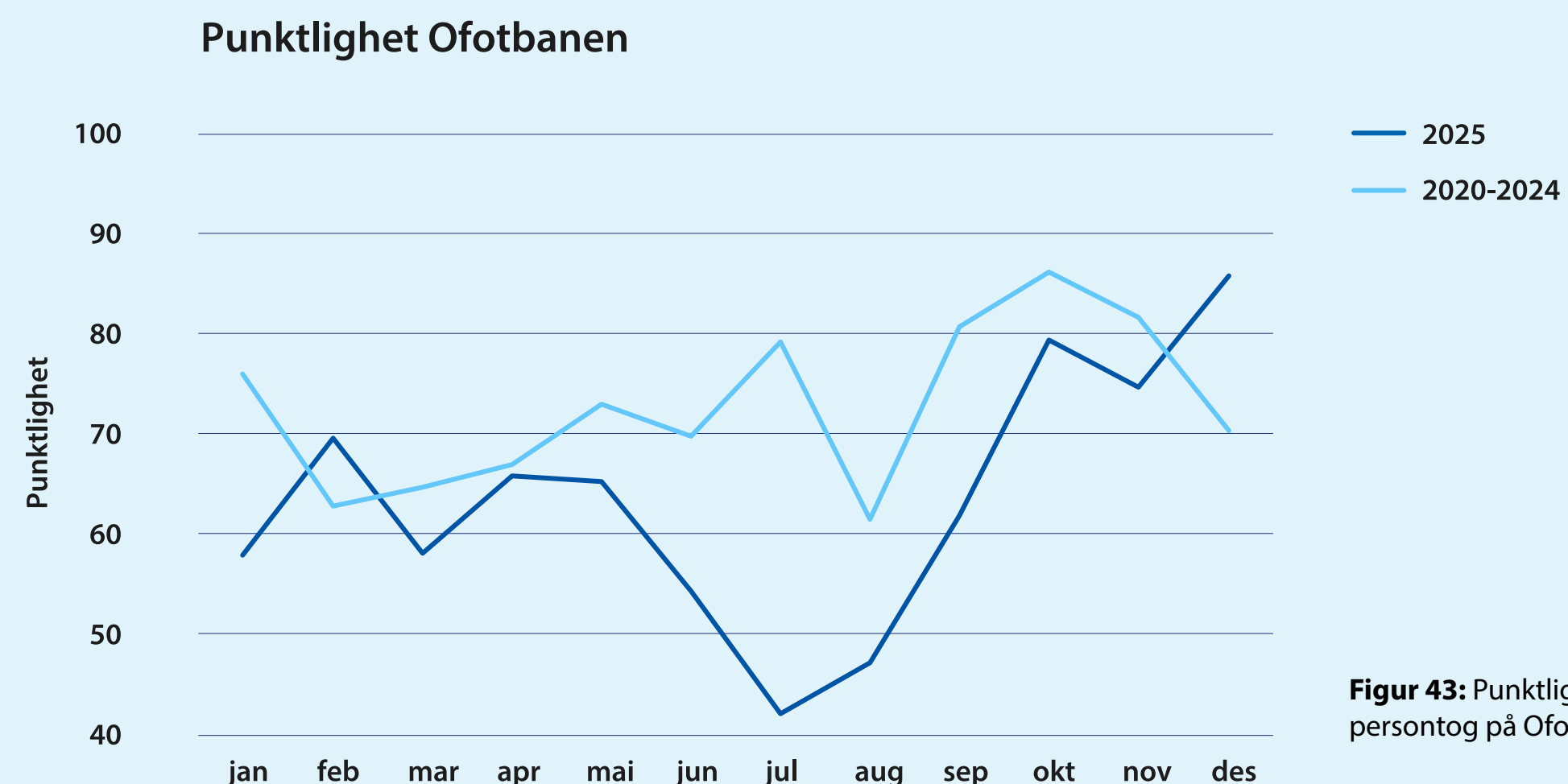
Figur 42: Punktlighet til endestasjon for persontog på Rørosbanen.

Ofotbanen

(over Vassijaure)

Punktligheten for linje F8 og R80 på Ofotbanen endte samlet på 64,2 % i 2025, betydelig lavere enn resultatet i perioden 2020-2024, på 72,7 %.

Punktligheten for persontog på Ofotbanen i 2025 var preget av spesielt store utfordringer på svensk side. Antall forsinkelsestimer knyttet til forsinkede tog fra Sverig, kode 91, mer enn doblet seg i 2025 sammenliknet med gjennomsnittet for perioden 2020-2024. Kode 91 er den klart største forsinkelsesårsaken for persontogene på Ofotbanen og utgjorde over 70 % av de totale forsinkelsene på strekningen i 2025.



Figur 43: Punktlighet til endestasjon for persontog på Ofotbanen.

→ Godstog

74,9 % Punktlighet
godstog

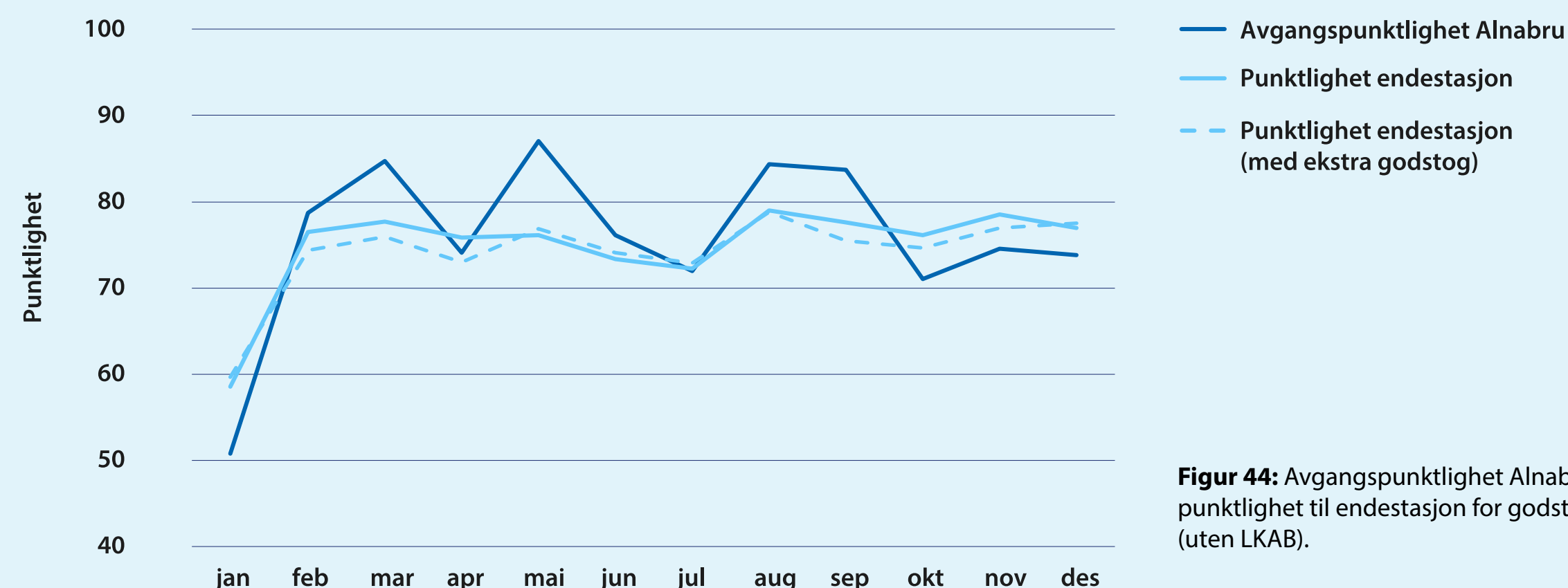
75,9 % Avgangspunktlig
Alnabru

Punktligheten til godstog endte på totalt 74,9 % i 2025, som er på nivå med 2024, men lavere enn resultatet for de fem siste årene sett under ett, på 77,8 %. Punktligheten til endestasjon henger tett sammen med togenes avgangspunktlighet fra terminal. Spesielt avgangspunktligheten fra Alnabru, landets største godsterminal, er viktig for godstogenes punktlighet til endestasjon, vist i Figur 44. Avgangspunktligheten fra Alnabru var 75,9 % i 2025, noe lavere enn resultat de fem siste årene, på 76,8 %, men betydelig høyere enn i 2024, som endte på 68,5 %.

Januar er en krevende måned for godstrafikken

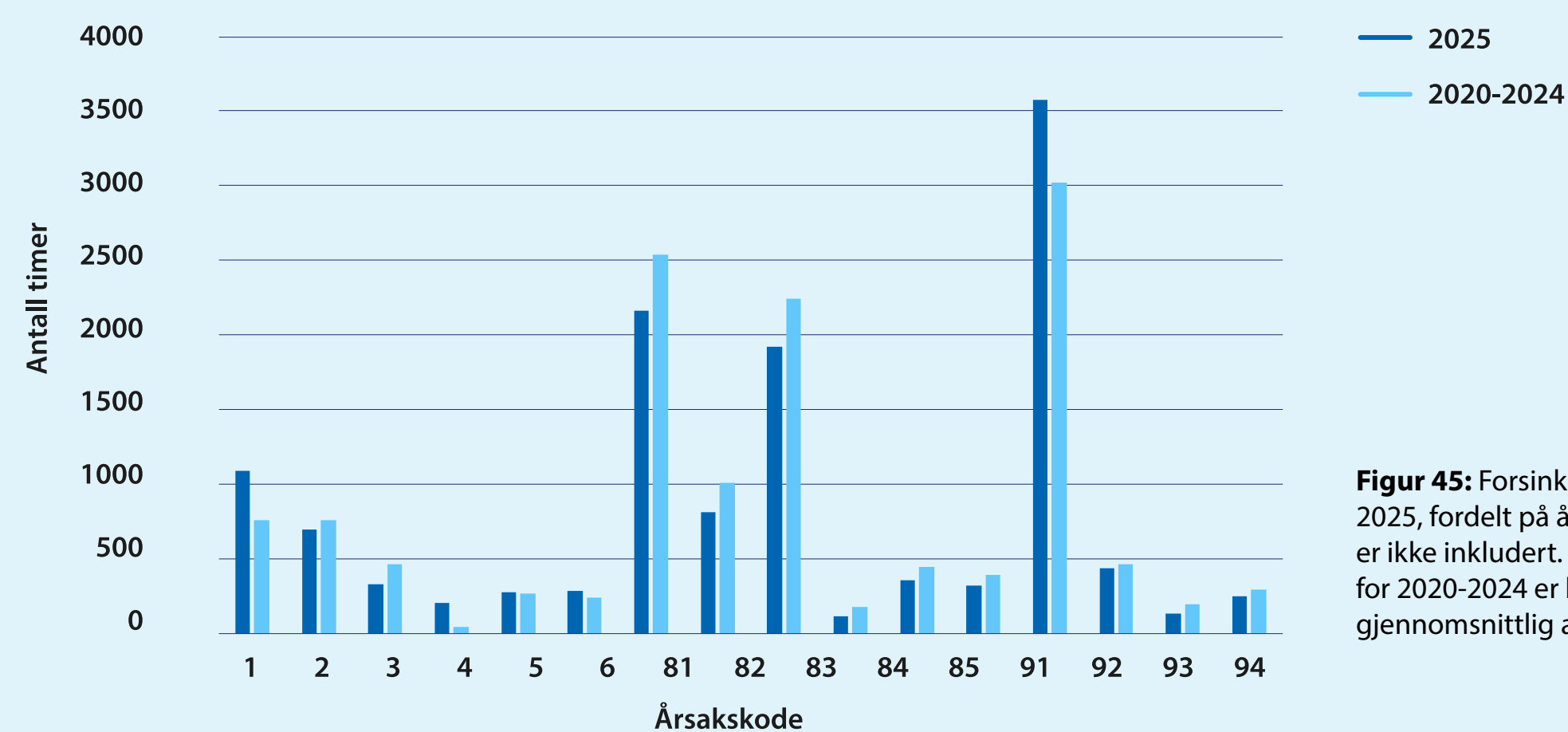
I likhet med i 2024 ble januar måneden med svakest resultat, med punktlighet til endestasjon på 58,5 % og avgangspunktlighet fra Alnabru på 50,8 % (Figur 44). Hovedårsaken til det var knyttet til værforhold, med store snøfall, kulde og vind. Resultatene hevet seg betydelig fra februar av, men punktligheten til endestasjon på månedsbasis nådde aldri målet på 80 % i 2025 (Figur 44). Sett bort fra januar ble juni og juli spesielt utfordrende for godstrafikken. Det skyldtes blant annet at en del tog fikk nye avgangstider for å tilpasse trafikken til sporbrudd på svensk side. I Nord ble trafikken preget av oppgraderingsarbeid på og rundt Narvik stasjon, og kapasitetsbegrensningene som følge av dette medførte særlig forsinkede tog i mai og juni. På Østlandet var Hovedbanen stengt i store deler av juli, og all trafikk ble kjørt via Romeriksporten. Høy kapasitetsutnyttelse i Romeriksporten gjorde det sårbart for forsinkelser og det skulle lite til for at problemene forplantet seg når et tog var på utur. I tillegg oppstod det en del utfordringer knyttet til sterk

Punktlighet godstog 2025



Figur 44: Avgangspunktlighet Alnabru og punktlighet til endestasjon for godstog (uten LKAB).

Forsinkelsestimer



Figur 45: Forsinkelsestimer på godstog i 2025, fordelt på årsakskode. Ekstra godstog er ikke inkludert. Antall forsinkelsestimer for 2020-2024 er beregnet ved å se på gjennomsnittlig antall forsinkelser pr. år.

varme i juli, som medførte solsleng og saktekjøringer i flere deler av landet som påvirket både gods- og persontog.

Fra august av, og ut året, lå punktligheten til endestasjon på et høyere nivå enn første halvdel av 2025 (Figur 44). Hovedårsaken til løftet var stabil infrastruktur i andre halvdel av 2025. August ble årets beste måned, med 79,0 % punktlighet. Da var sommerbruddene over, både på norsk og svensk side, og godstogene som hadde fått midlertidige ruter i sommerperioden gikk tilbake til sine normalruter igjen. I tillegg ble det en togoperatør mindre på flere av de store terminalene som følge av at BLS Rail AS faset ut driften sin i Norge fra juli av. Det førte til mer kapasitet og færre logistikkutfordringer for de gjenværende operatørene, og bidro positivt på avgangspunktligheten fra Alnabru i august og september (Figur 44). Sporbruddet på Hovedbanen i oktober, og utfordringene knyttet til forsinket åpning av strekningen, rammet ikke punktligheten til godstogene like hardt som persontogene. Dette skyldes hovedsakelig at togene påvirket av bruddet ble klassifisert som ekstra godstog, og ekskluderes fra den offisielle punktlighetsstatistikken.

Store hendelser preget godstransporten

I likhet med de siste årene har godstrafikken i 2025 vært preget av flere store hendelser knyttet til værforhold, ras- og skredhendelser. Hendelsen som medførte flest innstilte godstog i 2025 var da Otta bru ble stengt i perioden 21.januar - 4.april som følge av isdannelse og forskyvning av brufundamentet. Togene som skulle kjørt Dovrebanen i perioden ble innstilt og det ble satt opp nye, midlertidige ruter via Rørosbanen. I slutten av august inntraff det en

alvorlig rashendelse ved Nesvatnet i Trøndelag som også ga betydelig konsekvenser for både gods- og persontrafikken. Jernbanesporet raste ut og gjorde at strekningen ble ufarbar og togtilbudet måtte endres. Totalt ble i overkant av 1 000 godstogavganger innstilt i 2025 som følge av hendelsen, deriblant alle de ordinære godstogrutene som var planlagt kjørt på Nordlandsbanen. Det ble imidlertid satt opp noen ekstra godstogruiter mellom Steinkjer og Bodø.

Redusert godstransport på Nordlandsbanen og Østfoldbanen

I 2025 lå antall tonnkilometer for godstrafikken på nivå med i 2024, som er ca. 10 % lavere enn i 2023. Det gjelder også hvis man inkluderer ekstra godstog. Størst nedgang i forhold til 2023-nivået finner man på Østfoldbanen og Nordlandsbanen. På Østfoldbanen skyldes nedgangen blant annet at CargoNet har kuttet sin trafikk til Göteborg og reduserte antall avganger mellom Oslo og Malmö/Trelleborg. På Nordlandsbanen skyldes nedgangen raset ved Nesvatnet.

Totalt nådde 27 445 ordinære godstog og 7 391 ekstra godstog sin endestasjon i 2025. Det betyr at 20 % av godstogene var definert som ekstra godstog i 2025. Ekstra godstog er i stor grad ordinære godstog som har blitt innstilt og fått nye ruter på alternative banestrekninger grunnet skader på infrastrukturen eller på grunn av planlagte sporbrudd. Det kan også skyldes at godstoget er veldig forsinket i forhold til den planlagte ruten som er satt opp og at det lages ny rute i den sammenheng. Eksempler på områder hvor det er kjørt mange ekstra godstog i 2025 er Hovedbanen i april, juli og oktober, knyttet til planlagt sporbrudd på strekningen, og Rørosbanen i perioden fra januar til

begynnelsen av april i forbindelse med at Dovrebanen var stengt som følge av feil på Otta bru. Ekstra godstog er også korttidsbestilte godstog i den inneværende ruteterminen. Ekstra godstog er utelatt fra de offisielle punktlighetstallene, det samme er malmtrafikken til LKAB på Ofotbanen.

Avgangspunktlighe fra terminalene er viktig

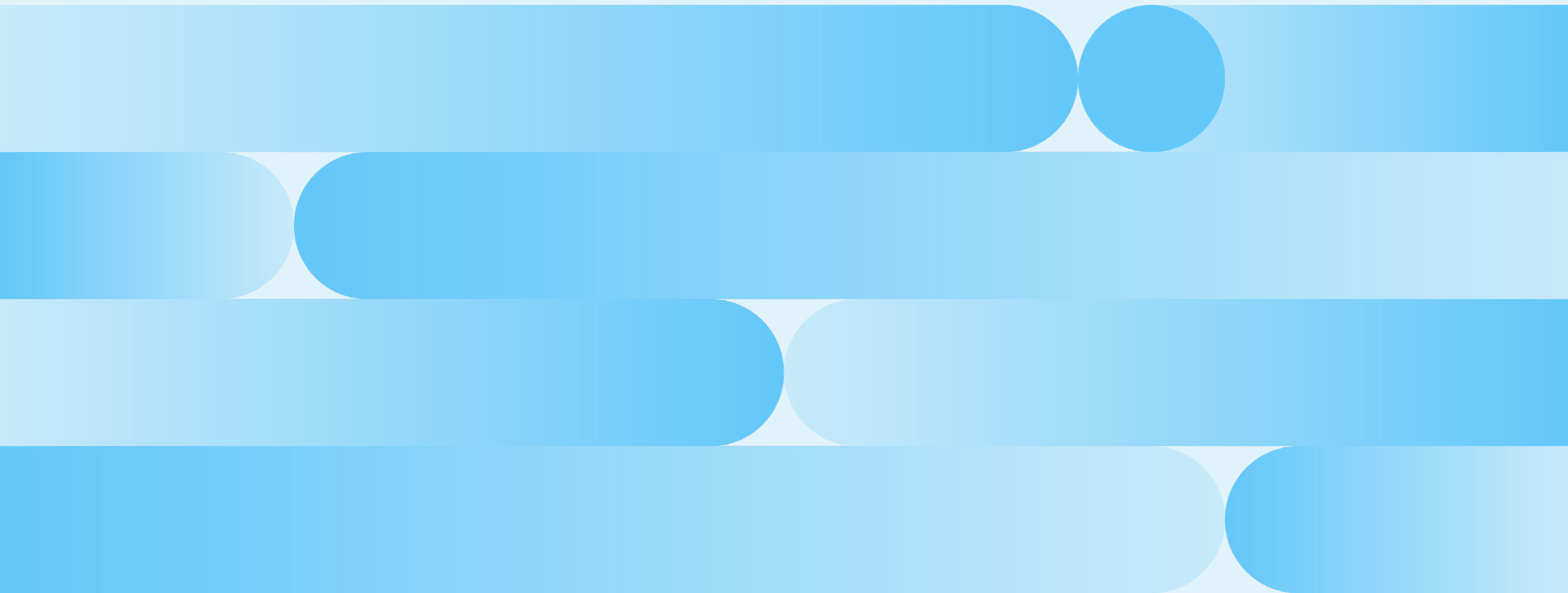
De største forsinkelsesårsakene på godstog i 2025 var forsinkelser fra Sverige, kode 91, forsinkelser knyttet til trafikkavvikling, kode 7, og forsinkelser fra hensettingsspor, kode 82 (Figur 45). Godstogenes punktlighet er i mindre grad avhengig av forhold som skjer ute på linjen enn det persontog er. De største forsinkelsesårsakene er altså knyttet til forhold inne på terminalene som skifting, lasting/lossing, materiellproblematikk osv., samt forsinkelser fra Sverige. Togene som er forsinket fra Sverige kan ofte være mange timer forsinket og det betyr at noen få, men svært forsinkede tog, kan bidra til å øke antall forsinkelsestimer på denne årsakskoden betydelig.

Tabell 6 viser oversikt over punktlighetsresultatet for ordinære godstog pr. marked i 2025 sammenliknet med de fem siste årene.

Marked	Punktlighe 2025	Punktlighe 2020-2024	Differanse	Tellende ankomster endestasjon 2025
Øst-Norge	76,9	77,5	-0,6	7 730
Kongsvingerbanen og over Charlottenberg	69,9	72,2	-2,2	4 308
Østfoldbanen og over Kornsjø	80,2	78,6	1,7	693
Brevikbanen	96,5	90,5	6,0	1 165
Drammenbanen	82,7	87,1	-4,4	629
Hovedbanen	78,3	70,7	7,6	935
Nord-Norge	71,6	76,6	-5,0	9 179
Dovrebanen	68,2	79,0	-10,9	1 803
Raumabanen	83,0	83,6	-0,6	230
Nordlandsbanen	77,3	79,5	-2,3	4 726
Ofotbanen	60,4	70,3	-9,9	2 245
Rørosbanen	58,8	60,3	-1,5	17
Solørbanen	88,0	73,1	14,8	158
Sør- og Vest-Norge	77,9	79,1	-1,2	4 870
Bergensbanen	78,7	77,1	1,5	3 066
Sørlandsbanen	76,6	81,7	-5,1	1 804
Total	74,9	77,8	-2,9	21779

Tabell 6: Punktlighet godstog pr. marked i 2025 sammenliknet med punktlighet for perioden 2020-2024. «Tellende ankomster endestasjon» er definert som antall ankomster til endestasjon. LKAB er ikke inkludert. Ekstra godstog er ikke inkludert.

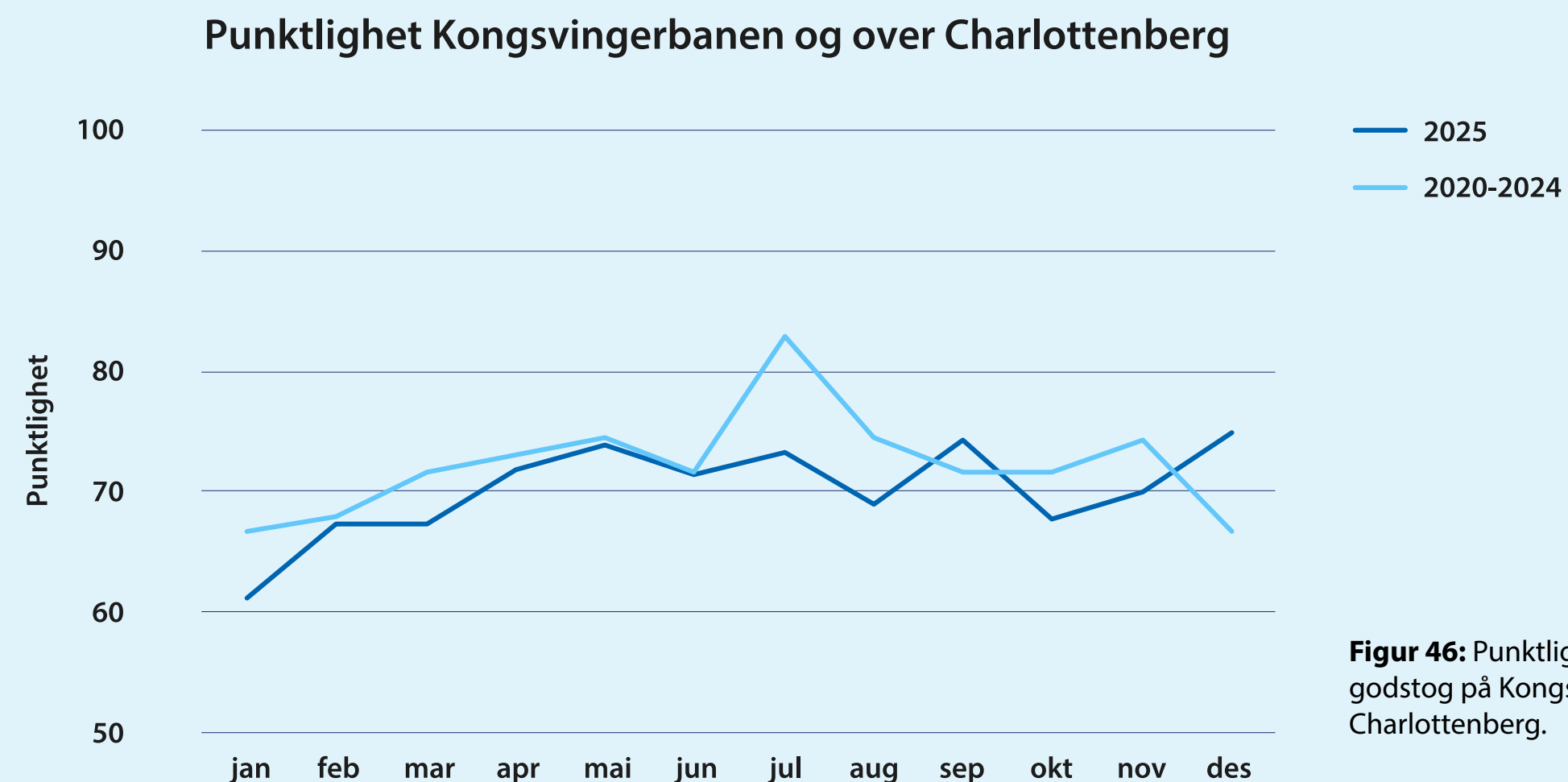
→ Øst-Norge



Punktlighet Kongsvingerbanen

(over Charlottenberg)

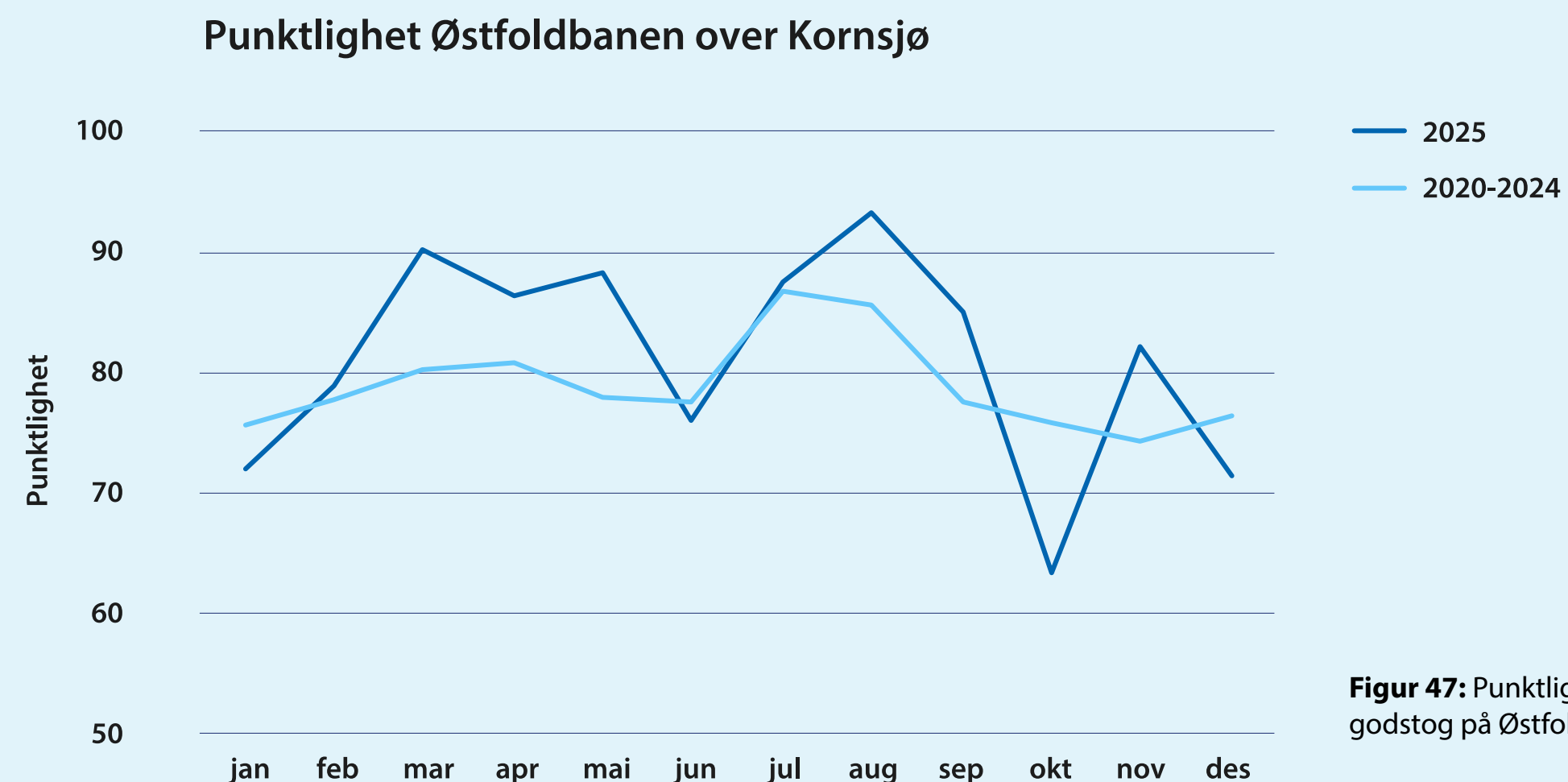
Punktligheten til godstog på Kongsvingerbanen, inkludert de grenseoverskridende togene, endte totalt på 69,9 % i 2025. Dette er lavere enn resultatet for de fem siste årene, med 72,2 %. Kongsvingerbanen er erklært overbelastet store deler av døgnet som betyr at forutsetningene på strekningen er krevende. Få kryssingsmuligheter for godstog gjør at strekningen også blir sårbar for forsinkelser.



Figur 46: Punktighet til endestasjon for godstog på Kongsvingerbanen og over Charlottenberg.

Østfoldbanen

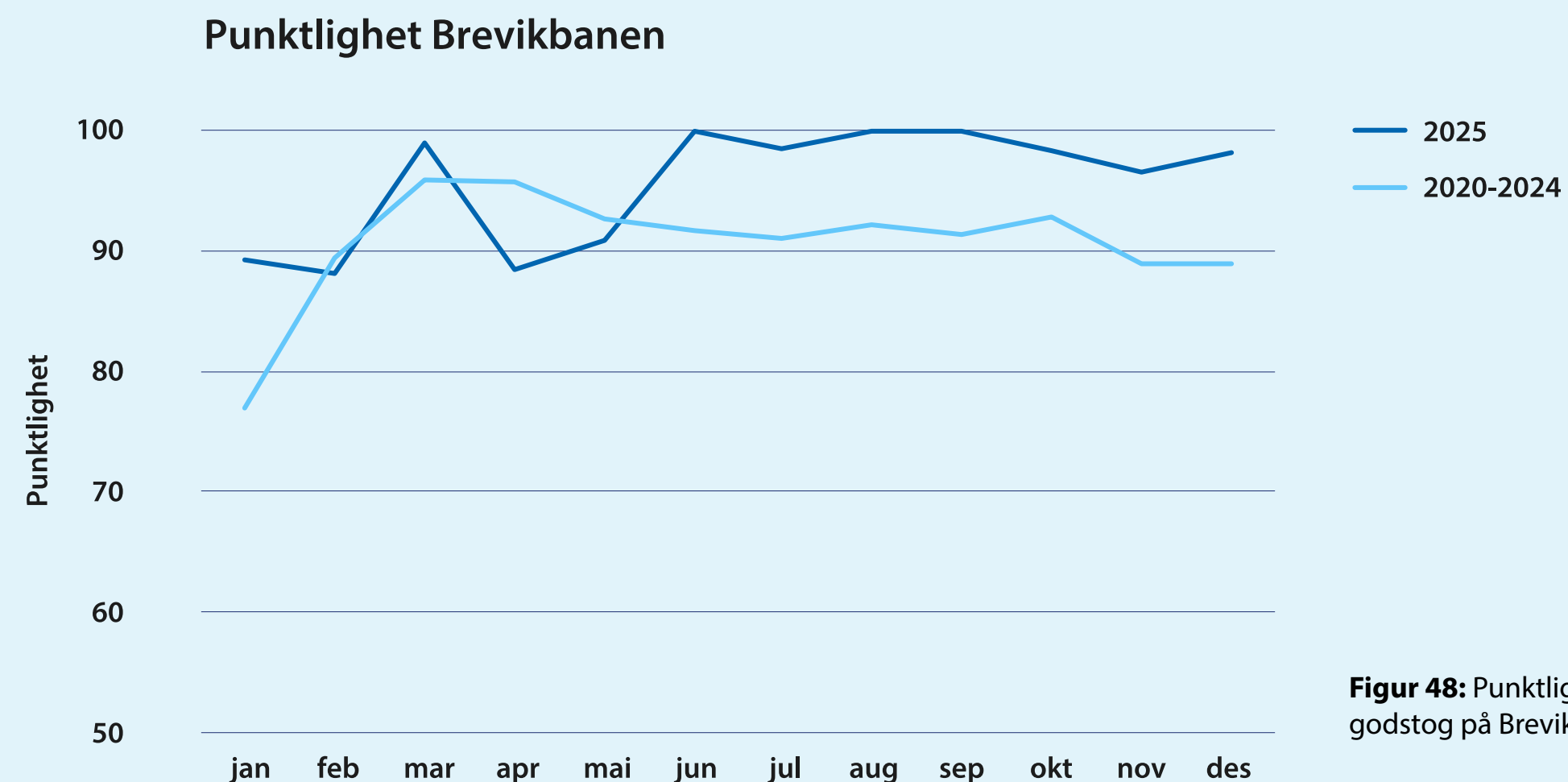
Punktligheten til godstog på Østfoldbanen, inkludert de grenseoverskridende togene, var 80,2 % i 2025 som er høyere enn resultatet de fem siste årene, på 78,6 %. Det er verdt å merke seg at resultatet i fem-årsperioden preges av sterkt resultat i pandemiperioden og at resultatet i 2025 er betydelig bedre enn årsresultatene i perioden 2022-2024. De største forsinkelsesårsakene var forsinkelse fra Sverige og forsinkelser fra hensettingsspor, og disse årsakene samlet utgjorde 64 % av alle forsinkelsestimene for godstogene på Østfoldbanen.



Figur 47: Punktlighet til endestasjon for godstog på Østfoldbanen og over Kornsjø.

Brevikbanen

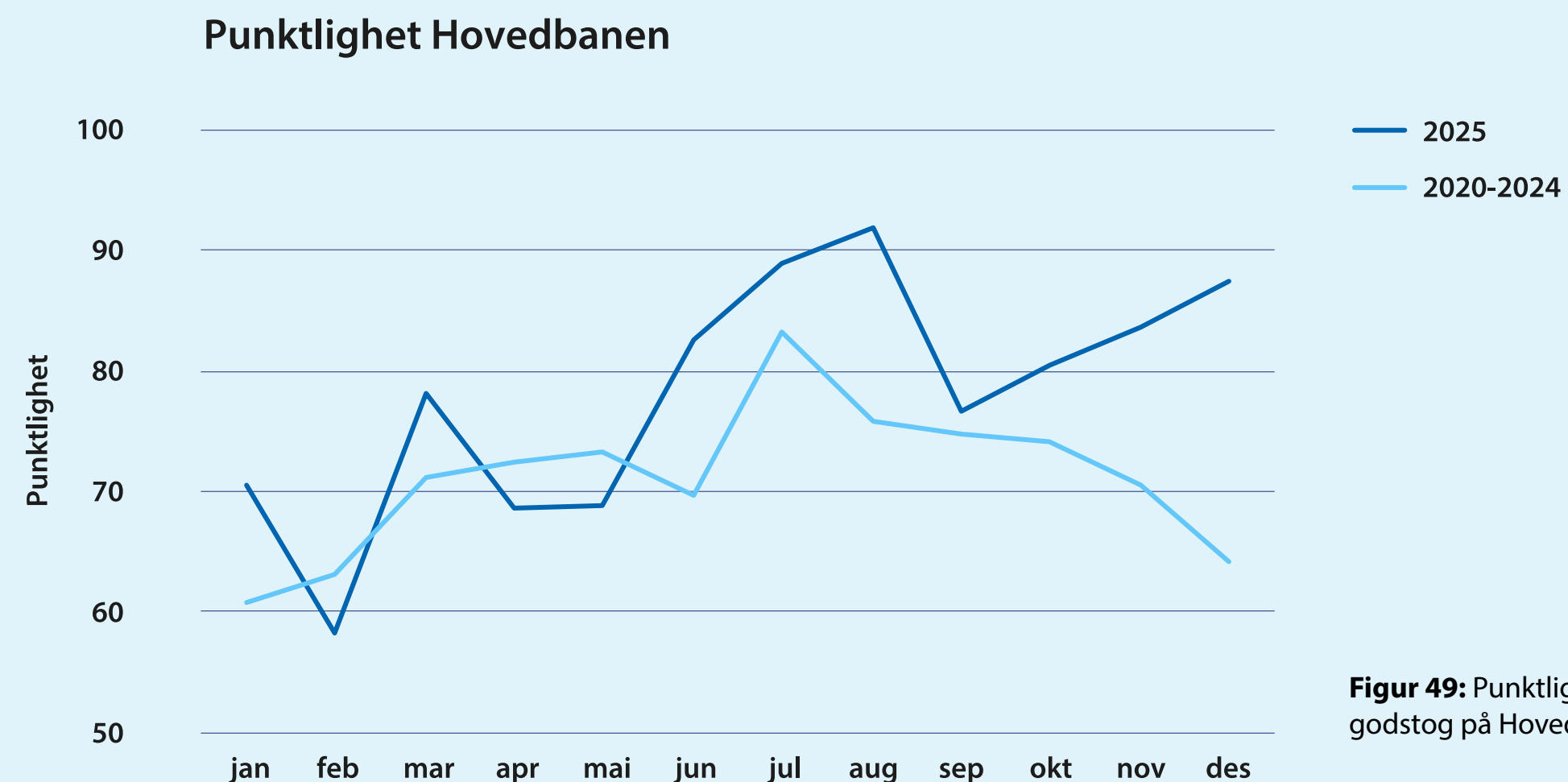
Punktligheten til godstog på Brevikbanen var 96,5 % i 2025, som er et høyere resultat enn de fem foregående årene, med 90,5 %. Det kjøres i dag kalktog i skytteltrafikk for Norcem på strekningen, og den trafikkeres i hovedsak av Grenland Rail AS. To tredjedeler av forsinkelsene som oppstod i 2025 gjaldt forhold hos togselskapene, og måneden med lavest resultat ble februar med 88,2 %. Det skyldtes hovedsakelig feil på kjøretøy og forsinkelser knyttet til skifting. Fra juni av var punktligheten i 2025 bedre enn resultatet de siste fem årene, og godt over 90 %.



Figur 48: Punktlighet til endestasjon for godstog på Brevikbanen.

Hovedbanen

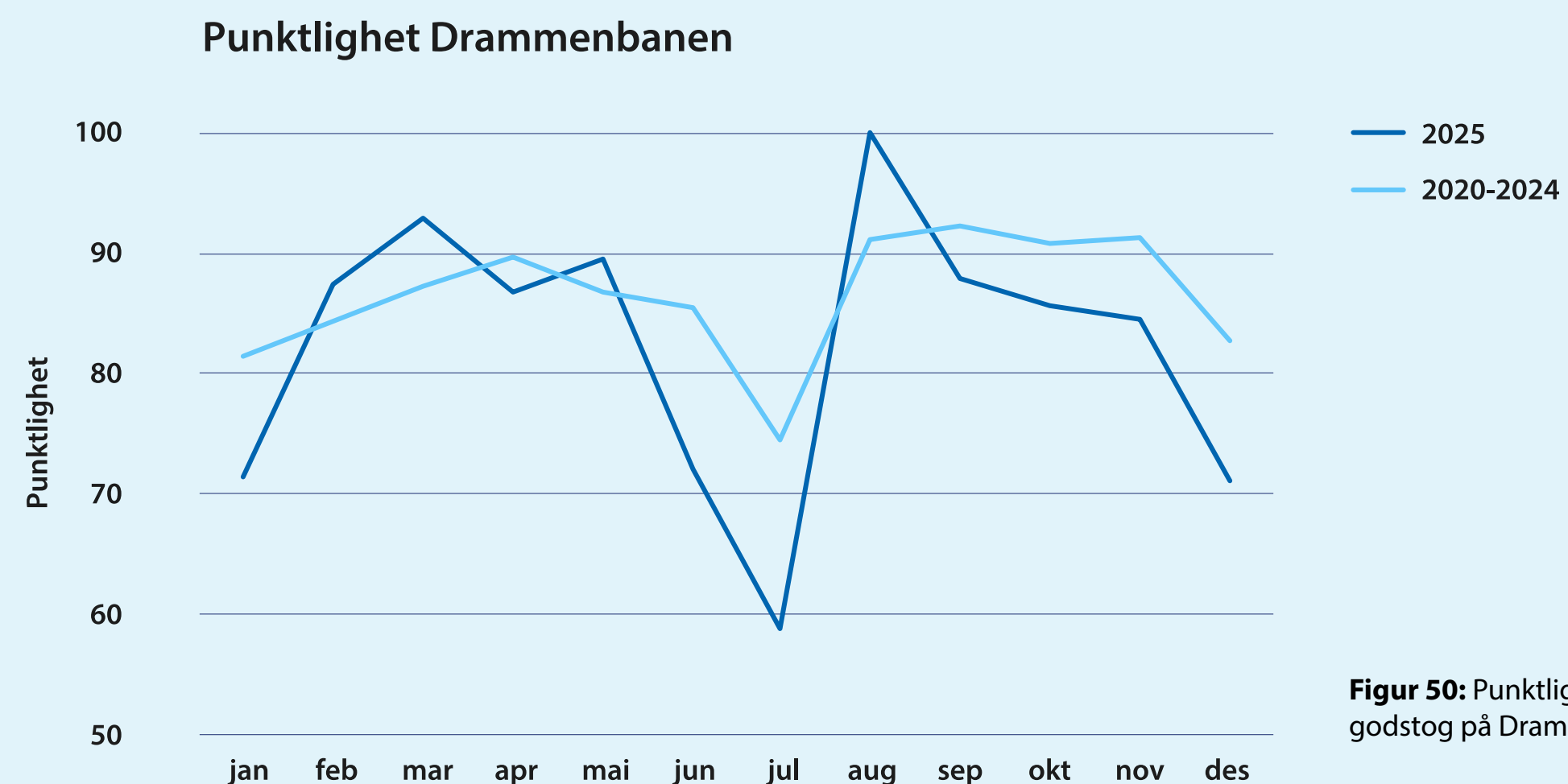
Punktligheten til godstog på Hovedbanen var 78,3 % i 2025, som er høyere enn resultatet de fem foregående årene, på 70,7 %. Godstogene som trafikkerer Hovedbanen, er i all hovedsak godstog som frakter flydrivstoff til Gardermoen fra Loenga/Alnabru. Resultatet i februar lå spesielt lavt, med 58,2 % punktlighet. Største forsinkelsesårsaken i februar var forsinkelser fra hensettingsspor, kode 82.



Figur 49: Punktlighet til endestasjon for godstog på Hovedbanen.

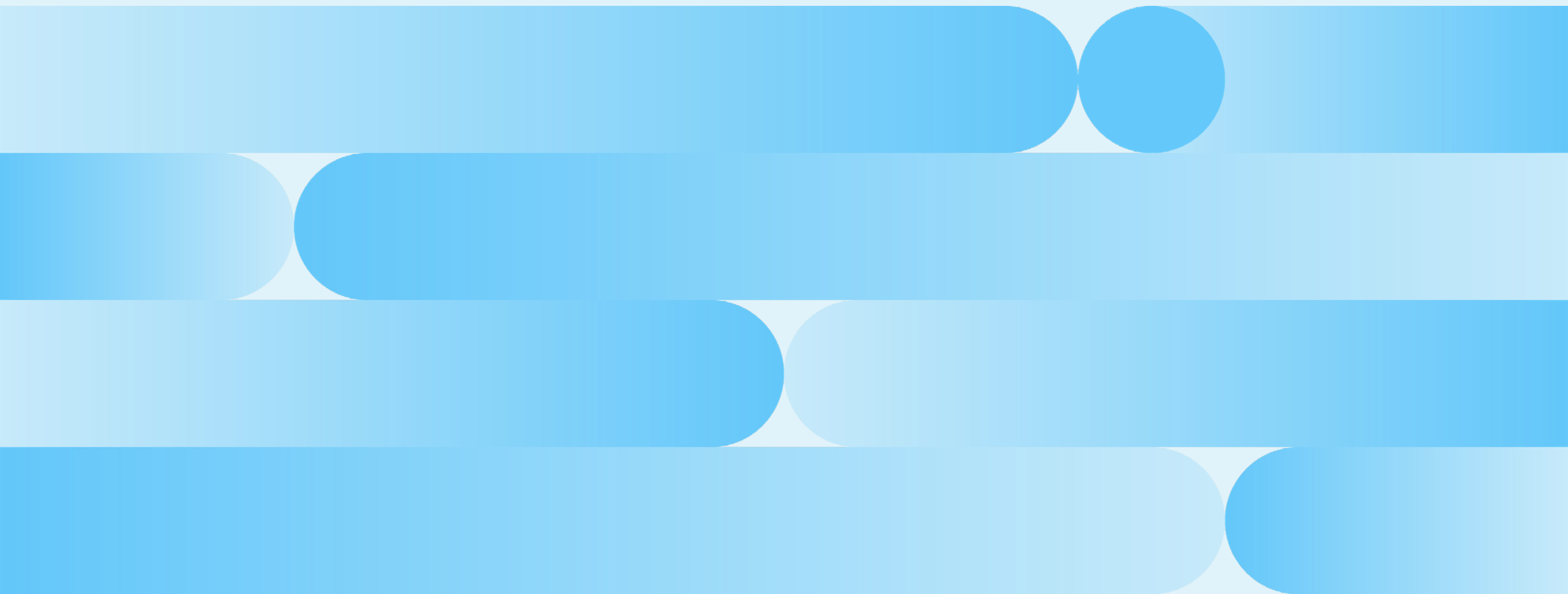
Drammenbanen

Punktligheten til godstog på Drammenbanen var 82,7 % i 2025, et lavere resultat enn perioden 2020-2024, med 87,1 %. I all hovedsak er Drammenbanen-markedet godstog som trafikkerer mellom Sundland og Holmen i Drammensområdet, samt trafikk mellom Alnabru og Sundland. En del av denne trafikken er forflytningstrafikk mellom ulike terminaler og har ikke det samme behovet til god punktlighet som øvrig godstrafikk.



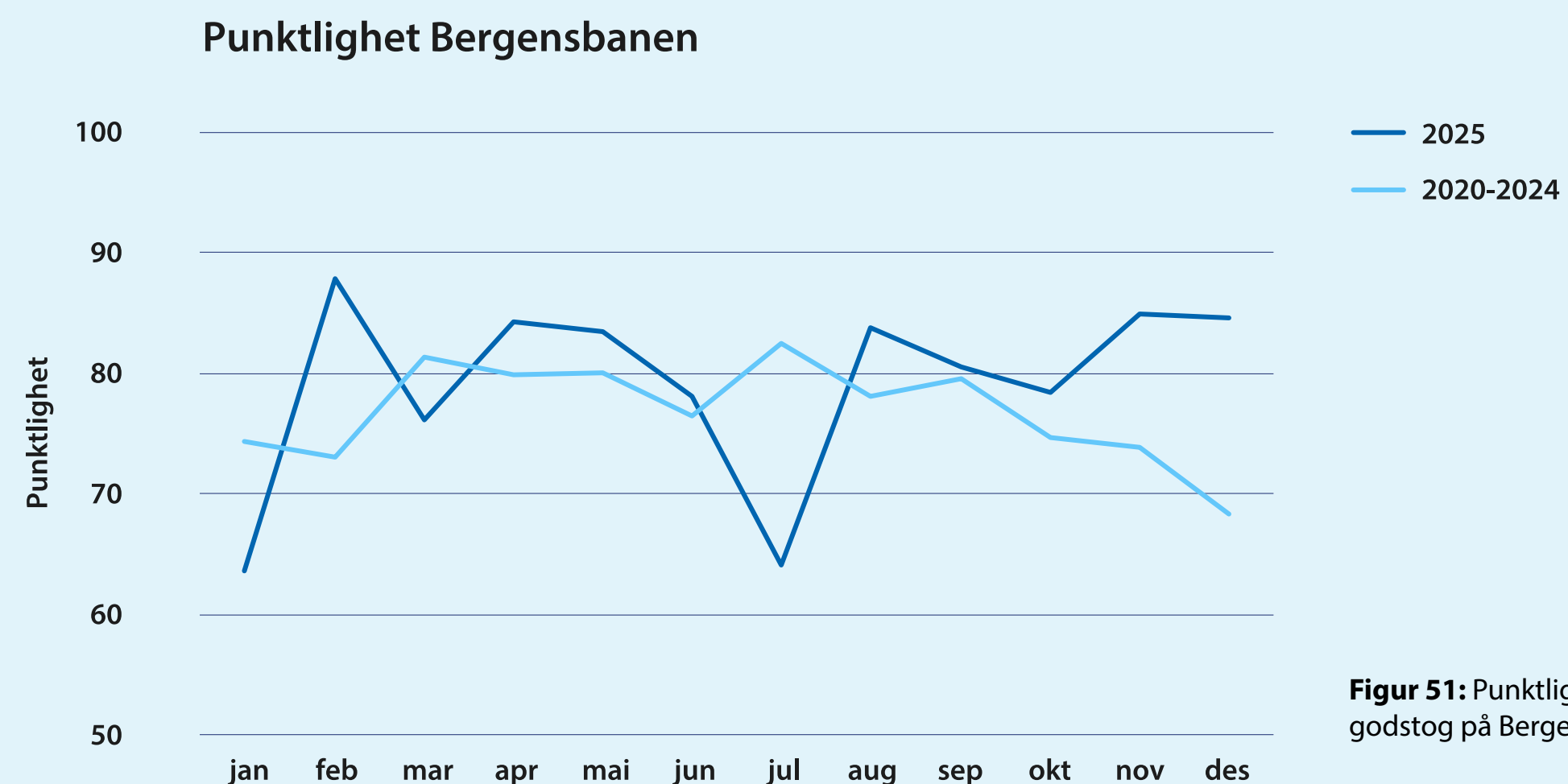
Figur 50: Punktlighet til endestasjon for godstog på Drammenbanen.

→ Sør- og Vest-Norge



Bergensbanen

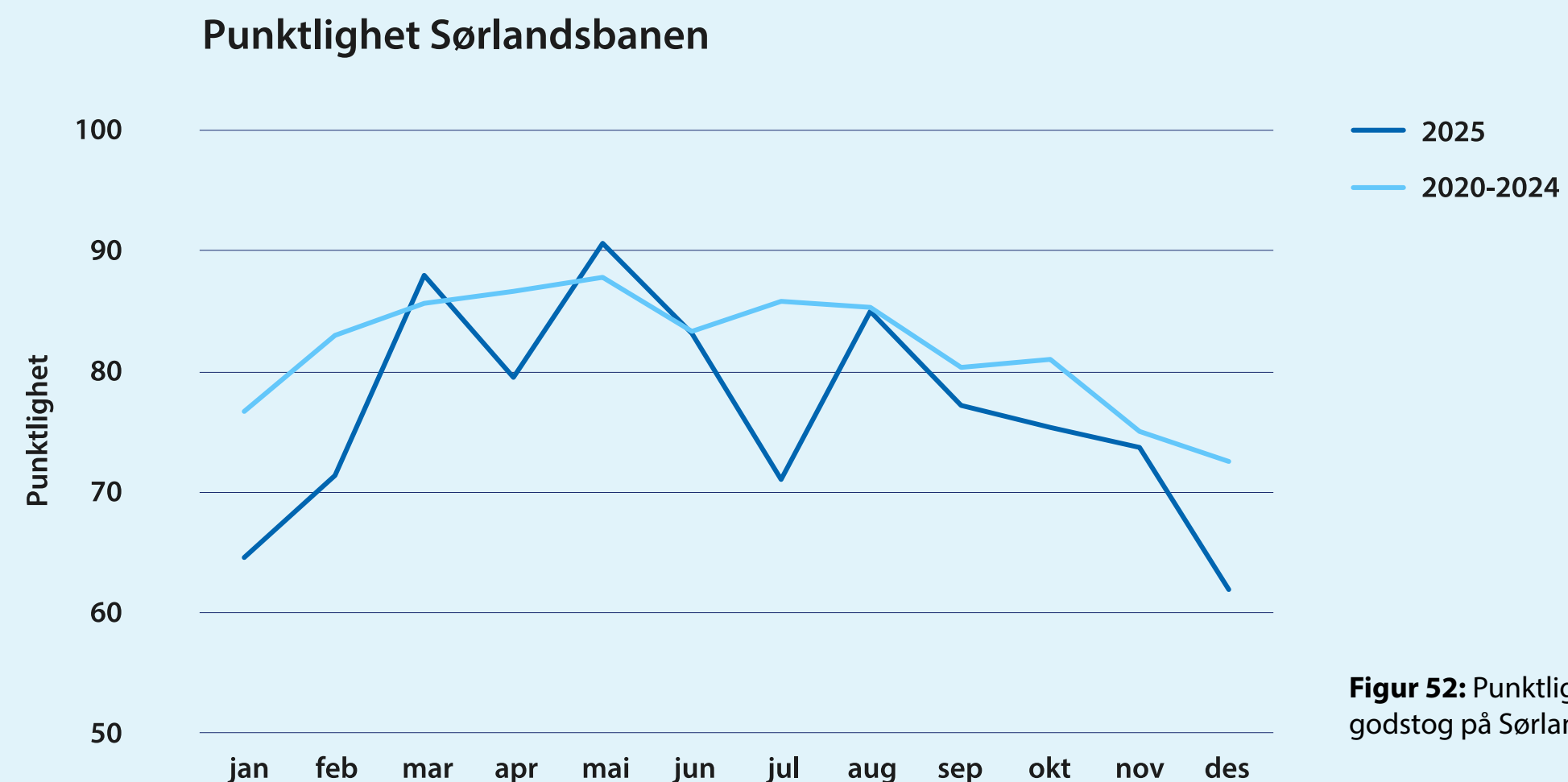
Punktligheten til godstog på Bergensbanen endte på 78,7 %, en oppgang fra 77,1 % i perioden 2020-2024. Januar ble måneden med svakest resultat og i perioden ble togene særlig forsinket fra hensettingsspor og feil på kjøretøy. Forsinkelsestimer på grunn av feil i infrastrukturen økte med 13 % i 2025 sammenlignet med snittet for perioden i 2020-2024, som hovedsakelig skyldtes utfordringer knyttet den varme sommeren. Forsinkelsestimer relatert til feil hos togselskapene har gått ned med 22 % i 2025 sammenliknet med gjennomsnittet i perioden 2020-2024, og nesten en halvering sammenliknet med nivået i 2024.



Figur 51: Punktlighet til endestasjon for godstog på Bergensbanen.

Sørlandsbanen

Punktligheten på Sørlandsbanen endte på 76,6 % i 2025, en nedgang fra 81,7 % i perioden 2020-2024. Forsinkelsestimer på grunn av feil i infrastrukturen økte med 53 % i 2025 sammenlignet med snittet de fem siste årene. En stor bidragsyter til økningen i infrastrukturfeil var feil på telekabel Oggevatn-Grovane i januar, som alene utgjorde ca. 25 % av forsinkelsestimerne knyttet til infrastrukturfeil på godstog på Sørlandsbanen i 2025 totalt. Forsinkelsestimer knyttet til feil hos togoperatørene økte med 10 % fra perioden 2020-2024, men gikk ned med 25 % fra 2024.



Figur 52: Punktighet til endestasjon for godstog på Sørlandsbanen.

➔ Midt- og Nord-Norge

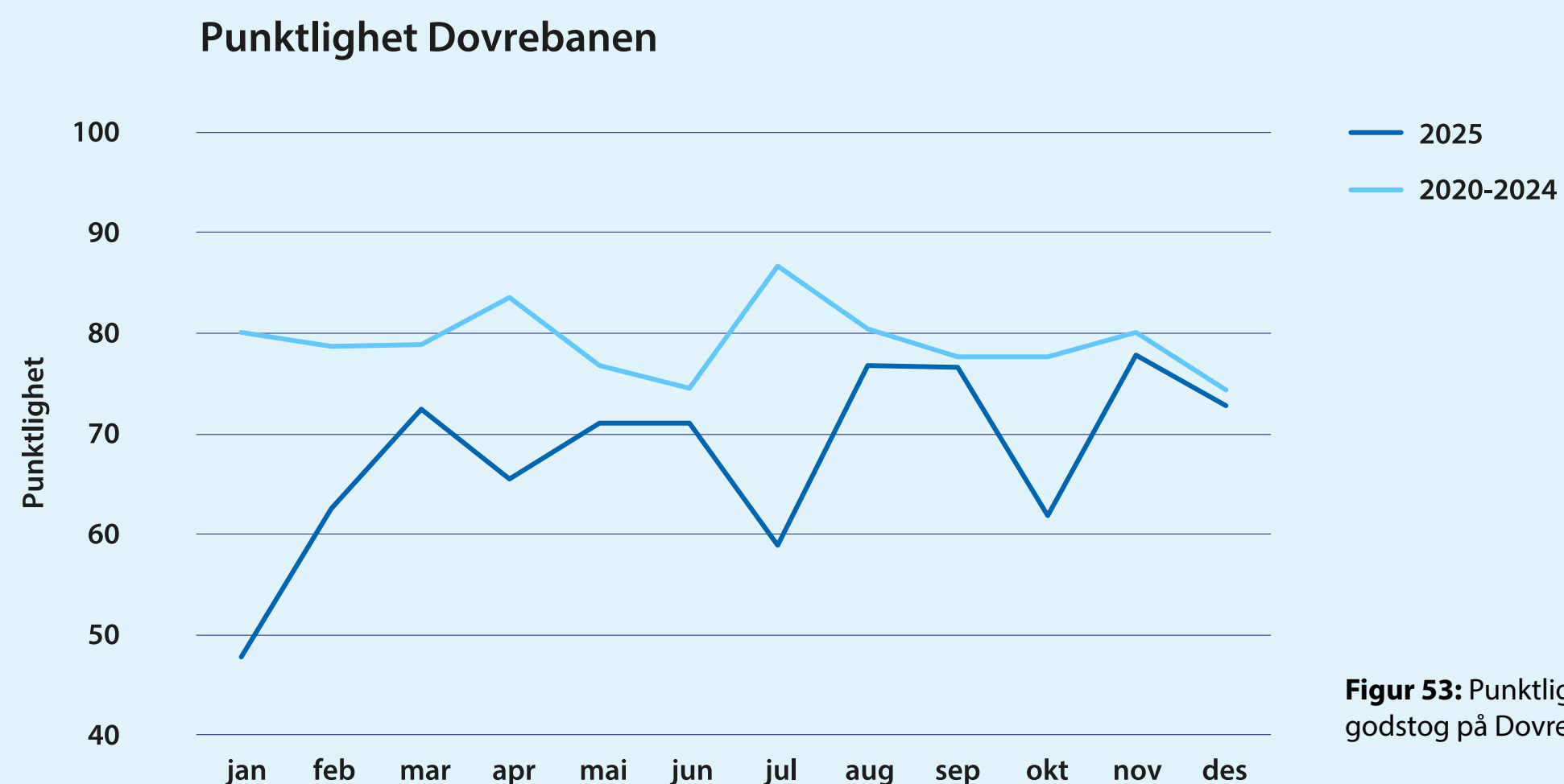


Dovrebanen

Punktligheten til godstog på Dovrebanen endte på 68,2 % i 2025, som er lavere enn resultatet for perioden 2020-2024, på 79,0 %.

Den gjennomsnittlige punktligheten over hele kalenderåret forteller dog ikke hele sannheten. Dovrebanen var stengt for gjennomkjøring da Otta bru ble stengt i perioden 21. januar - 4.april. Deler av godstrafikken mellom Alnabru og Trondheim/Heimdal var i denne perioden omløst via Rørosbanen, med opptil tre godstogspar pr. dag. Disse ble kjørt som ekstra godstog og er utelatt fra den offisielle punktligheitsstatistikken. Godstogene som inkluderes i punktligheitsstatistikken på Dovrebanen i denne perioden er dermed tømmertog og andre typer godstog som kun kjører deler av strekningen.

Saktekjøringer, feil på materiell og sene avganger fra terminalene er blant de største forsinkelsesårsakene. Godstogene på Dovrebanen, og Rørosbanen ved omkjøring, har også en utfordring med terminalen på Heimdal, grunnet stigning opp til terminalen fra begge retninger. Tung last eller redusert trekraft skaper problemer som videre skaper følgeforsinkelser til øvrig trafikk.

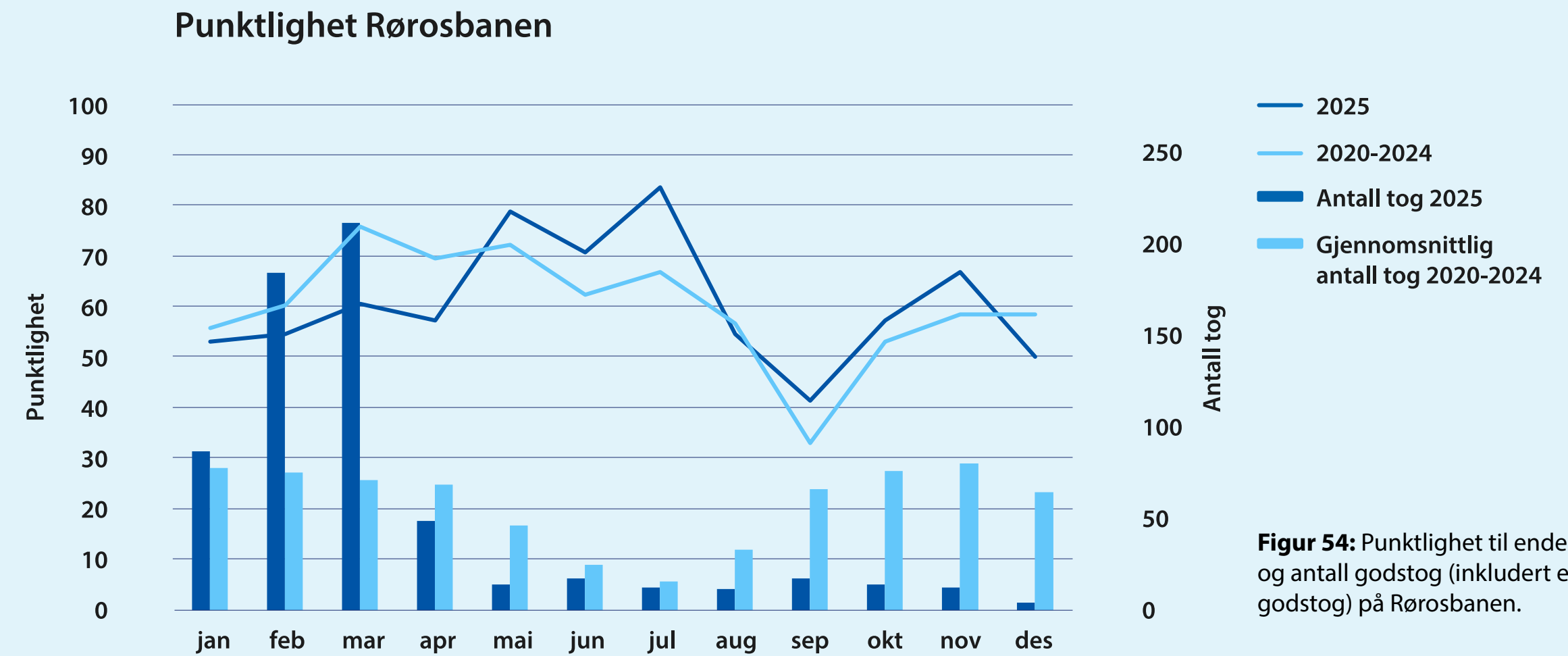


Figur 53: Punktlighet til endestasjon for godstog på Dovrebanen.

Rørosbanen

På Rørosbanen kjøres det normalt lite godstog, og de i gjennomsnitt ca. 20-30 godstogene (inkludert ekstra godstog) pr. måned i normalperioder er i hovedsak tømmertog som ikke er gjennomgående. Da Otta bru var stengt fra 21.januar til 4.april, og kombigodstrafikken mellom Oslo og Trondheim ble omløst via Rørosbanen, økte antall godstog på Rørosbanen betydelig. I februar og mars ble det kjørt ca. 200 godstog pr. måned (Figur 54). Trafikkbildet var dermed et helt annet i denne perioden og siden alle kombigodstogene mellom Oslo og Trondheim som ble kjørt via Rørosbanen ble betegnet som ekstra godstog, inkluderer figuren også disse.

Med svært stor utnyttelse av kapasiteten på Rørosbanen 21. januar - 4.april ble det naturlig nok en del forsinkelser knyttet til kode 7, trafikkavvikling, nærmere bestemt 22 % av forsinkelsene. Av øvrige årsaker var tog sent fra terminal, feil på kjøretøy og stasjonsopphold de som bidro til mest forsinkelse for gods på Rørosbanen.

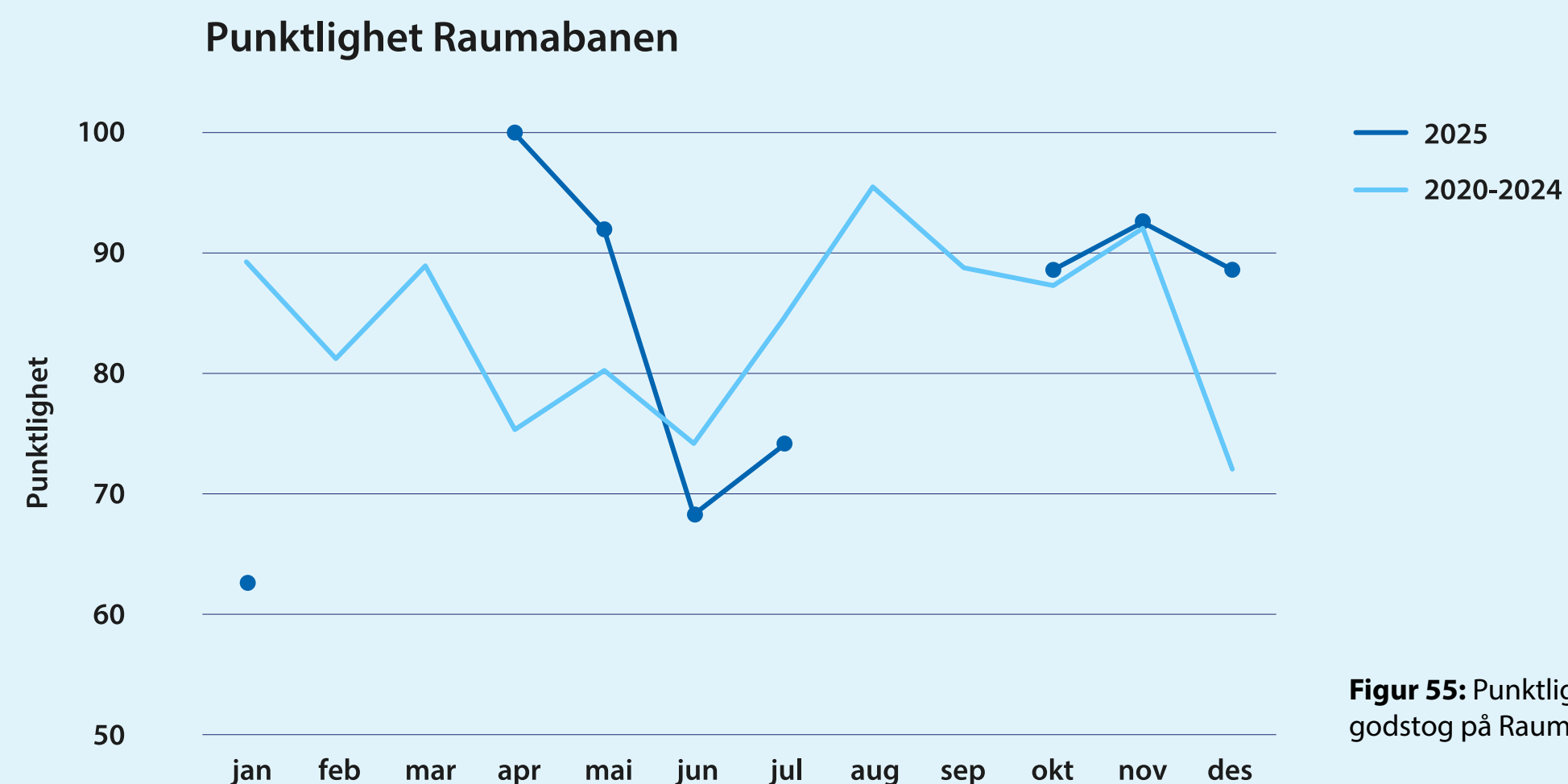


Figur 54: Punktlighet til endestasjon og antall godstog (inkludert ekstra godstog) på Rørosbanen.

Raumabanen

Punktligheten for godstog på Raumabanen ble 82,2 % i 2025. Dette er noe lavere enn perioden 2020-2024, som endte på 83,6 %. Raumabanen var gjennom to perioder uten godstrafikk i løpet av året: da Dovrebanen var stengt grunnet Otta bru fra 21. januar til 4. april og da Raumabanen var stengt på grunn av et ras ved Verma stasjon fra 19. juli til 6. oktober

Januar og juni var månedene med lavest resultat på strekningen. I januar var utfordringene spesielt knyttet til krevende værforhold og snø. Resultatet i juni preges av flere ting, blant annet forsinkelser knyttet til saktekjøringer og forsinkelser fra hensettingsspor.



Figur 55: Punktlighet til endestasjon for godstog på Raumabanen.

Nordlandsbanen

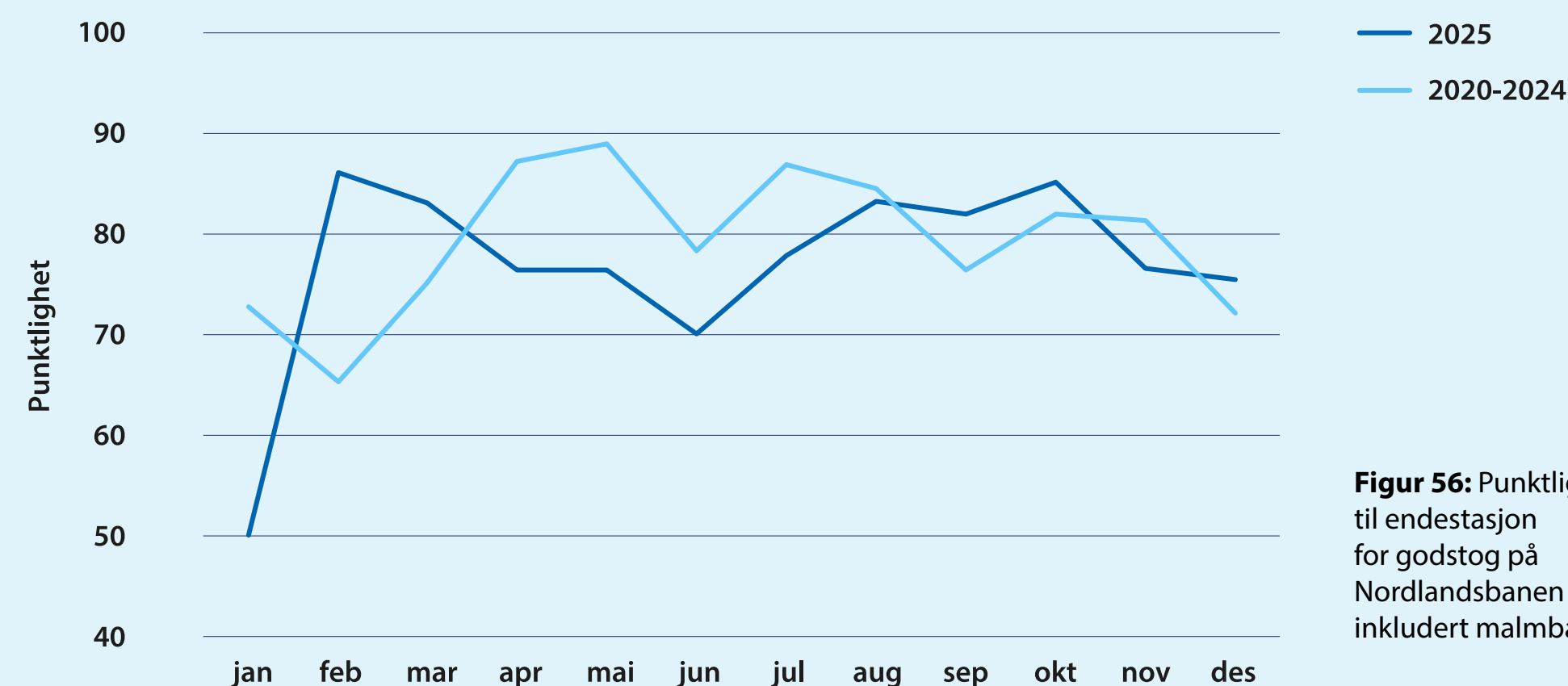
Punktligheten til godstog på Nordlandsbanen endte på 77,3 % i 2025. Dette er lavere enn punktligheten i perioden 2020 – 2024, på 79,5 %. Tallene inkluderer togene på Malmbanen mellom Mo i Rana og Ørtfjell, som utgjør en forholdsvis stor andel av godstogene på Nordlandsbanen.

Den gjennomgående kombigodstrafikken mellom Trondheim og Bodø ble i stor grad påvirket av raset ved Nesvatnet 30.august, som rev med seg jernbanen, E6 og den gamle parallellveien på stedet. Konsekvensene av denne hendelsen reflekteres ikke så godt i punktlighetstallet, men den medførte kraftig reduksjon i trafikken på strekningen i resterende del av 2025. Alle gjennomgående godstog mellom Trondheim og Bodø ble innstilt. Kort tid etter ras-hendelsen fikk imidlertid CargoNet på plass en ekstra godstog-rute daglig mellom Steinkjer og Bodø, men dette inngår ikke i den offisielle punktlighetsmålingen. Parallelt ble det jobbet hardt for å opprette en midlertidig godsterminal på Steinkjer som tilrettelegger for lasting og lossing av gods.

Grunnet langt mindre godstrafikk på Nordlandsbanen, er det naturlig nok også færre forsinkelsestimer totalt på Nordlandsbanen i 2025 enn gjennomsnittet de fem siste årene. De største årsakene til forsinkelser på Nordlandsbanen var kode 7, trafikkavvikling, og kode 1, bane. Spesielt mai og juli var preget av forsinkelser knyttet til saktekjøringer, som registreres på kode 1, bane.

Det er også noen utfordringer knyttet til betjente stasjoner med togmelding fra Eiterstraum til Bodø på Nordlandsbanen. Disse stasjonene er betjent ut fra oppsatt ruteplan og hvis togene kommer utenfor rutetid kan man risikere at stasjonen mangler betjening, grunnet utfordrende personellsituasjon. Det vil gjøre at et allerede forsinket tog vil bli ytterligere forsinket.

Punktlighet Nordlandsbanen

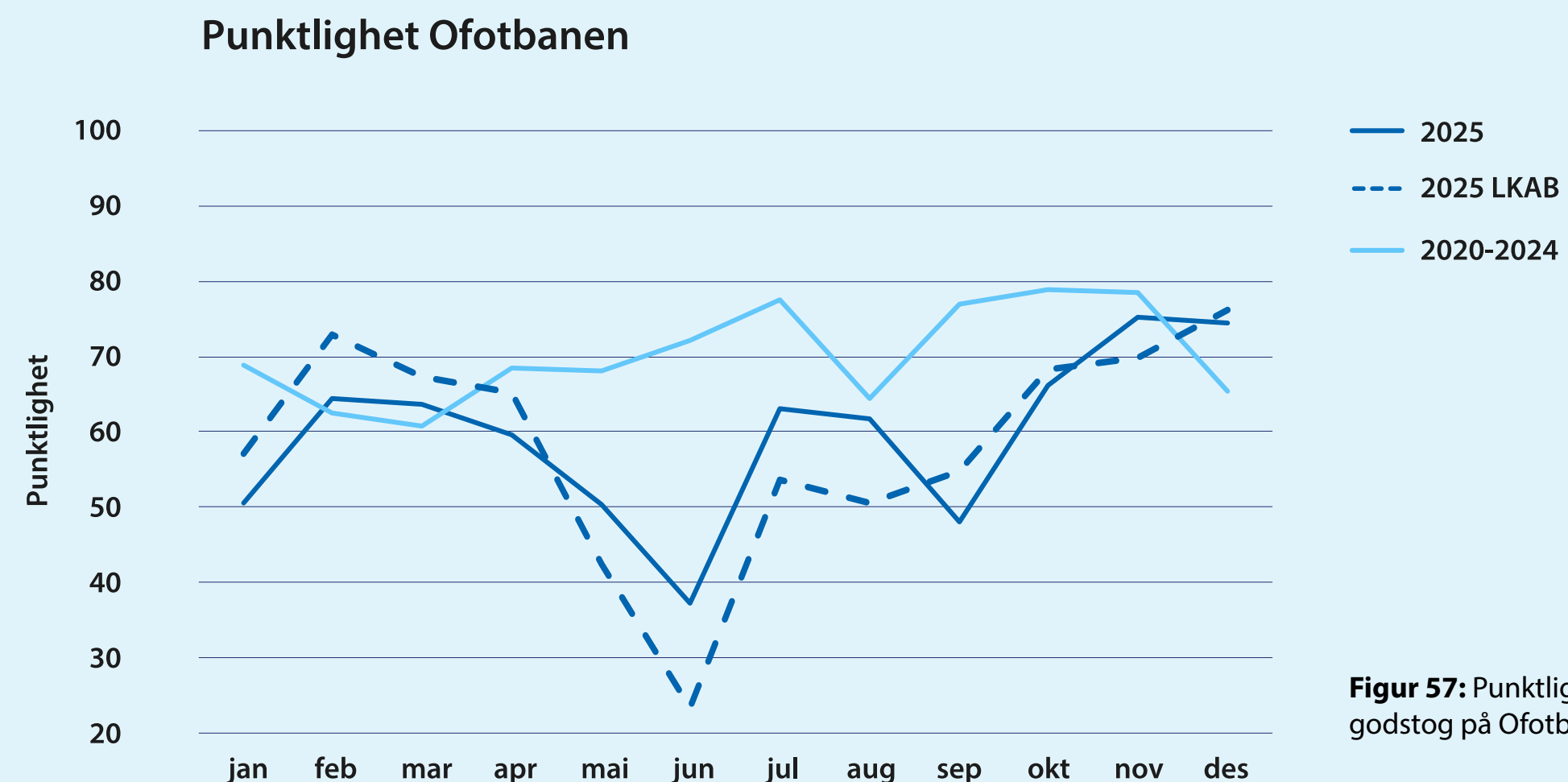


Figur 56: Punktlighet til endestasjon for godstog på Nordlandsbanen inkludert malmbanen.

Ofotbanen

Punktligheten på Ofotbanen ble 60,4 % i 2025 (uten LKAB), sammenliknet med 70,3 % de siste fem årene. At LKAB er utelatt fra den offisielle punktlighetsstatistikken er historisk betinget. LKAB selv hadde en punktlighet i 2025 på 60,1 %. I juni 25 var resultatet for LKAB 23,4 %, som trakk resultatet for året mye ned.

Hovedandelen av forsinkelsene kommer av følgeforsinkelser fra Sverige. På norsk side var det utfordringer knyttet til snø/is på linja, flere rashendelser, samt sene avganger fra terminalen som bidro til flest forsinkelsestimer for godstogene på Ofotbanen. I tillegg pågikk det oppgraderingsarbeid på og rundt Narvik stasjon i store deler av 2025 som periodevis skapte betydelige begrensninger for trafikken. Prosjektet medførte flest forsinkede tog i mai og juni.

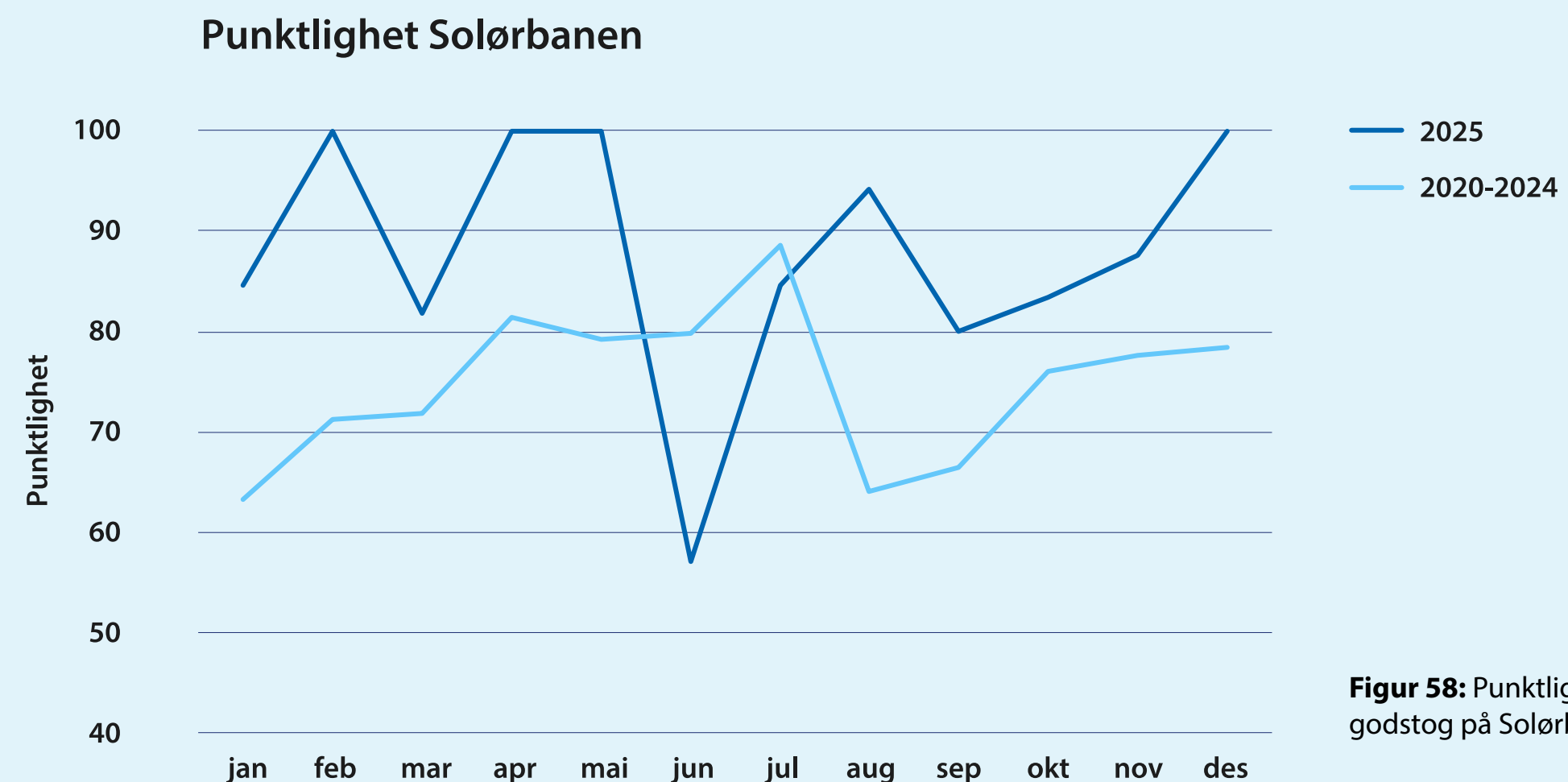


Figur 57: Punktlighet til endestasjon for godstog på Ofotbanen.

Solørbanen

Punktligheten på Solørbanen mellom Kongsvinger og Elverum ble 88,0 % i 2025. Dette er en relativt stor bedring i sammenlignet med resultatet for perioden 2020-2024, på 75,9 %.

Solørbanen har ingen persontrafikk, og brukes primært til frakt av tømmer og flis av godsoperatørene. Foruten kode 7, trafikkavvikling, var tog sent fra hensettingsspor og lange stasjonsopphold de største forsinkelsesårsakene på Solørbanen i 2025.



Figur 58: Punktlighet til endestasjon for godstog på Solørbanen.

➔ **Punktlighet
sammenliknet med
internasjonale tall**

Punktligheten i Norge i 2025 var 87,6 % for persontog. I Norge måles punktligheten ved togenes ankomst til endestasjon, samt til Oslo S. Hvis toget er mindre enn fire minutter forsinket til registreringspunktene regnes toget som punktlig. For fjerntog og grenseoverskridende tog regnes toget som punktlig dersom det ankommer endestasjon mindre enn seks minutter forsinket. Marginen på hva som er et punktlig tog varierer i de ulike europeiske landene. Sveits benytter terskelverdi på tre minutter, mens i Sverige er terskelverdien seks minutter. Punktlighetsresultatet påvirkes også av hvilke målepunkter togene benytter og om tallene inkluderer innstilte tog.

Punktlighet sammenliknet med Sverige og Sveits

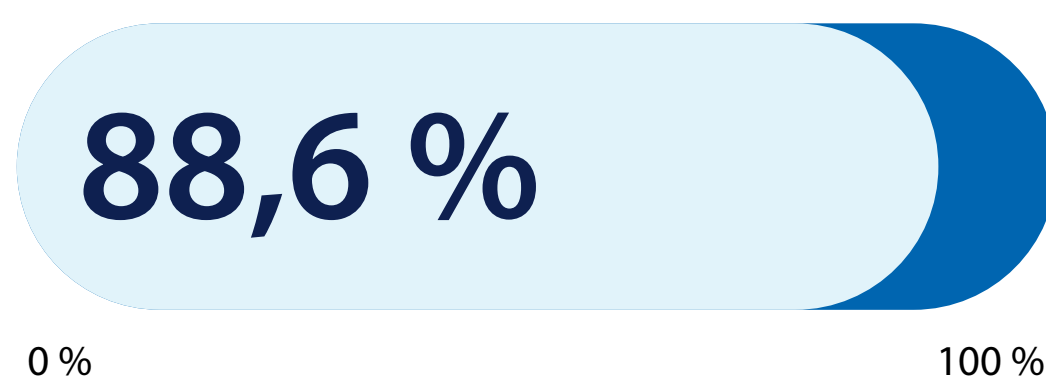
I Sverige var punktligheten til persontog 88,6 % i 2025. Der er punktlighet definert som andel tog som ankommer endestasjon mindre enn seks minutter forsinket. Med tilsvarende terskelverdi i Norge ville punktlighetsresultatet i 2025 blitt 92,1 %.

Sveits er kjent for god punktlighet og i 2025 endte persontogenes punktlighet på 94,1 %. Punktlighetsgrensen i Sveits er tre minutter. Gjør man en liknende beregning på norske persontog i 2025, ved å se på punktlighet med terskelverdi tre minutter, blir resultatet 82,8 %. Dette er betydelig lavere enn resultatet til Sveits. Det er verdt å merke seg at punktlighetstallet i Sveits inkluderer ankomsttid til noen utvalgte stasjoner underveis i ruta, som for eksempel store knutepunktstasjoner. I Norge måles punktligheten kun til endestasjon og Oslo S. Sveits inkluderer også de akutte innstillingene som oppstår, og som varsles om tett opp mot

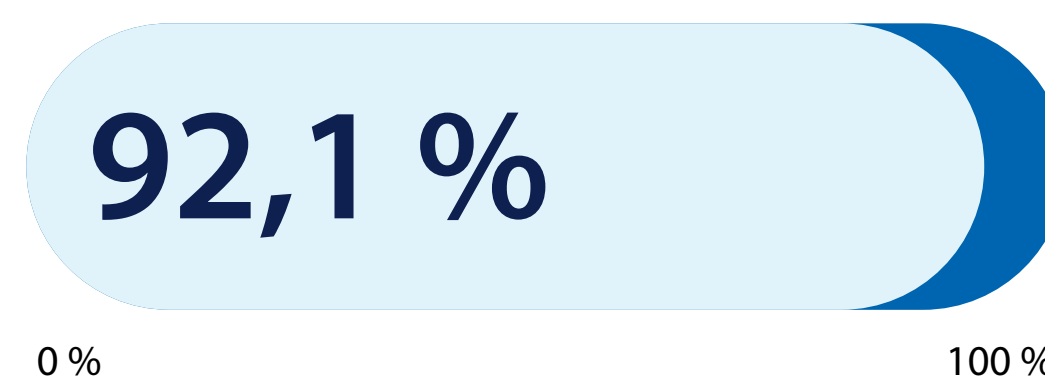
avgangstidspunktet til toget. Dette er ikke inkludert i det norske punktlighetstallet. Samtidig er forutsetningene for punktlighet i Sveits en helt annen enn i Norge. Landet har en betydelig større andel av dobbeltspor og multispør enn i Norge, samtidig som bevilgninger til fornyelse og vedlikehold har vært på et høyt nivå over lang tid, noe som har gitt en pålitelig og robust infrastruktur.

Punktlighet persontog

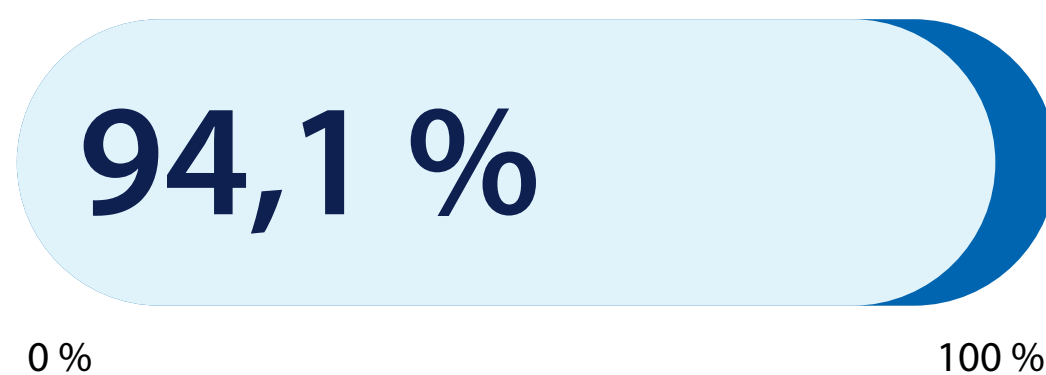
Sverige



Norge med svenske punktlighetsgrenser



Sveits



Norge med sveitsiske punktlighetsgrenser

