



## ÅRSREGNSKAPET FOR REGNSKAPSÅRET 2025 - GENERELL INFORMASJON

### Enheten

Organisasjonsnummer: 959 056 773  
Organisasjonsform: Stiftelse  
Foretaksnavn: TRANSPORTØKONOMISK INSTITUTT  
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning  
Forretningsadresse: Gaustadalléen 21  
0349 OSLO

### Regnskapsår

Årsregnskapets periode: 01.01.2025 - 31.12.2025

### Konsern

Morselskap i konsern: Nei

### Regnskapsregler

Regler for små foretak benyttet: Nei  
Benyttet ved utarbeidelsen av årsregnskapet til selskapet: Regnskapslovens alminnelige regler

### Årsregnskapet fastsatt av kompetent organ

Bekreftet av representant for selskapet: Hans Bjørne Grimsrud  
Dato for fastsettelse av årsregnskapet: 23.03.2026

### Grunnlag for avgivelse

År 2025: Årsregnskapet er elektronisk innlevert  
År 2024: Tall er hentet fra elektronisk innlevert årsregnskap fra 2025

*Det er ikke krav til at årsregnskapet m.v. som sendes til Regnskapsregisteret er undertegnet. Kontrollen på at dette er utført ligger hos revisor/enhetens øverste organ. Sikkerheten ivaretas ved at innsender har rolle/rettighet for innsending av årsregnskapet via Altinn, og ved at det bekreftes at årsregnskapet er fastsatt av kompetent organ.*

Brønnøysundregistrene, 03.06.2026



### Resultatregnskap

Beløp i: NOK	Note	2025	2024
<b>RESULTATREGNSKAP</b>			
<b>Inntekter</b>			
Driftsinntekter		151 318 905	166 325 798
<b>Sum inntekter</b>	1	<b>151 318 905</b>	<b>166 325 798</b>
<b>Kostnader</b>			
Direkte prosjektutlegg	1	25 911 816	31 895 258
Lønnskostnad	2	118 311 205	119 305 609
Avskrivning av driftsmidler og immaterielle eiendeler	3	1 920 459	1 700 825
Annen driftskostnad	2	25 236 300	27 700 616
<b>Sum kostnader</b>		<b>171 379 779</b>	<b>180 602 309</b>
<b>Driftsresultat</b>		<b>-20 060 874</b>	<b>-14 276 511</b>
<b>Finansinntekter og finanskostnader</b>			
Annen renteinntekt	4		
Annen finansinntekt	4, 5	16 040 008	17 852 412
<b>Sum finansinntekter</b>		<b>16 040 008</b>	<b>17 852 412</b>
Annen rentekostnad	4		
Annen finanskostnad	4	2 142 351	801 797
<b>Sum finanskostnader</b>		<b>2 142 351</b>	<b>801 797</b>
<b>Netto finans</b>	4	<b>13 897 657</b>	<b>17 050 615</b>
<b>Resultat før skattekostnad</b>		<b>-6 163 217</b>	<b>2 774 104</b>
Skattekostnad på resultat	6		
<b>Årsresultat</b>	7	<b>-6 163 217</b>	<b>2 774 104</b>
<b>Årsresultat etter minoritetsinteresser</b>		<b>-6 163 217</b>	<b>2 774 104</b>
<b>Totalresultat</b>		<b>-6 163 217</b>	<b>2 774 104</b>
<b>Overføringer og disponeringer</b>			
Avsatt til annen egenkapital		-6 163 217	2 774 104



## Resultatregnskap

<b>Beløp i: NOK</b>	<b>Note</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Sum overføringer og disponeringer		-6 163 217	2 774 104



## Balanse

Beløp i: NOK	Note	2025	2024
<b>BALANSE - EIENDELER</b>			
<b>Anleggsmidler</b>			
<b>Immaterielle eiendeler</b>			
Utsatt skattefordel	6		
<b>Varige driftsmidler</b>			
Firmahytte		4 665 092	4 665 092
Maskiner og anlegg	3		
Skip og flytende installasjoner	3		
Driftsløsøre, inventar o.a. utstyr		9 602 303	6 082 459
<b>Sum varige driftsmidler</b>	<b>3</b>	<b>14 267 395</b>	<b>10 747 551</b>
<b>Finansielle anleggsmidler</b>			
Langsiktige aksjeinvesteringer		32 638 226	33 838 226
<b>Sum finansielle anleggsmidler</b>	<b>8</b>	<b>32 638 226</b>	<b>33 838 226</b>
<b>Sum anleggsmidler</b>		<b>46 905 621</b>	<b>44 585 777</b>
<b>Omløpsmidler</b>			
<b>Varer</b>			
<b>Fordringer</b>			
Kundefordringer	9	5 048 412	11 727 029
Andre kortsiktige fordringer		1 995 603	3 372 036
Konsernfordringer	9	20 362 835	21 450 711
<b>Sum fordringer</b>		<b>27 406 850</b>	<b>36 549 777</b>
<b>Investeringer</b>			
Markedsbaserte aksjer	5	79 035 497	84 924 251
Andre markedsbaserte finansielle instrumenter	8	113 569	50 960
<b>Sum investeringer</b>		<b>79 149 066</b>	<b>84 975 211</b>
<b>Bankinnskudd, kontanter og lignende</b>			
Bankinnskudd, kontanter o.l.	10	30 928 557	33 061 278
<b>Sum bankinnskudd, kontanter og lignende</b>		<b>30 928 557</b>	<b>33 061 278</b>



## Balanse

Beløp i: NOK	Note	2025	2024
Sum omløpsmidler		137 484 473	154 586 266
<b>SUM EIENDELER</b>		<b>184 390 094</b>	<b>199 172 043</b>
<b>BALANSE - EGENKAPITAL OG GJELD</b>			
<b>Egenkapital</b>			
<b>Innskutt egenkapital</b>			
Grunnkapital		30 000 000	30 000 000
<b>Sum innskutt egenkapital</b>		<b>30 000 000</b>	<b>30 000 000</b>
<b>Opptjent egenkapital</b>			
Annen egenkapital		92 088 594	98 251 811
<b>Sum opptjent egenkapital</b>		<b>92 088 594</b>	<b>98 251 811</b>
<b>Sum egenkapital</b>	7	<b>122 088 594</b>	<b>128 251 811</b>
<b>Gjeld</b>			
<b>Langsiktig gjeld</b>			
Utsatt skatt	6		
<b>Annen langsiktig gjeld</b>			
Øvrig langsiktig gjeld		4 136 402	3 689 995
<b>Sum annen langsiktig gjeld</b>	11	<b>4 136 402</b>	<b>3 689 995</b>
<b>Sum langsiktig gjeld</b>		<b>4 136 402</b>	<b>3 689 995</b>
<b>Kortsiktig gjeld</b>			
Leverandørgjeld		11 382 815	17 786 236
Betalbar skatt	6		
Skyldig offentlige avgifter		11 477 518	12 054 811
Utbytte		13 985 232	14 451 263
Kortsiktig konserngjeld		19 231 489	22 230 119
Annen kortsiktig gjeld		2 088 044	707 809
<b>Sum kortsiktig gjeld</b>		<b>58 165 098</b>	<b>67 230 237</b>
<b>Sum gjeld</b>		<b>62 301 500</b>	<b>70 920 232</b>



## Balanse

<b>Beløp i: NOK</b>	<b>Note</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
<b>SUM EGENKAPITAL OG GJELD</b>		<b>184 390 094</b>	<b>199 172 043</b>



# Årsregnskap 2025

## Transportøkonomisk Institutt Stiftelsen

### Norsk Senter For Samferdselsforskning

Resultatregnskap  
Balanse  
Kontantstrøm  
Noter til regnskapet

Org.nr.: 959 056 773



## Resultatregnskap

Transportøkonomisk Institutt Stiftelsen Norsk Senter For Samferdselsforskning

Driftsinntekter og driftskostnader	Note	2025	2024
Driftsinntekter		151 318 905	166 325 798
<b>Sum driftsinntekter</b>	<b>1</b>	<b>151 318 905</b>	<b>166 325 798</b>
Direkte prosjektutlegg	1	25 911 816	31 895 258
Lønnskostnad	2	118 311 205	119 305 609
Avskrivning av driftsmidler og immaterielle eiendeler	3	1 920 459	1 700 825
Annen driftskostnad	2	25 236 300	27 700 616
<b>Sum driftskostnader</b>		<b>171 379 779</b>	<b>180 602 309</b>
<b>Driftsresultat</b>		<b>-20 060 874</b>	<b>-14 276 511</b>
<b>Finansinntekter og finanskostnader</b>			
Annen finansinntekt	4, 5	16 040 008	17 852 412
Annen finanskostnad	4	2 142 351	801 797
<b>Resultat av finansposter</b>	<b>4</b>	<b>13 897 657</b>	<b>17 050 615</b>
Resultat før skattekostnad		-6 163 217	2 774 104
<b>Årsresultat</b>	<b>7</b>	<b>-6 163 217</b>	<b>2 774 104</b>
<b>Overføringer</b>			
Avsatt til annen egenkapital		-6 163 217	2 774 104
<b>Sum overføringer</b>		<b>-6 163 217</b>	<b>2 774 104</b>



## Balanse

Transportøkonomisk Institutt Stiftelsen Norsk Senter For Samferdselsforskning

Eiendeler	Note	2025	2024
<b>Anleggsmidler</b>			
<b>Varige driftsmidler</b>			
Firmahytte		4 665 092	4 665 092
Driftsløsøre, inventar o.a. utstyr		9 602 303	6 082 459
<b>Sum varige driftsmidler</b>	<b>3</b>	<b>14 267 395</b>	<b>10 747 551</b>
<b>Finansielle anleggsmidler</b>			
Langsiktige aksjeinvesteringer		32 638 226	33 838 226
<b>Sum finansielle anleggsmidler</b>	<b>8</b>	<b>32 638 226</b>	<b>33 838 226</b>
<b>Sum anleggsmidler</b>		<b>46 905 621</b>	<b>44 585 777</b>
<b>Omløpsmidler</b>			
<b>Fordringer</b>			
Kundefordringer	9	5 048 412	11 727 029
Andre kortsiktige fordringer		1 995 603	3 372 036
Prosjekter i arbeid	9	20 362 835	21 450 711
<b>Sum fordringer</b>		<b>27 406 850</b>	<b>36 549 777</b>
<b>Investeringer</b>			
Markedsbaserte fond	5	79 035 497	84 924 251
Andre markedsbaserte finansielle instrumenter	8	113 569	50 960
<b>Sum investeringer</b>		<b>79 149 066</b>	<b>84 975 211</b>
Bankinnskudd, kontanter o.l.	10	30 928 557	33 061 278
<b>Sum omløpsmidler</b>		<b>137 484 473</b>	<b>154 586 266</b>
<b>Sum eiendeler</b>		<b>184 390 094</b>	<b>199 172 043</b>



## Balanse

Transportøkonomisk Institutt Stiftelsen Norsk Senter For Samferdselsforskning

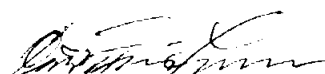
Egenkapital og gjeld	Note	2025	2024
<b>Egenkapital</b>			
<b>Innskutt egenkapital</b>			
Grunnkapital		30 000 000	30 000 000
<b>Sum innskutt egenkapital</b>		<b>30 000 000</b>	<b>30 000 000</b>
<b>Opptjent egenkapital</b>			
Annen egenkapital		92 088 594	98 251 811
<b>Sum opptjent egenkapital</b>		<b>92 088 594</b>	<b>98 251 811</b>
<b>Sum egenkapital</b>	<b>7</b>	<b>122 088 594</b>	<b>128 251 811</b>
<b>Gjeld</b>			
<b>Annen langsiktig gjeld</b>			
Øvrig langsiktig gjeld		4 136 402	3 689 995
<b>Sum annen langsiktig gjeld</b>	<b>11</b>	<b>4 136 402</b>	<b>3 689 995</b>
<b>Kortsiktig gjeld</b>			
Leverandørgjeld		11 382 815	17 786 236
Skyldig offentlige avgifter		11 477 518	12 054 811
Påløpt lønn, flexitid og feriepenger mv.		13 985 232	14 451 263
Forskudd fra oppdragsgivere		19 231 489	22 230 119
Annen kortsiktig gjeld		2 088 044	707 809
<b>Sum kortsiktig gjeld</b>		<b>58 165 098</b>	<b>67 230 237</b>
<b>Sum gjeld</b>		<b>62 301 500</b>	<b>70 920 232</b>
<b>Sum egenkapital og gjeld</b>		<b>184 390 094</b>	<b>199 172 043</b>




### Balanse

Transportøkonomisk Institutt Stiftelsen Norsk Senter For Samferdselsforskning  
Oslo, 23.03.2026

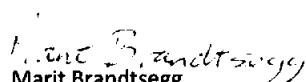
Styret i Transportøkonomisk Institutt Stiftelsen Norsk Senter For Samferdselsforskning



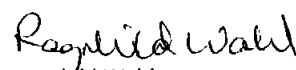
Øyvind Fylling-Jensen  
Styreleder



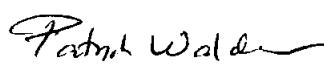
Inge Jan Henjesand  
Nestleder



Marit Brandtsegg  
Styremedlem




Ragnhild Wahl  
Styremedlem



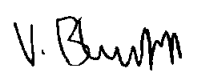
Jens Patrick Waldemar  
Styremedlem



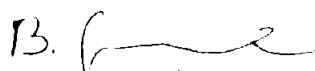
Kristin Margrethe Fornes  
Styremedlem



Paal B. Wangsness  
Ansatt representant



Veronica Blumenthal  
Ansatt representant



Bjørne Grimsrud  
Administrerende direktør



## Kontantstrømoppstilling

Transportøkonomisk Institutt Stiftelsen Norsk Senter For Samferdselsforskning

	2025	2024
<b>Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter</b>		
Resultat før skattekostnad	-6 163 217	2 774 104
Ordinære avskrivninger	1 920 459	1 700 825
Endring i pensjon	446 407	273 142
Endring i kundefordringer	6 678 617	-2 234 226
Endring i leverandørgjeld	-6 403 421	436 772
Endring andre avsetninger	1 376 433	-1 015 180
Endring oppdrag i arbeid	1 087 876	-1 005 270
Endring uopptjent inntekt	-2 998 630	-2 226 243
Endring annen kortsiktig gjeld, off.avgifter og feriepenger	336 911	-1 883 883
<b>Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter</b>	<b>-3 718 566</b>	<b>-3 179 958</b>
<b>Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter</b>		
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	-5 440 300	-5 288 118
Tilbakebetaling innskutt kapital	1 200 000	3 499 998
<b>Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter</b>	<b>-4 240 300</b>	<b>-1 788 120</b>
Netto endring i kontanter og kontantekvivalenter	-7 958 866	-4 968 078
Beh. av kont. og kontantekvivalenter ved per. begynnelse	118 036 489	123 004 567
Beh. av kont. og kontantekvivalenter ved per. slutt	110 077 623	118 036 489
<b>Netto endring</b>	<b>-7 958 866</b>	<b>-4 968 078</b>



## Regnskapsprinsipper

Årsregnskapet er satt opp i samsvar med regnskapslovens bestemmelser og god regnskapsskikk.

### Valuta

Transaksjoner i utenlandsk valuta omregnes til kursen på transaksjonstidspunktet. Pengeposter i utenlandsk valuta omregnes til norske kroner ved å benytte balansedagens kurs. Ikke-pengeposter som måles til historisk kurs uttrykt i utenlandsk valuta, omregnes til norske kroner ved å benytte valutakursen på transaksjonstidspunktet. Ikke-pengeposter som måles til virkelig verdi uttrykt i utenlandsk valuta, omregnes til valutakursen fastsatt på måletidspunktet. Valutakursendringer resultatføres løpende i regnskapsperioden under andre finansposter.

### Inntekter

Tjenester inntektsføres etter hvert som de leveres. Prosjektinntekter bokføres løpende i takt med registrerte timer og øvrige belastninger på prosjektene. Det avsettes for pågående ikke fakturerte prosjekter. Forskudd, hvor motytelsen ikke er levert, blir periodisert på gjeldsposten uopptjent.

### Skatt

Stiftelse som ikke har erverv til formål er i utgangspunktet fritatt for formues- og inntektsskatt. I de tilfeller oppdragsforskning overstiger 50% av de totale driftsinntekter, beregnes det betalbar skatt av all driftsinntekter inklusive driftsinntekter som ikke har erverv til formål.

Skattekostnaden i resultatregnskapet i tilfelle ved full beregning omfatter både periodens betalbare skatt og endring i utsatt skatt. Utsatt skatt er beregnet med 22 % på grunnlag av de midlertidige forskjeller som eksisterer mellom regnskapsmessige og skattemessige verdier, samt ligningsmessig underskudd til fremføring ved utgangen av regnskapsåret. Skatteøkende og skattereduserende midlertidige forskjeller som reverseres eller kan reverseres i samme periode er utlignet og nettoført. Netto utsatt skattefordel balanseføres i den grad det er sannsynlig at denne kan bli utnyttet. Stiftelsen bokfører ikke utsatt skattefordel.

### Klassifisering og vurdering av anleggsmidler

Anleggsmidler omfatter eiendeler bestemt til varig eie og bruk. Anleggsmidler er vurdert til anskaffelseskost, fratrukket avskrivninger og nedskrivninger. Langsiktig gjeld balanseføres til nominelt beløp på transaksjonstidspunktet.

Varige driftsmidler balanseføres og avskrives over driftsmidlets økonomiske levetid. Vesentlige driftsmidler som består av flere betydelige komponenter med ulik levetid er dekomponert med ulik avskrivningstid for de ulike komponentene. Direkte vedlikehold av driftsmidler kostnadsføres løpende under driftskostnader, mens påkostninger eller forbedringer tillegges driftsmidlets kostpris og avskrives i takt med driftsmidlet. Varige driftsmidler nedskrives til gjenvinnbart beløp ved verdifall som forventes ikke å være forbigående. Gjenvinnbart beløp er det høyeste av netto salgsverdi og verdi i bruk. Verdi i bruk er nåverdi av fremtidige kontantstrømmer knyttet til eiendelen. Nedskrivningen reverseres når grunnlaget for nedskrivningen ikke lenger er til stede.

### Klassifisering og vurdering av omløpsmidler

Omløpsmidler og kortsiktig gjeld omfatter normalt poster som forfaller til betaling innen ett år etter balansedagen, samt poster som knytter seg til varekretsløpet. Omløpsmidler vurderes til laveste verdi av anskaffelseskost og virkelig verdi. Kortsiktig gjeld balanseføres til nominelt beløp på transaksjonstidspunktet.

### Langsiktige investeringer

Langsiktige investeringer vurderes etter kostmetoden i selskapsregnskapet. Investeringen er vurdert til anskaffelseskost for aksjene med mindre nedskrivning har vært nødvendig. Det er foretatt nedskrivning til virkelig verdi når verdifall skyldes årsaker som ikke kan forventes å være forbigående og det må anses nødvendig etter god regnskapsskikk. Nedskrivninger er reversert når grunnlaget for nedskrivning ikke lenger er til stede.

Utbytte og andre utdelinger er inntektsført samme år som det er avsatt i givers regnskap.

### Fordringer

Kundefordringer og andre fordringer oppføres til pålydende etter fradrag for avsetning til forventet tap. Avsetning til tap gjøres på grunnlag av en individuell vurdering av de enkelte fordringene. For øvrige kundefordringer utføres en uspesifisert avsetning for å dekke forventet tap på krav.



## Pensjoner - Hybridordning

Stiftelsen har hybridordning for sine ansatte. Hybridpensjon er en mellomløsning mellom ytelsespensjon og innskuddspensjon, og reguleres av tjenstepensjonsloven. Kostnaden til hybridordningen tilsvarer periodens premie til forsikringsselskapet og aktuarberegnes ikke.

## Kortsiktige plasseringer

TØI plasserer overskuddslikviditet i markedsbaserte finansielle fond. Kortsiktige plasseringer (aksjer og andeler vurdert som omløpsmidler) vurderes til laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi på balansedagen. Mottatt utbytte og andre utdelinger fra selskapene inntektsføres som annen finansinntekt.

## Garanti

Det er avsatt til forventede garantikostnader. Garantiaavsetningen er i balansen oppført under annen kortsiktig gjeld.

## Kontantstrømoppstilling

Kontantstrømoppstillingen er utarbeidet etter den indirekte metoden. Kontanter og kontantekvivalenter omfatter kontanter, bankinnskudd og andre kortsiktige, likvide plasseringer.

## Note 1 Spesifikasjon av driftsinntekter etter art

	2025	2024
Grunnbevilgning fra NFR	21 142 919	20 858 290
Prosjektinntekter innland	117 617 590	134 038 654
Prosjektinntekter utland	12 473 510	11 200 649
Andre inntekter	84 886	228 205
<b>Sum driftsinntekter</b>	<b>151 318 905</b>	<b>166 325 798</b>
Direkte prosjektutlegg viderefakturert	-25 911 816	-31 895 258
<b>Sum netto driftsinntekter</b>	<b>125 407 088</b>	<b>134 430 541</b>



## Note 2 Lønnskostnader og ytelser, godtgjørelser til daglig leder, styret og revisor

### Lønnskostnader

	2025	2024
Lønninger	87 219 193	88 114 845
Arbeidsgiveravgift	14 260 089	15 426 439
Avtalefestet pensjon	1 708 673	1 785 582
Pensjonskostnader	11 649 864	10 591 906
Andre ytelser	2 415 310	2 363 734
Lønn, honorar ikke ansatte	1 058 073	1 023 103
<b>Sum</b>	<b>118 311 201</b>	<b>119 305 609</b>

Selskapet har i 2025 sysselsatt 85 årsverk mot fjorårets 95

### Pensjonsforpliktelser

Selskapet er pliktig til å ha tjenstepensjonsordning etter lov om obligatorisk tjenstepensjon. Selskapets hybridpensjon tilfredsstiller kravene i denne lov.

### Ytelser til ledende personer

	Adm.direktør	Styret
Lønn og feriepenger, samt styrehonorar	1 926 598	785 300
Pensjonskostnader	250 780	0
Naturalytelser	21 763	0
<b>Sum</b>	<b>2 199 141</b>	<b>785 300</b>

Det bekreftes at stiftelsen har styreansvarsforsikring. Forsikringen dekker ansvar for formuetap for krav fremsatt mot sikrede i forsikringsperioden som følge av en ansvarsbetingede handling eller unnlatelse hos sikrede i egenskap av adm.direktør, styremedlem, medlem av ledelsen eller tilsvarende styreorgan i stiftelsen. Forsikringen dekker ikke skade på personer eller eiendeler. Forsikringsavtalens hovedforfall er 1 januar og løper i 12 måneder.

Stiftelsen har etter beslutning av styret innført en generell overskuddsdeling som gjelder alle ansatte. I den avtalen inngår også ledende ansatte. Ledende ansatt har utover dette ingen avtale om bonus eller annen prestasjonsbasert avlønning.

### Revisor

Kostnadsført revisjonshonorar for 2025 utgjør kr 127 660 ekskl. mva. I tillegg kommer honorar for andre tjenester med kr 54 040 ekskl. mva.



## Note 3 Anleggsmidler

	Firmahytte	Bygninger og tomter	Driftsløsøre, inventar ol.	Sum
Anskaffelseskost pr. 01.01.25	4 665 092	10 137 423	10 455 700	25 258 215
+ Tilgang kjøpte driftsmidler		1 126 406	4 313 897	5 440 303
- Avgang i året (utrangering)		804 155	5 688 237	6 492 392
<b>= Anskaffelseskost 31.12.25</b>	<b>4 665 092</b>	<b>10 459 675</b>	<b>9 081 360</b>	<b>24 206 127</b>
Av- og nedskrivninger pr. 01.01.25		6 191 629	8 319 035	14 510 665
+ Årets ordinære avskrivninger		566 911	1 353 548	1 920 459
- Avgang avskrivning		804 155	5 688 237	6 492 392
<b>= Av- og nedskrivninger pr. 31.12.25</b>		<b>5 954 386</b>	<b>3 984 346</b>	<b>9 938 732</b>
Bokført verdi 01.01.25	4 665 092	3 945 793	2 136 665	10 747 550
+ Tilgang i året		1 126 406	4 313 897	5 440 303
- Årets avskrivning og nedskrivning		566 911	1 353 548	1 353 548
<b>= Bokført verdi 31.12.25</b>	<b>4 665 092</b>	<b>4 505 289</b>	<b>5 097 014</b>	<b>14 267 395</b>
Økonomisk levetid		3-10 år	3 år	
Askrivningsplan	ingen	lineær	lineær	

## Note 4 Finansinntekter /-kostnader

Finansinntekter omfatter renteinntekter på plassering i bank, fonds, kursgevinster, valutagevinster og renter på lån til ansatte. Finanskostnader utgjør rentekostnader, valutatap og kurstap på plasserte midler i aksjer og fond.

	2025	2024
<b>Finansinntekter</b>		
Renteinntekter bank og verdipapirfond	1 245 223	1 145 814
Agiogeinst	15 615	42 563
Kundeutbytte	6 780 292	26 993
Positiv verdiregulering investeringer	0	7 121 021
Netto gevinst salg av verdipapirfond - aksjedel	6 768 630	8 878 478
Netto gevinst salg av verdipapirfond - rentedel	1 230 250	637 543
<b>Sum finansinntekter</b>	<b>16 040 008</b>	<b>17 852 412</b>
<b>Finanskostnader</b>		
Annen rentekostnad	1 440	29 603
Garantikostnad bank	70 500	70 693
Disagio	199 588	93 229
Negativ verdiregulering investeringer	1 863 398	0
Tap ved realisasjon av børsnoterte aksjer	7 426	608 272
<b>Sum finanskostnader</b>	<b>2 142 351</b>	<b>801 797</b>
<b>Sum finansposter</b>	<b>13 897 657</b>	<b>17 050 615</b>



## Note 5 Finansielle instrumenter (omløpsmidler)

	Anskaffelseskost	Bokført verdi	Markedsverdi	Urealisert gevinst / tap
<b>Likviditet</b>				
Likviditetsfond	5 223 688	5 339 501	5 339 501	115 813
Klientkonto DNB	176 070	176 070	176 070	0
<b>Sum</b>	<b>5 399 758</b>	<b>5 515 571</b>	<b>5 515 571</b>	<b>115 813</b>
<b>Obligasjoner og aksjer</b>				
Obligasjoner	11 440 572	12 273 840	12 273 840	833 268
Globale og norske aksjer	45 016 697	61 246 087	61 246 087	16 229 390
<b>Sum obligasjoner og aksjer</b>	<b>56 457 269</b>	<b>73 519 927</b>	<b>73 519 927</b>	<b>17 062 658</b>
<b>Sum totalportefølje</b>	<b>61 857 027</b>	<b>79 035 498</b>	<b>79 035 498</b>	<b>17 178 471</b>

Finansielle instrumenter er verdsatt til virkelig verdi. Virkelig verdi er fastsatt ihht. verdier som er observerbar i markedet på balansedagen. Finansielle instrumenter er forvaltet av Industrifinans.

### Plasserte midler er fordelt på 2 kategorier:

Investeringsportefølje	58 908 941	76 079 372	76 079 372	17 170 431
Likviditetsportefølje	2 948 086	2 956 126	2 956 126	8 040
<b>Sum totalportefølje</b>	<b>61 857 027</b>	<b>79 035 498</b>	<b>79 035 498</b>	<b>17 178 471</b>



## Note 6 Skatt

<b>Årets skattekostnad</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Resultatført skatt på ordinært resultat:		
Betalbar skatt	0	0
Endring i utsatt skattefordel	0	0
<b>Skattekostnad ordinært resultat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

<b>Årets skattekostnad</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Skattepliktig inntekt:		
Resultat før skatt	-6 163 217	2 774 104
Permanente forskjeller	202 387	-27 916
Endring i midlertidige forskjeller	-420 040	575 303
<b>Skattepliktig inntekt</b>	<b>-6 380 871</b>	<b>3 321 491</b>

Betalbar skatt i balansen:

Betalbar skatt på årets resultat	0	0
<b>Sum betalbar skatt i balansen</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Skatteeffekten av midlertidige forskjeller og underskudd til fremføring som har gitt opphav til utsatt skatt og utsatte skattefordeler, spesifisert på typer av midlertidige forskjeller

	<b>2025</b>	<b>2024</b>	<b>Endring</b>
Varige driftsmidler	-83 226	-949 673	-866 447
Fordringer	-200 000	-200 000	0
Avsetninger pensjon mv	-4 136 402	-3 689 995	446 407
<b>Sum</b>	<b>-4 419 628</b>	<b>-4 839 668</b>	<b>-420 040</b>
Akkumulert fremførbart underskudd	-21 682 582	-15 301 711	6 380 871
Inngår ikke i beregningen av utsatt skattefordel	26 102 210	20 141 379	-5 960 830
<b>Utsatt skattefordel (22 %)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

I henhold til god regnskapsskikk balanseføres ikke utsatt skattefordel.

## Begrensning av skatteplikt for institusjon som ikke har erverv til formål mv

Andel av omsetning relatert til forskning utført på vegne av oppdragsgiver (oppdragsforskning) for 2025 utgjør 35% mot fjorårets 29%. I de tilfeller oppdragsforskning overstiger 50% av de totale driftsinntekter, beregnes det betalbar skatt av alle driftsinntekter inklusive driftsinntekter som ikke har erverv til formål. Stiftelsen er fritatt formuesskatt.

## Note 7 Egenkapital

	<b>Grunnkapital</b>	<b>Annen egenkapital</b>	<b>Sum egenkapital</b>
Pr. 31.12.2024	30 000 000	98 251 811	128 251 811
Årets resultat		-6 163 217	-6 163 217
<b>Pr 31.12.2025</b>	<b>30 000 000</b>	<b>92 088 594</b>	<b>122 088 595</b>



## Note 8 Eiendeler i Oslo Science Park AS mm.

Anleggsakjer	Eierandel	Verdi 31.12.2024	Tilbakebetalt innskutt kapital/ verdijustering	Bokført verdi 31.12.2025
Aksjer Oslo Science Park AS	25 %	29 854 226	0	29 854 226
Aksjer Oslo Science Park AS II	4 %	3 984 001	-1 200 000	2 784 001
		<b>33 838 226</b>	<b>-1 200 000</b>	<b>32 638 226</b>

Det er ingen endringer i stiftelsens eierandel i Oslo Science Park I og II for året. Reduksjon av kostpris på aksjene i Oslo Science Park I og II skyldes at mottatte midler er klassifisert som tilbakebetaling av innskutt kapital.

Bokført egenkapital i Oslo Science Park AS II AS hvor TØI har en eierandel på 4% er kr. 65 MNOK pr 2024  
Bokført egenkapital i Oslo Science Park AS AS hvor TØI har en eierandel på 25 % er kr. 43 MNOK pr 2024.  
Det foreligger betydelige merverdier i begge selskaper.

Stiftelsen eier i tillegg markedsbasert aksjer i Arribatec Group ASA for kr. 113 569. Aksjene er vurdert til virkelig verdi per 31.12.2025

## Note 9 Prosjekter i arbeid og kundefordringer

### Prosjekter i arbeid

	2025	2024
Prosjekter i arbeid	19 263 135	22 323 720
Potensiell avsatt tap på nasjonale og internasjonale prosjekt	-1 460 000	-2 595 000
Andre fordringer og forskudd RETUR-EU midler	2 559 700	1 721 991
<b>Sum langsiktige fordringer</b>	<b>20 362 835</b>	<b>21 450 711</b>

### Kundefordringer

	2025	2024
Kundefordringer	5 248 412	11 927 029
Potensielt avsatt tap på kundefordringer	-200 000	-200 000
<b>Sum kundefordringer</b>	<b>5 048 412</b>	<b>11 727 029</b>

## Note 10 Bank og plasseringer

Bankinnskudd pr 31.12.2025 er på kr 30 928 557, hvorav kr 4 609 320 er skyldig skattetrekk. Stiftelsen har etablert en bankgarantiordning med DNB for løpende skyldig skattetrekk.

## Note 11 Langsiktig gjeld

Langsiktig gjeld er avsatt administrasjonsreserve for pensjon.

## Årsberetning 2025

Transportøkonomisk institutt, nasjonalt senter for samferdselsforskning, er en forskningsstiftelse med ansvar for å utvikle kunnskap på høyt internasjonalt nivå med god vitenskapelig kvalitet. Transportøkonomisk institutt (TØI) skal formidle forskning til nytte for samfunn og næringsliv.

Etter flere år med jevn vekst og gode resultater, snudde markedet i 2023 og vi fikk et negativt driftsresultat i 2024. I starten av 2025 ble det igangsatt tiltak for å rette på dette og fem medarbeidere takket ja til sluttpakker. Vi omorganiserte fra 12 forskergrupper i fire avdelinger, til seks forskergrupper med forskningssjefer som rapporterer direkte til administrerende direktør.

Etterspørselen etter TØIs forskning har fortsatt å være svak gjennom 2025 og tiltakene har derfor vist seg å ikke være tilstrekkelige. På slutten av 2025 ble det derfor igangsatt en ny nedbemanningsprosess der planen er å redusere med ytterligere 13 ansatte i løpet av 2026.

Brutto inntekter var på 151 millioner kroner mot et budsjett på 162 millioner kroner. Driftsresultatet viste -20 millioner kroner, mens årsresultatet etter finansposter viste et underskudd på 6,2 millioner kroner.

## Høy kvalitet på forskningen

I 2025 leverte TØI mye god forskning og nådde resultatene knyttet til de faglige indikatorene. TØI hadde i 2025 stor formidlingsaktivitet og var en aktiv bidragsyter i den offentlige debatten rundt transport og mobilitet. Instituttets forskere er etterspurte som foredragsholdere både nasjonalt og internasjonalt, og forskningen er hyppig referert til i mediene.

Instituttet har et kompetent forskningsmiljø med engasjerte medarbeidere i et inkluderende arbeidsmiljø. Instituttet hadde ved årsskiftet 92 ansatte. I tillegg har instituttet ansatte på timekontrakt. Dette gjelder i hovedsak pensjonister og studenter. Syv forskere arbeidet med doktorgradsavhandling i 2025, fem disputerte i 2025.

Det ble ansatt to nye medarbeidere i 2025, en av dem i forskerstilling knyttet til LCA-analyser.

Elleve medarbeidere gikk av med pensjon eller sluttet i 2025.

## Faglig virksomhet

TØIs forskere publiserte 70 artikler i vitenskapelige tidsskrifter med fagfelle-vurdering, hvorav flere artikler enn tidligere år er på Nivå 2. I tillegg kommer ti bidrag

i bøker utgitt på forlag som er godkjent for kreditering innenfor ordningen med resultatbasert grunnbevilgning. Dette gir til sammen 80,8 publiseringspoeng i publiseringsarkivet Nasjonalt vitenarkiv (NVA), og TØI oppfyller dermed målet om ett publiseringspoeng per forskerårsverk.

Forskerne ved instituttet er engasjerte allmennformidlere, ved å holde ca. 156 foredrag for brukermiljøene i Norge. I tillegg kommer 26 foredrag på internasjonale konferanser.

TØI-rapportene er en velkjent rapportserie innen transportforskningen, og mange av instituttets oppdrag rapporteres gjennom vår rapportserie. Instituttet utga 64 TØI-rapporter i 2025, i tillegg til publikasjoner fra EU-prosjekter og andre samarbeidsprosjekter. Instituttets rapporter og resultater er tilgjengelig for alle interesserte på TØIs nettsider [www.toi.no](http://www.toi.no).

Rapportene omtales som hovedregel på hjemmesiden med en nyhetsartikkel og legges ut i fulltekst sammen med annet fagstoff og lenker til medieomtale av instituttets forskning. TØI har redaktøransvar for og publiserer Trafikksikkerhets-håndboken ([tshandbok.no](http://tshandbok.no)) og oppslagsverket Tiltakskatalog for transport og miljø ([tiltak.no](http://tiltak.no)) på internett.

Tabellen under viser faglig utvikling på en rekke punkter.

**Tabell 1: Faglig utvikling**

	2025	2024	2023
Artikler i internasjonale og norske tidsskrifter med fagfelleevaluering	79	70	73
Publiseringspoeng iht. NVI (foreløpig tall 2025)	80,8	76,5	90,6
Bidrag til konferanserapporter (presentasjoner)	1 (26)	6 (43)	5 (31)
Andel forskere med doktorgrad	58%	56%	52%
Avlagte doktorgrader	4	2	3
Antall TØI rapporter	64	62	74
TØI i media	1635	1654	1771

## Høy faglig aktivitet

2025 startet med styrets vedtak av en faglig strategi for TØI. En viktig del av denne strategien var identifiseringen av fire satsningsområder:

- Geolokalisererte transport data/et arealbruksdatasett rettet mot regionale og kommunale beslutningstakere. (GeoSTAD)
- Transportkonsekvenser av helse og omsorgspolitikken og muligheter som ligger i ny teknologi knyttet til transportløsninger (MOVE)
- Transportens rolle for/i forsvarssektoren og samfunnssikkerhet og beredskap.
- Være i front på den teknologiske utviklingen, og evne å bruke KI og stordata om igjen og på nye måter.

TØIs forskning var inntil 1. mai 2025 organisert i tolv forskningsgrupper fordelt på avdeling for Mobilitet, Sikkerhet og atferd, Økonomiske analyser og Teknologianalyse og innovasjon. Etter 1. mai ble dette til seks grupper ledet av hver sin forskningssjef. Avdelingsnivået ble avviklet. Antallet ledere på TØI ble med dette redusert fra 22 til 10. De seks gruppene er omtalt nedenfor.

Hver gruppe har ansvaret for å utvikle sin forskningsagenda og prosjektportefølje. I løpet av høsten 2025 utarbeidet de nye gruppene hvert sitt programnotat som erstattet de tolv eksisterende notatene. Her identifiserte gruppene de faglige ambisjonene innen forskningsområdene samt beskrivelse av markedsutsiktene. Kompetansen vurderes så opp imot mål og markeder.

## Seks forskningsgrupper

### Forskningsgruppen Sikkerhet og atferd

Forskningsgruppen Sikkerhet og atferd forsker hvordan transportsektoren kan bli sikrere, mer bærekraftig og helsefremmende. Vi studerer alt fra individers atferd i trafikken til organisatoriske og strukturelle forhold i transportsystemet: Hvordan mennesker handler i trafikken under ulike rammebetingelser, hvordan mobilitet kan fremme helse og bærekraft, og hvordan teknologi påvirker både sikkerhet, atferd og mobilitetsvalg. Videre ser vi på hvordan kultur, organisering og ledelse kan styrke sikkerhet og resiliens i virksomheter og transport-systemer. Vi har blant annet ansvar for Trafikksikkerhetshåndboken, som er mye brukt i kommuner og fylker over hele landet og godt kjent internasjonalt.

I 2025 har vi jobbet på mange temaer og prosjekter. Vi hentet inn ett nytt EU-prosjekt: TRUST – Traffic Safety Culture – A Systematic Transition. I tillegg fortsatte vi arbeidet på EU-prosjektene Afro-Safe og AMIGOS. NFR-prosjektet SALIENT kom skikkelig i gang i 2025, der målet er å utvikle en bildelingskalkulator som kan vise forskjeller på kostnader ved å leie og eie bil. Målet er å stimulere til mer bildeling. CyWalk-prosjektet hadde mye mersalg til nye kommuner, slik at prosjektet fortsetter også i 2026.

Satsingen “Samfunnssikkerhet og beredskap” ligger på denne forskningsgruppen, og her har det vært gjort et stort arbeid med å knytte kontakter og kartlegge feltet for å finne samarbeidspartnere og mulige oppdragsgivere. Transport blir ofte ikke regnet med når man skal vurdere sikkerhet innenfor forsvarssektoren og vi arbeider med å endre på det. Det er også knyttet kontakter internasjonalt som vil være nyttige med tanke på å skaffe finansiering gjennom internasjonale kanaler.

På oppdragssiden må vi nevne kollisjonssikkerhetsprosjektene, som handler om manglende sikring av bussjåførere. Her publiserte vi flere rapporter som har vakt oppmerksomhet både nasjonalt og internasjonalt, og der prosjektleder har holdt innlegg både for FN- og EU-organer og der det nå arbeides mot internasjonal regulering for å bedre kollisjonssikkerheten for bussjåførere. Vi har hatt flere prosjekter knyttet til sykkelinfrastruktur og sikkerhet på sykkel og også i forhold til MC og sikkerhet på vei.

### **Forskningsgruppen Økonomiske analyser og modeller**

Forskningsgruppen arbeider med økonomiske analyser og modeller for utvikling av transportsektoren i Norge. På overordnet nivå dreier dette seg om analyser og utvikling av modeller og analysegrunnlag for transportplaner, prosjekter og økonomiske virkemidler.

I 2025 har det vært mye oppmerksomhet rundt hvordan norsk transportplanlegging bør endres fra tradisjonelle metoder («predict-and-provide») til ulike former for backcasting. I den forbindelse har gruppen;

- a) utviklet persontransportmodeller som er raskere og mer fleksible enn «standardmodellene»
- b) videreutviklet SCGE modellen NOREG2 som beregner regionaliserte utviklingsbaner for alle sektorene i norsk økonomi og knytter disse sammen med framskrivninger med
- c) godstransportmodellen som er oppdatert, og
- d) videreutviklet PACER- modellen for norsk luftfart.

Disse modellene er igjen knyttet sammen for en testing av strategier for å oppnå en karbonnøytral transportsektor i 2050. Dette inngår i transportvirksomhetenes arbeid med NTP for 2028 til 2041.

Innenfor luftfart, har vi på oppdrag fra ENOVA utarbeidet et kunnskapsgrunnlag om klimavennlig luftfart og på oppdrag for Avinor kartlagt luftfartens nytteverdi for relevante deler av norsk samfunns- og næringsliv.

Tap av natur og skader på habitater ved transportinfrastruktur har til nå vært vurdert som ikke-prissatte eksterne virkninger i Norge. Verdien av dette øker ettersom vi

stadig har mindre igjen av det. På oppdrag for Jernbanedirektoratet har vi gjennomført en første studie for å se på muligheter og begrensninger ved å ta dette med som prissatte virkninger i samfunnsøkonomiske analyser. Klimaendringene bidrar til villere og våtere vær som direkte påvirker transportsektoren på flere sett. En slik virkning er flere jord-, stein-, og snøskred. På oppdrag fra Statens vegvesen har vi utarbeidet en anbefaling om hvordan den utryggheten trafikantene opplever på utsatte strekninger kan inngå når det skal prioriteres mellom tiltak. Vi starter også et fireårig forskningsprosjekt om vedlikehold av infrastruktur og robusthet mot ekstremvær som er finansiert av Forskningsrådet.

## **Forskningsgruppen Smart mobilitet og logistikk**

Forskningsgruppen Smart mobilitet og logistikk (SML) har tre tematiske kjerneområder: Bylogistikk og netthandel, ITS, CCAM og Autonome kjøretøy samt Kunstig intelligens.

*Bylogistikk og netthandel:* En rekke nye løsninger (innovasjon) for bærekraftig og effektiv bylogistikk er under utvikling og implementering i byområder. Vi forsker for eksempel på nye leveringsløsninger, brukeres behov og opplevelser knyttet til disse, hvordan små elektriske godskjøretøy kan tas i bruk og fungere i praksis og hvordan netthandelkunder kan bidra til en mer bærekraftig sisteledds-distribusjon. Dette blir testet i pågående EU prosjekter som CodeZERO og Shift2Zero.

*ITS, CCAM og Autonome kjøretøy:* Intelligente transportsystemer (ITS) omfatter bruk av informasjonsteknologi, sensorer, kommunikasjon og automatisering for å gjøre transport mer effektiv, sikker og bærekraftig. Et beslektet område er CCAM (Cooperative, Connected and Automated Mobility), som handler om samvirkende, tilkoblede og automatiserte kjøretøy og transportsystemer. Sammen representerer ITS og CCAM et teknologisk og organisatorisk skifte mot mer intelligente, fleksible og samordnede mobilitetsløsninger. Pågående prosjekter på SML innenfor dette temaet er APT-R som utvikler metoder for analyser av passasjertelldata (APC-AVL) fra kollektivtrafikken med formål om å gi kollektivselskapene bedre nytte av de dataene som samles inn. I prosjektene Autoby og MODI har vi evaluert sikkerhetsmessige og operative konsekvenser av høyt automatiserte kjøretøy, og evaluert menneske-maskin-grensesnitt (HMI) som trengs for fjernstyring.

*Kunstig intelligens:* Moderne KI (dyp læring, generativ KI og KI-agenter) er et sett av beslektede teknologier som påvirker transportsektoren på ulike måter. SML forsker på hvordan vi kan bruke KI som verktøy for predikering og transportplanlegging. I forbindelse med strategisk transportplanlegging og scenariometodikk/fremsyn er det viktig å forstå hvordan KI vil påvirke samfunnet, næringslivet og mobilitetsbehovet.

Chatboter og KI-agenter er også verktøy som kan effektivisere forskerhverdagen og SML vil bidra til at TØI er godt rustet for denne fremtiden.

## **Forskningsgruppen Planlegging, marked og organisering**

PMO arbeider med sentrale problemstillinger knyttet til hvordan myndighetene kan planlegge, styre og regulere for å utnytte knappe ressurser best mulig for å nå viktige samfunns mål knyttet til mobilitet og arealutvikling. Dette er særlig relevant når nye teknologier blir tatt i bruk og når knappheten på de tilgjengelige ressursene, spesielt penger og miljøbelastning, blir tydeligere.

I 2025 har etableringen av forskningssenteret TRANSPLAN vært en viktig milepæl. TRANSPLAN skal gjennom åtte år utvikle modeller, metoder og beslutningsprosesser for å planlegge transportsystemet i tråd med klima- og naturmål, samt analyser av hvordan husholdninger og virksomheter tilpasser seg politikkendringer ved bruk av empiriske og eksperimentelle metoder. Flere av forskerne på gruppa har også bidratt aktivt i etableringen av forskningssenteret TRACE, som skal utvikle kunnskap om hvordan transportsystemer kan utformes innenfor strenge miljø- og arealrammer.

Koblingen mellom transportanalyse, naturforvaltning og arealplanlegging er et felt som blir stadig viktigere i takt med økende arealkonflikter og skjerpede klimamål. I tillegg til arbeidet som så langt er gjort i TRACE, har vi på oppdrag for Kommunal- og distriktsdepartementet studert hvordan boligmarkedshensyn og relaterte hensyn blir ivare tatt ved planlegging av transportinfrastruktur.

Det er stort behov for ny kunnskap om kollektivtransportens rammebetingelser, og forskerne har i løpet av året levert kunnskap av svært høy samfunnsmessig relevans om dette. Våre studier av rask vekst i kostnadsnivået, kontraktsformer og insentivsystemer har gitt myndigheter bedre grunnlag for å utforme politikk som både øker etterspørselen og sikrer kostnadseffektiv drift. Arbeidet har blitt mottatt med stor interesse blant alle relevante bransjeaktører.

Dersom automatiserte kjøretøy skal innlemmes i transportsystemet på en hensiktsmessig måte, forutsetter dette en prising og regulering som reflekterer samfunnets kostnader, støtter nullvekstmålet og sikrer at automatisert mobilitet komplementerer snarere enn undergraver kollektivtransporten. TØI har benyttet marginale skadekostnader som et utgangspunkt for å vurdere utviklingsstier for automatiserte kjøretøy.

## **Forskningsgruppen Reisevaner og reiseliv**

Reisevaneforskningen i 2025 har vært preget av bred faglig aktivitet. Flere prosjekter har omhandlet sosial bærekraft, mobilitet og tilgjengelighet – med særlig vekt på hvordan transportsystemet kan utvikles i en mer inkluderende retning. Gruppen har blant annet analysert utviklingstrekk knyttet til barns reiser til skolen og beregnet trafikkarbeid i de største byområdene som del av oppfølgingen av nullvekstmålet.

Lange personreiser har vært et sentralt tema. I løpet av året ble det blant annet publisert en rapport som vurderer potensialet for å overføre trafikk fra fly og bil til tog på utvalgte strekninger. Gruppen har også videreutviklet bruken av ulike datakilder for å styrke kunnskapsgrunnlaget om reisevaner og effekter av tiltak. Dette omfatter blant annet kobling av nummerskiltdata med registerdata fra SSB for å analysere bruk og etterspørsel etter innfartsparkering.

Innen reiseliv var tildelingen av det store forskningsrådsprosjektet TryggNaTur det viktigste som skjedde for gruppen i 2025. Prosjektet skal overføre og tilpasse kunnskap fra trafikkisikkerhetsarbeidet til naturbasert reiseliv og friluftsliv, i samarbeid med organisasjoner, forvaltning og reiselivsnæringen. TryggNaTur er strategisk viktig i en situasjon der naturbasert reiseliv vokser, samtidig som Norge opplever rekordhøye internasjonale turiststrømmer og økende grad av ekstremvær. Prosjektet passer godt inn i TØIs satsninger på både helse, og sikkerhet og beredskap.

Innen luftfart har gruppen utredet hvordan nye lufthavner påvirker reiseliv og turisme, samt beregnet de økonomiske ringvirkningene av lufthavnaktiviteter. I tillegg ble et større forskningsprosjekt om revitalisering av kulturminner i rurale områder ferdigstilt. Prosjektet har resultert i en veileder for gjenbruk og utvikling av kulturmiljøer.

## **Forskningsgruppen Teknologi og miljø**

Forskningsgruppa Teknologi og miljø (TM) binder flere fagområder sammen av to relaterte megatrender som legger premisser for mye av TØIs forskning: Teknologitvillingen og klimaavtrykk og miljøbelastning som rammer for all annen aktivitet. Disse to trendene er særdeles relevante for samferdselssektoren, der sektoren står for et stort klimaavtrykk, men der teknologisk utvikling gir nye muligheter med tanke på organisering, drivlinjer, transportmiddelvalg og optimalisering.

De faglige aktivitetene – som alle forholder seg til disse to megatrendene – konkretiserer seg i fem fagområder:

- Godstransport og varestrømmer

- Elektrifisering og alternativ drivstoffbruk
- Klimaavtrykk og miljøbelastning
- Maritime transportsystemer
- Digitalisering og modellering

## Seminarer og konferanser

Det ble arrangert en rekke faglige seminarer i 2025. Både ByBy-forum og Kollektivforum holder jevnlig digitale seminarer. Flere av TØIs digitale seminarer tas opp og publiseres på [toi.no](https://toi.no), slik at publikum kan se presentasjonene når de selv ønsker. Dette er en god formidlingskanal for TØIs forskning, og bidrar også til å nå ut til flere aktører og til andre deler av landet.

**Mobilitet 2025:** 4. mars 2025 arrangerte TØI, sammen med 18 partnere, konferansen Mobilitet 2025. TØI samlet hele transport- og mobilitetssektoren for å diskutere veien mot nullutslippssamfunnet i 2050. Forskere, planleggere, politikere og andre som jobber i sektoren deltok på konferansens 16 parallelle sesjoner. Nesten 400 personer deltok på konferansen og hele 100 innledere og debattanter delte sin kunnskap og løftet viktige problemstillinger.

**Arendalsuka 2025:** TØI deltok på Arendalsuka i en rekke arrangementer og debatter. Temaene varierte fra drift og vedlikehold, byutvikling, cruisenæringen, til fremtidens havner og jernbaneinvesteringer rundt hovedstaden.

**TRANSPLAN Kick-off:** TRANSPLAN sitt kick-off seminar ble avholdt 31. oktober 2025, og samlet om lag 70 deltakere fra blant annet de seks nasjonale transportvirksomhetene, Samferdselsdepartementet, Ruter, Norske Tog, Miljødirektoratet og Akershus fylkeskommune. Gjennom presentasjoner, gruppearbeid, panelsamtale og diskusjon ble ulike perspektiver løftet frem. De tre forskningssentrene TRANSPLAN, ResiTrans og TRACE har også gått sammen om å etablere en felles digital seminarserie, som foregår annenhver uke. Formålet med seminarserien er å bidra til kompetansebygging, deling av kunnskap på tvers av ulike organisasjoner og at forskningen blir tatt i bruk.

**Sykkelkonferansen:** 4. - 6. november 2025 arrangerte TØI den 13. Internasjonale konferansen om sykkel sikkerhet: ICSC: International Cycling Safety Conference. Det var 220 deltakere fra 25 land. Det var fire workshoper som ble holdt i TØIs lokaler den første dagen. Dag to og tre ble holdt på Sentralen i Oslo, med tre parallelle sesjoner og to poster-sesjoner. Hovedtema var sykkelsikkerhet. Konferansen var vellykket og har fått mange positive tilbakemeldinger.

## **Eksposering i mediene**

I 2025 var instituttet omtalt i 1635 artikler i norske aviser, nettaviser, nettsteder samt radio/TV. Antall oppslag påvirkes i betydelig grad av hvilke store samferdselspolitiske debatter som pågår i det offentlige rom. TØIs forskning er etterspurt og relevant kunnskap. Trafikksikkerhet er det mest fremtredende temaet med en dekning på 42% av den totale medieomtalen av TØI, etterfulgt av temaer om mennesker i transportsystemet og transportøkonomiske analyser. Andre temaer som blir omtalt, er teknologi og fremtidens transport, varetransport og næringsliv samt klima og miljø, ifølge medieanalysebyrået Retriever.

TØIs nettsider har jevn trafikk og tallene viser at de besøkende går til flere sider hver gang de er inne på TØI sitt nettsted. De mest besøkte sidene er forsiden, publikasjoner og sider med oversikt over ansatte. Besøkende på nettsiden bruker lengst tid på siden med publikasjonssøk. TØIs nettsider hadde i 2025 ca. 97 600 unike brukere. Antallet sidevisninger var på ca. 304 600. Det er mange som benytter seg av [www.toi.no](http://www.toi.no).

I 2025 ble det igangsatt et prosjekt for å utarbeide nye nettsider for [toi.no](http://toi.no), for å øke tilgjengeligheten, styrke konkurransekraften og modernisere presentasjonen av TØI utad.

Instituttet har økt satsning på LinkedIn for å synliggjøre forskningen og knytte forskernes stemme til samfunnet behov. Kanalen brukes også til å markedsføre innhold på TØIs nettsider og synliggjøre fagseminarer, som har frembrakt dialog om mulige prosjekter.

Flere forskere fikk kronikker publisert i store riksmedier som Aftenposten, Klassekampen og NRK, og TØI var representert på NRK Debatten under samfunnsdebatten om momskutt på elbiler.

TØI er også medlem i [Forskning.no](http://Forskning.no) og bruker nettstedet som publiseringskanal, både knyttet til medlemssaker og frittstående reportasjeinnhold og kronikker.

## **Eksternt samarbeid**

Forskerne deltar i betydelig grad i nasjonale og internasjonale nettverk gjennom ulike EU-prosjekter og verv i internasjonale organisasjoner og komiteer.

I 2025 deltok TØI i følgende EU-prosjekter: MODI, AfroSAFE, MOVE21, AMIGOS, CodeZero, PATH2ZERO, Shift2Zero og Trust. I tillegg deltar vi i en rekke andre internasjonale prosjekter, med finansiering fra bl.a. Trafikverket, Skyllfonden og Nordisk Atlantsamarbejdes (NORA).

TØI er representert i 26 internasjonale og 22 norske komiteer, styrer og utvalg innen transportsektoren.

Bjørne Grimsrud er oppnevnt av Samferdselsdepartementet i OECD/ITF sin transportforskningskomite. Anne Madslie deltar i teknisk beregningsutvalg for klima som ble oppnevnt av regjeringen i 2018.

## Europeiske nettverk

For å orientere oss på den europeiske forskningsarenaen er TØI aktiv i ECTRI (European Conference of Transport Research Institutes), der vi deltar i det forskningspolitiske samarbeidet, og i FERSI (Forum of the European Road Safety Research Institutes) som omhandler trafiksikkerhet. ECTRI og FERSI fungerer dessuten som arenaer for faglig samarbeid og konsortie-dannelse overfor EUs rammeprogram for forskning.

TØI er medlem i to av de europeiske partnerskapene som er knyttet til Horisont Europa – CCAM (for kooperativ, tilkoblet og automatisert transport) og ZZero (for nullutslippsteknologi). Dette gir oss mulighet for samhandling med andre aktører enn forskere som også er viktig for å lykkes i Horisont Europa. TØI er også medlem i nettverk som POLIS (vekt på byer og regioner), samt ALICE (logistikknettverk).

## Deltakelse i norske forskningsentre

TØI er del av HyValue (Senter for hydrogenproduksjon og bærekraftige verdikjeder), et forskningssenter for miljøvennlig energi på hydrogen og ammoniakk med vekt på nye produksjonsmetoder og samfunnsvitenskapelig forskning. FMEen har opp mot 60 partnere, skal vare til 2030 og er ledet av NORCE. TØI har sitt hovedfokus på bærekraft i den maritime sektoren.

TØI deltar også i INCLUDE (INCLUSIVE Decarbonization and Energy transition), et forskningssenter for miljøvennlig energi med mål om å utvikle kunnskap og løsninger for å realisere et sosialt rettferdig lavutslippssamfunn. Senteret ledes av Senter for Utvikling og Miljø ved UIO. Prosjektet har en varighet på inntil åtte år (2019-2027) og har en verdi på 165 millioner kroner. TØI bidrar til arbeidspakker som handler om energibrukens geografi og kommuner som endringsaktører.

Som tidligere nevnt, leder TØI i tillegg forskningssenteret TRANSPLAN: A transport system within planetary boundaries. TRANSPLAN skal gi klare svar på hvilken rolle transportsektoren har i omstillingen til et lavutslippssamfunn – og utvikle metoder, modeller og beslutningsprosesser som legger grunnlaget for omstilling. Transplan varer i åtte år (2025-2033), og de seks nasjonale transportvirksomhetene – Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Bane NOR, Avinor, Kystverket og Nye Veier – deltar aktivt sammen med andre offentlige og private partnere.

TØI deltar også i forskningssenteret TRACE (Transport Research Center for Nature, Environment and Land Use), som utvikler kunnskap og metoder for bærekraftig utvikling av transportsektoren. TRACE ledes av SINTEF, og varer i åtte år (2025-2033). TØI bidrar til arbeidspakker som handler om hvordan natur- og miljøhensyn kan bli bedre integrert i beslutningsprosessene.

TØI er også partner i Norwegian Centre for Trustworthy AI (TRUST), ledet av Universitetet i Oslo, med Oslo Science City som kjernen av senteret. Dette senteret skal utvikle teknologier og prinsipper som gjør KI pålitelig, rettferdig og i tråd med personvernlovgivning og etiske normer.

Innenfor TRUST vil TØI ha en ledende rolle innen mobilitetsforskning, med særlig fokus på utvikling og bruk av syntetiske populasjoner for transportmodeller.

## Veiledning og fagfelleevaluering

Forskerne ved TØI er reviewere, kommentatorer eller redaksjonsmedlemmer i om lag 45 vitenskapelige tidsskrifter. Deltakelse i slike nettverk er en viktig del av instituttets faglige utvikling. Samtidig er det også en garanti for våre nasjonale oppdragsgivere at den kunnskapen de innhenter kommer fra et institutt som er oppdatert med hensyn til forskningsresultater i andre land og som holder god internasjonal standard.

Mange medarbeidere er også aktive veiledere. 13 medarbeidere veiledet til sammen 10 doktorgradskandidater og 2 mastergradskandidater.

## Institutsamarbeid og allianser

TØI deltar aktivt i samarbeidet innenfor Forskningsinstituttene fellesarena (FFA), en paraplyorganisasjon for alle de anvendte forskningsinstituttene i Norge. I Forskningsrådets system tilhører instituttet Miljøforskingsarenaen. Instituttene på miljøforskingsarenaen har en strategisk samarbeidsorganisasjon, Miljøalliansen, hvor TØI er medlem.

TØI er en del av Oslo Science City. Administrerende direktør Bjørne Grimsrud sitter i styret, og målet er at TØI skal være en sentral aktør i Oslo Science City-samarbeidet. Oslo Science City er Norges første innovasjonsdistrikt med ca. 30 000 studenter og 7 500 forskere, landets beste universitet, universitetssykehus, forskningsinstitutter i verdensklasse samt over 300 bedrifter. TØI bruker dette samarbeidet til å etablere nettverk og allianser for forskningssøknader.

## Kompetanse og kompetanseutvikling

TØI har et tverrfaglig miljø der mange ulike fagbakgrunner er representert. Den største gruppen er økonomer, men også ingeniører, sosiologer, statsvitere, psykologer og geografer er godt representert, i tillegg til flere andre faggrupper, som for eksempel byplanleggere.

Instituttet legger stor vekt på kontinuerlig kompetanseheving blant de ansatte og legger blant annet tilrettelegge for at medarbeidere kan ta doktorgrad. Ved utgangen av året har 58 % prosent av forskerne doktorgrad, som er over målsettingen på 50 prosent.

TØI-medarbeidere som i løpet av 2025 har avlagt doktorgrad, er:

- Tineke De Jong, på avdeling for Reisevaner og reiseliv
- Guri Natalie Jordbakke, på avdeling for Økonomisk analyse
- Hanne Beate Sundfør, på avdeling for Sikkerhet og adferd
- Anna Pieterskaya, på avdeling Smart mobilitet og logistikk
- Erik Bjørnson Lunke, på avdeling for Reisevaner og reiseliv. Sluttet i 2025

TØI har, som andre norske forskningsinstitutter, også en karrierevei for forskere og rådgivere gjennom et kompetansebasert stillingssystem. I 2025 ble 4 medarbeidere Forsker II.

TØI legger også vekt på å tilby veiledning og kontorplass for studenter som kan skrive mastergradsoppgave på våre fagområder.

## Grunnbevilgningen

TØIs muligheter til å ivareta og videreutvikle rollen som et vitenskapelig forskningsinstitutt er i stor grad avhengig av basisfinansieringen fra Norges forskningsråd. Grunnbevilgningen er avgjørende for instituttets kompetanseutvikling, blant annet gjennom styrking av det teoretiske og metodiske grunnlaget innen våre kjerneområder, samt finansiering av doktorgradsarbeid og internasjonal publisering. Dette danner fundamentet for høy faglig kvalitet i oppdragsforskningen og gir samtidig grunnlag for å delta i internasjonale prosjekter, særlig innenfor EUs rammeprogram. I 2025 utgjorde grunnbevilgningen 21,1 mill. kroner, tilsvarende 14 prosent av TØIs brutto inntekter.

## Åpenhetsloven

TØI jobber for å sikre grunnleggende menneskerettigheter og anstendige lønns- og arbeidsforhold. Implementering av åpenhetsloven ligger på TØIs nettside.

Redegjørelse for instituttets aktsomhetsvurdering 2025 er tilgjengelig på nettside. Videre er det utarbeidet en ny Likestilling-, inkludering-, og mangfoldsplan, som også vil være en del av aktsomhetsvurdering.

Instituttet arbeider aktivt for å fremme likestilling og hindre diskriminering. Ved utgangen av 2025 var kjønnsfordelingen blant ansatte 52 prosent kvinner og 48 prosent menn. I forskerstillingene var fordelingen 51 prosent kvinner og 49 prosent menn. Instituttet arbeider kontinuerlig med tiltak for å sikre like muligheter i rekruttering, karriereutvikling og lønnsbetingelser.

## Godt arbeidsmiljø

Instituttet arbeider kontinuerlig med utvikling av ledelseskompetanse i organisasjonen.

I 2025 har instituttet rekruttert to nye medarbeidere, noe som har medført at forskningskapasiteten er på 76,8 årsverk ved utgangen av året. Instituttet hadde 92 ansatte ved utgangen av 2025.

Sykefraværet i 2025 var totalt på 4,4 prosent, mot 6,6 prosent i 2024. Herav utgjorde langtidssykefraværet 2,2 prosent, mot 4,4 prosent i 2024. Dette er en positiv nedgang fra 2024 og som vi vil fortsette å jobbe aktivt med å redusere framover.

TØI er en sertifisert miljøfyrtårnbedrift. Som forskningsinstitutt arbeider vi med mange miljørelaterte problemstillinger innen transportsektoren. Det er viktig for instituttet å ha orden i eget hus. Eksempler på tiltak er å tilrettelegge for hjemmekontor, bedriftsavtale med Ruter om miljøbevisste reisevalg for våre ansatte, være lokalisert nær kollektivtransport og drive kildesortering i lokalene våre.

TØI hadde ingen hendelser med personskade i 2025. Instituttet har ikke produksjon som forurensrer ytre miljø.

Instituttet jobber for å få en representativ kjønnsbalanse i personalet. Dette oppnås ved å praktisere en likestillingspolitikk ved rekruttering og i påfølgende karrierestadier på alle nivå. For å fremme likestilling og hindre diskriminering, har TØI beskrevet satsingen i en likestillingsredegjørelse. Plan for kjønnsbalanse (Gender Equality Plan) dokumenterer hvem som har ansvar og oppfølging av arbeidet med likestillingsredegjørelsen. Rapportene er tilgjengelige på TØIs nettside. Ledergruppen har ved utgangen av 2025 en overvekt av kvinner, fem kvinner og fire menn. TØI sitt styre har lik fordeling av antall menn og kvinner.

Instituttet har signert The European Charter for Researchers and The Code of Conduct for Recruitment i 2021, og fikk i 2024 resertifisert status «HR Excellence in Research» av EU-kommisjonens ekspertpanel.



## Økonomi

Den samlede brutto omsetningen i 2025 utgjør 151 millioner kroner, mens netto omsetning er 125 millioner kroner. Driftsresultatet viser et underskudd på 20 millioner kroner. Årsresultatet etter finansposter er et underskudd på 6 millioner kroner, som dekkes av egenkapitalen. TØI er ikke tilfreds med dette resultatet og har derfor iverksatt tiltak både på markedssiden og for å redusere kostnader. Til tross for negativt årsresultat har stiftelsen en solid finansiell stilling, med en egenkapitalandel på 66 prosent.

Prosjektinngangen har ikke vært tilstrekkelig de senere årene. I 2025 er den isolert sett god, men det skyldes forskningscenteret TRANSPLAN, med en økonomisk ramme på 86 millioner kroner over åtte år. Instituttet har med dette vunnet nye prosjekter med en samlet verdi på 206 millioner kroner i 2025. Arbeidet med å skaffe nye prosjekter har vært høyt prioritert gjennom året for å sikre fremtidige inntekter. Det er en utfordring at kostnadene for å få inn nye prosjekter både hos NFR, EU og i oppdragsmarkedet, er høye.

Kredittrisikoen vurderes som lav ettersom instituttet i hovedsak har offentlige virksomheter som kunder. Historisk har det vært svært begrensede tap på fordringer.

Gjennom deltakelse i EU-prosjekter er TØI eksponert for noe valutarisiko, men dette utgjør under 10% av vår omsetning. Instituttet har ikke inngått egne sikringsavtaler eller tatt opp lån i utenlandsk valuta, da valutarisikoen vurderes som relativt begrenset.

TØI har ingen lån, men har midler plassert i finansmarkedet og er dermed eksponert for endringer i renter og markedsavkastning. Plasseringene ga svært god avkastning i 2025, og netto finansresultat endte på 14 millioner kroner, hvorav 7 millioner kroner er avkastning fra finansielle plasseringer og 7 millioner kroner fra realisert gevinst fra eiendommen TØI eier i Gaustadallèen 21.

Instituttet er eksponert for finansiell risiko og markedsrisiko på flere områder. I tillegg til valutarisiko påvirkes fondsinvesteringene av markedssvingninger. Styret har, i dialog med fondsforvalter, fastsatt en plasseringsstrategi som i hovedsak skal sikre moderat risiko og begrense faren for vesentlige tap som følge av markedsuro.

Likviditetsrisikoen vurderes som lav, sett i lys av en likviditetsbeholdning på 110 millioner kroner per 31.12.2025. I dette inngår lett omsettelige investeringer.

Styret er ikke kjent med at det har inntruffet andre forhold som påvirker instituttets finansielle situasjon etter regnskapets avslutning utover ovennevnte. Med de tiltak som er igangsatt for å bedre driftsresultatet, ser styret positivt på instituttets framtidige økonomiske og faglige muligheter. I samsvar med regnskapsloven § 3–3 bekreftes det at forutsetningen om fortsatt drift er til stede.



## Inntekter fordelt på marked 2025

<i>Tall i tusen</i>	<b>2025</b>	
NFR basisbevilgning	18 495	15 %
NFR	27 075	22 %
Annen bidragsforskning	14 843	12 %
Oppdragsforskning	46 651	37 %
Utland, EU (inkl. retur EU)	18 343	15 %
<b>Sum netto inntekt</b>	<b>125 407</b>	<b>100 %</b>

## Framtidsutsikter 2026

Utsiktene for 2026 er ikke så gode som vi skulle ønske. Det er ingen signaler eller tegn til et bedre marked. Vårt mål er å konsolidere TØI og legge grunnlaget for en bærekraftig og sunn økonomi på lang sikt. Den påbegynte nedbemanningen vil fullføres i 2026.

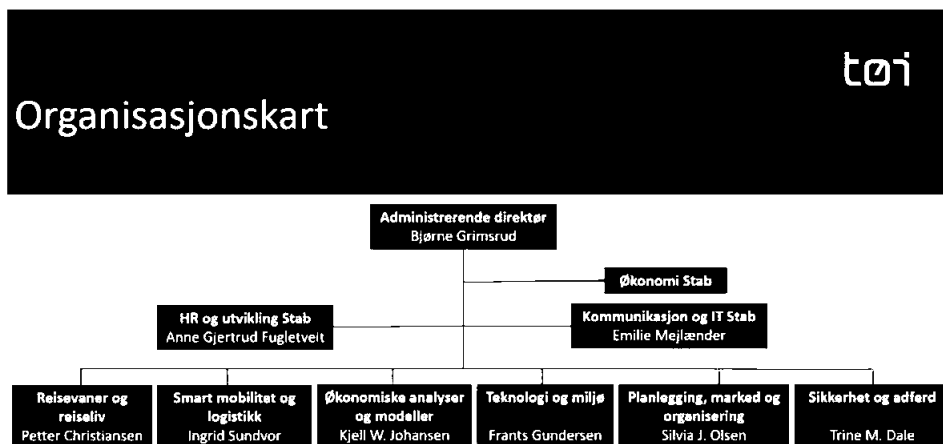
## Organisering og daglig ledelse

TØI har hovedkontor i Forskningsparken på Blindern i Oslo. Adressen er Gaustadalléen 21, 0349 Oslo.

Trondheimskontoret har adresse Krabugata 2, 7011 Trondheim.

## TØIs ledergruppe 31.12.2025

- Bjørne Grimrud, administrerende direktør
- Kjell Werner Johansen, assisterende direktør, forskningssjef for Økonomiske analyser og modeller
- Trine Dale, forskningssjef for Sikkerhet og adferd
- Silvia J. Olsen, forskningssjef for Planlegging, marked og organisering
- Frants Gundersen, forskningssjef for Teknologi og miljø
- Emilie Mejlænder, kommunikasjonssjef og avdelingsleder for Kommunikasjon og IT-Stab
- Anne Gjertrud Fugletveit, HR- og utviklingssjef og avdelingsleder for HR-stab
- Ingrid Sundvor, forskningssjef for Smart mobilitet og logistikk
- Petter Christiansen, forskningssjef for Reisevaner og reiseliv



Organisasjonskart per 31.12.2025

## Styret

TØIs styre har i 2025 hatt sju styremøter.

Styret hadde følgende sammensetning i perioden 01.01.2025-30.06.2025:

- Styreleder: Øyvind Fylling-Jensen
- Nestleder: Ola H. Strand
- Styremedlem: Marit Brandtsegg
- Styremedlem: Grete Skundberg
- Styremedlem: Tomas Svensson
- Styremedlem: Gunnel Fottland
- Ansattvalgt styremedlem: Petter Christiansen / Veronica Blumenthal
- Ansattvalgt styremedlem: Paal Breivik Wangsness

Styret har følgende sammensetning fra 01.07.2025 - 31.12.2025


- Styreleder: Øyvind Fylling-Jensen
- Nestleder: Inge Jan Henjesand
- Styremedlem: Marit Brandtsegg
- Styremedlem: Ragnhild Wahl
- Styremedlem: Jens Patrick Waldemar
- Styremedlem: Kristin Margrethe Flornes
- Ansattvalgt styremedlem: Paal Breivik Wangsness
- Ansattvalgt styremedlem: Veronica Blumenthal

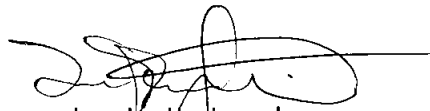
Styret og ledelsen ved TØI takker alle medarbeiderne for arbeidsinnsatsen i 2025.




## TØIs Årsberetning 2025


Oslo, 23. mars 2026

  
Øyvind Fylling-Jensen  
Styreleder

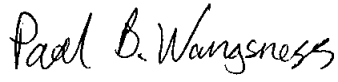
  
Inge Jan Herjesand  
Nestleder


  
Marit Brandtsegg  
Styremedlem


  
Ragnild Wahl  
Styremedlem

  
Jens Patrick Waldemar  
Styremedlem

  
Kristin Margrethe Flornes  
Styremedlem

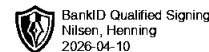
  
Paal B. Wangsness  
Ansatt representant

  
Veronica Blumenthal  
Ansatt representant

  
Bjørne Grimsrud  
Administrerende direktør



## INSIGNIS



Til styret i  
Transportøkonomisk Institutt Stiftelsen Norsk Senter For Samferdselsforskning

### Uavhengig revisors beretning

#### Konklusjon

Vi har revidert Transportøkonomisk Institutt Stiftelsen Norsk Senter For Samferdselsforskning sitt årsregnskap som viser et underskudd på kr 6 163 217. Årsregnskapet består av balanse per 31. desember 2025, resultatregnskap og kontantstrømoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening

- oppfyller årsregnskapet gjeldende lovkrav, og
- gir årsregnskapet et rettviseende bilde av selskapets finansielle stilling per 31. desember 2025 og av dets resultat og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapskikk i Norge.

#### Grunnlag for konklusjonen

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med de internasjonale revisjonsstandardene International Standards on Auditing (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet nedenfor under "Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet". Vi er uavhengige av selskapet slik det kreves i lov, forskrift og International Code of Ethics for Professional Accountants (inkludert internasjonale uavhengighetsstandarder) utstedt av the International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA-reglene), og vi har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Innhentet revisjonsbevis er etter vår vurdering tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

#### Øvrig informasjon

Styret og daglig leder (ledelsen) er ansvarlig for informasjonen i årsberetningen og annen øvrig informasjon som er publisert sammen med årsregnskapet. Øvrig informasjon omfatter årsrapport. Vår konklusjon om årsregnskapet ovenfor dekker verken informasjonen i årsberetningen eller annen øvrig informasjon.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese årsberetningen og annen øvrig informasjon. Formålet er å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom årsberetningen, annen øvrig informasjon og årsregnskapet og den kunnskap vi har opparbeidet oss under revisjonen av årsregnskapet, eller hvorvidt informasjon i årsberetningen og annen øvrig informasjon ellers fremstår som vesentlig feil. Vi har plikt til å rapportere dersom årsberetningen eller annen øvrig informasjon fremstår som vesentlig feil. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.

Basert på kunnskapen vi har opparbeidet oss i revisjonen, mener vi at årsberetningen

- er konsistent med årsregnskapet og
- inneholder de opplysninger som skal gis i henhold til gjeldende lovkrav

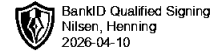
INSIGNIS AS

Adresse: Sandakerveien 138, 0484 Oslo  
Org.nr. 917 835 810 MVA, Foretaksregisteret

[www.insignis.no](http://www.insignis.no)



## INSIGNIS



### Ledelsens ansvar for årsregnskapet

Styret og daglig leder (ledelsen) er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet og for at det gir et rettvise bilde i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge. Ledelsen er også ansvarlig for slik intern kontroll som den finner nødvendig for å kunne utarbeide et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil.

Ved utarbeidelsen av årsregnskapet må ledelsen ta standpunkt til selskapets evne til fortsatt drift og opplyse om forhold av betydning for fortsatt drift. Forutsetningen om fortsatt drift skal legges til grunn for årsregnskapet så lenge det ikke er sannsynlig at virksomheten vil bli avvirket.

### Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

Vårt mål er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og å avgi en revisjonsberetning som inneholder vår konklusjon. Betryggende sikkerhet er en høy grad av sikkerhet, men ingen garanti for at en revisjon utført i samsvar med ISA-ene, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon som eksisterer. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon blir vurdert som vesentlig dersom den enkeltvis eller samlet med rimelighet kan forventes å påvirke økonomiske beslutninger som brukerne foretar basert på årsregnskapet.

For videre beskrivelse av revisors oppgaver og plikter vises det til:

<https://revisorforeningen.no/revisjonsberetninger>

### Konklusjon om forvaltning

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, og kontrollhandlinger vi har funnet nødvendig i henhold til internasjonal standard for attestasjonsoppdrag (ISAE) 3000

«Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller forenklet revisorkontroll av historisk finansiell informasjon», mener vi at stiftelsen er forvaltet i samsvar med lov, stiftelsens formål og vedtekter for øvrig.

Oslo, 23. mars 2026

**Insignis AS**

(elektronisk signert)

Henning Nilsen  
statsautorisert revisor