

Status og verdiskaping 2. tertial 2025

Mai – august 2025

Tertial 2 2025



INNHold

Overordnet status Side 3

Sektorpolitiske mål
og prioriteringer Side 7

Vår visjon

Mer på skinner setter mindre spor

Trygghet på jobb – vårt viktigste ansvar

“Når noen mister livet på jobb, berører det hele jernbanefamilien dypt

Den 30. august ble Nesvatnet i Levanger rammet av et jordras, der én person omkom. Det ble en alvorstynget første dag for meg på jobb, og mine tanker går først og fremst til familien, vennene og kollegene til den omkomne. Vi samarbeidet tett med nødetatene for å støtte ansatte og pårørende. Vårt viktigste mål er at alle som jobber på jernbanen skal komme trygt hjem hver dag. Når noen mister livet på jobb, berører det hele jernbanefamilien dypt.

Raset påførte store skader på både Nordlandsbanen, E6 og fylkesveien som er stengt for trafikk. Dette har gitt store utfordringer for trafikkkavviklingen mellom nord og sør og i området. Det jobbes intensivt med å gjenopprette veier og jernbane. Arbeidet er omfattende og vil pågå frem mot sommeren 2026.

Tidligere i sommer, den 19. juli, ble også Raumabanen rammet av et jordras ved Verma stasjon, utløst av styrtregn og store nedbørsmengder. Raset traff jernbanen på

to steder og førte til stenging av strekningen mellom Dombås og Åndalsnes. Arbeidet med å sikre og gjenoppbygge området var krevende, og foregikk i et bratt og rasutsatt terreng. Sikkerheten til våre ansatte er høyeste prioritet, og fjellsikring ble fullført før gjenoppbyggingen kunne starte. Raumabanen åpnet 6. oktober. Takk til alle som har jobbet for å få banen opp igjen.

Disse to hendelsene viser at prioritering av vedlikehold og fornyelse og å ta vare på den jernbanen vi har, er viktigere enn noen gang. Tidligere i perioden publiserte vi InfraStatus 2024 – en sentral rapport som gir et helhetlig bilde av jernbanens tilstand og fremtidige fornyelsesbehov. Rapporten viser at tilstanden er stabil, men at vedlikeholdsetterslepet fortsetter å vokse. Det samlede fornyelsesbehovet er nå beregnet til 127,8 milliarder kroner over en 12-årsperiode. Det er viktig å fortsette å prioritere vedlikehold og fornyelse for å ta igjen etterslepet og sikre en mer driftsstabil jernbane.

Mens store deler av landet tok ferie, benyttet vi sommeren til vedlikehold og utbygging av jernbaneinfrastrukturen for å få en mer driftssikker jernbane. I år inkluderte sommerarbeidene også de siste arbeidene før gjenåpningen av Drammen stasjon og nytt dobbeltspor som ble åpnet for trafikk 31. august, og plattformforbedringer på stasjoner på viktige pendlerlinjer rundt Oslo. I helgen 30. august–1. september ble også strekningene Trondheim–Steinkjer og Steinkjer–Bodø fullstendig stengt for å gjennomføre kritisk vedlikehold og kapasitetsoppgraderinger. Jeg vil gjerne takke alle som har stått på mens andre tok sommerferie.

1. september tiltrådte jeg som konsernsjef i Bane NOR. Jeg vil benytte anledningen til å takke Jon-Erik Lunøe for den solide innsatsen han har gjort som konstituert konsernsjef. Med stødig hånd har han ledet selskapet gjennom viktige prosesser og lagt et godt fundament for det videre arbeidet. Jon Erik Lunøe fortsetter nå som

konserndirektør for Eiendom og serviceanlegg - et område som er helt sentralt for jernbanen og knutepunktutviklingen i Norge.

Jeg ser frem til å videreføre det viktige arbeidet med å styrke jernbanens rolle i samfunnet. Med bakgrunn fra industri og teknologi, og et sterkt engasjement for bærekraft, ønsker jeg å bidra til at Bane NOR og sektoren leverer på sitt samfunnsoppdrag med høy kvalitet og langsiktig perspektiv. Sammen med dyktige fagmiljøer og samarbeidspartnere skal vi bygge en mer pålitelig, effektiv og fremtidsrettet jernbane – til det beste for hele Norge.

Agnete Johnsgaard-Lewis
Konsernsjef, Bane NOR



Nøkkeltall T2 2025

Enklere reisehverdag

88,0 ▲

(T2 2024: 87,1)

Punktlige persontog Prosent

På samme nivå som forrige tertial, som er høyeste nivå siden T2 2023. Juli er svakeste måneden i perioden grunnet blant annet sporbrudd og utfordringer med infrastrukturen. Mai ble måneden med best resultat i perioden, med 89,2 %.

75,2 ▼

(T2 2024: 79,6)

Punktlige godstog Prosent

Positiv utvikling fra forrige tertial. August ble beste måned siden april 2024, med 79,2 %. Juli var måneden med lavest resultat, hovedsakelig grunnet sporbrudd og infrastrukturfeil. Resultatet i T2 2025 er lavere enn tilsvarende periode de siste seks årene.

Mer for pengene

405 ▲

(T2 2024: 150)

Resultat etter finansposter Bane NOR SF Millioner

Resultatet for tertialet er 255 MNOK bedre enn samme periode i fjor. Hovedårsak er lavere hendelseskostnader innen drift, samt at andel av kompensasjon for reduserte infrastrukturavgifter som vedrører T1 er inntektsført i sin helhet i T2.

Bidra til Norges klimamål

6 914 ▲

(T2 2024: 5 916)

Klimagassutslipp fra anleggsvirksomhet og drift og vedlikehold Tonn CO₂-ekvivalenter

Tallet inkluderer ikke kontraherte arbeider for drift og vedlikeholdsarbeider, dette beregnes kun årlig. Den viktigste variabelen er aktivitetsnivå.

Nullvisjon for drepte og hardt skadde

10 ▲

(T2 2024: 7)

Drepte og hardt skadde på jernbanen Antall

8 personer blitt drept og 2 hardt skadd. 6 av hendelsene er relatert til togfremføring, hvor 4 av hendelsene er påkjørsel av tredjeperson i spor og 2 er planovergangssulykker. 1 hendelse er en strømutlykke på Bane NORs eiendom, og 3 av hendelsene var i forbindelse med arbeid, hvor 1 er omkommet i kvikkleireskred, og 2 er hardt skadd (trafikkulykke og fallulykke). Alle unntatt 4 arbeidsulykker er under politietterforskning.

0 ►

(T2 2024: årlig indikator)

Inngrep i naturområder* Dekar

Ingen idriftssatte prosjekter med inngrep i naturområder basert på foreløpige innrapporterte tall for tertialet, flere tallgrunnlag mottas senere i år. For 2024 var det heller ingen idriftssatte utbyggingsprosjekt med inngrep i naturområder.

Pilene indikerer positiv (grønn) eller negativ (rød) trend, sammenlignet med forrige tertial. Tallene i parentes er ikke knyttet til trendpilen.

* Se definisjoner side 20 for komplett beskrivelse av KPI

Viktige hendelser

23. MAI

Over 99 prosent av togene i rute mellom Arna og Bergen

Etter åpningen av dobbeltsporet mellom Arna og Bergen har punktligheten økt markant – nå er over 99 prosent av togene i rute. På Follobanen og Østfoldbanen er også mer enn ni av ti tog i rute. Sporfornyelse, forbedret strømforsyning og styrket vinterberedskap har bidratt til økt stabilitet i togtrafikken. I tillegg investerer Bane NOR i forebyggende vedlikehold, blant annet 61 millioner kroner til Østfoldbanen i år.



01. JULI

Koordinert sommerarbeid over hele landet

Hver sommer oppgraderer Bane NOR jernbaneinfrastrukturen i hele landet. I 2025 var forberedelse til gjenåpningen av Drammen stasjon med nytt dobbeltspor og forbedringer på pendlerlinjer rundt Oslo blant de største tiltakene. Helgen 30. august–1. september ble også strekningene Trondheim–Steinkjer og Steinkjer–Bodø stengt for viktig vedlikehold og kapasitetsløft.



03. JUNI

Vedtatt finansiering for Arna-Stanghelle

Stortinget har vedtatt finansiering av Fellesprosjektet Arna–Stanghelle, et fellesprosjekt mellom Bane NOR og Statens vegvesen. Med en styringsramme på 41,2 milliarder kroner markerer dette starten på Norges største tunnelprosjekt, som skal gi en tryggere og mer effektiv forbindelse mellom øst og vest. Prosjektet går nå inn i en ny fase med utlysning av den første store tunnelkontrakten til høsten.



03. JULI

Omfattende fornyelsesprosjekter i Oslo-området

Bane NOR gjennomfører omfattende fornyelsesprosjekter i Oslo-området for å forbedre punktlighet og driftsstabilitet. Med rundt 1 200 tog som passerer Oslo S daglig, har aldrende infrastruktur ført til økt slitasje. Oppgraderinger av Hovedbanen og Gardermobanen, samt et nytt kraftforsyningssystem i Oslotunnelen, har allerede redusert forsinkelser og innstillinger. Disse tiltakene inngår i en langsiktig strategi for å styrke Norges mest trafikkerte jernbanekorridor.

18. JULI

Ny konsernsjef i Bane NOR

Agnete Johnsgaard-Lewis tiltrådte som konsernsjef i Bane NOR 1. september. Hun har omfattende erfaring innen kompleks operasjonell drift, teknologi og prosjektutvikling. Tidligere har hun hatt mange ulike roller i Shell-konsernet, både i Norge og internasjonalt. Som bakgrunn har hun en sivilingeniørutdannelse og har jobbet med tekniske fag i mange år.



30. AUGUST

Tragisk dødsfall under jordskred i Levanger

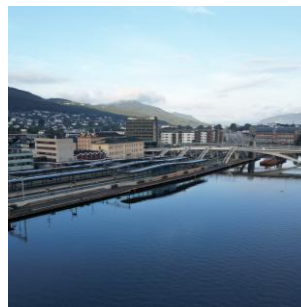
Den 30. august førte et jordskred nær Nesvatnet i Levanger til at én person omkom. Det oppsto store skader på både Nordlandsbanen og E6. Hendelsen skjedde under anleggsarbeid ledet av Bane NOR, og etterforskning pågår. Togtrafikken mellom Åsen og Steinkjer, samt mellom Trondheim og Bodø, er innstilt med buss for tog. Bane NOR samarbeider tett med nødetatene og prioriterer støtte til berørte ansatte og familier.



19. JULI

Jordras ved Verma

Et jordras ved Verma stasjon 19. juli førte til full stenging av Raumabanen mellom Dombås og Åndalsnes. Raset, utløst av styrtregn, traff jernbanen på to steder. Arbeidet med sikring og gjenoppbygging pågikk i krevende terreng, og fjellsikring måtte fullføres før gjenoppbygging kunne starte. Raumabanen åpnet 6. oktober.



31. AUGUST

Ny Drammen stasjon og dobbeltspor åpnet for trafikk

31. august åpnet Bane NOR en modernisert Drammen stasjon og nytt dobbeltspor til Kobbervikdalen – et viktig løft for Vestfoldbanen. Stasjonen har fått seks spor, forhøyede plattformer og solcellepaneler. Prosjektet inkluderer også ny tunnel og tekniske oppgraderinger ved flere stasjoner, og legger til rette for økt togkapasitet og bedre punktlighet i regionen.

2

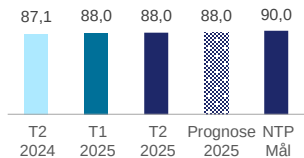
Sektorpolitiske mål og prioriteringer



Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet

88,0

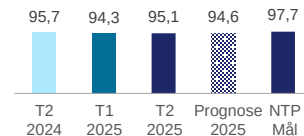
Punktlighet persontog
prosent



Punktlighet persontog har hatt en positiv utvikling sammenliknet med T2 2024, som lå på 87,1 %. Den svakeste måneden ble juli. Det skyldes blant annet utfordringer i forbindelse med sommerbruddet på Østlandet, spesielt knyttet til snuing av tog på Asker og saktekjøring Hovedbanen. I tillegg skapte sommervarmen utfordringer i infrastrukturen i store deler av landet, med blant annet solsleng og utfordringer knyttet til kontaktledningsanlegget. Utsatt åpning av Drammen stasjon skapte en krevende situasjon, med buss for tog for de reisende ut august, til tross for punktlighet på 88,3 %.

95,1

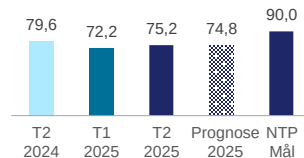
Regularitet persontog
prosent



Regulariteten i T2 2025 var lavere enn samme periode i 2024. Juni og juli var månedene med lavest resultat. På Østlandet var de største årsakene til innstillinger i perioden en feil i planlegging av sommerbruddet. I tillegg måtte 72-settene tas ut av trafikk grunnet feil på materiell. Disse to hendelsene stod for ca. 22 % av alle innstilte persontog i T2. I sør ble 73-settene tatt ut av trafikk en periode grunnet feil, og medførte innstilte fjern tog. I nord ble Raumabanen stengt fra midten av juli grunnet ras. Strekningen er fortsatt stengt og vil påvirke regulariteten fremover. I tiden som kommer vil også raset ved Levanger prege regulariteten.

75,2

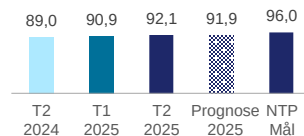
Punktlighet godstog
prosent



Punktlighet godstog har hatt en positiv utvikling fra T1 til T2, men vurderer man resultatet i andre tertial de seks siste årene er 2025 året med lavest resultat. Spesielt juni og juli var utfordrende måneder. Juni var preget av lav avgangspunktlighet fra Alnabru og i nord ble togene påvirket av ombygging på Narvik stasjon. Juli var preget av sporbrudd på Hovedbanen og i Drammen, samt arbeider på svensk side. I tillegg skapte sommervarmen utfordringer i infrastrukturen med blant annet solsleng og utfordringer knyttet til kontaktledningsanlegget.

92,1

Punktlighet Gardermobanen
prosent



Punktlighet Flytoget til Gardermoen har gått opp fra forrige tertial og endte på 92,1 %. Det er høyeste tertialresultat siden T2 2022. Omkjøring av godstog i Romeriksporten fungerte bedre i sommerbruddet enn det gjorde i påsken, trolig fordi det var mer robusthet i godstogrutene i sommer.

Punktlighet og regularitet
2021 – hittil i 2025 (tom. 31.08)



Årsaker og tiltak for å bedre punktligheten

Arbeid i tertialet

- **Det har i andre tertial pågått tiltak i hele landet med mål om positiv effekt på punktligheten, bla:**
- Arbeidet med å seksjonere og fornye strømforsyning Oslo S.
- Økt forebyggende vedlikehold spor i Oslo-Navet i henhold til plan.
- Gjennomført innkopling av Auto transformator Sandvika – Asker – Drammen.
- Gjennomført fornyelse kontaktledning og spor Nedre og Øvre Hovedbanen.
- Gjennomført sporvekselbytter på Gardermobanen.
- Forbedrings tiltaket PRO 20 er et omfattende initiativ for effektivisering av drift og vedlikehold i Bane NOR.
- Programmet har bidratt til positiv effekt på punktligheten gjennom fornyelsestiltak og bedre gjennomføring.

Arbeid neste tertial

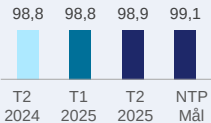
- **I neste tertial vil arbeidet med å bedre punktligheten fortsette, med bla følgende planlagte tiltak:**
- Fortsette arbeid med seksjonere og fornye strømforsyning Oslo S for å redusere effekten av jordfeil.
- Gjennomføre økt forebyggende vedlikehold spor i Oslo-Navet.
- Gjennomføre sporvekselbytter på Nedre Hovedbanen.
- Gjennomføre tverrfaglig fornyelse på Østfoldbanen Østre linje.
- Planlegge vinterberedskap.
- Fortsette implementering av PRO 20

Hendelser med størst påvirkning, sortert etter summen av forsinkede tog og innstillinger

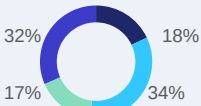
Dato	Sted	Hendelse	Antall forsinkede tog	Forsinkelses-timer	Innstillinger
23.06.2025	Østlandet	Feil i planforutsetninger	0	0	946
27.06.2025	Østlandet	Feil på kjøretøy	45	8,1	796
25.07.2025	Hele landet	BLS konkurs	5	2,2	540
19.07.2025	Bjørli – Åndalsnes	Ras	4	0,5	383
24.06.2025	Oslo S	Signal – jordfeil	214	47,1	139

98,9

Oppetid
prosent



Oppetiden har gått opp med 0,08 prosentpoeng fra T1 og er også høyere enn resultatet i T2 2024. Resultatet var likevel under målsetting, hovedsakelig grunnet svakt resultat i juli på 98,4 %. I juli var det en økning i forsinkelser knyttet til bane (bla. saktekjøringer og solslyng og feil på kontaktledningsanlegget sammenliknet med foregående måneder. Juli stod for en tredjedel av forsinkelsene som inngår i oppetiden i andre tertial.

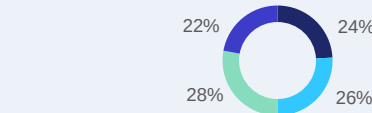


12 595 timer Forsinkelsestimer godstog

Forsinkelsestimerne for godstog skyldes i stor grad forsinkelse fra utgangsstasjon, kode 82, og forsinkelse fra utland, kode 91. Disse kodene står alene for 41 % av forsinkelsestimerne i T2. De bidrar sterkt til den høye andelen forsinkelsestimer innenfor kategoriene «togselskapene» og «utenforliggende årsaker». Andelen infrastrukturforsinkelser og trafikkavviklingsforsinkelser har gått noe opp.

Infrastruktur (kode 1-5)

Trafikkavvikling (kode 7)



Forsinkelsestimer - alle tog: 27 613 timer hittil i år

I T2 stod følgeforsinkelser for størst andel av forsinkelsene. Infrastruktur utgjør også en større andel av forsinkelsestimerne enn det gjorde i T1. Spesielt forsinkelser knyttet til bane (bla. Saktekjøringer og solslyng) og kontaktledning har gått opp i forhold til forrige tertial. Togselskapenes andel har gått ned. Her er det spesielt forsinkelser knyttet til kode 82 – materiell sent fra hensetting som har gått ned. Det kan knyttes til blant annet god avgangspunktlighet fra Alnabru i mai og august.



15 018 timer Forsinkelsestimer persontog

Antall forsinkelsestimer på persontog er noe lavere enn i forrige tertial. Andelen som skyldes infrastruktur har gått opp med tre prosentpoeng og særlig feil knyttet til bane og kontaktledningsanlegg har økt. Det er også høyere enn tilsvarende periode i 2024.

Togselskapene (kode 6, 81-85)

Utenforliggende årsaker (kode 91-94)

1) Se side 19 for definisjoner på forkortelser og 20 for forklaring på indikatorer

Merk at planlagte innstillinger (kode 5) ikke er med i oversikten

Resultatregnskap Bane NOR SF

Inntekter

Foretakets inntekter i T2 2025 ble 3 749 MNOK, en økning på 762 MNOK mot samme periode i fjor. Økt produksjon innen vedlikehold har bidratt til en høyere inntekt enn i T2 2024. Økning i vederlaget inkluderer i tillegg en økt bevilgning i revidert statsbudsjett 2025, grunnet reduksjon i inntekter fra infrastrukturavgifter. Økning i vederlag relatert til T1 tilsvarende 100 MNOK, er bokført i sin helhet i T2.

Lønnskostnader

Lønnskostnadene er økt med 114 MNOK sammenliknet med T2 2024. Kostnadsøkningen er i hovedsak drevet av korrigering knyttet til AFP på 17 MNOK i T2 2025, økt bemanning og lønnsvekst sett i forhold til T2 2024.

Eksterne kostnader

Eksterne kostnader er 164 MNOK høyere enn tilsvarende periode i 2024. Økning skyldes i hovedsak kostnads-

reduksjon i T2 2024 som følge av forsikringsoppgjør etter ekstremværet «Hans» og kostnader knyttet til økt produksjon innen forebyggende vedlikehold i år. Økt produksjon innen vedlikehold bidrar til høyere kostnader i 2025. Eksterne kostnader knyttet til hendelser innen drift er om lag 80 MNOK lavere enn samme periode i fjor.

Finansinntekter

Som følge av en lavere likviditetsbeholdning gjennom 2025 sammenliknet med 2024, i tillegg til et noe lavere rentenivå, er finansinntekter i T2 2025 27 MNOK lavere sammenliknet med samme periode i fjor.

Resultat

Resultat før skatt ble 405 MNOK i T2 2025, en forbedring på 255 MNOK sammenliknet med samme periode i fjor.

Bane NOR SF*	2. tertial		Hittil i år		Hele
Tall i MNOK etter aktivering	2025	2024	2025	2024	2024
Vederlag fra Jernbanedirektoratet	2 857	2 224	5 265	4 334	8 263
Sum andre inntekter	893	764	1 882	1 831	3 131
Sum inntekter	3 749	2 988	7 147	6 165	11 394
Lønnskostnader	1 331	1 217	2 865	2 746	4 270
Eksterne kostnader	790	626	1 735	1 517	2 625
Andre driftskostnader	1 278	1 206	2 739	2 589	4 439
Sum driftskostnader	3 400	3 049	7 338	6 852	11 335
Nettoeffekt avskr. & komp. slit og elde	173	44	215	88	75
Driftsresultat før finans	176	- 106	- 406	- 775	- 16
Finansinntekt (-) / kostnad (+)	- 228	- 255	- 385	- 483	- 722
Resultat før skatt	405	150	- 21	- 292	707

* Regnskap 2025 ikke revidert



Produksjon

	Hittil i 2025	Hele 2024	
Investeringer	8,2	14,7	milliarder
Mindre investeringer	1,4	Ny i 2025	milliarder
Fornyelse	4,1	5,9	milliarder
Vedlikehold	2,4	2,9	milliarder
Drift	4,2	6,3	milliarder

Se definisjoner på side 19.



Fornyelse på Trønderbanen

I mai og juni har vi byttet skinner, sviller og pukk på store deler av strekningen mellom Trondheim og Stjørdal og Langstein og Rongland. Dette vil gi en mer stabil og forutsigbar togtrafikk.



Fornyelse på Hovedbanen

Arbeidet med å oppgradere Hovedbanen pågår for fullt. I sommer har vi byttet skinner, sviller og pukk mellom Lørenskog og Brobekk. Bryn stasjon har også fått nytt kontaktledningsanlegg i sommer.



Fornyelse på Vestfoldbanen

I august har vi mellom Stokke og Larvik bl.a. byttet 13.000 sviller, en sporveksel, 2 km skinner, 480 tonn masser, før sporene ble justert med pakkmaskin og sporstabilisator.



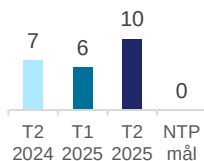
Kamera bidrar til å stoppe feil før de oppstår

AutoKontroll – KI analyserer bilder fra kamera montert på arbeidstog og avdekker feil vi ikke har klart å avdekke tidligere. Nedgang fra 1300 innstillinger som følge av feil på KL i 2023 til 0 innstillinger i 2024, takket være målrettet bruk av teknologi og smartere vedlikehold.

Nullvisjon for drepte og hardt skadde

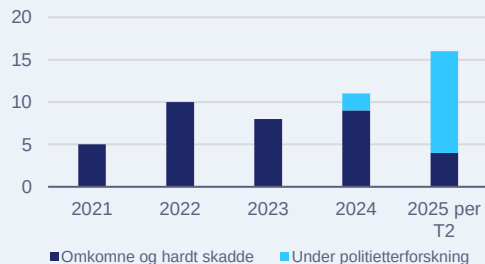
10

Drepte og hardt skadde
Antall



I perioden har 8 personer blitt drept og 2 hardt skadd. 6 av disse hendelsene er relatert til togfremføring, hvor 4 av hendelsene er påkjørsel av tredjeperson i spor og 2 er planovergangsulykker. 1 hendelse er en strømulykke på Bane NORs eiendom, og 3 av hendelsene var i forbindelse med arbeid, hvor 1 er omkommet i kvikkleireskred, og 2 er hardt skadd (trafikkulykke og fallulykke).

Alle unntatt 4 arbeidsulykker er under politietterforskning.

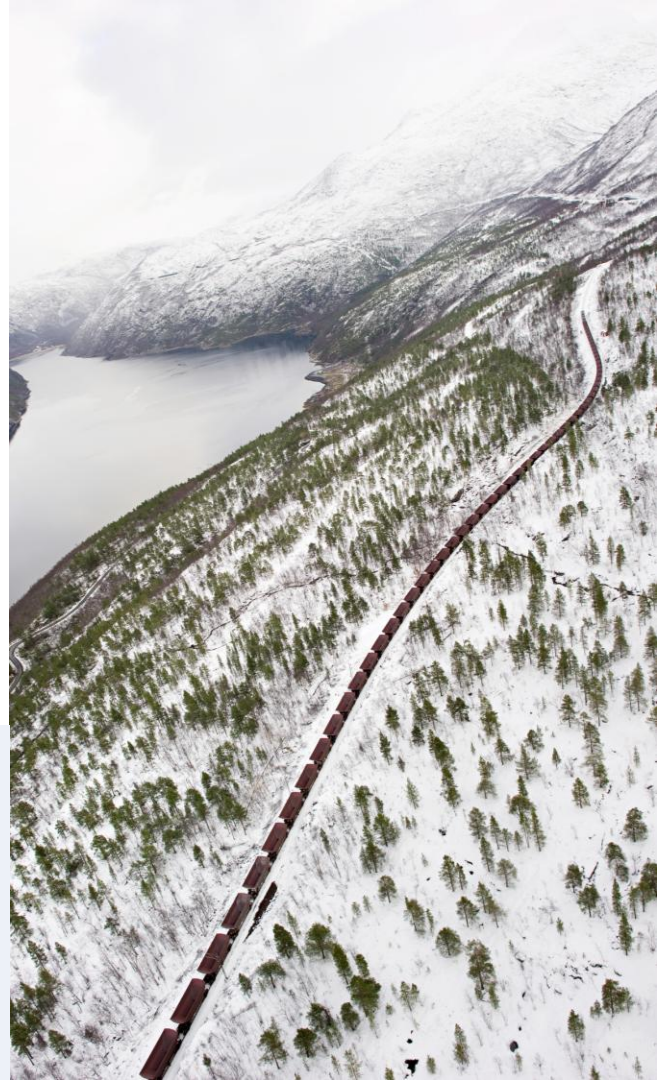


Basert på historikk forventes det at hovedandelen av dødsfallene innen togframføringen vil bli konkludert som viljeshandlinger av politiet. T1 og T2 i 2025 hadde totalt sett færre drepte og hardt skadde enn samme perioder 2024. Det er også normalt at det er flere drepte og hardt skadde i T2 enn i T1, og dette er gjentakende også i årene før, og henger sammen med type eksponering på de ulike risikogruppene.

Bane NOR har et eget program for å se på ulike tiltak for å redusere antall viljeshandlinger på jernbanen. Prosjektets fokusområde i 2024 og 2025 er Lillestrøm stasjon og nærliggende områder. Tiltak fra prosjektet som gir resultater i tråd med hensikten vil bli videreført i en landsomfattende strategi og handlingsplan i 2026. Det er per september 2025 gjennomført flere tiltak på Lillestrøm stasjon, mens noen er fortsatt under vurdering/tilpassing.

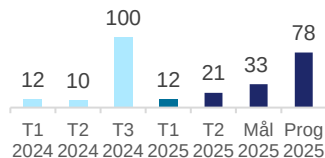
Historiske tall for antall drepte og hardt skadde

Oversikten viser konkluderte ulykker og hendelser som er under etterforskning.



Reduksjon av planoverganger

33



Reduksjon av usikrede planoverganger

Hittil i 2025 er det lagt ned 33 usikrede planoverganger. De fleste av disse nedleggelsene har skjedd i region Sør-Vest og region Midt, som også tidligere har hatt høy aktivitet på dette området. Nedleggelsene er i hovedsak i tråd med det planlagte nivået for året.

Av de 33 nedlagte planovergangene i 2025 er 26 klassifisert i risikokategori lav, 6 i kategori middels risiko og 1 i kategori høy risiko. Risikokategoriene er beregnet ved vektning av ulike risikoforhold, som for eksempel antall togpasseringer og type bruk.

2

Reduksjon av sikrede planoverganger

I 2025 er det lagt ned to sikrede planoverganger: Nordby planovergang i region Stor-Oslo, som var klassifisert med høy risiko, og Arneberg planovergang i region Midt, med middels risiko.

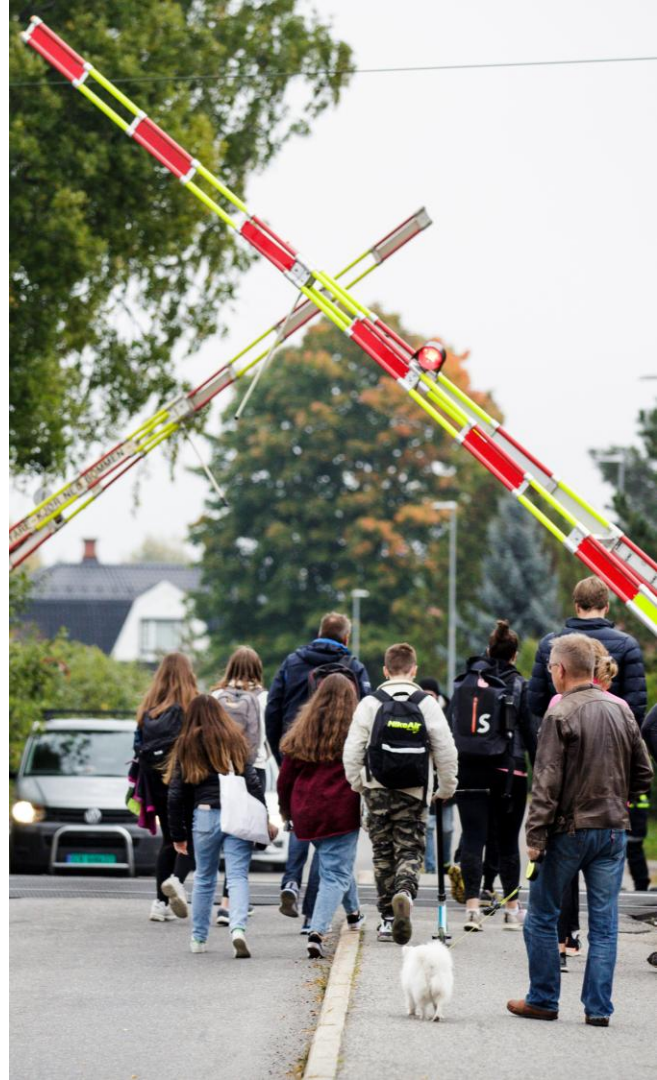
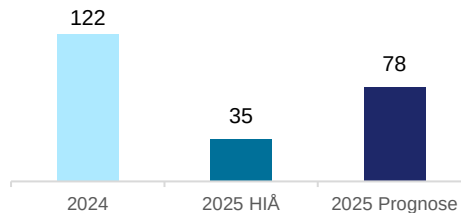
Arbeid for å redusere planoverganger

I løpet av tertialet har vi i Bane NOR videreført det strategiske arbeidet med å redusere antall planoverganger på jernbanenettet. Dette er et viktig bidrag til nullvisjonen for transportsektoren, hvor målet er å eliminere dødsfall og alvorlige skader i trafikken.

Et av de mest markante tiltakene i T2 var nedleggelsen av planovergangen ved Nordby holdeplass på Jessheim, som over tid har vært blant de mest risikoutsatte i landet. Den er nå erstattet med en undergang, noe som gir tryggere kryssing for myke trafikanter og reduserer risikoen for alvorlige hendelser.

Gjennomføring av nedleggelse gjennom året varierer fra tertial til tertial, og har derfor ikke en lineær utvikling.

Reduksjon av planoverganger



Fra plan til bygging

– Utvalgte prosjekter fra vår portefølje

Nordlandsbanen, Trønderbanen

To tog i timen på Trønderbanen

I mai markerte vi byggstart for Infrastrukturpakke E19, To tog i timen på Trønderbanen, på Verdal stasjon. Dette er starten på et togtilbud som vil gjøre hverdagen lettere for alle som skal reise med jernbanen i Trøndelag. E19 består av til sammen 20 prosjekter fra Støren i sør til Steinkjer i nord, til en samlet pris på 4,2 mrd kroner. Ambisjonen er at alle prosjektene skal være ferdigstilt innen desember 2029.



Østfoldbanen, Follo/Ski

Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet

Reguleringsplan for Ny avgrensning Østre linje, på Østfoldbanen, ble lagt ut på høring og offentlig ettersyn i august etter at Kommunal- og distrikts departementet ga sin tilslutning i juni. Tiltaket vil gi en ny påkobling til Vestre linje sør for Ski. Sammen med Follobanen vil den nye jernbanestrekningen bidra til å fullt ut nyttiggjøre kapasiteten som finnes på nye Ski stasjon. Da blir det mulig å øke antall avganger for lokaltog fra fire til seks tog i timen i begge retninger mellom Oslo og Ski.



Kongsvingerbanen, Galterud

Økt kapasitet for kombigods Oslo-Trondheim

I juni markerte vi byggstart for kryssingsspor på Galterud stasjon. Det er første skritt på vei til en oppgradert Kongsvingerbane. I tillegg til å bygge kryssingsspor på Galtung og Bodung, skal vi oppgradere Rånåsfoss stasjon og sanere Bodung og Seterstøa planoverganger, til en samlet pris på 1,5 mrd. Disse tiltakene bidrar også til å øke kapasiteten for gods- og tømmertransport mellom nord og sør.



Vestfoldbanen, Tønsberg

Tønsberg stasjon

Tønsberg stasjon er ferdig oppgradert med fire spor til plattform og sammenhengende helt inn til stasjonen. Oppgraderingen av Tønsberg stasjon var nødvendig for å ha kapasitet til det nye togtilbudet, fire tog i timen hver vei mellom Oslo og Tønsberg, som er planlagt på Vestfoldbanen fra desember 2026. Arbeidet ble ferdig til tiden og innenfor budsjett.

Digital utvikling og datadrevet jernbane

Bane NOR bruker teknologi og data målrettet for å realisere en mer sikker og tilgjengelig jernbaneinfrastruktur.

Vi har lansert en ny digital løsning for å forbedre håndtering og samhandling ved hendelser i togtrafikken. Dette svarer på Samferdselsdepartementets forventninger om å skape bedre kundeopplevelser ved avvik. Vi deltar også i europeiske samarbeidsinitiativ som Europe's Rail, hvor vi sammen tester løsninger for fremtidens jernbane.

I dag har vi tusenvis av sensorer ute i infrastrukturen. Flere hundre sporveksler er nå utstyrt med sensorer som måler åpne-/lukketider og motorstrøm på drivmaskiner. I tillegg overvåkes rundt 120 sporfelt elektronisk for å oppdage kontaktfell.

Vi har montert kamera- og radarsystemer på nærmere 40 planoverganger for å detektere hindringer, og 26 nye er under bygging og vil bli satt i drift fortløpende fra oktober. Alarmer fra disse systemene har siden oppstart resultert i 18 reelle varsler som har forhindret hendelser.

Gjennom PRO20-programmet styrker vi vedlikeholdet ved å øke innsikten i infrastrukturens tilstand. Delprosjektet «Overvåkning og prediktivt vedlikehold» skal bidra til mer datadrevet og effektiv drift. Ni pilotprosjekter er godt i gang.

Pilot 1, 2 og 6:

Samler og visualiserer data for å beskrive dagens tilstand og forutsi fremtidige vedlikeholdsbehov.

Pilot 3:

Tester bildegjenkjenning fra IBM for digital inspeksjon. Kontrollørgruppe utvikler verktøy. Teststart i september.

Pilot 4:

Kobler sporovervåkingsapp til Maximo for automatisk tilbakemelding.

Pilot 5:

Bruker målevognsdata til analyse av sporveksler. Nylig startet.

Pilot 7:

Sanntidsdata fra tog (Ofotbanen) brukes til feilprediksjon. Analyse pågår.

Pilot 8:

Planlegger målrettet vedlikehold av tog med spornære detektorer. Strategi legges frem sommeren 2026.

Pilot 9:

Utvikler verktøy for overvåking av grunnforhold og drenering.

Arbeidet med ERTMS på Vestfoldbanen fortsetter, og skal etter planen bli satt i trafikk i løpet av høsten 2026.



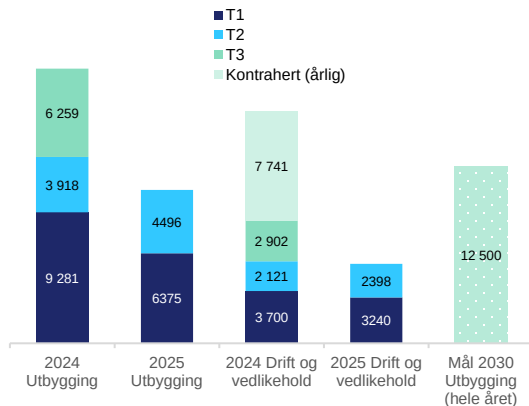
Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

ESRS E1 – Klima

35 922

Klimagassutslipp fra anlegg, drift og vedlikehold i 2024-2025

Tonn CO₂-ekvivalenter

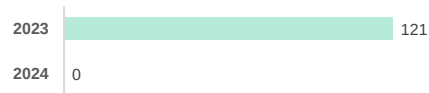


Utslipp fra utbyggingsprosjekter baseres på registrert drivstoff- og strømforbruk i perioden. For drift og vedlikehold måles utslipp tertialvis for egen produksjon og årlig for innleide tjenester. Etterrapportering kan forekomme.

ESRS E4 – Biomangfold og økosystemer

0

Netto antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller regional verdi*



Tall for 2023 viser samlet arealbeslag i naturverdier fra idriftsatte utbyggingsprosjekter. I 2024 og tertial 1 og 2 i 2025 er det ingen slike prosjekter med inngrep i verdifull natur. Datagrunnlaget for 2025 er ikke fullstendig da enkelte enheter rapporterer etter rapportens leveringsfrist.

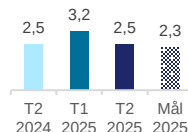
Aktiviteter med innvirkning på oppfyllelse av klima og miljømål

- Klimaoomstillingsplan: Prosjektet Klimabanan har definert nye klimamål og tiltak for Bane NOR, med fokus på Utbygging, Drift og vedlikehold og Eiendom. Første leveranse var klimatiltak innen 01.09.2025. Første versjon av planen ventes ferdig T3 2025 eller T1 2026.
- Faggrunnlag for natur, vannforvaltning og sirkulærøkonomi utarbeidet, i tråd med ESRS.



Sosial bærekraft

2,5

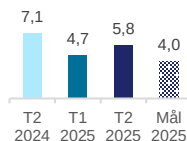


Sikkerhet egne ansatte

Fraværsskader per million arbeidstimer (H1)

I Bane NOR skal sikkerheten settes først, og vi arbeider kontinuerlig med å utvikle sikkerhetskulturen vår. I perioden hadde vi fem fraværsskader. Skadepotensialet i hendelsene var lavt til moderat, med unntak av 1 i drift og vedlikehold hvor en ansatt falt ned en skrent.

5,8

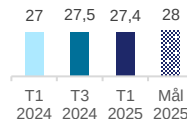


Sikkerhet entreprenør

Fraværsskader per million arbeidstimer (H1)

Det var 7 fraværsskader, og skadepotensialet i hendelsene var spredt, fra mindre alvorlig (2) til moderat (7) og alvorlig (3). 2 av sakene var svært alvorlig og involverte masseutglidning og et steinras under arbeid. Hendelsene undersøkes og følges primært opp av entreprenørene som identifiserer årsaker og nødvendige tiltak.

27,4

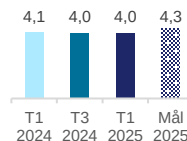


Kvinneandel

Prosent

Kjønnsbalanse er et prioritert område for Bane NOR. For øyeblikket utgjør kvinner 27,4 prosent av arbeidsstyrken. Vi jobber systematisk med dette temaet fremover mot et mål på 30% i 2026. Vi har igangsatt flere tiltak for å øke kompetansen innen inkludering og mangfold.

I/A



Medarbeiderindeks

Indeks (1-5)

Det er ikke foretatt en ny måling i løpet av T2 2025.



Bane NOR Eiendom AS - Knutepunktutvikling

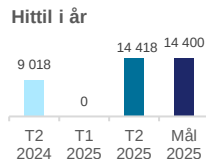
-67



Resultat HiÅ før skatt Bane NOR Eiendom AS*
MNOK

Negativt resultat, men MNOK 27 bedre enn budsjett. Tertialet inkluderer ingen salgsgevinster av betydning, men har en positiv utvikling på finansposter relatert til økte renteinntekter og aktiverte byggelånsrenter som løfter resultatet med MNOK 18 mot budsjett. EBITDA fra driften ekskludert salg og bidrag fra FKV utgjør MNOK 475, og er på nivå med budsjett.

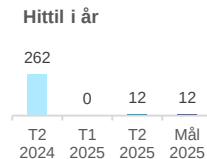
14 418



Ferdigstilt bolig- og næringsareal
Kvadratmeter

Det er overlevert 44 boliger på Mysen i løpet av 2. tertial, der Bane NORs andel utgjør 2.459 kvm. Det er ikke planlagt andre overleveringer av boliger i 2025. I tillegg er det ferdigstilt 11.959 kvm næringsareal i 2. tertial som også utgjør volumet for året 2025. Nytt kontorbygg «Kongsvinger Elvebredden» stod klart for SSB som leietager til sommeren 2025.

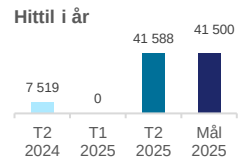
12



Samfunnsøkonomisk nytte HiÅ
MNOK

Samfunnsøkonomisk nytte knyttet til overleverte boliger og næringsarealer er beregnet til 12 MNOK for overleveringer i 2. tertial 2025. Dette utgjør også målet for året, og er knyttet til overlevering av 1 næringsbygg og 44 boliger. Det er ikke planlagt noen overleveringer i T3 2025.

41 588



CO2-besparelser
Tonn CO2e

Fortetting på knutepunkt gir CO2-besparelser ved endret transportbehov for alle som bor og arbeider i nærheten av knutepunktene. Det realiseres CO2-besparelser ved å bygge i høyden på areal som allerede er benyttet til bolig og næring fremfor å omregulere dyrket mark og våtområder til dette formålet. Besparelser er realisert med 41.588 tonn CO2 i 2. tertial, som møter målet for året.



Definisjoner

- **Infrastrukturavtaler:** E-serie vedlegg til hovedavtale A2 av jan.2022 -mellom Bane NOR og Jernbanedirektoratet (JDIR). Samlinger av prosjekter som til sammen skal opp nå definerte effekter og avtalefester Bane NORs bidrag i form av jernbaneinfrastruktur. Liste over infrastrukturavtaler på side 24. **Tom 2024 omtalt som effektpakker.**
 - **A-avtaler:** investeringsprosjekter som er prioritert, igangsatt.
 - **B-avtaler:** investeringsprosjekter som er prioritert men ikke gangsaatt.
 - **C-avtaler:** investeringsprosjekter som porteføljeutvikles.
- **Investeringer:** Nye anlegg/Installasjoner som settes opp ute i nye spor i forbindelse med infrastrukturavtaler/er knyttet til togfremføring på nye stasjoner/strekninger og ERTMS-prosjektet.
- **Fornylse:** Erstatning av et anlegg med et nytt tilsvarende anlegg med samme kapasitet, funksjon og standard, der det ikke lenger er teknisk mulig eller økonomisk lønnsomt å opprettholde anleggets funksjon.
- **Drift:** Daglig drift av jernbaneinfrastrukturen, administrativ støtte til virksomheten samt kostnader knyttet til utbedring av skader på infrastrukturen som følge av uforutsette hendelser.
- **ERTMS:** European Rail Traffic Management System, ett felles europeisk standardssystem som flytter dagens lyssignaler fra sporet og inn i togene. Gir mindre utstyr i og langs sporet og reduserer risiko for feil. Skal innføres i hele Norge frem mot 2032.
- **Andel kvinner:** Antall kvinner i forhold til totalt antall ansatte.
- **Læringer i prosjekter i Drift og vedlikehold:** Antall læringer i forhold til antall fagarbeidere.
- **CSRD:** Corporate Sustainability Reporting Directive. EU direktiv for bærekraftsrapportering.
- **BREEAM:** Building Reserach Establishment Environmental Assessment Method. Europas ledende miljøsertifiseringsverktøy for bygninger.
- **Bærekraft:** Utvikling som tilfredsstiller dagens behov uten å ødelegge fremtidige generasjoners muligheter til å tilfredsstille sine, blant annet gjennom å oppfylle Norges klima- og miljømål.
- **LKAB:** Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag Svensk malmselskap som frakter gods fra Sverige til Narvik.
- **GM:** Grunnlagsmateriale til statsbudsjettet
- **RFF:** Rammefordelingsforslag til statsbudsjettprosess
- **NTP:** Nasjonal Transport Plan
- **UKV:** Utsatt korrektivt vedlikehold
- **AKV:** Akutt korrektivt vedlikehold
- **FKV:** Forebyggende korrektivt vedlikehold
- **SDV:** Systematisk datadrevet vedlikehold

Forklaring indikatorer

- **Punktlighet persontog:** Andelen persontog som har ankommet endestasjonen og Oslo S innen punktligheitsgrensen. Punktligheitsgrensen til langdistanse- og utenlandstog er seks minutter og grensen for øvrige persontog er fire minutter.
- **Punktlighet gods:** Andelen godstog som har ankommet endestasjonen innen punktligheitsgrensen på 6 minutter. Godsforetaket LKAB ikke inkludert.
- **Regularitet:** Forholdstall mellom antall planlagte tog og antall innstillinger for persontog. Innstillinger grunnet planlagt vedlikeholdsarbeid er ikke inkludert.
Regularitet Bane NOR: Forholdstall mellom antall planlagte persontog og antall innstillinger på persontog som Bane NOR har ansvaret for, registrert med årsakskode 1-4 (se neste side).
- **Punktlighet Gardermobanen:** Andelen flytog som har ankommet endestasjonen og Oslo S innen punktligheitsgrensen.
- **Oppetid:** Forholdstall mellom antall forsinkelsestimer forårsaket av infrastrukturen (kode 1-6+92) og antall planlagte togtimer.
- **Kostnadsutvikling totalportefølje:** Baseline for kostnadsutvikling er gjeldende NTP. Utvikling i prognose sluttkostnad på konsernnivå for prosjekter i A- og B-serien (E01-E20), ekskl. E13, E14 og ERTMS valutaprojekt. Ambisjon 2024 og 2025 tilsvarer indeksjustert NTP 2022-2033.
- **Produksjon ifht budsjett, fornyelse og vedlikehold:** Differanse mellom budsjett og produksjon for vedlikehold og fornyelse. Positivt tall betyr at produksjonen er større enn budsjett.
- **Antall drepte og hardt skadde**
- **Reduksjon av planoverganger:** Planoverganger som er nedlagt og sanert. (Under arbeid.)
- **Endring klimagassutslipp fordelt på anleggsvirksomhet, arealbruksendringer, endret trafikk samt drift og vedlikehold:** Direkte utslipp fra anleggsvirksomhet og drift og vedlikehold.
- **Netto antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi:** Naturtyper som omfattes av indikatoren baseres på T-2/16 og de to høyeste kategoriene i M-1941. Indikatoren er under utvikling i Bane NOR.
- **RAMSAR:** internasjonal konvensjon om vern av våtmarker undertegnet i 1971 i den iranske byen Ramsar, ratifisert i Norge i 1974,

Årsakskoder forsinkelser

Oversikt effektpakker

Årsaks- kode	Årsaksbeskrivelse	Infrastruktur avtale	Beskrivelse
		E01	Infrastruktur for nytt togmateriell (Oslo-navet)
1	Bane	E02	Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo - Ski)
2	Sikringsanlegg, signalanlegg, fjernstyring	E03	Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo - Moss)
3	Elkraft/Kontaktledningsanlegg	E04	Flere og raskere tog på Vestfoldbanen (Oslo - Tønsberg)
4	Tele- og transmisjonsfeil	E05	Flere tog på Jærbanen (Ganddal-Stavanger)
5	Planlagt vedlikeholdsarbeid infrastruktur	E06	Flere tog på Vossebanen (Arna - Bergen)
	Kjøretøy med feil sperrer	E07	Infrastruktur for nytt togmateriell (Voss – Bergen)
6	sporet/blokkstrekning	E08	Flere og raskere tog på Dovrebanen (Oslo – Hamar)
7	Trafikkavvikling	E09	Flere tog på Gjøvikbanen
81	Feil på kjøretøy	E10	Elektrifisering og infrastruktur for nytt togmateriell
82	Kjøretøy sent fra hensettingsspor	E11	ERTMS
83	Manglende personell	E12	Banestrømforsyning
84	Stasjonsopphold	E13	Mindre investeringstiltak
85	Planforutsetninger ikke oppfylt	E14	Kombitransport
91	Forsinkelse fra utlandet	E15	Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet
92	Ytre forhold (ekstreme værforhold etc.)	E16	Flere og raskere tog på Vestfoldbanen (Oslo – Skien)
93	Uhell, påkjørsel	E17	Flere tog på Jærbanen (Skeiane – Stavanger)
94	Uønsket hendelse	E18	Flere tog på Vossebanen (Myrdal – Bergen)
999	Automatisk registrert Årsakskode	E19	Flere tog på Trønderbanen
		E20	Bedre nettdekning
		E21	Infrastruktur for nytt togmateriell
		E22	Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo – Fredrikstad/Sarpsborg)
		E23	Økt transportkapasitet Kongsvingerbanen
		E25	Flere og raskere tog på Jærbanen (Nærbø – Stavanger)
		E27	Flere tog på hovedbanen Nord (Oslo – Jessheim- Eidsvoll)
		E28	Flere og raskere tog på Dovrebanen (Oslo – Lillehammer)
		E32	Nytt togmateriell fjerntog



Vi forbedrer og moderniserer
for at flere kan ta mer tog