

Status og verdiskaping 3. tertial 2025

Styrebehandlet

September – desember 2025

Tertial 3 2025 – til Samferdselsdepartement

INNHold

Overordnet status Side 3

Sektorpolitiske mål
og prioriteringer Side 7

Vår visjon

Mer på skinner setter mindre spor

En sikker og tilgjengelig infrastruktur

“

En sikker og tilgjengelig infrastruktur

Det har vært en utfordrende høst med flere hendelser som har påvirket infrastrukturen, togselskapene, de reisende og vareeiere.

Skredet ved Nesvatnet, der en ansatt hos entreprenør omkom, var svært alvorlig og preger oss fortsatt – både som organisasjon og som mennesker. Politiet etterforsker hendelsen og det er gjennomført flere undersøkelser og tilsyn av Bane NOR. Vi er opptatt av å ha et åpent og godt samarbeid om disse. Rapporter vil foreligge i januar / februar 2026. Vi ser frem til å få svar på årsaker og lære av disse.

Arbeidet med gjenoppretting av jernbanen ved Nesvatnet pågår og skal etter planen være ferdig til sommeren 2026.

Bane NOR fikk ny sikkerhetstillatelse fra Statens jernbanetilsyn 29.9.25. som er gyldig i fem år uten anmerkninger. Dette er en viktig bekreftelse på vårt arbeid med sikkerheten.

Statsbudsjettet for 2026 ble vedtatt i desember. Det innebærer en svak økning til vedlikehold og fornyelse, og en reduksjon til investeringer. Vi går nå gjennom produksjonsplanen for 2026 for å tilpasse denne til midlene vi får til vedlikehold, fornyelse og investeringer for 2026.

Kleverud-Sørli-Åkersvika (KSÅ) har meldt om utfordringer i å holde planlagt fremdrift. Vi har i høst sett på hvilke konsekvenser dette kan få for gjennomføring og ferdigstillelse. I januar 2026 har vi meldt fra om at ny prognose for KSÅ er 2032. Endringen i prognose er beklagelig. Vi gjør alt vi kan for å levere så raskt som mulig, men trenger mer tid for å ta ned risiko i

byggeperioden i et svært krevende område spesielt over Åkersvika.

Bane NOR hadde høyere produksjon enn forventet i investeringsprosjektene i tredje tertial. Produksjonsgjelden til staten er redusert tilsvarende og likviditetsbeholdningen ligger på om lag 4,1 milliarder kroner ved utgangen av året.

Ved utgangen av tredje tertial kan vi konstatere at desember ble den beste måneden for punktlighet i 2025, 91,4% av persontogene og 77,0% av godstogene var i rute. Punktligheten for 2025 ble 87,6% for persontog - en forbedring på 1,5 prosentpoeng fra 2024, og for godstog på 74,9%, 0,3 prosentpoeng bedre enn 2024.

Et akseptabelt resultat gitt de utfordringene vi har på jernbanen. Gledelig er det også å åpne nytt dobbeltspor mellom Drammen og Kobbervikdalen og oppgraderte stasjoner i

Drammen og Trondheim, og ikke minst bygging av et midlertidig verksted i Bodø på rekordtid, for å avhjelpe SJ sin togtrafikk mens vi gjenoppbygger jernbanen ved Nesvatnet.

Agnete Johnsgaard-Lewis
konsernsjef i Bane NOR



Nøkkeltall T3 2025

Enklere reisehverdag

86,7 ▼

(T3 2024: 87,1)

Punktlige persontog Prosent

Nedgang fra forrige tertial og lavere enn T3 2024. Oktober ble svakeste måneden i perioden grunnet blant annet at planlagt arbeid ikke ble avsluttet i tide samt flere infrastrukturfeil og krevende værforhold. Desember ble måneden med best resultat i perioden, med 91,4 %.

77,3 ▲

(T3 2024: 74,0)

Punktlige godstog Prosent

Positiv utvikling fra forrige tertial. Oktober ble svakeste måned, hvor forsinket åpning Hovedbanen var største enkeltårsak. November ble måneden med best resultat, med 78,6 %.

Mer for pengene

355 ▼

(T3 2024: 1 048)

Resultat etter finansposter Bane NOR SF Millioner

Resultatet for tertialet er redusert med 693 MNOK i forhold til samme periode i fjor. Hoveddriverne er endring i reglene for AFP i offentlig sektor som gir en økning av pensjonskostnad i 2025, samt lavere omdisponering fra investering til drift og vedlikehold i 2025.

Bidra til Norges klimamål

8 139 ▼

(T3 2024: 9 161)

Klimagassutslipp fra anleggsvirksomhet og drift og vedlikehold Tonn CO₂-ekvivalenter

Tallet inkluderer ikke kontraherte arbeider for drift og vedlikeholdsarbeider. Den viktigste variabelen er aktivitetsnivå. Etterrapportering vil kunne forekomme etter 10.02.26

Nullvisjon for drepte og hardt skadde

9 ▼

(T3 2024: 1)

Drepte og hardt skadde på jernbanen Antall

I perioden har 9 personer blitt drept og ingen hardt skadd. 8 av disse hendelsene er relatert til togfremføring, hvor alle er påkjørsel av tredjeperson i spor. Den siste hendelse er en ulykke på stasjonsområde hvor person falt og omkom senere av skadene.

Alle unntatt fallulykken er under politietterforskning.

1 ►

(T3 2024: 0)

Inngrep i naturområder* Dekar

Gjelder permanent inngrep i naturverdier i prosjektet Utbyggingen Drammen - Kobbervikdalen

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

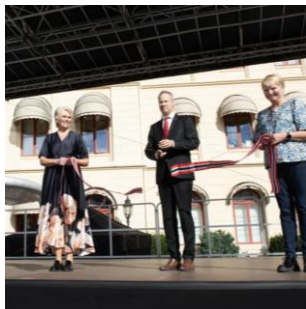
* Se definisjoner side 20 for komplett beskrivelse av KPI

Viktige hendelser

September

Offisiell åpning av dobbeltspor og ny stasjon i Drammen

Den offisielle åpningen av nytt dobbeltspor Drammen-Kobbervikdalen og ny Drammen stasjon ble markert 18. september. På det nye dobbeltsporet kan togene kjøre fortere, samtidig som dobbeltspor gir mulighet for flere avganger og bedre kapasitet på jernbanenettet. Dagen ble feiret sammen med innbyggere, samferdselsminister Jon-Ilvar Nygård, entreprenører, samarbeidspartnere og ledere og ansatte i Bane NOR.



Oktober

Raumabanan åpnet tidligere enn antatt etter ras

Hard jobbing og godt vær gjorde at arbeidet med å reparere skadene etter raset ved Verma stasjon gikk raskere antatt. Raumabanan kunne derfor gjenåpne for trafikk 6. oktober. Arbeidet med å gjenåpne banen dreide seg om å sikre fjellsiden mot nye ras, bygge opp jernbaneteknisk infrastruktur som skinner og sviller, samt andre konstruksjoner som murer, stikkrenner og dreneringsanlegg.



September

Sikkerhetstillatelse for fem nye år

Statens jernbanetilsyn (SJT) fornyet den overordnede sikkerhetstillatelsen til Bane NOR for fem nye år uten anmerkninger. Samtidig har SJT gitt noen mangler som Bane NOR svarer ut gjennom handlingsplaner. I tillegg til den generelle sikkerhetstillatelsen innebærer vedtaket også godkjenning av intern assesserende enhet (AsBo) og opplæringscenter. Alle enheter i Bane NOR som gjør endringer i jernbaneteknisk infrastruktur, kjøretøy, organisasjon og operasjonelle rutiner skal vurdere nødvendigheten av en gjennomgang av AsBo.



September og oktober

Midlertidig togverksted i Bodø og beredskapsterminal for gods i Steinkjer

I oktober annonserte Bane NOR at et nytt, midlertidig togverksted vil komme på plass i rekordfart for å få togtrafikken i gang etter Levanger-raset. Raset i Levanger førte til at SJs tog var forhindret fra å komme seg på verksted. Like etter raset startet derfor Bane NOR Eiendom, i samarbeid med togoperatørene, å se på løsninger for å kunne tilby vedlikehold. På kort tid ble det etablert et tilbud i Bodø for lettere vedlikehold i et allerede eksisterende verkstedbygg, mens det midlertidige verkstedet åpnet 26. januar 2026. I slutten av september ble det startet drift på beredskapsterminalen på Steinkjer. Dette muliggjør at godstransporten også kan gå nord for rasstedet. Det går nå ett godstog hver vei i døgnet. For å oppnå tilstrekkelig laste- og lossekapasitet ble det leid nærliggende areal for oppstilling av trekkvogner.

November

Meråkerbanen stengt etter skred

Fredag 7. november gikk det et skred mellom Hell og Gudå på Meråkerbanen. Geologer har kartlagt området, og det har blitt sprengt ut deler av det øverste fjellpartiet for å fjerne løse steiner. Det er etablert sensorovervåking av fjellsiden og en dronestasjon for kontinuerlig kontroll. Når kartleggingen er ferdig skal fjellsiden sikres før banen til slutt kan ryddes og åpnes for trafikk.



Desember

Offisiell åpning av nye Trondheim S

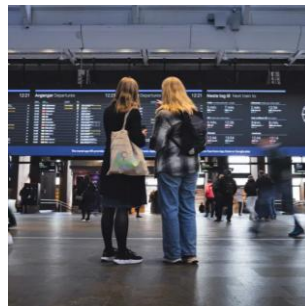
Nye Trondheim S ble offisielt åpnet av samferdselsminister Jon-Ivar Nygård i desember. Det nye kollektivknutepunktet gir de reisende en sømløs og effektiv reisehverdag, og er en stor milepæl i utviklingen av en ny og grønn bydel i Trondheim. Det nye knutepunktet samler tog, buss og båt i én sømløs reiseopplevelse. I tillegg til moderne terminalområder, har bygget store arealer for handel, service og kontorlokaler for næringslivet.



Desember

Betongsviller blir mer klimavennlige

Bane NOR inngikk en rammeavtale med Sateba Norway om levering av betongsviller. Den nye avtalen er både konkurransedyktig og innebærer et vesentlig kutt i utslipp av klimagasser. For svillproduksjonen vil det i praksis innebære et gjennomsnittlig årlig utslippskutt på over 7 250 tonn, som tilsvarer om lag 0,7% av Bane NORs totale årlige utslipp, og er en reduksjon på mer enn 40% sammenlignet med tidligere sviller.



Desember

Nye togruter trådte i kraft

Hvert år i desember justeres togtilbudet samtidig over hele Europa. I fjor søkte togselskapene om hele 610 000 toganganger, som er et rekordhøyt antall. Ruteplanleggerne i Bane NOR har som mål å sikre at ni av ti tog skal være i rute. Med nye analyse- og simuleringstøytøyer har de laget en plan som skal gi bedre flyt i trafikken og færre forsinkelser.

2

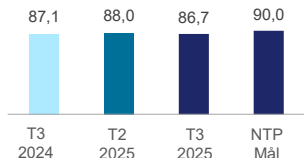
Sektorpolitiske mål og prioriteringer



Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet

86,7

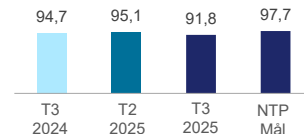
Punktlighet persontog
prosent



Punktlighet persontog har hatt en negativ utvikling sammenliknet med T3 2024, som lå på 87,1 %. Resultatet er også lavere enn T1 og T2 2025. September og oktober ble ufordrende og svakest endte oktober, med 82,9 %. Det skyldtes hovedsakelig at planlagt arbeid på Hovedbanen ble forlenget med ni dager. Det skapte store konsekvenser for trafikken på Østlandet. Resultatene i november og desember har vært på et betydelig høyere nivå, blant annet grunnet stabil infrastruktur og ruteplanjusteringer som trådte i kraft 14.desember. Sistnevnte vil vi se effekten av videre inn i 2026.

91,8

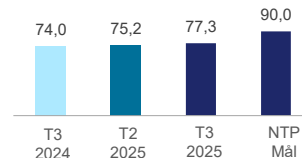
Regularitet persontog
prosent



Regulariteten i T3 ble betydelig lavere enn de foregående periodene. Det skyldes hovedsakelig raset ved Nesvatnet som inntraff 30.august og medfører at Nordlandsbanen er stengt mellom Åsen og Levanger på ubestemt tid. Dette vil fortsette å prege regulariteten i tiden som kommer. Innstillingene grunnet raset ved Nesvatnet stod for nesten 6000 innstilte persontog i T3, som utgjør 42 % av de ikke-planlagte innstillingene.

77,3

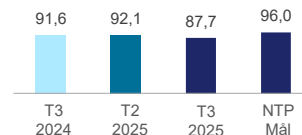
Punktlighet godstog
prosent



Punktlighet godstog har hatt en positiv utvikling fra T2 til T3 og er det høyeste resultatet siden T2 2024. I likhet med punktlighet for persontogene ble oktober en krevende måned. Mye grunnet forsinket åpning av Hovedbanen etter planlagt arbeid. I tillegg har det, til tross for stabil infrastruktur på hovedlinjene, vært en del utfordringer på Alnabru-terminalen med blant annet feil på sporveksler og nedetid på kranene. I desember har det vært forsinkelser knyttet til snø og glatte skinner, spesielt på Bergens- og Sørlandsbanen,

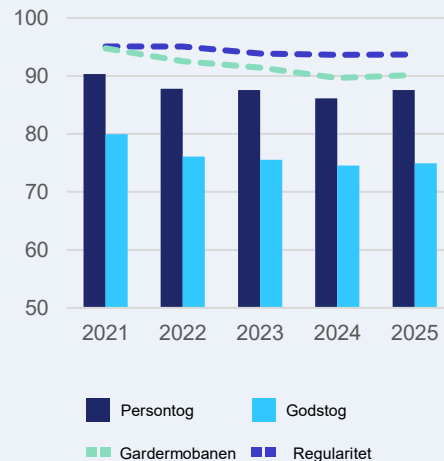
87,7

Punktlighet Gardermobanen
prosent



Punktlighet Flytoget til Gardermoen har gått betydelig ned fra forrige tertial og endte på 87,7 % i T3. Spesielt lavt var resultatet i oktober grunnet forlenget arbeid på Hovedbanen med ni dager. Det medførte mange omkjørte tog i Romeriksporten, noe som gikk hardt utover punktligheten til togene på Gardermobanen.

Punktlighet og regularitet
2021 – 2025



Årsaker og tiltak for å bedre punktligheten

Arbeid i tertialet

- **Det har i tredje tertial pågått tiltak i hele landet med mål om positiv effekt på punktligheten, bla:**
- Fortsatt arbeidet med å seksjonere og fornye strømforsyning Oslo S.
- Gjennomført økt forebyggende vedlikehold av spor i Oslo-navet i henhold til plan.
- Fortsatt fornyelse av kontaktledning og spor Nedre og Øvre Hovedbanen.
- Gjennomført sporvekslebytter på Nedre Hovedbanen.
- Gjennomført tverrfaglig fornyelse på Østfoldbanen Østre linje.
- Vinterberedskap godt planlagt, som medførte en god start på vintersesongen.

Samlet 2025

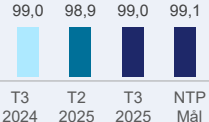
- **Arbeidet med å bedre punktligheten har pågått i hele 2025, med bla flg. tiltak:**
- Arbeid med å seksjonere og fornye strømforsyning Oslo S for å redusere effekten av jordfeil.
- Gjennomført økt forebyggende vedlikehold av spor i Oslo-navet.
- Gjennomført innkobling av Auto transformator (AT) Sandvika-Asker-Drammen.
- Gjennomført sporvekselbytter (6 sporveksler/kryss) på Nedre Hovedbanen og Gardermobanen.
- Skinnebytte Gardermobanen (30.000 meter).

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

Dato	Sted	Hendelse	Antall forsinkede tog	Forsinkelses-timer	Innstillinger
30.08.2025	Asen – Rognan	Skred	32	7,0	7086
04.10.2025	Grorud stasjon	Planlagt arbeid ikke avsluttet i tide	493	174,9	1241
01.09.2025	Kolbotn	Kapasitetsbegrensninger	562	52,0	7
02.09.2025	Oslo S – Nationaltheatret	KL-feil	238	68,3	214
02.12.2025	Hovedbanen	KL-feil	266	64,8	131

99,0

Oppetid prosent



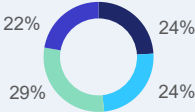
Oppetiden har gått opp fra T2. Resultatet var likevel under målsetting, hovedsakelig grunnet svakt resultat i oktober, på 98,6 %. Største enkelthendelse var forsinket åpning av Hovedbanen som medførte begrenset kapasitet i Østlandsområdet. Slutten av året ble imidlertid betydelig bedre og desember måned endte med oppetid på 99,5 %; et svært godt resultat.



18 318 timer
Forsinkelsestimer godstog

Forsinkelsene på godstog skyldes i stor grad forsinkelse fra utland, kode 91, og forsinkelse fra utgangsstasjon, kode 82. Disse kodene står alene for 42 % av forsinkelsestimerne i T3. De bidrar sterkt til den høye andelen forsinkelsestimer innenfor kategoriene «utenforliggende årsaker» og «togselskapene». Andel forsinkelsestimer knyttet til «togselskapene» var imidlertid lavere i T3 enn de to foregående tertialene.

- Infrastruktur (kode 1-5)
- Trafikkavvikling (kode 7)



Forsinkelsestimer - alle tog: 40 853 timer
Totalt for året

Trafikkavvikling utgjorde størst andel av forsinkelsestimerne i 2025, med 29 %. I T3 stod denne kategorien for hele 33 % av forsinkelsene, mye grunnet et høyt nivå i september og oktober. Perioden var preget av lav punktlighet og flere store utfordringer for togtrafikken, med akutte feil samt begrensninger i infrastrukturen ifbm. utbyggingsprosjekter og saktekjøring.



22 528 timer
Forsinkelsestimer persontog

Andelen forsinkelsestimer som skyldes trafikkavvikling utgjorde 43 % for persontog i T3. Dette er betydelig høyere andel enn forrige tertial, med 37 %. Spesielt i september og oktober var det mye forsinkelse knyttet til trafikkavvikling. Dette var en periode som var preget av store utfordringer i togtrafikken. Spesielt på Østlandet, hvor kapasitetsutnyttelsen er så høy, skal det lite til før forsinkelser forplanter seg i form av køkjøring og forsinkede kryssinger.

- 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

Merk at diagrammene viser fordeling av årsakskoder totalt i hele 2025.

Resultatregnskap Bane NOR SF

Inntekter

Foretakets inntekter i T3 2025 var 4 833 MNOK, en reduksjon på 396 MNOK mot samme periode i fjor. Vederlagsinntektene er redusert med 126 MNOK. Omfordeling av vederlag fra investering til drift og vedlikehold på 486 MNOK i 2025, en nedgang fra 2024. Andre inntekter er redusert med 270 MNOK. Nedgang skyldes primært viderefakturerte kostnader for Bybrua i Drammen med hovedvekt i 2024, samt stans i innkreving av påslag på infrastrukturavgifter i 2025.

Lønnskostnader

Lønnskostnadene er økt med 441 MNOK sammenliknet med T3 2024. Kostnadsøkning i hovedsak drevet av endring i reglene for AFP i offentlig sektor. Planendring og endring av andre forutsetninger gir en økning av pensjonskostnad på 387 MNOK i T3 2025. En økning i bemanning og lønnsvekst har økt lønnskostnadene ytterligere fra 2024.

Eksterne kostnader

Eksterne kostnader er 5 MNOK lavere enn tilsvarende periode i 2024. Det vært en økning i eksterne kostnader knyttet til vedlikehold, som motvirkes av nedgang innen øvrige områder.

Finansinntekter

Som følge av en lavere likviditetsbeholdning gjennom 2025 sammenliknet med 2024, i tillegg til et noe lavere rentenivå, er finansinntekter i T3 2025 73 MNOK lavere sammenliknet med samme periode i fjor

Resultat

Resultat før skatt ble positivt med 355 MNOK i T3 2025, en nedgang på 693 MNOK sammenliknet med samme periode i fjor.

Bane NOR SF*	3. tertial		Hele	
Tall i MNOK etter aktivering	2025	2024	2025	2024
Vederlag fra Jernbanedirektoratet	3 803	3 929	9 069	8 263
Sum andre inntekter	1 030	1 300	2 912	3 131
Sum inntekter	4 833	5 229	11 980	11 394
Lønnskostnader	1 966	1 525	4 831	4 270
Eksterne kostnader	1 103	1 108	2 838	2 625
Andre driftskostnader	1 573	1 850	4 312	4 439
Sum driftskostnader	4 642	4 483	11 980	11 335
Driftsresultat før avskrivninger	191	746	0	59
Nettoeffekt avskr. & komp. slit og elde	52	- 13	267	75
Driftsresultat før finans	139	759	- 267	- 16
Finansinntekt (-) / kostnad (+)	- 216	- 289	- 601	- 772
Resultat før skatt	355	1 048	334	757

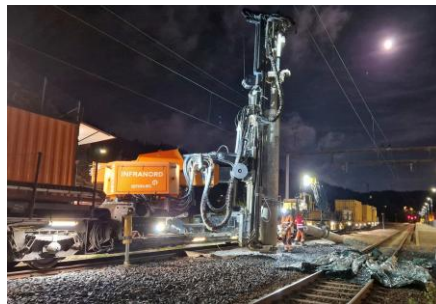
* Regnskap 2025 ikke revidert



Produksjon

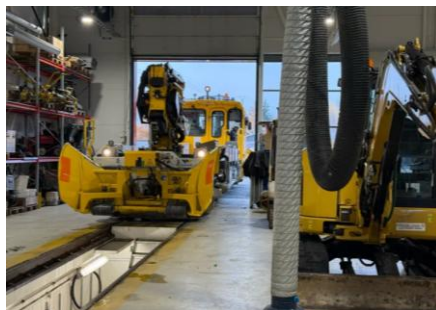
	Hele 2025	Hele 2024	
Investeringer	13,1	12,3	milliarder
Mindre investeringer	2,4	2,3	milliarder
Fornyelse	6,1	5,9	milliarder
Vedlikehold	3,9	3,0	milliarder
Drift	6,8	6,6	milliarder

Se definisjoner på side 19.



Rasvarslingssystem på Ofotbanen

Arbeidet med rasvarslingssystem på Ofotbanen går fremover som planlagt. På Ofotbanen arbeider man med bruk av fiberoptikk til å detektere ras, inkludert i tunnel.



Godt forberedt på vinteren

Forberedelsene til vinteren har pågått over lengre tid. Rundt om i landet er det på plass tolv nye snøryddemaskiner. Vi har også mer ryddeutstyr som sporrensere, snøfresere og børster.



Ekstremværet «Amy» ble en test vi bestod

Bare to dager etter at stormen «Amy» herjet og skapte utfordringer for jernbanen, kom den tilbake i drift. Dette viser verdien av det systematiske vedlikeholdsarbeidet som har pågått over tid for å sikre jernbanen mot mer ekstremt vær.



Omfattende og effektivt vedlikeholdsarbeid på rekordtid

I september ble det utført omfattende vedlikeholdsarbeid på rekordtid langs Dovrebanen. Blant annet ble to planoverganger ved Vinstra erstattet med en ny undergang som gir tryggere kryssing for landbruk, beboere og turgåere.

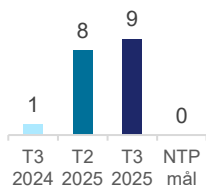
Nullvisjon for drepte og hardt skadde

9

Drepte og hardt skadde Antall

I perioden har 9 personer blitt drept og ingen hardt skadd. 8 av disse hendelsene er relatert til togfremføring, hvor alle er påkjørsel av tredjeperson i spor. Den siste hendelse er en ulykke på stasjonsområde hvor person falt og dessverre omkom senere av skadene.

Alle unntatt fallulykken er under politietterforskning.



Basert på historikk forventes det at hovedandelen av dødsfallene innen togframføringen vil bli konkludert som selvmord/-forsøk av politiet. 2025 hadde totalt sett færre drepte og hardt skadde enn 2024. Dette skyldes nedgang i antall personer som blir påkjørt i sporet, men det har vært en svak økning av andre ulykker sammenlignet med tidligere år.

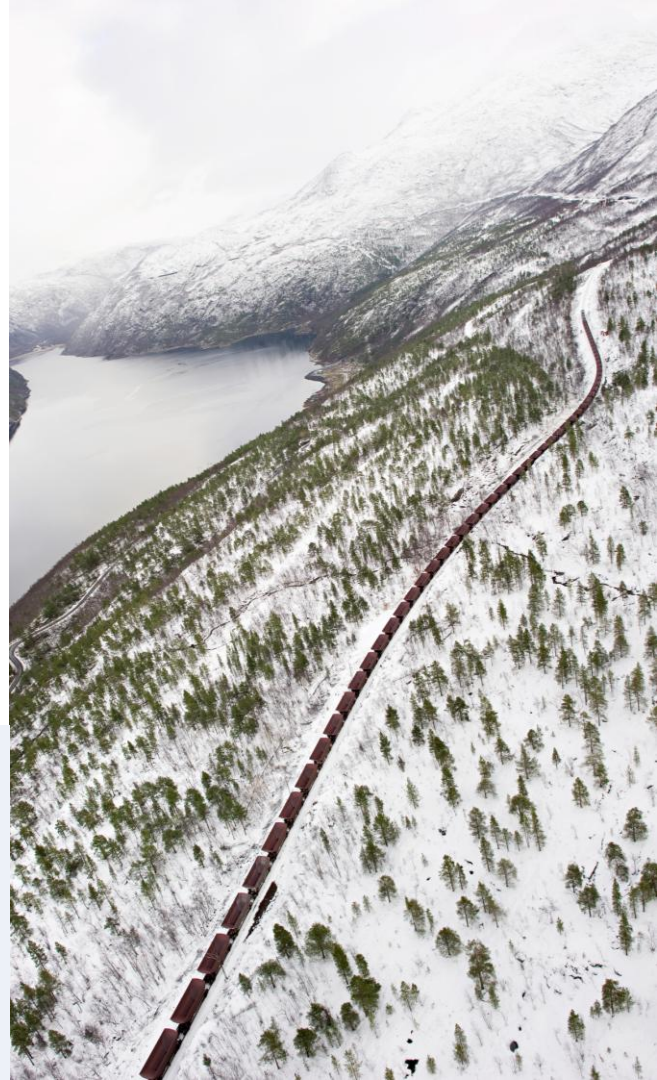
Bane NOR har et eget program for å se på ulike tiltak for å redusere antall selvmord/-forsøk på jernbanen. Prosjektets fokusområde i 2024 og 2025 er Lillestrøm stasjon og nærliggende områder. Tiltak fra prosjektet som gir resultater i tråd med hensikten vil bli vurdert videreført i en landsomfattende strategi og handlingsplan i 2026.

Det er gjennomført flere tiltak på Lillestrøm stasjon, mens noen er fortsatt under vurdering/tilpassing.

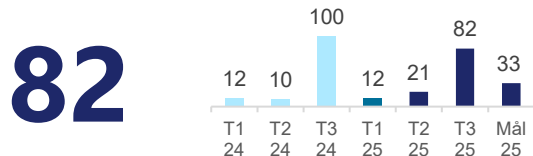


Historiske tall for antall drepte og hardt skadde

Oversikten viser konkluderte ulykker og hendelser som er under etterforskning.



Reduksjon av planoverganger



Reduksjon av usikrede planoverganger

I perioden er det lagt ned 82 usikrede planoverganger. Av disse 82 er 76 klassifisert i risikokategori lav, 4 i kategori middels risiko og 2 i kategori høy risiko. Risikokategoriene er beregnet ved vektning av ulike risikoforhold, som for eksempel antall togpasseringer og type planovergang.

Av de 115 nedlagte planovergangene i 2025 er 102 klassifisert i risikokategori lav, 10 i kategori middels risiko og 3 i kategori høy risiko. Det er i år særlig mange nedleggelses på Rørosbanen og Solørbanen. Nedleggelsene er over det planlagte nivået for perioden.

0

Reduksjon av sikrede planoverganger

Det er ikke lagt ned sikrede planoverganger i perioden.

I 2025 er det lagt ned to sikrede planoverganger: Nordby planovergang på Hovedbanen, som var klassifisert med høy risiko. Den andre planovergangen er Arneberg planovergang på Solørbanen med middels risiko.

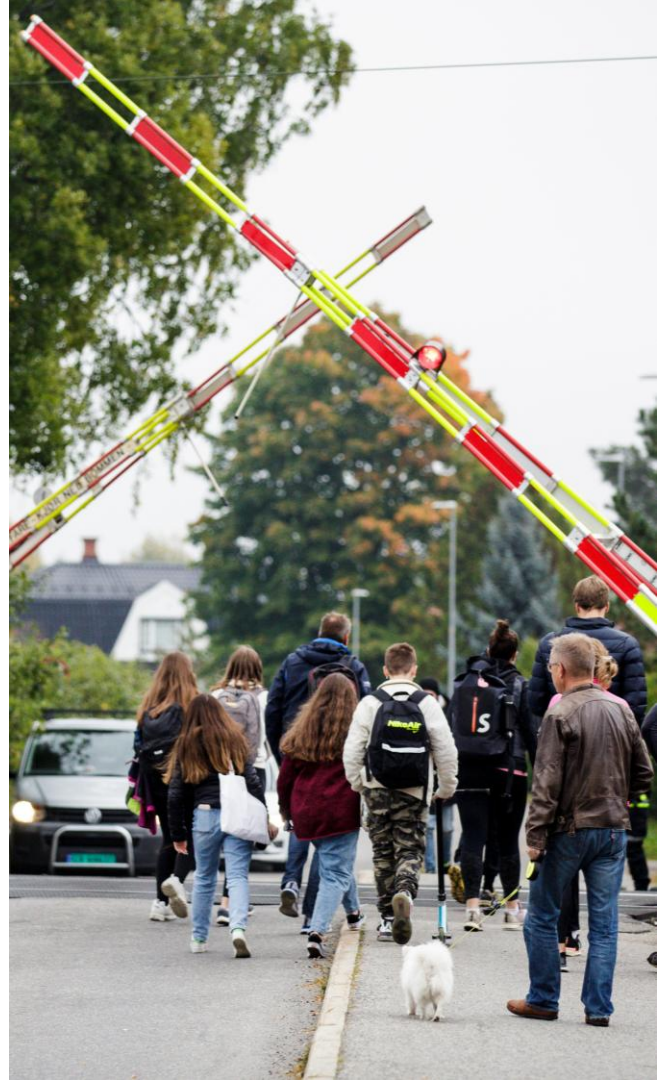
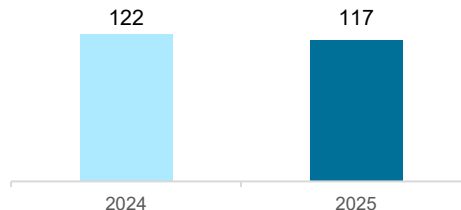
Arbeid for å redusere planoverganger

I løpet av tredje tertial 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.

Det ble nedlagt 117 planoverganger i 2025. Et av de viktigste tiltakene i år 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.

Det har i perioden blitt gjennomført flere andre store tiltak med bygging av kulvert eller overgangsbro.

Reduksjon av planoverganger



Fra plan til bygging

– Utvalgte prosjekter fra vår portefølje

Østfoldbanen

Avlasting ved Høienhald har gitt god effekt

Da blokkene i Høienhaldgata 5 og 7 i Moss ble revet har bevegelsene i praksis stanset. Det meste av arbeidet ble gjennomført uken før høstferien og vi merket en nokså umiddelbar effekt på bevegelsene som har pågått siden forsommeren 2024. Vi følger likevel nøye med på instrumenteringen og overvåkingen, for å verifisere at tendensen fortsetter som ventet.



Østfoldbanen

Gjenåpnet Nordstrand stasjon

Nordstrand stasjon ble gjenåpnet for persontrafikk etter en stor ombygging. Det har blitt gjennomført omfattende arbeider for å gjøre stasjonen klar til å kunne brukes av nye, lenger tog. Vi har bygget ny overgangsbru med heis, mellomplattformen er fornyet og forlenget, og det er nå mulig med påstigning fra sideplattformen på stasjonssiden. For nabolaget har dette medført netter med støyende anleggsvirksomhet og vi retter en takk til naboeene som har utvist stor tålmodighet.



Trønderbanen

Elektrisk togdrift på Trønderbanen

Elektrifiseringen av Trønder- og Meråkerbanen har vært et komplekst og krevende prosjekt som har dekket mange fagområder. Signalanlegg, tele, spor, borer, tunneler, plattformer og transformatorstasjoner for å nevne noe. Fra desember har de første togene på elektrisitet gått mellom Trondheim S og Hell stasjon.



Bergen stasjon

Nye plattformer ferdig i Bergen

Bane NOR har bygget to nye, universelt utformede plattformer på Bergen stasjon for en enklere og tryggere av- og påstigning. Nye plattformer med riktig høyde og avstand til togene gir enklere ombordstigning for reisende med nedsatt funksjonsevne, og også bedre fremkommelighet for de som har barnevogn eller mye bagasje. Vi har også lagt inn vannbåren varme for at frost ikke lenger vil bli liggende på plattformene.

Digital utvikling og datadrevet jernbane

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

Et sentralt løft er dataforvaltning: Vi har etablert et Data Governance-rammeverk med tydelige prinsipper, roller og ansvar, samt et datadomenekart og dedikerte dataeiere. Dette sikrer kvalitet og konsistens i databruken og legger grunnlag for systematisk prediktiv analyse.

Digital utvikling har også vært prioritert. Vi har modernisert vår data- og analyseplattform til en skybasert løsning, som gir enklere tilgang til rapporter og analyser. Vi har tatt i bruk KI-verktøy for å øke utviklingshastighet og kvalitet i leveransene.

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

Gjennom PRO20-programmet har vi økt optimaliseringen av vedlikeholdsprosesser og styrket beslutningsgrunnlaget med sanntidsdata.

I 2025 er programmet videre styrket med nye teknologiske leveranser og struktur. Det er etablert et rammeverk for måltall og gevinstmåling.

Digitale verktøy for visuelle kontroller, inkludert bruk av kamera og bildegjenkjenning er under utprøving, og arbeidet med å integrere innsikt fra sporovervåkingsapplikasjoner i vedlikeholdssystemet er igangsatt for å muliggjøre mer automatiserte prosesser.

Sensordata fra målevogner og tog brukes i økende grad i prediktive analyser, blant annet på Ofotbanen.

Programmet har også etablert en mer helhetlig tilnærming til datakvalitet, og forbedrede prosesser for å identifisere og analysere fornyelsesbehov som skal danne et grunnlag for en bedre femårig plan for vedlikehold og fornyelse.

Samlet legger dette grunnlaget for mer presist, kostnadseffektivt og fremtidsrettet vedlikehold.



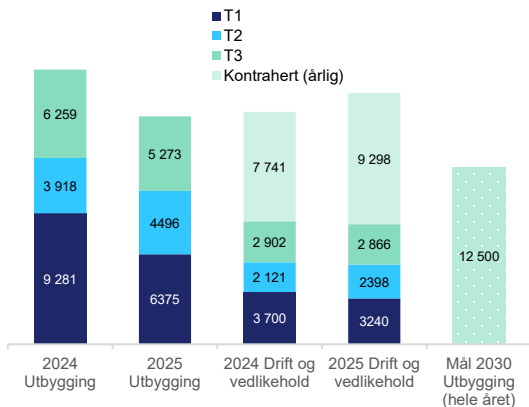
Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

ESRS E1 – Klima

33.966 tonn CO₂e*

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

1

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



Datagrunnlaget for 2025 er ikke fullstendig da enkelte enheter rapporterer etter rapportens leveringsfrist.

Aktiviteter med innvirkning på oppfyllelse av klima og miljømål

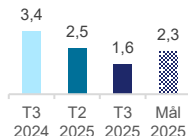
Klimamål besluttet. Styret har vedtatt mål for hele konsernet om 6% kutt i utslipp i egen regi i 2026, på veien mot 50% kutt i 2030.

* Oppdatert 10.02.26: Tallene er trolig for lave pga etterslep i rapportering



Sosial bærekraft

1,6

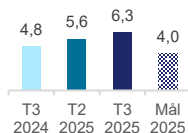


Sikkerhet egne ansatte

Fraværsskader per million arbeidstimer (H1)

Det var 4 fraværsskader i perioden. Skadepotensialet i hendelsene var moderat, og omfatter strømgjennomgang, kuttskade, fall og hodeskade. Hendelsene undersøkes og følges opp i operative enheter der årsaker og nødvendige tiltak identifiseres.

6,3

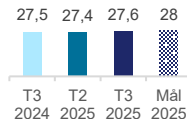


Sikkerhet entreprenør

Fraværsskader per million arbeidstimer (H1)

Det var 10 fraværsskader totalt. Skadepotensialet i hendelsene er jevnt fordelt i alvorlighet, hvor de to svært alvorlig hendelsene involverte besvimelse i kum og kontakt med høyspenningsanlegg.

27,6

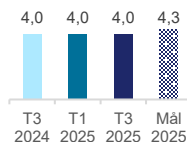


Kvinneandel

Prosent

Ved utgangen av tertialet utgjør kvinner 27,6 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.

4,0



Medarbeiderindeks

Indeks (1-5)

Medarbeiderindeksen ligger på samme nivå som ved forrige måling foretatt i april 2025.



Bane NOR Eiendom AS - Knutepunktutvikling



Resultat HiÅ før skatt Bane NOR Eiendom AS*
MNOK

Negativt resultat før skatt på 137 MNOK, er 487 MNOK lavere enn budsjett. Hovedforklaringen skyldes utsatte salgsgevinster på 444 MNOK som nå flyter over til 2026. Nedskrivninger trekker ned resultatet med 67 MNOK, mens netto finansposter er 24 MNOK bedre enn budsjettet. Driftsresultatet, ekskludert salg og bidrag fra felleskontrollert virksomhet, er 738 MNOK, som er på nivå med budsjett.



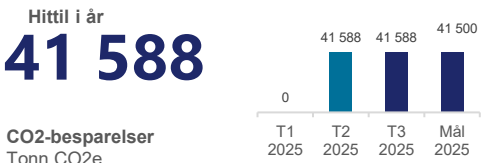
Ferdigstilt bolig- og næringsareal
Kvadratmeter

Det ble ikke ferdigstilt ytterligere bolig- og næringsareal i T3 2025. I løpet av årets 2. tertial ble det overlevert 44 boliger på Mysen, der Bane NORs andel utgjør 2.459 kvm. I samme tertial er det også ferdigstilt næringsarealer, der Bane NORs andel utgjør 11.959 kvm. Det er overleveringen av «Kongsvinger Elvebredden» som står for broparten av ferdigstilt næringsareale.



Samfunnsøkonomisk nytte HiÅ
MNOK

Samfunnsøkonomisk nytte knyttet til overleverte boliger og næringsarealer er beregnet til 12 MNOK for overleveringer i 2025 og er knyttet til nevnte overlevering av 1 næringsbygg og 44 boliger i T2. Det var ingen overleveringer i T3 2025.



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 løpet av 2025, som for øvrig også 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.
- **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/ Felleskontrollert virksomhet (eiendom)
- **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:** Antall drepte og hardt skadde som er konkluderte ulykker og ikke under politietterforskning.
- **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 / 86	sporet/blokkstrekning (endret nummer til kode 86 fra R26)	E08	Flere og raskere tog på Dovrebanen (Oslo – Hamar)
	Trafikkavvikling (deles i to fra R26 ved at følgeforsinkelser skilles ut som egen kode 99)	E09	Flere tog på Gjøvikbanen
7 / 99		E10	Elektrifisering og infrastruktur for nytt togmateriell
81	Feil på kjøretøy	E11	ERTMS
82	Kjøretøy sent fra hensettingsspor	E12	Banestrømforsyning
83	Manglende personell	E13	Mindre investeringstiltak
84	Stasjonsopphold	E14	Kombitransport
85	Planforutsetninger ikke oppfylt	E15	Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet
91	Forsinkelse fra utlandet	E16	Flere og raskere tog på Vestfoldbanen (Oslo – Skien)
92	Ytre forhold (ekstreme værforhold etc.)	E17	Flere tog på Jærbanen (Skeiane – Stavanger)
93	Uhell, påkjørsel	E18	Flere tog på Vossebanen (Myrdal – Bergen)
94	Uønsket hendelse	E19	Flere tog på Trønderbanen
999	Automatisk registrert Årsakskode	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 fjern tog



Vi forbedrer og moderniserer
for at flere kan ta mer tog