

➔ **Status og verdiskapning 1. tertial 2026**

Januar-april 2026

Agnete Johnsgaard-Lewis

INNHold

Leder	Side 3
Hendelser	Side 4
Målekort	Side 5
Sektorpolitiske mål og prioriteringer	Side 6-12
Bane NOR Eiendom	Side 13
Definisjoner	Side 14

Vår visjon

Mer på skinner setter mindre spor

Flere piler peker i riktig retning

Når vi legger første tertial bak oss er det gledelig at flere piler peker riktig vei, og at den positive trenden for punktlighet fra desember fortsetter inn i 2026. Målet er at ni av ti persontog skal være i rute. At toget kommer og går som det skal, er noe av det viktigste for både folk og gods. Da er det godt å se at solid arbeid og grundige forberedelser holdt togtrafikken i gang gjennom vintersesongen, og at april ble den beste punktlighetsmånedens så langt i 2026. 16 dager hadde en punktlighet på 90 % eller mer.

Vårt systematiske punktlighetsarbeid bruker analyse og innsikt som grunnlag for gjennomføring av tiltak for bedre trafikkflyt og punktlighet. Stram ruteplan og høy kapasitetsutnyttelse krever samarbeid mellom aktørene i sektoren for å løse konkrete problemstillinger knyttet til enkelt-tog og flaskehals. Tiltak som endring av stoppmønster for å håndtere kapasitetsutfordringene, tiltak i infrastrukturen for å fjerne flaskehals og endring i sporbruk for gunstigere trafikkflyt, har bidratt til de positive resultatene etter påske.

Vi har rustet oss med Europas kraftigste snøryddemaskiner, og oppgradert sporvekselvarmeanlegg på flere av strekningene våre på Østlandet, i Vestfold og på Sørlandet. For å gi forutsigbarhet for de reisende har vi sammen med togselskapene redusert antall avganger på dager med ekstremt snøfall. Når vinteren nå er over for denne gang er erfaringen at disse tiltakene hadde god effekt.

Videre ble det i desember 2025 gjort endringer i ruteplanen. Foreløpige tall viser at justeringene for Steinberg og Svingen har gitt svært god effekt for togpassasjerer på strekningene. Følgeforsinkelser for linje R12 Kongsberg-Oslo har blitt redusert med 24% siden desember, og punktligheten har økt med 3,3%. Følgeforsinkelser for linje R14 Kongsvinger-Oslo er redusert med hele 35 % sammenlignet med i fjor, og punktligheten har økt med over 5 %.

Jeg vil gjerne trekke frem at vi i dette tertialet åpnet det midlertidige verkstedet i Bodø i februar. Skredet ved Nesvatnet gjorde at SJ ikke hadde verkstedtilgang for tog nord for Nesvatnet. Verkstedet

kom på plass på rekordtid ved at flere aktører i jernbanesektoren sammen la ned en imponerende innsats.

Høy produksjon innen investeringsprosjekter og fornyelse i 2025 bidro til å redusere produksjonsgjeld til staten og likviditetsbeholdningen. Bane NOR planlegger å redusere produksjonsgjelden ytterligere i 2026 gjennom høyere produksjon på infrastrukturprosjekter. Etter en periode med høy likviditetsbeholdning og produksjonsgjeld, må produksjonen i større grad tilpasses årlige bevilgninger, noe som gir økt behov for prioriteringer.

Vinter har blitt til vår, og snart står sommeren på trappene. Samtidig er vårt hovedoppdrag det samme; å levere en sikker og tilgjengelig jernbaneinfrastruktur.

Agnete Johnsgaard-Lewis
konsernsjef i Bane NOR



➔ Indikatorer iht. oppdragsbrev Samferdselsdepartementet¹

Sektorpolitisk mål	Indikator	Enhet	Mål	T1 2026	T1 2025	Ars-prognose 2026	Hele 2025
Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet	Punktlighet persontog	Prosent	90 ²	87,8	88,0	87,7	87,6
	Punktlighet godstog (ekskl. LKAB)	Prosent	90 ³	74,3	72,3	76,4	74,9
	Punktlighet Gardermobanen (Flytogets ankomst OSL)	Prosent	96 ⁴	88,2	90,9	90,4	90,2
	Regularitet persontog	Prosent	97,7 ⁵	92,0	94,3	93,5	93,7
	Oppetid infrastruktur	Prosent	99,1	99,1	98,8		98,9
	Antall innstillinger (persontog) grunnet akutte feil i infrastruktur	Antall		2 291	3 670	i.t.	14 616
Nullvisjon for drepte og hardt skadde	Endring drepte og hardt skadde ⁶	Antall	0	2	1	i.t.	6
	Sikkerhetsytelse passasjerer		Grønn		i.t.	i.t.	i.t.
	Sikkerhetsytelse virksomhetsansatte		Grønn		i.t.	i.t.	i.t.
	Sikkerhetsytelse storsamfunnet		Grønn		i.t.	i.t.	i.t.
Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål	Klimagassutslipp	CO ₂ ekvivalenter	29 930	6 940	9 615	29 300	31 840
Mer for pengene	Endring investeringskostnad siden NTP 2025-2036 ⁷	Mrd. NOK					
	Likviditetsutvikling	Mrd. NOK	3 < > 5 ⁸	8,1	12	2,5	4,1
	Gjeld til staten samlet for effektpakkene	Mrd. NOK	i.t.		-0,6		-3,7
	Status faste og midlertidige omdisponeringer	MNOK	i.t.		142		1 091

1) Årlige indikatorer i rapportering for tredje tertial
2) Fra 2026 inkluderes Trondheim S som offisielt målepunkt for punktlighet
3) NTP mål 90 %, mål avtalt med Jernbanedirektoratet er 80 %
4) NTP mål 96 %, men Bane NOR ambisjon 95 %

5) NTP mål 97,7 %, men Bane NOR ambisjon 97,0 %
6) Selvmord-/forsøk iht. Ovenstone-kriteriene eller konkludert av politi er tatt ut
7) Vi rapporterer i henhold til gjeldende NTP
8) Over en 4-års periode

Viktige hendelser i perioden

Ruster opp spor i Stor-Oslo for en halv milliard

Bane NOR har inngått kontrakt med Veidekke Bane om omfattende sporfornyelse på Østlandet. Kontrakten omfatter blant annet fornyelse av 46 kilometer spor og utskifting av flere enn 75 000 sviller.



Viktig bidragsyter under realistisk evakueringsøvelse i Narvik

Bane NOR var en viktig bidragsyter til den sivil-militære evakueringsøvelsen som inngikk i storøvelsen Cold Response 2026.



Omfattende påskearbeid på flere banestrekninger i Sør-Norge

Etterslepet på vedlikehold av jernbanen i Norge er stort. Det konsentrerte og effektive arbeidet som ble lagt ned i påsken gjør at vi får gjort mer, og til mindre ulempe for publikum.

Brann på Bergensbanen

Brannen førte til skader på kontaktledningsanlegget på strekningen. Fagmiljøene og beredskapsressursene våre sørget for at strekningen kunne åpne allerede etter to dager.



Meråkerbanen gjenåpnet etter skred

Det har pågått et massivt arbeid for å klargjøre strekningen for trafikk. Arbeidet har i stor grad bestått av sprenging av løse fjellpartier. Strekningen ble gjenåpnet 23. mars, mens togtrafikken startet opp 13. april.



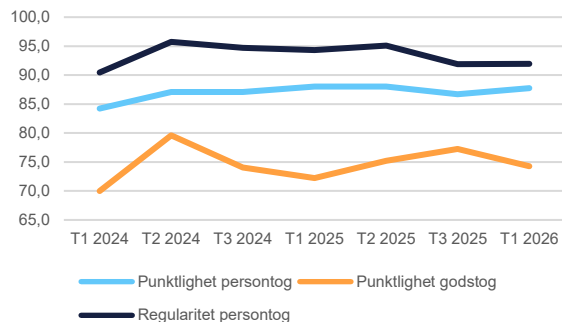
Dobbeltspor Drammen-Kobbervikdalen kåret til Årets anlegg 2025

Utbyggingsprosjektet fikk prisen under Byggedagene. Prosjektet ble ferdigstilt til tid og under kost i fjor, og omfatter blant annet rundt ti kilometer nytt dobbeltspor, tunnelarbeider, oppgradering av Drammen stasjon og bygging av deler av ny bybru.

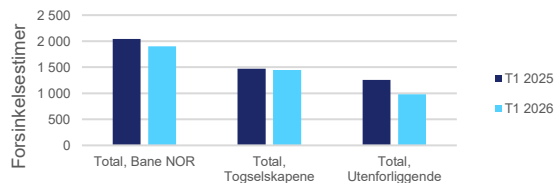


Foto:
1: Bane NOR
2: Rolf Martin Krey, Bane NOR
3: Helene Sofie Thorkildsen, Forsvaret
4: Aleksandar Kesonja, Bane NOR
5: Harry Korslund, Bane NOR
6: Bane NOR

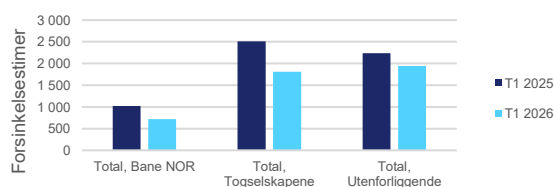
Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet



Årsakskodefordeling for forsinkelsestimer persontog



Årsakskodefordeling for forsinkelsestimer godstog



Resultat første tertial: Punktlighetsresultatet for persontog ligger på omtrent samme nivå som de tidligere tertialene. Det er et resultat av bedret punktlighet for områdene Midt-Nord og Sør-Vest, og et lite fall i punktligheten for Østlandsområdet.

Den gode punktligheten i Vestlandsområdet skyldes i stor grad ruteendringer som ble gjennomført på Vossebanen til ruteplan 2026, samt den stabile punktligheten etter åpningen av dobbeltsporet Bergen-Arna.

I område Midt/Nord har skred og avsporinger påvirket driftsstabiliteten. Dette har gitt betydelige innstillinger og redusert togtilbud. Samtidig har det alternative togtilbudet fungert meget godt og punktligheten har vært på et høyt nivå.

Østlandsområdet har hatt større utfordringer i rushtid, med utfordringer knyttet til kryssinger og køproblematikk. I tillegg har det vært flere jordfeilhendelser på Oslo S og noen langvarige saktekjøringer på kritiske strekninger. Samtidig ser vi at ruteplan tiltakene ved Steinberg og Svingen har gitt tydelige punktlighetsforbedringer på de aktuelle linjene.

Godstog har hatt varierende punktlighet i første tertial, men totalt sett er det en forbedring fra første tertial 2025. Resultatet i april er på sitt beste siden juli 2024. I tillegg er det satt volumrekorder hos flere av godsselskapene. Hovedutfordringen for gods har vært vekselproblemer på Grorud og dermed omkjøring via Romeriksporten og Loenga for nordgående tog fra Alnabru, samt forsinkede arbeid i Narvik og hendelser i Nord-Sverige.

Regulariteten er på omtrent samme nivå som i tredje tertial 2025, og gått ned en del sammenlignet med første tertial 2025. Dette skyldes, i likhet med forrige tertial, raset ved Nesvatnet. Uten innstillingene fra Nesvatnet er regulariteten 95,2 % i første tertial 2026. For øvrig er det en klar økning innen feil på kjøretøy som påvirker regulariteten. Innstillinger grunnet feil i infrastrukturen har gått ned.

Prognose 2026: Resultatet for første tertial, sammen med resultatene for de siste fem årene, gir oss en årsprognose for punktlighet persontog i 2026 på 87,7%, noe som er under målsettingen på 90 %.

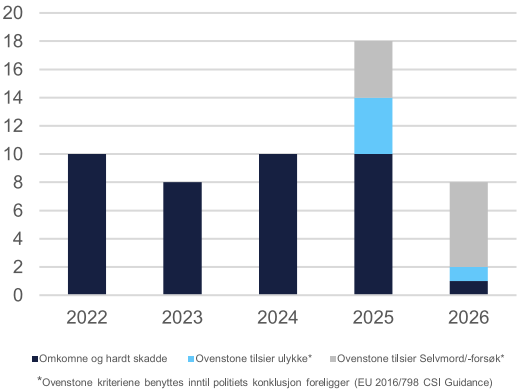
Målene for driftsstabilitet har ikke vært oppnådd på flere år og vil ikke være realistiske å oppnå på kort sikt. Det er behov for tiltak på flere områder for at målene skal være mulig å nå.

Samtidig ser vi en positiv utvikling i form av en økning i opptiden i infrastrukturen som følge av færre, store, kritiske feil. I tillegg er det gjort noen ruteplantiltak de siste par årene som også har vist positive effekter. Samtidig så øker passasjertallene for hvert år, og kapasitetsutnyttelsen er svært høy på flere strekninger.

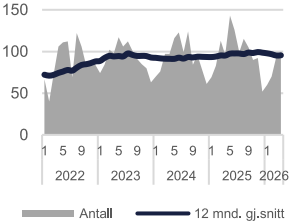
Det er tiltak som blir gjennomført i løpet av 2026 som vil få positiv påvirkning på driftsstabiliteten. Det ligger an til en gjenåpning av sporet ved Nesvatnet før sommeren, noe som er viktig for regulariteten ved å gjenopprette togtilbudet for R70 Trønderbanen og fjerntogene på Nordlandsbanen. I tillegg vil planlagt ferdigstillelse av nye Kolbotn stasjon til høsten øke robustheten og punktligheten for linje L2 langs Østfoldbanen. Til sist er det planlagt å åpne nytt dobbeltspor mellom Nykirke-Barkåker mot slutten av året som vil gi sammenhengende dobbeltspor på strekningen Oslo-Tønsberg. Dette vil fjerne noen flaskehals og øke robustheten på strekningen.

Nullvisjon for drepte og hardt skadde

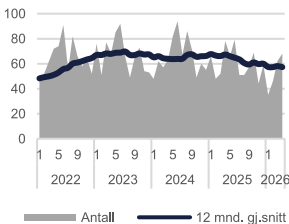
Omkomne og hardt skadde



Alvorlige hendelser med personer i spor



Alvorlige hendelser på planovergang



Resultat første tertial: Åtte hendelser, hvorav syv er under etterforskning av politiet, og alle syv er hendelser hvor person går eller oppholder seg i spor. Ovenstone-kriteriene fra implementeringsveilederen til EU tilsier at seks av disse syv hendelsene er selvmord/-forsøk, hvor alle unntatt en er omkommet. Den syvende hendelsen fremstår som ulykke i henhold til Ovenstone-kriteriene, der en person som gikk ved siden av sporet, men nær nok til å bli påkjørt. Personen er omkommet. Hendelsen, som politiet har konkludert som ulykke, var en strømgjennomgang hvor en voksen person klatret opp i en kontaktledningsmast. Personen er hardt skadet.

Sikkerhetsytelse: Gul ytelse for sikkerhetsytelsen for storsamfunnet er i hovedsak grunnet planovergangsulykker og personer i spor, som ikke er selvmord, men heller ulovlig ferdsel. Dette gjenspeiles også i sikkerhetsytelsen for brukere av planoverganger.

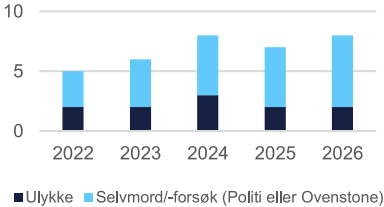
Det erfares et relativt stabilt antall alvorlige hendelser med personer i spor, på tross av befolkningsvekst og økt trafikk de siste årene. Alvorlige hendelser på planovergang har en nedadgående trend med samme forutsetninger.

Sikkerhetsytelse	Status pr T1 2026
Brukere av planoverganger	●
Passasjerer	●
Storsamfunnet	●
Uvedkommende	●
Virksomhetsansatte	●
Andre	●

Prognose 2026: Hovedvekten av hendelser involverer personer som ikke er direkte brukere eller ansatte ved jernbanen. Tertial 1 for de fem siste årene viser en økende trend hvis det sees bort fra selvmord/-forsøk.

Første tertial 2026 er i toppen av den økende trenden, og det er forventet at antall omkomne og hardt skadde i 2026 vil ligge på samme nivå som årene før.

Utvikling av omkomne og hardt skadde for T1 2022-2026



Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

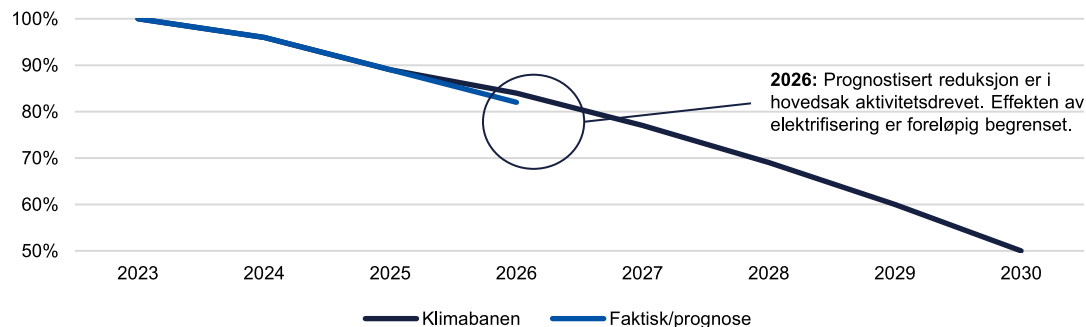
I første tertial 2026 har Bane NOR videreført arbeidet med **Grønt taktskifte** som et sentralt bidrag til å nå Norges klima- og miljømål. Jernbanen er et viktig virkemiddel for å redusere utslipp i transportsektoren, og Bane NORs innsats er særlig rettet mot å legge til rette for mer transport på elektrifisert jernbane, samtidig som utslippene fra egen virksomhet reduseres.

Bane NORs **prioriterte klimaindikator for 2026** er å redusere egne klimagassutslipp med **6 prosent**, hovedsakelig gjennom økt elektrifisering av kjøretøy og maskiner. Per første tertial viser årsprognosen en forventet reduksjon på om lag **8 prosent**. Denne prognosen er imidlertid i stor grad knyttet til lavere aktivitetsnivå, særlig innen utbyggingsprosjekter, og i mindre grad til effekter av elektrifiserings tiltak.

Fremdriften i elektrifiseringen av kjøretøy og maskiner er fortsatt relativt langsom, og bidrar foreløpig begrenset til utslippsreduksjonene. Det gjør utslippsbildet sårbart: dersom aktivitetsnivået øker igjen uten akselerert elektrifisering, vil utslippene også øke.

I tråd med rammene i **EUs bærekraftsregelverk (CSRD)** arbeider Bane NOR systematisk med vesentlige miljøtemaer som klimaendringer, naturpåvirkning, og sirkulær økonomi. Dette omfatter både tiltak for å redusere egne utslipp, klimatilpasning og arbeid for å begrense naturinngrep. Det er blant annet igangsatt tiltak for energieffektivisering, styrket bruk av elektriske kjøretøy, økt ombruk av jernbaneteknisk materiell samt utvikling av bedre verktøy for klimagassregnskap i prosjekter.

Bane NORs vei mot 50 % utslippskutt i 2030



Effektiv bruk av ny teknologi



Foto: Ole Palmstrøm



Bane NOR har videreført arbeidet med å ta i bruk ny teknologi for å styrke drift, vedlikehold og utvikling av jernbanen.

ERTMS er det mest sentrale digitaliseringsprogrammet og vil bidra til økt punktlighet, regularitet og færre feil. Erfaringer fra Gjøvikbanen viser økt driftsstabilitet, færre signalrelaterte feil og bedre håndtering av avvik i togtrafikken. I første tertial er det arbeidet målrettet med videreutvikling og stabilisering av programvare i samarbeid med leverandørene, med fokus på å redusere feil og øke robustheten i funksjonalitet og feilretting.

Selskapet jobber også med å prøve ut nye løsninger. Nå gjennomføres en pilotering på "lytting på fiber", hvor eksisterende fiberinfrastruktur brukes som sensor for å registrere alt fra togbevegelser til hendelser som ras. Metoden er testet både mot reelle hendelser og kontrollerte scenarier, og videreutvikles for å redusere antall falske positive alarmer. På sikt vil dette kunne gi nye muligheter for kontinuerlig og kostnadseffektiv overvåkning.

Gjennom PRO20 er det i første halvår etablert premisser for nye digitale vedlikeholdsløsninger, inkludert videreutvikling av vedlikeholdsstyringssystemet og klargjøring av datagrunnlag og arbeidsprosesser for en mer helhetlig digital vedlikeholdsprosess. Flere tiltak er nær ferdigstillelse, og det er gjennomført forberedende aktiviteter for pilotering.

Innen utvikling har IKT tatt i bruk KI som støtte i programvareutvikling. Verktøyene brukes til kodegenerering, feilsøking, kvalitetssikring og dokumentasjon, og har bidratt til raskere gjennomføring, økt gjenbruk og mer konsistent kvalitet i leveransene.

Samlet bidrar tiltakene innenfor digitalisering til mer effektiv ressursbruk, bedre beslutningsgrunnlag og økt robusthet i jernbanesystemet.

Prognose 2026:

Effektene av teknologitiltak vil naturligvis realiseres gradvis etter hvert som løsningene går fra konsept, utvikling, pilotering, testing og utrulling i drift. I 2026 vil gevinster i hovedsak være knyttet til økt driftsstabilitet, bedre data- og informasjonsgrunnlag, mens større effekter på kapasitet, punktlighet og kostnadseffektivitet forventes i fremtiden.

I andre halvår planlegges testing og innfasing av løsningene i PRO20-programmet, blant annet knyttet til oppgradert vedlikeholdssystem og bruk av ny teknologi for digital inspeksjon. Dette vil redusere behovet for manuelle inspeksjoner og legge grunnlaget for mer tilstandsbasert og datadrevet vedlikehold.

Mer for pengene | Resultatregnskap SF og produksjon

Inntekter

Inntektene for første tertial 2026 er 3 717 MNOK, en økning på rundt 320 MNOK mot samme tertial i fjor. Vederlag fra Jernbanedirektoratet er økt som følge av kompensasjon for bortfall av infrastrukturavgifter. I tillegg bidrar en noe økt produksjon og indeksjustering av vederlaget til vekst. Endret periodisering av vederlag til drift gir også forskyvninger sett opp mot inntektsført vederlag i første tertial 2025.

Lønnskostnader

Lønnsvekst og en økning i antall ansatte kompenseres av en av lavere pensjonskostnader. I 2025 var det blant annet en engangskorrigerer knyttet til AFP, som resulterte i høyere pensjonskostnader i tertialet.

Eksterne kostnader

Eksterne kostnader for tertialet er noe lavere enn samme periode i 2025. Innen vedlikehold er arbeid i større grad utført med egne ressurser fremfor eksterne leverandører. Kostnadsnedgang er delvis motivert av økte kostnader knyttet til hendelser sammenliknet med samme periode i fjor, hvor særlig arbeid etter skred ved Nesvatnet i august 2025 har ledet til et høyere kostnadsnivå.

Andre driftskostnader

Andre driftskostnader er økt med 88 MNOK sett i forhold til samme periode i fjor. Varekostnader for strøm til videresalg har økt med om lag 40 MNOK. I tillegg har det vært en økning i bl.a. kostnader knyttet til forsikring og energikostnader til egen produksjon.

Finans

Finansinntektene for tertialet er redusert sett opp mot samme periode i fjor som følge av en lavere likviditetsbeholdning.

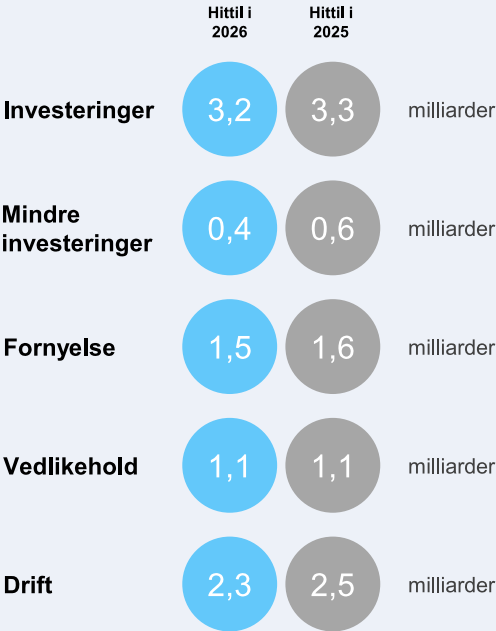
Resultat

Resultatet for tertialet er negativt med 171 MNOK, en forbedring i forhold til samme periode i fjor med 255 MNOK.

Bane NOR SF*	1. tertial		Hele
Tall i MNOK etter aktivering	2026	2025	2025
Vederlag fra Jernbanedirektoratet	2 720	2 408	9 069
Sum andre inntekter	998	990	2 912
Sum inntekter	3 717	3 398	11 980
Lønnskostnader	1 457	1 533	4 831
Eksterne kostnader	918	945	2 838
Andre driftskostnader	1 549	1 461	4 312
Sum driftskostnader	3 924	3 939	11 980
Driftsresultat før avskrivninger	-206	-541	0
Nettoeffekt avskr. & komp. slit og elde	49	42	267
Driftsresultat før finans	-255	-583	-267
Finansinntekt (-) / kostnad (+)	-85	-157	-601
Resultat før skatt	-171	-426	334

* Regnskap 2026 ikke revidert

Produksjon



Se definisjoner på side 14

Mer for pengene | Balanse

Bane NOR Konsern (Tall i MNOK)	30.04.2025	31.12.2025	30.04.2026
Bygg, infrastruktur, anlegg under utførelse	239 038	249 441	251 255
Øvrige varige driftsmidler og immaterielle eiendeler, finansielle anleggsmidler	3 508	3 861	4 067
Sum anleggsmidler	242 546	253 302	255 322
Utviklingseiendom og varebeholdning	6 216	6 725	7 348
Fordringer	1 837	2 038	2 832
Kontanter og bankinnskudd	13 992	4 827	8 916
Sum Omløpsmidler	22 045	13 590	19 096
Eiendeler	264 591	266 892	274 419
Egenkapital	7 742	8 893	8 758
Langsiktig gjeld	237 932	246 860	251 353
Produksjonsgjeld til staten	11 711	2 980	7 714
Fordring på staten	-413	-376	-405
Annen kortsiktig gjeld	7 619	8 534	6 997
Sum Gjeld	256 849	257 999	265 660
Egenkapital og gjeld	264 591	266 892	274 419

Anlegg under utførelse har økt med 2,1 mrd. i 2026. De største pådragene er Sandbukta-Moss-Såstad med 501 MNOK, Kleverud-Tangen-Sørli med 360 MNOK, Sørli-Åkersvika 357 MNOK. Det er også utført fornyelse i området Sør-Vest for 232 MNOK.

Endringen i kontanter og bankinnskudd henger tett sammen med endringen i produksjonsgjelden. Vi har fått tilført 12 mrd. fra Jernbanedirektoratet i første tertial, og avregnet 7,3 mrd. i samme periode.

Produksjonsgjeld til staten har økt med 4,7 mrd. Dette tilsvarer forskjellen mellom likviditetstilførselen og avregningen av produksjon mot Jernbanedirektoratet.

Endringen i langsiktig rentebærende gjeld og kortsiktig rentebærende gjeld henger tett sammen. Det er nedbetalt gjeld for 2,727 mrd. i perioden og tatt opp ny gjeld på 3 mrd. Nettoeffekten av låneopptaket er økt gjeld på 273 MNOK i Bane NOR Eiendom AS.

Infrastrukturavtaler – ny og endret infrastruktur

- Oversikt over noen utvalgte utbyggingsprosjekter

 Utvikling	 Planlegging	 Bygging	 Ibruktagelse
● Flere og raskere tog på Østfoldbanen (E22) ● Økt kapasitet Kongsvingerbanen (E23) ● Elektrifisering Stjørdal-Steinkjer (E24)	● Grorud togparkering (E01) ● Rygge togparkering (E03) ● Kryssingsspor Nordlandsbanen (E14a) og Bergensbanen (E14b) ● Rånåsfoss kryssingsspor (E14c) ● Hamar stasjon (E14d) ● Flere tog i Oslo-navet (E15) ● Flere og raskere tog på Vestfoldbanen (E16) ● Flere tog på Jærbanen (E17) ● Hensetting Rakkestad (E21) ● Hensetting og stasjonstiltak (E32)	● Kolbotn stasjon og andre stasjonstiltak - L1/L2 (E01) ● Sandbukta-Moss-Såstad (E03) ● Nykirke-Barkåker (E04) Barkåker-Tønsberg (E04) ● Sørli-Åkersvika (E08) Kleverud-Sørli (E08) ● ERTMS (E11) ● Sande omformer (E12) ● Narvik stasjon (E14c) ● Galterud kryssingsspor (E14c) Seterstøa planovergang (E14c) ● Stjørdal stasjon (E19) Melhus stasjon (E19)	● Follobanen (E02) ● Drammen-Kobbervikdalen (E04) ● Elektrifisering Trondheim-Hell, Meråkerbanen og Stavne-Leangen (E10) ● Stasjonstiltak Østre linje (E21) ● Storekvina stasjon (E32)

Bane NOR Eiendom AS - Knutepunktutvikling

Per tertial	T1 2025	T2 2025	T3 2025	T1 2026
Resultat før skatt, MNOK	-26	-41	-55	53
Samfunnsøkonomisk Nytte (MNOK)	-	12	-	13
Ferdigstilt bolig- og næringsareal (Kvm)	-	16,991	-	15,177
CO2 -besparelser, tonn CO2	-	41,588	-	51,005

Hovedprosjekt ID og navn	Påløpt HiÅ ekskl. mva (MNOK)	Påløpt totalt ekskl. Mva (MNOK)	Ramme i prosjekt (MNOK)	Gjenstående ramme (MNOK)	Gjenstående %
4118 Grorud Verksted - Nybygg Fløy O	54	86	550	464	84,40 %
4200 Sundland bygg J, Tilbygg	68	239	450	211	46,95 %
4539 Bodø nødverksted	105	107			
Totalt - Alle prosjekter	267	2 725	3 367	632	18,78 %

Verksteder og serviceanlegg per april 2026

Resultat første tertial: Aktiviteten innen knutepunktutvikling har i første tertial vært stabil. Et sentralt bidrag til driften i perioden er ibruktakelsen av det nye nødverkstedet i Bodø, etablert for å sikre togtrafikken etter skredhendelsen ved Nesvatnet. Verkstedet gir økte leieinntekter i første halvår, og det arbeides videre med muligheter for mer permanent bruk.

De største investeringene innen serviceanlegg og verksteder i første tertial er Grorud verksted fløy O, Sundland bygg J og Bodø nødverksted, som samlet står for over 85 % av påløpte kostnader hittil i 2026.

Boligutviklingen har hatt god aktivitet i tertialet, med 101 solgte boliger hittil i år, noe som er bedre enn tilsvarende periode i fjor. Nye salgstrinn i Trondheim stasjonssenter, Skien Brygge, Proffen Hageby i Drammen, og Hinnavågen og Diamanten i Stavanger har bidratt til tilfredsstillende salg.

Ferdigstilt bolig- og næringsareal, samfunnsøkonomisk nytt og CO₂-besparelsen, relateres til overlevering av terminalbygget på Trondheim S i januar 2026. Samme periode i fjor hadde ingen overleveringer, og dermed ingen CO₂-besparelser eller samfunnsøkonomisk nytte.

Resultat før skatt for perioden er 53 MNOK.

Salget av Quadrum bygg A (Politihuset) som ble inngått i 2025, ble gjennomført ved årsskiftet og har regnskapsmessig effekt i 2026.

Prognose 2026: Både Grorud verksted fløy O og Sundland bygg J følger planen når det gjelder økonomi og fremdrift. Grorud verksted fløy O har planlagt ferdigstillelse i desember 2027, mens Sundland bygg J er planlagt ferdigstilt i desember 2026.

For å sikre tilstrekkelig kapasitet for å imøtekomme kravene til ruteplan 2028, planlegges kapasitetsutvidelser for lokal- og regionaltog i Skien, Sundland og Lodalen. I tillegg planlegges tilpasninger for nye fjerntog i Stavanger, Bergen, Lodalen og Marienborg.

Eiendomsutvikling klargjør nå flere nye boligprosjekter for salgsstart i løpet av 2026, blant annet Hamar Bolig. Neste tertial er også preget av store overleveringer knyttet til Drammen Helsepark. I løpet av andre tertial skal Bane NOR overlevere næringsareal på mer enn 15 000 kvm.

Planlagte overleveringer vil skape stor samfunnsøkonomisk nytte og 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.

Definisjoner og forkortelser

- 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 standardsystem 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.
- Fornyelse: 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.
- 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-programmet
- 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 igangsatt.
 - * **C-avtaler:** investeringsprosjekter som porteføljeutvikles.
- **LKAB:** Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag Svensk malmselskap som frakter gods fra Sverige til Narvik.
- Mindre investeringer: Mindre investeringstiltak er mindre tiltak, men som er strategisk viktige og nødvendige for å opprettholde jernbanenettets sikkerhet og styrke kapasiteten.
- **NTP:** Nasjonal Transport Plan
- **Ovenstone-kriteriene** er indikatorer som brukes for å vurdere om en hendelse mest sannsynlig er en ulykke eller et selvord/selvmondsforsøk.
- **PRO20:** Et utviklingsprogram for å styrke vedlikehold og fornyelse av jernbanen. Programmet tester bruk av nye teknologiske løsninger og ser på muligheter for å effektivisere ressursbruken med moderne verktøy, bedre planlegging og tettere samarbeid.
- **Sikkerhetsytelsen:** Forskriftsfestet indikator for å vurdere sikkerhetsytelsen for risikoutsatte brukergrupper (Forskrift om felles sikkerhetsmål for jernbanesystemet, Beslutning 2012/226/EU §2) *Implementation Guidance on Common Safety Indicators, Annex I of directive (EU) 2016/798*



Vi forbedrer og moderniserer
for at flere kan ta mer tog