Status og verdiskapning 2. tertial 2026

Mai - august 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



“ Vårt oppdrag ligger fast – vi skal levere en sikker og tilgjengelig infrastruktur

Gjennom sommeren har vi gjennomført vedlikeholds- og fornyelsesarbeid på noen av landets mest trafikkerte jernbanestrekninger, inkludert i Oslo-området, som er en hovedprioritering i vår strategi.

Arbeidene fulgte planen, og jernbanen gjenåpnet som planlagt på alle strekninger da arbeidene var ferdigstilt. Unntaket var Romeriksporten. Vi har gjennomført svillebytte på Vestfoldbanen, byttet skinner og sporveksler på Jærbanen samt gjenåpnet Kolbotn stasjon. Stasjonen er bygget i tråd med prinsippene for universell utforming, fått sideplattformer mot stasjonsbygget og Kolbotn torg, i tillegg til at det er bygget ny og bred undergang med trapper og ramper.

I Romeriksporten har vi fornyet spor, oppgradert renseanlegg og gjennomført arbeid på tekniske installasjoner. Et omfattende arbeid som var sårt tiltrengt, 27 år etter at tunnelen åpnet. Åpningen etter arbeidet bød på noen utfordringer. Disse ble løst i løpet av påfølgende døgn, men feilsituasjoner som sammenfalt i tid skapte forsinkelser. Vi forstår veldig godt frustrasjonen de reisende kjenner på som følge av forsinkelser og innstillinger, og vi tar læringspunktene fra sommeren og følger opp disse slik at vi blir bedre.

En oppdatert Infrastatusrapport foreligger i tertialet. Den viser at jernbanens fornyelsesbehov er forventet å være på 132,6 mrd. kroner de neste 12 årene, opp fra 127,8 mrd. kroner i 2024 (justert for inflasjon 131,8 mrd. kr.). Antall togreiser har økt fra 82 millioner i 2024 til 84,1 millioner i 2025. En stadig økende trafikk på en infrastruktur som har stort vedlikeholdsbehov øker risikoen for feil som gir forsinkelser og innstillinger i togtrafikken.

Derfor er det svært viktig at vi fortsetter arbeidet med vedlikehold og fornyelse. At det i revidert nasjonalbudsjett ble bevilget 300 millioner kroner ekstra til vedlikehold, fornyelse og mindre investeringer, er derfor positivt.

Det er imidlertid også et spørsmål om belastningen på infrastrukturen er for stor sammenlignet med risikoen for at feil skal oppstå. Dette er en problemstilling vi vil vurdere fremover i samarbeid med de andre aktørene i sektoren.

Det å ferdes i, eller krysse, jernbanesporet utenom planovergang er ikke bare ulovlig, det er også livsfarlig. Som resten av transportsektoren jobber vi i Bane NOR mot en nullvisjon for drepte og hardt skadde. Bane NOR har som en hovedprioritet å levere en sikker jernbane. Det bekymrer meg derfor at vi får flere rapporter på at folk beveger seg i sporet. Vi jobber med å bevisstgjøre om dette.

Det nye dobbeltsporet fra Nykirke til Barkåker skal etter planen åpne for trafikk i november. Vi er på plan for å ferdigstille innføringen av vårt nye digitale signalsystem ERTMS på strekningen, samtidig som det nye dobbeltsporet kobles på.

I august åpnet Bane NORs Miljøpark på sentrallageret på Østlandet. Miljøparken er etablert for å bidra til det grønne taktskiftet på jernbanen gjennom størst mulig gjenbruk av jernbanemateriell. Her har vi samlet overskuddsmateriell fra prosjektene og brukte deler som kan gjenbrukes. På denne måten utnytter vi ressursene og materiellet fullt ut. I tillegg er dette viktig i beredskapssammenheng.

Bak hver investering, oppgradering og fornyelse ligger vårt oppdrag: Vi skal levere en sikker og tilgjengelig jernbaneinfrastruktur. Vi ser at våre strategiske prioriteringer og systematiske arbeid gir resultater for en bedre punktlighet og sikkerhet. Eksempelvis nådde vi i mai sektorens 90 %-mål for persontransport, samtidig som punktligheten for godstog endte på sterke 79,8 %, rett under målsettingen på 80 %. Samtidig må vi erkjenne at mye godt arbeid overskygges av at stadig nye feil oppstår på en stadig mer overbelastet jernbaneinfrastruktur. Vi lærer av de feil vi er årsak til, og vi retter feil så fort de oppstår.

Agnete Johnsgaard-Lewis
konsernsjef Bane NOR



INTERN

Indikatorer iht. oppdragsbrev Samferdselsdepartementet[1]

Sektorpolitisk mål	Indikator	Enhet	Mål	T2 2026	T1 2026	T2 2025	Års-prognose 2026	Hele 2025
Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet	Punktlighet persontog	Prosent	90[2]	85,9	87,8	88,0	86,8	87,6
	Punktlighet godstog (ekskl. LKAB)	Prosent	90[3]	79,6	74,3	75,2	76,4	74,9
	Punktlighet Gardermobanen (Flytogets ankomst OSL)	Prosent	96[4]	83,1	88,2	92,1	87,3	90,2
	Regularitet persontog	Prosent	97,7[5]	93,7	92,0	95	93,0	93,7
	Oppetid infrastruktur	Prosent	99,1	98,9	99,1	98,9		98,9
	Antall innstillinger (persontog) grunnet akutte feil i infrastruktur	Antall		3 164	2 238	2 596	i.t.	14 450
Nullvisjon for drepte og hardt skadde	Endring drepte og hardt skadde[6]	Antall	0	1	3	7	i.t.	6
	Sikkerhetsytelse passasjerer[9]		Grønn	🟢	🟢	🟢	🟢	i.t.
	Sikkerhetsytelse virksomhetsansatte[9]		Grønn	🟢	🟢	🟢	🟢	i.t.
	Sikkerhetsytelse storsamfunnet[9]		Grønn	🟡	🟡	🟡	🟡	i.t.
Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål	Klimagassutslipp	CO_2 ekvivalenter	29 930	10 326	9 929	6 914	30 700	31 840
Mer for pengene	Endring investeringskostnad siden NTP 2025-2036[7]	Mrd. NOK						
	Likviditetsutvikling	Mrd. NOK	3 < > 5[8]	4,9	8,1	8,9	2,5	4,1
	Gjeld til staten samlet for effektpakkene	Mrd. NOK	i.t.	1,1			1,095	3,7
	Status faste og midlertidige omdisponeringer	MNOK	i.t.	205	0	0	i.t.	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 %
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
9) Se definisjoner side 14

Se side 14 for definisjoner og forkortelser

INTERN

Viktige hendelser i perioden

Nordlandsbanen gjenåpnet forbi Nesvatnet

Det midlertidige sporet forbi Nesvatnet i Levanger åpnet mandag 22. juni. Arbeidet med å sikre og gjenoppbygge skredgropen har vært omfattende. Det har vært svært viktig å ivareta sikkerheten for både området og de som jobber der.





Ny hub for gjenbruk og beredskap

Bane NORs miljøpark og sentrallager er åpnet. Med den nye miljøparken tar Bane NOR et helhetlig grep for å bidra til mer bærekraft i praksis. Ved å samle, lagre og gjenbruke materiell på ett sted, reduserer vi miljøbelastning, samtidig som vi sikrer tilgang til kritisk utstyr for en aldrende jernbaneinfrastruktur.

InfraStatus 2025

Infrastatus er Bane NORs årlige gjennomgang og analyse av jernbanens infrastruktur. Det fremkommer av rapporten at fornyelsesbehovet i 2025 anslås å være på 132,6 milliarder de neste 12 årene, opp fra 127,8 milliarder kroner i 2024.





Arbeid med sporfornyelse

Bane NOR har i 2026 gjennomført omfattende sporfornyelser og ballastrensing, fordelt på ulike banestrekninger. Kontrakten med Veidekke inkluderte også enkelte dreneringstiltak og oppgradering av teknisk anlegg.

Kolbotn stasjon gjenåpnet

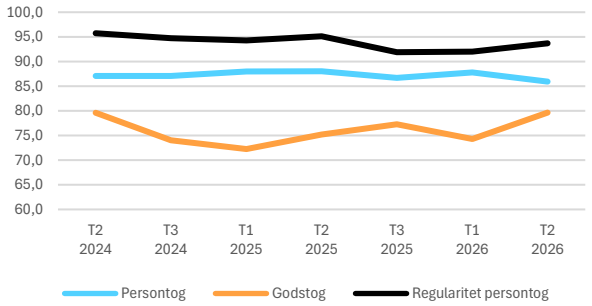
Det er gjort store endringer på Kolbotn stasjon de siste årene. Stasjonen er bygget i tråd med prinsippene for universell utforming. I tillegg har den blitt bygget om fra tre til to spor, og fått sideplattformer mot stasjonsbygget og Kolbotn torg. Det er bygget ny og bred undergang med trapper og ramper, og den gamle midtplattformen er borte.

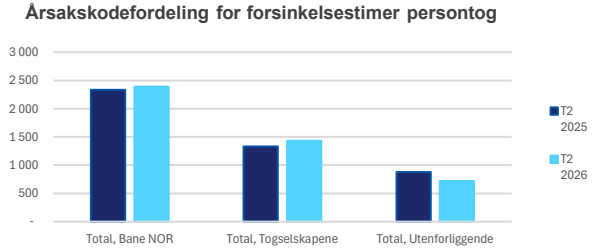


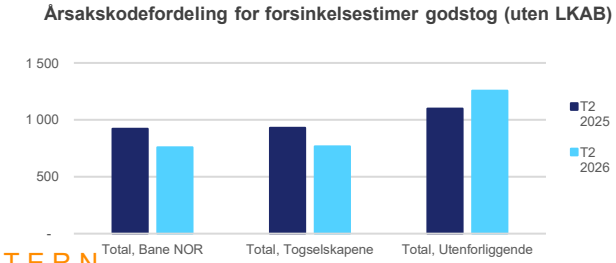
Foto:

1: Kristian Lauritzen, Bane NOR
2: Irene Johansen, Bane NOR
3: Øystein Grue, Bane NOR
4: Tim Mitchley
5: NCC / Bane NOR

Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet







*Grafene inkluderer ikke følgeforsinkelser

Resultat andre tertial: Punktlighetsresultatet for persontog har falt sammenliknet med tidligere tertial. Dette skyldes i all hovedsak et svakt resultat i juli og august for linjene på Østlandet, samt Jærbanen og Sørlandsbanen. Punktlighetsresultater for persontog for hele landet ble 90,1% i mai, 87,6 i juni, 83,2% i juli og 81,7% i august.

Områdene Midt-Nord og Vest leverer stabile gode resultater, og er med på å trekke opp punktligheten i andre tertial. Dette skyldes i stor grad ruteplanendringene som ble gjennomført på Vossebanen til ruteplan 2026, samt få infrastrukturhendelser på Bergensbanen. Det har også vært en stabil infrastruktur i Midt-Nord i andre tertial, samt en robust alternativ ruteplan i forbindelse med raset på Nesvatnet ved Levanger. Etter åpning av interimsporet forbi Nesvatnet har punktligheten holdt seg høy på strekningen.

Østlandsområdet har hatt utfordringer knyttet til trafikkavvikling i bruddperioden i sommer. Det har vært flere større infrastrukturhendelser, samt at kapasitetsutnyttelsen på Hovedbanen har vært høy. Dette har resultert i svake punktlighetstall. I tillegg har vi i perioden etter sommerbruddet hatt utfordringer med infrastrukturen, togmateriell og mange saktekjøringer, både i forbindelse med planlagte arbeider og oppståtte hendelser.

Punktlighetstall for godstog har vært gode i andre tertial, med et resultat på 79,6 %, selv med utfordringene vi har sett på annen trafikk i samme periode. En av hovedårsakene til dette er god avgangspunktlighet fra Alnabru i denne perioden, eksempelvis ble avgangspunktligheten i august den beste siden Covid-19-pandemien.

Regulariteten for persontog har tatt seg noe opp i andre tertial, noe som i stor grad skyldes at togene begynte å gå ved Nesvatnet igjen. Hvis man ser bort fra innstillingene knyttet til Nesvatnet havner regulariteten i andre tertial på 94,9 %, samme tall for første tertial var 95,2 %, dvs. en liten nedgang.

Prognose 2026: Resultatet for andre tertial, sammen med resultatene for de siste fem årene, gir oss en årsprognose for punktlighet persontog i 2026 på 86,8%, noe som er under målet på 90 %.

Målene for driftsstabilitet har ikke blitt 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.

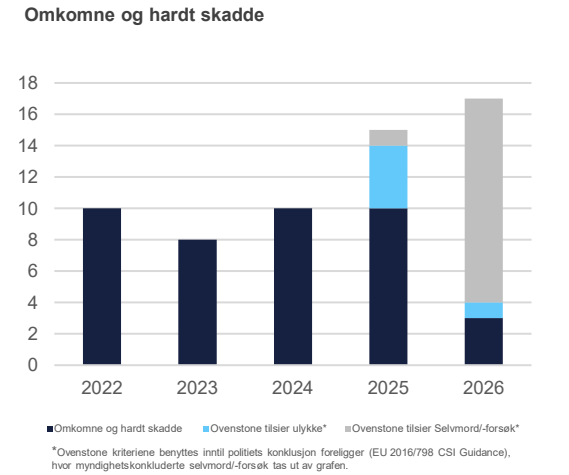
Det er gjort noen ruteplanendringer i morgenrushet i Østlandsområdet i løpet av året, og korrigert for infrastrukturhendelser ser vi positive effekter på punktlighet i morgentimene. Samtidig fortsetter passasjertallene å øke for hvert år, og kapasitetsutnyttelsen er svært høy på flere strekninger, noe som blant annet kommer til uttrykk i svake punktlighetstall i ettermiddagsrushet.

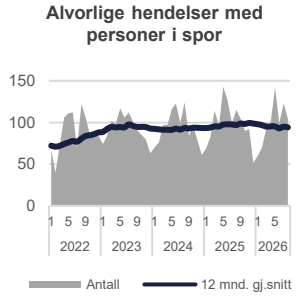
Åpningen av sporet forbi Nesvatnet 22. juni har bidratt positivt på regulariteten i andre tertial, og vil fortsette å bidra positivt på driftsstabiliteten resten av året. I tillegg er nye Kolbotn stasjon åpnet med to spor, etter rundt ett år med et spor. Dette har økt robustheten for L2 langs Østfoldbanen. 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 flaskehalser og øke robustheten på strekningen.

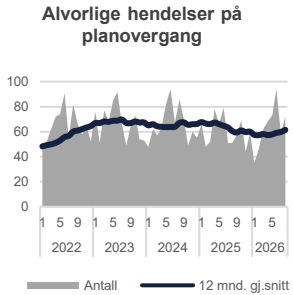
Vi har de siste tertialene sett en forsiktig positiv utvikling i form av færre store, akutte hendelser i infrastrukturen. Samtidig har perioden gjennom sommerbruddet, og i etterkant av dette, vist at infrastrukturen er sårbar, og dette får tilsvarende store konsekvenser for måltallene. Det er viktig å fortsette fokuset på vedlikehold og fornyelse for å opprettholde god oppetid, spesielt i Oslo-området.

INTERN

Nullvisjon for drepte og hardt skadde







Resultat andre tertial: Ni hendelser har inntruffet, hvor alle er under etterforskning av politiet, og alle er hendelser hvor person går eller oppholder seg i spor. Ovenstone-kriteriene fra implementeringsveilederen til EU tilsier at alle unntatt én er selvmord/-forsøk. Syv er omkommet, og to er hardt skadet.

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

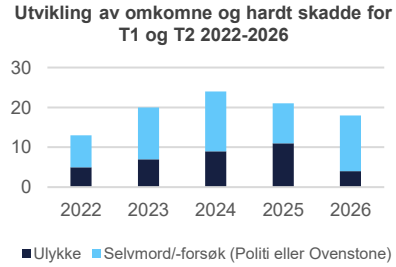
Det erfares et relativt stabilt antall alvorlige hendelser med personer i spor, til tross for befolkningsvekst og økt trafikk de siste årene. Alvorlige hendelser på planovergang har en nedadgående trend med samme forutsetninger, men har en økning i andre tertial. Det har likevel ikke inntruffet dødsulykker på planovergang hittil i år.

Sikkerhetsytelse	Status pr T2 2026
Brukere av planoverganger	🟡
Passasjerer	🟢
Storsamfunnet	🟡
Uvedkommende	🟢
Virksomhetsansatte	🟢
Andre	🟢

* Se definisjoner side 14

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.

Etter endt andre tertial snur dette, og sammenlignet med samme perioder for årene før, vil antall ulykker som medfører død eller alvorlig skade ligge under de foregående årene i 2026. Det ser likevel ut til at antallet selvmord og selvmordsforsøk blir høyere enn årene før.



Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

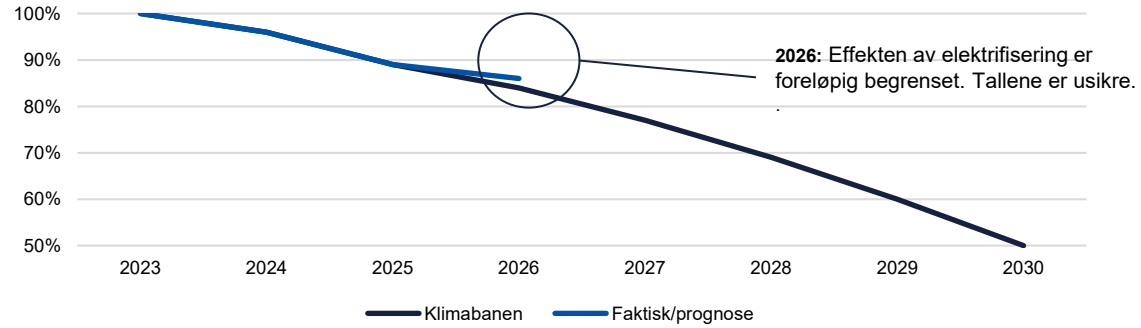
I andre tertial 2026 har Bane NOR videreført arbeidet med **Grønt taktskifte** for å nå Norges klima- og miljømål. Jernbanen reduserer utslipp i transportsektoren, og Bane NORs innsats er særlig rettet mot å legge til rette for mer transport på elektrifisert jernbane, samtidig som utslippene fra egen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

Bane NORs **prioriterte klimaindikator for 2026** er å redusere direkte klimagassutslipp med **6 prosent**, hovedsakelig gjennom økt elektrifisering av kjøretøy og maskiner. Per andre tertial viser årsprognosen en forventet reduksjon på om lag **3 prosent**. Dette er en svekkelse fra første tertial, da årsprognosen var på 8 prosent.

Det er få tegn til at elektrifisering hittil har gitt tilstrekkelige strukturelle utslippskutt på konsernnivå. Samtidig er datakvaliteten fortsatt varierende. Videre måloppnåelse forutsetter økt tempo i elektrifiseringen, tydeligere dokumentasjon av klimaeffekter og et mer komplett og etterprøvbart datagrunnlag.

I henhold til rammene i **EUs bærekraftsregelverk** (CSRD) besluttet Bane NOR i andre tertial en oppdatert dobbel vesentlighetsanalyse (DVA). Her prioriterer vi hvilke bærekraftstemaer som håndteres som del av virksomhetsstyringen. Av miljøetemaer er dette klimaendringer, naturpåvirkning og sirkulær økonomi.

Bane NORs vei mot 50 % utslippskutt i 2030





Effektiv bruk av ny teknologi



Foto: Ole Palmstrøm



Bane NOR har i andre tertial 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 robusthet i togfremføringen. I andre tertial har hovedfokuset vært å sikre planlagt innføring på Vestfoldbanen gjennom testing, feilretting og stabilisering av løsningen.

Selskapet viderefører også utprøving av ny teknologi. Pilotering av "lytting på fiber" undersøker hvordan eksisterende fiberinfrastruktur kan benyttes til overvåkning av togbevegelser og hendelser i infrastrukturen. Arbeidet er videreført gjennom ytterlig testing og forbedring av analysemodellene. På sikt vil dette kunne gi nye muligheter for kontinuerlig og kostnadseffektiv overvåkning.

Gjennom PRO20 er arbeidet med digitale vedlikeholdsløsninger videreført. I andre tertial har fokus vært på videreutvikling av vedlikeholdsstyring, datagrunnlag, analysemodeller og arbeidsprosesser som skal understøtte mer tilstandsbasert og datadrevet vedlikehold. Programmet nærmer seg pilotering innen flere sentrale områder.

Samlet bidrar digitaliseringstiltakene til bedre beslutningsgrunnlag, mer effektiv ressursbruk og økt robusthet i jernbanesystemet.

Prognose for 2026:
Effektene av teknologitiltakene vil realiseres gradvis etter hvert som løsningene går fra utvikling, testing og pilotering til ordinær drift. I andre halvår vil hovedfokus ligge på innføring av ERTMS. Gevinstene totalt sett forventes i hovedsak å være knyttet til økt driftsstabilitet, bedre data- og informasjonsgrunnlag og styrket beslutningsstøtte. De større effekter på kapasitet, punktlighet og kostnadseffektivitet forventes senere år.

INTERN

Mer for pengene | Resultatregnskap SF og produksjon

Inntekter
Inntektene i 2. tertial 2026 utgjør 3 940 MNOK, en økning på 190 MNOK sammenlignet med samme periode i 2025. Vederlag fra Jernbanedirektoratet er økt som følge av indeksjustering, økt produksjon innen vedlikehold, samt større andel ikke-aktiverbar prosjektaktivitet enn samme periode i fjor. Økning i andre inntekter er primært knyttet til energiinntekter, som motvirkes av tilsvarende økning i energikostnader.

Lønnskostnader
Lønnskostnadene er økt med 310 MNOK sammenlignet med 2. tertial 2025. 262 MNOK av økningen skyldes endret prinsipp for periodisering av feriepenger, som går i null på året, samt effekter av årets lønnsoppgjør.

Eksterne kostnader
Eksterne kostnader er totalt sett økt med 64 MNOK sammenlignet med samme periode i 2025. Kostnadsøkning er drevet av økte kostnader knyttet til hendelser med påvirkning på infrastrukturen. Det har vært en reduksjon i antall innleide årsverk, som reduserer eksterne kostnader.

Andre driftskostnader
Andre driftskostnader i 2. tertial 2026 utgjør 1 392 MNOK, en økning på 113 MNOK sammenlignet med samme periode i 2025. Økt buss for tog og kompensasjon til togselskaper, samt varekostnader for strøm til videresalg, er blant forholdene som gir kostnadsøkning.

Finans
Netto finansinntekt er redusert med 137 MNOK sammenlignet med 2. tertial 2025, som følge av lavere renteinntekter fra en lavere likviditetsbeholdning.

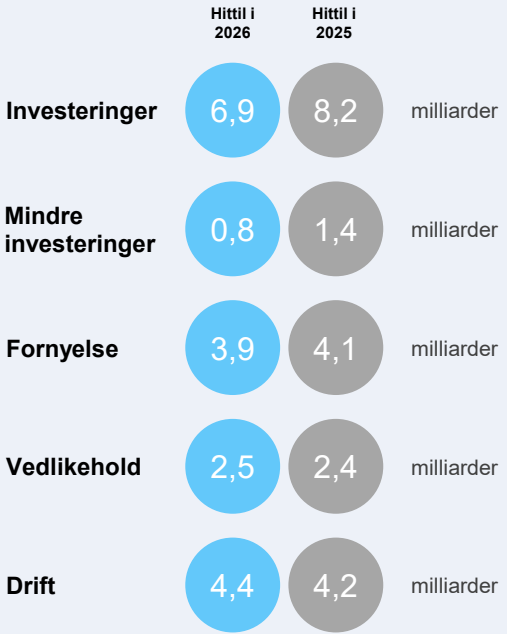
Resultat
For 2. tertial 2026 rapporteres et positivt resultat før skatt på 103 MNOK, en resultatnedgang på 302 MNOK sammenlignet med samme periode i 2025.

Hittil i år er resultatet negativt, som følge av et negativt resultat i 1. tertial. Resultatforbedringen sammenlignet med 1. tertial skyldes i hovedsak lavere kostnader innen drift, herunder reduserte kostnader knyttet til hendelser med påvirkning på infrastrukturen. Tilhørende vederlag inntektsføres i henhold til budsjett.

Bane NOR SF*	2. tertial		Hittil i år		Hele
Tall i MNOK etter aktivering	2026	2025	2026	2025	2025
Vederlag fra Jernbanedirektoratet	3 008	2 857	5 728	5 265	9 069
Sum andre inntekter	931	893	1 929	1 882	2 912
Sum inntekter	**3 940**	**3 749**	**7 657**	**7 147**	**11 980**
Lønnskostnader	1 641	1 331	3 098	2 865	4 831
Eksterne kostnader	854	790	1 772	1 735	2 838
Andre driftskostnader	1 392	1 278	2 941	2 739	4 312
Sum driftskostnader	**3 886**	**3 400**	**7 810**	**7 338**	**11 980**
Driftsresultat før avskrivninger	**53**	**350**	**-153**	**-191**	**0**
Nettoeffekt avskr. & komp. slit og elde	42	173	91	215	267
Driftsresultat før finans	**11**	**176**	**-244**	**-406**	**-267**
Finansinntekt (-) / kostnad (+)	-91	-228	-176	-385	-601
Resultat før skatt	**103**	**405**	**-68**	**-21**	**334**

* Regnskap 2026 ikke revidert

Produksjon



Samlet produksjon er hittil i år lavere enn samme periode i fjor. Dette gjelder først og fremst investeringer og gjenspeiler et lavere bevilgningnivå i 2026 i forhold til 2025.

Se definisjoner på side 14

Mer for pengene | Balanse

Bane NOR Konsern (Tall i MNOK)	31.12.2025	30.04.2026	31.08.2026
Bygg, infrastruktur, anlegg under utførelse	249 441	251 255	255 018
Øvrige varige driftsmidler og immaterielle eiendeler, finansielle anleggsmidler	3 861	4 067	4 031
Sum anleggsmidler	**253 302**	**255 322**	**259 050**
Utviklingseiendom og varebeholdning	6 725	7 348	7 979
Fordringer	2 038	2 832	2 444
Kontanter og bankinnskudd	4 827	8 916	5 423
Sum Omløpsmidler	**13 590**	**19 096**	**15 845**
Eiendeler	**266 892**	**274 419**	**274 895**
Egenkapital	**8 893**	**8 758**	**8 911**
Langsiktig gjeld	246 860	251 353	254 228
Produksjonsgjeld til staten	2 980	7 714	4 877
Fordring på staten	-376	-405	-606
Annen kortsiktig gjeld	8 534	6 997	7 484
Sum Gjeld	**257 999**	**265 660**	**265 983**
Egenkapital og gjeld	**266 892**	**274 419**	**274 895**

- Anlegg under utførelse har økt med 4 mrd. i andre tertial. De største pådragene er i prosjektene Sørli-Åkersvika med 604 MNOK, Sandbukta-Moss-Såstad med 484 MNOK, Kleverud-Tangen-Sørli med 281 MNOK og stasjonstiltak Kolbotn stasjon med 220 MNOK. Det er også utført fornyelsesprosjekter i Oslo knyttet til sporfornyelse og renseverk for Stor-Oslo for 269 MNOK, fornyelse av KL-AT på Bergensbanen for 216 MNOK, og sporfornyelse i Trøndelag for 202 MNOK
- Endringen i kontanter og bankinnskudd henger tett sammen med endringen i produksjonsgjelden. Vi har fått tilført 6,2 mrd. fra Jernbanedirektoratet i andre tertial, og avregnet 8,8 mrd. i samme periode.
- Produksjonsgjeld til staten er endret med 2,8 mrd. Vi har fått tilført vederlag for 6,2 mrd, mens vi har avregnet vederlag knyttet til A1 for 4,9 mrd og vederlag knyttet til A2 for 4,1 mrd.
- Endringen i langsiktig rentebærende gjeld og kortsiktig rentebærende gjeld henger tett sammen. Totalt har vi økt rentebærende gjeld med 0,5 mrd, og ca. 0,8 mrd. er gjort om fra langsiktig til kortsiktig gjeld i Bane NOR Eiendom AS.

Infrastrukturavtaler – ny og endret infrastruktur

- Oversikt over noen utvalgte prosjekter

Utvikling

- Flere og raskere tog på Østfoldbanen (E22)
- Økt kapasitet Kongsvingerbanen (E23)
- Elektrifisering Stjørdal-Steinkjer (E24)

Planlegging

- 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)

Bygging

- 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)

Ibruktagelse

- Follobanen (E02)
- Drammen-Kobbervikdalen (E04)
- Elektrifisering Trondheim-Hell, Meråkerbanen og Stavne-Leangen (E10)
- Stasjonstiltak Østre linje (E21)
- Storekvina stasjon (E32)

Utbyggingsavtaler, prioriterte og igangsatte | Planleggingsavtaler, prioritert, men ikke igangsatte | Utviklingsavtaler, prosjekter som porteføljeutvikles

Se side 14 for ytterligere forklaringer/definisjoner

Bane NOR Eiendom AS - Knutepunktutvikling

	T1 2025	T2 2025	T3 2025	T1 2026	T2 2026
Resultat før skatt hittil i år, MNOK	-26	-41	-55	53	111
Samfunnsøkonomisk nytte, MNOK	-	12	-	13	34
Ferdigstilt bolig- og næringsareal, kvm	-	16 991	-	15 177	12 263
CO_2-besparelser, tonn CO_2	-	41 588	-	51 005	32 988

Hovedprosjekt ID og navn	Påløpt HiÅ (MNOK)	Påløpt totalt (MNOK)	Estimerte totale prosjektkostnader (MNOK)	Gjenstående prosjektkostnader (MNOK)
4118 Grorud Verksted - Nybygg Fløy O	92	124	550	426
4200 Sundland bygg J, Tilbygg	104	275	450	175
4539 Bodø nødverksted	122	122		
Totalt - Alle prosjekter	402	965	1571	606

Note: Verksteder og serviceanlegg pr. august 2026

Resultat andre tertial: Aktiviteten innen knutepunktutvikling har i andre tertial vært stabil. Nødverkstedet i Bodø har bidratt til økte inntekter i første halvår 2026. I andre tertial står imidlertid verkstedet tomt, og aktørene jobber nå for å få på plass en mer permanent løsning som ivaretar både persontogs og gods sine behov. Løsningen er også sterkt forankret i et beredskapsperspektiv.

De største investeringene innen serviceanlegg og verksteder i andre tertial er Grorud verksted fløy O, Sundland bygg J og Bodø nødverksted, som samlet står for over 79 % av påløpte investeringer i serviceanlegg hittil i 2026.

Boligutviklingen har hatt god aktivitet i tertialet, med 165 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 nytte og CO_2-besparelsen, relateres til overlevering av Trekkeriet og Thon Hotell Drammen i Drammen Helsepark. I tillegg er det overlevert boligarealer på Skaiene stasjon. Nivået på CO_2-besparelser eller samfunnsøkonomisk nytte ligger noe under samme periode i fjor.

Resultat før skatt hittil i 2026 er 111 MNOK.

En overordnet resultatforbedring i 2026 skyldes høyere salgsgevinster, økte bidrag fra FKV og høyere leieinntekter. Gevinst fra salg av Quadrum bygg A ble effektuert i årets første tertial, mens Voss stasjon hotell AS og Bjørkelangen – Stasjonsveien ble realisert i årets andre tertial. Videre er økte leieinntekter, særlig fra nødverkstedet i Bodø, med på å forbedre resultatet.

I andre tertial leverte Riksrevisjonen resultatene av forvaltningsrevisjon om eiendomsvirksomheten til Bane NOR-konsernet er i samsvar med statens mål og er jernbanerelatert. Bane NOR holder på å gå gjennom hovedfunnene.

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 har høyt aktivitetsnivå, med flere boligprosjekter i salgfase og næringsprosjekter i produksjon. Nedsalg av Drammen Helsepark er i sluttfasen og vil bli bokført i årets tredje tertial. Neste tertial skal Bane NOR også overlevere næringsareal i Holmestrand på rundt 6 000 kvm.

Planlagte overleveringer vil skape stor samfunnsøkonomisk nytte og CO_2-besparelser ved endret transportbehov for alle som bor og arbeider i nærheten av knutepunktene. Det realiseres CO_2-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.
- *Byggeavtaler* (tidligere A-avtaler): investeringsprosjekter som er prioritert, igangsatt. *Planleggingsavtaler* (tidligere B-avtale):investerings-prosjekter som er prioritert men ikke igangsatt. *Utviklingsavtaler* (tidligere C-avtaler): investerings-prosjekter 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 utvikle 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/selvmordsforsøk.
- 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 Guidence on Common Safety Indicators, Annex I of directive (EU) 2016/798*

BANE NOR

Vi forbedrer og moderniserer
for at flere kan ta mer tog