

Status og verdiskaping 1. tertial 2025

Januar – april 2025



INNHold

Overordnet status Side 3

Sektorpolitiske mål og prioriteringer Side 7

Definisjoner Side 19

Vår visjon

Mer på skinner setter mindre spor

Økt punktlighet i første tertial

“ Det gir motivasjon å se at når vi får til gode løsninger og jobber sammen for å bedre punktligheten så gir det effekt.

Jeg ble konstituert som konsernsjef i Bane NOR 27. februar 2025, etter flere år som medlem av konsernledelsen i Bane NOR og som konserndirektør for Eiendomsdivisjonen. Utvikling og forvaltning av jernbaneeiendom og jernbanen går som kjent hånd i hånd, så jeg kjenner derfor jernbanen og Bane NOR godt.

Det å bidra til en mer bærekraftig framtid har vært en viktig drivkraft, både personlig og profesjonelt. Transport står for en fjerdedel av Norges utslipp, mens jernbanen er nærmest utslippsfri og beslaglegger mindre areal enn vei. Det går flere tog på jernbanen enn noen gang, og flere reiser med tog enn noen gang. Det viser at jernbanen er viktig i det grønne skiftet og for å løse behovet for effektiv transport. Det mest bærekraftige vi kan gjøre i Bane NOR er å sørge for at flere reiser med jernbanen.

Første tertial har vært innholdsrikt. Totaltallet for punktligheten endte på 88,0 prosent, langt bedre enn samme periode i fjor som var på 84,2 prosent. Godt forberedt vinterberedskap sammen med togselskapene og få store infrastrukturhendelser, samt justeringer i ruteplanen på blant annet Jærbanen ligger bak disse tallene. Stengingen av Otta bru etter is- og vannskader 21. januar og dager med store mengder snø i januar har selvfølgelig også hatt effekt på tallene. Det at punktligheten har gått såpass mye opp er gledelig. Det gir motivasjon å se at når vi får til gode løsninger og jobber sammen for å bedre punktligheten så gir det effekt.

Som en stor infrastruktur-forvalter har vi en viktig rolle innen nasjonal sikkerhet. Tidligere i år signerte Norge, sammen med Sverige, Finland og Danmark, en intensjonsavtale for å forbedre transportberedskapen i Norden, og

deltar aktivt i dette samarbeidet. I samarbeid med Forsvaret og det svenske Försvarsmakten har vi inngått en felles anskaffelsesavtale på 120 tungtransportvogner. Vi har også, i samarbeid med Forsvaret, utviklet en prototype av en semi-mobil lasterampe for tungt utstyr. Disse tiltakene styrker vår evne til å håndtere krisesituasjoner og bidra til effektiv militær mobilitet.

Når færre reiser med tog, som i påsken og sommeren, gjennomfører vi nødvendig vedlikehold på infrastrukturen og viktig arbeid på utbyggingsprosjektene. I påsken jobbet vi på Hovedbanen, Spikkestadbanen og i Drammen. Vi fornyet spor, oppgraderte kontaktledningsanlegg, sikret fjell og forlenget plattformen. Mange dyktige fagfolk var i sving samtidig, og arbeidet ble gjennomført som planlagt. Takk til alle som sto på imens andre



var på ferie!

Vi har hatt en god prosess med Jernbanedirektoratet, Samferdselsdepartementet og styret for avklaring av ansvar og roller i sektoren. Dette vil forbedre vår styring og leveranse, og samhandlingen i sektoren.

Jeg har tatt over lederansvaret for Bane NOR med et sterkt og samlet lag. Sammen med våre 5800 medarbeidere jobber vi hver dag for å utvikle en sikker, pålitelig, bærekraftig og effektiv jernbane til det beste for våre togselskap og reisende.

Jon-Erik Lunøe
Konstituert konsernsjef

Nøkkeltall T1 2025

Enklere reisehverdag

88,0 ▲

(T1 2024: 84,2)

Punktlige persontog Prosent

Positiv utvikling, beste resultat siden T2 2023. Januar er svakeste måneden i perioden grunnet værforhold og store infrastrukturhendelser. Februar, mars og april har resultater tett opp mot eller over 89%.

Mer for pengene

-426 ▼

(T1 2024: -441)

Resultat etter finansposter Bane NOR SF Millioner

Resultatet for tertialet er 15 MNOK bedre enn i samme periode i fjor. Hovedårsak er lavere infrastrukturinntekter, samt økte kostnader som følge av ekstremvær og hendelser.

Nullvisjon for drepte og hardt skadde

7 ▲

(T1 2024: 8)

Drepte og hardt skadde på jernbanen Antall

I perioden har 5 personer blitt drept og 2 hardt skadd. 5 av disse hendelsene er relatert til togfremføring. 4 av disse hendelsene er påkjørsel av tredjeperson. En av hendelsene er arbeidsulykke relatert til arbeid på bru. Alle, unntatt arbeidsulykken på bru, er under politietterforskning.

72,2 ▼

(T1 2024: 69,9)

Punktlige godstog Prosent

Negativ utvikling fra forrige tertial, særlig svake resultater i januar grunnet krevende værforhold og stenging av Otta bru. Mars beste måned siden mars 2022 med avgangspunktlighehet fra Alnabru på 84,8%. Resultat T1 2025 bedre enn 2024 og 2023.

Bidra til Norges klimamål

9 615 ▲

(T1 2024: 12 981)

Klimagassutslipp fra anleggsvirksomhet og drift og vedlikehold Tonn CO₂-ekvivalenter

Tallet inkluderer ikke kontraherte arbeider for drift og vedlikeholdsarbeider, dette beregnes kun årlig.

0 ►

(T1 2024: årlig indikator)

Inngrep i naturområder* Dekar

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

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

* Se definisjoner side 19 for komplett beskrivelse av KPI

Viktige hendelser

06. JAN

Styrket vinterberedskap

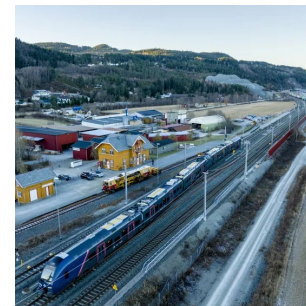
Etter fjorårets vinter med ekstreme snømengder, har vi styrket vinterberedskapen og kjøpt inn 12 nye store arbeidsmaskiner med kraftig brøyteutstyr. Dette forsterket evnen til å håndtere unormale snømengder og sørge for en tilgjengelig infrastruktur for togene gjennom årets vinter.



01. FEB

Meråkerbanen åpnet for trafikk etter seks måneders arbeid

Meråkerbanen ble gjenåpnet for togtrafikk 1. februar etter å ha vært stengt siden 15. august 2024 grunnet elektrifiseringsarbeid. Arbeidet ble gjennomført innenfor planlagt tidsramme og innenfor økonomisk ramme og omfattet både bygging av kontaktledningsanlegg og nødvendig vedlikehold. Fram til årsskiftet vil trafikken fortsatt gå med dieseldrift, før elektrisk drift settes i gang. Gjenåpningen markerer en viktig milepæl i elektrifiseringen av Trønder- og Meråkerbanen.



16. JAN

Norden styrker samarbeidet om transportberedskap

Norge har signert en avtale med Sverige, Finland og Danmark for å styrke transportberedskapen i Norden. Samarbeidet omfatter alle transportformer og skal forbedre sivil og militær beredskap. Bane NOR deltar og har nestlederrollen, med fokus på jernbanens rolle i krisehåndtering.



27. FEB

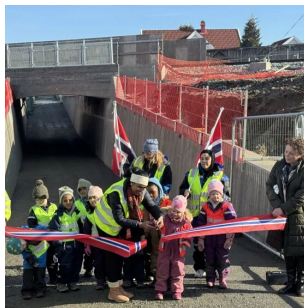
Jon-Erik Lunøe konstituert som konsernsjef

Jon-Erik Lunøe tiltrådte som konstituert konsernsjef i Bane NOR 27. februar 2025 etter tidligere konsernsjef sa opp sin stilling. Han har ledet eiendomsdivisjonen siden 2019 og har bred erfaring fra både jernbane og eiendomssektoren.

03. MAR

Utsatt planovergang på Nordby erstattet med undergang

Planovergangen ved Nordby holdeplass på Jessheim har lenge toppet listen over antall uønskede hendelser. Nå er planovergangen erstattet med en undergang og folk kan trygt krysse jernbanen her uten å måtte forholde seg til lys, lyd, bommer og skilt.



19. MAR

Flere avganger på Østfoldbanen

Prosjekt Sandbukta-Moss-Såstads største utfordring er områdestabilisering i Moss sentrum. Det er pågående bevegelser i grunnen, i skråningen nedenfor Høienhaldgata 5 og 7. Det eneste tiltaket som er gjennomførbart med tiden vi har til rådighet, er å rive blokkene for å fjerne en betydelig last fra skråningen.



01. APR

Otta bru gjenåpnet etter flomskader

Dovrebanen ble stengt ved Otta 21. januar etter skader på bruas sørside som følge av is og høy vannstand i Ottaelva. Arbeidet med å forsterke landkaret hadde god fremdrift. Strekningen ble åpnet for trafikk 4. april. I mellomtiden ble det gjennomført ekstra vedlikehold på strekningen.



22. APR

Effektive påskearbeider

I påsken gjennomførte Bane NOR omfattende arbeider på Hovedbanen, Spikkestadbanelen og i Drammen, som ble utført i henhold til både tids- og økonomisk plan. Arbeidet inkluderte sporformyelse, kontakt-ledningsarbeid, fjellsikring og plattform-forlengelse, der inntil 150 personer var i arbeid samtidig. Tilsvarende arbeider planlegges i sommer, blant annet på Østfoldbanen og i Drammen, som forberedes for åpning av nytt dobbeltspor og tunnel.

2

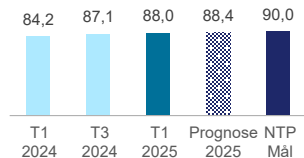
Sektorpolitiske mål og prioriteringer



Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet

88,0

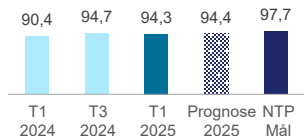
Punktlighet persontog
prosent



Punktlighet persontog har hatt en positiv utvikling, og vi må tilbake til T2 2023 for å finne resultat på samme nivå. Den svakeste måneden ble januar, grunnet værforhold og flere store infrastrukturhendelser. Februar, mars og april har resultat tett opp mot, eller over, 89 prosent. Ferdigstillelse av arbeidene i Blixtunnelen, åpning av dobbeltsporet Bergen-Arna og justeringer i ruteplanen på Jærbanen i morgenrushet har bidratt til den positive utviklingen.

94,2

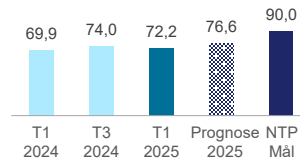
Regularitet persontog
prosent



Regulariteten var noe lavere i T1 enn forrige tertial. Det var snøvær i uke 2, som medførte redusert togtrafikk, og stenging av Otta bru som var de største hendelsene i perioden. Samlet stod de for hele 30 prosent av alle innstilte persontog i første tertial. Otta bru var stengt frem til 4.april og påvirket regulariteten i store deler av perioden.

72,2

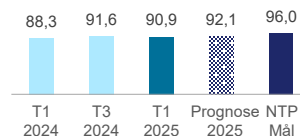
Punktlighet godstog
prosent



Punktligheten godstog har hatt en negativ utvikling fra T3 til T1. Spesielt januar lå lavt, med 58,5 prosent, hovedsakelig grunnet krevende værforhold, samt at Otta bru ble stengt. I tillegg ble deler av april krevende grunnet sporbrudd på Hovedbanen og omlagte ruter for godstogene via Loenga. Resultatet i T1 2025 er imidlertid høyere enn samme periode i 2024 og 2023. Mars ble måneden med sterkest resultat og avgangspunktligheten fra Alnabru endte på 84,8 prosent, som er det beste månedsresultat siden mars 2022.

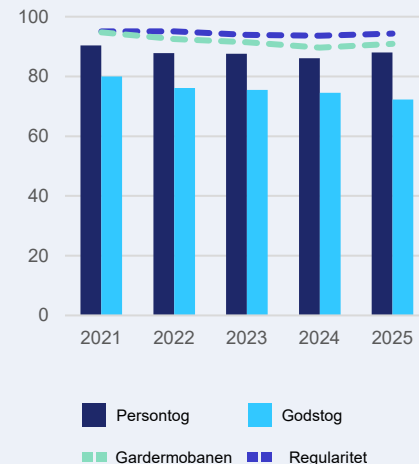
90,9

Punktlighet Gardermobanen
prosent



Punktlighet Flytoget til Gardermoen er lavere i T1 enn forrige tertial og langt under målsettingen på 96 prosent. Laveste resultat var i april og knyttes til sporbruddet på Hovedbanen som medførte omkjøring av godstog som skapte en del utfordringer med trafikkavviklingen i Romeriksporten.

Punktlighet og regularitet
2021 – hittil i 2025 (tom. 30.04)



Årsaker og tiltak for å bedre punktligheten

Arbeid i tertialet

Det har i første tertial pågått tiltak i hele landet med mål om positiv effekt på punktligheten, bla:

- Vinterberedskap levert i henhold til ny plan. Etablert aksjonskort ved store snøfall i januar
- Forberedelser for gjennomføring av økt forebyggende sporvedlikehold for 2025 i Oslo-navet.
- Arbeidet med å seksjonere og fornye strømforsyningen på Oslo S for å redusere effekten av jordfeil
- Gjennomført sporvekselbytte i Oslotunnelen
- Erosjonssikring av fundamenter på bruer
- Fornyelse av sporvekselvarmeanlegg.
- Fornyelse av bruer
- Skogrydding og rydding av ettervekst.

Arbeid neste tertial

I neste tertial vil arbeidet med å bedre punktligheten fortsette, med bla følgende planlagte tiltak:

- Fortsette arbeid med seksjonere og fornye strømforsyningen på Oslo S for å redusere effekten av jordfeil
- Gjennomføre økt forebyggende vedlikehold av spor i Oslo-Navet
- Gjennomføre AT Sandvika – Asker – Drammen
- Gjennomføre fornyelse KL og spor Nedre Hovedbanen
- Erosjonssikring av fundamenter på bruer
- Fornyelse av bruer

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

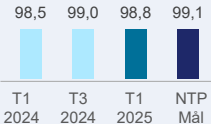
Dato	Sted	Hendelse	Antall forsinkede tog	Forsinkelses-timer	Innstillinger
21.01.2025	Otta stasjon	Sikkerhetskritisk feil på infrastruktur (H13)	215	147,8	2508
05.01.2025	Øst (Oslo)	Snø/is på linjen/kontakt-ledning	673	266	1958
15.04.2025	Hovedbanen	Planlagt arbeid	341	54,1	0
23.01.2025	Skøyen stasjon	Bane - Annet	190	41,7	123
10.04.2025	Nationaltheatret	Påkjørsel av person	191	48,8	107

1) Se side 19 for definisjoner på forkortelser

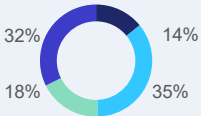
Merke at planlagte innstillinger (kode 5) ikke er med i oversikten

98,8

Oppetid prosent



Oppetiden har gått ned med 0,2 prosentpoeng fra T3, og resultatet for T1 havnet under målsetting. Dette skyldes hovedsakelig svakt resultat i januar, på 97,9 prosent. Resterende måneder i første tertial nådde målsettingen. I januar var det særlig værforhold som skapte utfordringer. Forsinkelsestimerne i januar utgjorde 46 prosent av alle forsinkelsene som inngår i opetid i første tertial.

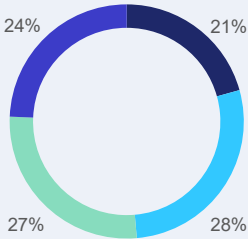


6 802 timer
Forsinkelsestimer godstog

Forsinkelsestimerne for godstog skyldes i stor grad forsinkelse fra utgangsstasjon, kode 82, og forsinkelse fra utland, kode 91. Disse kodene står alene for 45 prosent av forsinkelsestimerne i T1. De bidrar sterkt til den høye andelen forsinkelsestimer innenfor kategoriene «togselskapene» og «utenforliggende årsaker». Andelen kode 7, trafikkavvikling, har gått ned i forhold til forrige periode og andel infrastrukturforsinkelser har gått noe opp.

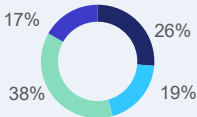
Infrastruktur (kode 1-5)

Trafikkavvikling (kode 7)



Forsinkelsestimer hittil i 2025 - alle tog: 14 387 timer

I T1 stod togselskapene for størst andel av forsinkelsene, og i denne kategorien var det kode 82 – materiell sent fra hensettingsspor som bidro til flest forsinkelsestimer. Dette gjelder i all hovedsak godstog. For persontog er det feil på kjøretøy og følgeforsinkelser knyttet til dette som har skapt flest forsinkelsestimer innenfor togselskapskategorien i T1. Andel kode 7 har gått ned og andel infrastrukturforsinkelser er på samme nivå som T3 2024.



7 582 timer
Forsinkelsestimer persontog

Antall forsinkelsestimer på persontog er lavere enn i forrige tertial. Andelen kode 7, trafikkavvikling, har gått ned nesten fem prosentpoeng, mens andel forsinkelse knyttet til togselskapene har gått opp med nesten tre prosentpoeng. Blant togselskapskodene har spesielt kode 6 økt fra forrige tertial. Dette er følgeforsinkelser som oppstår når et tog får feil på materiell og sperrer sporet.

Togselskapene (kode 6, 81-85)

Utenforliggende årsaker (kode 91-94)

Resultatregnskap Bane NOR SF

Inntekter

Inntektene i tertialet er 220 MNOK høyere enn tilsvarende periode i 2024. Dette skyldes i all hovedsak at foretaket har hatt høyere produksjon innen vedlikehold. Nedgang i sum andre inntekter på 78 MNOK, hvor T1 2024 inkluderte forsikringsoppgjør for Randklev bru.

Lønnskostnader

Lønnskostnadene for perioden er på nivå med tilsvarende periode i 2024. T1 2025 inkluderer en korrigering knyttet til AFP på 90 MNOK. Etterbetaling av lønnskostnader fra 2023 utgjør nærmere 50 MNOK i T1 2024. Justert for disse forholdene er resultatført lønnskostnad redusert med 40 MNOK.

Eksterne kostnader

Eksterne kostnader er 53 MNOK høyere enn tilsvarende

periode for 2024. Hovedårsaken er merproduksjon innen vedlikehold. Eksterne kostnader innen vedlikehold er 158 MNOK høyere enn T1 2024. Samtidig er det lavere eksterne kostnader innen drift i T1 2025, hvor uvær i august 2023 ledet til et høyere kostnadsnivå i T1 2024.

Finansinntekter

Finansinntektene er i 1.tertial 71 MNOK lavere enn samme periode i 2024. Dette skyldes hovedsakelig lavere overskuddslikviditet enn T1 2024, samt mer urolighet i rentemarkedet som har slått negativt ut på renteplasseringene.

Resultat

Resultatet for tertialet er noe bedret i forhold til T1 2024. Resultat før skatt i T1 2025 ender negativt med - 426 MNOK.

Bane NOR SF*	1. tertial		Helår
	2025	2024	2024
Tall i MNOK etter aktivering			
Vederlag fra Jernbanedirektoratet	2 408	2 110	8 263
Sum andre inntekter	989	1 067	3 131
Sum inntekter	3 398	3 177	11 394
Lønnskostnader	1 533	1 528	4 270
Eksterne kostnader	945	891	2 625
Andre driftskostnader	1 461	1 383	4 439
Sum driftskostnader	3 939	3 803	11 335
Nettoeffekt avskr. & komp. slit og elde	42	43	75
Driftsresultat før finans	-583	-669	-16
Finansinntekt (-) / kostnad (+)	-157	-228	-722
Resultat før skatt	-426	-441	707

* Regnskap 2025 ikke revidert



Produksjon

	Hittil i 2025	Hele 2024	
Investeringer	3,3	14,7	milliarder
Mindre investeringer	0,6	Ny i 2025	milliarder
Fornyelse	1,6	5,9	milliarder
Vedlikehold	1,1	2,9	milliarder
Drift	2,5	6,3	milliarder

Se definisjoner på side 19.



Fornyelse av viktige sporveksler

Det er i løpet av mars og april fornyet totalt sju sporveksler, seks i Oslotunnelen og en på Lillestrøm stasjon.



Ny strømforsyning til Bergensbanen

Vi oppgraderer strømforsyningsanlegget på Bergensbanen. Arbeidet pågår fra 2024 til 2027 og gjennomføres på natten, og berører trafikken på strekningen minimalt.



Fornyelse på Hovedbanen

I to uker gjennom påsken, frem til søndag 27. april, ble det gjennomført omfattende arbeid på Hovedbanen. Alt planlagt arbeid ble gjennomført til planlagt tid.



Gode tiltak av betydning for punktligheten

Otta bru åpnet for trafikk 4. april - tre dager før planlagt dato. Plastring og erosjonssikring pågår, arbeidet ferdigstilles før sommeren.

Fra plan til bygging

– Utvalgte prosjekter fra vår portefølje

Vestfoldbanen, Drammen

Solceller på Drammen stasjon

Plattformtakene på Drammen stasjon blir de første med solceller i Norge. Solcellepanelene vil produsere ca 154 MWh (megawattimer) i året, noe som tilsvarer forbruket til 10 eneboliger. Energien skal benyttes til å drifte stasjonen, til lys, ventilasjonsanlegg, varmekabler i trapper og alt annet som bruker strøm. Anlegget er ferdig inn etter ca. 16 år. Anlegget har en forventet levetid over det, med forventet ytelse på 85 prosent også etter 25 år.



Bergensbanen, Myrdal-Voss

Flere tog på Vossabanen

Bane NOR planlegger flere kryssingsspor på mellom Myrdal og Voss, for å øke kapasiteten på Bergensbanen. I januar inngikk vi kontrakt med Multiconsult om å utarbeide hovedplan for fem kryssingsspor. Hovedplanene skal etter planen ferdigstilles løpende i perioden fra høsten 2025 frem til sommeren 2026. Arbeidet med detaljplanene og til sist reguleringsplanene, kan startes etter hvert som hovedplanene ferdigstilles.



Dovrebanen, Stange/Hamar

Flere og raskere tog på Dovrebanen

Bane NOR har fremmet forslag om utvidelse av Sørli-Akersvika prosjektet til å omfatte hele strekningen over Åkersvika, og dermed flytte dette omfanget ut av Hamar stasjon prosjektet. Dette fordi det er ønskelig at ett prosjekt har ansvaret for prosjektering og bygging i hele Åkersvika som er et sårbart område (RAMSAR), samt fristille effektuttaket på E08 fra investeringsbeslutning for Hamar stasjon.

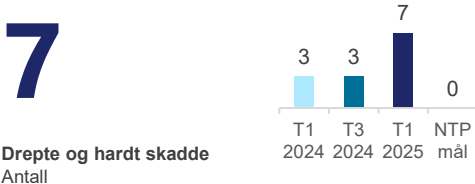


Stor Oslo

Infrastruktur for nye lokaltog

På Kolbotn har vi fått på plass to nye sporveksler, nord og sør for stasjonen. Det ble gjort i to helgebrudd i april og mai. Dette er helt nødvendige tiltak for ombyggingen av stasjonen fra tre til to spor, med to lengre sideplattformer. Bruddene var korte og vi hadde små marginer, men med solid planlegging og flott innsats fra entreprenørene så kom vi i mål!

Nullvisjon for drepte og hardt skadde



I perioden har 5 personer blitt drept og 2 hardt skadd. 5 av disse hendelsene er relatert til togfremføring. 4 av disse hendelsene er påkjørsel av tredjeperson. En av hendelsene er relatert til arbeid på bru, en der tredjeperson klatret i kontaktledningsmast, og en på planovergang. Alle, unntatt arbeidsulykken på bru, er under politietterforskning.

Basert på historikk forventes det at hovedandelen av dødsfallene vil bli konkludert som viljeshandlinger av politiet.

Vi i Bane NOR har startet et eget program for å se på ulike tiltak for å redusere antall viljeshandlinger.

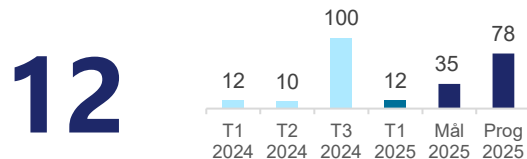


Historiske tall for antall drepte og hardt skadde

Oversikten viser konkluderte ulykker og hendelser som er under etterforskning.



Reduksjon av planoverganger



Reduksjon av usikrede planoverganger

Antall

Hittil i 2025 er det lagt ned 12 usikrede planoverganger. De fleste av disse er i region Midt. Nedleggelse av usikrede planoverganger er i hovedsak i henhold til planlagt nivå for året.

Av disse er alle 12 planovergangene i risikokategori lav. Ingen planoverganger er i kategori middels eller høy. Risikokategoriene er beregnet ved vektning av ulike risikoforhold som eksempelvis antall togpasseringer og type bruk.

0

Reduksjon av sikrede planoverganger

Antall

Det er hittil ikke lagt ned sikrede planoverganger i 2025. Undergang Nordby på Hovedbanen åpnet, men full nedleggelse av Nordby planovergang avsluttes i løpet året. Samlet for året ventes antallet å være én planovergang.

Arbeid for å redusere planoverganger

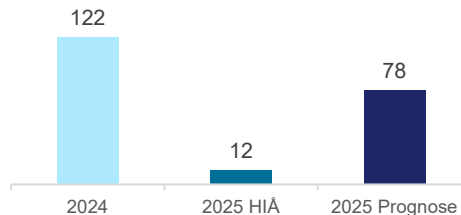
Ulykker på planoverganger utgjør den hyppigste enkeltårsaken både til dødsulykker på jernbanen, og til ulykker mellom tog og de som krysser jernbanen. Det å legge ned planoverganger er et viktig tiltak for å unngå denne risikoen.

I sin tilbakemelding på oppdrag 8 gir departementet sin tilslutning til å ikke kvantifisere målsetning om reduksjon i antall planoverganger. Indikatoren ble også endret til å inneholde informasjon om risikokategorier for nedlagt planovergang. Dette gjøres gjeldende fra og med T1.

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

I 2025 er det planlagt og prioritert for gjennomføring av flere store planovergangstiltak som medfører nedleggelse av usikrede planoverganger. Dette er bygging av kulvert og veisystemer.

Reduksjon av usikrede planoverganger



Digital sikkerhet på agendaen

Digital sikkerhet har vært høyt prioritert i første tertial i 2025. Forsvarbar-programmet er sentralt i arbeidet med å beskytte mot avanserte digitale trusler og sikre at kritiske funksjoner som togframføring og trafikkstyring kan opprettholdes selv under alvorlige angrep. I mars ble Bane NOR tildelt prisen Rail Cybersecurity Innovation & Leadership under Cyber Senate i London, som en anerkjennelse av vårt strategiske og målrettede arbeid.

ERTMS-systemet på Gjøvikbanen mellom Roa og Gjøvik har vært i drift siden 16. november 2024. I første tertial har systemene levert høy oppetid: 99,67 % for trafikkstyringssystemet (TMS) og 99,91 % for signalssystemet. Selv om dette er noe under måltallene, forventes ytterligere forbedringer å gi økt stabilitet. Togselskapene har gitt positive tilbakemeldinger på de nye systemene ombord.

I april lanserte vi Digital samhandlingsløsning (DSL) for å forbedre kundeopplevelser ved avvik. Første del inkluderer ny Hendelseslogg, portal for AT-meldinger, og digital søknad om innstillinger av enkelt-tog. Ny funksjonalitet vil utvikles og tas i bruk gradvis gjennom 2025.

Idriftsettingen av Vestfoldbanen følger planen, men det er fortsatt høy risiko knyttet til enkelte tekniske leveranser. Det arbeides aktivt med tiltak for å redusere disse risikoene.

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

Pilot 1 og 2: Visualisering og analyse av sporstatus.

Pilot 3: Bruk av bildegjenkjenning og video for kontrollaktiviteter.

Pilot 4: Videreutvikling av sporovervåkningstjenesten.

Pilot 7: Sanntidsovervåking og feilprediksjon basert på sensordata fra tog.

Pilot 8: Måltrettet vedlikehold av rullende materiell med spornære detektorer (oppstart 1. april).

Pilot 9: Analyseverktøy for overvåking av grunnforhold og drenering.



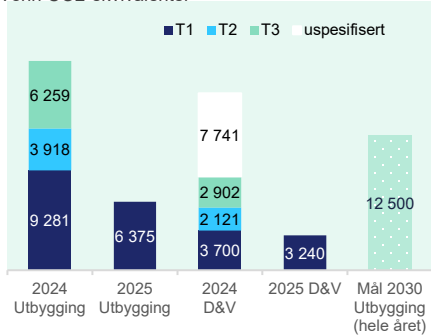
Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

ESRS E1 – Klima

35 922

Klimagassutslipp fra anlegg, drift og vedlikehold i 2024

Tonn CO₂-ekvivalenter

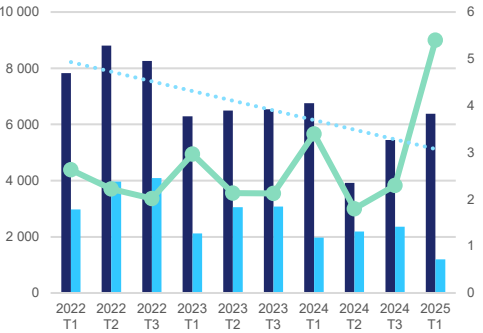


Første tertial Andre tertial Tredje tertial

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.

Tonn CO₂e og MNOK

Klimaintensitet (tCO₂e/MNOK)



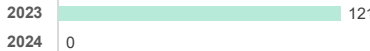
Tonn CO₂e fra utbygging MNOK Utbygging (Post 73) Klimaintensitet (tCO₂e/MNOK)

CO₂e-utslipp fra utbygging er basert på registrert drivstoff- og strømforbruk i pågående investeringsprosjekter. Investerte kroner (fra post 73, entreprenørtjenester) er inflasjonsjustert. Selv om trendlinjen for utslipp er svakt nedadgående, gir datagrunnlaget ikke grunnlag for klare konklusjoner. Klimaintensitet (tonn CO₂e per MNOK) vises på høyre akse. Det er foreløpig ingen tydelig sammenheng mellom utslipp og investeringsnivå.

ESRS E4 – Biomangfold og økosystemer

0

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



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

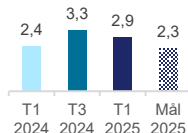
Aktiviteter med innvirkning på oppfyllelse av klima og miljømål

- Klimaomstillingsplan: Prosjektet Klimabananen skal definere nye klimamål og tiltak for Bane NOR, med fokus på Utbygging, Drift og vedlikehold og Eiendom. Første leveranse er klimatiltak innen 1.9.2025. Første versjon av planen ventes ferdig T3 2025 eller T1 2026.
- Naturmål: Som følge av ny strategi skal justerte naturmål per divisjon og konkrete tiltak leveres innen 1.9.2025, i tråd med ESRS.
- Sirkulærøkonomi: Identifisert som vesentlig i T3-analyse. Mål for området skal fastsettes i operasjonaliseringen av ny strategi, under målet om å støtte Norges klima- og miljømål.

* Se side 19 for komplett definisjonsliste.

Oppfølging av egne ansatte

2,9

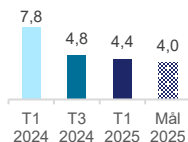


Sikkerhet egne ansatte

Fraværsskader per million arbeidstimer (H1)

I Bane NOR skal sikkerheten settes først, og vi arbeider kontinuerlig med å utvikle sikkerhetskulturen vår. I perioden hadde vi fire fraværsskader, der ingen av dem var relatert til togfremføring. Ingen av hendelsene hadde alvorlig skadepotensial.

4,4

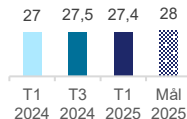


Sikkerhet entreprenør

Fraværsskader per million arbeidstimer (H1)

Det var syv fraværsskader knyttet til egen drift. Skadepotensialet i hendelsene var mindre alvorlig(7), moderat(2) og alvorlig(1). Hendelsene undersøkes og følges primært opp av entreprenørene som identifiserer årsaker og nødvendige tiltak.

27,5

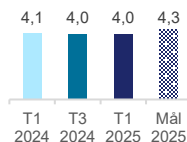


Kvinneandel

Prosent

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

4,0



Medarbeiderindeks

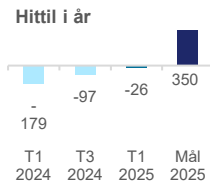
Indeks (1-5)

Medarbeiderindeksen målt via Medarbeiderundersøkelsen ligger på samme nivå som ved målingen i mai. Stolthet og engasjement og Endring og forbedring går opp, men arbeidsmiljø går ned. Vår hypotese er at dette har en sammenheng med organisasjonsendringen fra 01.04.2025



Bane NOR Eiendom AS - Knutepunktutvikling

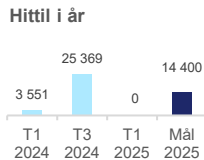
-26



Resultat før skatt Bane NOR Eiendom AS* MNOK

Resultat før skatt for Bane NOR Eiendom AS konsern per T1 utgjør -26 MNOK. Resultatet er negativt på nivå med budsjett. Tertialet inkluderer salgsgevinster med 60 MNOK (Kammerherreløkka kontor og hotell), samt bidrag fra Felleskontrollerte virksomheter (FKV) med 9 MNOK. EBITDA fra driften ekskludert salg og bidrag fra FKV utgjør 226 MNOK, og er også på nivå med budsjett. Netto rentekostnader utgjør 169 MNOK.

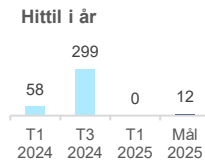
0



Ferdigstilt bolig- og næringsareal Kvadratmeter

Det planlegges overlevering av 44 boliger på Mysen i løpet av 2. tertial, der Bane NOR andel utgjør 2.459 kvm. Det er ikke planlagt andre overleveringer av boliger i 2025. I tillegg planlegges det ferdigstilt 11.959 kvm næringsareal, også i løpet av 2. tertial som også utgjør volumet for året 2025. Nytt kontorbygg «Kongsvinger Elvebredden» står klart for SSB som leietager til sommeren 2025.

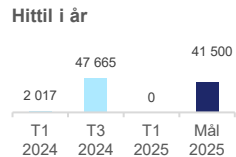
0



Samfunnsøkonomisk nytte MNOK

Samfunnsøkonomisk nytte knyttet til overleverte boliger og næringsarealer er beregnet til 12 MNOK for planlagte overleveringer i 2025 (mål) for året. Dette er knyttet til overlevering av 1 næringsbygg og 44 boliger planlagt for 2. tertial. Det er ingen overleveringer i T1 2025.

0



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 forventes realisert med 41.500 tonn CO2 i løpet av 2. tertial, som også utgjør volumet for året.



Definisjoner

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

Forklaring indikatorer

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

Årsakskoder forsinkelser

Oversikt effektpakker

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



Vi forbedrer og moderniserer
for at flere kan ta mer tog