Status og verdiskaping 3. tertial 2024

September – desember 2024

Tertial 3 2024

Vår visjon

Mer på skinner setter mindre spor

INNHOLD

Overordnet status	Side 3
Sektorpolitiske mål og prioriteringer	Side 7

På sporet av en punktlig jernbane

> Det kreves imidlertid en prioritering over flere år før vi begynner å se resultater på infrastrukturen med bedret punktlighet og driftsstabilitet.

Også 3. tertial i 2024 har vært preget av opp- og nedturer på jernbanen.

En opptur var det flotte 100-årsjubileum for Raumabanen vi gjennomførte i september sammen med Jernbanedirektoratet og SJ. Det er inspirerende å se disse gamle jernbanestrekningene med flotte bruer og raffinerte tuneller bygd med håndkraft, og den lokale stoltheten jubileet viste. Raumabanen har for øvrig en punktlighet på 94,5 prosent i 2024 for langdistansetog.

En annen opptur er oppstart av det nye signalsystemet ERTMS på Gjøvikbanen i november som har gitt oss gode erfaringer hittil.

Det har også vært alvorlige hendelser med brann og ras, og avsporingen på Nordlandsbanen i oktober som den alvorligste med et liv som gikk tapt. Første juledag stod togtrafikken på grunn av feil i kommunikasjonssystemet. Vi går nå gjennom hva som skjedde og hva vi kan lære av dette.

I Jernbanetalen for 2024 understreket samferdselsministeren viktigheten av en driftsstabil og punktlig jernbane for de reisende og gods. Det er jeg selvfølgelig helt enig i. Hele jernbanesektoren jobber for at flest mulig person- og godstog skal trafikkere ute på jernbanen, og at togene skal komme og gå når de skal.

Det samlede målet for punktligheten for persontog er 90 prosent. Etter ett år i Bane NOR ser jeg at dette ikke er mulig å nå på kort sikt. For 2024 ble punktligheten totalt sett på 86,1 prosent. I 2023 var punktligheten på 87,6 prosent. På enkeltstrekninger derimot, som Østfoldbanen, oppnår vi en punktlighet på over 90 prosent. Årsaken er blant annet gjenåpningen av Blixtunnelen som gir større kapasitet og stabilitet på denne banestrekningen.

Strekningsvise punktlighetstall forteller oss mer om tilstanden og hvor det er utfordringer, og utfyller det samlede prosenttallet for jernbanenettet.

Vi skal ha realistiske ambisjoner for jernbanen, basert på hva som er mulig å få til med over 90 prosent enkeltspor og et vedlikeholdsetterslep på over 30 milliarder. Antall togreiser har økt voldsomt de siste årene. Vi hadde 83 millioner togreiser i 2024, som er 5 millioner mer enn i 2023. Det er gledelig at stadig flere vil reise med tog, tross medienes fokus på feil og en jernbane i krise. Jeg må imidlertid gi mediene rett i at konsekvensene av feilene øker, noe som understreker det store behovet for vedlikehold.

Med økt budsjett til vedlikehold i 2025 skal vi øke innsatsen. Det krever at vi får rom til å gjøre jobben. Vi er avhengig av å stenge for togtrafikk for å få dette til. Vi beklager konsekvensen det får for reisende og gods, men det er helt nødvendig for å forbedre jernbanen. Vi må kommunisere realistisk om dette, slik at vi skaper riktige forventninger hos dem som bruker tog i Norge.

Jeg ville gjerne sett at vi kunne innfri alle ønsker om at enda flere kan ta mer tog og at togene er i rute. Det kan vi dessverre ikke de første årene. Får vi økte midler til vedlikehold og fornyelse i statsbudsjettene fremover, vil vi om 5-6 år begynne å se resultater på infrastrukturen. Dette er imidlertid bare deler av løsningen. Vi er også avhengig av nye lokaltog, noe mer robusthet i ruteplanen, og vi må bli ferdig med viktige utbyggingsprosjekter. Inntil da vil det bli flere opp- og nedturer på jernbanen.

Thor Gjermund Eriksen
Konsernsjef

Nøkkeltall T3 2024

Enklere reisehverdag

87,1

(T3 2023: 87,2)

Punktlige persontog
Prosent

Persontrafikken har vært preget av utfordringer med trafikkavvikling, spesielt rundt Oslo. Her har midlertidig ruteplan grunnet stengingen av Blixtunnelen skapt større utfordringer med antall tog i sekvens gjennom Oslotunnelen. Det har også vært flere større hendelser i landet som har ført til en punktlighet under målsetting.

74,0

(T3 2023: 75,3)

Punktlige godstog
Prosent

Godstrafikken har hatt en del utfordringer i tredje tertial. De største utfordringene er knyttet til forsinkelser fra Sverige, trafikkavvikling og avgangspunktlighet fra terminalene. Spesielt har avgangspunktligheten fra Alnabru vært lav i T3, 66,9%, og i november og desember har punktligheten ligget under 60%.

Mer for pengene

998

(T3 2023: 331)

Resultat etter finansposter Bane NOR SF
Millioner

Resultatet for tertialet er 667 MNOK bedre enn i samme periode i fjor. Årsaken til det positive resultatet er økt bevilgning i nysaldering til fornyelse og vedlikehold.

Bidra til Norges klimamål

9 161

T3 2023: 6 542

Klimagassutslipp fra anleggsvirksomhet og drift og vedlikehold
Tonn CO2-ekvivalenter

Tallet inkluderer ikke kontraherte arbeider (beregnes kun årlig). Fordi Spordrift ble innlemmet har vi fra 2024 med egenproduksjon, derfor er tall fra 2023 og 2024 ikke sammenlignbare.

Nullvisjon for drepte og hardt skadde

5

(T3 2023: 1)

Drepte og hardt skadde på jernbanen
Antall

I T3 var det 5 drepte og 0 hardt skadd. Alle dødsfallene er relatert til togfremføring. En av de drepte var ansatt i togselskap, og 4 hendelser er påkjørsel av tredjeperson. Disse 4 hendelsene er under politietterforskning.

0

(T3 2023: ikke etablert som tertialindikator)

Inngrep i naturområder*
Dekar

Bane NOR har ingen idriftssatte utbyggingsprosjekter med inngrep i verdifulle naturområder dette tertialet, og dermed ikke registrert noen verdi i T3.

Pilene indikerer positiv (grønn) eller negativ (rød) trend, sammenlignet med forrige tertial. Tallene i parentes er ikke knyttet til trendpilen.
* Se definisjoner side 21 for komplett beskrivelse av KPI

Viktige hendelser

20. SEP

Raumabanen feiret 100 år

Bane NOR og Jernbanedirektoratet inviterte til folkefest da Raumabanen feiret 100 årsjubileum. Jubileet ble markert på Dombås, Bjorli, Verma og Åndalsnes stasjoner, og mange møtte frem for å delta i feiringen. Engasjementet fra kommuner og innbyggere, viser betydningen Raumabanen har for lokalsamfunnet og næringslivet i regionen, også i dag.

24. OKT

Dødsulykke på Nordlandsbanen

Det var et persontog på vei fra Trondheim til Bodø som sporet av etter et steinras 24. oktober. Lokføreren i toget mistet livet i den tragiske hendelsen. Ulykken krevde et omfattende ryddingsarbeid frem til strekningen gjenåpnet, der alt av nødvendige mannskap og utstyr ble mobilisert for å oppnå permanent sikring. I området hvor skredet gikk, ble flak og løse masser fjernet, før geolog fastsatte omfanget av sikringen. Politiet, Bane NORs egen Undersøkelse- og analyseenhet og Statens havarikommisjon undersøker ulykken og årsaken til den.

7. OKT

Prioriterte vedlikehold og fornyelse

I statsbudsjettet for 2025 foreslo regjeringen å bruke mer penger på vedlikehold og fornyelse enn på nye investeringer, noe som er i tråd med våre innspill til Nasjonal Transportplan. 6,6 milliarder kroner er bevilget til drift og vedlikehold, og 5,5 milliarder kroner er øremerket fornyelse av jernbanenettet, en økning på 2,9 milliarder fra i fjor.

13. NOV

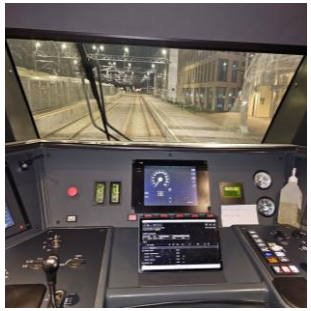
Krav til fagbrev for leder for elsikkerhet (LFS)

Bane Nor må tilpasse seg nye kvalifikasjonskrav for elsikkerhet, dette påvirker kapasiteten og medfører at flere hundre mister sin LFS-kvalifisering. Vi er i dialog med Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap for å se på en gjennomføringsplan som i minst mulig grad påvirker fremdriften i utbyggings- og vedlikeholdsarbeider. Med nye krav er det behov for mellom 250 til 350 flere elektromontører med fagbrev. Jernbaneskolen trappet opp kursvirksomheten med kurs for 40 nye LFS-er før jul, med stor pågang fra bedrifter som ønsker å kurse sine ansatte.

16. NOV

Historisk dag på Gjøvikbanen

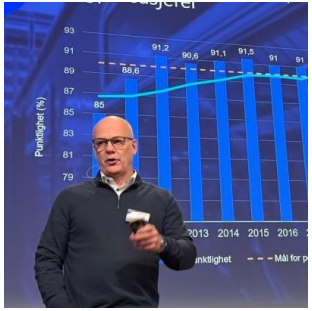
Som et av de første landene i Europa har Norge tatt i bruk nyeste versjon av det digitale signalsystemet ERTMS (European Rail Traffic Management System) på Gjøvikbanen mellom Roa og Gjøvik. ERTMS vil bidra til en sikker jernbane med redusert vedlikeholdsbehov og legger også til rette for økt kapasitet på sporet. På Gjøvikbanen ble det innført timesavganger fra 15. desember mellom Oslo og Gjøvik.



15. DES

Nye togruter gjelder fra 15. desember

Søndag 15. desember ble det innført nye tider og avganger i ruteplanen som gjelder frem til desember 2025. Ferdigstillelse av arbeider i Blix-tunnelen gir direktetog mellom Oslo S og Ski i begge retninger, ERTMS gir flere tog på Gjøvik-banen, og noen stopp på Sørlandsbanen som ble fjernet i 2024, ble tatt inn igjen. I ruteplanen for 2025 er det lagt inn mer tid til å kjøre togrutene enn i fjorårets plan, som skal bidra til mer punktlige tog.



19. NOV

Samlet for å bygge jernbanen

Leverandørdagen en nøkkeldag for Bane NOR hvor vi presenterer våre fremtidige prosjekter for markedet. I år møtte over 400 representanter fra våre entreprenører og leverandører. Fokuset gjennom dagen var hvordan vi sammen kan utvikle løsninger som møter fremtidens behov, og hvordan politisk vilje til økt satsing på jernbanen kan omsettes i konkret handling.

25. DES

Feil i kommunikasjonssystemet første juledag

En feil på radiosystemet hos Bane NORs trafikkstyringssentraler førte til at togene sto stille i 10 timer første juledag. På grunn av usikkerhet knyttet til feilens årsak, ble trafikken stanset for å ivareta sikkerheten. Vi planlegger nå en grundig evaluering av hendelsen, der formålet er å sikre læring og vurdere behov for forbedring av systemer og rutiner.

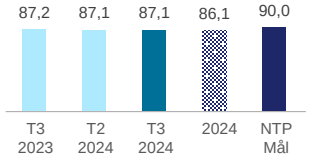
2

Sektorpolitiske mål og prioriteringer

Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet

87,1

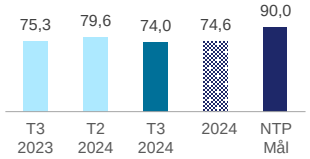
Punktlighet persontog
prosent



Den midlertidige ruteplanen i Oslo-området fra april til midten av desember har hatt en stor påvirkning på punktligheten. Trafikk-avviklingen har vært utfordrende, og flere og større hendelser får større konsekvens enn tidligere. Særlig har vi sett en økning i hendelser grunnet utenforliggende forhold. Den største hendelsen i T3 var brannen i sporet på Nationaltheatret 10. september 2024 .

74,0

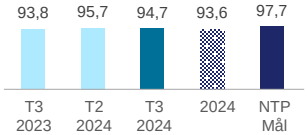
Punktlighet godstog
prosent



Punktligheten for godstog har hatt en negativ utvikling fra T2 til T3. Sammenliknet med T2 ser vi en økning i forsinkelsestimer på utenforliggende årsaker, hvor forsinkelser fra utlandet, brannen i snøoverbygg Fagernut – Hallingskeid og utfall på Telenor sitt nettverk er de største årsakene. Størst økning i antall forsinkelsestimer fra T2 ser vi på forsinkelser fra utgangsstasjon, hvor Alnabru er hovedutfordringen. I T3 har avgangspunktligheten fra Alnabru vært 66,9%, og i november og desember har avgangspunktligheten vært under 60%.

94,7

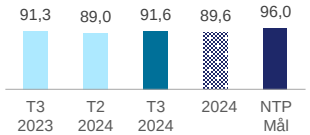
Regularitet persontog
prosent



Regulariteten har falt med 1 prosentpoeng fra T2. Dette skyldes i stor grad flere større hendelser i Oslo-området som har ført til innstillinger. Blant disse hendelsene er brannen i sporet på Nationaltheatret, brannalarm på togledersentralen, avsporinger og feil på kommunikasjonssystemet, GSM-R.

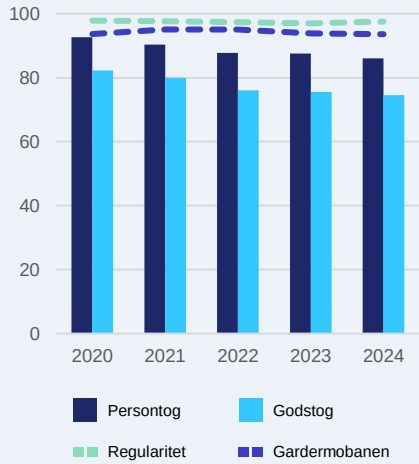
91,6

Punktlighet Gardermobanen
prosent



Punktligheten for Flytoget til Gardermoen er i T3 også langt under målsetningen på 96 prosent. Det har siden midten av april vært kjørt en midlertidig ruteplan grunnet arbeider i Blixtunnelen som har påvirket trafikkavviklingen gjennom Oslotunnelen. Dette har i stor grad påvirket Flytoget.

Punktlighet og regularitet
2020 – 2024



30

Endring i reisetid 2024
Minutt

Endring i reisetid er en ny årlig indikator. Innføringen av ERTMS på Gjøvikbanen har medført en frekvensøkning som omregnet til reisetid innebærer en forbedring på 30 minutt.

Årsaker og tiltak for å bedre punktligheten

Arbeid i tertialet

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

- Blixtunnelen ferdigstilt siste bytte av returkabel i det andre tunnelløpet, og avsluttet tetting av lekkasjer og korrigering av sporvidde.
- Oslo S tiltak på drivmaskiner, samt seksjonert og fornyet strømforsyning for å redusere jordfeil.
- Bergens- og Sørlandsbanen fornyelse av stikkrenner, terrenggrøfter, og linjegrøfter.
- Bergensbanen fornyelse av 350 meter snøoverbygg fra tre til stål.
- Bytte av sporveksler på Trondheim stasjon og Sørumsand stasjon.
- Verdalselva bru erosjonssikring.
- Hanestad plattform er utbedret og tatt i bruk.
- Ofotbanen og Nordlandsbanen bygging av rasfangenett.
- Snåsavatnet bygget ensidig reingjerde.
- Nordlandsbanen svillebytte for å unngå saktekjøring.

Arbeid neste tertial

Arbeidet med å bedre punktligheten fortsetter, med bla følgende planlagte tiltak:

- Oslo-navet etablere utførelseskontrakter og følge opp og gjennomføre økt forebyggende sporvedlikehold.
- Hovedbanen prioriteres til fornyelse av spor og kontaktledningsnettet.
- Kvålsåstunnelen bytte sviller, samtidig som arbeid med rassikring I Drangsdalen fortsetter.
- Hønefoss, Haugastøl, Neslandvatn og Kristiansand KL-AT prosjekter fortsetter produksjon.,
- Trondheim iverksette tiltak herunder økt beredskap ifm. Ski VM.
- Tangen, Fåberg og Hjerkinn dreneringstiltak.
- Tretten og Losna stikkrennebytte 219 meter.

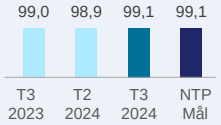
Hendelser med størst påvirkning, sortert etter summen av forsinkede tog og innstillinger

Dato	Sted	Hendelse	Antall forsinkede tog	Forsinkelses-timer	Innstillinger
10. Sep 24	Oslo S	Brann	286	77,7	1 563
25. Des 24	Hele Norge	GSM-R	33	24,9	656
24. Okt 24	Bjerka – Mo i Rana	Avsporing	41	14,9	642
28. Okt 24	Oslo S	Jordfeil	150	61,5	225
13. Nov 24	Oslo S	Feil på telefon	253	170,4	102

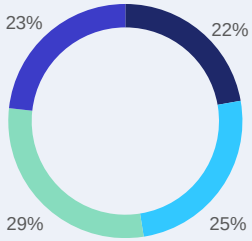
1) Se side 21 for definisjoner på forkortelser

99,1

Oppetid
prosent

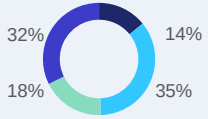


Oppetiden har gått opp 0,2 prosentpoeng fra T2, og resultatet for T3 havner på målsetting. Det er en nedgang i alle koder bortsett fra kode 4 og 92 og til sammen en nedgang i 853 forsinkelsestimer på kodene som inngår i opptid sammenliknet med T2.



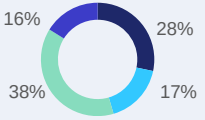
Forsinkelsestimer 2024 - alle tog: 46 748 timer

Antall forsinkelsestimer på kode 7 er relativt høyt, mye skyldes trafikkavviklingen i Oslo-området. Det er også et høyere nivå av koder på togselskapene sammenliknet med forrige tertial. Antall forsinkelsestimer på infrastruktur har gått ned fra 3 777 i T2 til 2 907 i T3.



21 105 timer
Forsinkelsestimer godstog

Forsinkelsestimene for godstog skyldes i stor grad avgangspunktlighet fra utgangsstasjon. Fra Alnabru har avgangspunktligheten vært spesielt lav. Både kode 4 – tele og transmisjonsfeil og kode 82 – materiell sent fra hensettingsspor, er høyere enn normalt. Utenforliggende årsaker står for en stor del av forsinkelsestimene, her utgjør forsinkelser fra utlandet 74,8 prosent av forsinkelsestimene.



25 643 timer
Forsinkelsestimer persontog

Forsinkelsestimer på persontog er på tilsvarende nivå som i T2, men fordelingen har endret seg noe. Det er et høyere nivå av kode 7, en liten nedgang i infrastrukturfeil og en økning i kode 94 uønskede hendelser. Økningen i forsinkelsestimene for kode 94 skyldes brannen på Nationaltheatret, brannalarmen på togledersentralen og feil på telefondekning hos Telenor.

- Infrastruktur (kode 1-5)
- Trafikkavvikling (kode 7)
- Togselskapene (kode 6, 81-85)
- Utenforliggende årsaker (kode 91-94)

Resultatregnskap Bane NOR SF

Regnskapet for T3 Spordrift for 2023 ble i sin helhet bokført i T3 2023, slik at sammenlikningstallene ikke er relevante. Det gir spesielt effekt på lønnskostnader og de eksterne kostnadene, men også andre rapporteringsgrupper.

Inntekter
Inntektene i tertialet er høyere enn tilsvarende periode i 2023. Dette skyldes i all hovedsak at foretaket har hatt høyere produksjon innen fornyelse og vedlikehold. Det vises også i det underliggende nivået på økte kostnader. Nysalderingen innen vedlikehold og fornyelse, samt kompensasjon lavere kjøreveisavgifter, utgjør totalt 400 MNOK.

Lønnskostnader
Lønnskostnadene for perioden er om lag 150 MNOK høyere enn snitt for året. Hendelser og merproduksjon er hovedårsak til økt bruk av overtid og andre variable lønnskostnader.

Eksterne kostnader
Eksterne kostnader er 350 MNOK høyere enn snitt for 2024. Hovedårsaken er planlagt merproduksjon innen vedlikehold og fornyelse.

Finansinntekter
Finansinntektene er i 3.tertial noe lavere enn samme periode i 2023. Effekt av sammenslåing med Spordrift utgjør 76 MNOK i 2023. Finansinntektene i tertialet er på samme nivå som tidligere perioder i 2024.

Resultat
Resultatet for tertialet godt over nivået i T3 2023, med 998 MNOK mot 331 i 2023. Resultat før skatt i 2024 ender positivt med 707 MNOK.

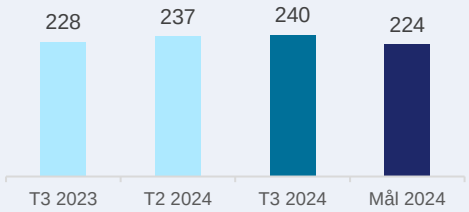
Bane NOR SF*	3. tertial		Hele	
Tall i MNOK etter aktivering	**2024**	**2023**	**2024**	**2023**
Vederlag fra Jernbanedirektoratet	3 929	2 362	8 263	6 081
Sum andre inntekter	1 300	1 062	3 131	3 530
Sum inntekter	**5 229**	**3 425**	**11 394**	**9 611**
Lønnskostnader	1 525	2 329	4 270	3 861
Eksterne kostnader	1 108	-894	2 625	1 762
Andre driftskostnader	1 850	1 908	4 439	4 157
Sum driftskostnader	**4 483**	**3 343**	**11 335**	**9 780**
Nettoeffekt avskr. & komp. slit og elde	-13	38	75	91
Driftsresultat før finans	**759**	**43**	**-16**	**-261**
Finansinntekt (-) / kostnad (+)	-239	-288	-722	-637
Resultat før skatt	**998**	**331**	**707**	**376**

* Regnskap 2024 ikke revidert, periode 13 inkludert.

Merproduksjon og kostnadsutvikling på investeringsporteføljen

240 MRD

Kostnadsutvikling investeringsportefølje
Milliarder kroner, baseline etter gjeldende NTP.

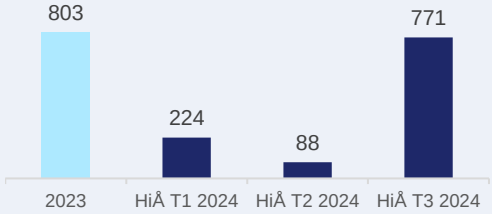


Kostnadsøkning sammenlignet med forrige tertial skyldes primært at avtalene «E21 Infrastruktur for nytt togmateriell R21 og R22» og «E32 Innfasing nye fjerntog» er tatt inn i porteføljen, da disse nå regnes som A-avtaler*. Effekten av dette utgjør 1,8 mrd. Utover dette har prognosen for «E15 Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet» økt med om lag 1,3 mrd., først og fremst på grunn av ny gjennomført usikkerhetsanalyse for Sandvika Stasjon.

** Se definisjoner side 21*

771 MNOK

Merproduksjon vedlikehold og fornyelse
Millioner kroner, avvik fra budsjett hittil i år



Vedlikehold og fornyelse er 771 MNOK over budsjett for 2024, dette er 91 MNOK over prognosen fra T2., som var basert på godkjent merproduksjon på hhv vedlikehold 164 MNOK og fornyelse 516 MNOK. Det ble gjennomføre flere tiltak enn opprinnelig planlagt, og det var høy aktivitet i siste tertial, som tidligere år.

Produksjon

	2024	2023	
Investeringer	14,7	15,5	milliarder
Fornyelse	5,9	4,5	milliarder
Vedlikehold	2,9	2,7	milliarder
Drift	6,3	5,7	milliarder

Se definisjoner på side 21.

Fornyelsestiltak på Trondheim Sentralstasjon

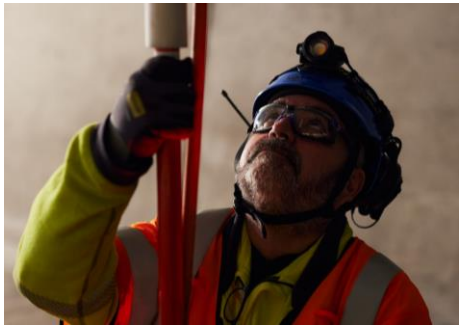
Vi har gjennomført tverrfaglig fornyelse på Trondheim S med forbedring av sporveksler, nedleggelse av planovergang og siktrydding.

Styrket vinterberedskap

Vi har forsterket beredskapen med blant annet 12 nye skinnegående arbeidsmaskiner med kraftig brøyteutstyr og mer mannskap på vakt.

Søknad om tilskudd til foring Nord Østerdal

Antall påkjørte elg på vei og bane er redusert siden 2022. Foringsplasser i området som har blitt brukt i flere år, kan ha bidratt til færre dyrepåkjørsler.



Realisert produktivitetsgevinst i 2024

PRO20 programmet og underliggende prosjekter har realisert 52 millioner kroner i produktivitetsgevinst, 19 mill. kr over målsetningen.

Fra plan til bygging

– Utvalgte prosjekter fra vår portefølje

Trønderbanen, Trøndelag

Flere tog Trønderbanen

Bane NOR skal gjennomføre kapasitetsøkende tiltak, for å legge til rette for dobbel frekvens av regiontog på Trønderbanen. Det må gjøres omfattende arbeid på totalt 20 stasjoner. 17. desember ble den kontrakt for ombygging av de to første stasjonene, Verdal og Sparbu, signert med TRYM Anlegg. Byggestart er planlagt i Q1 2025 og alle tiltakene er planlagt ferdigstilt i 2029.

Vestfoldbanen, Buskerud

Togparkering Sundland

Bane NOR har ferdigstilt nye parkeringsplasser for syv doble togsett, på Sundland i Drammen. Prosjektet er gjennomført i rekordfart, på under to og et halvt år og under budsjett, til tross for at det har vært veldig komplisert. Det er gjort mye arbeid på Sundland skifteområde, og alt arbeidet er gjort mens det har vært tilnærmet normal drift i verkstedet. De nye plassene skal etter planen tas i bruk når det nye dobbeltsporet Drammen-Kobbervikdalen åpner for trafikk i 2025.

Oslo S og Østfoldbanen, Oslo og Akershus

Follobanen

Arbeidet med skifte av strømliner og justering av sporvidde i Blixtunnelen ble ferdigstilt som planlagt til oppstart av ny ruteplan 15. desember 2025. Nå gjenstår å tilbakeføre anleggsområdet på Åsland til natur- og friluftsområde, når nødvendige tillatelser er på plass. I tillegg skal vi i 2025 ferdigstille tilbakeføringen av terrenget i Middelalderparken, slik at det ligner på sånn det så ut i høymiddelalderen i år 1300.

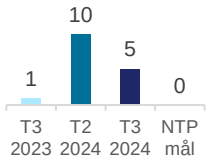
Stor Oslo

Universell utforming av stasjoner

Oslo S, Skøyen og Asker stasjoner er blant landets mest trafikkerte stasjoner. Nå skal stasjonene oppgraderes til å tilfredsstille kravene til Universell utforming. Bane NOR har signert kontrakt med Sweco som skal prosjektere tiltakene som vil bidra til å gi mange reisende en bedre hverdag. Dette er et viktig bidrag for å nå målene i Nasjonal transportplan om økning av antall avganger fra universelt utformede stasjoner.

Nullvisjon for drepte og hardt skadde

5



Drepte og hardt skadde
Antall

I T3 var det 5 drepte og 0 hardt skadd. Alle dødsfallene er relatert til togfremføring. En av de drepte var ansatt i togselskap, og 4 hendelser er påkjørsel av tredjeperson. Disse 4 hendelsene er under politietterforskning. Ingen av hendelsene skjedde på planovergang.

Basert på historikk forventes det at en betydelig andel av dødsfallene vil bli konkludert som viljeshandlinger av politiet.

Bane NOR har initiert et eget program for å se på tiltak rettet mot viljeshandlinger.

Dødsfall knyttet til ulykken på Nordlandsbanen følges opp i egen undersøkelse som ikke er avsluttet.

Historiske tall for antall drepte og hardt skadde

Oversikten viser konkluderte ulykker og hendelser som er under etterforskning.

Reduksjon av planoverganger

122

Reduksjon av usikrede planoverganger
Antall

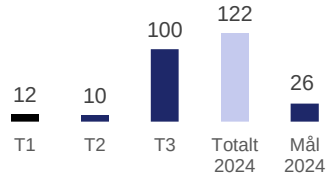
Det er i 2024 lagt ned 122 usikrede planoverganger, hvorav 100 i tredje tertial. Antall nedlagte planoverganger hittil i år har oversteget det planlagte nivået for året. Dette skyldes et høyere antall avtaleinngåelser med grunneiere om å legge ned planoverganger, enn forventet.

0

Reduksjon av sikrede planoverganger
Antall

Det er ikke lagt ned sikrede planoverganger i 2024. Nedleggelse av den planovergangen med flest hendelser, Nordby planovergang på Hovedbanen pågår. Undergang ble bygget under sporet i andre tertiall. Ferdigstilling av anlegget gjøres i 2025 og planovergangen legges da samtidig ned.

Reduksjon av planoverganger



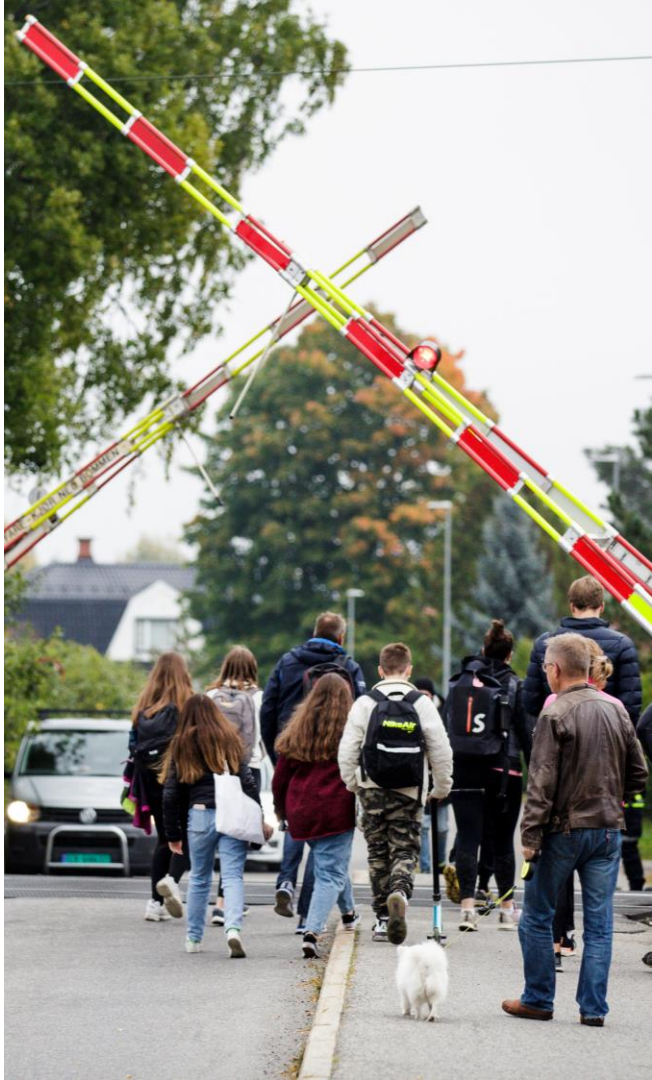
Arbeid for å redusere planoverganger

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.

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

I 2024 har det vært gjennomført færre enn planlagt av store tiltak som bygging av kulvert eller overgangsbruer. Det har derfor vært prioritert å legge ned planoverganger med mindre tiltak og raskere iverksettelse som for eksempel gjennom avtaleinngåelse med grunneiere.

Det har også blitt bygget og satt i drift hinderdeteksjon på 39 planoverganger i 2024.



Effektiv bruk av ny teknologi

ERTMS ble satt i drift på Gjøvikbanen 27. oktober. Deretter var det erfaringskjøring med arbeidstog og Vy-tog samt sertifisering av lokførere. Den 16. november gikk første tog i ordinær rute fra Gjøvik stasjon. Det er stabil drift og det foregår løpende utviklingsarbeid, slik at Vestfoldbanen kan ta i bruk ERTMS høsten 2026. ERTMS skal styrke jernbanens konkurransekraft ved å bidra til en mer punktlig, sikker og klimavennlig jernbane samt redusere kostnader til drift og vedlikehold. Arbeidet med re-planlegging og revidert fremdriftsplan for utrulling inkluderer en revisjon av Nasjonal Signalplan.

Vi har i perioden redegjort for Bane NORs viktigste teknologi- og digitaliseringssatsinger på kort og lang sikt i vårt svar på Oppdragsbrevets oppdrag 5. Der beskriver vi blant annet prinsippene for prioritering knyttet til de viktigste satsingene samt forventede effekter.

Våre strategiske satsninger for å forbedre og øke effekten av vedlikehold går under navnet PRO20. For å ta ut den ønskede effekten er det nødvendig å øke innsikten i infrastrukturens tilstand. Dette gjør vi gjennom delprosjektet «Overvåkning og prediktivt vedlikehold», som skal gi oss økt innsikt fra dagens tilgjengelige data, omsette denne innsikten i vedlikeholds-prosessene og innføre nye datakilder. Vi gjennomfører ni piloter som beskriver hvordan vi operasjonaliserer digitaliseringsstrategien innen vedlikehold.

Denne høsten har vi startet fire piloter:

- Pilot 1 og 2: Sammenstille, beskrive og visualisere informasjon om infrastrukturens tilstand, med fokus på spor (overbygning).
- Pilot 3: Bruke bildegjenkjenning og video for å utføre delmengder av dagens generiske kontrollaktiviteter av infrastruktur.
- Pilot 4: Videreutvikling av dagens sporover-våkningstjeneste for å ta ut økt operativ effekt.

I løpet av 2025 setter vi i gang ytterligere piloter og starter i januar pilot som skal bidra til økt kontroll av vann nært infrastruktur. Dette skjer gjennom å utvikle analyseverktøy som viser tilstandsendring i grunnforhold knyttet opp mot drenering.

Applikasjonen Togiro er tatt i bruk for digital støtte til planlegging av togparkering.

På Nordlandsbanen har vi gått fra kobberkabler til fiber for sikker togfremføring. Fiber er også billigere å installere, som gir reduserte kostnader på den 30 mil lange strekningen.

Arbeid fremover

Ferdigstilling av ny nasjonal signalplan etter høring i sektoren på nyåret. Re-planlegging av hele ERTMS-programmet. Vinteren 2025 fortsetter installering av automatisk overvåking for å forhindre ulykker på de mest ulykkes-utsatte planovergangene. Overgang til fiberkabel fortsetter med Meråkerbanen.

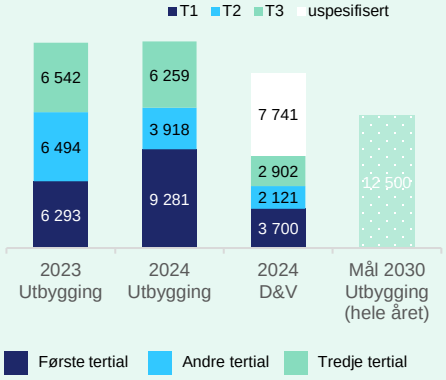
Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

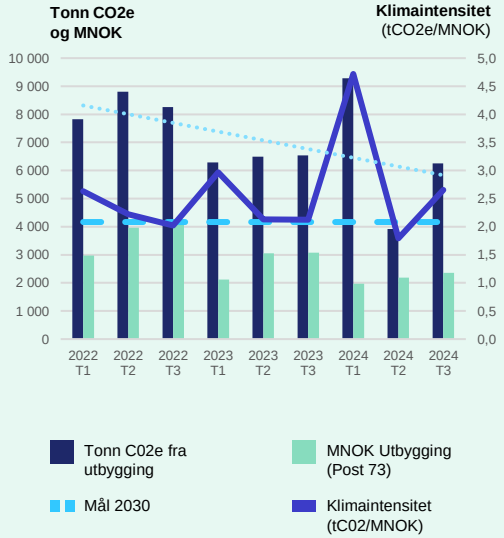
ESRS E1 – Klima

35 922

Klimagassutslipp fra anlegg, drift og vedlikehold i 2024

Tonn CO2-ekvivalenter





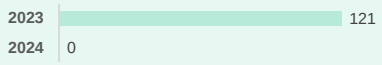
Utslipp fra anlegg (utbygging) representerer innregistrert drivstoff- og el-forbruk i perioden for investeringsprosjekter under utførelse. Utslippene fra drift og vedlikehold måles tertialsvis fra egen produksjon og årlig for kontraherte arbeider. Noe etter-rapportering må forventes.

Utslipp CO2e fra utbyggingsaktiviteter representerer innregistrert drivstoff-forbruk og el. i perioden for utbyggingsdivisjonens investeringsprosjekter («direkte» utslipp), for prosjekter under utførelse, typisk relatert til ulike anleggsaktiviteter. Kroner investert er utdrag fra post 73 og relatert til «entreprenørtjenester» og er nå inflasjonsjustert. Trendlinjen for absolutte utslipp går svakt nedover, men det er vanskelig å trekke noen konklusjoner basert på dette datagrunnlaget. Klimaintensitet er tonn CO2e/MNOK og ses på høyre akse.

ESRS E4 – Biomangfold og økosystemer

0

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



Tallene for 2023 er basert på totalt arealbeslag i naturverdier gjennom hele byggeperioden fra idriftsatte utbyggingsprosjekter i 2023. Bane NOR har ingen idriftsatte utbyggingsprosjekter med inngrep i verdifulle naturområder i 2024.

Aktiviteter med innvirkning på oppfyllelse av klima og miljømål

- Arbeidet med å lage en klimaomstillingsplan for Bane NOR er igang. Prosjektet heter Klimabanen og vil gi mer detaljerte klimamål og tiltak for konsernet, med fokus på Utbygging, Drift og vedlikehold og Eiendom. Prosjektet har første leveranse med klimatiltak for konsernet 1.9.25 og første versjon av omstillingsplanen estimeres å være ferdig T3 2025 eller T1 2026.
- Bane NOR har økt fokus på natur som følge av ny strategi og ønsker å få kartlagt blågrønn infrastruktur og levere konkretiserte naturtiltak innen 1.9.25.
- Sirkulærøkonomi fremkom som vesentlig i oppdatert analyse i T3 og Bane NOR vil sette mål for temaet i operasjonaliseringen av ny strategi, under målet om å bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål.

* Se side 21 for komplett definisjonsliste.

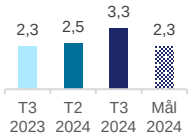
Bakgrunnsinformasjon for indikator om klimagassutslipp

KPI 10 Endring i klima-gassutslipp fra:		Måle-enhet	Totalt 2023	T1 2024	T2 2024	T3 2024	Totalt 2024	Mål 2024	Kommentar tall	Definisjon av indikator og regnemetode
Anleggsvirksomhet		tonn CO2e	19300	9281	3918	6259	19458	Ambisjon 2024=21 900	Etterrapportering gjør at tallene for T1 + T2 er justert opp. Noe etterrapportering for T3 må beregnes. Vi ser at totalen for 2024 er lavere enn ambisjonen.	Utslipp fra utbygging representerer innregistrert drivstoff- og el-forbruk i perioden for prosjekter under utførelse.
Drift og vedlikehold - *Egenproduksjon* - *Kontrakter* - **SUM DV**		tonn CO2e	*8716* *9393* **18109**	*3700* -	*2121* -	*2902* -	*8723* *7741* **16464**	7 % reduksjon fra 2023	Tallet for 2024 indikerer en nedgang på 9% totalt. Men det er en stor usikkerhet i tallene særlig for kontraherte arbeider.	Utslippene fra drift og vedlikehold er direkte utslipp fra egen produksjon (tidligere Spordrift) samt utslipp i kontraherte arbeider. Utslipp som skjer i kontraktene beregnes årlig.
Sum anlegg og DV:		tonn CO2e	37409	8500	5916	13 740	35922		Se over	Sum av utslippene fra anleggsvirksomheten og drift og vedlikehold.
Areal-bruksendringer 2024*	Arna-Fløen (Ulriken tunnel)	tonn CO2e		0	0		0		Prosjektet inngår i effektpakke E06	*tall rapporteres for prosjekter som er ibruktatte eller avviklede i rapporteringsåret. Prosjektets totale arealbeslag av skog, myr og dyrket mark omregnes til et klimautslipp iht gjeldende metode.
	Nygårds-tangen-Bergen-Fløen	tonn CO2e		0	0		0		Prosjektet inngår i effektpakke E06	
Endret trafikk	Fra effekt-pakkene som er ferdigstilt	tonn CO2e		N/A	N/A		E06: 4 255 E09: 1 084		Tallet viser reduksjon i CO2 utslipp som følge av at et bedre togtilbud reduserer antall reiser med bil og buss kapasitet	Tallene er for hele analyseperioden
Utslipp som følge av buss for tog og lastebil for tog	Buss for persontog	tonn CO2e		N/A	N/A		Ettersendes i februar		Tallene fra utslipp ved buss og lastebil for tog er ikke klare grunnet at vi venter på tall fra togselskapenes årsrapporter.	Togselskapene skiller ikke mellom planlagt og uplanlagt «buss for tog»
	Lastebil for tog	tonn CO2e		N/A			Ettersendes i februar		Tallene fra utslipp ved buss og lastebil for tog er ikke klare grunnet at vi venter på tall fra togselskapenes årsrapporter.	

Oppfølging av sosial bærekraft

ESRS S1 – Egne ansatte

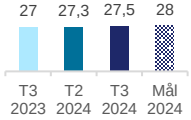
3,3



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 ni fraværsskader, der ingen av dem var relatert til togfremføring. Ingen av hendelsene hadde alvorlig skadepotensial.

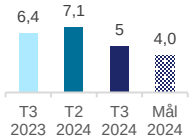
27,5



Kvinneandel
Prosent

For øyeblikket utgjør kvinner 27,5 prosent av arbeidsstyrken. Vi jobber derfor systematisk med temaet fremover mot et mål på 30 prosent. For å øke kompetansen innen inkludering og mangfold, har blant annet flere ansatte gjennomført mangfoldsertifisering.

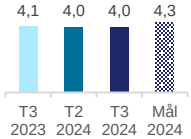
5,0



Sikkerhet entreprenør
Fraværsskader per million arbeidstimer (H1)

Det var to fraværsskader knyttet til Drift og vedlikehold, to til Eiendom og tre knyttet til Utbygging. Skadepotensialet i hendelsene var moderat. Hendelsene undersøkes og følges primært opp av entreprenørene som identifiserer årsaker og nødvendige tiltak.

4,0

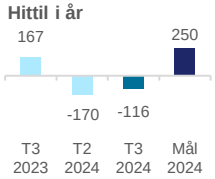


Medarbeiderindeks
Indeks (1-5)

Medarbeiderindeksen målt via Medarbeiderundersøkelsen ligger på samme nivå som ved målingen i mai.

Bane NOR Eiendom AS - Knutepunktutvikling

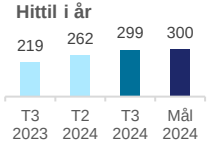
-116



Resultat før skatt Bane NOR Eiendom AS
MNOK

Resultatet før skatt endte på -116 millioner for Bane NOR Eiendom AS konsern. Resultatet isolert er 54 millioner som skyldes netto oppskrivninger, økte bidrag fra Felleskontrollerte virksomheter (FKV), og reduserte rentekostnader. Årsresultatet er svakere enn budsjettert primært grunnet utsatte salgsgevinster og lavere bidrag fra FKV. Utsatt salg av C6 tomta i Bjørvika, Oslo, er hovedårsaken til avviket. Driftsresultatet, ekskludert salg og bidrag fra FKV, er på nivå med budsjett, og ender på 739 millioner.

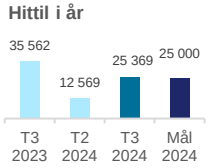
299



Samfunnsøkonomisk nytte
MNOK

Samfunnsøkonomisk nytte knyttet til overleverte boliger og næringsarealer er beregnet til 38 millioner i tertialet, og 299 millioner året totalt. Dette er i henhold til budsjett, med 407 boliger og 2 større næringsbygg fullført som planlagt.

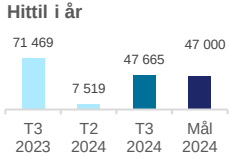
25 369



Ferdigstilt bolig- og næringsareal
Kvadratmeter

I tertialet er det ferdigstilt 25 boliger ved Strandholmen i Holmestrand, der Bane NORs andel utgjør 1 028 kvm. Totalt for året er det ferdigstilt 407 boliger ved 5 ulike utviklings-prosjekter. Vår andel utgjør 13 462 kvm. I tillegg utgjør vår andel av ferdigstilt næringsareal 11 772 kvm i tertialet, og 11 908 kvm i løpet av året. Nytt kontorbygg til Trøndelag fylkeskommune i Steinkjer og undervisningsbygget Campus Kristiansund ble begge overlevert i tertialet.

47 665



CO2-besparelser
Tonn CO2e

Fortetting på knutepunkt gir CO2 besparelser ved et endret transportbehov for alle som bor og arbeider nært 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 våt-områder til dette formålet. I tertialet utgjør besparelsene 40 146 tonn CO2, og for året totalt 47 665 tonn CO2.

Bane NOR har bygget nytt fylkeshus på 7200 kvadratmeter i Steinkjer. Nord- og Sør-Trøndelag ble slått sammen til ett fylke i 2018. Nå flytter de inn i moderne kontorlokaler rett ved togstasjonen i Steinkjer sentrum, der det før var parkeringsplasser.

Definisjoner

- **Effektpakke:** 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 effektpakker på side 24. ***2025 endres til infrastrukturavtaler.***
  - **A-avtaler:** investeringsprosjekter som er prioritert, igangsatt.
  - **B-avtaler**: investeringsprosjekter som er prioritert men ikke gangsatt.
  - **C-avtaler**: investeringsprosjekter som porteføljeutvikles.
- **Investeringer**: Nye anlegg/Installasjoner som settes opp ute i nye spor i forbindelse med effektpakker/er knyttet til togfremføring på nye stasjoner/strekninger og ERTMS-prosjektet
- **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
- **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 frem mot 2032.
- **Andel kvinner:** Antall kvinner i forhold til totalt antall ansatte
- **Lærlinger i prosjekter i Drift og vedlikehold:** Antall lærlinger 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 6 minutter. Godsforetaket LKAB ikke inkludert.
- **Regularitet:** Forholdstall mellom antall planlagte tog og antall innstillinger for persontog. Innstillinger grunnet planlagt vedlikeholdsarbeid er ikke inkludert.
  Regularitet Bane NOR: Forholdstall mellom antall planlagte persontog og antall innstillinger på persontog som Bane NOR har ansvaret for, registrert med årsakskode 1-4. (Se neste side)
- **Punktlighet Gardermobanen:** Andelen flytog som har ankommet endestasjonen og Oslo S innen punktlighetsgrensen.
- **Oppetid:** Forholdstall mellom antall forsinkelsestimer forårsaket av infrastrukturen (kode 1-6+92) og antall planlagte togtimer.
- **Kostnadsutvikling totalporteføljе:** 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 valutaprosjekt. 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. Direkte utslipp fra drift og vedlikehold vil bli innarbeidet i total for konsern i løpet av 2024.
- **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.

Årsakskoder forsinkelser

Oversikt effektpakker

Årsaks-kode	Årsaksbeskrivelse
1	Bane
2	Sikringsanlegg, signalanlegg, fjernstyring
3	Elkraft/Kontaktledningsanlegg
4	Tele- og transmisjonsfeil
5	Planlagt vedlikeholdsarbeid infrastruktur
6	Kjøretøy med feil sperrer sporet/blokkstrekning
7	Trafikkavvikling
81	Feil på kjøretøy
82	Kjøretøy sent fra hensettingsspor
83	Manglende personell
84	Stasjonsopphold
85	Planforutsetninger ikke oppfylt
91	Forsinkelse fra utlandet
92	Ytre forhold (ekstreme værforhold etc.)
93	Uhell, påkjørsel
94	Uønsket hendelse
999	Automatisk registrert Årsakskode

Infrastruktur avtale	Beskrivelse
E01	Infrastruktur for nytt togmateriell (Oslo-navet)
E02	Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo - Ski)
E03	Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo - Moss)
E04	Flere og raskere tog på Vestfoldbanen (Oslo - Tønsberg)
E05	Flere tog på Jærbanen (Ganddal-Stavanger)
E06	Flere tog på Vossebanen (Arna - Bergen)
E07	Infrastruktur for nytt togmateriell (Voss – Bergen)
E08	Flere og raskere tog på Dovrebanen (Oslo – Hamar)
E09	Flere tog på Gjøvikbanen
E10	Elektrifisering og infrastruktur for nytt togmateriell
E11	ERTMS
E12	Banestrømforsyning
E13	Mindre investeringstiltak
E14	Kombitransport
E15	Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet
E16	Flere og raskere tog på Vestfoldbanen (Oslo – Skien)
E17	Flere tog på Jærbanen (Skeiane – Stavanger)
E18	Flere tog på Vossebanen (Myrdal – Bergen)
E19	Flere tog på Trønderbanen
E20	Bedre nettdekning
E21	Infrastruktur for nytt togmateriell
E22	Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo – Fredrikstad/Sarpsborg)
E23	Økt transportkapasitet Kongsvingerbanen
E25	Flere og raskere tog på Jærbanen (Nærbø – Stavanger)
E27	Flere tog på hovedbanen Nord (Oslo – Jessheim- Eidsvoll)
E28	Flere og raskere tog på Dovrebanen (Oslo – Lillehammer)
E32	Nytt togmateriell fjerntog

BANE NOR

Vi forbedrer og moderniserer
for at flere kan ta mer tog