

Status og verdiskaping 1. tertial 2024

Januar – april 2024



Vår visjon

Mer på skinner setter mindre spor

INNHOOLD

Overordnet status

Side 3

Sektorpolitiske mål
og prioriteringer

Side 7

Å bedre punktligheten vil ta tid

“ Å bedre punktligheten vil ta tid – med dagens jernbane er det ikke mulig å nå en punktlighet på 90 prosent. Det er avgjørende å ta vare på den jernbanen vi har, med fornyelse og godt vedlikehold.

Store snømengder og en kald vinter ga jernbanen en vanskelig start på året. Det var utfordrende å holde jernbanen åpen, og det sammen med isdannelse på togene førte til innstilte avganger. I godt samarbeid med togselskapene, utsatte vi planlagt vedlikehold i tunneler i Oslo-området om natten, og brukte tunnelene til å tine isen på togene, for å holde togtilbudet åpent. Været er en av hovedårsakene til at punktligheten ble 84,2 prosent for tertialet.

Samferdselsministeren holdt i januar en jernbanetale, der han lanserte tydelige mål og ambisjoner for jernbanen i Norge: Han avga et «punktlighetsløfte» og lovet passasjerene færre forsinkelser i 2024.

Vi skal gjøre alt vi kan for å innfri det løftet. Bane NOR eller de andre virksomhetene i jernbanesektoren kan imidlertid ikke klare det hver for oss. Det krever samarbeid og at vi

braker kompetansen som er i sektoren. Det er mitt inntrykk at det legges ned en kjempeinnsats i sektoren for å få en gammel og slitt jernbane til å innfri forventningene til et punktlig togtilbud. Men vi må være realistiske – med dagens jernbane er det ikke mulig å innfri løftet om en punktlighet på 90 prosent.

Det er en kjensgjerning at 94 prosent av jernbanen er enkeltsporet, mye av den bygd for 100-170 år siden, med et stort behov for vedlikehold og fornyelse. Ved utgangen av 2023 var vedlikeholdsetterslepet på 31,1 milliarder kroner. Etterslepet har økt hvert eneste år, fordi infrastrukturen slites raskere ned enn vi klarer å vedlikeholde den. Det skyldes blant annet at antall tog på jernbanen har økt voldsomt de siste årene. I dag går det omlag 1300 tog i døgnet til og fra Oslo S, og i rushtiden ett tog hvert minutt. Når feil oppstår, er det få muligheter til forbi kjøring. Feilene forplanter seg derfor, og får konsekvenser for

togtrafikken i store deler landet.

Å bedre punktligheten vil ta tid. Det er avgjørende at vi tar vare på den jernbanen vi har. Derfor er vi glade for at regjeringen prioriterer nettopp vedlikehold og fornyelse i neste NTP for 2025-2036. Det vil føre til færre forsinkelser og innstillinger. Samtidig skal jernbanen være en moderne transportform – da trengs også flere sammenhengende dobbeltspor, slik regjeringen også foreslår. Vi ser at punktligheten forbedres når vi åpner nye dobbeltspor.

Bane NOR står i en intern omorganisering etter et krevende år. Vårt mål er å få en organisasjon som samarbeider enda bedre på tvers av fag og som gjør oss rustet til å møte kravene som stilles til oss fremover. Gjennom godt samarbeid når vi målene våre.

Togavsporingen ved Arna var en alvorlig



hendelse som heldigvis ikke medførte tap av liv. Jeg vil berømme oppryddingen som pågikk dag og natt for raskt å gjenåpne strekningen.

Bane NOR er i år en pioner ved at vi er et av de første foretakene i Norge til å legge kravene i den nye EU-bærekraftsstandard CSRD til grunn for vår års-rapportering. En felles standard gjør at vi lettere kan sammenligne oss med andre land i Europa i det grønne skiftet.

Vi har et godt utgangspunkt, med en organisasjon og folk som tar ansvar og står på når det gjelder. Jeg har tro på at denne innsatsviljen står seg også fremover.

Thor Gjermund Eriksen
Konsernsjef

Nøkkeltall

Enklere reisehverdag

84,2 ▼

Punktlige persontog
Prosent

Har vært preget av en svak januar og februar som følge av utfordrende værforhold, som skapte problemer både for infrastruktur og for materiell.

Mer for pengene

233,7 ▲

Kostnadsutvikling investeringsportefølje
Milliarder

Økningen på 3,9 mrd. kr. fra forrige tertial skyldes primært tiltakssammensetningen i effektpakke 14, hvor prosjektet Åkersvika-Hamar stasjon nå er inkludert i første prioritet.

Nullvisjon for drepte og hardt skadde

8 ▲

Drepte og hardt skadde på jernbanen
Antall

I T1 2024 var det 7 drepte og 1 hardt skadd. Alle dødsfallene er sammenstøt mellom tog og person, og alle er under politietterforskning. En ekstern arbeider ble utsatt for en alvorlig arbeidsulykke.

69,9 ▼

Punktlige godstog
Prosent

Har vært preget av krevende værforhold, spesielt i januar, både på Alnabru og ute på linjen, som har skapt utfordringer for infrastruktur og for materiell. Brudd på Dovrebanen på grunn av Randklev bru har også skapt utfordringer.

Bidra til Norges klimamål

4 800 ▼

Klimagassutslipp utbyggingsaktiviteter
Tonn CO2-ekvivalenter

Klimagassutslippene har en nedadgående trend pga. lavere aktivitetsnivå dette tertialet. Klimagassutslippene per krone brukt på entreprenørtjenester har likevel gått litt opp. Det kan også komme noe etterrapportering.

0 ▼

Inngrep i naturområder*
Dekar

Bane NOR har ingen idriftssatte utbyggingsprosjekter med inngrep i verdifulle naturområder dette tertialet, og dermed ikke registrert noen verdi i T1.

Viktige hendelser

1. JANUAR

Store snømengder i starten av året

Ekstreme snømengder førte til stengning av flere strekninger i januar, da snøen ga utfordringer med å holde spor fri for snø og is. Særlig hadde mannskapene våre utfordringer med å rydde Sørlandsbanen og Vestfoldbanen, der snømengdene var størst. I Bane NOR kalte vi inn ekstra mannskaper for å gjenåpne strekningene så raskt som mulig, og holde dem åpne gjennom det videre snøværet.



13. MARS

Vinner bransjepris for beste anlegg

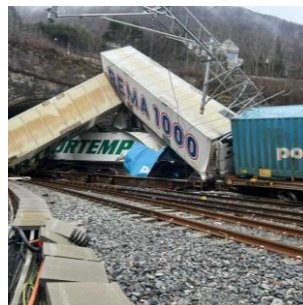
Under Byggedagene utropes dobbeltsporet Venjar-Langset til årets anlegg for 2023. Juryen trakk frem et godt samarbeid for å finne de beste løsningene, en bred samhandlingsprosess med mange involverte og aktivt samarbeid for å unngå konflikter, god kompetanse på alle sider av bordet, vilje og evne til å bidra med opplæring både av lærlinger og studenter ved universitetet - samt at prosjektet inneholder et komplisert bruksprosjekt med utfordrende fundamentering. Totalt er dyrkbare arealer økt med inntil 100 dekar i prosjektet.



14. FEBRUAR

Rekordhøy miljøscore i Drammen

Prosjektet Drammen-Kobbervikdalen oppnår BREEAM-sertifiseringen «Excellent», som er den beste miljøpoengsummen noensinne for et anleggsprosjekt i Norge. Når anlegget åpner høsten 2025, går det et sammenhengende dobbeltspor mellom Tønsberg og Oslo. Det legger til rette for raskere reiser, flere togavganger og mer utslippsfri transport.



22. MARS

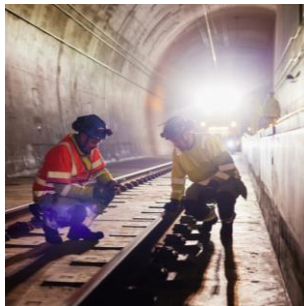
Rask opprydding etter ulykken i Arna

Det var store skader på tog og infrastruktur etter avsporingen ved Arna stasjon. Lokfører ble lettere skadet, men det var ingen alvorlige personskader som følge av ulykken. Gjennom intensiv opprydding gjennom påsken, kunne strekningen gjenåpnes for trafikk 2. april. Statens havarikommisjon, politiet og Bane NORs undersøkelses- og analyseenhet undersøker ulykken.

22. MARS

Ny Nasjonal transportplan 2025-2036

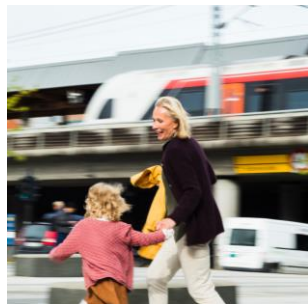
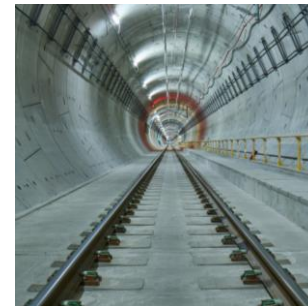
Regjeringens forslag til ny NTP ivaretar i stor grad Bane NORs innspill om å øke satsningen på drift, vedlikehold og fornyelse, fullføre igangsatte prosjekter og satse på godstrafikken. Nye utbyggingsprosjekter vil også bidra til å øke kapasiteten til jernbanen i fremtiden. Rammen for perioden gir en forventet reduksjon i forsinkelsestimer og innstillinger på 30 prosent mot 2036.



14. APRIL

Bytting av strømlinier i Blixtunnelen

Ett og ett løp av Blixtunnelen stenges fra 15. april for å bytte strømlinene fra aluminium til kobber. Samtidig vil sporvidden utvides for å redusere risting i kjørende tog og mindre lekkasjer i tunnelen tettes, som vil redusere skadene på strømlinene. Sammen vil dette bedre driftsstabiliteten på strekningen, og reiseopplevelsen for de reisende.

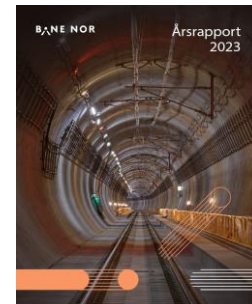


Først ute med ny standard for rapportering

Bane NOR er blant de første i Norge som tar i bruk EUs nye standard for bærekraftsrapportering i årsrapporten for 2023. Den nye standarden setter krav til hvordan vi skal rapportere og hva vi skal rapportere på.

Bedre og standardisert rapportering hjelper oss til å sette mål og kraft bak bærekraftsarbeidet, og gjør det lettere å sammenligne ulike selskapers arbeid. Det kan igjen bidra til utslippskutt og at vi styrker arbeidet med bærekraft både i Bane NOR og i resten av norsk næringsliv.

– Siden vi er tidlig ute og har strukturert rapporten etter de nye kravene, jobber vi sammen med revisorforeningen for å lage en veileder på hvordan andre selskaper kan starte med sin rapportering. Ved å være en pioner ønsker vi å dele vår kunnskap og de erfaringene vi har gjort oss, så blir det kanskje litt lettere for dem å starte opp med sin rapportering, forteller Karoline Bakka Hjertø, bærekraftsdirektør i Bane NOR.



2

Sektorpolitiske mål og prioriteringer



Fra sektorpolitiske mål til strategisk prioriteringer

Langsiktig perspektiv Eiers forventninger

Gjennom Nasjonal transportplan og eierskapsmeldingen legger eier føringer for de overordnede målene for transportsektoren og Bane NOR.

Vårt oppdrag

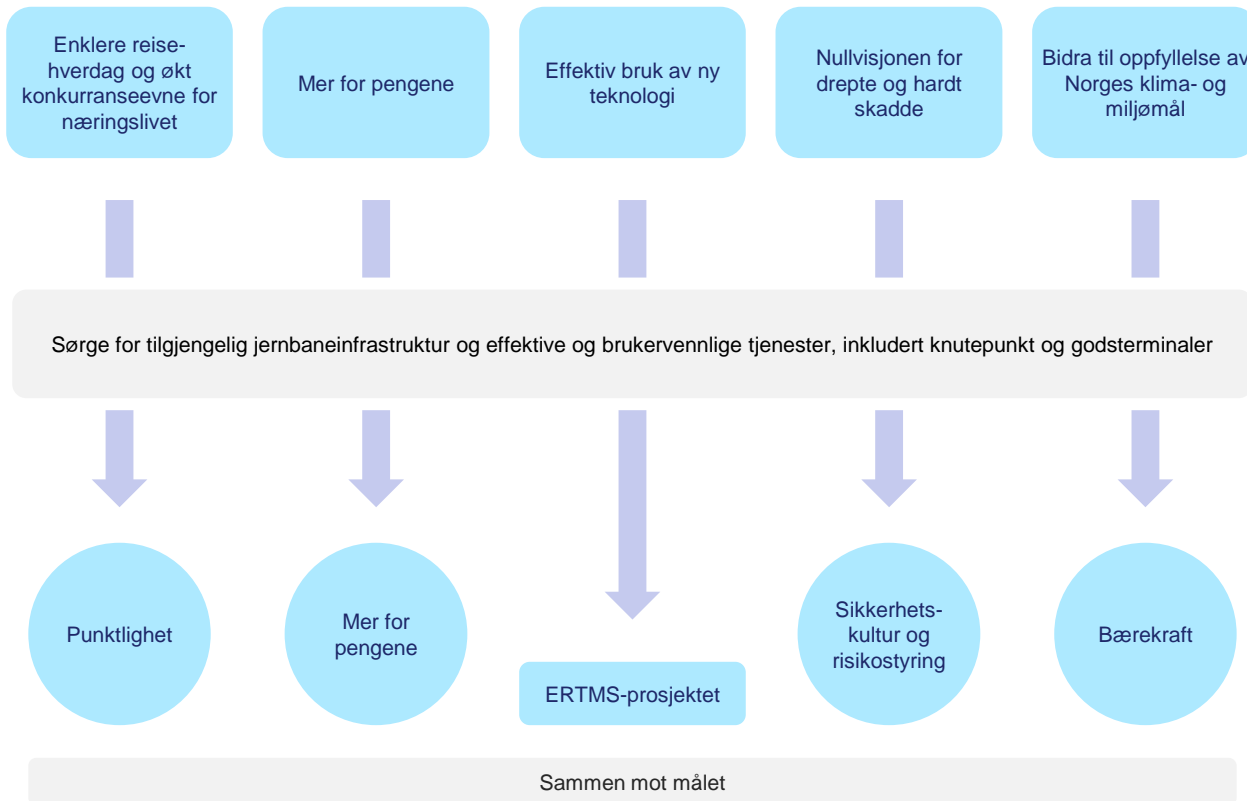
Eier vedtar i foretaksmøte, og i oppdragsbrev, hva som er Bane NORs oppdrag. Vår jobb er å operasjonalisere de sektorpolitiske målene og oppdragene fra eier i strategiske prioriteringer.

Våre strategiske prioriteringer

I dag har vi fire strategiske satsningsområder; punktlighet, mer for pengene, sikkerhetskultur og risikostyring, og bærekraft*. I tillegg er ERTMS-prosjektet vår største satsning på ny teknologi. Vi har i første tertial startet med å revidere strategien, for å i enda større grad bygge opp under de sektorpolitiske målene.

* Se definisjon side 17

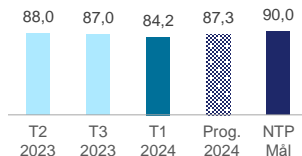
Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050



Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

84,2

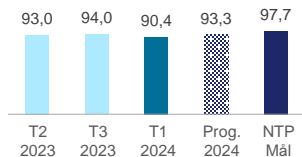
Punktligge persontog
prosent



Værforholdene i januar skapte utfordringer for både infrastrukturen og materiell, og konsekvenser av dette påvirket trafikken i mange uker. Det har også vært flere saktekjøringer i dette tertialet enn tilsvarende periode tidligere år. Det har i mars og april vært utfordringer med sporadiske infrastrukturhendelser som har påvirket trafikken, og særlig har rushperiodene blitt rammet.

90,4

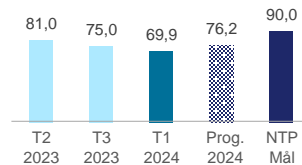
Regularitet
prosent



Hendelsen som medførte flest innstilte tog i tertialet var knyttet til ødeleggelsene på Randklev bru. Broen gjenåpnet 20. mai og gjenoppretter forbindelsen mellom Oslo og Trondheim, med forventning om bedre regularitet på strekningen i neste periode. En svært krevende januar med flere snøværst dager kombinert med kulde og vind ga utfordringer for infrastrukturen, men også omfattende utfordringer for materiell. Over 2000 lokal tog ble innstilt i januar og februar som en konsekvens av uværet.

69,9

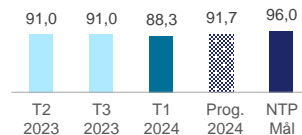
Punktligge godstog
prosent



Punktligheten for godstog er avhengig av avgangspunktligheten fra Alnabru. I januar var avgangspunktlighet historisk lav med 35,7 prosent, og i februar var den på 69,8 prosent. Dette skaper utfordringer for godstogpunktligheten generelt. Årsaken er forhold på terminalen, vinter og værforhold ute i sporet, og utfordringer både med infrastrukturen og med materiell. Situasjonen på Randklev bru har også skapt utfordringer.

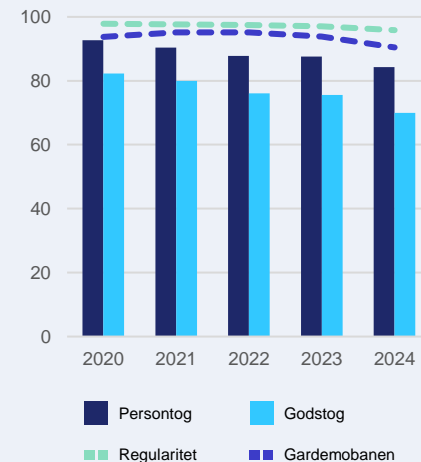
88,3

Punktlighe Gardemobanen
prosent



Resultatet i dette tertialet er blant det laveste som er registrert for punktligheten til Flytoget ved ankomst Gardermoen. Resultatet har vært preget av utfordringene for øvrige tog i Oslo-området, nemlig værforhold som har påvirket både infrastruktur og materiell.

Punktlighe og regularitet
2020 – hittil i år tom. 30.4



Punktlighe: Andelen persontog som har ankommet endestasjonen og Oslo S innen punktlighegrensen. Punktlighegrensen til gods*, langdistanse- og utenlandstog er seks minutter og grensen for øvrige persontog er fire minutter. (*Eks. LKAB malmtransport)

Regularitet: Forholdet mellom antall planlagte tog og antall innstilte persontog. Innstillinger grunnet planlagt vedlikeholdsarbeid er ikke inkludert.

Årsaker og tiltak for å bedre punktligheten¹

Arbeid i første tertial

For å bedre punktligheten har vi gjennomført flere tiltak. Vi har blant annet:

- Montert utstyr på Bryne stasjon som muliggjør raskere kryssing av tog.
- Daglig gjennomgående «snøruta» på Nordlandsbanen. Dette gir minimalt med forsinkelsestimer når det er mye snø. Dette er den andre vinteren med suksessfull drift etter store problemer vinteren 2021/2022.
- Inngått beredskapsavtale på strekkvogn for å sikre bedre beredskap.
- «På rett spor»-prosjektet har rullet ut UKV prosess på enkelte strekninger, etablert nye SDV lag, forbedret SDV prosess og implementert pilot 6 for å bedre sportilgangsprosessen.

Arbeid neste tertial

Arbeidet med å bedre punktligheten fortsetter. Vi planlegger blant annet:

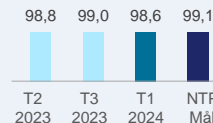
- Sporvekslebytte i Kristiansand hvor hastigheten kan økes for godstog.
- For å utføre nødvendig vedlikehold og fornyelse, og opprettholde driftsstabiliteten, er det på Østlandet planlagt sommerbrudd i bla. Drammensområdet, Oslo S – Lillestrøm, Østfoldbanen, Gjøvikbanen, Spikkestad-banen og Hovedbanen.
- Forbedring av rasvarslingsanlegg på Ofotbanen.
- Bygging av reingjerde langs Snåsavatnet på Nordlandsbanen, vil medføre reduksjon av saktekjøringer.
- Forberedelser og forbedringer av vinterberedskap for neste sesong.

Hendelser i tertial med størst påvirkning, summert etter summen av antall forsinkede tog og antall innstillinger

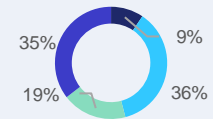
Dato	Sted	Hendelse	Antall forsinkede tog	Forsinkelses-timer	Innstillinger
Aug. 23	Dovrebanen	Randklev bru	40	14,7	3894
Jan. 24	Oslo-området	Feil og mangler på togmateriell	40	4,5	2416
Des. 23	Follobanen	Ekstra visitasjoner	581	92,8	1618
17. Des. 23	Bjørnfjell - Vassijaure	Avsporing	11	8,7	1971
22. Mars 24	Arna stasjon	Avsporing	326	179,6	555

98,6

Oppetid
prosent



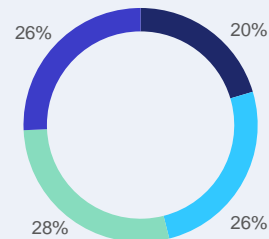
Oppetid har vært under målsetting som primært skyldes snø og krevende værforhold i januar. Flere saktekjøringer enn i samme periode tidligere år har skapt utfordringer for trafikken. Flere signalthendelser, særlig i rushtidene har gitt svak oppetid i perioden.



7 781 timer Forsinkelsestimer godstog

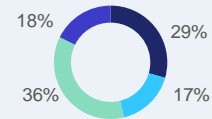
Forsinkelsestimerne for godstog har fordelt seg mellom snø og værforhold på linjen, utfordringer med avgangspunktlighet fra Alnabru, og forsinkelser fra utlandet. Det er imidlertid færre forsinkelsestimer totalt for godstog i tertialet i år, sammenlignet med i fjor.

- Infrastruktur (kode 1-5)
- Togselskapene (kode 6, 81-85)
- Trafikkavvikling (kode 7)



Forsinkelsestimer 2024 (tom. 30.04) - alle tog: 17 254 timer

Antall forsinkelsestimer har i stor grad vært preget av de krevende værforholdene i januar, som ga utfordringer både for infrastruktur og for kjøretøy. Registreringene av utenforliggende årsaker inkluderer derfor både forsinkelser fra infrastruktur og togselskapene.



9 472 timer Forsinkelsestimer persontog

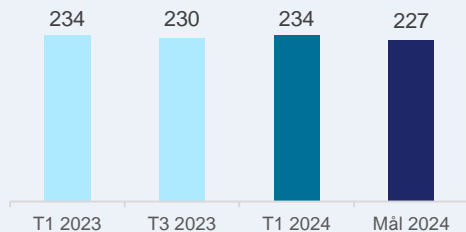
Forsinkelsestimer totalt for persontog har økt i forhold til tilsvarende periode i fjor. Økningen er tydelig innenfor forsinkelser knyttet til værforhold og innen signal og sikringsanlegg. I rushtiden har antall forsinkelsestimer tilknyttet signal hatt 50 prosent økning.

- Togselskapene (kode 6, 81-85)
- Utenforliggende årsaker (kode 91-94)

Mer for pengene

234 MRD

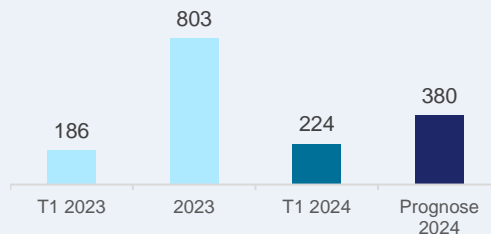
Kostnadsutvikling investeringsportefølje
Milliarder kroner, baseline etter gjeldende NTP.



Prognosene for totalporteføljen er uendret siden samme tertial i fjor. Endret og redusert omfang på konsept for effektpakke 16 har redusert prognosen, mens en endring i prognosen for effektpakke 14 drar prognosen motsatt vei. Fra og med forrige tertial ble alle tiltak som inngikk i første prioritet (Pri 1) i effektpakken inkludert i totalprognosen. Denne økte dermed med 2 mrd. fra T2 2023, og har igjen økt med 3 mrd. fra T3 etter at prosjektet Åkersvika-Hamar stasjon ble inkludert. Se tabell på lysark 28 for oppdeling av prognosen for effektpakke 14 i Pri 1, 2 og 3, samt for «Mål 2024» i diagrammet over.

224 MNOK

Merproduksjon vedlikehold og fornyelse
Millioner kroner



Årsprognose vedlikehold og fornyelse 380 MNOK over budsjett etter godkjent merproduksjon på hhv vedlikehold 164 MNOK og fornyelse 216 MNOK. Det jobbes med å gjennomføre flere tiltak enn opprinnelig planlagt.



Fra plan til bygging

– Utvalgte prosjekter fra vår portefølje

Østfoldbanen/Østfold

Sandbukta-Moss-Såstad

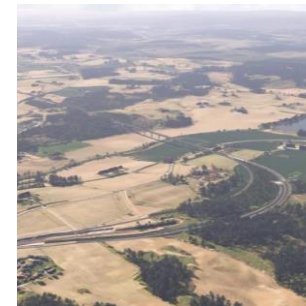
Nytt dobbeltspor under bygging fra Sandbukta til Såstad, inkludert ny stasjon i Moss sentrum. Bane NOR har registrert små bevegelser i kvikkleiresonen i Moss sentrum. Bane NOR satte beredskapsledelse for å få oversikt. Sammen med NGI planlegger vi nå gjennomføring av konkrete tiltak som skal bremse og stanse bevegelser. Det er ingen akutt situasjon, og det er trygt å oppholde seg i området. Planlagt ferdigstillelse er forsinket til utgangen av 2029.



Østfoldbanen/Østfold

Ny avgreining Østre linje

Ny avgreining Østre linje er et 5,2 kilometer langt dobbeltspor som er planlagt fra like sør for Ski og østover mot Kråkstad. Med ny avgreining for Østre linje kan kapasiteten gjennom Ski øke, og prosjektet vil bidra til at det blir mulig å øke antall avganger for lokaltog fra fire til seks tog i timen i begge retninger mellom Oslo og Ski. Prosjektet gjennomfører nå en statlig reguleringsplan og forventer investeringsbeslutning i 2026. Prosjektet planlegges å tas i bruk i 2032.



Trønder- og Meråkerbanen / Trøndelag

Elektrifisering Trønder- og Meråkerbanen

Bane NOR legger til rette for moderne og miljøvennlige tog i Trøndelag ved å oppgradere til elektrisk togdrift på Trønder- og Meråkerbanen. Prosjektet skal etter planen ferdigstilles innen utgangen av 2024, men har varslet at vi ikke rekker å ferdigstille Meråkerbanen før i første halvdel av 2025. Dette skyldes økt omfang av spesialtilpassede løsninger, og manglende fagressurser grunnet høy aktivitet i bransjen. Vi jobber med tiltak for å redusere forsinkelsen.



Stor Oslo

Universell utforming av stasjoner

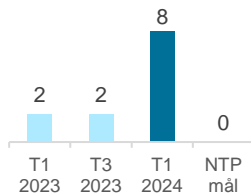
I NTP 2022-2033 er det en ambisjon om at 60 prosent av alle reiser skal foregå fra en universelt utformet stasjon innen utgangen av 2033. Per januar 2024 er andelen 17,7 prosent. Oslo S, Skøyen og Asker stasjoner skal oppgraderes for å tilfredsstille kravene til Universell utforming. Invitasjon til prekvalifisering av rådgiver ble sendt ut 5. april, med søknadsfrist 7. mai.

Nullvisjon for drepte og hardt skadde

8

Drepte og hardt skadde Antall

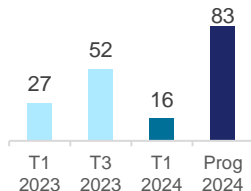
I tertialet var det syv drepte og en hardt skadd. Alle dødsfallene var sammenstøt mellom tog og person, og alle hendelsene er under politietterforskning. Fem av hendelsene var på stasjonsområde, to mellom stasjoner og ingen på planoverganger.



16

Reduksjon av planoverganger Antall

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. Hittil i 2024 er det lagt ned 16 planoverganger, de fleste på Nordlandsbanen og Ofotbanen. Aktivitetsnivået hittil er i hovedsak iht. plan.



Basert på historikk forventes det at en stor 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.

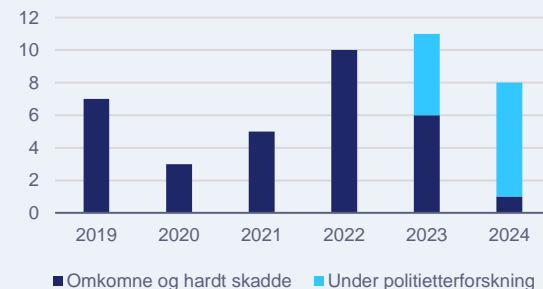
Normal praksis er at viljeshandlinger ikke inngår i tallmateriale for drepte og hardt skadde.

Arbeid for å redusere planoverganger

Det er planlagt gjennomføring av flere byggetiltak i andre tertial enn i første tertial. Særlig viktig i neste tertial er oppstart av bygging knyttet til Nordby planovergang på Hovedbanen. Gjennomføring av nedleggelse gjennom året varierer fra tertial til tertial, og har derfor ikke en lineær utvikling.

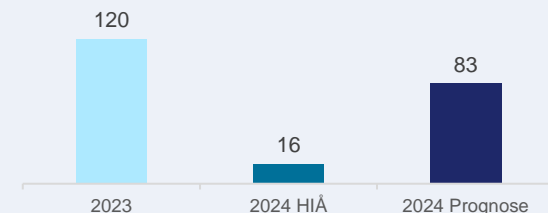
Antallet nedleggelse i 2023 vil være høyere enn i 2024, som en følge av at de enkleste nedleggelse er gjennomført, og de mer krevende gjenstår. I perioden 2024-2030 har vi et mål om årlig fjerning av 26 planoverganger i snitt som er redegjort for etter oppdrag 8.

Antall drepte og hardt skadde



Oversikten viser konkluderte ulykker og hendelser som er under etterforskning.

Reduksjon av planoverganger



Oversikten viser nedlagte planoverganger i perioden.

Effektiv bruk av ny teknologi

Bane NOR jobber løpende med teknologi- og digitaliseringsstrategi og de forventede effektene er blant annet kostnadsreduksjon, bedre punktlighet og færre stoppende feil på jernbanen. Det er startet samarbeid med Network Rail om teknologutvikling og forbedringer av jernbanen. Avtalen ble formelt inngått 2. mai.

Innføringen av ERTMS vil være et viktig bidrag til økt punktlighet de neste årene. Som følge av risiko knyttet til framdrift i programmet, blant annet pga. forsinkelser hos enkelte av våre hovedleverandører, skal fremdriftsplanen for systemet gjennomgås på nytt. Systemet blir tatt i bruk på Gjøvikbanen så fort nødvendig opplæring og tilfredsstillende driftskonsept for punktlighet er på plass.

Vi har utviklet termiske og optiske videokameralsøsninger for å identifisere personer og/eller objekter som befinner seg mellom bommene på planovergang når tog nærmer seg. Dette gir automatisk varsling til togførere og togleder via togradiotjenesten.

Kunstig intelligens (KI) er i bruk på en rekke områder blant annet til å tilstandsbergne objekter i jernbaneinfrastrukturen. Det gir mer kostnadseffektivt vedlikehold som gir økt punktlighet. KI beregner også prognoser ved avvikssituasjoner, slik at togledere får bedre beslutningsgrunnlag og det blir bedre trafikkinformasjon til de reisende. KI benyttes til å optimalisere kapasiteten knyttet til hensetting og drift av hensettingsområder (togparkering).

I løpet av det siste halve året har vi utviklet løsninger i form av chatbots for utvalgte bruksstilfeller.

Vi har utviklet en ny løsning for å sende signaler for sikker togfremføring mellom Støren og Røros. Skiftet fra kobberkabel til fibernett gir en kostnadsunnngåelse på rundt 100 millioner kroner.

BIM, som er den viktigste standarden innen bygg- og anleggsinformasjonsmodellering, er oppdatert med jernbane. Det bidrar til stor effektivisering av arbeidsprosesser i Bane NOR.

På taket av Campus Kristiansund vil 400 solcellepaneler gir en årlig CO₂-besparelse på 65 tonn. Det tilsvarer 750 flyturer for en person mellom Oslo og Kristiansund.

Arbeid fremover

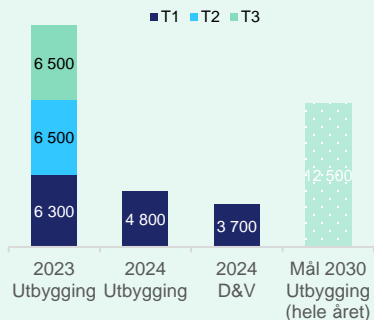
Automatisk overvåking er planlagt tatt i bruk på 40 planoverganger i løpet av mai/juni. I juni tar vi KI i bruk til å effektivisere hensetting, mens fiberkabel på strekningen Støren-Røros tas i bruk i mai. Andre tilsvarende strekninger følger på, med store kostnadsunnngåelser, frem til ERTMS er på plass.



Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

4800

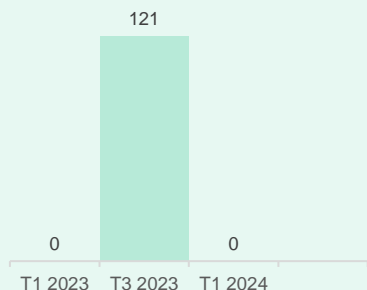
Klimagassutslipp*
Tonn CO₂-ekvivalenter



Utslipp fra utbygging representerer innregistrert drivstoff-forbruk og el. i perioden for prosjekter under utførelse. Utslippene fra drift og vedlikehold er direkte utslipp fra egen produksjon.

0

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



Inngrep i T3 2023 er basert på totalt arealbeslag gjennom hele byggeperioden fra idriftsatte utbyggingsprosjekter i 2023.

Arbeid i tertialet

Bærekraft - overordnet

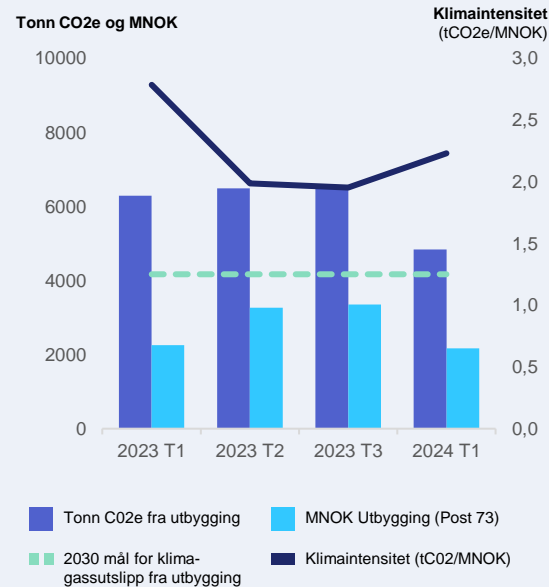
Bane NOR har, som et av de første foretakene i Norge, rapportert med utgangspunkt i bærekraftsrapporteringsdirektivet (CSRD) for regnskapsåret 2023. Med det følger det at bærekraftsrapporten inngår i styrets beretning i årsrapporten til Bane NOR.

Det er nå vedtatt mål for alle Bane NORs fem vesentlige bærekraftstema i alle relevante divisjoner unntatt Eiendom. Målene er blant annet en operasjonalisering av NTP-målene innen klima og natur og KPlene gitt gjennom oppdragsbrevet.

Aktiviteter med innvirkning på oppfyllelse av klima og miljømål

Bane NOR benytter kontrakter aktivt med å sette krav til leverandører for å redusere klimagassutslipp og bevare verdifull natur.

Det jobbes systematisk med å bytte ut fossile biler og anleggsmaskiner med elektriske, med mål om å kutte i de direkte utslippene fra egen aktivitet.



Utslipp CO₂e fra utbyggingsaktiviteter representerer innregistrert drivstoff-forbruk og el. i perioden for utbyggingsdivisjonens prosjekter («direkte» utslipp), for prosjekter under utførelse, typisk relatert til ulike anleggsaktiviteter. Kroner investert er utdrag fra post 73 og relatert til «entreprenør tjenester».

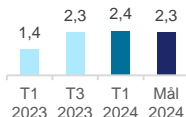
Klimaintensitet er tonn CO₂e/MNOK og ses på høyre akse. Grunnet etterslep i klimadata er siste tertial underrapportert. Det er foreløpig et for kort tidsrom til å kunne se noen tydelig trend i tallunderlaget.

* Se side 18 for komplett definisjon

Naturtyper av nasjonal eller 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. For T1 rapporteres det på investeringsprosjekter som er idriftsatt og under bygging.

Oppfølging av sosial bærekraft

2,4

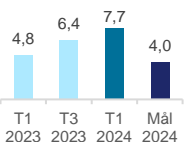


Sikkerhet egne ansatte

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 syv fraværsskader, der ingen av dem var relatert til togfremføring. Tall for Spordrift er inkludert fra april 2023, og målsettingen justert som følge av sammenslåingen.

7,7

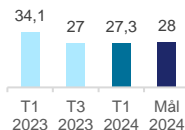


Sikkerhet entreprenør

Fraværsskader per million arbeidstimer (H1)

Hos våre entreprenører ser vi negativ utvikling i skadefrekvensen, med elleve fraværsskader i tertialet. Skadepotensialet i hendelsene var moderate, med unntak av en alvorlig skade. Hendelsene undersøkes og følges primært opp av entreprenørene som identifiserer årsaker og nødvendige tiltak.

27,3

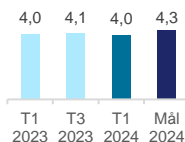


Kvinneandel

Prosent

Kjønnbalanse er et prioritert område for Bane NOR i årene som kommer. Bane NOR har 27,3 prosent kvinner. Det synes vi er for lavt og vi jobber systematisk med tema fremover, blant annet gjennom tiltak for å rekruttere og beholde flere kvinner, også fra typiske mannsdominerte utdanninger.

4,0



Medarbeiderindeks

Indeks

Medarbeiderindeksen har vært relativt stabil over tid. Våre ansatte er generelt engasjerte og opplever gode utviklingsmuligheter og rammebetingelser for å løse arbeidsoppgavene sine godt og effektivt.



Definisjoner

- **Bærekraft:** Utvikling som tilfredsstillter dagens behov uten å ødelegge fremtidige generasjoners muligheter til å tilfredsstillte sine, blant annet gjennom å oppfylle Norges klima- og miljømål. Bærekraft i Bane NOR inkluderer klima og miljø, sosiale og forretningsmessige forhold.
- **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.
- **CSRD:** Corporate Sustainability Reporting Directive. EU direktiv for bærekraftsrapportering
- **BREEAM:** Building Reserach Establishment Environmental Assessment Method. Europas ledende miljøsertifiseringsverktøy for bygninger
- **LKAB:** Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag Svensk malmselskap som frakter gods fra Sverige til Narvik.
- **NTP:** Nasjonal Transport Plan
- **UKV:** Utsatt korrektivt vedlikehold
- **AKV:** Akutt korrektivt vedlikehold
- **FKV:** Forebyggende korrektivt vedlikehold
- **SDV:** Systematisk datadrevet vedlikehold
- **Effektpakke:** E-serie vedlegg til hovedavtale A2 av jan.2022 -mellom Bane NOR og Jernbanedirektoratet (JDIR). Er samlinger av prosjekter som til sammen skal opp nå definerte effekter og avtalefester Bane NORs bidrag i form av jernbaneinfrastruktur. Se liste over effektpakker på side 19.
- **BIM:** Building Information Modeling, samlebetegnelse for digital metodikk i planlegging, modellering og kontroll av bygge- og anleggsprosjekter.
- **DIM:** Digital infrastruktur modell av jernbaneinfrastrukturen
- **Lærlinger i prosjekter i Drift og vedlikehold:** Antall lærlinger i forhold til antall fagarbeidere.
- **Andel kvinner:** Antall kvinner i forhold til totalt antall ansatte

Forklaring indikatorer

- **Punktlighet persontog:** Andelen persontog som har ankommet endestasjonen og Oslo S innen punktligheitsgrensen. Punktligheitsgrensen til langdistanse- og utenlandstog er seks minutter og grensen for øvrige persontog er fire minutter.
- **Punktlighet gods:** Andelen godstog som har ankommet endestasjonen innen punktligheitsgrensen på 6 minutter. Godsforetaket LKAB ikke inkludert.
- **Regularitet:** Forholdstall mellom antall planlagte tog og antall innstillinger for persontog. Innstillinger grunnet planlagt vedlikeholdsarbeid er ikke inkludert.
Regularitet Bane NOR: Forholdstall mellom antall planlagte persontog og antall innstillinger på persontog som Bane NOR har ansvaret for, registrert med årsakskode 1-4. (Se neste side)
- **Punktlighet Gardermobanen:** Andelen flytog som har ankommet endestasjonen og Oslo S innen punktligheitsgrensen.
- **Oppetid:** Forholdstall mellom antall forsinkelsestimer forårsaket av infrastrukturen (kode 1-6+92) og antall planlagte togtimer.
- **Kostnadsutvikling totalportefølje:** Baseline for kostnadsutvikling er gjeldende NTP. Utvikling i prognose sluttkostnad på konsernnivå for prosjekter i A- og B-serien (E01-E20), ekskl. E13, E14 og ERTMS valutaprojekt. Ambisjon 2024 og 2025 tilsvarer indeksjustert NTP 2022-2033
- **Produksjon ifht budsjett, fornyelse og vedlikehold:** Differanse mellom budsjett og produksjon for vedlikehold og fornyelse. Positivt tall betyr at produksjonen er større enn budsjett.
- **Antall drepte og hardt skadde**
- **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. For T1 rapporteres det på investeringsprosjekter som er idriftssatt og under bygging.

Årsakskoder forsinkelser

Oversikt effektpakker

Årsaks- kode	Årsaksbeskrivelse	Effektpakke	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	Flere tog i Oslo-navet
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