

Status og verdiskaping 2. tertial 2024

Mai – august 2024



Vår visjon

Mer på skinner setter mindre spor

INNHold

Overordnet status	Side 3
Sektorpolitiske mål og prioriteringer	Side 7
Vedlegg SD	Side 22
Vedlegg Styret	Side 56

For mange forsinkelser – felles ansvar

“ Jernbanen i Norge er først og fremst enkeltsporet. Det betyr at hvis et tog blir forsinket, så spres forsinkelsen til alle togene bak i køen. Årsakene til forsinkelsene er et felles ansvar i sektoren.

Statsrådets punktlighetsløfte i jernbanetalen tar vi på største alvor, men alle forstår at punktlighetsmålet på 90 prosent ikke er realistisk å oppnå på kort sikt. For å nå målet må alle deler av sektoren bidra. Infrastrukturen må fungere, togmateriell må fungere og ruteplanen må være gjennomførbare.

I sommer har ordførere langs Sørlandsbanen bedt oss gå tilbake til gammel ruteplan og igjen prioritere stopp på deres lokale togstasjoner – stopp som er blitt tatt ut på enkelte ruter for å bedre punktligheten på banen. Selv om vi forstår ønsket om et bedre togtilbud, må vi påpeke at å gjeninnføre stoppene vil gå på bekostning av punktligheten på flere banestrekninger enn Sørlandsbanen. Vi har derfor avvist dette.

Pendlerne på Østlandet fortviler. De opplever at de ikke kan stole på jernbanen og at det er mer vanlig med forsinkelser enn tog i rute. I tillegg er det veldig ofte helt fulle vogner, og

ofte bare ett togsett som de må klemme seg inn i. Jernbanen er offer for sin egen suksess. Gjennom effektiv planlegging har vi de siste årene økt antallet passasjerer og avganger i Oslo-området. Men medaljen har en bakside. Jernbanen i Norge er først og fremst enkeltsporet. Det betyr at hvis et tog blir forsinket, så spres forsinkelsen til alle togene bak i køen. Og med gammel infrastruktur og slitt togmateriell oppstår feil oftere enn før.

De siste 20 årene har etterslepet på jernbanen økt år for år og de neste tolv årene trenger mer enn en femtedel av alle jernbanens komponenter fornyelse. For samfunnet vil det utgjøre en kostnad på over 120 milliarder. Derfor var ett av våre innspill til NTP å ta bedre vare på det vi har, og øke satsingen på drift, vedlikehold og fornyelse. Vi er glade for at det er bred politiske enighet om dette og forventer at det følges opp i de kommende statsbudsjettene.

Selv om Norge har omtrent samme

punktlighet som Danmark og Sverige, må vi erkjenne at vi har en vei å gå. For å forbedre oss må vi øke vedlikeholdet og sørge for at infrastrukturen blir bedre rustet til å håndtere den høye trafikken. Sammenlignet med land som Sveits og Japan ligger vi bak på punktligheten, men da er det viktig å merke seg at disse landene har betydelig mer dobbeltspor. Det gir dem forbikjøringsmuligheter når feil oppstår, og en mulighet til å stenge ett spor i stedet for en hel strekning når vedlikehold må utføres.

En annen utfordring er at med 1200 tog gjennom Oslo i døgnet, kan vi ikke sende jernbane-arbeidere ut i skinnegangen for å gjennomføre vedlikehold mens togene går. Vi må ha rom til å gjøre jobben, og er avhengig av togfrie perioder for å få dette til. Vi har forståelse for at dette gir konsekvenser for reisende på de ulike strekningene i landet.

De aller fleste som tar tog i Norge er togpendlere. Det er viktig for oss å bidra til at

de skal få en forutsigbar hverdag. Derfor planlegger vi for at når vi må stenge en strekning, så stenger vi på et tidspunkt som påvirker færrest mulig. Mye av vedlikeholdet gjennomføres vi om natten når togene ikke går, eller i påske- og sommerferier.

I sommer stengte vi Drammen stasjon for gjennomkjøring, som forberedelse til åpning av ny stasjon og dobbeltsporet Drammen-Kobbervikdalen. Når også dobbeltsporet Nykirke-Barkåker åpner legger det til rette for å firdoble togtilbudet mellom Tønsberg og Oslo. Det gir en helt ny hverdag for penderne i Vestfold.

Vårt fokus er å gi passasjerene en mer forutsigbar hverdag. Det er for mange forsinkelser, og det må vi og resten av sektoren forbedre.

Thor Gjermund Eriksen
Konsernsjef



Nøkkeltall T2 2024

Enklere reisehverdag

87,1 ▲

(T2 2023: 88,0)

Punktliges persontog

Prosent

Persontogtrafikken har vært preget av saktekjøringer, infrastrukturfeil, feil på togmateriell og utfordringer med trafikkavvikling rundt Oslo. Trafikkavviklingen i juli gikk bra. De største utfordringene var knyttet til stengingen av Hovedbanen og kjøring av godstog gjennom Romeriksporten.

79,6 ▲

(T2 2023: 80,7)

Punktliges godstog

Prosent

Godstrafikken har hatt relativt stabile kjøreforhold i andre tertial og punktligheten har bedret seg betydelig fra første tertial. Avgangspunktligheten fra Alnabu har imidlertid vært lavere enn tilsvarende periode foregående år og var spesielt svak i juli måned.

Mer for pengene

150 ▲

(T2 2023: - 175)

Resultat etter finansposter Bane NOR SF

Millioner

Resultatet for tertialet er på 325 millioner bedre sammenlignet med samme tertial i fjor. Dette skyldes i hovedsak økte kostnader i 2023 grunnet flom og uvær.

Bidra til Norges klimamål

5916 ▼

(T2 2023: 6 494)

Klimagassutslipp fra anleggsvirksomhet og drift og vedlikehold*

Tonn CO₂-ekvivalenter

Aktivitetjustert utslipp for anleggsvirksomhet har gått ned med 20 prosent fra T2 2023.

Nullvisjon for drepte og hardt skadde

14 ▲

(T2 2023: 5)

Drepte og hardt skadde på jernbanen

Antall

I T2 var det 11 drepte og tre hardt skadd. Alle dødsfallene og to av de hardt skadde var relatert til togfremføring. En entreprenørsansatt ble hardt skadd etter en stilasvelt.

0 ►

(T2 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 T2.

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

Viktige hendelser

1. MAI

Dobbeltsporet Arna-Bergen åpnet

Dobbeltsporet mellom Arna og Bergen åpnet for trafikk, før tiden og under budsjett. Med nytt dobbeltspor, en modernisert godsterminal på Nygårdstangen og oppgradert Arna stasjon har de reisende fått et bedre togtilbud, som har økt fra 26 tog til 66 tog i døgnet. Det tilsvarer en rute med fire tog i timen. Utbyggingen har også bidratt til økt godskapasitet mellom Østlandet og Vestlandet.



11. JUNI

Økning i jernbanens fornyelsesbehov

I vår rapport Infrastatus 2023 kommer det fram at 22 prosent av jernbanens anlegg har et behov for fornyelse de neste 12 årene. Rapporten beskriver jernbanens tilstand ved utgangen av året. Totalt fornyelsesbehov de neste 12 årene utgjør 123 milliarder, en økning på 11 milliarder fra året før. Framover er det særlig behov for å ruste opp kontaktledningsanleggene og utbedre dreneringen langs jernbanen for å forhindre flom og ras. Fornyelse og vedlikehold må satses på fremover for å imøtekomme samfunnets krav til jernbanen.



20. MAI

Randklev bru gjenåpnet

Randklev bru åpnet for trafikk igjen etter at den ble ødelagt under uværet Hans i fjor sommer. Nå kan endelig person- og godstogene kjøre som normalt igjen på hele Dovrebanen. De nye brufundamentene har en større grunnflate for å bedre sikre mot erosjon og undergraving, og dermed tåle mer ekstremvær.



JUNI - AUGUST

Nødvendig bygging og vedlikehold i sommer

Egne ansatte og våre entreprenører har utført nødvendig arbeid over hele landet. Under sommerarbeidene gjennomføres vedlikehold og arbeid på byggeprosjekter som krever at vi må stenge periodevis for å få utført arbeid i sporet.

Bildet viser arbeid på Hovedbanen der deler av kontaktledningsanlegget ble byttet ut. Anlegget forsyner togene med kjørestrom og fornyelsen gjør at togene kan kjøre opptil 130 km i timen.

9. AUGUST

Ny teknologi skal forhindre ulykker

Hvert år skjer det i underkant av 700 uønskede hendelser på planoverganger her i landet. Nå tar vi i bruk elektronisk overvåkning på 39 av de mest ulykkesutsatte planovergangene. Ved hjelp av kameraer og kunstig intelligens varsles togfører automatisk dersom noen står fast på planovergangen etter at bommene har gått ned. Dermed kan toget stoppe før det skjer en ulykke.



13 AUGUST

Samarbeid med Forsvaret og Försvarsmakten

Som et resultat av nordisk samarbeid har Bane NOR inngått en avtale med Forsvaret og den svenske Försvarsmakten. Dette gjør det mulig for alle partene å anskaffe jernbanevogner gjennom samme avtale. Totalrammen på avtalen er på 120 jernbanevogner og Bane NOR kjøper inn ti vogner som en første pilot. Avtalen innebærer en betydelig forbedret kapasitet for militær transport på jernbanen både i Norge og Sverige, mellom landene, og til andre land i Europa.



12. AUGUST

Sensorovervåking gir færre feil i sporet

Sensorovervåking har halvert hendelser som kunne ført til togstans mellom Oslo S og Bestum. Gjennom systematisk datadrevet vedlikehold kan vi hindre flere togstoppende hendelser og forenkle arbeidet i sporet. Forbedringen er en del av På rett spor prosjektet som jobber med forbedringer innen drift og vedlikehold og dermed øke driftsstabiliteten på jernbanen.



19. AUGUST

55 nye lærlinger startet i Bane NOR

For å gi en god velkomst til arbeidslivet og introduksjon til Bane NOR samlet vi framtidens jernbanekompetanse. Årets lærlinger er innen alle fagene i drift og vedlikehold, og noen innen telekom og industrimekanikk. På samlingen fikk de en introduksjon i jernbanens historie, kurs i førstehjelp og sikkerhetsarbeid, og en mulighet til å bli kjent med andre lærlinger fra hele landet.

2

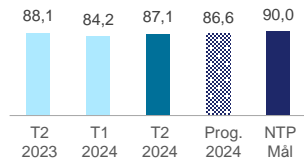
Sektorpolitiske mål og prioriteringer



Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

87,1

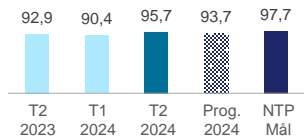
Punktlighet persontog prosent



Det har vært utfordringer med infrastrukturen i hele landet, samt et høyt antall saktekjøringer. I Oslo-området har flere signalhendelser ført til forsinkelser og innstillinger. Stram ruteplan har en større påvirkning enn noen gang, og vi ser at hendelser får større konsekvenser enn tidligere. Økt antall feil på togmateriell med påfølgende forsinkelser gir også lavere punktlighet. Punktligheten i juli var over måltallet, men det har vært en del utfordringer knyttet til arbeidet på Hovedbanen med kjøring av godstog med farlig gods gjennom Romeriksporten.

95,7

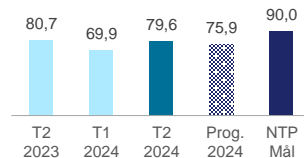
Regularitet persontog prosent



Regulariteten har tatt seg opp med 5,3 prosentpoeng siden T1 og har ligget på et høyt nivå sammenliknet med de foregående periodene, selv om målet på 97 prosent ikke er nådd. Sammenliknet med de foregående periode har det ikke vært noen store hendelser grunnet ekstremvær.

79,6

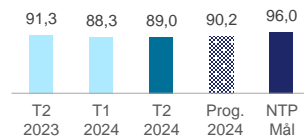
Punktlighet godstog prosent



Punktligheten for godstog har hatt en positiv utvikling i T2 sammenliknet med T1. Punktligheten for godstog er avhengig av avgangspunktligheten fra Alnabru. I T2 har den variert, spesielt var juli en svak måned med avgangspunktlighet på 62,8 prosent. Forsinkelser ut fra Alnabru skyldes forhold på terminalen, knyttet til både infrastruktur og materiell. I juli var Hovedbanen stengt på grunn av arbeider, og gods måtte kjøres gjennom Romeriksporten.

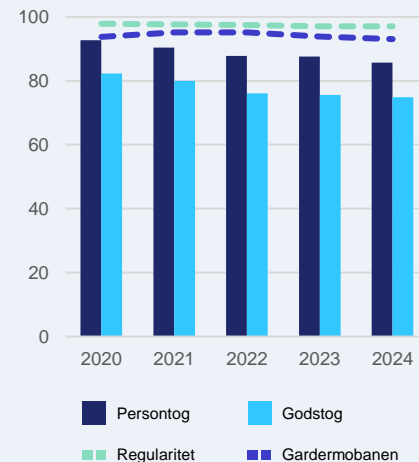
89,0

Punktlighet Gardermobanen prosent



Resultatet er blant det laveste som er registrert for punktligheten til Flytoget ved ankomst Gardermoen. Fra midten av april ble det innført en ny ruteplan på grunn av arbeider i Blix tunnelen, og denne påvirker trafikkavviklingen gjennom Oslostunnelen. I tillegg ble Flytoget påvirket av kjøring av godstog gjennom Romeriksporten under arbeidene på Hovedbanen i sommer. For øvrig har det vært flere signalhendelser som har påvirket Flytoget.

Punktlighet og regularitet
2020 – 2024 (tom. 31.08.24)



Punktlighet: Andelen persontog som har ankommet endestasjonen og Oslo S innen punktligheitsgrensen. Punktligheitsgrensen 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 tertialet

Det har vært gjennomført mange tiltak flere steder for å gi en positiv effekt på punktligheten:

- Startet bygging av rasfanganett både på Ofofbanen og Nordlandsbanen. Nettene skal stanse mindre skred og snø i å treffe jernbanen.
- Oslo har startet med Go-Pro kamera på arbeidsvogner for billedgjenkjenning av feil på infrastruktur. Innvilget forskningsprosjekt i samarbeid med Norsk Regnesentral.
- Oppstart drift av balise på Bryne stasjon som gjør det mulig med raskere kryssing av tog.
- Bytte av et betydelig antall alkaliesviller i Trøndelag og Innlandet for å redusere antall saktekjøringer.
- Systematisk arbeid med drenering og flomtiltak på Bergensbanen og Sørlandsbanen.

Arbeid neste tertial

Arbeidet med å bedre punktligheten fortsetter, med bl.a. følgende planlagte tiltak:

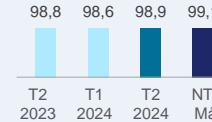
- Forbedre drivmaskiner på sporveksler rundt Oslo S for å minimere jordfeil.
- Videre installasjon av ny returkabel i kobber i et løp av Blix tunnelen, samt tetting og korrigerings av sporvidde for å bedre driftsstabilitet og reiseopplevelse.
- Forberedelser og forbedringer av vinterberedskap for neste sesong.
- Fortsette arbeid med rassikring i Drangsdalen hvor målet er både økt sikkerhet og mulighet for økt hastighet.
- Bygging av reingjerde langs Snåsavatnet på Nordlandsbanen, som gir reduksjon i saktekjøringer pga. rein.

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

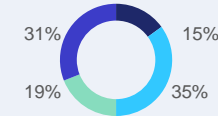
Dato	Sted	Hendelse	Antall forsinkede tog	Forsinkelsestimer	Innstillinger
29. Jun 24	Lillestrøm stasjon	Planlagt arbeid	578	187,0	15
19. Sep 23	Randklev bru	Bane	8	0,5	547
13. Aug 24	Oslo S	Jordfeil	214	81,7	279
13. Jun 24	Lieråstunnelen	Brann	292	87,3	178
28. Mai 24	Oslo S	Jordfeil	274	103,6	191

98,9

Oppetid
prosent



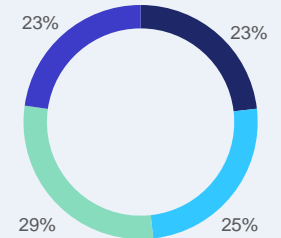
Oppetiden har vært under målsettingen som primært skyldes større infrastrukturhendelser i rushtiden. Det har også vært store forsinkelser knyttet til arbeidet på Hovedbanen i sommer med bruk av Romeriksporten for kjøring av godstog. Flere saktekjøringer og materiell som sperrer sporet bidrar også til at oppetiden er under målsettingen.



14 005 timer Forsinkelsestimer godstog

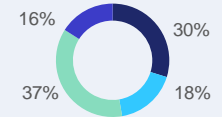
Forsinkelsestimerne for godstog skyldes i stor grad utfordringer med avgangspunktighet fra utgangsstasjon, spesielt Alnabru. Utenforliggende årsaker har også en stor andel av forsinkelsestimerne, 69 prosent av disse forsinkelsestimerne skyldes forsinkelser fra utlandet.

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



Forsinkelsestimer 2024 (tom. 31.08) - alle tog: 31 568 timer

Antall forsinkelsestimer har en relativt lik fordeling mellom infrastruktur og togselskap. 56 prosent av forsinkelsestimerne som ligger innen utenforliggende årsaker er forsinkelser fra Sverige.



17 561 timer Forsinkelsestimer persontog

Det har vært en økning på 952 forsinkelsestimer i T2 2024 sammenliknet med T2 2023. Aller størst er økningen i forsinkelsestimer grunnet signalthendelser, sett bort i fra trafikkavvikling. Det er også en betydelig økning i forsinkelser fra utlandet, feil på materiell og forsinkelser grunnet arbeid på infrastruktur.

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

Resultatregnskap Bane NOR SF

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.

Lønnskostnader

Lønnskostnadene har økt mot tilsvarende periode i fjor. Dette skyldes primært overtagelse av om lag 1400 nye Spordriftsansatte desember 2023. Det vises også i lavere eksterne kostnader. I tillegg er det økt lønnsvekst og noe høyere antall ansatte, utover Spordrift, sammenliknet med i fjor.

Eksterne kostnader

Eksterne kostnader er halvert fra samme periode i fjor. Dette

er et direkte resultat av overtagelsen av Spordrift. Foretaket utfører mer av drift og vedlikeholds arbeidet selv, sammenliknet med andre tertial i fjor, som også øker det underliggende kostnadsnivået på andre driftskostnader og lønn.

Finansinntekter

Finansinntektene er i 2.tertial høyere enn samme periode i 2023. Dette skyldes høyere renteinntekter på innestående beløp enn året før, som følge av høyere kontantbeholdning og høyere renter.

Resultat

Resultatet for tertialet er bedre med 325 MNOK i forhold til samme tertial i fjor. Uvær i august 2023 resulterte i høyere kostnadsnivå innen flere kostnadsgrupper.

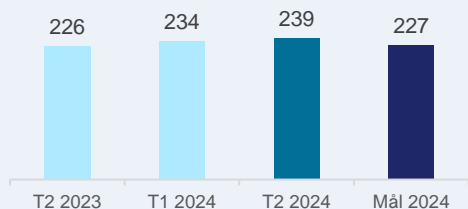
Bane NOR SF*	2. tertial		Hittil i år		Hele
	2024	2023	2024	2023	
Tall i MNOK etter aktivering					
Vederlag fra Jernbanedirektoratet	2 224	1 771	4 334	3 718	6 081
Sum andre inntekter	764	1 013	1 831	2 467	3 530
Sum inntekter	2 988	2 784	6 165	6 186	9 611
Lønnskostnader	1 217	750	2 746	1 532	3 861
Eksterne kostnader	626	1 429	1 517	2 657	1 762
Andre driftskostnader	1 206	974	2 589	2 248	4 157
Sum driftskostnader	3 049	3 153	6 852	6 437	9 780
Nettoeffekt avskr. & komp. slit og elde	44	34	88	53	91
Driftsresultat før finans	-105	-403	-775	-304	-260
Finansinntekt (-) / kostnad (+)	-255	-227	-483	-349	-637
Resultat før skatt	150	-175	-292	45	377



Merproduksjon og kostnadsutvikling på investeringsporteføljen

239 MRD

Kostnadsutvikling investeringsportefølje
Milliarder kroner, baseline etter gjeldende NTP.

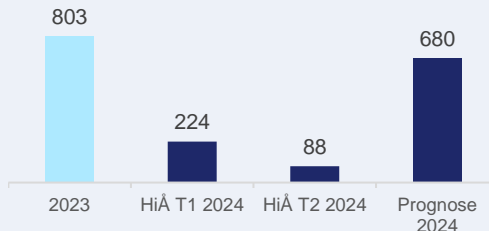


Kostnadsøkning sammenlignet med samme forrige tertial skyldes primært økninger i prognosene for effektpakke 11 ERTMS og 14 Kombitransport. For effektpakke 11 er prognosen nå satt lik kostnadsrammen i ERTMS-prosjektet grunnet den store usikkerheten i prosjektet. Dette medfører en økning på 4,8 mrd.kr. fra forrige tertial. For effektpakke 14 har prosjektet Åkersvika-Hamar økt sin prognose med om lag 800 mill. fra forrige tertial. Dette skyldes en ny løsning i Åkersvika, samt en mer krevende anleggsgjennomføring på Hamar stasjon.

Se ellers tabell på lysark 31 «Mer for pengene: Porteføljestyring – effektpakker (MNOK foreløpige 2024-kr)» for oppdeling av prognosen for effektpakke 14 i Pri 1, 2 og 3, samt for «Mål 2024» i diagrammet over. Dette i tillegg til endringene over påvirker i stor grad økningen fra T2 2023.

88 MNOK

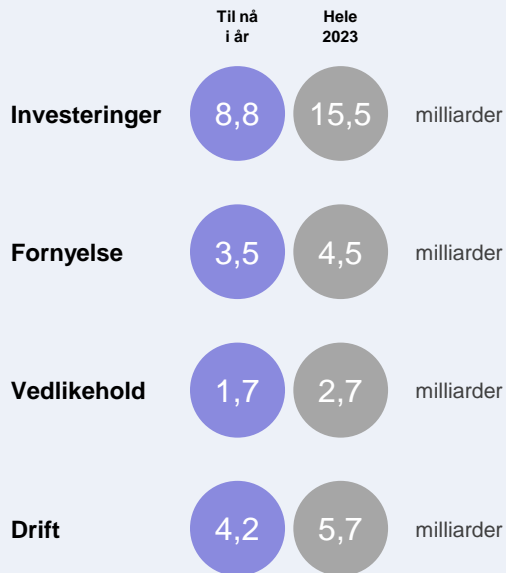
Merproduksjon vedlikehold og fornyelse
Millioner kroner, avvik fra budsjett hittil i år



Årsprognose vedlikehold og fornyelse 680 MNOK over budsjett etter godkjent merproduksjon på hhv vedlikehold, 164 MNOK, og fornyelse, 516 MNOK. Det jobbes med å gjennomføre flere tiltak enn opprinnelig planlagt. Det forventes høyest aktivitet i årets siste tertial, i tråd med tidligere år. Tertialtall er hittil i år (HiÅ).



Produksjon i år



Tallene er per 31. august.
Se definisjoner på side 19.



Ny mellomplattform på Halden stasjon

Plattformen var i dårlig forfatning og arbeidet med å rive, reparere eksisterende plattform og bygge ny ble gjennomført etter plan, uten hendelser og betydelig under estimert kostnad.



Usikret planovergang nedlagt på Rørosbanen

Vi fjernet planovergangen og bygget kulvert ved Grubben. Bedre sikkerhet gjør at saktekjøringen er blitt fjernet.



Plattformfornyelse på Sandnes stasjon

Stasjonen er blitt oppgradert med nytt dekke på plattformene, nye leskur, høyttalere og belysning i trapper og ramper.



Erosjonssikring av Otta bru er ferdigstilt

Sikring av brufundamentene er ferdigstilt i etter planen. Effektiv gjennomføring gav redusert kostnadsprognose.

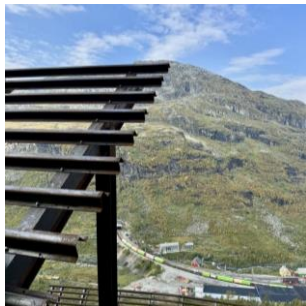
Fra plan til bygging

– Utvalgte prosjekter fra vår portefølje

Bergensbanen/Vestland

Rassikring Myrdal stasjon

I juni ble de siste sikringsgjerdene montert høyt oppe i fjellskråningen over Myrdal stasjon. Jobben med å sikre Myrdal stasjon mot ras startet i mai 2023, men hadde et opphold i de snørike vintermånedene. I tillegg til sikringsgjerdene, er det montert to ulike fanggjerdene som skal stoppe steinsprang og jordskred. Rassikringen er et forarbeid til neste byggefase på Myrdal stasjon, som tilrettelegger for sikker kryssing av sporene. Dette arbeidet er planlagt å være ferdig i 2028.



Stor Oslo, Buskerud

Stasjonstiltak for nye lokaltog

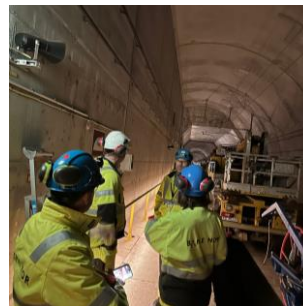
Prosjektene skal tilrettelegge for nye lokaltog (N05) på lokaltogpendlene L1 og L2 ved å forlenge plattformer på 10 stasjoner i Oslo-området. Haugenstua, Fjellhamar, Strømmen og Røyken, ble forlenget i sommerbruddet 2024. Forberedende arbeider har startet på Kolbotn stasjon. Vi er i rute for å kunne ta i bruk nye tog på lokaltogpendelen L1 fra 2025 og L2 i 2026.



Drammen stasjon, Vestfoldbanen/ Buskerud

Drammen-Kobbervikdalen

Vi bygger nytt dobbeltspor på Vestfoldbanen mellom Drammen stasjon og Kobbervikdalen, gjennom en ny tunnel i Strømsåsen. I tillegg oppgraderer vi Drammen stasjon, for å sikre stasjonen bedre mot flom. I sommer koblet vi på de tre nye sporene nærmest elva, og rev de tre sporene nærmest stasjonsbygningen. Hele stasjonen og det nye dobbeltsporet skal etter planen åpnes for trafikk høsten 2025.



Stor Oslo

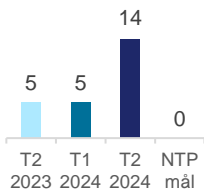
Follobanen

Arbeidet med skifte av strømliner og justering av sporvidde i Blixtunnelen, ble ferdigstilt i tunneløpet mot Oslo i juli. Og vi er foran plan med å skifte av strømliner og justering av sporvidde i tunneløpet mot Ski. Begge løp skal etter planen være ferdig før oppstart av den nye ruteplanen for 2025, som skjer i desember.

Nullvisjon for drepte og hardt skadde

14

Drepte og hardt skadde
Antall



I T2 var det elleve drepte og tre som ble hardt skadde. Alle dødsfallene var relatert til togfremføring. Seks av dødsfallene var knyttet til planoverganger hvorav tre var sammenstøt med kjøretøy og tre sammenstøt med person. Fem dødsfall var sammenstøt med person utenfor planovergang.

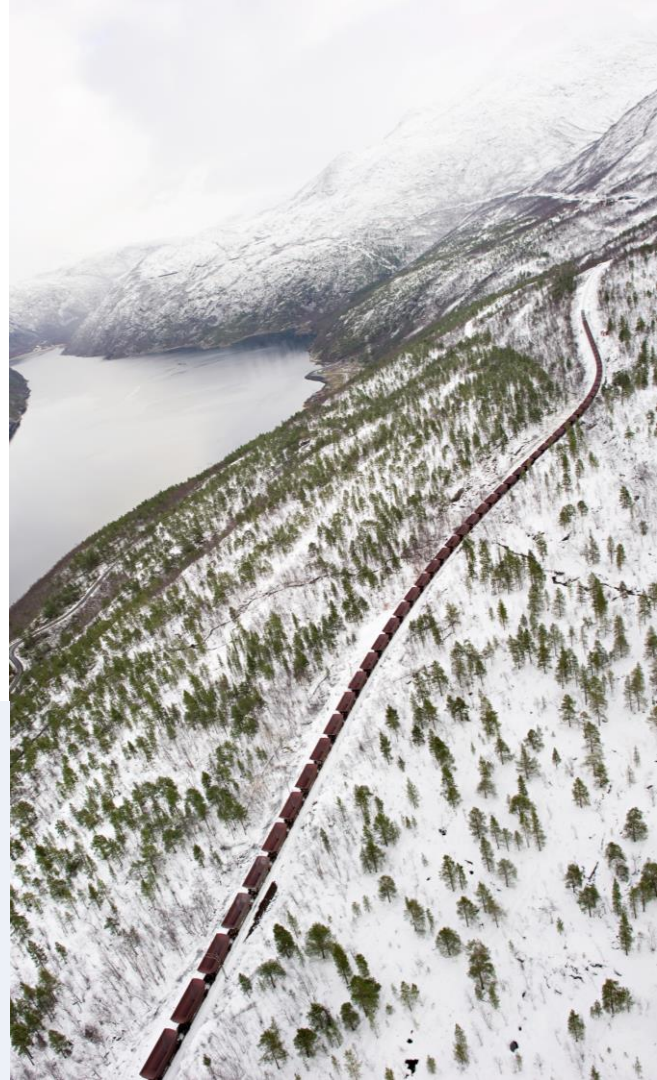
Det var i tillegg to alvorlige skader etter sammenstøt mellom tog og person, og en av våre leverandørers ansatte ble hardt skadd etter en stillasvelt.

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.

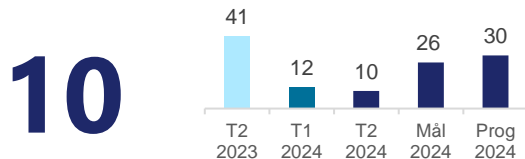


Historiske tall for antall drepte og hardt skadde

Oversikten viser konkluderte ulykker og hendelser som er under etterforskning.



Reduksjon av planoverganger



Reduksjon av usikrede planoverganger

Antall

I tertialet er det lagt ned 10 usikre planoverganger, og hittil i 2024 er tallet 22. De fleste av disse er på Nordlandsbanen. Nedleggelse av usikrede planoverganger er i hovedsak i henhold til planlagt nivå for året.

Overrapportering i T1 på 4 er korrigert i T2.

0

Reduksjon av sikrede planoverganger

Antall

Det er hittil ikke lagt ned sikrede planoverganger i 2024. Samlet for året ventes antallet å være en planovergang, Nordby planovergang på Hovedbanen. Bygging av planskilt løsning ble startet opp i tertialet og nedleggelse av planovergangen er forventet i løpet av neste tertial.

Arbeid for å redusere planoverganger

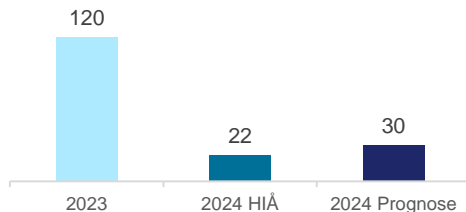
Ulykker på planoverganger utgjør den hyppigste enkeltårsaken både til dødsulykker på jernbanen, og til ulykker mellom tog og de som krysser jernbanen. Det å legge ned planoverganger er et viktig tiltak for å unngå denne risikoen. For å bedre sikkerheten har vi denne sommeren tatt i bruk teknologi for hinderdeteksjon på de 39 mest ulykkesutsatte planovergangene.

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 sikringstype på nedlagt planovergang. Dette gjøres gjeldende fra og med T2.

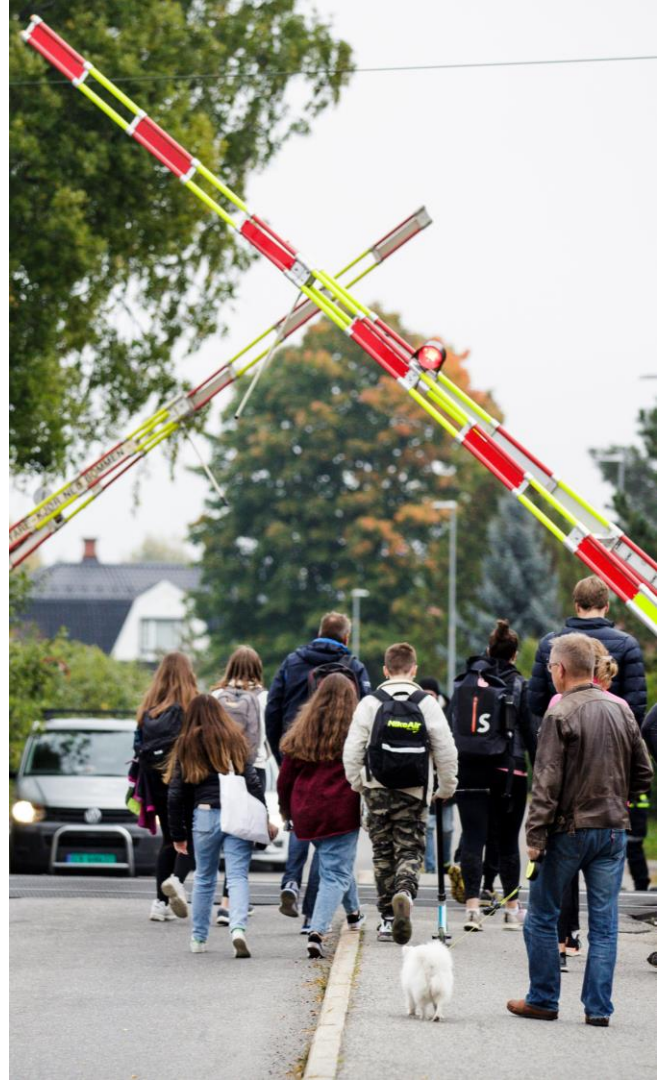
Gjennomføring av nedleggelse gjennom året varierer fra tertial til tertial, og har derfor ikke en lineær utvikling.

Antallet nedleggelse i 2023 er høyere enn i 2024, som en følge av at de enkleste nedleggelse er gjennomført, og de mer krevende gjenstår.

Reduksjon av planoverganger



Oversikten viser nedlagte planoverganger i perioden.



Effektiv bruk av ny teknologi

Bane NOR jobber løpende med teknologi- og digitaliseringsatsing som er forventet å gi kostnadsreduksjon, bedre punktlighet og færre stoppende feil på jernbanen.

Vi har startet med et arbeid som gjennom de neste tre årene skal gi mer effektiv styring av vedlikeholdet gjennom bruk av moderne teknologi. Arbeidet har to hovedarbeidstrømmer. Den ene setter søkelys på effektiv og helhetlig digital støtte til ende-til-ende vedlikeholdsprosess, mens den andre retter seg mot tilstandsovervåkning og utvikling av forventet/prediktivt vedlikehold for infrastruktur som er spesielt kritisk for en sikker og punktlig infrastruktur.

Vi jobber med å utvikle prediktive verktøy som gir effekt for kostnadskrevede komponenter som skinner, spor etc. Vi tester kunstig intelligens (KI) i form av bildegjenkjenning for å erstatte visuell inspeksjon ute i sporet. Her har vi både pågående forskningsprosjekter og eget innovasjonsarbeid med kamerarigger på arbeidstog. Arbeidet er lovende og skal eskaleres og automatiseres. Vi har også startet testing av bruk av KI på flere fagområder. Eksempler er spørring i teknisk regelverk, testing av robotbaserte tjenester for kundeservice og dokumentkontroll for risikoidentifisering i kontrakter.

I perioden har vi også inngått forsknings-samarbeid med infrastruktureiere i flere land, deriblant Network Rail i Storbritannia. Arbeidet

omfatter erfaringsutveksling, felles utvikling og innsikt i prioritering av hva som gir størst gevinst.

Denne sommeren tok vi i bruk nytt utviklet teknologi for automatisk overvåking av de mest ulykkesutsatte planovergangene for å forhindre ulykker.

ERTMS er kanskje det største digitaliseringsprosjektet i landet. Vi innfører ny teknologi ved at signalene langs jernbanesporet flyttes inn på en skjerm i toget. ERTMS skal styrke jernbanens konkurransekraft ved å bidra til en mer punktlig, sikker og klimavennlig jernbane, samt redusere kostnader til drift og vedlikehold. Dette er et løpende utviklingsarbeid og det råder usikkerhet om fremdriften til ERTMS. Arbeidet med replanlegging og revidert fremdriftsplan er startet og vil pågå ut året. Dette vil inkludere en revisjon av Nasjonal Signalplan.

Arbeid fremover

Fokus på å ta i bruk ERTMS på Gjøvikbanen så raskt som mulig samt replanlegging av hele programmet. Overgang fra kobberkabler til fiber for sikker togfremføring og store kostnadsbesparelser fortsetter med Nordlands- og Meråkerbanen. Løpende arbeid med videreføring av de øvrige satsingsområdene.

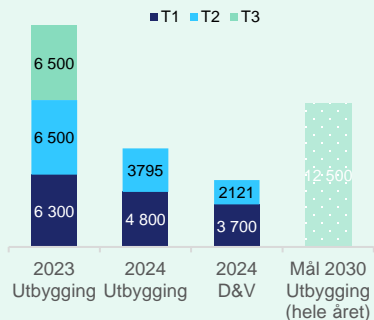


Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

ESRS E1 – Klima

5 916

Klimagassutslipp*
Tonn CO₂-ekvivalenter

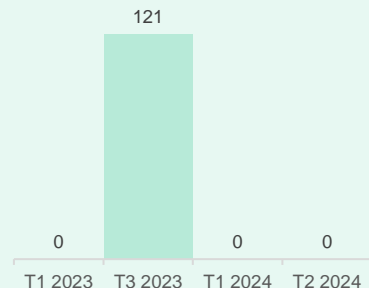


Utslipp fra utbygging representerer innregistrert drivstoff- og el-forbruk i perioden for prosjekter under utførelse. Utslippene fra drift og vedlikehold er direkte utslipp fra egen produksjon. Noe etterrapportering må forventes.

ESRS E4 – Biomangfold og økosystemer

0

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



Inngrep i T3 2023 er basert på totalt arealbeslag gjennom hele byggeperioden fra idriftsatte utbyggingsprosjekter i 2023. Bane NOR har ingen idriftssatte utbyggingsprosjekter med inngrep i verdifulle naturområder dette tertialet, og dermed ikke registrert noen verdi i T2.

Bærekraft - overordnet

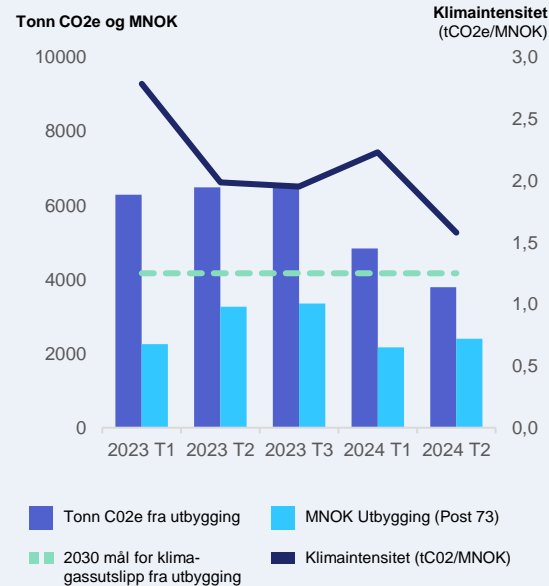
Den doble vesentlighetsanalysen oppdateres i høst, med styrking av analyser av kjerneprosesser, verdikjeder og avhengigheter. Avvik og svakheter i bærekraftsarbeidet, som ble identifisert i forbindelse med rapportering, er systematisert og det jobbes med å lukke disse.

Aktiviteter med innvirkning på oppfyllelse av klima og miljømål

Det er igangsatt flere konsernovergrepene prosjekter innen klima og miljø.

- **Arealprosjekt:** Utvikle en standardisert praksis for rapportering på arealbruksendringer, knyttet til både natur, dyrket mark og klimagassutslipp (indikatorer i oppdragsbrevet).
- **Før- og etterundersøkelser:** Prosjekter er valgt for testing av metode
- **Klimabanen:** prosjekt for utarbeidelse av vitenskapsbaserte klimamål for hele konsernet, med start i drift- og vedlikeholdsarbeidet.
- **Kontraktskrav:** Harmonisering av kontraktskrav innen miljø og klima.

Det er også fokus på samhandling med Samferdselsdepartementet om oppfølging av klima og miljø. Eksempelvis knyttet til indikatorene for utslipp og arealbruk som skal rapporteres årlig.



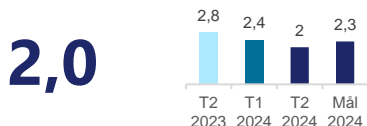
Utslipp CO₂e fra utbyggingsaktiviteter representerer innregistrert drivstoff-forbruk og el. i perioden for utbyggingsdivisjonens prosjekter («direkte» utslipp), for prosjekter under utførelse, typisk relatert til ulike anleggsaktiviteter. Kroner investert er utdrag fra post 73 og relatert til «entreprenørtjenester».

Klimaintensitet er tonn CO₂e/MNOK og ses på høyre akse.

* Se side 19 for komplett definisjonsliste.
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 idriftssatt og under bygging.

Oppfølging av sosial bærekraft

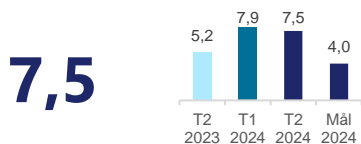
ESRS S1 – Egne ansatte



Sikkerhet egne ansatte

Fraværsskader per million arbeidstimer (H1)

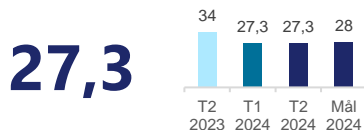
I Bane NOR skal sikkerheten settes først, og vi arbeider kontinuerlig med å utvikle sikkerhetskulturen vår. I perioden hadde vi syv fraværsskader, der ingen av dem var relatert til togfremføring. Skadepotensialet i to av hendelsene var alvorlig. I resterende hendelser var skadepotensialet lavt til moderat.



Sikkerhet entreprenør

Fraværsskader per million arbeidstimer (H1)

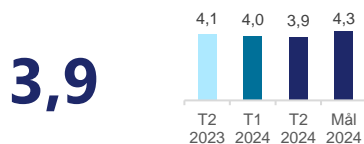
Det var fire fraværsskader knyttet til drift og vedlikehold og fire knyttet til utbygging. Skadepotensialet i hendelsene var lavt til moderat, med unntak av en alvorlig skade. Hendelsene undersøkes og følges primært opp av entreprenørene som identifiserer årsaker og nødvendige tiltak.



Kvinneandel

Prosent

For øyeblikket utgjør kvinner 27,3 prosent av arbeidsstyrken, noe vi anser som for lavt. Vi jobber derfor systematisk og har igangsatt flere tiltak, blant annet gjennomføring av mangfoldssertifiseringer av ansatte. Endringen fra T2 2023 skyldes inkludering av ansatte etter fusjon med Spordrift.



Medarbeiderindeks

Indeks

Medarbeiderindeksen målt i mai viser en svak nedgang på 0,1 poeng. Vi ser en positiv utvikling i tillit til nærmeste leder og innen utviklingsmuligheter i den halvårige undersøkelsen.



Definisjoner

- **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.
- **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
- **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.
- **Lærlinger i prosjekter i Drift og vedlikehold:** Antall lærlinger i forhold til antall fagarbeidere.
- **Andel kvinner:** Antall kvinner i forhold til totalt antall ansatte
- **CSR:** Corporate Sustainability Reporting Directive. EU direktiv for bærekraftsrapportering
- **BREEAM:** Building Reserach Establishment Environmental Assessment Method. Europas ledende miljøsertifiseringsverktøy for bygninger
- **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.
- **BIM:** Building Information Modeling, samlebetegnelse for digital metodikk i planlegging, modellering og kontroll av bygge- og anleggsprosjekter.
- **DIM:** Digital infrastruktur modell av jernbaneinfrastrukturen
- **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

- **Punktligheit 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.
- **Punktligheit 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)
- **Punktligheit 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



BANENOR

Vi forbedrer og moderniserer
for at flere kan ta mer tog

