

# Riksrevisjonens undersøkelse av Bane NORs eiendomsvirksomhet

Dokument 3:19 (2025–2026)

## Til Stortinget

*Riksrevisjonen legger med dette fram Dokument 3:19 (2025–2026)  
Riksrevisjonens undersøkelse av Bane NORs eiendomsvirksomhet.*

Revisjonen er gjennomført som en forvaltningsrevisjon i samsvar med

- lov om Riksrevisjonen § 5-1
- INTOSAI-standarden for forvaltningsrevisjon (ISSAI 3000)
- de faglige retningslinjene for forvaltningsrevisjon fra Riksrevisjonen

Dokumentet er delt inn slik:

Del 1: Riksrevisjonens vurderinger

Del 2: Revisjonskriterier og metodisk tilnærming

Riksrevisjonen, 25. juni 2026

For riksrevisorkollegiet

Karl Eirik Schjøtt-Pedersen  
riksrevisor



# Om undersøkelsen

## Kort oppsummert

### Bakgrunn

Bane NOR SF har ansvar for å forvalte og drifte jernbaneinfrastrukturen, men har gjennom datterselskapet Bane NOR Eiendom AS utviklet seg til å bli en av landets største eiendomsaktører.<sup>1</sup> Konsernet Bane NOR skal forvalte eiendom som støtter opp under jernbanen, og den kommersielle eiendomsutviklingen skal gi avkastning.

Fra jernbanereformen i 2016 ble all jernbaneeiendom samlet i Bane NOR-konsernet, med en stor og variert eiendomsportefølje. Mye av arealet kunne omreguleres fra jernbaneformål til utviklingsformål, der Bane NOR Eiendom AS kan bygge kommersielle eiendommer.

Bane NOR-konsernet har et styre for morforetaket og et for datterselskapet. Bane NOR Eiendom AS har ingen ansatte, og Bane NOR SF forvalter og utvikler eiendomsporteføljen i datterselskapet. Administrerende direktør i Bane NOR Eiendom AS er også divisjonsleder i morforetaket.

De finansielle og økonomiske resultatene av eiendomsvirksomheten har variert. Bane NOR har utført mange eiendomstransaksjoner fra morforetaket til datterselskapet, men samtidig har Bane NOR Eiendom AS' gjeld økt på grunn av mange utviklingsprosjekter og et svakt eiendomsmarked med lave salgsinntekter.

Samferdselsdepartementet skal følge opp at Bane NORs eiendomsvirksomhet støtter opp om jernbanen, og er innenfor statens mål og formålet med konsernet Bane NOR.

### Formål

Å undersøke om eiendomsvirksomheten til Bane NOR-konsernet er i samsvar med statens mål og er jernbanerelatert.

### Konklusjoner

- Samferdselsdepartementet har i liten grad fulgt opp at Bane NOR-konsernets kommersielle eiendomsvirksomhet er i samsvar med målet med statens eierskap.
- Bane NOR-konsernets eiendomsvirksomhet ved stasjonsområder understøtter jernbanen, men utviklingen av kommersiell eiendom er lite jernbanerelatert.
- Bane NOR-konsernet har bygget opp store markedsverdier i eiendomsporteføljen, men eiendomsvirksomheten har i liten grad gitt overskudd og utbytte som kommer jernbanen til gode.
- Bane NOR-konsernets organisering kan gi utfordringer i forvaltningen av eiendomsporteføljen og i styringen av Bane NOR Eiendom AS.

---

<sup>1</sup> Bane NOR Eiendom AS beskriver seg selv som en av Norge største eiendomsaktører og landets ledende knutepunktutvikler.

## Overordnet vurdering: Ikke tilfredsstillende



Det er **ikke tilfredsstillende** at Samferdselsdepartementet ikke har fulgt med på utviklingen i Bane NORs kommersielle eiendomsvirksomhet.

Bane NOR-konsernet har omfattende kommersiell eiendomsvirksomhet med etablering av mange hel- og deleide datterselskaper i Bane NOR Eiendom-konsernet, og Bane NOR Eiendom AS har blitt en stor eiendomsaktør i Norge. Det er store markedsverdier i eiendomsporteføljen. Bane NOR-konsernet har likevel gitt lite overskudd og utbytte til jernbaneformål siden etableringen av konsernet, og det økende omfanget av kommersielle eiendommer som boliger, hoteller og næringslokaler utenfor stasjonsområder understøtter i liten grad jernbanen.

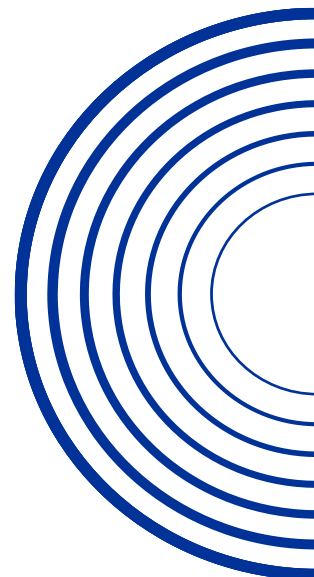
Samferdselsdepartementet har i liten grad fulgt med på om den kommersielle eiendomsvirksomheten etter etableringen av konsernet i 2017 i tilstrekkelig grad er i samsvar med statens mål med eierskapet i Bane NOR SF.

### Anbefalinger

Riksrevisjonen anbefaler at Samferdselsdepartementet

- tydeliggjør hva det innebærer at kommersiell eiendomsutvikling i Bane NOR Eiendom AS skal understøtte jernbanen.
- skaffer seg informasjon for å kunne vurdere om utviklingen i eiendomsvirksomheten i Bane NOR-konsernet er i samsvar med målet med statens eierskap.

- har mer oppmerksomhet på om Bane NOR-konsernets utvikling av kommersiell eiendom bidrar til overskudd til jernbanen, slik det ble forutsatt ved etableringen av konsernet.
- gjennom eierdialogen med Bane NOR SF jevnlig drøfter strategiske valg og prioriteringer for konsernets kommersielle eiendomsvirksomhet.



## Innhold

Del 1: Riksrevisjonens vurderinger .....	6
1 Bakgrunn .....	6
2 Mål og problemstillinger .....	8
3 Konklusjoner .....	8
4 Overordnet vurdering: Ikke tilfredsstillende .....	9
5 Utdyping av konklusjoner .....	10
6 anbefalinger .....	38
7 Statsrådets svar .....	38
8 Riksrevisjonens uttalelse til statsrådets svar .....	39
Del 2: Revisjonskriterier og metodisk tilnærming .....	40
9 Revisjonskriterier .....	40
10 Metodisk tilnærming og gjennomføring .....	45
Referanseliste .....	47
Tabell-, figur- og faktabokoversikt .....	50
Ordlister og forkortelser .....	51
Vedlegg 1: Riksrevisjonens brev til statsråden i Samferdselsdepartementet .....	53
Vedlegg 2: Statsrådets svar .....	55
Vedlegg 3: Om organiseringen av Bane NOR-konsernets eiendomsvirksomhet .....	59
Vedlegg 4: Den økonomiske utviklingen i Bane NOR-konsernets eiendomsvirksomhet ...	63

# Del 1: Riksrevisjonens vurderinger

## 1 Bakgrunn

Bane NOR SF er et statsforetak eid av Samferdselsdepartementet. Konsernet består av morforetaket Bane NOR SF og datterselskapet Bane NOR Eiendom AS, og datterselskaper i eiendomsselskapet. Eiendomsporteføljen i konsernet Bane NOR Eiendom forvaltes og administreres av ansatte i Bane NOR SF, men datterselskapet har et eget styre.<sup>2</sup>

Statens mål som eier av Bane NOR SF er kostnadseffektiv forvaltning og utvikling av en sikker og tilgjengelig jernbaneinfrastruktur og jernbanerelatert eiendomsvirksomhet, basert på samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger.<sup>3</sup> Statens mål for den kommersielle eiendomsvirksomheten er høyest mulig avkastning over tid innenfor bærekraftige rammer.

Bane NOR omtaler datterselskapet som følger: «Bane NOR Eiendom AS er en kommersiell aktør (...) som opererer i et marked for å skape fortjeneste. Eiendomsselskapet driver ren kommersiell virksomhet med profitt som hovedmål.» Videre står det at «Virksomheten opererer i et konkurranseutsatt marked og uten (stats-)støtte fra morselskapet.»<sup>4</sup>

### Organiseringen av eiendomsvirksomheten i Bane NOR-konsernet

Bane NOR ble formelt etablert 1. januar 2017 (med jernbanereformen). Foretaket fikk da overført størstedelen av virksomheten som lå til forvaltningsorganet Jernbaneverket, og eiendom som var lagt i et datterselskap til Vygruppen AS, ROM Eiendom AS.

Bane NOR-konsernet eier og utvikler all jernbaneeiendom, i tillegg til å forvalte annen mer markedsrelatert eiendom. Bane NOR Eiendom AS utvikler boligbygg, næringslokaler, hoteller og arealer til servicevirksomhet ved stasjonsområder. På konsernnivå forvalter Bane NOR omkring 1500 bygg og 335 togstasjoner og holdeplasser. Til sammen investerer konsernet årlig 1-3 milliarder kroner i eiendomsprosjekter. Bane NOR Eiendom AS er i dag en av Norges største eiendomsaktører og knutepunktutviklere, og har omfattende kommersiell eiendomsutvikling i hele Norge.<sup>5</sup>

Bane NOR kategoriserer eiendommene i henhold til «nærheten eller vesentligheten for jernbanen», i tråd med jernbanelovgivningen i jernbaneforskriften. Bane NOR SF har primært ansvaret for eiendom som er nødvendig for drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen, «jernbaneinfrastruktur» (jf. jernbaneforskriften § 4-1). Bane NOR Eiendom AS forvalter eiendom som er nødvendig for togframføringen, som serviceanlegg, verksteder og hensettingsspor, og «brukernære» eiendommer (jf.

<sup>2</sup> Omkring 190 årsverk i Bane NOR SF forvalter Bane NOR Eiendom AS, jf. Bane NOR Eiendom AS årsrapport 2025.

<sup>3</sup> Meld. St. 6 (2022-2023) Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap.

<sup>4</sup> *Prosedyre for organisering av forretningsenhet i form av datterselskaper og SP-selskaper i Bane NOR Eiendom AS*. 2021.

<sup>5</sup> <https://www.banenoreiendom.no/om-oss/>, årsrapporten til Bane NOR Eiendom AS (2024), og nøkkeltall fra proff.no. En direkte sammenligning mot andre eiendomsutviklere er vanskelig da Bane NOR har en bred portefølje. Bane NOR Eiendom er ikke kun boligutvikler, men utvikler likevel arealer og verdier som andre.

jernbaneforskriften §4-2). Eiendom som ikke er del av jernbaneinfrastrukturen, og som i hovedsak finansieres av kommersielle midler, er også lagt til Bane NOR Eiendom AS.<sup>6</sup>

Figur 1 nedenfor gir en oversikt over hvordan eiendommene er lagt i Bane NOR-konsernet.

**Figur 1 Oversikt over innretningen av eiendommer i Bane NOR-konsernet**



Kilde: Bane NOR.

Bane NOR er organisert som et konsern med et datterkonsern for eiendomsporteføljen. Eiendommene som Bane NOR Eiendom AS eier, utvikles og forvaltes i stor grad gjennom hel- og deleide datterselskaper og utgjør samlet Bane NOR Eiendom-konsernet. Eiendommene utvikles ofte sammen med andre aktører, for eksempel når boligbygg oppføres for salg.<sup>7</sup>

Bane NOR-konsernet har altså både statsfinansiert og kommersiell eiendomsvirksomhet. Bane NOR SFs eiendommer, som prosjekter for utbygging av stasjonsområder og annen jernbaneinfrastruktur, finansieres over statsbudsjettet og videre gjennom avtaler med Jernbanedirektoratet. Bane NOR Eiendom får finansiering til utvikling av kommersiell eiendom gjennom ulike former for lån i det private kapitalmarkedet i tillegg til lån fra morforetaket og kapitaloppbygging ved interne eiendomstransaksjoner fra Bane NOR SF.

Jernbanens infrastruktur har flere utfordringer, blant annet et stort vedlikeholdsbehov. Jernbaneeiendom omfatter også deler av infrastrukturen, som er i svak stand eller der manglende kapasitet ved serviceanlegg kan gi utfordringer for togframføringen.

Undersøkelsen gjelder perioden 2017 til 2025, etter etableringen av Bane NOR SF og Bane NOR Eiendom AS ved jernbanereformen.

<sup>6</sup> Meld. S (2014-2015) *På rett spor*. Formålet med organiseringen var å gi bedre funksjonsdeling og risikohåndtering, og transparent økonomi med regnskapsmessige skille mellom ikke-kommersiell jernbaneeiendom og kommersiell eiendom.

<sup>7</sup> Oversikt over eiendommer og strukturen finnes i Bane NOR Eiendom AS' årsrapporter.

## 2 Mål og problemstillinger

Målet med undersøkelsen er å vurdere i hvilken grad Bane NORs eiendomsvirksomhet gjennom datterselskapet Bane NOR Eiendom AS er jernbanerelatert, og hvordan Bane NOR SF og Samferdselsdepartementet følger opp eiendomsforvaltningen og -virksomheten.

Undersøkelsen har to problemstillinger:

1. I hvilken grad har Bane NOR Eiendom AS' virksomhet siden etableringen i 2017 vært jernbanerelatert og bidratt til målet med statens eierskap?
  - Hvordan følger Bane NOR SF opp eiendomsvirksomheten i datterselskapet Bane NOR Eiendom AS?
2. Hvordan følger Samferdselsdepartementet opp at Bane NOR SFs eiendomsvirksomhet ved Bane NOR Eiendom AS er jernbanerelatert og bidrar til å nå målet med statens eierskap?

Undersøkelsen belyser om statsråden ivaretar statens eierinteresser i samsvar med Stortingets vedtak og forutsetninger, jf. lov om Riksrevisjonen § 5-2. *Revisjon av statens eierstyring.*

## 3 Konklusjoner

- Samferdselsdepartementet har i liten grad fulgt opp at Bane NOR-konsernets kommersielle eiendomsvirksomhet er i samsvar med målet med statens eierskap.
- Bane NOR-konsernets eiendomsvirksomhet ved stasjonsområder understøtter jernbanen, men utviklingen av kommersiell eiendom er lite jernbanerelatert.
- Bane NOR-konsernet har bygget opp store markedsverdier i eiendomsporteføljen, men eiendomsvirksomheten har i liten grad gitt overskudd og utbytte som kommer jernbanen til gode.
- Bane NOR-konsernets organisering kan gi utfordringer i forvaltningen av eiendomsporteføljen og i styringen av Bane NOR Eiendom AS.

## 4 Overordnet vurdering: Ikke tilfredsstillende



Det er **ikke tilfredsstillende** at Samferdselsdepartementet ikke har fulgt opp utviklingen i Bane NOR-konsernets kommersielle eiendomsvirksomhet.

Bane NOR-konsernet har omfattende kommersiell eiendomsvirksomhet med etablering av mange hel- og deleide datterselskaper i Bane NOR Eiendom konsern, og Bane NOR Eiendom AS har blitt en stor eiendomsaktør i Norge. Det er store markedsverdier i eiendomsporteføljen. Bane NOR-konsernet har likevel gitt lite overskudd og utbytte til jernbaneformål siden etableringen av konsernet, og det økende omfanget av kommersielle eiendommer som boliger, hoteller og næringslokaler utenfor stasjonsområder understøtter i liten grad jernbanen.

Samferdselsdepartement har i liten grad fulgt med på om den kommersielle eiendomsvirksomheten etter etableringen av konsernet i 2017 i tilstrekkelig grad er i samsvar med statens mål med eierskapet i Bane NOR SF.

### 4.1 Riksrevisjonens kritikkformer

Riksrevisjonen kan gi kritikk etter disse tre alvorlighetsgradene:

#### Ikke tilfredsstillende



Når vi finner svakheter, feil og mangler som i mindre grad får direkte konsekvenser for enkeltmennesker eller samfunnet.

#### Kritikkverdig



Når vi finner betydelige svakheter, feil og mangler som ofte vil kunne få moderate til store konsekvenser for enkeltmennesker eller samfunnet.

#### Sterkt kritikkverdig



Når vi finner alvorlige svakheter, feil og mangler. Ofte vil disse kunne få svært store konsekvenser for enkeltmennesker eller samfunnet.

## 5 Utdyping av konklusjoner

### 5.1 Bane NOR-konsernets eiendomsvirksomhet ved stasjonsområder understøtter jernbanen, men utviklingen av kommersiell eiendom er lite jernbanerelatert

Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap* beskriver statens mål med eierskapet av Bane NOR-konsernet som «kostnadseffektiv forvaltning og utvikling av en sikker og tilgjengelig jernbaneinfrastruktur og jernbanerelatert eiendomsvirksomhet, basert på samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger». Den kommersielle eiendomsvirksomheten skal gi høyest mulig avkastning over tid innenfor bærekraftige rammer.<sup>8</sup> Eiendomsvirksomheten skal understøtte jernbanen.<sup>9</sup>

#### Faktaboks 1 Hva er «jernbanerelatert eiendom»?

«**Jernbanerelatert eiendom**» kan ifølge Meld. St. 27 (2014–2015) og Meld. St. 6 (2022–2023) defineres som eiendom med en funksjon for jernbanens infrastruktur eller som er geografisk plassert i tilknytning til jernbanen:

- **eiendom som er nødvendig for jernbanens drift (funksjon)**  
stasjoner, verksteder, terminaler, driftsbygg og tekniske installasjoner.
- **eiendom som ligger strategisk ved eller i tilknytning til jernbanen (geografisk)**, og som kan bidra til å styrke togtilbudet og knutepunktutvikling.

I Bane NOR Eiendom AS' dokumentasjon beskrives *jernbanerelatert eiendom* som «eiendom som kan tjene jernbanens drift, infrastruktur og tjenester samt annen infrastruktur og eiendom som har en direkte funksjon i jernbanesystemet».

Bane NOR-konsernet har fire anvendelsesformål for eiendom, i henhold til kapittel 4 i jernbaneforskriften:

1. eiendom som er nødvendig for drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen, «jernbaneinfrastruktur» (jf. jernbaneforskriften § 4-1)
2. eiendom som er nødvendig for togselskaper eller togselskapers kunder, det vil si serviceanlegg og brukernære eiendommer (jf. jernbaneforskriften § 4-2)
3. eiendom som er nødvendig for infrastrukturen, men som ikke er omfattet av jernbaneforskriften
4. eiendom som ikke er nødvendig for infrastrukturen, noe som i all hovedsak er eiendom på utviklingsarealer eller tomter eller kommersielle bygg som ikke har et jernbaneformål (som punkt 1–3), eller er direkte relatert til jernbanen

Kilde: Bane NOR Eiendom AS' nettside, jernbaneforskriften og Meld. St. 27 (2014–2015).

<sup>8</sup> Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap*, jf. Innst. 190 S (2022–2023) Innstilling til Stortinget fra næringskomiteen.

<sup>9</sup> Brev fra Bane NOR til Riksrevisjonen av 30. januar 2026. Og Meld. St. 27 (2014–2015), jf. Innst. 386 S (2014–2015).

## Bane NOR-konsernets eiendomsportefølje

Jernbanereformen skulle føre til konkurransenøytral og effektiv eiendomsvirksomhet i jernbanesektoren ved at Bane NORs kommersielle eiendom ble lagt i et datterselskap. I utgangspunktet skulle eiendom og tomt som ikke var nødvendige for jernbanen, selges.<sup>10</sup> Salg av eiendommene skulle skje på det tidspunkt der eier får best avkastning på investeringen. Eiendomsvirksomhet skulle gi inntekter til Bane NOR SF.<sup>11</sup>

Bane NOR mener at de gjennom Bane NOR Eiendom AS har fulgt opp innstillingen til stortingsmeldingen om jernbanereformen ved at selskapet har gjennomført salg i tråd med markedet for å oppnå god avkastning, investert i eiendom som har gitt avkastning og bidratt til helhetlig utvikling av knutepunkt som understøtter jernbanen, som involverer andre offentlige og private aktører.

Bane NOR eier et stort antall tomter sentralt ved togstasjoner med høy markedsverdi. Tidligere jernbanearealer kan omreguleres for utvikling og til kommersiell utnyttelse. Mye av arealet kan likevel ikke selges, fordi det er definert som jernbanerelatert, og det kan omdisponeres tilbake til jernbaneformål ved behov.

Eiendomsporteføljen er inndelt i '**investeringseiendom**' og '**utviklingseiendom**':

- **Investeringseiendom** er relatert til drift av jernbanen, og består for det meste av stasjonsområder, jernbaneverksteder, lokstaller og terminalbygg. Noen av disse er lagt til forvaltning i Bane NOR SF, mens de fleste har forretningsmessige avkastningsmål og er lagt til porteføljen til Bane NOR Eiendom AS.<sup>12</sup>
- **Utviklingseiendommer** er i hovedsak eiendommer som skal utvikles for å kunne selges eller eventuelt leies ut, og dermed gi inntekter. Det gjelder eiendom som er mindre eller i liten grad jernbanerelatert, som boliger, næringsbygg, kontorlokaler og utleieenheter.

All kommersiell eiendomsutvikling i Bane NOR skjer i datterselskapet Bane NOR Eiendom AS eller i underselskap i konsernet Bane NOR Eiendom, og gjennomføres ifølge Bane NOR på forretningsmessige vilkår. Det er varierende hvor relatert til jernbanen disse eiendommene vil være. Eiendomsselskapet utvikler, omregulerer og bygger også nye verksteder og annen eiendom til forvaltning, som er eiendom som har en tilknytning til jernbanen. Netto investering i eiendomsutvikling i verksteder og annen eiendom til forvaltning har vært høyere enn investering i eiendomsutvikling for salg de siste årene.<sup>13</sup>

Det gjennomføres eiendomsoverdragelser fra Bane NOR SF til Bane NOR Eiendom AS til en markedstakst når det er besluttet at en eiendom ikke lenger skal brukes til jernbaneformål. Det gjelder primært tomter til utvikling, men også bygg med interne og

<sup>10</sup> Meld. St. 27 (2014-2015) *På rett spor - Reform av jernbanesektoren*, jf. Innst. 386 S (2014-2015). Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen.

<sup>11</sup> Det daværende flertallet i transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget vektla dette ved behandling av innstillingen til Meld. St. 27 (2014-2015), jf. Innst. 386 S (2014-2015), s. 12.

<sup>12</sup> Nesten all leieinntekt er relatert direkte eller indirekte til jernbanen, og Bane NOR Eiendom er også en egen leietager. Bane NOR Eiendom AS har mange offentlige aktører og statlige selskaper som leietakere av kontorer og næringsareal.

<sup>13</sup> Det er investert totalt 4,9 milliarder kroner i stasjoner, verksteder og øvrig forvaltning. Av dette utgjør verkstedinvesteringer over 3,2 milliarder kroner, som tilsvarer netto kapital anvendt på alle eiendomsutviklingsprosjekter.

eksterne leietakere. Bane NOR SF skal ikke drive kommersiell virksomhet av betydning, så eiendom med store kommersielle inntekter skal overføres til datterselskapet.<sup>14</sup> Noen eksempler er stasjonene Nationaltheatret, Skøyen og Oslo lufthavn, som i 2020 ble overført fra morforetaket til eiendomsselskapet fordi stasjonsområdene hadde betydelige kommersielle arealer (som ga skattepliktige inntekter). Det har blitt overført 26 eiendommer (ulike kategorier av jernbaneeiendom) i konserninterne transaksjoner fra 2018 til 2024, for en samlet verdi av 1,9 milliarder kroner.<sup>15</sup>

Det gjøres ofte endringer i både investerings- og utviklingsporteføljen. Noen utviklingseiendommer kan selges. Over undersøkelsesperioden har de største endringene i porteføljen vært at det har blitt flere utviklingsprosjekter for boliger og kontorbygg og for øvrige bygninger som parkeringskjellere, sykkelhotell, tekniske bygg og andre tjenester. Det har blitt færre stasjonsbygg i porteføljen, mens antall verksteder i hovedsak har vært stabilt.<sup>16</sup> I tillegg gjøres det interne endringer uten finansielle transaksjoner, som i 2024 og 2025, da godsterminaler og hensettingsanlegg ble overført internt i organiseringen i morforetaket for å få mer effektiv forvaltning av eiendommene.

Bane NOR oppgir at antall verksteder er uendret i undersøkelsesperioden, selv om det har vært betydelige investeringer i nye verkstedbygg samt til- og ombygginger. Endringer i utviklingsporteføljen følger eiendomsmarkedets sykluser. I den eiendomsrelaterte lavkonjunkturen de senere årene er det investert i og bygget opp «varebeholdning», i form av eiendommer/ boliger som ifølge selskapet vil bli solgt i et mer gunstig marked.

Bane NOR Eiendom AS har mulighet til å kjøpe tomter i konkurranse med private, blant annet arealer til utvikling eller strategisk eiendom som kan være viktig for jernbanen. I 2023 gjorde for eksempel Bane NOR også et tomtekjøp for så å selge tomten videre etter at det var gjort utbedringer av arealet. Hensikten var å få salgsinntekter og skaffe nytt areal ved et stasjonsområde.<sup>17</sup> Det er også tilfeller der Bane NOR Eiendom AS forhandler med kommunene og private om å bytte arealer for å bidra til at eiendomsselskapet kan få større eller mer tilgjengelige arealer for utvikling.

Bane NOR Eiendom-konsernet har en eiendomsportefølje verdsatt til omkring 28 milliarder kroner i 2025. Konsernet har vel 5 millioner m<sup>2</sup> utviklingspotensial i eide tomter og areal, et volum få andre eiendomsutviklere har, og har over 200 eiendomsprosjekter for oppføring.<sup>18</sup>

---

<sup>14</sup> Bane NOR SF er et skattefritt subjekt, siden virksomheten i hovedsak finansieres av statlige overføringer. Dersom en eiendom har overveiende kommersiell drift og skattepliktige inntekter, så vil bygget selges til Bane NOR Eiendom AS.

<sup>15</sup> Excel-ark mottatt fra Bane NOR som vedlegg til brev fra Bane NOR til Riksrevisjonen av 30. januar 2026: Bane NOR SF- Salg til BNE Konsern\_2018-2025.

<sup>16</sup> Brev fra Bane NOR til Riksrevisjonen av 30. januar 2026.

<sup>17</sup> Styreprotokoll fra styremøte i Bane NOR SF fra 24. januar 2023. Saken handlet om en eiendom som grenset til en utviklingstomt Bane NOR SF hadde. Det kommer frem at i budrunden er eiendommen verdsatt med tanke på kontantstrømmen, og Bane NOR Eiendom AS vant mot andre budgivere som ikke har de samme fordelene knyttet til regulering og adkomst. Det fremgikk at «Planen er å selge eiendommen etter adkomst og regulering er gjennomført.»

<sup>18</sup> Jf. <https://www.banenoreiendom.no/om-oss/> og årsrapporten til Bane NOR Eiendom for 2024, s. 50.

### 5.1.1 Bane NOR-konsernets eiendomsvirksomhet ved stasjonsområder bidrar til å understøtte jernbanen

Det kommer fram av eierskapsmeldingen at jernbane- og eiendomsvirksomheten, herunder eiendomsvirksomheten som er organisert i datterselskapet Bane NOR Eiendom AS, sammen skal bygge opp om Bane NOR SFs formål.<sup>19</sup> Ifølge Meld. St. 27 (2014–2015) *På rett spor*, jf. Innst. 386 S (2014–2015), skal Bane NOR konsernet bidra til knutepunktutvikling og fortetting rundt knutepunkt for å skape trafikkvekst og øke samfunnsnyttene av investeringer i jernbanen.<sup>20</sup>

- Et knutepunkt er et «sted eller aktivitet, et samlingspunkt eller møtested». I transportsammenheng betyr det et sted der ulike transportformer møtes, ofte med mulighet for bytte mellom transportmidler.
- Et jernbaneknutepunkt er et knutepunkt der jernbanen er en sentral del av infrastrukturen. Et jernbaneknutepunkt inkluderer derfor en jernbanestasjon der togtrafikk er integrert med andre transportformer.
- Bane NOR har uttalt at et knutepunkt er «områdene rundt togstasjoner i byer og tettsteder».

#### Bane NORs forståelse av knutepunktutvikling

Bane NOR-konsernet har en strategi om å utvikle og bygge tett ved jernbanens knutepunkter. En gjennomgang av foretakets vedtekter og strategidokumenter viser at konsernet har fått en større rolle i knutepunktutvikling enn det de sentrale jernbaneaktørene hadde før jernbanereformen.<sup>21</sup>

I Bane NOR SFs vedtekter fra 2025 er formålet blant annet å sørge for utvikling av kollektivknutepunkter generelt. Fram til 2024 var formålet med Bane NOR Eiendom AS «å gi avkastning». Fra 2024 ble formålet endret til at selskapet skal bidra til at jernbanen anvendes. Sånn sett er Bane NOR Eiendom AS' formål i dag mer i samsvar med morforetakets. Bane NOR viser til at eiendomsvirksomheten i Bane NOR Eiendom AS følger de retningslinjer, føringer og mål som er gitt for selskapet. I tillegg påpeker selskapet at de fleste av disse eiendommene er en del av «arven» fra ROM Eiendom AS, som Bane NOR Eiendom AS følger opp for å ivareta statens verdier.

Bane NOR Eiendom AS beskriver seg selv anno 2025 som en av Norges største eiendomsaktører og landets ledende knutepunktutvikler.<sup>22</sup> Bane NOR-konsernet har en rekke sentrale tomter i tilknytning til stasjonene og jernbanearealene. Bane NOR Eiendom AS framhever i sin strategi at disse tomtene også skal bidra til by- og stedsutvikling.

<sup>19</sup> Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap*, s. 47. Jf. Innst. 386 S (2014–2015). *Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om På rett spor – Reform av jernbanesektoren*.

<sup>20</sup> Brev fra Bane NOR til Riksrevisjonen av 30. januar 2026.

<sup>21</sup> Meld. St. 27 (2014–2015) *På rett spor – Reform av jernbanesektoren*; Vedtektene for Bane NOR SF fra 2016 § 2: «Foretakets formål er å sørge for tilgjengelig, effektiv og sikker jernbaneinfrastruktur og brukervennlige tjenester (inkludert knutepunkts- og terminalutvikling) som grunnlag for transport av personer og gods på det nasjonale jernbanenettet.»

<sup>22</sup> Bane NOR Eiendom AS' årsrapport for 2024.

Samtidig oppfatter Bane NOR at det ikke har vært noen avvik fra vedtatte formål med selskapet over tid.

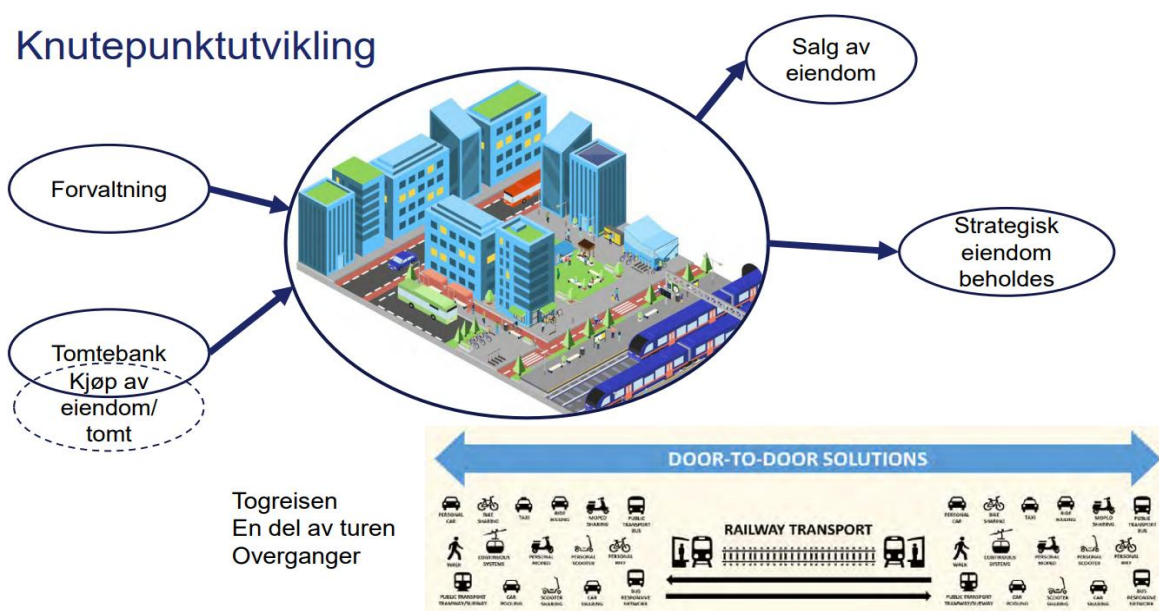
Bane NOR viser til at endringene i bygningsmassen og antallet eiendommer innenfor investerings- og utviklingseiendom reflekterer en strategisk dreining mot knutepunktutvikling og samfunnsnyttige formål. Foretaket anser at økningen i kontor- og boligbygg er i tråd med eiendomsselskapets utviklingsstrategi, mens et stabilt verkstedsvolum vil understøtte jernbanens operative behov.

## Bane NOR-konsernets arbeid med knutepunktutvikling

Bane NOR har siden etableringen arbeidet for å utvikle eiendom omkring jernbanestasjoner. Arealene i Bane NOR konsernet «skal optimaliseres og brukes på en arealeffektiv måte for å oppnå synergier mellom jernbaneinfrastruktur, knutepunktutvikling, verdiskapende eiendomsutvikling og utleie».<sup>23</sup> Eiendomsprosjekter skal gjennomføres etter blant annet *Veileder om nasjonale jernbaneinteresser*. Veilederen bygger på nasjonale føringer for samhandling mellom kommunene og statlige myndigheter, samt plan- og bygningsloven. Når konsernet ønsker å utvikle kommersiell eiendom ved et jernbaneknutepunkt, må Bane NOR forholde seg til lokale areal- og reguleringsplaner og planprosesser.

Figuren nedenfor viser Bane NORs virksomhet og prosesser i knutepunktutvikling.

Figur 2 Illustrasjon over hvordan Bane NOR framstiller sin knutepunktutvikling



Kilde: Bane NOR. Presentasjon i 2025.

Bane NOR-konsernet har ulike roller i knutepunktutvikling, avhengig av om utviklingen skal gjennomføres alene av Bane NOR SF eller Bane NOR Eiendom AS som et felles prosjekt eller i samarbeid med andre. I tillegg avhenger det av om prosjektet er rent

<sup>23</sup> Bane NOR SF. «Utvikling og forvaltning av eiendom - Konsernstandard».

kommersielt, eller om det også understøtter jernbanevirksomheten. Andre aktører, som kommunene, kan også ta initiativ til knutepunktutvikling, der det ikke er aktuelt for Bane NOR å gjennomføre infrastrukturprosjekter eller eiendomsutvikling selv.

Bane NOR SF gjør analyser av hvilke agglomerasjonseffekter<sup>24</sup> som følger av at knutepunkt utvikles. Det kan være økonomiske fordeler, økt produktivitet og kunnskapsdeling. Ifølge foretaket viser analysene at det er et stort potensial for økt verdiskaping og samfunnsøkonomiske gevinster ved å fortette ved knutepunkt, og at de kommersielle prosjektene skaper merverdi for jernbanen.<sup>25</sup> Også eksterne analyser viser at det kan oppnås miljø- og transportgevinster ved sentral knutepunktutvikling og ved å bygge tett rundt knutepunkter.<sup>26</sup>

### **Sammensatte prosjekter ved stasjonsområdene som knutepunktutvikling**

Det er særlig eiendomsprosjektene rundt stasjonsområdene som har vært definert som knutepunktutvikling. Mange av Bane NORs knutepunktprosjekter er sammensatte prosjekter med «tiltak som finansieres både gjennom kommersiell eiendomsutvikling (eiendomsutviklingsprosjekt) og statlige midler».<sup>27</sup> Staten finansierer for eksempel en ny stasjon som et utbyggingsprosjekt som Bane NOR SF bygger ut, mens Bane NOR Eiendom AS utvikler kommersielle arealer over og omkring stasjonene, som boliger og næringseiendom. Det skal være behovet for jernbanen som er førende for hvordan et knutepunkt rundt en stasjon skal utvikles.<sup>28</sup> Det nylige ferdigstilte prosjektet Trondheim S er et eksempel på et sammensatt prosjekt i et jernbaneknutepunkt.

«Sammensatte prosjekter» består ifølge Bane NOR egentlig av to uavhengige prosjekter. Prosjektledelse av sammensatte prosjekter skjer både i regi av Bane NOR SF og Bane NOR Eiendom AS. Konsernet benytter ofte samme hovedentreprenør for hele prosjektet, og stordriftsfordelene gjør at totalinvesteringen blir lavere og gjennomføringen mer effektiv. Finansieringsformen med delvis statlig utbygging og at Bane NOR Eiendom AS bygger med egenfinansiering, brukes der selskapet har sett synergieffekter ved å gjennomføre kommersielle og statlige tiltak i et samlet prosjekt.<sup>29</sup> Bane NOR viser til at de sammensatte prosjektene innebærer at konsernet har regnskapsmessige skiller mellom statlig finansiert utbygging og Bane NOR Eiendom AS' aktiviteter, og konsernet bruker ulike prosjektrengskaper og interne oversikter der det kommer fram om det er Bane NOR SF eller Bane NOR Eiendom AS som skal belastes for de ulike prosjektkostnadene.

---

<sup>24</sup> Definert som: Agglomerasjonseffekter er de økonomiske fordelene (økt produktivitet, lavere transportkostnader, kunnskapsdeling) som oppstår når mennesker og bedrifter samles på samme sted, typisk i byer. Dette skaper større, mer effektive arbeidsmarkeder og fremmer spesialisering og innovasjon. Synonymer inkluderer bygevinster, samlokaliseringfordeler eller klyngeeffekter. Fra Wikipedia og [agglomerasjon - Store norske leksikon](#).

<sup>25</sup> Brev fra Bane NOR til Riksrevisjonen av 30. januar 2026.

<sup>26</sup> Jf. TØI. Nettsiden [www.tiltak.no](http://www.tiltak.no). [Knutepunkt for effektiv kollektivtransport - Tiltakskatalog for transport og miljø](#)

<sup>27</sup> Definert i Bane NORs konsernprosedyre «Prosedyre for eiendomsutviklingsprosjekter».

<sup>28</sup> Brev fra Bane NOR til Riksrevisjonen av 30. januar 2026.

<sup>29</sup> Dette stiller særlige krav til oppfølging og dokumentasjon for å sikre at prosjektet ikke er i strid med statsstøtteregelverket. Statlig finansiering skal kun dekke planlegging og gjennomføring av statlige tiltak i prosjektet. Internfakturering for kjøp av tjenester mellom Bane NOR SF og Bane NOR Eiendom AS benyttes som virkemiddel for å synliggjøre kostnader og verdier av eiendommene og areal med ulike mål og eventuelle avkastningskrav.

De siste årene har Bane NOR Eiendom AS utviklet kommersiell eiendom ved stasjonsområder, som i Stavanger og ved Ski. Et prosjekt som derimot per 2025 ikke har fått byggestart for oppgradering og utvikling, er sentralstasjonen i Oslo.

### **Eksempel: høyhus ved og oppgradering av Nye Oslo S - et spesielt sammensatt prosjekt**

Oslo S er Norges viktigste jernbanestasjon og største knutepunkt. Det er behov for å oppgradere det sentrale jernbaneknutepunktet, og Bane NOR-konsernet vil bygge et kommersielt bygg for kontorer, hotell og restauranter ved siden av stasjonsområdet. Det vil ifølge Bane NOR gjøre stasjonsoppgraderingen mindre kostbar for staten. Bane NOR har forsøkt å fremme forslag til høyt bygg overfor kommunen i flere år. Kommunen ønsker ikke et like høyt høyhus som Bane NOR vil ha for å nå avkastningsmålet. Bane NOR leverte et nytt forslag til plan- og bygningsetaten i Oslo i 2025 med to alternativer for høyhuset (100 meter og 82 meter) for å følge kommunens høyhusstrategi og bidra til miljøvennlig transport. Forslaget ble lagt til offentlig ettersyn våren 2026. Bane NOR vil finansiere oppgraderingen av Oslo S med inntektene fra driften av høyhuset, men inntektene vil først komme om lang tid. Konsekvensen er trolig at nødvendig oppgradering av stasjonsområdet også blir utsatt.<sup>30</sup> Prosjektet er nå forsinket med om lag 15 år fra da Bane NOR først så for seg byggestart.

### **Figur 3 Bane NORs framvisning av prosjektet Nye Oslo S**

Nye Oslo S (stasjonsbygget) er et sammensatt prosjekt, annerledes enn andre prosjekter i Bane NOR



Offentlige arealer som må finansieres med statlige midler



Eiendomsutvikling som vil gjennomføres med midler fra Bane NOR Eiendom AS

**BANE NOR**

Kilde: Bane NOR. Presentasjon fra 2024.

Undersøkelsen viser at Bane NOR har eiendomsutvikling ved jernbaneknutepunkter i hele landet. Dette omfatter både statlig finansiert utbygging av stasjonsområder og kommersiell virksomhet ved og på stasjonseiendom, samt rundt og innenfor gangavstand til stasjonene.

<sup>30</sup> Samferdselsdepartementet bekreftet denne situasjonsbeskrivelsen, jf. verifisert referat fra møte mellom Samferdselsdepartementet og Riksrevisjonen 25. februar 2026.

Riksrevisjonen ser at Bane NOR over tid har bidratt til knutepunktutvikling rundt sentrale stasjonsområder i Norge. I flere av Bane NOR Eiendoms utviklingsprosjekter ved jernbanestasjonene bygges det tettere og høyere rundt knutepunktet. Undersøkelsen viser at flere prosjekter gir forbedret tilgang til perronger og fasiliteter for jernbanen og/eller enklere overgang til andre kollektivformer. Eiendomsutvikling og utbygging ved togstasjoner er etter Riksrevisjonens vurdering i tråd med formålet til Bane NOR Eiendom AS om at eiendommene skal understøtte jernbanen, og kan bidra til at flere tar toget.

### 5.1.2 Mye av Bane NORs kommersielle eiendomsutvikling skjer utenfor jernbaneknutepunkter

Bane NOR Eiendom AS' nye eiendomsutviklingsprosjekter, som boligbygg og kontorlokaler, skal gjennomføres på kommersielle vilkår og skal være bedriftsøkonomisk lønnsomme.<sup>31</sup> Målet for den kommersielle virksomheten er å realisere gevinster fra utviklingsprosjekter og underbygge jernbanen som transportmiddel.<sup>32</sup> Bane NOR Eiendom AS viser derfor til at det er selskapets oppgave å fortette rundt knutepunkter og stasjonsområder.

Bane NOR Eiendom AS utvikler i dag boliger, hoteller, kontorer, rådhus, skoler og politistasjoner i byer og tettsteder. Samtidig har Bane NOR en utvidet forståelse av det å bygge ved jernbanens knutepunkter, der det i stadig større grad bygges utenfor stasjonsområdene.<sup>33</sup> Utviklingsplanene omfatter omkring 26 000 nye boliger samt mye næringsareal, fordelt på nesten 70 prosjekter i omkring 30 kommuner, primært i Sør-Norge. Noen få er ferdig utbygd, en del er under bygging, mens de fleste og største eiendomsprosjektene fortsatt er under planlegging per mars 2026.<sup>34</sup> De aller fleste av disse utviklingsprosjektene er ut fra Bane NORs forståelse ikke direkte jernbanerelaterte. Avkastning er det viktigste for Bane NOR Eiendom AS ved å utvikle disse prosjektene for framtidig salg eller for utleie.<sup>35</sup>

Bane NOR omtaler i økende grad utviklingsprosjekter som ikke er rett ved en jernbanestasjon, som «byutvikling», og ikke kun som knutepunktutvikling. Figur 4 viser en oversikt over mange av Bane NOR Eiendom AS' byutviklingsprosjekter.

---

<sup>31</sup> Brev fra Bane NOR til Riksrevisjonen av 30. januar 2026.

<sup>32</sup> Bane NORs konsernprosedyre «Prosedyre for eiendomsutviklingsprosjekter». Prosedyren er forankret i «Prosjekteierstyring for store prosjekter - Konsernprosedyre» og «Knutepunktutvikling - Konsernstandard».

<sup>33</sup> Omtale på banenoreiendom.no og i Bane NOR Eiendom AS' årsrapporter for 2024 og 2025.

<sup>34</sup> [Nye boliger sparer samfunnet for milliarder | Bane NOR Eiendom](#) og [Gevinst for miljøet og skattebetalerne | Bane NOR Eiendom](#)

<sup>35</sup> Brev fra Bane NOR til Riksrevisjonen av 30. januar 2026.

Figur 4 Oversikt over noen av Bane NOR Eiendom AS' byutviklingsprosjekter

## Byutvikling – større transformasjonsområder



Kilde: Bane NOR Eiendom AS. Presentasjon fra 2022.

På Bane NOR Eiendom AS' nettside, var det per 1. januar 2026 listet 50 prosjekter som selskapet utvikler. Selskapet har også en egen prosjektbrosjyre som sist ble oppdatert for 2025. Hvert prosjekt er kategorisert etter formål og hva slags eiendom som oppføres. Eventuelt kan en type eiendom også defineres med termen 'knutepunktutvikling', for eksempel når et hotell er del av knutepunktutvikling. Et eiendomsprosjekt kan også inkludere både boliger, næringslokaler og kontorbygg.

Av de 50 prosjektene er 3 verksteder og 4 stasjoner. Disse er tydelig jernbanerelaterte eiendommer, jf. omtale i faktaboks 2, ovenfor. Det er klart flest eiendommer som betegnes som «boliger» eller «næringslokale», som er kommersielle utviklingseiendommer. Det er færre boligeiendommer enn næringslokaler som også har betegnelsen «knutepunktutvikling». Over 70 prosent av boligeiendommene blir ikke også betegnet som «knutepunktutvikling». I prosjektbeskrivelsene som omtaler hver utviklingseiendom, framkommer det også om et eiendomsprosjekt skal bidra til byutvikling. Flere av de kommersielle boligeiendommene er ikke relatert til knutepunkter, ifølge Bane NORs egen omtale av prosjektene.<sup>36</sup>

Bane NOR Eiendoms kommersielle utviklingsprosjekter skjer som regel på arealer som tidligere var regulert til jernbaneformål. Bane NOR viser til at mange av disse er tidligere godsarealer.<sup>37</sup> Slike arealer kan ifølge Bane NOR også anvendes til andre jernbanerelaterte formål enn opprinnelig planlagt, som for eksempel der et kommersielt prosjekt, som et hotell ikke ble oppført, men isteden ble omgjort til en parkeringsplass. Disse arealene vil da ikke nødvendigvis ligge i umiddelbar nærhet til en jernbanestasjon eller ved et knutepunkt.

<sup>36</sup> Også omtalt i Bane NOR Eiendom AS sin *Prosjektrapport 2024-2025*, [prosjekter-2024-2025.pdf](#)

<sup>37</sup> Brev fra Bane NOR til Riksrevisjonen av 30. januar 2026.

Q Det finnes ingen offentlig, tallfestet definisjon av hvor langt unna en jernbanestasjon et område kan være og fortsatt regnes som innenfor et knutepunkt. Offentlige veiledere beskriver knutepunkt funksjonelt, ikke metrisk.

I fagmiljøer brukes ofte avstandsberegninger – gangavstand – som en etablert variabel i analyser for å vise attraktiviteten til å benytte et kollektivtilbud<sup>38</sup>:

- 100–300 meter – svært nært kollektivtilbud (attraktiv nærhet)
- 300–500 meter – normal gangavstand (5–7 minutter)
- 500–800 meter – utvidet gangavstand (7–10 minutter)
- over 800 meter – mindre attraktivt i tettbygde strøk, men kan være akseptabelt i spredt bebygde strøk

Bane NOR har selv uttalt at eiendom inntil 500 meter fra en jernbanestasjon vil være mest attraktiv avstand for at folk skal ta toget, og det vises til at det er viktig med fortetting og utvikling rundt stasjonsområdene.<sup>39</sup> I enkelte av Bane NORs andre analyser av hvor langt unna et nytt boligområde bør ligge til stasjonen, viser beregningene inntil 800 meter i luftlinje. Det vil si en gangavstand på inntil 10 minutter.<sup>40</sup> Dette er i samsvar med en «utvidet gangavstand» til jernbanestasjonen, ikke en plassering rett ved en stasjon eller ved jernbaneknutepunktet.

I Bane NOR Eiendom AS' omtale av utviklingsprosjekter brukes begreper som «i nærheten av stasjonen» eller «nær kollektivholdeplass». Denne begrepsbruken i prosjekter gjør at et «knutepunkt» etter Bane NORs forståelse kan dekke et stort areal.

Bane NOR viser etter egne beregninger hvordan Bane NOR Eiendom-konsernets eiendomsportefølje (her 87 eiendommer, både investeringseiendom og utviklingsprosjekter) med «utviklingspotensial» vil ligge i avstand til nærmeste jernbanestasjon.<sup>41</sup> Bane NORs tall viser at:

- 60 prosent er svært nær jernbanestasjon (under 300 meter)
- 11 prosent normal gangavstand (300-500 meter)
- 6 prosent utvidet gangavstand (500-800 meter)
- 23 prosent er eiendommer over 800 meter fra nærmeste jernbanestasjon

Bane NORs egne oversikter på nettsiden til Bane NOR Eiendom AS og andre analyser viser også flere eksempler på at de kommersielle utviklingsprosjektene, som regel boligområder, kan ligge både nærme og også relativt langt fra nærmeste jernbanestasjon.

---

<sup>38</sup> Dette har historiske røtter i SSB- og TØI-metodikk, og inngår i mange lokale mobilitets- og bystrategidokumenter. Transportøkonomisk institutt vurderer gangavstand som en av nøkkelvariablene i valg av kollektivtransport. En rapport fra 2024 understreker at gangavstand er en kritisk faktor i mobilitetsvalg, og at kollektivtilbudets attraktivitet avtar med økt gangavstand, jf. TØI. (2024). *Opplevd reisetid i 2024*.

<sup>39</sup> Jernbanedirektoratets intervju med administrerende direktør i Bane NOR Eiendom AS. På Jernbanedirektoratets nettside: <https://www.jernbanedirektoratet.no/jernbanemagasinet/hvorfor-trenger-vi-fortetting/>

<sup>40</sup> Multiconsult m.fl. (2022). Fjordbyen Lier Drammen. Fagrapport konsekvensutredning. Overordnede planer og føringer. <https://www.lier.kommune.no/contentassets/6511279eb526499d97de6f499b7a15c7/ku-rapport-overordnede-planer-og-foeringer.pdf>

<sup>41</sup> Bane NOR viser i notat av 5. mai 2026 til Riksrevisjonens rapportutkast til at: «Som Riksrevisjonen riktig nok påpeker at det ikke er noen offentlig tallfestet definisjon av avstand, har vi valgt å kvalitetssikre vår oversikt i henhold til Riksrevisjonens kriterier».

Enkelte steder er det over 20 minutters gangtid fra der prosjektet bygges, det vil si en avstand på omkring 2 kilometer.<sup>42</sup> Dette er mye lengre enn den tiden og avstanden det vil være naturlig å gå til en stasjon for å ta toget, ut fra hva eksterne undersøkelser viser.

## Eksempler på kommersielle eiendomsprosjekter

- **Proffen Hageby og Tangenkaia, Drammen**

Hvert av disse prosjektene ligger omtrent 20 minutters gange unna nærmeste jernbanestasjon.<sup>43</sup> Proffen Hageby er boliger, mens ved Tangenkaia vil Bane NOR utvikle en ny bydel med boliger og næringsområder.

- **Skien Brygge**

Bane NOR skal lage en ny bydel i Skien. Det er vel 15 minutters gange til nærmeste togstasjon. Bane NOR definerer prosjektet som knutepunktutvikling, men jernbanen omtales ikke i prosjektbeskrivelsen. Det er brukt 13 år på planarbeid og byggestart.<sup>44</sup>

Figur 5 viser Proffen Hageby og Skien Brygge på Bane NOR Eiendom AS' egen nettside.

### Figur 5 Faksimile over utviklingsprosjektene Proffen Hageby og Skien Brygge



Kilde: Bane NOR. Lest 26. februar 2026 [Bane NOR Eiendoms prosjekter](#) | [Bane NOR Eiendom](#)

- **Kurs- og konferansehotell i Kristiansund**

Bane NOR Eiendom AS bygger sammen med en privat aktør et nytt kurs- og konferansehotell i Kristiansund. Det går ikke jernbane til Kristiansund. Dette er et kommersielt prosjekt som oppføres ved et annet bygg Bane NOR Eiendom AS eier.

Figur 6 nedenfor viser hvordan den nye eiendommen fremstår i havneområdet.

<sup>42</sup> Bane NOR Eiendom AS' nettside. Oversikt over 50 utviklingsprosjekter.

<sup>43</sup> Ifølge Google.maps veivisning er Proffen hageby ca. 10-15 min til Gulskogen stasjon og ca. 25 minutter til Drammen S. Tangenkaia er ca. 25 minutter til Drammen S, men mulig det er en annen stasjon nærmere om det for eksempel kan være stikkveier som ikke synes på kartet.

<sup>44</sup> [En ny bydel i Skien sentrum | Bane NOR Eiendom](#) jf. <https://www.banenoreiendom.no/vare-prosjekter/skien-brygge/>

**Figur 6** Illustrasjon av kurs- og konferansehotellet i landskapet i Kristiansund



Kilde: Bane NOR. Lest 19. mars 2026. [Kurs- og konferansehotell i Kristiansund | Bane NOR Eiendom](#)

- **Hinna nedlagte stasjon ved Stavanger**  
Boligprosjekt med leiligheter ved gamle Hinna stasjon. Ifølge Google Maps og andre karttjenester er nærmeste togstasjon ca. 15–20 minutters gange unna.
- **Økern T i Oslo**  
Bane NOR Eiendom AS har sammen med private aktører et bydelsutviklingsprosjekt, «Vi utvikler en hel bydel i Oslo». Det er ikke ved en jernbanestasjon. Prosjektet er en del av det Bane NOR omtaler som «å bidra til kollektivknutepunkter» mer generelt.<sup>45</sup>

I undersøkelsesperioden har Bane NOR Eiendom AS investert og reinvestert i kommersielle eiendomsprosjekter både rett ved stasjonsområder og i større avstand til jernbaneknutepunktene. Bane NOR Eiendom AS kjøper og utveksler tomter, og bygger ut kommersielle eiendommer på tidligere jernbarnearealer og eventuelt nye tomter. Den kommersielle retningen som tas innenfor eiendomsutviklingen, er ifølge Bane NOR i samsvar med Bane NOR Eiendom AS' strategiske retning.

Bane NOR Eiendom AS oppfører flere boligkomplekser og hoteller i delt eierskap med private aktører. Selskapet plasserer ofte slike utviklingseiendommer, som hel- eller deleide datterselskaper i konsernet (såkalte single-purpose-selskaper<sup>46</sup>). Bane NOR-konsernet har en stadig større andel av porteføljen og eiendomsverdiene i hel- og deleide kommersielle eiendomsutviklingsprosjekter.<sup>47</sup> Tabell 3 i vedlegg 4 viser at antallet datterselskaper har økt fra 91 til 157 fra 2018 til 2024, og at balanseførte verdier i Bane NOR Eiendom-konsernet har økt fra 1,028 milliarder kroner til 4,892 milliarder kroner i perioden.

Undersøkelsen viser at det oppføres mange rent kommersielle utviklingsprosjekter innenfor Bane NOR Eiendom-konsernet, og at mange enkeltstående boligkomplekser og næringslokaler ikke ligger på arealer ved og rundt jernbanestasjoner. Majoriteten av de

<sup>45</sup> Banenoreiendom.no, [Vi utvikler en hel bydel i Oslo | Bane NOR Eiendom](#). Lest mars 2026.

<sup>46</sup> Single-purpose selskaper, det vil si et selskap kun med én hensikt, her å eie en eiendom.

<sup>47</sup> Brev fra Bane NOR til Riksrevisjonen av 30. januar 2026.

prosjektene som Bane NOR Eiendom AS omtaler på sine nettsider, ligger mer enn 10 minutters gange unna nærmeste togstasjon. Nærmere 30 prosent av det Bane NOR selv viser til at er utviklingsareal for eiendom, ligger også utenfor en slik gangavstand. I tillegg oppfører Bane NOR Eiendom AS ny, kommersiell eiendom på dette utviklingsarealet gjennom datterselskaper, og dette gjøres ofte sammen med private aktører. Mye utviklingseiendom utnyttes til boligbygging, som ikke har en funksjon for infrastrukturen eller ligger i nærhet til et stasjonsområde. Utviklingen av eiendom i Bane NOR Eiendom-konsernet framstår derfor som stadig mer kommersielt markedsrettet.

Det er Riksrevisjonens vurdering at flere av Bane NOR Eiendom AS' kommersielle eiendomsprosjekter utenfor jernbaneknutepunktene og togstasjonene i liten grad understøtter jernbanen. Dette gjelder særlig Bane NOR Eiendom-konsernets utvikling av nye boligbygg og næringseiendommer utenfor en normal gangavstand (300-500 meter) til nærmeste jernbanestasjon.

## 5.2 Bane NOR-konsernet har bygget opp store markedsverdier i eiendomsporteføljen, men eiendomsvirksomheten har i liten grad gitt overskudd og utbytte som har kommet jernbanen til gode

Bane NORs eiendomsvirksomhet skal bidra til to mål fra staten samtidig; fremme høyest mulig avkastning over tid for den kommersielle eiendomsvirksomheten og mest mulig effektiv måloppnåelse for den ikke-kommersielle eiendomsvirksomheten.

### Utvikling i økonomiske og finansielle resultater og utbytte fra 2018 til 2025

Tabell 1 viser utviklingen i enkelte nøkkeltall for Bane NOR Eiendom AS.

**Tabell 1 Nøkkeltall i økonomiske resultater i Bane NOR Eiendom-konsernet, i millioner kroner**

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Driftsinntekter (MNOK)</b>	2901	1849	2017	1417	1460	1969	1717	1798
<b>Driftsresultat (MNOK)</b>	1510	1184	886	1043	238	294	346	377
<b>EBITDA* (MNOK)</b>	1787	1400	1142	1324	585	864	792	887
<b>EBITDA-margin**</b>	57 %	59 %	51 %	66 %	40 %	43 %	47 %	50 %
<b>Årsresultat (MNOK)</b>	1365	986	693	934	143	-42	-79	-59

Kilde: Brønnøysundregistrene og Bane NOR Eiendom AS årsrapporter 2018 til 2025.

\*Driftsresultatet korrigert for av- og nedskrivninger.

\*\*EBITDA som andel av totale inntekter (driftsinntekter pluss resultatandel fra tilknyttede og felleskontrollerte selskaper).

Tabell 1 viser at det er stor variasjon i nøkkeltallene over årene i undersøkelsesperioden, og at både driftsinntektene, driftsresultatet og årsresultatet har hatt en nedgang. Resultatene har vært svake de siste tre årene, med negative årsresultater fra 2023 til 2025 for Bane NOR Eiendom-konsernet. Årsresultatet har falt mer enn driftsresultatet fordi finanskostnadene har økt mye siden 2022.<sup>48</sup> Driftsresultatet har falt mer enn EBITDA (driftsresultat justert for av- og nedskrivninger) fordi avskrivningene har økt. EBITDA-marginen er et nøkkeltall for den underliggende lønnsomhet i driften og forteller hvor stor andel av inntektene selskapet sitter igjen med etter at driftskostnadene er betalt. Marginen har variert, og har hatt en svak bedring etter 2022, men er fortsatt lavere enn i begynnelsen av perioden.

### Utviklingstrekk for Bane NOR Eiendom AS og eiendomskonsernet

- **Utvikling i årsresultater og lønnsomhet:** Bane NOR Eiendom konsern hadde en sterk økonomisk periode fra 2018 til 2021, preget av eiendomstransaksjoner mellom morforetak og datterselskapet og enkeltgevinster fra salg. Fra 2022 til 2025 har selskapet hatt svakere årsresultater. Lønnsomheten har hatt en fallende trend over tid. Markedsutviklingen og vedvarende høye rentekostnader, har ført til at finanskostnadene tredoblet seg fra 2022 til 2025. Dette bidrar til et svakere årsresultat.
- **Utvikling i investeringer, salg og finansiell stilling:** Bane NOR Eiendom-konsernets resultater, salgsinntekter og investeringer varierer en del fra år til år. Bane NOR Eiendom-konsernets balanseførte eiendeler har dermed vokst fra rundt 7 milliarder kroner i 2018 til 18 milliarder kroner i 2025. Investeringene har i stor grad vært gjeldsfinansiert. Resultatene i 2025 er preget av at flere budsjetterte eiendomssalg i 2025 har tatt lengre tid å realisere, men de vil trolig gi resultateffekt i 2026.<sup>49</sup>

Bane NOR viser til at regnskapsmessige resultater, som omtalt over, er mindre relevant for å vurdere økonomisk og finansiell utvikling i hele konsernet. For å vurdere reell verdiskapning i Bane NORs eiendomsvirksomhet anser konsernet utviklingen av verdijustert egenkapital som det vesentlige.

Figur 7 nedenfor viser utviklingen i netto rentebærende gjeld og verdijustert egenkapital<sup>50</sup> i Bane NOR Eiendom-konsernet. Figuren viser at gjelden falt og egenkapitalen økte de første årene etter etableringen i 2017. Siden 2019 har gjelden gradvis økt, og den har mer enn doblet seg fram til 2024. Egenkapitalen var relativt stabil fra 2021 til 2024, hvilket førte til at gjeldsandel økte. Gjeld og gjeldsandel ville ha fortsatt å øke i 2025 om ikke Bane NOR SF hadde konvertert et lån på nærmere 2 milliarder kroner som morforetaket hadde gitt til eiendomsselskapet til egenkapital. På den måten ble gjelden og gjeldsgraden til Bane NOR Eiendom AS redusert (som så delvis ble utliknet av nye låneopptak).<sup>51</sup>

---

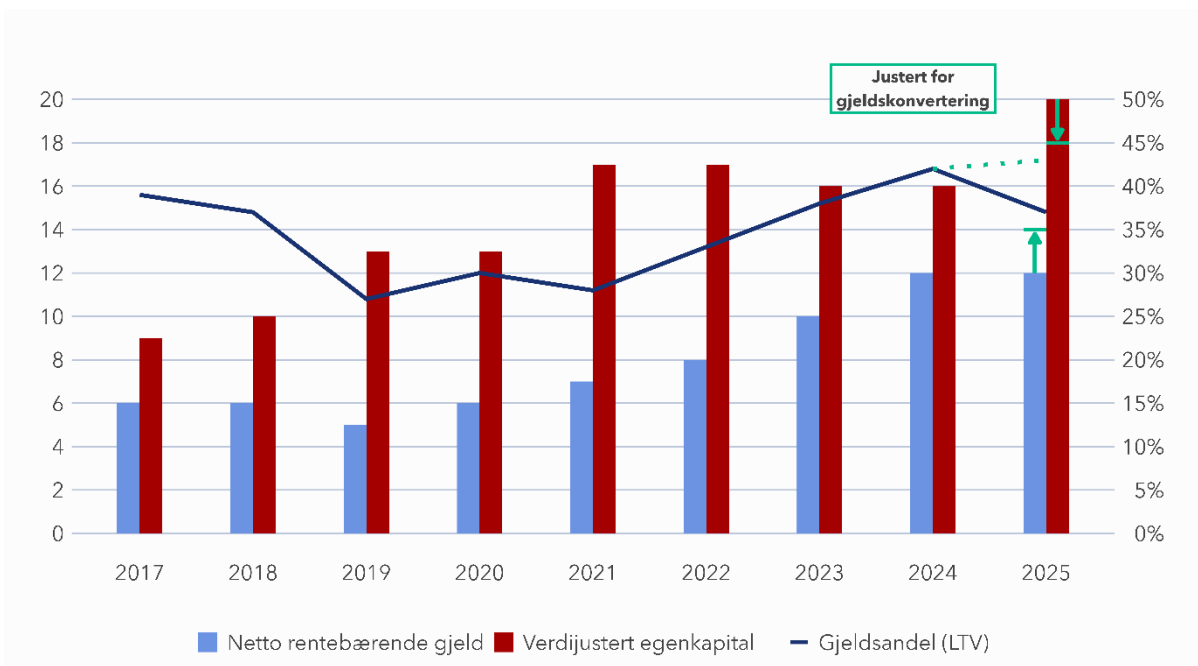
<sup>48</sup> Bane NOR Eiendom-konsernets gjeld har økt over tid, og rente- og finanskostnader har økt. EBITDA påvirkes ikke, siden det ikke inkluderer renter.

<sup>49</sup> Bane NOR Eiendom AS' årsrapport for 2025.

<sup>50</sup> Markedsverdiene av eiendommene fratrukket gjeld.

<sup>51</sup> Bane NOR Eiendom AS' årsrapport for 2025.

**Figur 7 Utviklingen i gjeld og egenkapital (i milliarder kroner - venstre akse) og gjeldsandel (prosent - høyre akse) i Bane NOR Eiendom konsern fra 2017 til 2025.**



Kilde: Riksrevisjonen, Bane NOR Eiendom AS' årsrapporter 2017-2025.

### Utvikling i eiendomsverdiene

Både bokførte og markedsmessige verdier til porteføljene av utviklings- og investeringseiendommer i Bane NOR Eiendom AS har økt siden i 2017. Bane NOR har mange sentralt beliggende eiendommer som har steget mye i verdi over tid og eiendomsprisene har økt mye de siste årene. Markedsverdiene på porteføljene (virkelig verdi) har samlet økt fra 16,3 milliarder kroner i 2018 til 32 milliarder kroner i 2025, mens de bokførte verdiene har økt fra 6,4 milliarder kroner til 15,6 milliarder kroner.<sup>52</sup> Utviklingsporteføljen utgjør omkring en tredjedel av Bane NOR Eiendom-konsernets eiendomsverdier, mål i virkelig verdi. Utviklingseiendommens andel av samlede bokførte eiendomsverdier i Bane NOR-konsernet er doblet fra 2018 til 2024, fra 5 til 10 prosent.<sup>53</sup>

Figur 8 nedenfor viser kontantstrømmene til Bane NOR Eiendom AS' kjøp, investeringer og salg av eiendom i perioden 2018-2025 for begge kategorier av eiendom. Det omfatter alle investeringsaktiviteter, som «kontantstrøm fra investeringsaktiviteter» i årsregnskapene, minus netto betaling av lån til felleskontrollert virksomhet, som i hovedsak er virksomhet i deleide selskaper i eiendomskonsernet<sup>54</sup>. Figuren viser at kontantstrømmen fra investeringer har vært større enn kontantstrømmen fra salg av eiendom. Kun i 2019 var det høyere innbetalinger enn utbetalinger, som skyldes en konkret transaksjon.<sup>55</sup>

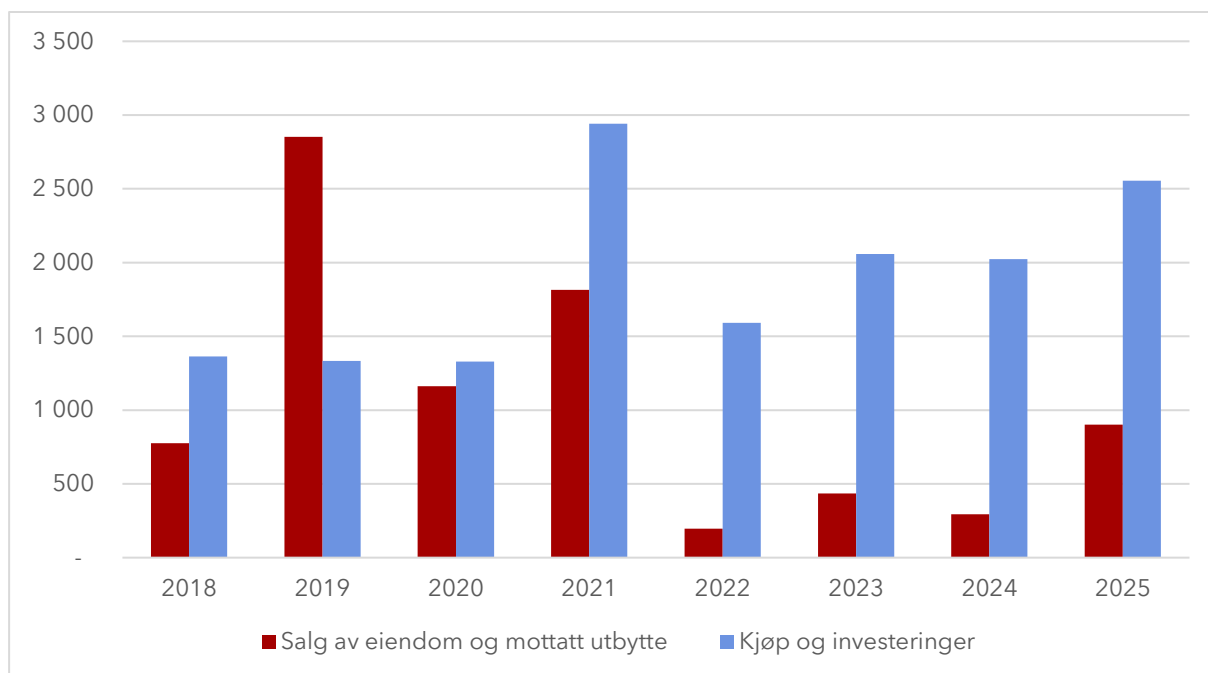
<sup>52</sup> Bane NOR SF har bokførte verdier innen grunneiendom, infrastruktur og bygninger på 33,5 mrd. kroner per 2025.

<sup>53</sup> Tall for 2025 forelå ikke ved rapportens utarbeidelse.

<sup>54</sup> En felleskontrollert virksomhet (FKV) er et selskap eller prosjekt som Bane NOR Eiendom AS eier sammen med én eller flere andre aktører, dvs. enkelte av datterselskapene i Bane NOR Eiendom konsern. Konserninterne transaksjoner er med.

<sup>55</sup> Omkring to tredjedeler av investeringene (til sammen 8,4 milliarder kroner) er investering og påkostning i eksisterende eiendom, mens 30 prosent er kjøp av ny eiendom (omkring 3,8 milliarder kroner). I tillegg har Bane NOR Eiendom AS i perioden investert en halv milliard i felleskontrollerte og tilknyttede eiendomsselskap. Innbetalingene er salg av eiendom (til sammen 6,2 milliarder kroner) og mottatt utbytte fra tilknyttede og felleskontrollerte selskaper (1,2 milliarder kroner).

**Figur 8 Kontantstrømmer for Bane NOR Eiendom AS for 2018-2025, i millioner kroner**



Kilde: Bane NOR.

### Avkastning og utbytte fra eiendomsvirksomheten etter 2017

Intensjonen med å utvikle kommersiell eiendom i Bane NOR Eiendom konsern, er å gi overskudd, og utbytte. Eventuelle overskudd fra eiendomsvirksomhet skal tas som utbytte til morforetaket, og videre til staten gjennom vedtak i årlig foretaksmøte. Bane NOR SF skal som statsforetak derimot ikke betale utbytte av egen, statsfinansiert virksomhet.

Tabell 2 viser utbytte fra Bane NOR Eiendom AS til morforetaket og fra Bane NOR SF til staten ved Samferdselsdepartementet for årene 2018 til 2024.

**Tabell 2 Oversikt over utbytte i perioden 2018 til 2025**

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Utbetalt utbytte (fra Bane NOR Eiendom AS til Bane NOR SF)</b>	250 mill. kroner	0	0	0	50 mill. kroner	0	0	0
<b>Utbetalt utbytte (fra Bane NOR SF til staten)</b>	0	0	0	0	50 mill. kroner	0	0	0

Kilde: Samferdselsdepartementet.

Tabell 2 viser at det har blitt tatt ut internt utbytte to av årene i undersøkelsesperioden. Bane NOR Eiendom AS hadde i perioden 2018-2021 en utbytteordning der et fast årlig beløp (250 millioner kroner), skulle utbetales til morselskapet, uavhengig av årsresultat. Det var kun i 2018 at utbyttet faktisk ble tatt ut og anvendt til å finansiere driften av Bane NOR SF. Utbytte til staten har derimot blitt begrenset av morforetakets finansielle stilling,

samt at Bane NOR Eiendom AS selv ikke har hatt tilstrekkelig overskudd flere år. 2022 var det eneste året i undersøkelsesperioden da det ble tatt ut utbytte fra overskudd fra Bane NOR Eiendom AS via morforetaket. Det ble tatt ut 50 millioner kroner fra datterselskapet, og 50 millioner kroner videre til staten. Etter at utbyttepolitikken ble endret fra 2022 har det vært svake resultater i Bane NOR Eiendom AS.<sup>56</sup>

Bane NOR SF har i liten grad har tatt utbytte fra eiendomsselskapet mellom 2018 og 2025, men har i stedet tilført datterselskapet kapital, blant annet i form av konverteringen av gjeld til egenkapital. Avkastning til statsforetaket har dermed kommet i form av verdiøkning på eiendommene. Riksrevisjonen beregner at den gjennomsnittlige årlige nominelle avkastningen fra 2018 til 2025 har vært på 7,1 prosent, som er over avkastningsmålet eier, Samferdselsdepartementet, har satt.<sup>57</sup>

Bane NOR mener at de begrensede utbytteutbetalingene i perioden ikke gir et dekkende bilde av verdiene som er bygget i eiendomsvirksomheten. Verdiskapingen har i hovedsak kommet til uttrykk gjennom økte eiendomsverdier, som over tid kan realiseres eller inngå som finansieringsgrunnlag for jernbanevirksomheten.

### **Bane NORs finansielle handlingsrom påvirker eiendomsvirksomheten og resultatene**

Utviklingen til Bane NORs eiendomsvirksomhet reflekterer eiendomsutviklingen generelt. Det er en virksomhet med lange tidshorisonter, og i et prosjekt kan det ta mange år fra investeringen gjøres, til at inntektene kommer. Kostnader tas løpende over mange år, mens inntektene kommer først ved ferdigstilling eller salg. Eiendomsmarkedet er følsomt for endringer i tilbud og etterspørsel, noe som kan ha stor innvirkning på eiendomspriser og leieinntekter. Det har vært utfordrende år for nyboligsalg i eiendomsmarkedet de siste årene, og årene med koronapandemi ga lite aktivitet. Ifølge Samferdselsdepartementet har dette også påvirket Bane NORs eiendomsvirksomhet. Selskapet har likevel holdt eiendomsverdiene mer stabile enn andre aktører fordi det har tilgang til utviklingsarealer i sentrale bystrøk som er attraktive.<sup>58</sup>

Bane NOR Eiendom AS utsteder obligasjons- og sertifikatlån i det norske markedet for å finansiere eiendomsprosjekter. Alle lån utstedes ifølge Bane NOR Eiendom AS med en eierskapsklausul som sikrer statlig eierskap til hvordan de finansielle midlene anvendes.<sup>59</sup>

Bane NOR Eiendom AS kan også lånefinansiere utviklingsprosjekter ved å ta opp interne lån hos morforetaket eller i det private markedet. Bane NOR SF kan også selge eiendommen direkte til Bane NOR Eiendom AS for å øke aksjekapitalen i datterselskapet. For eksempel ble det på grunnlag av den svake finansielle stillingen til Bane NOR Eiendom AS gjort en gjeldskonvertering av internt mellomværende mellom Bane NOR SF

---

<sup>56</sup> Den langsiktige utbytteforventningen for Bane NOR SF utgjør 30 pst. av Bane NOR Eiendom AS' årsresultat etter skatt, jf. omtale i Prop 1 S (2025-2026) for Samferdselsdepartementet.

<sup>57</sup> Totalavkastning her målt som prosentvis endring i eiendeler fra balansen fratrukket gjeld, der balanseførte eiendomsverdier er erstattet med virkelige eiendomsverdier, mellom 2017 og 2025. Felleskontrollert og tilknyttet virksomhet er verdsatt til balanseført verdi.

<sup>58</sup> Verifisert referat fra møte mellom Samferdselsdepartementet og Riksrevisjonen 25. februar 2026.

<sup>59</sup> Her er rating svært viktig, fordi investeringsfond og institusjoner kan være pålagt å kun investere i obligasjoner over et visst ratingnivå. En høy rating senker også renten ved obligasjonsutstedelser. Også omtalt av Bane NOR selv på nettsiden, jf. <https://www.banenor.no/om-bane-nor/investor-relations/finansiering-bane-nor-eiendom-as/>

og datterselskapet og gjennomført flere eiendomstransaksjoner til markedsverdi våren 2025. Bane NOR oppgir at eiendomstransaksjonene gjøres for å styrke det finansielle handlingsrommet til Bane NOR Eiendom AS ved å sikre en mer hensiktsmessig kapitalstruktur i Bane NOR Eiendom-konsernet. Bane NOR baserte beslutningen på en helhetlig vurdering der det så hen til sum av eiendeler, investeringer i virksomheten og finansiell soliditet over tid.<sup>60</sup>

Bane NOR Eiendom bruker en kredittvurdering, rating, fra Nordic Credit Rating (NCR) i forbindelse med ekstern lånefinansiering.<sup>61</sup> Eiendomsselskapet har hatt en kredittrating på A siden 2022. NCR forventer at Bane NOR Eiendom AS' kredittnøkkeltall vil forbli moderate, til tross for høye investeringer og økt gjeld i 2025 og 2026. Ratingen legger vekt på blant annet:

- varigheten på det konserninterne lånet fra mor, Bane NOR SF, som anses som egenkapital i Bane NOR Eiendom AS,
- moderat gjeldsgrad i eiendomsmorselskapet,
- monopol over eiendommer som verksteder og togstasjoner,
- høy andel av statlige leietakere i næringslokaler,
- indirekte statlig eierskap, og
- eierskap av transportinfrastruktur.<sup>62</sup>

Bane NOR Eiendom AS viser i offentlige rapporter til at kredittratingen underbygger at selskapet drar nytte av å være statseid via Bane NOR SF med en robust utleieportefølje av og utviklingseiendommer på attraktive knutepunkter.

En høy kredittrating betyr lavere oppfattet risiko for private långivere og investorer samt eventuelle medeiere i datterselskaper og i eiendomsprosjekter. Det kan gi bedre tilgang til finansiering, spesielt når markedsforholdene er krevende. Bane NOR Eiendom AS viser i årsrapporten for 2025 til at rating og muligheter i obligasjonsmarkedet er med på å opprettholde en stabil finansiell situasjon for selskapet.

Undersøkelsen viser at de økonomiske resultatene i Bane NOR-konsernets eiendomsvirksomhet varierer fra år til år, men at gjelden i Bane NOR Eiendom AS har økt de siste årene. Konsernet har løst finansielle utfordringer i eiendomsvirksomheten ved å selge tidligere jernbaneeiendom til datterselskapet, omdanne tomter til utviklingsformål eller omdisponere eiendom internt. Bane NOR Eiendom AS har tatt opp lån fra morforetaket, og eiendom omdannes til datterselskaper i eiendoms-konsernet. Bane NOR Eiendom AS har opprettholdt soliditet og investert etter eksterne låneopptak. Undersøkelsen viser at den finansielle stillingen også kan styrkes ved at det gradvis er overført jernbaneeiendom fra statsforetaket til selskapet de siste årene.

---

<sup>60</sup> Brev fra Bane NOR til Riksrevisjonen av 30. januar 2026.

<sup>61</sup> Et eiendomsselskap er ofte sterkt avhengig av ekstern finansiering, stabile leieinntekter og tillit i markedet. En god kredittrating fungerer som et kvalitetsstempel som har stor praktisk og økonomisk betydning.

<sup>62</sup> Omtale av Bane NOR Eiendom AS, jf. [https://nordiccreditrating.com/article/bane-nor-eiendom-long-term-issuer-rating-affirmed-outlook-stable-1?language\\_content\\_entity=en](https://nordiccreditrating.com/article/bane-nor-eiendom-long-term-issuer-rating-affirmed-outlook-stable-1?language_content_entity=en)

Utviklingen i Bane NOR Eiendom-konsernet, med økning i eiendomsinvesteringer og gjeld uten tilsvarende vekst i inntjening, kan etter Riksrevisjonens oppfatning innebære økonomisk risiko for Bane NOR-konsernet og binde opp finansielle midler i store investeringer.<sup>63</sup> Riksrevisjonen merker seg at økningen i markedsverdier så langt ikke har ført til at verdiene er brukt som finansieringsgrunnlag for jernbanevirksomheten, slik det ble forutsatt ved Stortingets behandling av Meld. St. 27 (2014–2015) *På rett spor – Reform av jernbanesektoren*, jf. Innst. 386 S (2014–2015). Siden Bane NOR Eiendom AS i liten grad har gitt overskudd og utbytte over tid, mener Riksrevisjonen at den kommersielle eiendomsutviklingen ikke har støttet tilstrekkelig opp om jernbanen siden etableringen av konsernet.

### 5.3 Bane NOR-konsernets organisering kan gi utfordringer i forvaltningen av eiendomsporteføljen og i styringen av Bane NOR Eiendom AS

Det å samle all jernbaneeiendom innenfor Bane NOR-konsernet og å opprette et datterselskap som kunne drive med kommersiell eiendomsvirksomhet, skulle gi klare ansvarsforhold, et samlet eiendomsmiljø og bedre styring, koordinering og insentivstruktur. Det går fram av Meld. St. 27 (2014–2015) *På rett spor – Reform av jernbanesektoren*.

Bane NOR SF er organisert i fem divisjoner, der *divisjonen for eiendom og serviceanlegg* har ansvaret for Bane NOR Eiendom AS og eiendommene som Bane NOR SF eier.<sup>64</sup> Bane NOR Eiendom AS har ingen ansatte, og forvaltningen av eiendommene utføres av ansatte i divisjonen for eiendom og serviceanlegg. Divisjonen ledes av en konserndirektør, som også har rollen som administrerende direktør i Bane NOR Eiendom AS.

Divisjonen for eiendom og serviceanlegg har ansvar for all eiendomsutvikling i konsernet, uavhengig av juridisk struktur, både statsfinansiert eiendomsvirksomhet og kommersiell.<sup>65</sup> En egen konsernstandard (del av styringssystemet) angir divisjonens roller og ansvar, *Konsernstandard for Utvikling og forvaltning av eiendom og serviceanlegg*.

Bane NOR SF har hatt en økning i ansatte i eiendomsforvaltningen siden 2017. Antall årsverk som belastes Bane NOR Eiendom AS, har økt med nesten 50 prosent siden 2018.<sup>66</sup> Av de rundt 285 årsverkene som jobber med eiendomsrelaterte oppgaver i Bane NOR SF, er det rundt 190 som utvikler og driver datterselskapet Bane NOR Eiendom AS. Det er omkring 35 årsverk som jobber i avdelingen for (kommersiell) eiendomsutvikling, og dette utgjør 20 prosent av årsverkene i Bane NOR Eiendom AS. I eiendomsutviklingen leies det også inn mye konsulenter og eksterne tjenester, som arkitektbistand, som belastes Bane NOR Eiendom AS' regnskaper.

---

<sup>63</sup> Basert på data fra Google Maps.

<sup>64</sup> Selskapsgjennomgang av Bane NOR SF, Delrapport fra KPMG på oppdrag fra Samferdselsdepartementet (2023).

<sup>65</sup> Brev fra Bane NOR SF til Riksrevisjonen av 30. januar 2026.

<sup>66</sup> Riksrevisjonens beregninger av tallmateriale mottatt fra Bane NOR.

Forvaltningen av hele eiendomsporteføljen i konsernet Bane NOR skjer innenfor en felles eiendomsvirksomhet, en divisjon. Avdelingene i divisjonen for eiendom og serviceanlegg har ansvar for ulike eiendoms kategorier med ulike finansieringsmodeller og avkastningskrav. (Se mer om internorganiseringen i vedlegg 3.)

Bane NOR Eiendom AS har inngått avtale om leveranse av personell og avtale om kjøp av tjenester og fellesanskaffelser med Bane NOR SF. I tillegg kjøper de kommersielle eiendomsprosjektene ressurstimer fra Bane NOR SF etter behov. Det er utstrakt bruk av internfakturering i henhold til avtalen mellom Bane NOR SF og Bane NOR Eiendom AS.<sup>67</sup> Undersøkelsen viser at Bane NOR-konsernet i stor grad håndterer ansattes ressursbruk gjennom å fakturere for oppgaver i ikke-kommersielle aktiviteter eller kommersielle prosjekter. Det har de siste årene vært gjort tiltak for å tydeliggjøre regnskapsmessige skiller og hvordan interne ressurser skal fordeles. Internfaktureringen skal bli mindre etter gjennomførte organisatoriske endringer. Selv om ulike koblinger mellom kommersiell og statlig virksomhet internt i konsernet gir en iboende risiko for krysssubsidiering, ved at offentlige midler kan tilflyte kommersiell virksomhet, viser undersøkelsen at Bane NOR har oppmerksomhet på denne utfordringen.

Undersøkelsen viser at både internrevisjonen i Bane NOR SF og en ekstern rapport fra 2022 har påpekt viktigheten av at Bane NOR fikk «kontroll på pengestrømmene» og bedre internkontroll. Riksrevisjonens gjennomgang av dokumenter og foreliggende rapporter viser at det har vært utdelte finansielle skiller mellom Bane NOR Eiendom AS og morselskapet de første årene etter at konsernet ble etablert, men at internkontrollsystemene nå er forbedret.<sup>68</sup> Styreprotokollene fra styremøtene i Bane NOR SF viser at styret de siste årene har vært opptatt av å få eksterne juridiske betenkinger for større eiendomstransaksjoner mellom morforetaket og datterselskapet.<sup>69</sup> Eksterne gjennomganger og revisorrapporter viser at det er blitt tydelige regnskapsmessige skiller mellom den statlig finansierte og den kommersielle eiendomsvirksomheten. Bane NOR oppgir nå at det ikke anser internprising i foretaket som en større utfordring.<sup>70</sup>

### **Styringsmodellen for eiendomsforvaltning og -utvikling i Bane NOR-konsernet**

Siden Bane NOR er et konsern, er det ett styre for Bane NOR SF, og ett for Bane NOR Eiendom AS. Styret i Bane NOR SF er etter statsforetaksloven ansvarlig for all eiendom i Bane NOR-konsernet. Styret i Bane NOR SF setter rammene for eiendomsforvaltningen:

- Styret i morforetaket har ansvaret for å fastsette vedtekter, kapitalstruktur og finansieringsmodell for datterselskapet, og generalforsamling i Bane NOR Eiendom AS og behandler saker som følger av aksjeloven, som årsregnskap og utbytte.
- Styret i Bane NOR SF fastsetter instruks for styringen av datterselskapet, fullmaktspolicy og finanspolicy.

---

<sup>67</sup> Det er en avtale mellom morforetaket og Bane NOR Eiendom AS om bruk av personell «Personell avtalen», og en avtale om kjøp av tjenester og fellesanskaffelser med morforetaket, for de arealene som er både jernbaneinfrastruktur og har kommersiell del. I tillegg kjøper eiendomsprosjektene ressurstimer fra Bane NOR SF etter behov.

<sup>68</sup> Bane NOR Eiendom AS' årsregnskap for 2024. Omtale om lån fra morselskapet på nærmere 1,9 milliarder kroner.

<sup>69</sup> Riksrevisjonens gjennomgang av styreprotokollene fra styremøter i Bane NOR SF fra 2017 til 2025.

<sup>70</sup> Brev fra Bane NOR til Riksrevisjonen av 30. januar 2026.

- Styret i Bane NOR SF skal ta avgjørelser som gjelder eiendomstransaksjoner som overstiger fullmaktsgrensene til konsernledelsen og styreleder i Bane NOR Eiendom AS.<sup>71</sup> Fullmaktsgrensen er på 250 millioner kroner for kjøp og salg av eiendom. Salg av eiendom for over 50 millioner kroner skal styrebehandles i Bane NOR SF.

Administrasjonen i divisjonen for eiendom og serviceanlegg rapporterer til konsernledelsen og til styret i Bane NOR SF, både for aktiviteter i foretaket i egen divisjon og for Bane NOR Eiendom AS. I tillegg rapporterer administrasjonen ved konserndirektøren i divisjonen for eiendom og serviceanlegg til styret i Bane NOR Eiendom AS om saker som kun gjelder Bane NOR Eiendom-konsernet, for eksempel ved etablering av nye datterselskaper eller om resultater i eiendomskonsernet.

Styret i Bane NOR Eiendom AS har etter aksjeloven § 6-12 ansvar for forvaltningen av selskapet og skal påse at virksomheten drives i samsvar med selskapets vedtekter og styrende dokumenter. Styret i Bane NOR Eiendom AS må etter instruksen fra morforetaket legge fram forslag til transaksjoner og overføringer av eiendommer fra Bane NOR SF til datterselskapet for styret i morforetaket. Det er da divisjon for eiendom og serviceanlegg som har anbefalt dette for styret i Bane NOR Eiendom AS først.

Inntil 2025 var den administrerende direktøren i Bane NOR SF styreleder i Bane NOR Eiendom AS. I 2025 overtok konserndirektøren for *divisjonen for økonomi og finans* rollen som styreleder. Som styreleder for Bane NOR Eiendom AS behandler dermed konserndirektøren for økonomi og finans saker som divisjonen for eiendom og serviceanlegg legger fram for styret i Bane NOR Eiendom AS. I rollen som styreleder skal konserndirektøren for divisjonen for økonomi og finans ivareta interessene til Bane NOR Eiendom AS. Her kan det ligge en grunnleggende interessemotsetning mellom rollen som styreleder i Bane NOR Eiendom AS og rollen som divisjonsdirektør i morforetaket.

Styret i Bane NOR SF setter mål og strategi for hele konsernet, herunder eiendomsvirksomheten.<sup>72</sup> Strategien har samme mål for divisjonen for eiendom og serviceanlegg som for Bane NOR Eiendom AS. Eiendomsvirksomheten skal følge de samme strategiske målene som Bane NOR SF (som er avledet av målene i regjeringens nasjonale transportplan, Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*).

I strategien for Bane NOR Eiendom AS for 2022–2025, står det at «eiendomsselskapet [Bane NOR Eiendom AS] skal ha fokus på serviceanlegg, servicetilbud, reklame og parkering på stasjonsområdene, verksteder, terminaler, nødvendige arealer for [drift og vedlikehold av jernbanen, samt knutepunktutvikling i strategiperioden]. Samtidig har Bane NOR Eiendom AS selv ved styret fastsatt omtalen av hva strategien innebærer for eiendomsvirksomheten på nettsiden. Omtalen legger vekt på by- og stedsutvikling.

Bane NOR-konsernets interne styringssystem består av retningslinjer og konsernprosedyrer. Flere prosedyrer gjelder for eiendomsvirksomheten. Prosedyren for «*Plan og byggesaker som berører jernbane*» avklarer samhandling og ansvarsfordeling i

---

<sup>71</sup> Selskapsgjennomgang av Bane NOR SF, Delrapport fra KPMG på oppdrag fra Samferdselsdepartementet (2023).

<sup>72</sup> For perioden 2022–2025 vedtok styret i Bane NOR SF i august 2021 «Konsernstrategi 2025 - Et framoverlent Bane NOR».

Bane NOR-konsernet etter blant annet plan- og bygningsloven<sup>73</sup> samt byggesøknader etter lov om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) § 10<sup>74</sup>. *Prosedyre for eiendomsutviklingsprosjekter*<sup>75</sup> er forankret i «*Prosjekteierstyring for store prosjekter - Konsernprosedyre*» og «*Knutepunktutvikling - Konsernstandard*». *Prosedyre for organisering av forretningsenhet i form av datterselskaper og SP-selskaper i Bane NOR Eiendom AS* gjelder kun Bane NOR Eiendom AS, for etablering av aksjeselskaper og forvaltning av disse innenfor eiendoms konsernet.

### **Eiendomsvirksomheten i Bane NOR-konsernet**

Bane NOR-konsernet skal sørge for at jernbanen har nok areal til drift, togframføring og servicetilbud, mens annet areal, som tomt og eiendom, skal utvikles til jernbaneformål, salg og utleie, eller det skal utnyttes på en annen måte til det beste for Bane NORs samfunnsoppdrag, jf. Meld. S (2014–2015) og Innst. 386 S (2014–2015).<sup>76</sup> Arealavklaring er også relevant ved de sammensatte prosjektene og ved endring i eiendommenes organisering i konsernet.

Det gjøres stadige vurderinger av eiendomsmassen, tomter og arealer. Porteføljen vil også endres ut fra eiendomstransaksjoner fra Bane NOR SF til Bane NOR Eiendoms AS. Ofte overføres eiendom, som togstasjoner, til markedspris som salg med kapitalforhøyelse fra morforetaket til eiendomsselskapet.

Alle eiendommer som omreguleres fra jernbaneformål som kan utvikles for salg, jf. jernbaneforskriften § 1-6 sjette ledd<sup>77</sup>, ligger under Bane NOR Eiendom AS. Tomter og arealer som er omregulert til utviklingsformål, kan selges til andre aktører, som kommuner eller private eiendomsselskaper. Bane NOR-konsernet velger likevel å oppføre bygg i egen regi. Mange prosjekter oppføres utelukkende for framtidig salg. Det gjøres økonomiske analyser for å dokumentere at det å utvikle prosjekter gjennom Bane NOR Eiendom AS gir bedre forretningsmessige resultater enn å selge tomt og arealer.<sup>78</sup>

Alle eiendommene som er lagt til Bane NOR Eiendom AS, og nye utviklingsprosjekter som vedtas av styret i Bane NOR Eiendom AS, har avkastningskrav. Det utarbeides forretningsplaner og lønnsomhetsanalyser for hvert eiendomsprosjekt og for hver investeringseiendom. Forventet avkastning på nye utviklingsprosjekter, som boligbygg, er

---

<sup>73</sup> Når Bane NOR skal planlegge jernbaneinfrastruktur etter plan- og bygningsloven, gjelder konsernets *Veileder om nasjonale jernbaneinteresser*. Det skal avklares internt om planer berører eksisterende eller planlagt jernbaneinfrastruktur.

<sup>74</sup> For all bygging ved og ved avregulering av jernbaneeiendom gjelder § 10. Byggegrenser mv. under, over og langs jernbanen i lov om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven). Bane NOR må forholde seg til denne loven og denne paragrafen i all forvaltning av eiendom ved jernbanen.

<sup>75</sup> Prosedyren gjelder for alle kommersielle eiendomsutviklingsprosjekter i regi av Bane NOR Eiendom konsern, både i og utenfor knutepunkter; serviceanlegg som gjennomføres med kommersielle virkemidler, for eksempel verksteder; og sammensatte prosjekter der statlig finansierte tiltak inngår i prosjektet, i tillegg til kommersiell eiendomsutvikling. I sammensatte prosjekter gjelder denne prosedyren i sin helhet for den kommersielle delen av prosjektet.

<sup>76</sup> Tomter som ikke behøves til jernbaneformål, brukes til andre formål, men 61,5 prosent av konsernets eiendom beholdes ifølge Bane NOR av strategiske årsaker. Brev fra Bane NOR til Riksrevisjonen av 30. januar 2026.

<sup>77</sup> Jernbaneforskriftens § 1-6 (6); «Når det er besluttet at eiendommer der det er jernbaneinfrastruktur eller serviceanlegg skal frigis til andre formål, kan Jernbanedirektoratet og den som forvalter eiendommene etter oppdrag fra departementet inngå avtale om avhending og etterbruk. Slike avtaler bør særlig omhandle sikring, vedlikehold, miljø, kulturminner mv.»

<sup>78</sup> I slike vurderinger er det grunnleggende at tomtens settes til markedsverdi, siden en utviklingsmargin skal bidra til en meravkastning av et prosjekt utover et rent tomtesalg. Foretaket skriver at «Hvorvidt Bane NOR Eiendom AS skal utvikle eiendom selv, sammen med medeier eller selge eiendom til andre utviklere, beror på konkret vurdering av hver eiendom og hver business case», jf. brev fra Bane NOR til Riksrevisjonen av 30. januar 2026, s. 14.

normalt vesentlig høyere avkastning enn avkastningsmålet for Bane NOR Eiendom AS.<sup>79</sup> Kommersielle prosjekter med høyest forventet avkastning og som er jernbanerelatert, vil som hovedregel ha høyest prioritet for utvikling eller investering. Prosjekter som ikke anses bedriftsøkonomisk lønnsomme, kan likevel realiseres av hensyn til samfunnsoppdraget, med et lavere avkastningskrav. For eksempel har verksteder en lavere forventet avkastning enn boligbygg, men de utvikles fordi konsernet har et sektorpolitisk formål, og fordi de bygges etter togoperatørers betalingsvillighet.<sup>80</sup>

Bane NOR Eiendom AS gjennomfører kommersielle eiendomsutviklingsprosjekter og gjør mulighetsstudier for å avdekke om utviklingspotensialet er tilfredsstillende. Det kan gå flere år fra potensialet klargjøres, til selskapet har et ferdig regulert areal som kan gi et relativt sikkert estimat for avkastning. Utviklingsporteføljen i konsernet består derfor av flere prosjekter i ulike faser, og Bane NOR viser til at det kan være krevende å forutse hvilke statlige og kommunale reguleringer som vedtas når etter avklaringsprosesser med kommunene. Selve oppføringen av en eiendom kan gjøres mange år etter at det er vedtatt å bygge. Prosjekter kan også settes på vent.

Siden Bane NOR Eiendom AS har et avkastningskrav til porteføljen og det er lavere inntjening fra for eksempel serviceanlegg enn fra salg av boliger, kan det være mer utfordrende for selskapet å prioritere mellom utviklingsprosjekter med høy forventet inntjening enn for eksempel å reinvestere i et verksted. Bane NOR uttrykker at det kan være vanskelig å gjennomføre alle utbyggings- og utviklingsprosjekter for å oppnå målene for både den ikke-kommersielle og den kommersielle eiendomsdelen.<sup>81</sup>

Undersøkelsen viser at Bane NOR Eiendom AS må beregne framtidige inntekter av et visst areal for å nå de kommersielle målene som er satt for et eiendomsprosjekt. Samtidig viser verken konsernprosedyrene, beslutningsgrunnlaget for investeringer eller Bane NORs uttalelser om det gjøres økonomiske avveininger av om et nytt bygg kunne blitt oppført med noe mindre areal og lavere kommersielle inntekter over tid, men likevel være samfunnsøkonomisk lønnsomt og gitt bedre tilgjengelighet for jernbanen mye tidligere.

Samtidig kan det i enkelte sammenhenger være viktig for jernbanen at eiendomsvirksomheten er organisert i et eget aksjeselskap. Strukturen kan gi handlingsrom til raske beslutninger, mobilisering av leverandører og effektiv kapitalbruk, uten behov for særskilte budsjettprosesser. Et nylig eksempel er etableringen av et midlertidig nødverksted i Bodø etter skredet ved Nordlandsbanen i august 2025. Her gjennomførte Bane NOR Eiendom AS hele prosessen med å etablere verkstedet.

Gjennomgang av protokoller fra styremøter i morforetaket og i eiendomsselskapet viser at fullmaktspolicyen behandles jevnlig i morforetakets styre, og at det gis fullmakter til konserndirektør for divisjon for eiendom og serviceanlegg i rollen som administrerende

---

<sup>79</sup> For å sikre god inntjening og lavest mulig risiko ved kommersielle prosjekter setter Bane NOR Eiendom AS' krav om at minst 50 prosent av nybygg og bygg som skal totalrenoveres, skal være solgt eller leid ut før prosjektet igangsettes, definert som 50 prosent av salgsverdien og 50 prosent av utleieverdien av næringsarealer. Det er vanlig for boligbyggere.

<sup>80</sup> Brev fra Bane NOR til Riksrevisjonen av 30. januar 2026, verifisert referat fra møte mellom Samferdselsdepartementet og Riksrevisjonen 25. februar 2026 og Bane NORs powerpointpresentasjon for Riksrevisjonen 14. november 2025.

<sup>81</sup> Brev fra Bane NOR til Riksrevisjonen av 30. januar 2026.

direktør i Bane NOR Eiendom AS til å gjøre investeringer for Bane NOR Eiendom AS. Styresakene til styremøter i morforetaket gir lite informasjon om hvordan den samlede eiendomsporteføljen i konsernet utvikler seg over tid, og hvordan Bane NOR Eiendom AS investerer. Styret i Bane NOR SF har vært involvert i få av de nye kommersielle utviklingsprosjektene som gjennomføres av Bane NOR Eiendom AS de siste årene, som følger av fullmaktsnivåene for når investeringsbeslutninger skal legges frem for styret i morforetaket.

Styret i morforetaket behandler saker om eiendomstransaksjoner som berører Bane NOR SF, eller der det skal gjennomføres og vurderes finansielle løsninger for «sammensatte prosjekter». Til flere av eiendomstransaksjonene og for vedtak om de sammensatte prosjektene redegjøres det sjelden i beslutningsgrunnlaget til morforetakets styre om en transaksjon eller en investering i utvikling av eiendom er i samsvar med den gjeldende strategien for eiendomsvirksomheten overordnet og formålet for morforetaket. Det rapporteres tidvis til styret i Bane NOR SF om nøkkeltall i Bane NOR Eiendom AS gjennom konsernets målekort, og enkelte statusgjennomganger av eiendomsvirksomheten.

KPMG viser i en rapport fra 2022 at Bane NORs konsernorganisering og eiendomsforvaltning er tilnærmet lik som hos private eiendomsaktører.<sup>82</sup> Riksrevisjonen ser at det kan være fordeler ved dagens organisering. Riksrevisjonen merker seg samtidig at Bane NOR Eiendom-konsernet forvalter stadig flere eiendommer, og at mange kommersielle eiendomsprosjekter er lagt i deleide selskaper. Det gir Bane NORs samlede eiendomsvirksomhet en mer kommersiell retning enn da den ble etablert i 2017. Riksrevisjonen ser en risiko for at Bane NOR kan nedprioritere kjerneoppgaver innenfor jernbanen og forvaltning av jernbanerelatert eiendom dersom foretaket gjennom datterselskapet i stor grad styrer porteføljen etter avkastning.

Undersøkelsen viser at styret i Bane NOR Eiendom AS gjennom konsernprosedyrer og fullmakter fra morforetaket i konsernstrukturen har muligheter til å investere i og utvikle eiendom og til å beslutte nye utviklingsprosjekter og utføre finansielle transaksjoner.<sup>83</sup> Måten konsernet er organisert på, stiller etter Riksrevisjonens vurdering særlige krav til at styret i Bane NOR SF får tilstrekkelig informasjon fra både styret i datterselskapet og administrasjonen i divisjonen for eiendom og serviceanlegg om hvordan eiendomsporteføljen og den kommersielle eiendomsutviklingen i Bane NOR Eiendom AS forvaltes, og herunder rapportering og informasjon om hvordan de kommersielle prosjektene understøtter jernbanen. Riksrevisjonen ser at styret i morforetaket i liten grad har mottatt informasjon om prioriteringer knyttet til hvilke eiendommer som utvikles og fulgt opp om utviklingen av de kommersielle eiendommene i eiendomskonsernet understøtter jernbanen.

---

<sup>82</sup> KPMG. (2022). *Rapport - Analyse av Bane NOR Eiendom*. På oppdrag for Samferdselsdepartementet. Rapporten analyserte Bane NOR Eiendom AS' kommersielle virksomhet opp mot andre store eiendomsutviklere.

<sup>83</sup> Siden mange av sakene som eiendomsselskapet behandler i styremøtene er å fatte investeringsbeslutninger om et nytt utviklingsprosjekt eller investeringer i ulike faser av et prosjekts utvikling, vil saksbehandlingen også berøres av hvordan eiendomsdøtrene i Bane NOR Eiendom-konsernet skal organiseres og finansieres, jf. *Prosedyre for organisering av forretningsenhet i form av datterselskaper og SP-selskaper i Bane NOR Eiendom AS*.

## 5.4 Samferdselsdepartementet har i liten grad fulgt opp at Bane NOR-konsernets kommersielle eiendomsvirksomhet er i samsvar med målet med statens eierskap

Statens mål som eier av Bane NOR SF er kostnadseffektiv forvaltning og utvikling av en sikker og tilgjengelig jernbaneinfrastruktur og jernbanerelatert eiendomsvirksomhet, basert på samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger. For den kommersielle eiendomsvirksomheten er statens mål høyest mulig avkastning over tid innenfor bærekraftige rammer.<sup>84</sup>

### 5.4.1 Departementet har i liten grad oppfølging av om den kommersielle eiendomsvirksomheten understøtter jernbanen

I henhold til statens mål med eierskapet i Bane NOR-konsernet og intensjonene i Meld. St. 27 (2014–2015) og jernbanelovgivningen<sup>85</sup> skal eiendomsvirksomheten være jernbanerelatert og understøtte jernbanen. Den kommersielle eiendomsvirksomheten som forvaltes i Bane NOR Eiendom AS, skal gi avkastning i samsvar med avkastningsmålet.

Gjennomgangen av dokumentasjon i undersøkelsen viser at Samferdselsdepartementet gjennom sin eierstyring ikke har grepet inn i rammene for Bane NOR-konsernets eiendomsvirksomhet. Departementet har for eksempel ikke satt begrensinger for hvor omfattende den kommersielle eiendomsutviklingen bør være.

Departementet mottar heller ikke rapportering om Bane NORs eiendomsvirksomhet fra styret i Bane NOR SF, men opplyser at det kommuniserer til morforetakets styre at det er viktig at Bane NOR Eiendom AS er «jernbanefokusert».<sup>86</sup> Etter statsforetaksloven § 38 kan departementets myndighet ikke utøves utenom foretaksmøtet, og departementet gir uttrykk for at det kan være en utfordring å følge opp eiendomsvirksomheten i Bane NOR direkte siden den er organisert i en konsernmodell, og at beslutningskjeden blir lenger til Bane NOR Eiendom AS via to styrer i konsernet.<sup>87</sup>

Departementet følger likevel jevnlig med på utviklingen i eiendomsforvaltningen i konsernet ved møter med morforetaket. De siste årene har det blitt lagt fram informasjon om hvordan konsernet investerer ved knutepunkter, om synergier i eiendomsporteføljen og om planene for Oslo S. Det har også vært enkelte fagmøter med Bane NOR Eiendom AS, blant annet om selskapets kommersielle virksomhet, etter KPMGs rapport fra 2022.

Undersøkelsen viser at departementet ikke selv vurderer om den økonomiske utviklingen i den kommersielle eiendomsvirksomheten og avkastningen er i tråd med «å gi høy avkastning over tid» eller hvordan måloppnåelsen i Bane NOR Eiendom AS vurderes å være i samsvar med hensikten ved å ha omfattende kommersiell virksomhet i konsernet.

---

<sup>84</sup> Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*, s. 31 og s. 44, jf. Innst. 225 (2019–2020) *Innstilling til Stortinget fra næringskomiteen*.

<sup>85</sup> Forskrift om jernbanevirksomhet, serviceanlegg, avgifter og fordeling av infrastrukturkapasitet mv. (jernbaneforskriften), særlig Kapittel 4. Jernbanerelaterte tjenester.

<sup>86</sup> Verifisert referat fra møte mellom Samferdselsdepartementet og Riksrevisjonen 25. februar 2026.

<sup>87</sup> Brev fra Samferdselsdepartementet til Riksrevisjonen av 10. februar 2026.

For eksempel er det ikke vurdert eller etterspurt fra foretaket hvordan Bane NOR Eiendom AS utvikler eiendom eller prioriterer mellom prosjekter for å nå avkastningskravet.

Samferdselsdepartementet er først og fremst opptatt av utviklingen av knutepunkter i sin oppfølging av den kommersielle eiendomsvirksomheten. Knutepunktutvikling og fortetting rundt knutepunkt vurderes som særlig viktig for å øke bruken av jernbanen og dermed også øke den samfunnsøkonomiske nytten. Departementet uttrykker at Bane NOR-konsernet kan drive eiendomsutvikling for å få legge til rette for bruk av kollektivtransport generelt, og mener at Bane NOR Eiendom AS kan bygge kommersielle eiendommer utenfor stasjonsområder, fordi det kan øke tilfanget av togpassasjerer.<sup>88</sup>

Undersøkelsen viser at departementet ikke hadde vurdert om Bane NOR Eiendom AS' kommersielle boligprosjekter i lang gåavstand til jernbanestasjoner er i samsvar med intensjonene i jernbanereformen og statens mål.<sup>89</sup> I intervju svarer departementet at eieren ikke følger opp om enkelte kommersielle eiendomsprosjekter, som boligbygging, er jernbanerelatert virksomhet, men mener at det er hensiktsmessig at Bane NOR Eiendom AS forsøker å skaffe inntekter som kan bidra til jernbanen.

Samferdselsdepartementet har få synspunkter på og kommersielle vurderinger av knutepunktutvikling eller eiendomsporteføljens innretning.<sup>90</sup> Undersøkelsen viser at Samferdselsdepartementet i hovedsak følger opp utviklingen i eiendomsvirksomheten og i Bane NOR Eiendom AS gjennom eierdialog med og økonomiske vurderinger av morforetakets finansielle utfordringer.

Samferdselsdepartementet mener at KPMGs rapport fra 2022 viser at eiendomsvirksomhetens organisering var hensiktsmessig, at det var etablert en god eierstyring, og at virksomhetsstyringen ble understøttet dels av en effektiv internkontroll. Riksrevisjonen legger imidlertid vekt på at Bane NOR Eiendom-konsernet fra omkring 2020 har hatt mye investeringsaktivitet i nye utviklingsprosjekter og etablert flere datterselskaper. Riksrevisjonen kan ikke se at departementet har hatt oppmerksomhet på denne utviklingen i sin eieroppfølging av Bane NOR de siste årene.

#### **5.4.2 Departementet får informasjon om økonomiske resultater i eiendomsvirksomheten, men følger i liten grad opp om den finansielle utviklingen understøtter statens mål med eierskapet**

For selskaper som har deler av virksomheten i et konkurransemarked, bør staten gi selskaper direkte økonomisk kompensasjon for å utføre sektorpolitiske oppgaver framfor å ha lavere avkastnings- eller utbytteforventninger, som kan gi konkurransefordeler, jf. *OECDs retningslinjer for eierstyring og selskapsledelse* omtalt i Meld. St. 6 (2022–2023).<sup>91</sup>

---

<sup>88</sup> Brev fra Samferdselsdepartementet til Riksrevisjonen av 10. februar 2026, Bane NORs nettsider og brev fra Samferdselsdepartementet til Riksrevisjonen av 10. februar 2025.

<sup>89</sup> Verifisert referat fra møte mellom Samferdselsdepartementet og Riksrevisjonen 25. februar 2026.

<sup>90</sup> Brev fra Samferdselsdepartementet til Riksrevisjonen av 10. januar 2026. Det fremgår det også: «Det vises til at det i jernbanereformen ble vektlagt at Bane NOR konsern, i samarbeid med andre aktører, skal bidra til gode kollektivknutepunkter, samt at Stortinget ved behandling av meldingen ga sin tilslutning til dette.»

<sup>91</sup> Jf. Innst. 190 S (2022–2023). *Innstilling fra næringskomiteen om Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap.*

Departementet skal følge opp sektorpolitisk måloppnåelse, avkastning og forretningsmessig måloppnåelse i Bane NOR konsernets eiendomsvirksomhet. Departementet framhever at eiendomsvirksomheten også skal støtte transportpolitiske mål, jf. det årlige oppdragsbrevet til Bane NOR SF.<sup>92</sup> Det er ikke satt finansielle mål eller langsiktige forventninger til utvikling i eiendomsvirksomheten utover en utbyttepolicy.

Bane NOR-konsernet har eiendommer med ulikt avkastningskrav, men departementet opplever ikke at det er målkonflikter i forvaltningen av eiendomsvirksomheten. For eieren er det likevel krevende å skille tydelig mellom hvordan utviklingen i den kommersielle og ikke-kommersielle virksomheten skal måles og vurderes. Departementet skriver: «For å vurdere Bane NOR Eiendom AS' måloppnåelse ut fra statens mål som eier, bør det gjennomføres evalueringer av sammenlignbare selskaper.»<sup>93</sup>

Undersøkelsen viser at det har variert hvor omfattende Bane NOR har rapportert til eier på indikatorer for måloppnåelse i eiendomsvirksomheten eller hvordan eiendomsvirksomheten støtter opp om de sektorpolitiske målene. Fram til 2023 rapporterte Bane NOR om egne indikatorer for eiendomsvirksomhetens bidrag til samfunnsoppdraget. Fra 2024 har ikke Bane NORs styringssystem egne måleindikatorer for eiendomsvirksomheten, og det rapporteres derfor heller ikke til eieren om resultater og måloppnåelse. Samferdselsdepartementet viser til at presentasjonen av indikatorer og resultatinformasjon for Bane NOR SF og Bane NOR Eiendom AS har vært under utvikling over flere år. Blant annet er dette løftet fram i foretakets årsrapporter, og koblingen mellom eiendomsvirksomheten og statsforetakets måloppnåelse ble løftet frem i tertialrapportene fra og med tredje tertial 2024.

Undersøkelsen viser at departementet har vært opptatt av utbyttesituasjonen til Bane NOR Eiendom AS i årene 2020 til 2022 spesielt og har hatt dialog med Finansdepartementet om å fastsette en utbyttepolitikk for Bane NOR-konsernet.<sup>94</sup> I 2022 ble utbytteordningen for Bane NOR SF endret til en prosentsats av årsresultatet. Staten hadde ikke tatt utbytte fra Bane NOR SF før i 2022. Bane NOR SF hadde tidvis hatt negativ opparbeidet annen egenkapital, noe som gjorde det vanskelig for staten å ta ut utbytte fra morforetaket selv om Bane NOR Eiendom AS hadde overskudd. Ifølge departementet kunne staten som eier ha endret på utbyttesituasjonen andre år hvis egenkapitalen i morforetaket ble satt ned, men departementet har ikke sett det som ønskelig.<sup>95</sup>

Departementet har i liten grad fulgt opp resultatene til Bane NOR Eiendom AS over tid. Departementet var heller ikke kjent med de finansielle utfordringene i datterselskapet i 2024 og 2025, der det var nødvendig å gjøre interne finansielle transaksjoner i konsernet for at Bane NOR Eiendom AS blant annet skulle opprettholde sin kredittrating. Det har ikke vært eierdialog med Bane NOR SF om konkrete konserninterne transaksjoner og gjeldskonvertering. Det har vært møter om egenkapitalsituasjonen og hvordan det skal

---

<sup>92</sup> Jf. omtalt i avtalene for styringen av Bane NOR SF fra 2021 til 2023 og i oppdragsbrevene for 2024 og 2025.

<sup>93</sup> Brev fra Samferdselsdepartementet til Riksrevisjonen av 10. februar 2026.

<sup>94</sup> Jf. Internt notat, «Rådgivningsoppdrag - analyse av Bane NOR-konsernets eiendomsvirksomhet» av 13. januar 2022 til politisk ledelse i Samferdselsdepartementet.

<sup>95</sup> Verifisert referat fra møte mellom Samferdselsdepartementet og Riksrevisjonen 25. februar 2026.

legges til rette for å ta ut utbytte, men eieren har ikke fulgt opp kapitalstrukturen og den svake lønnsomheten i Bane NOR Eiendom AS.<sup>96</sup>

Samferdselsdepartementet har et særskilt ansvar for å følge opp at Bane NOR-konsernet ikke har finansiert sine eiendomsprosjekter og utfører interne transaksjoner på en måte som gjør at det kan stilles spørsmål om Bane NOR Eiendom AS' kommersielle virksomhet mottar offentlig støtte.<sup>97</sup> Departementet viser til at det er styrets ansvar å sørge for å ha god internkontroll med klare regnskapsmessige skiller i konsernet. Ifølge departementet er det ikke noe som tyder på at Bane NOR ikke har systemer som hindrer kryssubsidiering. Styret i morforetaket har heller ikke tatt opp kryssubsidiering som et område med risiko i eierdialogen.<sup>98</sup>

Riksrevisjonen ser at konsernorganisering i prinsippet kan gjøre det enklere å sikre at eiendomsutviklingen skjer på markedsmessige vilkår ved at kommersiell eiendomsvirksomhet skal gi overskudd, og at eiendommene skal forvaltes effektivt og understøtte jernbanens infrastruktur. Samtidig kan organiseringen gjøre det vanskelig for departementet å styre og følge opp den kommersielle delen av eiendomsvirksomheten spesielt. Undersøkelsen indikerer at departementet i liten grad har fulgt opp om den finansielle utviklingen understøtter jernbanevirksomheten.

Samferdselsdepartementet uttrykker at det er vanskelig å vurdere den samlede måloppnåelsen og investerings- og utviklingsaktiviteten i Bane NOR Eiendom AS. Det skal ifølge departementet gjøres en ny, ekstern evaluering av eiendomsvirksomheten i Bane NOR-konsernet etter noe tid. Departementets egen opplevelse er at rapporteringen om eiendomsvirksomheten fra Bane NOR SF gir eieren begrenset med informasjon om strategier for framtidig utvikling av datterselskaper og øvrig kommersiell virksomhet innenfor Bane NOR Eiendom-konsern.<sup>99</sup> Riksrevisjonen merker seg dette. Fravær av slik informasjon vil gjøre det krevende for departementet å vurdere konsernets måloppnåelse knyttet til eiendomsvirksomhet.

### 5.4.3 Samferdselsdepartementet har svak oppfølging av Bane NOR-konsernet som aktør i eiendomsmarkedet

Eierskapspolitikken har over tid gått ut på at staten ikke skal være en langsiktig eier i selskaper, der statlig eierskap ikke har en klar begrunnelse, som sektorpolitiske mål, markedssvikt eller nasjonale hensyn. Det følger av eierskapsmeldingen, Meld. St. 6 (2022-2023), at staten for selskaper som primært opererer i konkurranse med andre, vurderer om behovet kan ivaretas mer effektivt med andre virkemidler.<sup>100</sup>

---

<sup>96</sup> Referater fra eierdialogen, brev fra Samferdselsdepartementet til Riksrevisjonen av 10. februar 2026 og verifisert referat fra møte mellom Samferdselsdepartementet og Riksrevisjonen 25. februar 2026.

<sup>97</sup> Statsstøtteregelverket omtaler *kryssubsidiering* som at inntekter fra skjermet, offentlig finansiert virksomhet brukes til å støtte konkurranseutsatt virksomhet. Hvis offentlige midler tilflyter den økonomiske aktiviteten direkte eller indirekte, kan dette være i strid med reglene om offentlig støtte.

<sup>98</sup> Verifisert referat fra møte med Samferdselsdepartementet 25. februar 2026 og brev fra Samferdselsdepartementet til Riksrevisjonen av 10. februar 2026.

<sup>99</sup> Brev fra Samferdselsdepartementet til Riksrevisjonen av 10. februar 2026.

<sup>100</sup> Meld. St. 6 (2022-2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap*, s. 24 og 32-33, jf. Innst. 190 S (2022-2023).

OECDs retningslinjer omtalt i Meld. St. 6 (2022–2023), peker på at statens rolle som markedsaktør bør være begrenset for å unngå at staten påvirker markedet.<sup>101</sup> Dersom staten eier selskaper i markeder med konkurranse, må EUs regler for statsstøtte overholdes.<sup>102</sup> Ifølge Innst. 190 S (2022–2023) til eierskapsmeldingen skal statlig eierskap ikke urettmessig medføre andre konkurransevilkår for det statlig eide selskapet enn for selskaper uten statlig eierandel.<sup>103</sup>

Bane NOR Eiendom AS har gjennom sin statlige tilhørighet utviklet seg til en stor aktør i eiendomssektoren og er en viktig bidragsyter til fortetting ved jernbaneknutepunkter. Undersøkelsen viser samtidig at den kommersielle eiendomsaktiviteten til Bane NOR-konsernet utenfor stasjonsområdene er økende.

Samferdselsdepartementet oppgir at det ikke selv vurderer hvilken rolle konsernet har i eiendomsmarkedet.<sup>104</sup> Riksrevisjonen mener at departementet i for liten grad har oppmerksomhet på Bane NOR-konsernets posisjon og utvikling i eiendomsmarkedet.

## 6 Anbefalinger

Riksrevisjonen anbefaler at Samferdselsdepartementet

- tydeliggjør hva det innebærer at kommersiell eiendomsutvikling i Bane NOR Eiendom AS skal understøtte jernbanen.
- skaffer seg informasjon for å kunne vurdere om utviklingen i eiendomsvirksomheten i Bane NOR-konsernet er i samsvar med målet med statens eierskap.
- har mer oppmerksomhet på om Bane NOR-konsernets utvikling av kommersiell eiendom bidrar til overskudd til jernbanen, slik det ble forutsatt ved etableringen av konsernet.
- gjennom eierdialogen med Bane NOR SF jevnlig drøfter strategiske valg og prioriteringer for konsernets kommersielle eiendomsvirksomhet.

## 7 Statsrådets svar

Dokument 3:19 (2025–2026) *Riksrevisjonens undersøkelse av Bane NORs eiendomsvirksomhet* ble sendt til statsråden i Samferdselsdepartementet 3. juni 2026, jf. vedlegg 1. Svaret fra statsråden følger i vedlegg 2.

---

<sup>101</sup> OECD har gitt klare anbefalinger om at statlig eierskap bør reduseres, fordi for mye statlig eierskap kan skape konkurransevridning, rollekonflikter og ineffektiv ressursbruk. I NHOs analyse av statlig eierskap (2020) omtales denne beskrivelsen av statens rolle i markedet med en direkte henvisning til OECDs politikk-anbefalinger, som er formulert i flere av OECDs Economic Surveys og i oppfølgingen av OECD Guidelines on Corporate Governance of State-Owned Enterprises (SOE Guidelines).

<sup>102</sup> OECDs retningslinjer for eierstyring og selskapsledelse i selskaper med statlig eierandel.

<sup>103</sup> Innst. 190 S (2022–2023) Innstilling til Stortinget fra næringskomiteen til Meld. St. 6 (2022–2023), s. 4.

<sup>104</sup> Jf. Brev fra Samferdselsdepartementet til Riksrevisjonen av 10. februar 2026 og verifisert referat fra møte mellom Samferdselsdepartementet og Riksrevisjonen 25. februar 2026.

## 8 Riksrevisjonens uttalelse til statsrådets svar

Riksrevisjonen har ingen ytterligere merknader.

Saken sendes Stortinget.

Vedtatt i Riksrevisjonens møte 17. juni 2026

Karl Eirik Schjøtt-Pedersen

Solveig Horne

Rigmor Aasrud

Harald Tom Nesvik

Tom-Christer Nilsen

---

Jens A. Gunvaldsen

# Del 2: Revisjonskriterier og metodisk tilnærming

## 9 Revisjonskriterier

### 9.1 Kriterier om eierstyring og Samferdselsdepartementets rolle som sektormyndighet

Bane NOR SF er et statsforetak underlagt Samferdselsdepartementet. Departementet velger styret i foretaksmøtet, som skal ivareta forvaltningen av virksomheten, herunder eiendomsforvaltningen av datterselskapet Bane NOR Eiendom AS, jf. statsforetaksloven § 23. Samferdselsdepartementet skal motta morforetakets styreprotokoller, jf. statsforetaksloven § 24.

Staten er opptatt av at styret setter tydelige mål og utarbeider klare strategier som bidrar til at selskapet prioriterer og allokere ressurser der bidraget til verdiskaping (avkastning over tid eller sektorpolitisk måloppnåelse) er størst.<sup>105</sup>

Samferdselsdepartementets eierutøvelse i Bane NOR SF skal bidra til å nå statens mål om bærekraftig og mest mulig effektiv oppnåelse av sektorpolitiske mål og være i samsvar med eierstyringsprinsippene i Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap*, jf. Innst. 190 S (2022–2023), og i henhold til § 10 i *Reglement for økonomistyring i staten* (økonomireglementet)<sup>106</sup>.

Staten er eier i Bane NOR SF for å ivareta forvaltningen og utviklingen av den nasjonale jernbaneinfrastrukturen og jernbaneeiendommen. Statens mål som eier er kostnadseffektiv forvaltning og utvikling av en sikker og tilgjengelig jernbaneinfrastruktur og jernbanerelatert eiendomsvirksomhet, basert på samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger.

«Jernbanerelatert eiendomsvirksomhet» innebærer at Bane NOR primært skal forvalte eiendom knyttet til utviklings- og utbyggingsprosjekter med jernbaneformål eller som er nødvendig for drift og vedlikehold av jernbanen.<sup>107</sup> For den kommersielle eiendomsvirksomheten er statens mål høyest mulig avkastning over tid innenfor bærekraftige rammer.<sup>108</sup>

---

<sup>105</sup> Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*, s. 77, jf. Innst. 225 (2019–2020) Innstilling til Stortinget fra næringskomiteen.

<sup>106</sup> I § 10 i *Reglement for økonomistyring i staten* (økonomireglementet) er det stilt krav om at staten i eierrollen skal forvalte sine eierinteresser i samsvar med overordnede prinsipper for god eierstyring med særlig vekt på at den valgte selskapsformen, selskapets vedtekter, finansieringen og styresammensetningen er hensiktsmessig for selskapets formål og eierskap. Styring, oppfølging og kontroll skal tilpasses statens eierandel, selskapets egenart og risiko og vesentlighet. Formålet med reglementet er blant annet å påse at statens verdier forvaltes på en effektiv og forsvarlig måte.

<sup>107</sup> Meld. St. 27 (2014–2015), jf. Innst. 386 S (2014–2015) *På rett spor* s. 23. Omtalen av Bane NORs eiendomsvirksomhet er for øvrig ulik i stortingsmeldinger, i formålet til morforetakets Bane NOR SF over tid, på Samferdselsdepartementets nettsider om Bane NOR og på Bane NORs egne nettsider.

<sup>108</sup> Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap*, s. 47., jf. Innst. 190 S (2022–2023) Innstilling til Stortinget fra næringskomiteen.

Samferdselsdepartementet har det overordnede ansvaret for jernbanesektoren som sektormyndighet, og skal følge opp at Bane NOR virksomhet er i samsvar med jernbanereformen, jf. blant annet Innst. 386 S (2014–2015). I rollen som sektormyndighet fastsetter Samferdselsdepartementet rammer for virksomheten til Bane NOR gjennom statsbudsjettet og Nasjonal transportplan. Som sektormyndighet setter Samferdselsdepartementet også rammer for virksomheten til Bane NOR gjennom forvaltning av sektorspesifikke lov- og forskriftsreguleringer.<sup>109</sup> Gjennom oppdragsbrevet setter Samferdselsdepartementet overordnede rammer for den statlige finansieringen til foretaket i form av mål, vilkår og krav til rapportering.<sup>110</sup>

Den kommersielle virksomheten følges opp i departementets eierrolle og ved eierstyringen av Bane NOR SF. Siden foretakets virksomhet i hovedsak er bevilgningsfinansiert over statsbudsjettet, vil måloppnåelsen også følges opp gjennom andre roller enn kun som eier, blant annet hvordan bevilgningene brukes til ulike oppgaver og områder.<sup>111</sup> Det følger av eierskapsmeldingen at staten, for å skape legitimitet til de ulike rollene overfor et selskap, bør være seg bevisst den rollen den til enhver tid opptrer i, og skille rollen som eier fra statens øvrige roller.<sup>112</sup>

I rollen som sektormyndighet fastsetter Samferdselsdepartementet rammer for virksomheten til Bane NOR gjennom statsbudsjettet og Nasjonal transportplan, samt utformer oppdragsbrev.<sup>113</sup> I Nasjonal transportplan (NTP), jf. Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* og Innst. 439 S (2023–2024) *Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Nasjonal transportplan 2025–2036*, legges det rammer for Bane NORs virksomhet «som forvalter og bygger av jernbaneinfrastruktur og -eiendom, som stasjoner og verksteder».<sup>114</sup>

Departementet må følge opp budsjettbevilgninger til Bane NOR SF, jf. de årlige forslagene til stortingsvedtak i Prop. 1 S *Samferdselsdepartementet*<sup>115</sup>, og se til at det ikke skjer krysssubsidiering mot kommersiell virksomhet jf. *Bevilgningsreglementet* og *Regelverk for økonomistyring i staten*.<sup>116</sup>

## 9.2 Kriterier om å ivareta formål og måloppnåelse i Bane NOR SF og datterselskapet Bane NOR Eiendom AS

I Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap* omtales Bane NORs virksomhet: «Bane NOR har ansvaret for planlegging, utbygging, forvaltning, drift og

---

<sup>109</sup> Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap*, s. 47., jf. Innst. 190 S (2022–2023) *Innstilling til Stortinget fra næringskomiteen*.

<sup>110</sup> Oppdragsbrev til Bane NOR SF for 2025. I oppdragsbrevet angis ikke mål for den kommersielle delen av Bane NOR SFs eiendomsvirksomhet.

<sup>111</sup> [www.regjeringen.no](http://www.regjeringen.no) *Slik er norsk jernbane organisert - regjeringen.no*.

<sup>112</sup> Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap*, s. 122 og boks 12.1, s. 123. jf. Innst. 190 S (2022–2023) *Innstilling til Stortinget fra næringskomiteen*.

<sup>113</sup> Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap*, s. 47. Som sektormyndighet legger Samferdselsdepartementet rammer for virksomheten til Bane NOR gjennom etatsstyringen av Jernbanedirektoratet og forvaltning av sektorspesifikke lov- og forskriftsreguleringer.

<sup>114</sup> Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*, Figur 11.5 *Organisering av jernbanesektoren*, s. 130.

<sup>115</sup> For eksempel [Prop. 1 S \(2024–2025\)](#)

<sup>116</sup> *Bevilgningsreglementet* § 5 om bevilgningsvedtak og bestemmelser i både *Reglement for økonomistyring i staten* og *Bestemmelser om økonomistyring i staten*.

vedlikehold av det nasjonale jernbanenettet, trafikkstyring samt forvaltning og utvikling av jernbaneeiendom. Jernbane- og eiendomsvirksomheten, herunder eiendomsvirksomheten som er organisert i datterselskapet Bane NOR Eiendom AS, skal sammen bygge opp om foretakets formål.»<sup>117</sup>

Bane NOR SF skal ha en effektiv økonomisk drift og skal støtte togtrafikken i Norge i et langsiktig perspektiv. Statsforetaket skal ha en bærekraftig og mest mulig effektiv oppnåelse av sektorpolitiske mål og drives på en ansvarlig måte.<sup>118</sup>

Bane NOR SFs styre er ansvarlig for at virksomheten i Bane NOR Eiendom AS bidrar til foretakets formål og statens mål, og at forvaltningen utføres i samsvar med vedtektene til både morforetaket og datterselskapet.<sup>119</sup> Styret i Bane NOR SF tilsetter administrerende direktør, som forestår den daglige ledelse av foretaket. Styret i datterselskapet plikter å gi styret og administrerende direktør i det eiende statsforetaket de opplysningene som trengs for å vurdere konsernets stilling og resultatet av konsernets virksomhet, jf. § 30 i statsforetaksloven.

Statsforetaksloven pålegger styret i Bane NOR SF en plikt til å forelegge saker som antas å være av vesentlig betydning for foretakets formål, eller som i vesentlig grad vil endre virksomhetens karakter, for Samferdselsdepartementet før styret kan fatte vedtak, jf. statsforetaksloven § 23.<sup>120</sup> Foreleggelsesplikten gir departementet en mulighet til å vurdere styrets planer. Hvis styret ønsker å gjennomføre tiltak som ligger utenfor formålet, må saken forelegges foretaksmøtet som en vedtektsendring med forslag til endring av formålet eller som et forslag om å fravike formålet for den enkelte sak.<sup>121</sup>

Bane NOR SF ble etablert som et infrastrukturforetak ved jernbanereformen i 2016 og skulle i all hovedsak drive med aktivitet som ikke inngår i et marked. Deler av virksomheten ville likevel ha et økonomisk tilsnitt, som eiendomsvirksomheten der foretaket skulle både eie eiendommer med og uten kommersielt potensial og operere delvis i et konkurransemarked. Statsstøtteregulverket skulle gjelde for virksomheten. Meld. St. 27 (2014–2015) *På rett spor – Reform av jernbanesektoren* beskriver det slik: «Kommersielt rettet eiendomsutvikling i knutepunktet skal ikke skje på bekostning av den offentlig finansierte virksomheten som forvaltning og utvikling av infrastrukturen og det trafikale tilbudet til de reisende.»<sup>122</sup>

Rammebetingelser ble satt for eiendomsvirksomheten:<sup>123</sup>

- Bane NOR SF skal som hovedregel kun anskaffe eiendom som er nødvendig og planlagt i forbindelse med prosjekter som er finansiert med bevilgninger til

---

<sup>117</sup> Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap*, s. 47. jf. Innst. 190 S (2022–2023) Innstilling til Stortinget fra næringskomiteen.

<sup>118</sup> Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap*, s. 8. jf. Innst. 190 S (2022–2023) Innstilling til Stortinget fra næringskomiteen.

<sup>119</sup> *Bane NOR SFs vedtekter*, fastsatt ved stiftelsen av selskapet 10. februar 2016, sist endret 21. januar 2025.

<sup>120</sup> Statsforetaksloven § 24 tredje ledd.

<sup>121</sup> Norsk Lovkommentar, ved Gudmund Knudsen.

<sup>122</sup> Innst. 386 S (2014–2015) *Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om På rett spor – reform av jernbanesektoren*.

<sup>123</sup> Meld. St. 27 (2014–2015) *På rett spor*, s. 23 punkt 4.4.3.4 Rammebetingelser for eiendomsvirksomhet.

utbyggingsformål, er regulert til jernbaneformål eller er nødvendig for drift og vedlikehold av jernbanen.

- Eiendomsvirksomhet med kommersielt preg holdes regnskapsmessig adskilt fra utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold av infrastruktur.
- Infrastrukturforetakets muligheter til å skaffe inntekter fra eiendom hensyntas når rammene for den statlige finansieringen fastsettes.
- Vedtektene angir selskapets formål og avgrenser dette fra rene kommersielle formål.

Bane NOR skal ha jernbanerelatert virksomhet. Det foreligger ikke en juridisk definisjon eller utdypning av hva som ligger i begrepet «jernbanerelatert». Stortingsmeldinger og stortingsproposisjoner med tilhørende innstillinger definerer ikke eksplisitt ordet *jernbanerelatert*, men beskriver hvilke tiltak, aktiviteter og eventuell statlig finansiering som faller inn under «jernbaneformål». Eiendom skal understøtte jernbanefunksjonene og infrastrukturen.

Meld. St. 27 (2014–2015) bruker ikke ordet *jernbanerelatert*, men hele meldingen er innrettet mot hva som anses å være jernbanens kjernevirksomhet. Nasjonal transportplan (NTP) definerer hva staten prioriterer som jernbaneformål for noen år framover. Gjeldende NTP (2025–2036) omtaler jernbanens samfunnsrolle og prioriteringer, men beskriver ikke at eiendomsforvaltning og eiendomsutvikling er et viktig område for jernbanen.<sup>124</sup>

En pragmatisk, kildetro forståelse av «jernbanerelatert eiendom» er at dette er eiendom som direkte støtter eller muliggjør drift, vedlikehold, trafikkstyring, passasjerhåndtering eller godshåndtering i jernbanesystemet.<sup>125</sup> Denne forståelsen samsvarer med hva Bane NOR-konsernet eier av eiendom og areal, og hvordan eiendommene forvaltes og utvikles.

For sin virksomhet skal Bane NOR også følge Lov om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) og tilhørende forskrifter. Loven regulerer rettigheter og plikter ved jernbaneutbygging, også tiltak ved jernbanen.<sup>126</sup>

Bane NOR SFs datterselskap Bane NOR Eiendom AS er å anse som en stor privat aktør i både eiendoms- og byggenæringen og må forholde seg til og følge blant annet plan- og bygningsloven med forskrifter i sin virksomhet. I Meld. St. 13 (2023–2024) *Boligmeldingen – En helhetlig og aktiv boligpolitikk for hele landet*, jf. Innst. 327 S (2023–2024), vises det til at det hovedsakelig er private aktører som driver eiendomsutvikling og – særlig gjennom forslag til egne reguleringsplaner og innspill til arealdelen av kommuneplanen – påvirker hvilke områder som blir satt av til utbyggingsformål. I omtalen av de offentlige aktørene i boligpolitikken og byggenæringen i stortingsmeldinger- og innstillinger omtales ikke Bane NOR Eiendom AS eller andre statlige eide selskaper som forvalter og utvikler eiendom eksplisitt, siden de regnes som private aktører. Utbygging og utvikling av

---

<sup>124</sup> [Nasjonal transportplan \(NTP\) - Jernbanedirektoratet](#)

<sup>125</sup> <https://www.jernbanedirektoratet.no/content/uploads/2023/11/jernbanedirektoratets-begrepskatalog-2020-3-utgave.pdf>

<sup>126</sup> [Lov om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. \(jernbaneloven\) - Lovdata](#)

eiendomsprosjekter i norske kommuner reguleres ellers av et omfattende lovverk og planhierarki som gjelder for hvordan Bane NOR SF ved datterselskapet Bane NOR Eiendom AS opptrer som byggherre og eiendomsforvalter.<sup>127</sup>

## 9.3 Kriterier for hva staten skal eie og hvordan staten skal opptre som markedsaktør

I henhold til Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap*, Innst. 190 S (2022–2023) *Innstilling til Stortinget fra næringskomiteen*, skal staten kun eie selskaper der det finnes en klar og dokumentert samfunnsinteresse som ikke kan ivaretas like godt gjennom andre virkemidler. Statlig eierskap skal vurderes i lys av om det er det beste tiltaket for å nå samfunnsmessige mål. I markeder med god konkurranse mellom private aktører og med fungerende regulering bør staten vurdere om andre virkemidler – som lovgivning, tilsyn, tilskudd eller skatter – er bedre egnet enn eierskap.<sup>128</sup>

Staten skal i henhold til eierskapsmeldingen følge *OECDs retningslinjer for god eierstyring og selskapsledelse i selskaper med statlig eierandel* for statens rolleutøvelse som markedsaktør, der staten eier selskaper i konkurransemarkeder. God eierstyring og klare rammer er avgjørende for å sikre at statens markedsdeltakelse er legitim, effektiv og rettferdig. Staten skal skille klart mellom sine roller som eier, myndighetsutøver og regulator for å unngå interessekonflikter der det er konkurranse mellom statlig eide selskaper og private aktører.

Statlige selskaper kan ha fordeler som private aktører ikke har – som garantert finansiering, lavere kapitalkostnader eller tilgang til offentlige midler. Hvis disse brukes til å støtte kommersiell virksomhet, kan det gi urettferdige konkurranseforhold. At staten er en del av markedet gjennom å eie selskaper, gir risiko for konkurransevridning, interessekonflikter og politisk innblanding av det statlige selskapet.<sup>129</sup> Staten skal utøve sitt eierskap på en måte som ikke forvrenger konkurransen, og som er i tråd med reglene i EØS-avtalen, inkludert forbudet mot ulovlig statsstøtte og kryssubsidiering.<sup>130</sup> Dette er viktig for å sikre like vilkår som private selskaper og at markedet fungerer effektivt og rettferdig.<sup>131</sup>

---

<sup>127</sup> Kommunene har ansvar for lokal planlegging av eiendom, byutviklingstiltak mv., og vedtar: Kommuneplanens arealdel: Overordnet plan for arealbruk. Reguleringsplaner: Detaljerte planer for utbygging i bestemte områder. Normer og veiledere: For eksempel parkeringsnormer, leilighetsfordeling, uteoppholdsareal og blågrønn faktor (vegetasjon og vannhåndtering). I Oslo finnes i tillegg egne normer som ofte innarbeides i reguleringsplanene og blir juridisk bindende for utbyggere.

<sup>128</sup> I Meld. St. 8 (2019–2020): «Staten bør ikke ha større eierandeler i enkeltselskaper enn det som er nødvendig ut fra begrunnelsen for eierskapet.» På regjeringen.no: «Hensyn som ikke er begrunnet ut fra statens mål som eier skal fremmes ved bruk av andre virkemidler enn statlig eierskap.» «Statlig eierskap skal ikke urettmessig medføre andre konkurransevilkår, verken fordeler eller ulemper, sammenlignet med selskaper uten statlig eierandel.» [Hvordan staten eier - regjeringen.no](#)

<sup>129</sup> Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap*, s. 77. *OECDs retningslinjer for eierstyring og selskapsledelse i selskaper med statlig eierandel* er en internasjonalt anerkjent standard for hvordan stater bør utøve sitt eierskap på en profesjonell og ansvarlig måte.

<sup>130</sup> *EØS-avtalens regler om offentlig støtte* begrenser særlig muligheten til å gi offentlig støtte til konkurranseutsatt virksomhet, jf. EØS-avtalen artikkel 61. Bestemmelser for å sikre at norske myndigheter etterlever EØS-avtalens forpliktelser på støtteområdet er nedfelt i *lov om offentlig støtte* (lov av 27. november 1992 nr. 117).

<sup>131</sup> Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap*, s. 122., jf. Innst. 190 S (2022–2023) *Innstilling til Stortinget fra næringskomiteen*.

# 10 Metodisk tilnærming og gjennomføring

For å belyse problemstillingene har vi analysert regnskapsdata, mye skriftlig dokumentasjon, og Bane NORs og Samferdselsdepartementets skriftlige svar på tilsendte spørsmål. Vi har også gjennomgått flere eiendomsprosjekter. I tillegg har vi hatt møter med Samferdselsdepartementet og Bane NOR, samt mye skriftlig dialog.

Undersøkellesperioden har i hovedsak vært fra og med 2018 til og med 2025.

Undersøkelsen belyser ikke Bane NOR SFs rolle som innsigelsesmyndighet i jernbanerelaterte saker etter jernbaneloven.

Det metodiske opplegget som er benyttet, er framstilt skjematisk nedenfor:

Problemstillinger	Metoder
<b>1. I hvilken grad har Bane NOR Eiendom AS' virksomhet siden etableringen i 2017 vært jernbanerelatert og bidratt til målet med statens eierskap?</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• analyse av innhentede regnskapstall</li><li>• dokumentasjon for utviklingen i eiendommer</li><li>• analyse av Bane NOR Eiendoms økonomiske utvikling, gjennom dokumentasjon fra Bane NOR, årsrapporter osv.</li></ul>
<b>Hvordan følger Bane NOR SF opp eiendomsvirksomheten i datterselskapet Bane NOR Eiendom AS?</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• møte med Bane NOR</li><li>• dokumentanalyse</li><li>• brev med spørsmål til Bane NOR</li></ul>
<b>2. Hvordan følger Samferdselsdepartementet opp at Bane NOR SFs eiendomsvirksomhet ved Bane NOR Eiendom AS er jernbanerelatert og bidrar til å nå målet med statens eierskap?</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• møte med Samferdselsdepartementet</li><li>• dokumentanalyse</li><li>• brev med spørsmål til departementet</li></ul>

## 10.1 Analyse av Bane NORs eiendomsutvikling

Problemstilling 1 er belyst gjennom møter og dialog med Bane NOR, samt oversendt materiale om eiendomsporteføljen og økonomiske data. Særlig er det gjort analyse av:

- regnskap og finansielle utviklingstall,
- prosjekter og transaksjoner.

I møtet ble det diskutert hvordan det kan gis en fremstilling av utviklingen i eiendomsporteføljen og hvordan det er regnskapsmessige skiller mellom Bane NOR SF og Bane NOR Eiendom AS.

## 10.2 Dokumentanalyse og analyse av svar på spørsmål og intervjuer

Deler av problemstilling 1 og problemstilling 2 besvares i hovedsak gjennom dokumentanalyse og ut fra svar på skriftlige spørsmål, i tillegg til et intervju med Samferdselsdepartementet og møter med Bane NOR SF.

- Bane NOR SFs styreprotokoller for årene 2017–2025 inklusiv saksdokumentasjon for enkelte særlig relevante styresaker
- Bane NOR Eiendom AS' styreprotokoller 2017–2025 inklusiv saksdokumentasjon for enkelte særlig relevante styresaker
- møtereferater og presentasjoner til møter mellom Bane NOR og Samferdselsdepartementet for årene 2017–2025
- Bane NORs rapportering til Samferdselsdepartementet for årene 2020–2025
- eksterne evalueringer som omfatter Bane NORs virksomhet og styring
- dokumenter fra Bane NOR, som konsernprosedyrer, styringsdokumenter, rapportering fra administrasjonen til styrene
- gjennomgang av dokumentasjon fra Bane NOR, fra Bane NOR og Bane NOR Eiendom AS nettsider om prosjekter og utviklingseiendom, samt omtaler av saker i media og årsrapportene

Vi har belyst problemstilling 2 og 3 ved å analysere Bane NORs og departementets svar på spørsmål om temaer vi hadde behov for å få belyst mer utdypende. Vi identifiserte disse spørsmålene i dokumentanalysen og fikk svar i brev. I tillegg har vi avholdt et intervju med departementet samt et oppfølgingsmøte med Bane NOR etter at spørsmålene var oversendt.

# Referanseliste

## Lover

- Lov om aksjeselskaper (aksjeloven). Sist endret 2023. (LOV-1997-06-13-44). Lovdata.
- Lov om statsforetak (statsforetaksloven). Sist endret 2023. (LOV-2022-04-08-23). Lovdata. (Gjeldende til og med 31. desember 2025).
- Lov om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven). Sist endret 2024. (LOV-1993-06-11-100). Lovdata.

## Forskrifter

- *Forskrift om jernbanevirksomhet, serviceanlegg, avgifter og fordeling av infrastrukturkapasitet mv.* (jernbaneforskriften). Sist endret 2021. (FOR-2021-06-30-2315). Lovdata.

## Vedtekter

- *Vedtekter for Bane NOR SF*. Fastsatt 10. februar 2016. Sist endret 21. januar 2025.
- *Vedtekter for Bane NOR Eiendom AS*. Fastsatt 31. august 2017. Sist endret 15. oktober 2025.

## Reglement, retningslinjer og rutiner

- Bestemmelser om økonomistyring i staten. (2003). *Bestemmelser om økonomistyring i staten* (FOR-2003-12-12-1939). Lovdata.  
<https://lovdata.no/dokument/INS/forskrift/2003-12-12-1939>
- Reglement for økonomistyring i staten. (2003). *Reglement for økonomistyring i staten* (FOR-2003-12-12-1938). Lovdata. <https://lovdata.no/dokument/INS/forskrift/2003-12-12-1938>
- OECDs retningslinjer for eierstyring og selskapsledelse i selskaper med statlig eierandel. (*OECD Guidelines on Corporate Governance State-Owned Enterprises.*) Av 19. november 2015. Uoffisiell norsk oversettelse.

## Avtaler og oppdragsbrev

- *Oppdragsbrev til Bane NOR SF for 2024 og for 2025*. <https://www.regjeringen.no>

## Innstillinger

- Innst. 439 S (2023–2024) *Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Nasjonal transportplan 2025–2036*. Transport- og kommunikasjonskomiteen.  
<https://www.stortinget.no>
- Innst. 327 S (2023–2024). *Innstilling fra kommunal- og forvaltningskomiteen om Bustadmeldinga – Ein heilskapleg og aktiv bustadpolitikk for heile landet*.  
<https://www.stortinget.no>

- Innst. 13 S (2022–2023). *Innstilling fra næringskomiteen om Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap – Statens direkte eierskap i selskap*. Næringskomiteen. <https://www.stortinget.no>
- Innst. 225 (2019–2020). *Innstilling fra næringskomiteen om Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*. <https://www.stortinget.no>
- Innst. 94 L (2016–2017) *Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringer i jernbanelova og einskilde andre lover (reform av jernbanesektoren)*. <https://www.stortinget.no>
- Innst. 386 S (2014–2015). *Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om På rett spor – Reform av jernbanesektoren*. Transport- og kommunikasjonskomiteen. <https://www.stortinget.no>

### Proposisjoner

- Prop. 1 S (2025–2026). Samferdselsdepartementet. Kap. 5672 – Bane NOR SF – utbytte.
- Prop. 1 S Tillegg 2. Endring av Prop. 1 S (2016–2017). Endringer i statsbudsjettet 2017 under Samferdselsdepartementet (tingsinnskudd i Bane NOR SF og andre saker i forbindelse med jernbanereformen).
- Prop. 1 S (2016–2017) Samferdselsdepartementet.
- Prop. 143 L (2015–2016) *Endringer i jernbanelova og einskilde andre lover (reform av jernbanesektoren)*.

### Stortingsmeldinger

- Meld. St. 14 (2023–2024). *Nasjonal transportplan 2025–2036*. Samferdselsdepartementet. <https://www.regjeringen.no>
- Meld. St. 13 (2023–2024) *Bustadmeldinga – Ein heilskapleg og aktiv bustadpolitikk for heile landet*. <https://www.regjeringen.no>
- Meld. St. 6 (2022–2023). *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper*. Nærings- og fiskeridepartementet. <https://www.regjeringen.no>
- Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*. Nærings- og fiskeridepartementet. <https://www.regjeringen.no>
- Meld. St. 33 (2016–2017). *Nasjonal transportplan 2018–2029*. Samferdselsdepartementet. <https://www.regjeringen.no>
- Meld. St. 27 (2014–2015). *På rett spor – Reform av jernbanesektoren*. Samferdselsdepartementet. <https://www.regjeringen.no>

### Rundskriv

- H-2/14 *Retningslinjer for innsigelse i plansaker etter plan- og bygningsloven*. Rundskriv. Dato: 17.02.2014. Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

## Evalueringer og rapporter

- KPMG. (2023). *Kartlegging av organisatoriske og styringsmessige utfordringer i jernbanesektoren*. Rapport til Samferdselsdepartementet. <https://www.regjeringen.no/>
- KPMG. (2022). *Rapport - Analyse av Bane NOR Eiendom*. På oppdrag for Samferdselsdepartementet. (Unntatt offentlighet.)
- Årsrapporter for Bane NOR Eiendom AS 2018–2025. <https://www.banenor.no/om-bane-nor/investor-relations/investor-relations-bane-nor-eiendom-as/>
- Årsrapporter for Bane NOR SF 2018–2025. <https://www.banenor.no/om-bane-nor/investor-relations/rapporter-bane-nor-sf/>
- TØI. (2024). *Opplevd reisetid i 2024*. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=78232>
- Multiconsult m.fl. (2022). *Fjordbyen Lier Drammen. Fagrapport konsekvensutredning*. <https://www.lier.kommune.no/contentassets/6511279eb526499d97de6f499b7a15c7/ku-rapport-overordnede-planer-og-foringer.pdf>

## Brev og referater

- Brev av 7. mai 2026 fra Samferdselsdepartementet til Riksrevisjonen.
- Brev av 10. februar 2026 fra Samferdselsdepartementet til Riksrevisjonen.
- Brev av 30. januar 2026 fra Bane NOR SF til Riksrevisjonen.
- Brev av 17. januar 2026 fra Riksrevisjonen til Samferdselsdepartementet.
- Brev av 7. januar 2026 fra Riksrevisjonen til Bane NOR SF.
- Brev av 19. desember 2016 fra Samferdselsdepartementet til Bane NOR SF. «Storingsproposisjon om lovendringer som følge av Jernbanereformen - avklaringer fra departementet».
- Verifisert referat fra møte mellom Samferdselsdepartementet og Riksrevisjonen 25. februar 2026.

## Nettsider og andre kilder

- [www.banenor.no](http://www.banenor.no)
- [www.banenoreiendom.no](http://www.banenoreiendom.no)
- <https://eiendomnorge.no/>
- <https://nordiccreditrating.com/>

## Administrativt regelverk

- Veileder. Nasjonale jernbaneinteresser i arealplanlegging etter Plan- og bygningsloven I Revidert utgave 1. mars 2020. Bane NOR SF.

# Tabell-, figur- og faktaboksoversikt

## Tabelloversikt

Tabell 1 Nøkkeltall i økonomiske resultater i Bane NOR Eiendom-konsernet, i millioner kroner .....	22
Tabell 2 Oversikt over utbytte i perioden 2018 til 2025 .....	25
Tabell 3 Utvikling i verdier i Bane NOR Eiendom-konsernet fra 2018 til 2025 .....	65

## Figuroversikt

Figur 1 Oversikt over innretningen av eiendommer i Bane NOR-konsernet .....	7
Figur 2 Illustrasjon over hvordan Bane NOR framstiller sin knutepunktutvikling .....	14
Figur 3 Bane NORs framvisning av prosjektet Nye Oslo S .....	16
Figur 4 Oversikt over noen av Bane NOR Eiendom AS' byutviklingsprosjekter .....	18
Figur 5 Faksimile over utviklingsprosjektene Proffen Hageby og Skien Brygge .....	20
Figur 6 Illustrasjon av kurs- og konferansehotellet i landskapet i Kristiansund .....	21
Figur 7 Utviklingen i gjeld og egenkapital (i milliarder kroner - venstre akse) og gjeldsandel (prosent - høyre akse) i Bane NOR Eiendom konsern fra 2017 til 2025. ....	24
Figur 8 Kontantstrømmer for Bane NOR Eiendom AS for 2018-2025, i millioner kroner ...	25
Figur 9 Endringer i antall bygninger fra 2019 til 2025 .....	64
Figur 10 Eiendomsverdier i Bane NOR Eiendom konsern, i milliarder kroner .....	65
Figur 11 Utvikling i årsverk i divisjon for eiendom og serviceanlegg i Bane NOR SF .....	66

## Faktaboksoversikt

Faktaboks 1 Hva er «jernbanerelatert eiendom»? .....	10
--	----

# Ordliste og forkortelser

<b>Bane NOR</b>	Bane NOR brukes om Bane NOR SF der selskapet uttaler seg eller har svart på spørsmål, og som en forkortelse for Bane NOR konsern.
<b>Bane NOR Eiendom AS</b>	Bane NOR Eiendom AS er et datterselskap til Bane NOR SF. Ingen ansatte. Det er morselskap i Bane NOR Eiendom-konsernet og er et eget rettssubjekt.
<b>Bane NOR SF</b>	Morforetaket, statsforetaket i konsernet Bane NOR heter Bane NOR SF. Virksomheten er regulert av lov om statsforetak (statsforetaksloven).
<b>Boligbygger</b>	En boligbygger er en aktør (oftest et entreprenørselskap eller boligbyggelag) som bygger boliger. Det kan være en entreprenør som bygger boliger på oppdrag, et selskap som selv utvikler og bygger boligprosjekter for salg eller et boligbyggelag som bygger for medlemmer. Boligbyggers hovedoppgave er produksjon av boliger – en praktisk rolle som kan være kombinert med eiendomsutvikling.
<b>Eiendomsforvalter</b>	En eiendomsforvalter har ansvar for drift og vedlikehold av bygninger og eiendommer, for å ta vare på verdiene i en eiendom. Eiendomsforvaltning gjøres av eksisterende eiendommer – til forskjell fra utvikling av nye prosjekter.
<b>Eiendomsutvikler</b>	<p>En eiendomsutvikler er en aktør som identifiserer, planlegger og utvikler et prosjekt. Rollen omfatter ofte:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• kjøp av tomter eller eksisterende eiendom</li><li>• utvikling av planer og reguleringsendringer</li><li>• økonomiske vurderinger og prosjektkalkyler</li><li>• styring av prosess fram til byggestart eller salg</li><li>• anskaffelse av entreprenør til å stå for byggingen</li></ul> <p>Eiendomsutviklere jobber strategisk for å øke verdien av en eiendom gjennom utvikling. En eiendomsutvikler bestemmer rammene for et prosjekt og har ansvar for <i>hele prosjektets livssyklus</i> – fra idé til ferdig bygg eller salg.</p>
<b>Markedsaktørprinsippet</b>	Når staten opptretr som markedsaktør må den opptre i samsvar med kravene som EØS-avtalens regler stiller til markedsaktører («markedsaktørprinsippet») for å unngå at investeringen eller støtten anses som en økonomisk fordel for mottaker i henhold til EØS-avtalen artikkel 61 nr. 1, jf. ESAs

retningslinjer om begrepet offentlig støtte (Guidelines on the notion of State aid) av 18. januar 2017. Dette innebærer som hovedregel at staten må kreve normal markedsmessig avkastning på kapitalen som gis i støtte.

Staten kan forstyrre konkurransen i markeder ved å blande sine ulike roller og opptre som markedsaktør ved å ha en stor innvirkning på hvordan private forholder seg til 'staten'.

### **Markedsmakt**

Markedsmakt er den muligheten en produsent eller selger har til å påvirke prisnivået i markedet de opererer igjennom å påvirke tilbud eller etterspørsel. Markedsmakt har allmenn interesse særlig i de tilfellene der fri konkurranse aktivt blir hindret av en markedsaktør med stor makt og innflytelse. Konkurranseloven skal hindre misbruk av markedsmakt.

### **Reguleringsplan**

Kommuneplanen er kommunens overordnede plan etter plan- og bygningsloven, og skal samordne statlige, regionale og lokale mål i en helhetlig plan for kommunen. Reguleringsplan gjelder for et avgrenset område innenfor kommuneplanen. Den viser hva som kan bygges, hvordan bygninger, veier og grøntområder skal plasseres, og hvilke bestemmelser som gjelder. Den er juridisk bindende for eiendomsutviklere og tiltakshavere.

### **Tiltakshaver**

En tiltakshaver er den som søker om og står ansvarlig for et tiltak etter plan- og bygningsloven. Det er tiltakshaveren som initierer tiltaket. Rollen innebærer å fremme byggesøknad, å engasjere ansvarlige (arkitekt, entreprenør, prosjekterende osv.) og å sørge for at tiltaket gjennomføres i tråd med regelverket.

Begrepet brukes ofte i forbindelse med byggesaker, uavhengig av om tiltakshaveren selv bygger eller utvikler. Ofte vil en tiltakshaver også være eiendomsutvikler.

### **Statsstøtte**

EØS-avtalen, som EØS-loven og lov og forskrift om offentlig støtte, angir regler for statsstøtte. Reglene skal hindre at nasjonale eller lokale myndigheter tilgodeser enkelte foretak eller næringer framfor andre og gir dem konkurransefordeler i et marked. Den som mottar ulovlig tildelt støtte, kan bli rammet av store konsekvenser. I selskaper der deler av virksomheten finansieres av offentlig støtte, skal ikke støtten tilflytte markedsutsatt virksomhet (krysssubsidiering).

Vedlegg 1:

---

## **Riksrevisjonens brev til statsråden i Samferdselsdepartementet**

Utsatt offentlighet jf. rrevl (2024) § 7-4 (4)

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET  
Postboks 8010 DEP  
0030 OSLO

Til statsråd Jon-Ivar Nygård

## Oversendelse av Dokument 3:19 (2025–2026) Riksrevisjonens undersøkelse av Bane NORs eiendomsvirksomhet

Vedlagt er utkast til Dokument 3:19 (2025–2026) *Riksrevisjonens undersøkelse av Bane NORs eiendomsvirksomhet*.

Dokumentet er basert på rapporten som ble sendt til Samferdselsdepartementet i brev av 10. april 2026, og på departementets svar av 7. mai 2026. Dokumentet er også bearbeidet etter innspill fra Bane NOR til omtalene av konsernets virksomhet.

Statsråden bes om å redegjøre for hvordan departementet vil følge opp Riksrevisjonens konklusjoner og anbefalinger, og eventuelt om departementet er uenig med Riksrevisjonen om rapportens del 1.

Svaret fra statsråden vil i sin helhet bli vedlagt i dokumentet. Vi ber om at svaret oversendes som PDF eksportert fra Word, ikke skannet som bilde, slik at innholdet kan gjøres tilgjengelig for alle i samsvar med krav til universell utforming.

Svarfrist er 11. juni 2026.

For riksrevisorkollegiet

Karl Eirik Schjøtt-Pedersen  
riksrevisor

*Brevet er godkjent og ekspedert digitalt.*

Vedlegg: Utkast til Dokument 3:19 (2025–2026) *Riksrevisjonens undersøkelse av Bane NORs eiendomsvirksomhet*

Vedlegg 2:

---

## Statsrådets svar

Riksrevisjonen  
Postboks 6835 St. Olavs plass  
0030 OSLO

Deres ref  
2025/00790-36

Vår ref  
25/4858-

Dato  
11. juni 2026

## Statsrådets svar på Riksrevisjonens undersøkelse av Bane NORs eiendomsvirksomhet

Jeg viser til Riksrevisjonens brev av 4. juni 2026, med oversendelse av utkast til Dokument 3:19 (2025-2026) *Riksrevisjonens undersøkelse av Bane NORs eiendomsvirksomhet*.

I dette brevet gir jeg en redegjørelse for hvordan Samferdselsdepartementet vil følge opp Riksrevisjonens konklusjoner og anbefalinger, samt allerede igangsatte tiltak. Jeg gir også enkelte merknader til undersøkelsen.

### 1. Riksrevisjonens konklusjoner

Riksrevisjonen konkluderer med at:

- Samferdselsdepartementet i liten grad har fulgt opp at Bane NOR-konsernets kommersielle eiendomsvirksomhet er i samsvar med målet med statens eierskap.
- Bane NOR-konsernets eiendomsvirksomhet ved stasjonsområder understøtter jernbanen, men utviklingen av kommersiell eiendom er lite jernbanerelatert.
- Bane NOR-konsernet har bygget opp store markedsverdier i eiendomsporteføljen, men eiendomsvirksomheten har i liten grad gitt overskudd og utbytte som kommer jernbanen til gode.
- Bane NOR-konsernets organisering kan gi utfordringer i forvaltningen av eiendomsporteføljen og i styringen av Bane NOR Eiendom AS.

Riksrevisjonen har gjort en grundig analyse av Bane NORs eiendomsvirksomhet. Jeg er i hovedsak enig i Riksrevisjonens vurderinger og viktigheten av god styring og oppfølging på området. Departementet vil følge opp anbefalingene ved å iverksette flere tiltak for å styrke oppfølgingen av den kommersielle eiendomsutviklingen i Bane NOR SF. Under er noen områder jeg vil kommentere særskilt.

Departementet viser til vedtektene til Bane NOR SF, om at eiendomsvirksomheten skal bygge opp om foretakets formål, som er «å utvikle og sørge for tilgjengelig jernbaneinfrastruktur og effektive og brukervennlige jernbaneinfrastrukturtenester, inkludert knutepunkts- og terminalutvikling, som grunnlag for transport av personer og gods på det nasjonale jernbanenettet». Videre fremgår det av vedtektene til Bane NOR SF at «datterselskaper mv. skal drives i henhold til foretakets formål». Dette betyr i praksis at Bane NOR Eiendom AS ikke kan drives som en frittstående kommersiell eiendomsutvikler, men skal bidra til å oppfylle samfunnsoppdraget til Bane NOR SF.

Jeg har prioritert oppfølging av de områdene innenfor Bane NOR Eiendoms ansvarsområde som jeg vurderer at har størst konsekvenser for togtilbudet og dermed for jernbanens kunder; de reisende og godskundene. Dette innebærer oppfølging av serviceanlegg som togparkering, hensetting, stasjonstiltak og verksteder, ettersom dette har stor betydning for tilbudsutviklingen herunder innfasing av nye tog.

Når det gjelder den kommersielle eiendomsporteføljen, noterer jeg meg at Riksrevisjonen konkluderer med at verdiutviklingen i eiendomsporteføljen har vært god de siste årene, men at eiendomsvirksomheten i liten grad har gitt regnskapsmessige overskudd og utbytte som kommer jernbanen til gode. Selv om avkastningen har vært tilfredsstillende, er det meste av avkastningen ikke realisert. Når det gjelder departementets oppfølging av den kommersielle eiendomsporteføljen, tilsier statens eierskapspolitikk varsomhet i å instruere Bane NOR SF eller Bane NOR Eiendom AS i enkeltprosjekt..

Samferdselsdepartementet fikk i 2022 gjennomført en ekstern analyse av Bane NOR Eiendom (utført av KPMG).<sup>1</sup> Rapporten konkluderte med at eiendomsvirksomheten var organisert på en hensiktsmessig måte, og at strategien til Bane NOR Eiendom AS støttet opp under Bane NOR SFs hovedmål. Riksrevisjonens vurderinger er like fullt relevante.

## **2. Riksrevisjonens anbefalinger**

Riksrevisjonen anbefaler at Samferdselsdepartementet:

- tydeliggjør hva det innebærer at kommersiell eiendomsutvikling i Bane NOR Eiendom AS skal understøtte jernbanen.
- skaffer seg informasjon for å kunne vurdere om utviklingen i eiendomsvirksomheten i Bane NOR-konsernet er i samsvar med målet med statens eierskap.
- har mer oppmerksomhet på om Bane NOR-konsernets utvikling av kommersiell eiendom bidrar til overskudd til jernbanen, slik det ble forutsatt ved etableringen av konsernet.
- gjennom eierdialogen med Bane NOR SF jevnlig drøfter strategiske valg og prioriteringer for konsernets kommersielle eiendomsvirksomhet.

Som nevnt over inngår oppfølgingen av Bane NOR Eiendom AS som en del av eieroppfølgingen av Bane NOR SF. Samferdselsdepartementet får jevnlig redegjørelser om

---

<sup>1</sup> Rapport – Analyse av Bane NOR Eiendom, mai 2022, KPMG.

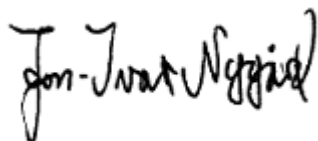
Bane NOR Eiendom AS' aktivitet og leveranser gjennom oppfølgingsmøter med og rapportering fra Bane NOR SF i løpet av året. I tillegg har utviklingen av prestasjonsindikatorer og resultatinformasjon for Bane NOR SF, herunder Bane NOR Eiendom AS, vært under utvikling over flere år.

Jeg vil også vise til at Samferdselsdepartementet allerede har igangsatt flere tiltak som er i tråd med Riksrevisjonens anbefalinger. Samferdselsdepartementet har tatt grep for å tydeliggjøre rolledelingen i jernbanesektoren blant annet gjennom endringene i jernbaneforskriften fra 2024. Avtalen mellom Samferdselsdepartementet og Bane NOR SF ble opphevet i desember 2023 og erstattet av et oppdragsbrev. I tillegg vil jeg understreke at det fremgår av Bane NOR SFs formålsparagraf, sist revidert 21. januar 2025, at «*Jernbane- og eiendomsvirksomheten skal sammen bygge opp om foretakets formål*».

Jeg er likevel enig i at Samferdselsdepartementet kan følge opp den kommersielle eiendomsutviklingen i Bane NOR Eiendom AS tettere, gjennom eierdialogen med Bane NOR SF. Derfor tar jeg sikte på å gjennomføre en ny evaluering av eiendomsvirksomheten i Bane NOR SF. I tillegg vil departementet i eierdialogen med statsforetaket drøfte behovet for egne styringsindikatorer for den kommersielle eiendomsporteføljen. Samferdselsdepartementet vil i eierdialogen også ha større oppmerksomhet på de økonomiske resultatene i Bane NOR Eiendom AS.

Samferdselsdepartementet vil i eierdialogen med Bane NOR fortsette det viktige arbeidet med å sikre en kostnadseffektiv forvaltning og utvikling av en sikker og tilgjengelig jernbaneinfrastruktur og jernbanerelatert eiendomsvirksomhet, og legge til rette for at flere velger jernbanen som transportmiddel. Riksrevisjonens rapport er et viktig bidrag i dette arbeidet.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård

Vedlegg 3:

---

## **Om organiseringen av Bane NOR-konsernets eiendomsvirksomhet**

# Organiseringen av Bane NOR-konsernets eiendomsvirksomhet

## Formål og rammer for Bane NORs eiendomsvirksomhet

Bane NOR SFs formål og samfunnsoppdrag er beskrevet i vedtektenes § 2, oppdatert 2025:

*Foretakets formål er å utvikle og sørge for tilgjengelig jernbaneinfrastruktur og effektive og brukervennlige jernbaneinfrastrukturtenester, inkludert knutepunkts- og terminalutvikling, som grunnlag for transport av personer og gods på det nasjonale jernbanenettet.*

*Foretakets virksomhet er planlegging, utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold av det nasjonale jernbanenettet, trafikkstyring og forvaltning av jernbaneeiendom, samt annen virksomhet som står i naturlig sammenheng med dette. (...) Jernbane- og eiendomsvirksomheten skal sammen bygge opp om foretakets formål. (...)*

*Virksomheten skal drives etter forretningsmessige prinsipper. Virksomheten kan drives av foretaket selv, av heleide datterselskaper, eller gjennom andre selskaper det har eiendeler i eller samarbeider med. Datterselskaper mv. skal drives i henhold til foretakets formål.*

Bane NOR Eiendom AS' vedtektsfestede formål er fastsatt av morforetaket, sist 2024:

*«Utvikling, forvaltning og omsetning av fast eiendom, samt hva som herved står i forbindelse, for å skape god avkastning over tid. Selskapet skal gjennom sin virksomhet legge til rette for at flere velger å benytte tog».*

## Konsernstruktur

Staten valgte å organisere Bane NOR som et konsern ved jernbanereformen fra 2016.

Bane NOR SF eier Bane NOR Eiendom AS. Disse utgjør Bane NOR-konsernet. Bane NOR Eiendom AS er videre et konsern siden selskapet eier mange del- og heleide eiendommer, som datterselskaper – Bane NOR Eiendom konsern.

## Styringsmodell

Bane NOR SF eies 100 prosent av staten og regjeringens eierskapsmelding (Meld. St. 6 (2022–2023)) legger føringer for Bane NORs eierstyring og foretaksledelse. Bane NOR viser til at styret og ledelsen følger Statens ti prinsipper for god eierutøvelse, og har i tillegg valgt etterlevelse av Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse (NUES). Regnskapslovens føringer om redegjørelse om foretaksstyring dekkes ved at krav i §2-9 (2), og kommer frem av årlig årsrapport.

Styret i Bane NOR SF har ansvar for all eiendomsvirksomhet i konsernet, og styrer datterselskapet Bane NOR Eiendom AS gjennom fullmakter og styringsdokumenter som konsernpolicyer og ved å behandle og vedta enkelte saker som gjelder eiendom som er lagt formelt til Bane NOR Eiendom AS' portefølje.

Styret i Bane NOR Eiendom, skal i henhold til instruks og fullmakter ikke treffe beslutninger i saker som medfører investeringer eller øvrige økonomiske forpliktelser, i saker som for øvrig er vesentlig eller av uvanlig art for Bane NORs og Bane NOR Eiendoms virksomhet, samt i saker som er spesifikt foreskrevet i lover eller forskrifter. Slike saker skal legges fram for styret i morforetaket.

### **Organisering med all eiendomsforvaltning og eiendomsvirksomhet i Bane NOR SF**

Både forvaltning, drift, vedlikehold og utvikling i morselskapet og datterselskapet er samlet i én integrert, felles eiendomsdivisjon. Bane NOR Eiendom AS har både statsfinansiert aktivitet og kommersiell aktivitet. De tre avdelingene i divisjonen jobber etter de samme konsernstandardene, samtidig som det gjøres en økonomisk kostnadsfordeling etter definerte fordelingsnøkler, avhengig av eierskapet til eiendommene og avkastningsmål og kategori.<sup>132</sup>

Mellom Bane NOR SF og Bane NOR Eiendom AS benyttes internfakturering for å synliggjøre kostnader og verdier av den eiendommen som disponeres av ulike enheter i konsernet. I Bane NOR Eiendom AS utgjør dette i all hovedsak kostnader til «management fee» fra Bane NOR SF gjennom en personellavtale for interne tjenestekjøp. I 2020 utgjorde kostnaden 189,3 millioner kroner, og i 2024 var den 267 millioner kroner. Økningen kan skyldes underliggende lønnsøkninger.

Det etableres avtaler om kostnadsdeling og tjenesteleveranser etter behov, der «armlengdes avstand»-prinsippet ivaretas i henhold til regnskapsmessige standarder, interne krav til internprising og markedsutviklingen (dette siste punktet gjelder særlig ved salg av eiendom og etablering av nye leieforhold).<sup>133</sup>

Alle aktiviteter som gjelder eiendomsvirksomheten, bokføres på eiendoms- og serviceanleggsdivisjonens koststeder (avdelinger) med egne prosjektkoder som igjen gir ulike «tjenesteregnskaper» for de ulike aktivitetene, slik at det framkommer hvilke resultatbidrag disse gir. Dette aggregeres også til et divisjonsregnskap som det rapporteres på til konsernøkonomi og ledelsen (divisjonens andel av regnskapet i Bane NOR SF). Når det gjelder Bane NOR Eiendom AS (konsern), og har også det ulike «tjenesteregnskaper», der også hvert enkelt bygg har sitt eget regnskap.

### **Bruk av jernbaneareal**

Når Bane NOR skal planlegge jernbaneinfrastruktur etter plan- og bygningsloven, skal konsernets *Veileder om nasjonale jernbaneinteresser* legges til grunn. Det skal avklares internt i Bane NOR SF om planer berører eksisterende eller planlagt jernbaneinfrastruktur.

I Bane NOR SF er det en egen planavdeling (i divisjonen for drift og vedlikehold) som har som oppgave å sikre nasjonale jernbaneinteresser og eventuell frigjøring av areal fra jernbaneformål til utviklingsformål. Divisjonen for eiendom og serviceanlegg involverer planavdelingen for å avklare arealer til framtidig jernbanebehov i kommersielle prosjekter.

---

<sup>132</sup> Selskapsgjennomgang av Bane NOR SF, Delrapport fra KPMG på oppdrag fra Samferdselsdepartementet.

<sup>133</sup> Brev fra Bane NOR til Riksrevisjonen av 30. januar 2026.

Regnskapet for Bane NOR Eiendom-konsernet føres av en egen regnskapsavdeling med ansvar for den kommersielle eiendomsvirksomheten. Regnskapet for statsforetakets øvrige virksomhet, herunder infrastrukturiltak og utbyggingsprosjekter, føres av en annen regnskapsavdeling. Morforetaket og datterselskapet benytter ulike regnskapssystemer, og har til dels geografisk forskjellige lokasjoner, noe som ifølge Bane NOR bidrar til å opprettholde et organisatorisk og teknisk skille for klassifisering, rapportering og kontroll i prosjekter med både ikke-kommersiell og kommersiell eiendomsvirksomhet.<sup>134</sup>

### ***Bane NOR Eiendom AS eiendoms kategorier og inntekter***

Alle eiendommer som er frigjort fra jernbaneformål, jf. jernbaneforskriften § 1-6 sjette ledd etter avklaringer om arealet, og som skal utvikles for salg, skal så selges til markedsverdi fra Bane NOR SF til Bane NOR Eiendom AS.

Bane NOR Eiendom får i stor grad inntekter fra leie og salg av eiendom. For å få inntekter fra de avtalebaserte tjenestene og eiendommene som ikke er *Eiendom nødvendig for drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen*, «*jernbaneinfrastruktur*», som kategori 2, 3 og 4, jf. del 5 ovenfor, settes priser basert på at Bane NOR i stor grad er monopolist i markedet. Alle tjenester som gjelder for *Eiendom nødvendig for togselskaper eller togselskapers kunder, serviceanlegg og brukernære eiendommer* (kategori 2), prises til «Kostnaden ved å yte tjenesten pluss en definert rimelig fortjeneste». For arealer som andre enn togoperatørene benytter, legges markedspris til grunn. I markedspris inngår også eiendommer som er nødvendige for infrastrukturen, men som ikke er omfattet av jernbaneforskriften. For mange av de sistnevnte eiendommene er det et ikke-funksjonelt marked, der Bane NOR Eiendom er eneste tilbyder, og der det er svært få mulige kunder. I ikke-funksjonelle markeder benyttes selvkost pluss et påslag, slik at avkastningskravet i eiendomsselskapet oppnås.

---

<sup>134</sup> Brev fra Bane NOR til Riksrevisjonen av 30. januar 2026.

Vedlegg 4:

---

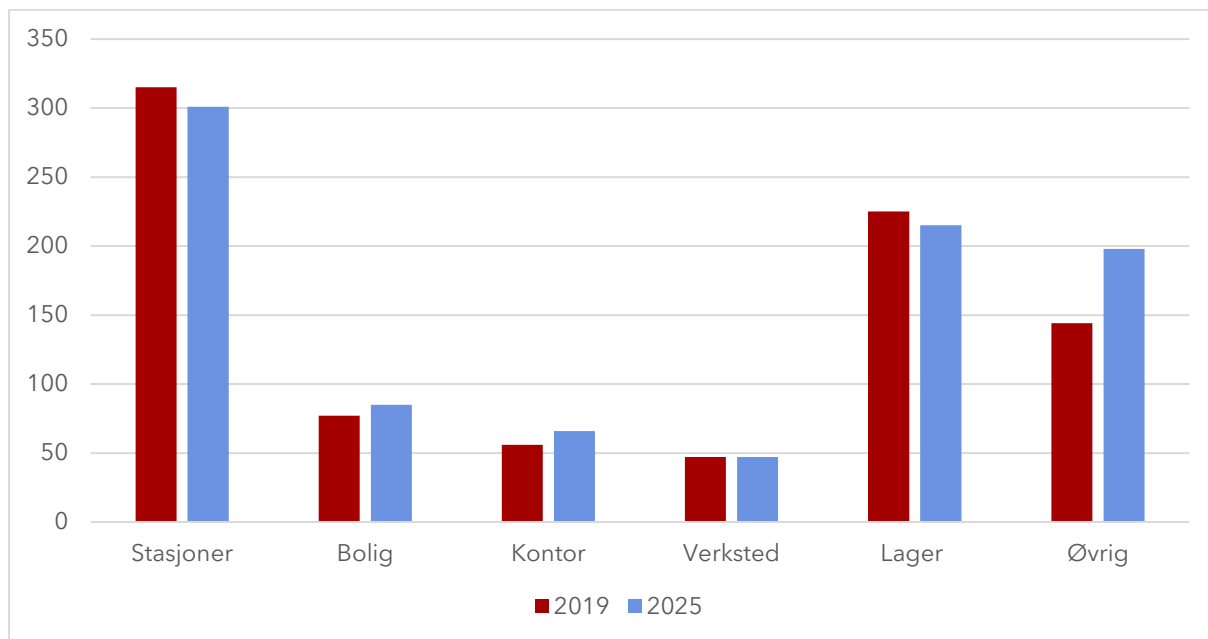
## **Den økonomiske utviklingen i Bane NOR- konsernets eiendomsvirksomhet**

# Økonomiske utviklingstrekk i eiendomsvirksomheten

## Utvikling i eiendomsporteføljen på hovedkategori

Til sammen forvalter Bane NOR Eiendom AS 912 bygninger ved utgangen av 2025, som er en broket portefølje. Figuren viser endringer i bygningsmassen fra 2019 til 2025.

**Figur 9** Endringer i antall bygninger fra 2019 til 2025



Kilde: Bane NOR.

Figur 9 viser at det har blitt noe færre togstasjoner og lagre, mens det har blitt flere boliger og kontorer. Den største veksten har vært i «øvrig»-kategorien, som omfatter diverse mindre bygg og fellesarealer.<sup>135</sup> Det er flest enheter og størst verdier innenfor bolig, og sammen med kontorer er det i denne kategorien det er flest nye eiendommer.

I 2024 hadde Bane NOR Eiendom et forvaltningsareal på totalt 790 000 kvadratmeter. Av arealet er 9 prosent kontorareal, 6 prosent forretningslokaler/hotell og 3 prosent privatboliger. Flere boliger er i direkte bruk til jernbanerelatert virksomhet (drift, vedlikehold eller annen relatert aktivitet). I tillegg eies boligene av historiske grunner. Noen kan selges, men mange ligger tett på jernbanen og som det etter Bane NORs mening er en strategisk verdi å ha kontroll på.

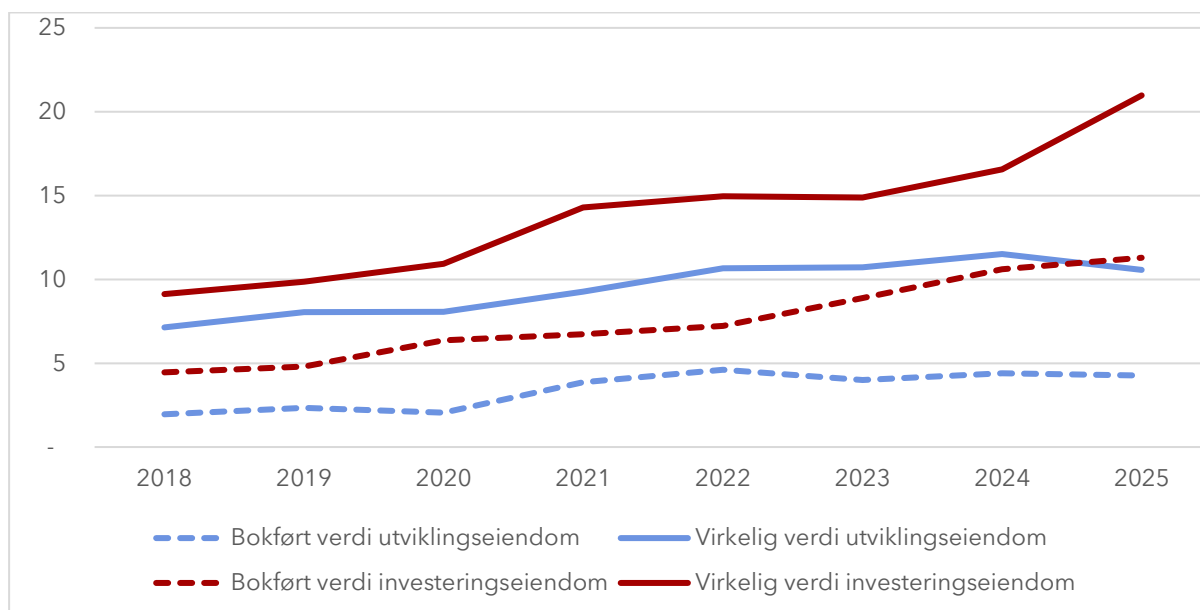
For forretningsbygg er også flere av byggene til bruk i jernbanerelatert virksomhet, av Bane NOR SF eller andre. Innen hotellkategorien ble ett hotell solgt ut i 2025. Videre består kontorkategorien i stor grad av bygg og tilhørende areal, inkludert Oslo S-banebygget, som leies ut.

<sup>135</sup> Vedlegg 18 til brev fra Bane NOR SF til Riksrevisjonen av 30. januar 2026.

## Utvikling i eiendomsverdier

Målt i verdier har porteføljene av utviklingseiendom og investeringseiendom til Bane NOR Eiendom konsern økt betydelig siden 2017, særlig investeringseiendom. Se figur 10.

**Figur 10 Eiendomsverdier i Bane NOR Eiendom konsern, i milliarder kroner**



Kilde: Bane NOR Eiendom AS sine årsregnskaper for årene 2018–2025.

Ved utgangen av 2025 hadde Bane NOR Eiendom-konsernet 11,6 milliarder kroner i rentebærende gjeld, der om lag 10,1 milliarder kroner var obligasjons- og sertifikatlån og 1,5 milliarder kroner var banklån.<sup>136</sup> Til sammen hadde eiendoms-konsernet 12,5 milliarder kroner i gjeld og 5,8 milliarder kroner i egenkapital, som gir en gjeldsgrad på 2,15.

## Utviklingen i eiendom i Bane NOR Eiendom-konsernet

Andelen av Bane NOR Eiendoms verdier som ligger i datterselskaper, såkalte single-purpose-selskaper, har økt fra 11 prosent i 2018 til 41 prosent i 2025. Tabell 3 nedenfor viser hvordan utviklingen i og verdiene har endret seg fra 2018 til 2025.

**Tabell 3 Utvikling i verdier i Bane NOR Eiendom-konsernet fra 2018 til 2025**

	2018	2025
<b>Datterselskaper i Bane NOR Eiendom konsern (hel- og deleid) (antall)</b>	91	158
<b>Balanseførte verdier i datterselskaper Bane NOR Eiendom (hel- og deleid) (i mill. kroner)</b>	1028	7608
<b>Andel av Bane NOR Eiendom AS' verdier i datterselskaper (hel- og deleid)</b>	11 %	41 %

Kilde: Bane NOR Eiendom AS' årsrapporter for 2018 til 2025.

<sup>136</sup> Bane NOR Eiendom AS' årsrapporter for 2024 og 2025.

## Internlån og gjeldskonvertering

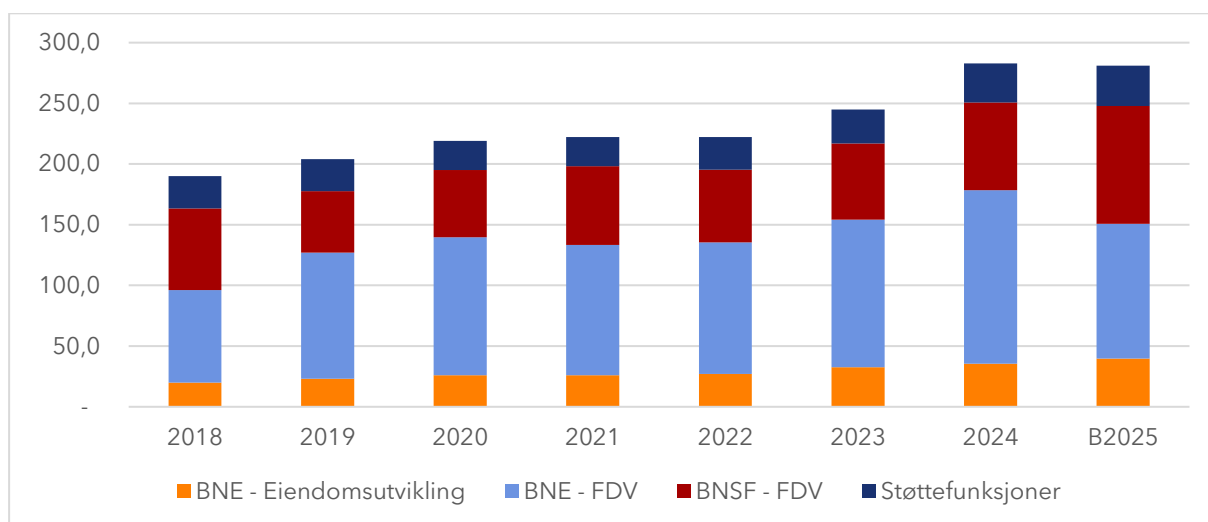
Bane NOR SF kan også gi lån til datterselskapet Bane NOR Eiendom AS. Dette oppføres da som mellomværende i balansen. Lånebetingelser er satt til vilkår som Bane NOR Eiendom AS kan oppnå i markedet på det tidspunktet lånene er signert.<sup>137</sup> Interngjelden i for Bane NOR-konsernet i 2025 (1 873 millioner kroner) var et resultat av salg av eiendommer fra Bane NOR SF med oppgjør som selgerkreditt (1 123 millioner kroner), samt utbytte i Bane NOR Eiendom AS som ikke var blitt utbetalt (750 millioner kroner).<sup>138</sup>

## Utvikling antall årsverk i eiendomsforvaltningen

Bane NOR SF har hatt en økning i ansattmassen i foretaket, også i eiendomsforvaltningen. Siden det ble gjort en omorganisering i 2025, er det tydeligste bildet at det har vært en økning som særlig gjelder virksomheten i Bane NOR Eiendom AS.

Figur 11 viser utviklingen i årsverk som er brukt til Bane NOR Eiendom AS, til fellesfunksjoner for henholdsvis eiendomsselskapet og morforetaket og til støttefunksjoner. For 2025 viser det hva Bane NOR SF hadde budsjettert med.

**Figur 11 Utvikling i årsverk i divisjon for eiendom og serviceanlegg i Bane NOR SF**



Kilde: Årsrapporter for Bane NOR konsern og dokumentasjon mottatt fra Bane NOR.

Figuren over viser at antall årsverk totalt i Bane NOR Eiendom AS har økt med nesten 50 prosent siden 2018, og antall årsverk som brukes til kommersiell eiendomsutvikling har økt tilsvarende.<sup>139</sup> I 2024 var 73 prosent av årsverkene til eiendomsutvikling i konsernet kostnadsført hos Bane NOR Eiendom AS, som er en stor økning siden 2018. De fleste årsverkene i divisjonen brukes på investeringseiendom, en mindre andel av årsverkene brukes til kommersiell eiendomsutvikling (14 prosent i 2025).

<sup>137</sup> Kredittmargin er basert på samme vilkår som er oppnådd mot eksterne banker på samme tid, eller ved å benytte kredittmarginer for Bane NOR Eiendom AS oppgitt i siste tilgjengelig rapport fra DNB Credit Weekly, som ukentlig rapporterer utviklingen i kredittmarginer for ulike selskaper, jf. brev fra Bane NOR til Riksrevisjonen av 30. januar 2026.

<sup>138</sup> Brev fra Bane NOR til Riksrevisjonen av 30. januar 2026.

<sup>139</sup> Avdelingen for eiendomsutvikling har kommersiell eiendomsutvikling. Avdelingen for forvaltning, drift og vedlikehold (FDV) - ivaretar eksisterende eiendommer. FDV har mindre prosjekter til vedlikehold mm, men ikke utviklingsprosjekter.