

Årsrapport
2018

Det nasjonale jernbanenettet i tall



4 200

Kilometer med jernbanespor



334

Togstasjoner og holdeplasser for persontrafikk



728

Tunneler



3 492

Planoverganger (totalt antall, både med og uten regulær trafikk)



2 636

Bruer



14

Godsterminaler

Endringer skaper fremtidens jernbane 4

Bane NOR-konsernet og samfunnsoppdraget 7

Årskavalkade 2018 14

Togtrafikken i tall 26

Årsberetning og regnskap 30

Norsk jernbanehistorie 83

Endringer skaper fremtidens jernbane

I 2018 kom Bane NOR et stort steg nærmere målsetningen om å skape fremtidens jernbane.

I løpet av 2018 igangsatte vi en rekke nødvendige endringer som skal bidra til at samfunnet får mer igjen for pengene som investeres i jernbanesektoren.

Vi skal bidra til samfunnsbygging gjennom effektiv drift av delvis utdatert infrastruktur. Samtidig skal vi gjennomføre flere av landets største utbyggingsprosjekter. De store prosjektene gir reisetidsreduksjoner som påvirker hvor folk velger å bo og arbeide. Sammen med god knutepunktutvikling vil dette bidra til vekst og skape nye muligheter i regionene.

Ved åpningen av dobbeltsporet mellom Larvik og Porsgrunn i september sa samferdselsminister Jon Georg Dale «da jernbanen kom kunne man reise komfortabelt mellom byene på én time og fire minutter. Når vi i dag markerer at reisetiden går ned til 12 minutter, er det kanskje ikke en revolusjon, men det er i alle fall en viktig evolusjon». Det var en stor dag for oss i Bane NOR og beskriver kjernen i vårt samfunnsoppdrag.

I løpet av ti år skal Bane NOR redusere utbyggingskostnadene med 9 milliarder kroner samtidig

som vi opprettholder fremdriften på InterCity-prosjektene. Dette krever at vi optimaliserer både prosjektplanleggingen og gjennomføringen. Gjennom forbedringsprogrammet «Utbygging 2020» skal vi utvikle vår egen organisasjon og måten vi samhandler med markedet.

I oktober vedtok konsernstyret å etablere Spordrift AS. Spordrift AS skal bli et selskap med omlag 1 300 medarbeidere som har én felles målsetning om å levere optimale drifts- og vedlikeholdstjenester. Konkurransutsetting av drift og vedlikehold vil på sikt gi mer jernbane for pengene. Jeg føler meg trygg på at vi kommer til å lykkes med å bygge Spordrift AS opp til å bli et effektivt selskap, samtidig som vi tilpasser organisasjonen i Bane NOR til de oppgavene som skal løses i fremtiden.

I løpet av ti år skal det investeres 20 milliarder kroner i det felleseuropeiske signalsystemet ERTMS. Med ERTMS skal vi utvikle et nytt digitalt signalsystem for togtrafikken. Dette gjør at signalene ikke lengre står ute langs sporet, men vises på en skjerm om bord i togene. I tillegg skal



det utvikles et nytt digitalt system for styring av togtrafikken. Systemet bygger opp under en videreutvikling som gjør det mulig med førerløse tog i fremtiden.

I mars signerte vi kontrakt på 7,5 milliarder kroner med Simens som er vår samarbeidspartner i utrulling av signalsystemet. I 2030 blir Norge det første landet i verden hvor all togtrafikk styres gjennom ett system som kontrolleres fra ett datasenter. Det er ikke en evolusjon, men en revolusjon. Norge får da Europas sikreste og mest moderne jernbane.

Utviklingen av ny teknologi bidro til at vi i 2018 besluttet å redusere antallet togledersentraler fra åtte til tre. Ved innføringen av nytt trafikkstyringsystem i 2021 vil all togtrafikk i Norges styres fra Oslo, Bergen og Trondheim.

2018 ble preget av nødvendige forberedelser og endringer som skal sikre at Bane NOR løser samfunnsoppdraget også i fremtiden. Stortingets historiske satsning stiller nye krav til oss. Vi har etablert de nye verdiene; åpen, respektfull, engasjert og nytenkende, som skal kjennetegne oss i måten

vi samhandler internt og eksternt.

Moderniseringen av jernbanen vil i perioder påvirke tilbudet til de reisende, togselskapene og lasteierne. Jeg har forståelse for at de midlertidige ulempene dette medfører kan oppleves krevende i en hektisk hverdag. Jeg vil takke for tålmodigheten og forståelse dere viser. Dette er nødvendig for at vi skal lykkes med å skape fremtidens jernbane.

Gorm Frimannslund
Konsernsjef

Kleivertunnelen, en av flere tunneler i Farriseidet–Porsgrunn prosjektet. I tunnelene er det montert håndløpere og integrert i håndløperen er det en LED-lampe for hver 2,4 meter. Halvparten av lampene lyser til enhver tid og alle slås på i en alarmsituasjon.

Bane NOR-konsernet og samfunnsoppdraget

Bane NOR SF er et statsforetak som på vegne av staten skal drifte, vedlikeholde og bygge ut statens jernbaneinfrastruktur med tilhørende anlegg.

Konsernet (Bane NOR) består av Bane NOR SF, Spordrift AS og Bane NOR Eiendom AS med datterselskaper.

Bane NOR skal skape fremtidens jernbane i Norge med god sikkerhet, høy driftsstabilitet, mindre utslipp og økt forutsigbarhet for kundene. Vårt oppdrag er å tenke nytt, bygge smart og sørge for at samfunnet får mer igjen for pengene. Vi knytter Norge sammen gjennom en moderne jernbane og legger til rette for nye arbeids- og bosetningsmønstre, ikke minst ved at vi utvikler gode knutepunkt som former byer og tettsteder.

Bane NOR har vært i operativ drift siden 1. januar 2017.

Bane NOR er etterfølger etter etaten Jernbaneverket (1996–2016) og eies 100 prosent av Samferdselsdepartementet.

Vi har i 2018 fortsatt arbeidet med å omstille oss fra en statlig etat med årlige bevilgninger, til en markedsorientert virksomhet som skal konkurrere, effektivisere og tjene penger selv. En slik endring vil naturlig nok ta tid og er krevende, men vi er på god vei til å oppfylle intensjonene med jernbanereformen.

Bane NORs ansvarsområder

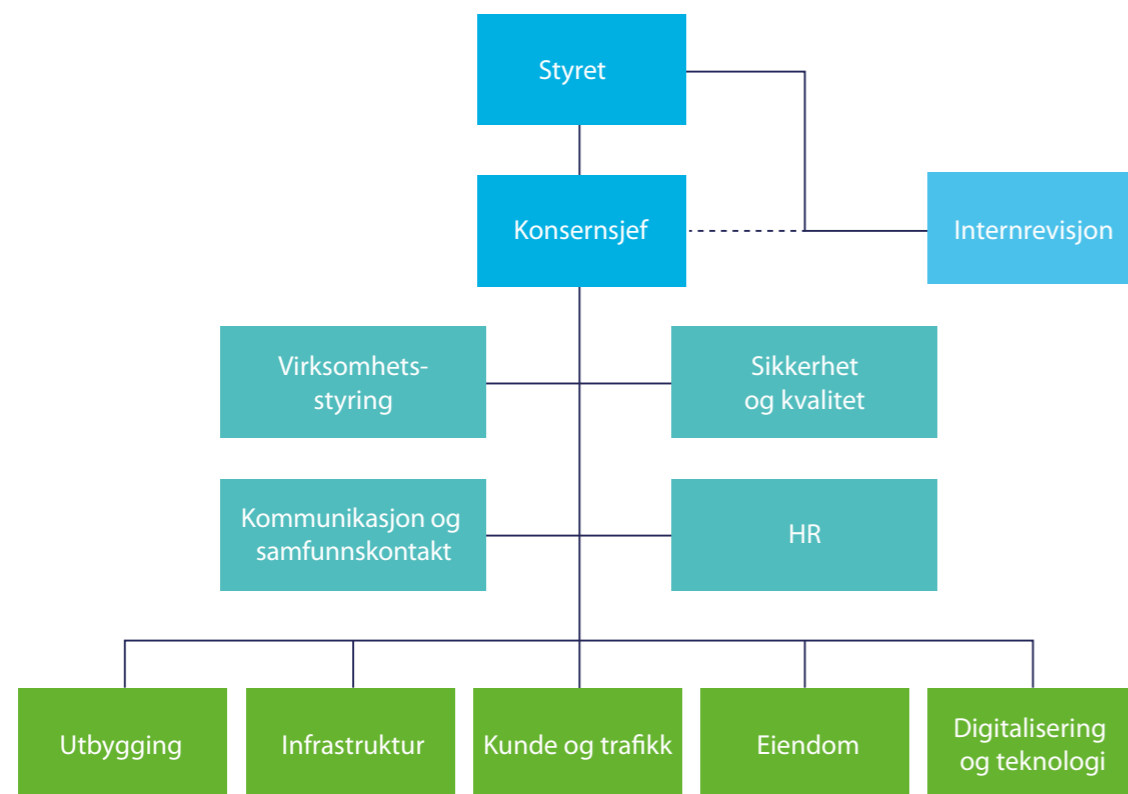
- planlegge og bygge ut statens jernbaneinfrastruktur

- forvalte, drifte og vedlikeholde, samt fornye jernbanenettet med tilhørende anlegg
- styre trafikken på det nasjonale jernbanenettet, inkludert kapasitetsfordeling, ruteplanlegging og operativ trafikkstyring
- forvalte og utvikle eiendom for blant annet å skape gode kollektivknutepunkt i tilknytning til togstasjonene

Jernbanereformen forutsetter at Bane NOR konkurranseutsetter drift og vedlikehold så snart forholdene ligger til rette for det. Som en del av forberedelsene til konkurranseutsetting, besluttet Bane NOR i 2018 å inndele drift og vedlikehold av jernbanenettet i ti kontraktsoner. Det nye, heleide aksjeselskapet, Spordrift AS som ble opprettet høsten 2018, vil inngå kontrakter med Bane NOR om drifts- og vedlikeholdsoppgaver for kontraktsonene fram til de konkurranseutsettes. Selskapet skal etter planen være i full drift fra 1. juli 2019, og målet er at alle kontraktsoner skal være konkurranseutsatt innen 1. januar 2027.

Bane NORs hovedinntektskilde er vederlag fra staten som mottas i samsvar med avtaler med Jernbanedirektoratet. Bane NORs øvrige inntekter er hovedsakelig infrastrukturavgifter, samt leieinntekter og salgsgevinster fra Bane NOR Eiendoms virksomhet.

For flere detaljer om Bane NORs bakgrunn, inntekter, ytelser og vederlag – se Regnskapsprinsipper, samt separat Årsrapport 2018 for Bane NOR Eiendom AS (heleid datterselskap).



Konsernets morselskap Bane NOR SF uten datterselskaper

Organisering

Bane NOR hadde 4 533 medarbeidere fordelt på fem divisjoner og fire staber i 2018. Hovedenhetenes ledere sitter alle i konsernledelsen. Styret ledes av Siri Hatlen og teller totalt åtte personer. Enheten Internrevisjon er styrets virkemiddel for å utføre kontroll med hvordan virksomheten styres, i tråd med god eierstyring.

Visjon og verdier

Bane NORs visjon «Norge på skinner» peker på vår samfunnsrolle og jernbanens betydning for bærekraftig verdiskaping i Norge. For flere detaljer – se Bane NORs Bærekraftsrapport 2018.

Verdiene våre er en rettesnor for alle medarbeidere i Bane NOR i det daglige. De forteller oss hvordan vi skal opptre i møte med kollegaer og samfunnet rundt oss. Bane NOR har lagt fire verdier til grunn for sin virksomhet.

Våre verdier er

- Åpen
- Respektfull
- Engasjert
- Nytenkende

Ledergruppen hadde følgende sammensetning i 2018:



Gorm Frimannslund
Konsernsjef



Einar Kilde
Konserndirektør Utbygging



Vibeke Aarnes
Konserndirektør Infrastruktur



Bjørn Kristiansen
Konserndirektør Kunde og trafikk



Petter Eiken
Konserndirektør Eiendom



Sverre Kjenne
Konserndirektør Digitalisering og teknologi



Eli Skrøvset
Konserndirektør Virksomhetsstyring



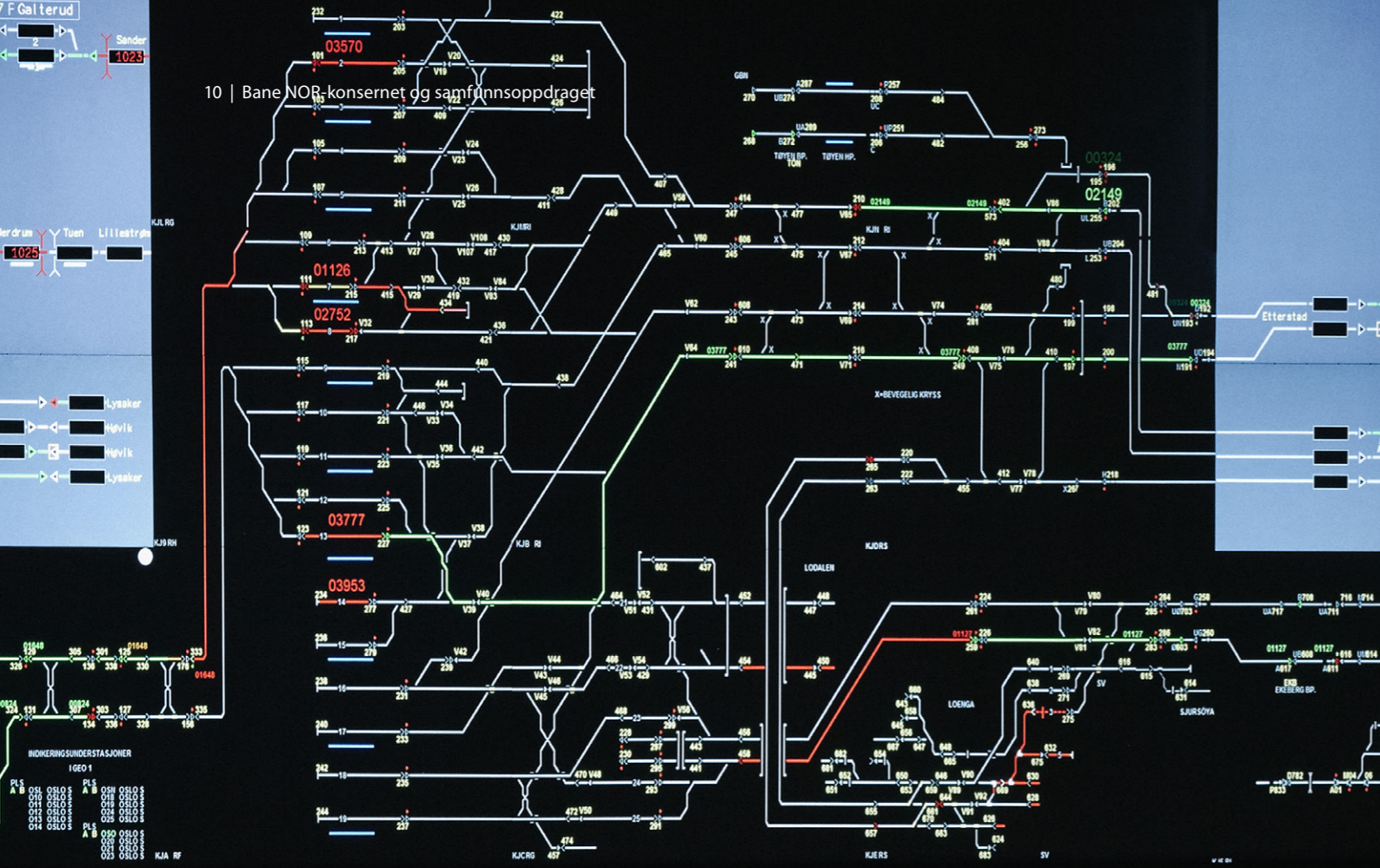
Karsten Boe
Konserndirektør Sikkerhet og kvalitet



Torild Lid Uribarri
Konserndirektør Kommunikasjon og samfunnskontakt



Beate Hamre Deck
Konserndirektør HR



Når Bane NOR innfører nytt trafikkstyringssystem i 2021 vil all togtrafikk i Norge bli styrt fra tre togledersentraler i stedet for fra åtte som i dag.

Styret i Bane NOR SF



Siri Hatlen
Styreleder



Olaf Trygve Melbø
Nestleder



Auke Lont
Styremedlem



Baard Haugen
Styremedlem



Solbjørg Engeset
Styremedlem



Tor Egil Pålerud
Styremedlem



Toril Nag
Styremedlem



Ane Rongen Breivega
Styremedlem

Bane NOR-konsernets eiendomsmasse og -salgstall i 2018

Bane NORs eiendomsvirksomhet har som mål å skape økonomiske verdier som kan bidra til å utvikle jernbanen for fremtiden.



13

Togverksteder, og all jernbaneinfrastruktur forøvrig



4 500

Eiendommer



1 660

Bygninger



3 800

Leiekontrakter



735^{mill}

Salgsgevinster¹



302

Boliger solgt²

¹ På grunn av ulike prinsipper for å verdsette eiendom, framstår salgsgevinsten lavere i konsernsammenheng enn det som oppgis for datterselskapet Bane NOR Eiendom AS. Tallet er inklusive nedskrivning av merverdier.

² Tallet omfatter boliger som er under oppføring eller som er prosjektert for salg.



Nytt dobbeltspor Farriseidet–Porsgrunn, ved Vassbotn.

Årskavalkade 2018

Første halvår

Kjempe mot store snømengder

Uvanleg store snømengder fleire stadar i landet i januar 2018 kravde ekstra stor innsats frå menneska til Bane NOR for å halde jernbanenettet ope. Enkelte stadar fall det over ein halv meter på kort tid. I Drammen skjedde det noko uvanleg då eit tjuetals kontormedarbeidarar deltok i snøryddinga. Dei fleste toga på Austlandet gjekk, men med betydelege forseinkingar. På Sørlandsbanen, Bratsbergbanen og Vestfoldbanen førte tung, våt snø, kombinert med vind, til at fleire tre fall ned over kontaktleidningane. På Saltfjellet i Nordland blåste det full storm, og den roterande snøfresaren frå Bane NOR køyrte seg fast. Menneska måtte deretter spa fresaren laus frå snøen med manuelt utstyr. Det var i sanning harde tak.

Byggestart for ny verkstad i Stavanger

I februar var det byggestart for den nye moderne togverkstaden på Kvaleberg i Stavanger. Verkstaden skal stå klar når trafikkpakke 1, og kontrakten med britiske Go-Ahead Norge om trafikken på Sørlandsbanen og Arendalsbanen, trer i kraft frå desember 2019. Togverkstaden i Stavanger var mellom dei sju prosjekta for eigeomsutvikling som fekk tilført mest ressursar i 2018. Av dei andre var det tre bustadprosjekt, to kontorbygg og eitt hotell. Bane NOR Eiendom investerte totalt 1 188 millionar kroner i meir enn hundre større og mindre utviklingsprosjekt. Dette er selskap Bane NOR Eiendom eig fullt og heilt.

Drammen–Kobbervikdalen

Reguleringsplanen for nytt dobbeltspor Drammen–Kobbervikdalen blei vedtatt i Drammen kommune 24. april 2018. Prosjektet er ein del av InterCity-utbygginga på Austlandet, og legg til rette for auka fart og fleire avgangar på Vestfoldbanen lenger sør. Prosjektet skal etablere nytt dobbeltspor i tunnel gjennom Strømsåsen, samt nye spor mellom stasjonane Drammen og Gulskogen. Begge stasjonane skal gjennom ei oppgradering med lenger plattform og betre tilkomst. Prosjektet har planlagt byggestart hausten 2019, med den føresetnaden at Stortinget kjem med startløyving. Totalentreprisane for arbeidet med tunnel, ein for bergtunnelen og ein for lausmassetunnel og kulvert, er forventa signerte hausten 2019. Kontraktane for strekninga Drammen stasjon–Gulskogen stasjon er planlagt utlyste i 2020.



Slik såg det ut på Bratsbergbanen i Telemark i januar 2018.



ERTMS-testtog av typen Flirt på Askim stasjon i Østfold.

ERTMS-programmet – Noregs største digitaliseringsprosjekt

Bane NOR skal fornye signalanlegget for jernbana over heile landet. Utdatert teknologi skal erstattast med eit databasert signalsystem som er felles for alle europeiske land, European Rail Traffic Management System (ERTMS).

Våren 2018 signerte Bane NOR avtale med tre systemleverandørar; Siemens for signalsystemet, Alstom for ERTMS-utrusting om bord i tog, lokomotiv og arbeidsmaskiner og Thales for ny programvareløysing for styring av togtrafikken (TMS).

ERTMS skal etter planen vere i bruk på heile det nasjonale jernbanenetet innan 2030, sjølv om avsluttande arbeid held fram til 2032. I 2018 blei det lagt 2 740 670 meter ny fiberkabel langs jernbanespor som klargjering for innføring av ERTMS.

Østfoldbanens Austre linje mest punktleig

Banestrekninga Austre line, frå Ski til Sarpsborg på Østfoldbanen, er teststrekning for jernbanas nye styrings- og signalsystem ERTMS. Erfaringane med teststrekninga viser at det nye systemet gir ei monaleg forbetring i høve til at toget går når det skal.

I 2018 hadde denne strekninga førti prosent lågare feilrate enn strekningar med konvensjonelle signalanlegg.

Det er forventa enda betre resultat på meir trafikkutsette strekningar.

Nykirke–Barkåker i Vestfold

Reguleringsplanane for nytt dobbeltspor Nykirke–Barkåker blei vedtekne i kommunane Horten, Re og Tønsberg 20. juni 2018. Dette er ei delstrekning på Vestfoldbanen som er ein del av InterCity-Utbygginga på Austlandet. Bane NOR skal bygge 13,6 km med moderne dobbeltspor og ny stasjon med tre spor til plattform, stor innfartsparkering, sykkelhotell og gode kollektivsamband, ein dryg kilometer sørvest for dagens Skoppum stasjon. Inkludert i prosjektet er tre tunnelar på til saman fem km, samt to bruer.

Konkurransesgrunnlaget til to totalentreprisar er sendt ut til prekvalifiserte tilbydarar, og det er planlagt byggestart hausten 2019, dersom startløyvinga frå Stortinget kjem som forventa.



Dronar har ei tid vore brukte til overvåkingsoppdrag på jernbana, men Bane NOR tar no i bruk droneteknologi på stadig fleire område. Sommaren 2018 blei det utvikla eit system der sjølvkøyrande (autonome) dronar smørjer sporvekslar på eiga hand etter ei køyrerute som er programmert på førehand.

Smart vedlikehald

Smart vedlikehald handlar primært om å unngå at det oppstår feil som stoppar toget. Difor har ein mellom anna utvikla ein sensorteknologi for overvaking av jernbaneinfrastrukturen. Overvakinga starta med sporvekslane og sporfelt, som blei identifiserte som dei største årsakene til forseinkingar. Ved bruk av maskinlæring og kunstig intelligens kan vi i mange tilfelle avsløre feil før dei skjer.

Erfaringar frå arbeidet fører til at vi er på veg frå tidsbasert til tilstandsbasert vedlikehald. Vidare blir det utvikla ny teknologi som til dømes bruk av dronar til inspeksjon og ulikt vedlikehald. Per 31.12.2018 var 704 sporvekslar og 1 456 drivmaskiner for sporvekslar sensorovervaka. Talet på sparte forseinkingstimar ved overvaking er rekna til å vere 579 timar. Innstilling av 870 avgangar blei unngått.

Trondheim godsterminal Heggstadmoen

I fleire år var Heggstadmoen eit lite jernbaneanlegg. Her fann du ein liten terminal og to jernbanespor som blei brukt til biltransport til og frå Trondheim. Etter at kapasiteten på godsterminalen ved Trondheim S, Brattøra, blei sprengt allereie i 2013, kom Heggstadmoen opp som ei opplagt løysing for avlasting av Brattøra.

Oppgradering av Heggstadmoen starta i 2016, og den «nye» godsterminalen opna i juni 2018. Heggstadmoen har både containerterminal og bilterminal, og kan handtere godstog på 600 meter utan at det påverkar persontrafikken på Dovrebanen.



Trondheim godsterminal Heggstadmoen er ein føresetnad for å kunne få meir gods frå veg til bane.



Medan togparken tok sommarferie, blei det arbeid på spreng fleire stadar på jernbanenettet. I Akershus til dømes, blant anna med betongrehabilitering og forsterking av tak og veggjar i Lieråsen tunnel.

Andre halvår

Vedlikehald og fornying

Vedlikehald og fornying av jernbanenettet er viktig for tryggleiken, og gir færre hindringar for togtrafikken.

Også 2018 var prega av hektisk aktivitet med vedlikehald og fornying med periodevise stopp i trafikken. Allereie i påska starta årets rehabiliteringsarbeid i Lieråstunnelen. Arbeidet førte til stans i trafikken mellom Drammen og Asker i ni dagar. Vedlikehaldet heldt fram om sommaren. Då var tunnelen stengt i seks veker.

Også på Oslo S og Østfoldbanen var det stans i trafikken i fleire periodar i samband med vedlikehald og fornying av anlegg. Parallelt var det hektisk byggeaktivitet på Follo-banen mellom Oslo og Ski.

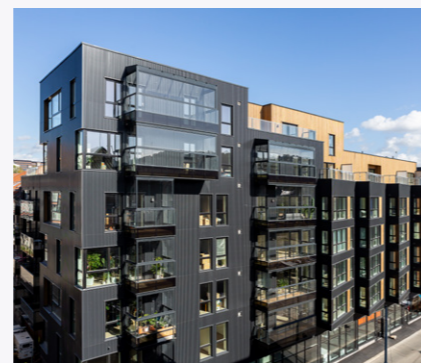
Totalt brukte Bane NOR 4 729 millionar kroner på vedlikehald og fornying i 2018. Talet inkluderer Gardermobanen, prosjekt i regi

av divisjonane Digitalisering og teknologi – og Kunde og trafikk. Største innsatsen blei lagt ned på hovudstrekningane Sørlandsbanen, Østfoldbanen, Dovrebanen og Nordlandsbanen, samt i Oslo-området. Mykje av dette arbeidet er konkurranseutsett.

- Av 1 286 millionar kroner som blei brukte på førebyggjande vedlikehald blei ca. 38 prosent konkurranseutsett.
- Av 2 853 millionar til fornyingsarbeid blei ca. 84 prosent konkurranseutsett.
- Av 590 millionar til korrektiv vedlikehald blei ca. 10 prosent konkurranseutsett.

Først i Noreg med BREEAM-NOR for bustad

Bane NOR Eiendom ferdigstilte bustadkomplekset Hollenderkvartalet i Schweigaards gate i Oslo og overlevte det til kjøparane i august. I november blei Hollenderkvartalet kåra til landets første BREEAM-NOR-sertifiserte bustadbygg. Dei 62 leilegheitene i bygget har også passivhus-standard.



Hollenderkvartalet i Oslo er BREEAM-NOR-sertifisert, som er ei norsk tilpassing av BREEAM – einaste metode for sertifisering av bærekraftige bygg i Noreg.



Larvik–Porsgrunn på 12 minutt

Samferdselsminister Jon Georg Dale opna den nye jernbanen mellom Larvik og Porsgrunn i september 2018. Her blæs han avgang frå Larvik stasjon for å markere jernbana som opna.



Gjennomslaget for tunnelboringa av Nordens lengste jernbanetunnel, blei feira inne i Ekebergåsen i Oslo i september 2018.



Paulertjønn (Farriseidet–Porsgrunn)



Hallevatnetbrua, utanfor Larvik, er 424 meter lang og er den lengste av ti bruer som er bygd mellom Larvik og Porsgrunn.

Stor aktivitet, men utfordringar for Follobaneprojektet

Det store Follobaneprojektet har hatt oppunder 2 000 personar i arbeid i løpet av 2018. Ved Oslo S blei ekstra mannskap og maskiner sette inn, men Bane NOR måtte utsette opninga av Follobanen til 2022 etter ein samla gjennomgang i januar 2019.

Allereie i slutten av 2017 sank tempoet i produksjonen ved Oslo S fordi entreprenøren Condotte fekk økonomiske utfordringar. Bane NOR så seg til slutt nøydd til å heve kontraktane med selskapet. Forseinkingar og ekstrakostnader, samt generelt meir utfordrande arbeid enn forventa med grunnforhold, førte til at Bane NOR måtte be om eit år lenger produksjonstid og auka kostnadsramme for Follobaneprojektet, det teknisk sett mest kompliserte samferdselsprosjektet i landet.

Trass i utfordringane blei delar av anleggsarbeidet ferdig i 2018 som planlagt. To av prosjektets fire tunnelboremaskiner nådde gjennomslag mot Oslo sentrum. Samstundes blei det meste av dei arkeologiske utgravingane slutførte i og ved anleggsområdet for den 600 m lange betongtunnelen som skal gå delvis under Middelalderparken. I Ski kan publikum for alvor sjå synlege resultat av utbygginga av nye Ski kollektivknutepunkt og Follobanen som skal stå ferdig i 2022.

Farriseidet–Porsgrunn i Telemark

På Vestfoldbanen opna 22,5 km med nytt dobbeltspor frå Farriseidet til Porsgrunn for trafikk måndag 24. september 2018. Opninga markerte avslutninga av eit gigantprosjekt av ingeniørkunst, med kompliserte konstruksjonar og moderne teknologi.

Den nye bana med dobbeltspor har redusert reisetida mellom Larvik og Porsgrunn med over 20 minutt. No brukar toget 12 minutt frå Larvik til Porsgrunn.

Første spadetak blei tatt i august 2012. Det nye sporet går på tvers av dalstrokk og gjennom høge fjell. Det er bygd sju tunnelar, med ei samla lengde på 15 km, og ti bruer, med ei samla lengde på 1,5 km.



Velkommen om bord, Go-Ahead!

30. oktober 2018 signerte Jernbanedirektoratet ein trafikkavtale med britiske Go-Ahead Norge om persontrafikken på Sørlandsbanen, Jærbanen og Arendalsbanen. Start for denne trafikken er bestemt til 15. desember 2019.

Valet av Go-Ahead vil føre til vidareutvikling av tilbodet til dei reisande med tog. Mellom anna skal interiøret i togsetta og sovevognene på Sørlandsbanen gjennom ei fornying. I tillegg blir det lagt opp til nye ekspressavgangar om morgonen i begge retningar mellom Oslo og Kristiansand – og Kristiansand og Stavanger.

Miljølån

I oktober fekk Bane NOR Eiendom, på bakgrunn av miljøvennlige investeringar, lån til særleg gode vilkår i Den nordiske investeringsbank (NIB). Dette var det første grønne sertifikatet NIB skreiv i Noreg.

Prosjektet Sandbukta–Moss Såstad i Østfold

Bane NOR skal bygge 10 km dobbeltspor på strekninga frå Sandbukta til Såstad i Rygge, inkludert to tunnelar og ny jernbanestasjon i Moss på ca. åtte hundre meter. I slutten av 2024 vil det etter planen gå tog på anlegget.

Prosjektet jobba i 2018 vidare med førebuande arbeid og fullførte fjellskjeringa i Sandbukta. På Moss hamn ferdigstilte vi nytt registreringsystem samt la til rette for førebelse spor. I oktober starta riving av 121 bygg i sentrum. Konkurransen for totalentreprisen på underbygning blei offentliggjorde og fem tilbydarar pre-kvalifisert. Kontrakten skal etter planen signerast i juni 2019.

Byggestart for nytt dobbeltspor Venjar–Eidsvoll i Akershus

I Eidsvoll starta det førebuande arbeidet med avskoging og matjordavtak. Kontrakten med NCC Norge AS om nytt dobbeltspor mellom Venjar og Eidsvoll nord blei signert, og i november starta bygginga. Konkurransen for Eidsvoll nord–Langset blei offentliggjort, og i oktober blei tre tilbydarar inviterte med vidare. Kontrakten skal etter planen signerast våren 2019.



I slutten av november blåste samferdselsminister Jon Georg Dale i gang byggestart for Venjar–Eidsvoll med eit «Klar, ferdig, arbeid».



Bane NOR tar vare på matjorda innanfor anleggsområdet i byggefasen. Jorda blir fjerna frå dei aktuelle eigedomane og lagt i rånker langs kanten av anleggsområdet. Jorda blir så lagt tilbake igjen når det nye dobbeltsporet står ferdig.



Statssekretær Anders B. Werp i Samferdselsdepartementet fyrer av konfettikanonen da det var anleggsstart for nytt straumforsyningsanlegg på Kongsvingerbanen og modernisering av Sørumsand stasjon.



Solum omformarstasjon: Konserndirektør Vibeke Aarnes i Infrastrukturdivisjonen klipper snora, som blir halden oppe av Terje Stømer, direktør i Energi (t.v.) og Lars J. Andréen, direktør i Simens Mobility AS.

Stort løft for Kongsvingerbanen

Mot slutten av året starta fornying av nytt straumforsyningsanlegg på Kongsvingerbanen. Det gamle anlegget frå 1950-tallet skal skiftast ut frå Lillestrøm til Åbøgen aust for Kongsvinger. Dette er ei strekning på 95 km, og kostnaden er estimert til 876 millionar. Det nye anlegget vil styrke straumforsyninga i jernbanenettet og auke kapasiteten og gje tryggare drift.

Samtidig startar opprustinga av Sørumsand stasjon. Eksisterande plattform skal etter planen forlengast og moderniserast. Det kjem ny plattform ved spor tre og mellomplattforma ved spor to skal rivast. Det skal etablerast ein undergang for passasjerane under spora.

Total kostnad blir 110 millionar. Når stasjonen er ferdig etter eitt år med bygging vil det vere mogleg å kutte reisetida på Kongsvingerbanen med 4–5 minutt.

Den kraftigaste omformaren på jernbanenettet

I desember opna landets største omformarstasjon. Omformaren ligg inntil det nye dobbeltsporet mellom Farriseidet og Porsgrunn ved Solum, og gir betre og sikrere tilførsel av straum på Vestfoldbanen. Kraftigare straumforsyning betrar akselerasjonen på toga langs denne del av Vestfoldbanen. Med ein kapasitet på 2 x 35 megawatt er Solum omformar landets største. Prislappen var på 300 millionar.

Selte Schweigaards gate 33

I desember signerte Bane NOR Eiendom avtale med DNB Markets om overdraging av det nyreiste kontorbygget i Schweigaards gate 33 i Oslo. DNB Markets handla på vegne av ei gruppe investorar. I 2019 blir Schweigaards gate 33 det nye hovudkontoret til Bane NOR.



Omlag 1 500 av medarbeidarane i Bane NOR flyttar inn i det nye hovudkontoret våren 2019. Ein del medarbeidarar skal framleis ha kontorplass i Posthuset.

KARI – nytt system for kundeinformasjon!

I 2018 blei kundeinformasjonssystemet KARI innført på dei fleste jernbanestasjonane i landet. KARI er eit moderne og heilautomatisert IT-system for både skjermar og høgtalarlegg som vil sikre lik informasjon i alle kanalar.

KARI har betre og meir universelt utforma utsjånad. Systemet kan kople seg mot, og utveksle informasjon, med eksisterande system, både i og utanfor Bane NOR. Dette har mellom anna den effekten at app-en til Bane NOR, (NÅ) som viser togtider i sanntid, til ei kvar tid er oppdatert.



Det nye kundeinformasjonssystemet, KARI, gir dei reisande utvida og forbetra informasjon om togtrafikken. Bildet viser ein skjerm der informasjonen er henta frå KARI.

Togtrafikken i tall

Antall tog som besøker våre største byer i løpet av et døgn



Antall togreiser registrert årlig i Norge

Tallet (71 856 703 reiser) er gjennomsnitt for perioden 2013–2017. Kilde: SSB

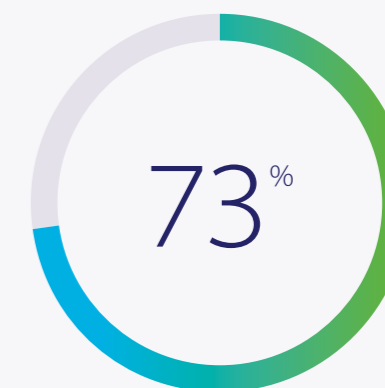


Antall tonn gods transportert på jernbanen i Norge

Tallet (32 624 622 tonn) er gjennomsnitt for perioden 2013–2017. Kilde: SSB



Punktlighet persontog



Punktlighet godstog

Malmtog er ikke inkludert



Regularitet persontog

Gjelder Bane NORs ansvarsområder



Oppetid jernbanenettet

Punktlighet

Et tog regnes som i rute dersom det ankommer endestasjonen innenfor en margin på tre minutter og 59 sekunder. For langdistansetog er denne marginen fem minutter og 59 sekunder. Målet for persontog er at 90 prosent av togene skal nå endestasjonen i rute, mens målet for Flytoget er 95 prosent.

Regularitet

Andelen av togavganger som blir kjørt som planlagt. Hel- og delinnstillinger teller likt.

Oppetid

Defineres ut fra forsinkelsestimer grunnet infrastrukturen i forhold til sum av planlagte togtimer per år:

$$\text{Oppetid} = \frac{\text{Togtimer} - \text{Forsinkelsestimer}}{\text{Togtimer}} \times 100$$

Les mer om punktlighet på banenor.no



Årsberetning og regnskap

| | |
|---|----|
| Styrets beretning | 30 |
| Redegjørelse for eierstyring og foretaksledelse | 37 |
| Årsregnskap med prinsippnoter | 43 |
| Noter | 55 |
| Revisors rapport | 80 |



Styrets beretning 2018

Hovedtrekk i 2018

Det pågår en stor satsning på utbygging av ny jernbaneinfrastruktur i Norge. En vesentlig del av aktivitetene til Bane NOR i 2018 har derfor vært knyttet til planlegging og utbygging av ulike jernbaneprosjekter. De største nybyggingsaktivitetene foregår på Inter-City-strekningene fra Hamar, Tønsberg og Fredrikstad inn mot Oslo. Bane NOR vektlegger en samfunnsmessig rasjonell utvikling av den norske jernbaneinfrastrukturen gjennom et porteføljeperspektiv på gjennomføringen av investeringsprosjektene.

Nytt dobbeltspor på strekningen Farriseidet–Porsgrunn åpnet for trafikk 24. september 2018. Etter seks år med anleggsarbeid ble banen klar og reisetiden mellom Porsgrunn og Larvik ble redusert med 22 minutter. På strekningen Skien–Oslo ble reisetiden redusert med 27 minutter.

Utbyggingen av Follobanen mellom Ski og Oslo var det største prosjektet som pågikk i 2018.

Bane NOR varslet i januar 2019 at ferdigstilling av Follobanen må utsettes ett år til desember 2022. Hovedårsaken til dette er at kontraktene med den italienske entreprenøren Condotte måtte heves i januar 2018 etter at Condotte ikke klarte å oppfylle sine økonomiske forpliktelser. Dette har medført forlengelse av prosjektperioden og merkostnader ved at nye leverandører har trådt inn i erstatningskontrakter. I tillegg har man støtt på mer utfordrende grunnforhold enn forventet. Kostnadsrammen for prosjektet er derfor anbefalt økt med 7,7 prosent, fra 28,5 mrd. kr til 30,7 mrd. kr.

I 2018 fikk ytterligere to parseller innenfor Inter-City-området investeringsbeslutning og gikk over i utbyggingsfase, henholdsvis Sandbukta–Moss–Såstad på Østfoldbanen og Venjar–Langset på Dovrebanen.

Også ERTMS-prosjektet («European Rail Traffic Management System») hadde stor aktivitet i 2018. ERTMS

er et standardisert system for digitalisert signal- og trafikkstyring for europeisk jernbane som nå innføres i Norge. Prosjektet er omfattende med høy kompleksitet og skal ferdigstilles gradvis fram til 2032. Forberedelsene følger planlagt fremdrift og kostnad.

Bane NOR påbegynte i 2018 omfattende investeringer i verksteder for togmateriell. Dette gjøres for å øke kapasiteten ut fra forventet trafikkvekst på jernbanen, og for å tilpasse kapasiteten til fremtidens togpark. Verkstedutvidelse på Kvalaberg ved Stavanger ble igangsatt i 2018. I tillegg ble det foretatt mindre utvidelser på flere andre verksteder, samt at omfattende utvidelse av verkstedet i Trondheim er under planlegging.

Bane NOR Eiendom solgte i 2018 det snart innflyttingsklare kontorbygget i Schweigaards gate 33. Bane NOR Eiendom har lagt bærekraft til grunn for sine valg og prioriteringer i alle deler av design- og byggeprosessen, og kontorbygget vil bli sertifisert som BREEAM-NOR Excellent. Bane NOR blir leietager i bygget med sitt hovedkontor våren 2019.

Bane NOR hadde i 2018 et driftsår med stor aktivitet innen drift og vedlikehold. I tillegg til planlagt vedlikehold og oppgradering, gjorde ekstraordinære forhold det nødvendig med økt innsats for å sikre tilgjengelighet på flere banestrekninger. Punktligheten for persontog ble imidlertid på 88,7 prosent, noe som er lavere enn i 2017 (91,0 prosent). Punktligheten for godstog endte på 73,0 prosent (80,2 prosent i 2017) og regulariteten ble 98,2 prosent (98,7 prosent i 2017).

Årsak til utfordringene med punktlighet og regularitet lå delvis i værforhold. Store snømengder, og hendelser som flom og ras skapte utfordringer. Den varme sommeren forårsaket mange tilfeller av sol-slyng og tørken med stor brannfare gjorde vedlikeholdsarbeidene krevende. I tillegg til værforhold, var hovedårsakene til utfordringene sterk trafikkvekst på en infrastruktur som er gammel og nedslitt på grunn av økende etterslep på fornyelse og vedlikehold. Høy

trafikk tetthet på Østlandet gjør at enkeltfeil ofte får omfattende ringvirkninger og gir store konsekvenser for punktligheten. I 2018 ble det igangsatt flere ekstraordinære tiltak for å forbedre punktlighet og regularitet. Bane NOR har i første omgang konsentrert seg om strekningen Lillestrøm–Asker og Østfoldbanen, da dette er strekninger med mange togbevegelser og stort antall passasjerer. Arbeidet med punktlighetsforbedrende tiltak vil fortsette for fullt i 2019.

Riktig investerings- og fornyelsesnivå for jernbaneinfrastrukturen er vesentlig for god punktlighet og regularitet over tid. Bevilgningene er økt, og Bane NOR arbeider med å sikre at midlene prioriteres der de gir størst effekt. Effekten av økte bevilgninger og riktige prioriteringer vil komme gradvis over tid. Etter-slepet på vedlikehold¹ samlet sett, økte imidlertid i 2018, fra et beregnet nivå på 18 milliarder kroner til 19 milliarder kroner. I gjeldende Nasjonal Transportplan er det lagt opp til et fornyelsesnivå som innebærer en økning i etterslepet i planens første seksårsperiode med en reduksjon i andre seksårsperiode.

Bane NOR har etablert datterselskapet Spordrift AS. Etableringen er en oppfølging av jernbanereformen og en forberedelse til konkurranseutsetting av drift og vedlikehold. Spordrift AS er planlagt satt i ordinær drift fra 1. juli 2019, og vil fra dette tidspunktet overta anslagsvis 1 300 ansatte fra Bane NOR og ivareta all drift og vedlikehold av de ulike jernbanestrekningene i Norge. Infrastrukturen er delt i ti kontraktsområder for drift og vedlikehold som vil bli konkurranseutsatt i en planlagt rekkefølge. Alle kontraktsområdene skal være konkurranseutsatt innen 1. oktober 2027. Prekvalifisering for første kontraktsområde (Sørlandsbanen) vil starte 1. juli 2021 med kontraktsignering 1. mars 2022 og forventet oppstart høsten 2022.

Om Bane NOR

Bane NOR SF er et statsforetak som på vegne av staten drifter, vedlikeholder og bygger ut statens jernbaneinfrastruktur med tilhørende anlegg. Konser-

net består av Bane NOR SF, Spordrift AS og Bane NOR Eiendom AS med datterselskaper.

Per 31.12.2018 utgjorde virksomhetens samlede eiendeler 178 000 MNOK. Bane NORs hovedkontor ligger i Oslo.

Bane NOR skal være en fremtidsrettet samfunnsaktør som leverer et velfungerende, pålitelig og sikkert transportsystem der utvikling av banestrekninger, stasjoner, knutepunkter og godsterminaler legger til rette for trafikkvekst på jernbanen. Trafikkstyring på det nasjonale jernbanenettet er også foretakets ansvar. Dette omfatter kapasitetsfordeling, ruteplanlegging og operativ trafikkstyring. Bane NOR er infrastrukturforvalter i henhold til jernbaneforskriften, og skal tilby et sikkert og funksjonelt jernbanenett til togselskapene og transportbrukerne. Foretaket skal bidra til at verdien av jernbaneinfrastrukturen opprettholdes og videreutvikles, samt at den utnyttes optimalt.

Knutepunktutvikling innebærer fortetting rundt togstasjoner gjennom å bygge attraktive eiendommer og legge til rette for relevante tjenestetilbud. De reisende skal tilbys gode fasiliteter på stasjonene ved at det legges til rette for hyggelige serveringssteder og butikker, samt parkering for både sykler og biler. Bane NOR tilbyr også togoperatørene funksjonelle og moderne verksteder, terminaler og driftsbygg. Kommersielle eiendommer utvikles i all hovedsak for salg i markedet.

Økonomi og finans

Konsernets samlede driftsinntekter i 2018 utgjorde 15 208 MNOK (2017: 12 038 MNOK) med et årsresultat på 629 MNOK (2017: 23 MNOK).

Driftsinntektene økte med 3 170 MNOK fra 2017 til 2018. Økningen ble i hovedsak skapt ved salg av eiendomsprosjekter, der salget av kontorbygget i Schweigaards gate 33 utgjør det vesentligste. Inntektsført vederlag fra Jernbanedirektoratet var på 5 134 MNOK

(2017: 4 819 MNOK). Kompensasjon for slit og elde (utsatt inntektsføring av tilskudd) utgjorde 5 864 MNOK (2017: 5 573 MNOK) av driftsinntektene. Dette er inntektsføring over anleggsmiddelets levetid der Bane NOR mottar tilskuddet i takt med investeringen. Andre driftsinntekter utgjorde 2 308 MNOK (2017: 1 645 NOK) og består i hovedsak av kjørevegsavgifter og energiinntekter for salg av kjørestrom til togselskaper. Økning i andre driftsinntekter er primært drevet av en økning i kjørevegsavgiftene.

Samlede driftskostnader i 2018 var 8 208 MNOK (2017: 6 021 MNOK). Økningen fra 2017 har i all hovedsak sin årsak i store engangseffekter. Kostpris for de nevnte solgte eiendomsprosjektene utgjorde 1 267 MNOK. Det ble også kostnadsført en avsetning for engangskostnader for samlokalisering av virksomheten i 2019. Resten av økningen skyldes dels at konsernet har overtatt nye oppgaver, herunder planlagt buss for tog. I tillegg var det høyt kostnadspådrag for prosjekter i planfase, økte varekostnader for energikjøp og økte pensjonskostnader.

Bane NOR videreførte i 2018 arbeidet for økt produktivitet og effektivisering i virksomheten. På inntektsiden er det fokus på kommersiell eiendomsutvikling og tilrettelegging for økte inntekter fra reklame og parkering. På kostnadssiden arbeides det med programmer for kostnadseffektivisering innenfor stab- og støttefunksjoner og innenfor drift og vedlikehold. Videre forventes kostnadene til trafikkstyring å bli mindre kommende år gjennom en reduksjon av antall trafikkstyringssentraler fra åtte til tre.

Avskrivninger og nedskrivninger var 6 367 MNOK (5 840 MNOK). Økningen skyldes netto tilganger i balansen som følge av ferdigstillelse av flere store utbyggingsprosjekter.

Finansinntekter på 109 MNOK (102 MNOK) består hovedsakelig av renteinntekter på bankinnskudd og renteinntekt for leasing av fiber. Av finanskostnader på 196 MNOK (229 MNOK) utgjorde 127 MNOK renter på låneopptak i Bane NOR Eiendom, mot 156 MNOK i 2017. Reduksjonen skyldes primært bedre lånebetingelser etter endring av finansieringsstruktur og overgang til obligasjonsfinansiering på om lag halvparten av den langsiktige gjelden. Bane NOR hadde i tillegg finanskostnader på omlag 50 MNOK i 2018 relatert til vedlikeholdsforpliktelser på fredede

og vernede bygg- og banestrekninger.

Ordinært resultat før skatt (EBT) utgjorde 659 MNOK (53 MNOK). Det økte resultatet skyldes i hovedsak engangseffekter fra salg av eiendomsprosjekter, hvorav salget av kontorbygget i Schweigaards gate 33 utgjør det vesentligste. Resultat etter skatt ble 629 MNOK (23 MNOK). For morselskapet Bane NOR SF er årsresultatet 281 MNOK (59 MNOK). Her inngår en finansinntekt som i hovedsak består av utbytte fra Bane NOR Eiendom AS på 250 MNOK.

Bane NORs investeringer består i hovedsak av nye utbygginger og fornyelser (oppgraderinger) av jernbaneinfrastrukturen. Investeringene aktiveres i foretakets balanse. Totale investeringer i 2018 var 13 443 MNOK (12 549 MNOK).

Av investeringene utgjorde 2 845 MNOK (2 036 MNOK) fornyelser på jernbanen. Dersom man skal opprettholde infrastrukturens tekniske tilstand og unngå økt vedlikeholdsetterslep, er det beregnet at jernbanenettet krever årlig vedlikehold og fornyelser for 3,5 milliarder kroner. Målene for oppetid og regularitet på jernbanenettet forutsetter at den tekniske tilstanden forbedres. Et lavere nivå på bevilgninger til fornyelser, samtidig med stadig økende trafikkbelastning på sentrale banestrekninger, gjør det utfordrende å nå disse målene. Eksempler på viktige fornyelsesarbeider i 2018 var oppgraderinger av Lieråsen tunnel, fornyelser på strekningen Lillestrøm–Etterstad og Alnabru godsterminal, ulike fornyelsestiltak på Nationaltheatret stasjon, samt sporfornyelser på Dovrebanen, Vestfoldbanen og Hovedbanen/Oslo. Andre viktige fornyelsesarbeider i 2018 var ny kjøreledning på Sørlandsbanen og Kongsvingerbanen, ballastrens på Ofotbanen og Østfoldbanen samt svilleytting på Nordlandsbanen.

Konsernets egenkapital ble i juni 2018 nedsatt med 998 MNOK, tilknyttet tekniske forhold for merverdiavgift i forbindelse med åpningsbalansen januar 2017. Sammen med årets resultat på 629 MNOK og et negativt estimatavvik knyttet til pensjonsforpliktelsen på 344 MNOK, gir dette en nedgang i bokført egenkapital på 713 MNOK fra 10 689 MNOK per 31. desember 2017 til 9 976 MNOK per 31. desember 2018.

Konsernets kontantbeholdning per 31. desember var 1 899 MNOK. Konsernet hadde ved utgangen av

året en rentebærende gjeld på 6 065 MNOK (5 963 MNOK), i all hovedsak knyttet til Bane NOR Eiendom AS. Tilgjengelig likviditet og ubrukte kredittrammer i Bane NOR Eiendom AS utgjorde ved utgangen av året totalt 1 800 MNOK. Kontanter og bankinnskudd i balansen var i hovedsak bokført hos Bane NOR SF, som i tillegg har 500 MNOK i ubenyttet driftskreditt hos Norges Bank.

Disponering av årets resultat

Styret foreslår overfor foretaksmøtet følgende disponering av årets resultat på 281 MNOK for Bane NOR SF:

Til annen egenkapital: 281 MNOK

I henhold til regnskapslovens paragraf 3-3a bekrefter styret at grunnlaget for fortsatt drift er til stede. Årsregnskapet for 2018 er utarbeidet i samsvar med dette.

Sikkerhet og HMS

Bane NOR forvalter kritisk nasjonal infrastruktur og styret legger stor vekt på sikker drift og høy beredskap. God risikostyring og høy beredskapssevne er viktig i en situasjon hvor selskapet gjennomfører et historisk høyt investeringsnivå og samtidig skal ha en forsvarlig drift. I 2018 ble tiltak prioritert basert på risikovurderinger, herunder strekningsanalyser, tilstandsvurderinger og rasfarekartlegginger. Et nytt verktøy for risikovurdering i driften er under utvikling og skal bidra til en enda mer risikobasert og metodisk tilnærming.

Det var åtte omkomne i forbindelse med togfremføring i 2018. Fire av disse tilfellene er fremdeles under politietterforskning. I tillegg var det to ulykker med alvorlig personskade. Totalt var det 29 jernbaneulykker² i 2018. Bane NOR arbeider kontinuerlig med tiltak for å ivareta sikkerheten i forbindelse med togfremføring.

Bane NOR arbeider for at de ansatte skal ha god helse og trives. Det arbeides systematisk med å utforme og forbedre arbeidsforholdene for å unngå arbeidsulykker, arbeidsrelaterte sykdommer og sykefravær på grunn av fysiske og psykososiale risikofaktorer i arbeidsmiljøet. Sykefraværet var 4,9 prosent i gjennomsnitt for 2018, dette er noe under landsgjennomsnittet.

Bane NOR følger opp skader i virksomheten gjennom

måltall, herunder blant annet H1-verdien som viser antall personskader med fravær per million arbeidstimer. For egne ansatte var verdien 2,9 for året 2018, mens tilsvarende verdi for entreprenørene i prosjektene var totalt 5,1. H1-verdien for entreprenører har hatt en positiv utvikling gjennom året. Arbeidet med forebygging av skader vil bli satt ytterligere fokus på, særlig for prosjektene. Bane NOR setter strenge krav til at leverandører, etterlever regler og krav til HMS, etikk, ytre miljø og sosiale forhold, herunder konsernets krav til etisk og bærekraftig adferd.

Bane NOR er eksponert for betydelig cyber-risiko. Både i Norge og internasjonalt har trusselen om uautorisert tilgang til kritiske datasystemer fått mye oppmerksomhet de siste årene. Flere hendelser bekrefter at virksomheter kan bli påført stor økonomisk skade ved uautorisert tilgang inn i IKT-systemene. Bane NOR har derfor gjort betydelige investeringer i sikring av IKT-løsninger i 2018. Arbeidet vil pågå videre kommende år.

Finansielle risikoforhold

Bane NOR har en finansieringsmodell som innebærer at om lag 85 prosent av selskapets årlige behov bevilges over statsbudsjettet. Sammen med en driftskreditt i Norges Bank gir dette en stabil tilgang på likviditet for den delen av virksomheten som er basert på avtaler med Jernbanedirektoratet. Likviditeten i eiendomsvirksomheten som utgjør den kommersielle delen av virksomheten er sikret gjennom ubenyttede midler på langsiktig kredittfasilitet og kortsiktige trekkrettigheter.

Det er betydelig økonomisk risiko i Bane NORs prosjektportefølje. Særlig de store utbyggingsprosjektene er komplekse, med stor avhengighet av eksterne aktører og krevende gjennomføring, i mange tilfeller med utfordrende grunnforhold. Kostnadsestimatene settes tidlig, før tilgjengelighet og kapasitet i entreprenørmarkedet er kjent og før grunnforhold er fullstendig klarlagt. Det jobbes med å videreutvikle en risiko- og økonomistyring i prosjektene som gjør at denne type risiko og tilhørende kostnader fanges opp tidligere. Gjennomføring av store utbyggingsprosjekter tett på ordinær drift gir kompleksitet og medfører kostnadsrisiko.

Prosjektet for signal og trafikkstyring, ERTMS, har også høy risiko. Prosjektet innebærer et betydelig

element av utvikling av nye tekniske løsninger og har høy kompleksitet i tillegg til en rekke avhengigheter både internt og eksternt. Det kreves samspill med andre nasjoner for at teknologien skal fungere over landegrensene, det er avhengigheter til andre aktører i jernbanesektoren som trafikkelskaper og eiere av tog, og gjennomføringen krever godt samarbeid med leverandørene.

Bane NOR har i all hovedsak inntekter i NOK samtidig som foretaket har store utbetalinger i EURO til hovedleverandører på prosjektet Follobanen. Det er imidlertid avtalefestet med Jernbanedirektoratet at Bane NOR ikke bærer valutarisikoen verken for dette prosjektet eller ERMTS-programmet, siden kostnadsrammer ble fastsatt før 1. januar 2017. Bane NOR bærer selv valutarisiko knyttet til andre prosjekter, men eksponeringen er begrenset ved at kontraktene i all hovedsak inngås i NOK.

Gjennom Bane NOR Eiendom AS er konsernet eksponert for renterisiko. Rentesikrings-avtaler benyttes for å redusere renterisikoen i konsernet.

Bane NOR har sikret innkjøp av energi gjennom terminkontrakter. Samtidig er salg av energi for togfremføring sikret mot togselskapene. Dette gjør at Bane NOR er lite eksponert for svingninger i energiprisene.

Finansiell risiko knyttet til pensjon er redusert ved at Bane NOR har lukket ytelsespensjonsordningen i Statens pensjonskasse. Ved utløpet av 2018 har om lag 60 prosent av selskapets ansatte fortsatt en ytelsesbasert pensjonsordning. Det er følgelig fortsatt risiko for svingninger i forpliktelsen ved endringer i beregningsforutsetninger og øvrige endringer.

Foretaksstyring i Bane NOR

Bane NOR følger statens prinsipper for god eierstyring og selskapsledelse og foretaket legger til grunn «Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse» (www.nues.no), så langt den passer.

Styret har det overordnede ansvaret for foretaksstyringen i Bane NOR og har fastsatt policy for eierstyring og foretaksledelse. Policy for eierstyring og foretaksledelse er en del av Bane NORs styrende dokumenter og skal gjøre konsernet i stand til å levere på sitt samfunnsoppdrag ved å klargjøre rollefordeling mellom

eier, styret og administrasjonen og etablere rammer for hvordan konsernet ledes og styres.

For nærmere redegjørelse for eierstyring og foretaksledelse i Bane NOR vises det til egen redegjørelse i årsrapporten.

Bærekraft

Bane NOR har i 2018 igangsatt tiltak for å samordne og forsterke konsernets arbeid med bærekraft. Arbeidet omfatter alle relevante områder innenfor bærekraft og samfunnsansvar, herunder sikkerhet, miljø, likestilling og mangfold, kundeopplevelsen og kulturminner. Kravene videreføres til leverandørene. Konsernet avlegger for 2018 for første gang en samlet bærekraftrapport for virksomheten. Rapporten baserer seg på hovedprinsippene i GRI (Global Reporting Initiative). Arbeidet med å forsterke arbeidet med bærekraft og videreutvikle dokumentasjon og rapportering, vil pågå også i årene som kommer.

Jernbanen er en miljøvennlig transportform. Bane NOR ønsker å forsterke virksomhetens miljøfortrinn ytterligere og arbeider med videreutvikling av attraktive og velfungerende knutepunkt for å legge til rette for økt kollektivtransport. I henhold til Regjeringens hovedmål for klima og miljø i transportsektoren, har Bane NOR mål om å redusere direkte utslipp.

Bane NOR gikk i 2018 inn som partner i «Oslo europeisk miljøhovedstad 2019» og har forpliktet seg til å gjennomføre konkrete og spesifikke miljøtiltak kommende år. Bane NOR vil ha sitt eget miljøår i 2019, hvor miljø settes på dagsordenen i hele organisasjonen. Målet er å gjøre alle ansatte bevisste på Bane NORs fotavtrykk og samtidig tenke konsekvenser for klima og miljø i aktiviteter som gjennomføres.

For nærmere omtale av Bane NORs arbeid med bærekraft vises til konsernets bærekraftrapport for 2018.

Forskning og utvikling

Arbeidet med forskning og utvikling i Bane NOR skal sikre kompetanse til å ta riktige beslutninger på et faglig godt forankret grunnlag og sikre fremtidsrettede teknologiske løsninger.

Foretaket arbeider med å sikre kunnskap til å konstruere, bygge, vedlikeholde og drifte infrastrukturen på en fremtidsrettet og kostnadseffektiv måte. Innføring

av ny teknologi og ny infrastruktur gir utfordringer når det kombineres med bruk av eksisterende infrastruktur. Kontinuerlig overvåkning gir nye muligheter for vedlikehold som bidrar til økt levetid og redusert ressursbehov. Nye løsninger og materialvalg bidrar til ytterligere å forsterke dette. Arbeidet skal understøtte målsetningene om effektiv og sikker trafikkavvikling med høy punktlighet og forutsigbarhet.

HR og organisasjon

Ved utgangen av 2018 var det 4 533 ansatte i konsernet. Antall kvinner totalt i foretaket utgjorde 27 prosent. Kvinneandelen i konsernledelsen var 40 prosent og kvinneandelen i styret er 50 prosent.

Bane NOR arbeider for å fremme likestilling og mangfold, samt hindre all form for diskriminering og trakassering. Dette vektlegges ved gjennomføring av aktiviteter som rekruttering, i lønns- og arbeidsvilkår, samt ved å sikre like utviklingsmuligheter for alle. Gjennom forebyggende arbeid og god oppfølging av varsler, ønsker konsernet å hindre trakassering og uønsket adferd blant både fast ansatte og innleide. Alle medarbeidere gjennomfører e-læring om etikk og samfunnsansvar hvor rutiner for varsling gjennomgås og temaer som diskriminering og seksuell trakassering dekkes.

Arbeidet med å sikre riktig kompetanse pågår kontinuerlig. Det er viktig at det eksisterer et godt utdanningstilbud innenfor konsernets kjerneområder, både for fagarbeidere og innenfor høyere utdanning. I 2018 ble det besluttet at avdelingene for jernbanefag og trafikkutdanning ved Norsk jernbaneskole skulle

overføres per 1. januar 2019, fra Jernbanedirektoratet til Bane NOR. Bane NOR bidrar gjennom toårig trainee-program til å sikre attraktivitet blant studenter og nyutdannede ingeniører, samt til å utvikle nødvendig ledelseskompetanse. Foretaket påbegynte i 2018 arbeidet med å definere karriere- og utviklingsstiger for medarbeidere.

Fremtidsutsikter og rammebetingelser

For drift og vedlikehold ble det i februar 2019 inngått en fireårig avtale med Jernbanedirektoratet for perioden 2019-2022. Dette gir bedre forutsigbarhet for rasjonell planlegging og gjennomføring.

Den langsiktige planen for utvikling av jernbanenettet er nedfelt i Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal Transportplan 2018-2029 (NTP). NTP og det tilhørende handlingsprogrammet viser prioriteringer av tiltak basert på strategiske valg og vurderinger av hvilke effekter de ulike prosjektene vil ha for kundene for kommende seksårsperiode. Den økonomiske rammen i NTP og handlingsprogrammet er høyere enn tidligere og vil gi et betydelig rom for videre utvikling av det norske jernbanenettet. Det tydelige fokuset på effekt for kunden vil på sikt bidra til en mer kundeorientert og effektiv jernbanesektor.

I slutten av 2018 igangsatte Bane NOR arbeidet med innspill til Nasjonal Transportplan for perioden 2022-2033. Bane NOR vil blant annet gi innspill til overordnede prioriteringer for jernbaneutbyggingen og om hvilke tiltak foretaket vil iverksette for å sikre at jernbanen bygges, driftes og vedlikeholdes så sikkert og kostnadseffektivt som mulig.

1 Basert på en beregningsmodell utarbeidet av det tyske konsulentselskapet CIVITY Management Consultants (CIVITY-modellen). Modellen er avhengig av oppdatert og kompletterende informasjon om jernbanetekniske anlegg for å beregne vedlikeholdsetterslep. En stor del av CIVITY-modellen baserer seg på årgangsanalyser av objekter i infrastrukturen. Klassifisering av etterslep baserer seg i stor grad på tekniske levetider, med noen unntak som tilstandsvurderinger av underbygning og generiske forutsetninger på mindre anleggsdeler.

2 Defineres som en hendelse med enten (1) personskade med mer enn 24 timer på sykehus, (2) materielle skader for mer enn 1,3 MNOK, (3) forsinkelse på mer enn seks timer.

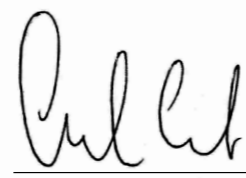
Oslo, 23. april 2019



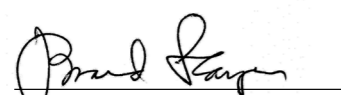
Siri Beate Hatlen
Styrets leder



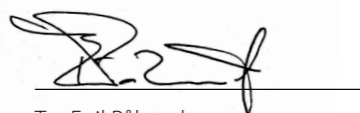
Olaf Trygve Melbø
Nestleder



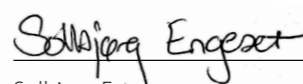
Auke Lont
Styremedlem



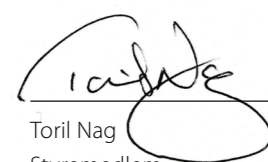
Baard Haugen
Styremedlem



Tor Egil Pålerud
Styremedlem



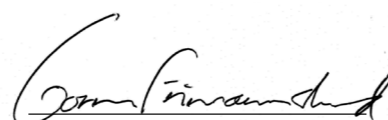
Solbjørg Engeset
Styremedlem



Toril Nag
Styremedlem

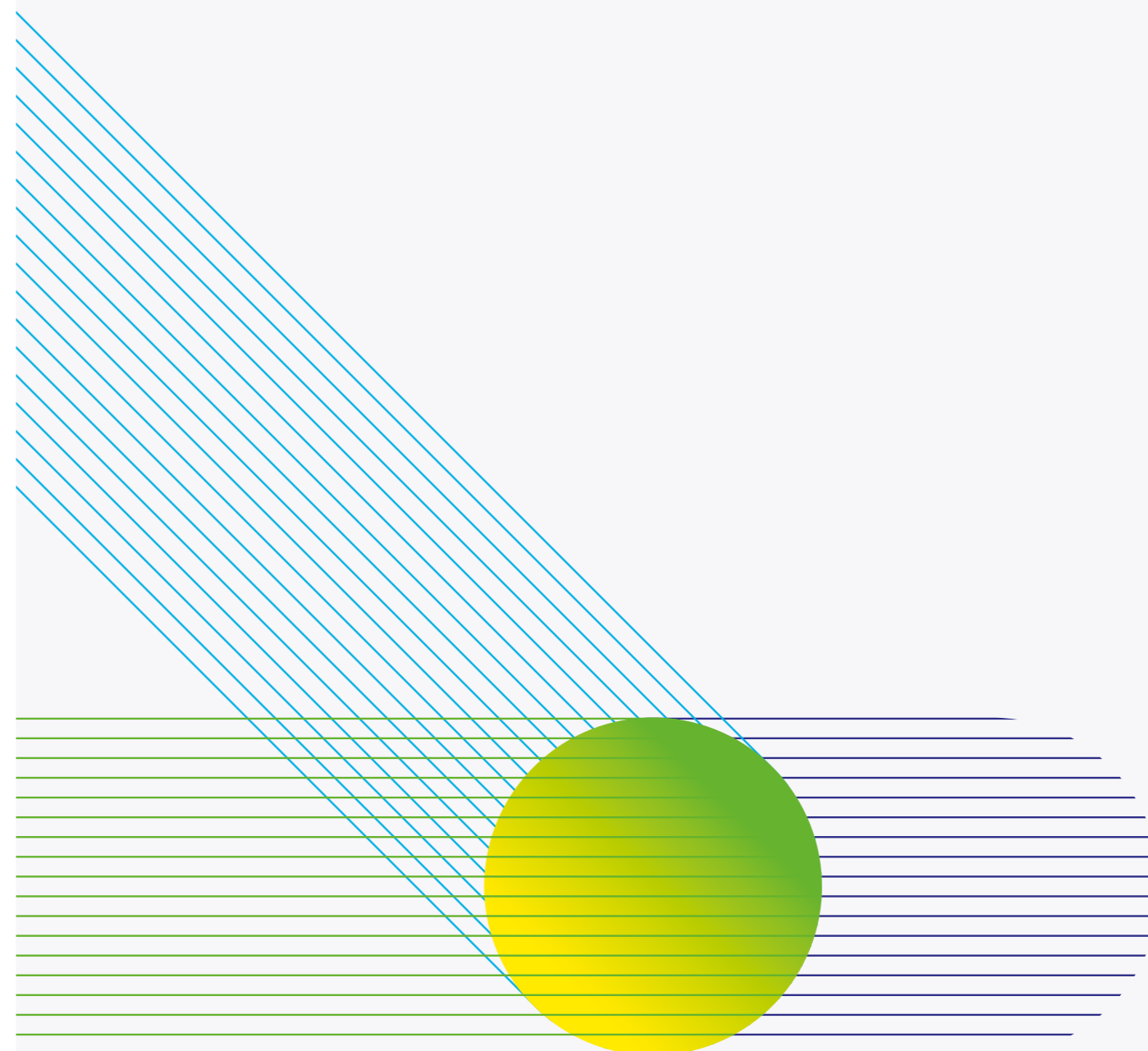


Ane Rongen Breivaga
Styremedlem



Gorm Frimannslund
Konsernsjef

Redegjørelse for eierstyring og foretaksledelse



Redegjørelse for eierstyring og foretaksledelse

Bane NOR følger statens prinsipper for god eierstyring og selskapsledelse, og har i tillegg valgt etterlevelse av Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse (www.nues.no). Regnskapslovens føringer om redegjørelse om foretaksstyring dekkes ved at krav i § 3–3b punkt 4, 7 og 8 er dekket i teksten under. Bane NOR har per i dag ikke sluttet seg til GRIs (Global Reporting Initiative) rapporteringsprinsipper, men søker allikevel å utarbeide rapportering i henhold til hovedprinsippene i denne.

Styret har det overordnede ansvaret for foretaksstyringen i Bane NOR og har fastsatt en policy for eierstyring og foretaksledelse. Policy for eierstyring og foretaksledelse er en del av Bane NORs styrende dokumenter og skal gjøre Bane NOR-konsernet i stand til å levere på sitt samfunnsoppdrag ved å klargjøre rollefordeling mellom eier, styret og administrasjonen og etablere rammer for hvordan konsernet ledes og styres.

God eierstyring og foretaksledelse reduserer forretningsrelatert risiko, samtidig som det legger til rette for at selskapets ressurser brukes på en effektiv og bærekraftig måte. Eierstyring og foretaksledelse håndterer saker og prinsipper knyttet til fordeling av roller og ansvar mellom styrende organer i et foretak. Åpenhet, transparens, ansvarlighet og lik behandling er svært viktig og skal bygge opp om foretakets omdømme som en pålitelig aktør både internt og eksternt. Bane NORs verdiplattform og etiske retningslinjer er sentrale forutsetninger for konsernets eierstyring og foretaksledelse.

Den grunnleggende forutsetningen for Bane NORs virksomhet er hensynet til sikkerhet. Dernest legges det vekt på kvalitet og å yte effektive tjenester til togselskapene og samfunnet for øvrig.

Bane NORs visjon er «Norge på skinner». Visjonen peker på foretakets samfunnsrolle og betydningen av jernbanen for bærekraftig verdiskapning i Norge. Den rommer ambisjoner om at jernbanen skal ta en stadig større andel av transportarbeidet i Norge ved

at gods og reisende flyttes fra andre transportformer til jernbanen. «På skinner» innebærer at Bane NOR skal levere et velfungerende, pålitelig og sikkert transportsystem med høy punktlighet og regularitet.

Bane NORs etiske retningslinjer gjelder for styremedlemmer, selskapets medarbeidere, innleide konsulenter og andre som utfører arbeid for konsernet. Bane NOR har ansvar for komplekse leveranser, omfattende kontrakter, et stort antall leverandører og er involvert i bransjer med betydelig risiko for økonomisk kriminalitet og arbeidslivskriminalitet. Alle styremedlemmer, medarbeidere og innleide konsulenter må bekrefte at de har lest og er kjent med Bane NORs etiske retningslinjer ved tiltredelse i selskapet. Bane NOR gjennomfører obligatorisk e-læring årlig for å understøtte kunnskap og forståelse av de etiske retningslinjene.

Etiske retningslinjer er beskrevet i «Policy for etikk og samfunnsansvar» og er tilgjengelig på www.banenor.no.

Organisering av Bane NOR

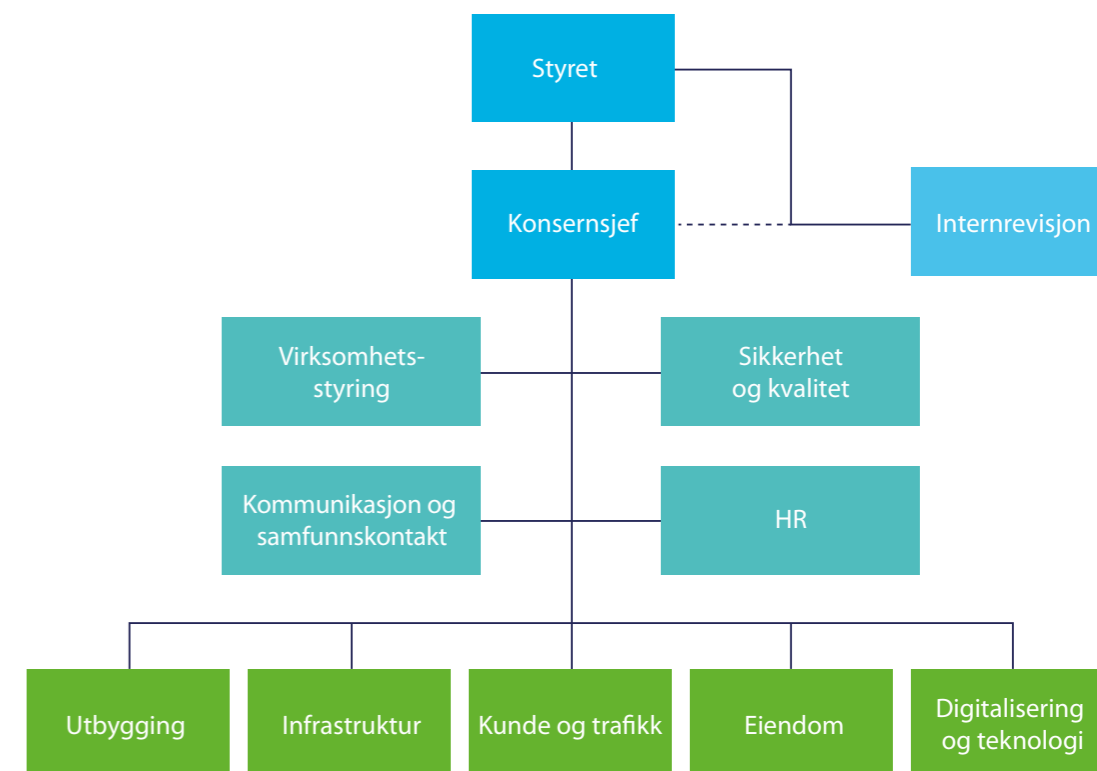
Bane NOR SF er organisert som et statsforetak etter statsforetaksloven. Organisering av Bane NOR SF vises i figur 1.

Bane NOR SF eies 100 prosent av staten. Statens eierskap forvaltes av Samferdselsdepartementet. Bane NORs vedtekter utformes og besluttes av eier.

Foretakets formål og samfunnsoppdrag er i vedtektenes § 2 angitt som følger:

Foretakets formål er å sørge for tilgjengelig jernbaneinfrastruktur og effektive og brukervennlig jernbaneinfrastruktur tjenester (inkludert knutepunkts- og terminalutvikling) som grunnlag for transport av personer og gods på det nasjonale jernbanenettet.

Bane NORs samfunnsplagte oppgaver er planlegging, utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold av det nasjonale jernbanenettet, trafikkstyring og forvaltning av jernbaneeiendom, som Bane NOR



Figur 1: Oversikt over organiseringen av Bane NOR SF

etter avtale med Jernbanedirektoratet har påtatt seg ansvar for. Jernbane- og eiendomsvirksomheten skal sammen bygge opp om Bane NORs formål.

Bane NOR SF innehar eierskapet til fast eiendom som brukes eller planlegges benyttet til jernbanevirksomhet (driftsavhengige eiendommer eks. sporgrunn, tekniske anlegg mv.). Datterselskapet Bane NOR Eiendom AS med underselskaper har eierskapet til fast eiendom med eksterne inntekter og inntekspotensial, herunder utviklingseiendommer, samt serviceanlegg med stor grad av ekstern økonomisk aktivitet. Grunnbokshjemmelen til eiendommer som er overdratt fra Bane NOR SF til Bane NOR Eiendom AS ligger hos statsforetaket. Bane NOR Eiendom AS har ingen ansatte. Spordrift AS etableres som operativt selskap 1. juli 2019. Omlag 1 300 ansatte overføres fra Bane NOR SF til Spordrift AS i forbindelse med operativ drift.

Selskapskapital og utbytte

Selskapets foretakskapital er på 9 002 291 516 NOK. Bane NOR SF er definert som et statlig eiet selskap med sektorpolitiske målsettinger (kategori 4). Målene for slike selskap skal tilpasses formålet med eierskapet, og eier vil vektlegge at de sektorpolitiske målene

nås mest mulig effektivt. Det er derfor ikke fastsatt avkastningsmål eller krav til utbytte for foretaket.

Bane NOR Eiendom AS har målsetting om belåningsgrad som ikke overskrider 50 prosent over tid. For å ha en tilstrekkelig sikkerhetsmargin for uforutsette markedshendelser, tar selskapet sikte på å opprettholde en lav belåningsgrad sammenlignet med andre eiendomsselskaper. Belåningsgraden er i dag ca. 40 prosent. Utbyttestørrelsen skal tilpasses konsernets investeringsplaner og anvendes innenfor Bane NORs formål som beskrevet i foretakets vedtekter.

Likebehandling av eiere og transaksjoner med nærstående

Bane NOR eies 100 prosent av staten ved Samferdselsdepartementet. Foretaket har derfor ikke egne retningslinjer rundt likebehandling av ulike eiere.

Bane NORs etiske retningslinjer setter krav til at styrets medlemmer og medarbeidere melder ifra dersom det kan være spørsmål om deres habilitet. Det er implementert et habilitetsregister med oversikt over nærstående for styremedlemmer, konsern-

ledelsen, ledende ansatte og medarbeidere innen anskaffelser.

Fri omsettelighet

Bane NOR SF er et statsforetak uten fritt omsettelige aksjer.

Foretaksmøte

Gjennom foretaksmøtet utøver staten som eier ved Samferdselsdepartementet den øverste myndighet i Bane NOR.

Ordinært foretaksmøte avholdes årlig og senest i løpet av juni. I tillegg kan ekstraordinært foretaksmøte avholdes dersom Samferdselsdepartementet, styret eller revisor finner det nødvendig. Det kan arrangeres eiermøter der styret møter eier for dialog og utveksling av informasjon.

Konsernsjef, medlemmer av styret, samt revisor har rett til å være til stede og til å uttale seg i foretaksmøtet. Konsernsjef og styrets leder har plikt til å være til stede med mindre det foreligger gyldig forfall. I sistnevnte tilfelle skal det utpekes en stedfortreder. Ekstern revisor har plikt til å være til stede for så vidt de saker som skal behandles er av slik art at dennes nærvær kan anses nødvendig.

Valgkomite

Foretaksmøtet velger foretakets eieroppnevnte styremedlemmer. Ansattrepresentanter til styret ble i 2017 valgt for en toårsperiode.

Bedriftsforsamling og styre, sammensetning og uavhengighet

Det er i samråd med fagforeningene avtalt at Bane NOR ikke skal opprette egen bedriftsforsamling.

Styret har åtte medlemmer som utpekes i henhold til retningslinjer i statsforetaksloven §19. Styrets leder, nestleder og fire styremedlemmer velges av foretaksmøtet. To styremedlemmer og to observatører velges av og blant medarbeiderne i foretaket etter de regler som gjelder etter statsforetaksloven § 20 med tilhørende forskrifter. Blant styremedlemmene er det 50 prosent kvinner, dette gjelder både for de eiervalgte og de ansattvalgte styremedlemmene. For informasjon om det enkelte styremedlem, se egen omtale i årsrapporten.

Styrets arbeid

Styret skal påse at Bane NOR drives i samsvar med Bane NORs formål, vedtekter og retningslinjer fastsatt av foretaksmøtet. Styrets overordnede ansvar er å

I 2018 er det gjennomført følgende møter:

| | Rolle | Styret | Revisjons- utvalget | Kompensasjons- utvalget |
|---------------------|---|-----------------------|------------------------|----------------------------|
| Antall møter | | 11¹ | 8 | 4² |
| Siri Hatlen | Styreleder, leder for kompensasjonsutvalget | 11 | | 4 |
| Olaf Melbø | Nestleder, leder for revisjonsutvalget | 11 | 8 | |
| Auke Lont | Styremedlem | 9 | | |
| Ane Breivega | Styremedlem, medlem i kompensasjonsutvalget | 10 | | 4 |
| Toril Nag | Styremedlem | 8 | | |
| Baard Haugen | Styremedlem, medlem i revisjonsutvalget | 11 | 8 | |
| Tor Egil Pålerud | Styremedlem | 11 | | |
| Solbjørg Engeset | Styremedlem | 10 | | |
| Torfinn Håverstad | Observatør | 11 | | |
| Jens Heiberg | Observatør | 10 | | |
| Janina Hortman | Vararepresentant | 1 | | |

1 I tillegg: Tre ekstraordinære styremøter (Møte/telefon/e-post behandling) hvor alle deltok/gav sin tilbakemelding per e-post.

2 I tillegg: Tre ekstraordinære møter/e-postbehandling i 2018 (begge medlemmer deltok i alle tre møter)

forvalte Bane NOR slik at hovedformålet søkes realisert på en mest mulig hensiktsmessig og regningsvarende måte innenfor rammen av de ressurser Bane NOR rår over. Styret ansetter konsernsjefen og fører tilsyn med konsernsjefens ledelse av Bane NOR. Styret er generalforsamling for Bane NOR SFs datterselskaper. Det er utarbeidet en egen styreinstruks som gjennomgås årlig, og styret evaluerer sitt arbeid og sin kompetanse med samme frekvens.

I saker som antas å være av vesentlig betydning for foretakets formål eller som i vesentlig grad vil endre virksomhetens karakter, skal saken skriftlig forelegges Samferdselsdepartementet før styret treffer vedtak.

Styret har etablert to styreutvalg

Revisjonsutvalg

- Styrets revisjonsutvalg er et underutvalg av styret i Bane NOR og skal virke som et saksforberedende organ for styret i utøvelsen av sitt ansvar for regnskapsrapportering, intern- og eksternrevisjon, intern kontroll og den samlede risikostyringen. Det er utarbeidet eget mandat for revisjonsutvalget.
- Revisjonsutvalget er ansvarlig overfor det samlede styret i Bane NOR. Styrets og det enkelte styremedlems ansvar endres ikke som følge av revisjonsutvalgets arbeid.

Kompensasjonsutvalg

- Styrets kompensasjonsutvalg er et underutvalg av styret i Bane NOR og har som formål å være et saksforberedende organ for styrets behandling av kompensasjonsspørsmål, etterlevelse av etiske retningslinjer, herunder varslingssaker, rapportering fra Compliance Officer, samt bærekraft-rapportering. Det er utarbeidet eget mandat for kompensasjonsutvalget.
- Kompensasjonsutvalget er ansvarlig for utførelse av sine oppgaver kun overfor styret i Bane NOR. Styrets og det enkelte styremedlems ansvar endres ikke som følge av utvalgets arbeid.

Konsernsjefens ansvar og oppgaver er nedfelt i instruks fastsatt av styret. Instruksen gjennomgås og godkjennes årlig.

Risikostyring og internkontroll

Bane NORs etiske retningslinjer og verdigrunnlag danner sammen med foretakets organisering, virksomhetsstyring og rapporteringslinjer grunnlaget for et godt internt kontrollmiljø. Internkontroll er en

integriert del av virksomhetsstyringen og er basert på prinsippet om tre forsvarslinjer.

Styret skal fastsette Bane NORs risikoprofil og påse at Bane NOR har god internkontroll, tilstrekkelige systemer og ressurser for å sikre at lovbestemmelser etterleves. Dette inkluderer hensiktsmessige systemer for risikostyring som reflekterer omfanget og arten av virksomheten. Det gjennomføres månedlige risikovurderinger på konsernnivå og det igangsettes tiltak for å håndtere risiko.

Styrende dokumenter i Bane NOR er en sentral del av internkontrollsystemet og består av styringspolicyer og konsernstandarder som definerer «skal» krav til organisasjonen (internkontrollkrav). Styringspolicyene angir rammer og prinsipper som Bane NOR skal operere innenfor. Disse er godkjent av styret. Konsernstandarder er relatert til nøkkelområder i Bane NOR SF. Konsernstandardene angir målsetninger og krav som skal etterleves. Konsernstandarder godkjennes av konsernsjef.

Modenheten i Bane NORs internkontroll og status på forbedringstiltak rapporteres årlig til styret. For å styrke internkontrollen og øke kostnadseffektiviteten pågår det et omfattende arbeid med å forbedre konsernets viktigste arbeidsprosesser og styrende dokumentasjon. Dette arbeidet ble startet opp i 2017, videreført i 2018 og vil fortsette utover i 2019.

Compliance Officer

Compliance Officer-funksjonen ble etablert i Bane NOR høsten 2018. Compliance Officer skal ha en forebyggende, rådgivende og kontrollerende rolle, bistå ledelsen med rådgivning i spørsmål om regel-etterlevelse og bidra til Bane NORs etterlevelse av gjeldende eksterne og interne krav og forventninger. Compliance Officer skal jobbe for å styrke Bane NORs omdømme og tillit ved å følge opp at eksternt og internt regelverk etterleves.

Internrevisjon

Som et ledd i konsernets interne kontrollsystem har Bane NOR etablert en internrevisjonsfunksjon. Konsernets internrevisjon arbeider etter instruks fastsatt av styret og i henhold til standarder fastsatt av Institute for Internal auditors (IIA). Internrevisjonen har til formål å bistå styret og ledelsen i å utøve god virksomhetsstyring gjennom en uavhengig og objektiv vurdering av om Bane NORs vesentligste risikoer er tilstrekkelig håndtert og kontrollert.

Internrevisjonen skal gjennom en systematisk og strukturert tilnærming, evaluere hensiktsmessigheten og effektiviteten av Bane NORs styrings- og kontrollprosesser for "Governance", risikostyring og internkontroll. Internrevisjonen skal gi målrettet og strukturert tilbakemelding på Bane NORs etterlevelse av etablerte policyer, konsernstandarder, prosedyrer og etablerte tiltak på kritiske områder i virksomheten. Videre skal Internrevisjonen gi råd for å bidra til forbedringer i Bane NORs styrings- og kontrollprosesser, samt bidra til å øke verdiskapningen i Bane NOR.

Internrevisjonen i Bane NOR utføres i sin helhet av et eksternt revisjonsfirma. Internrevisor rapporterer formelt til styret og funksjonelt til konsernsjef. Internrevisjonen har til formål å bistå styret og ledelsen i å utøve god virksomhetsstyring gjennom en uavhengig og objektiv vurdering av om Bane NORs vesentligste risikoer er tilstrekkelig håndtert og kontrollert.

Godtgjørelse til styret og ledende ansatte

Detaljert oversikt over godtgjørelse til styret finnes i note 23 i årsregnskapet. Styremedlemmenes honorarer er ikke knyttet til resultat, opsjonsprogram eller lignende.

Bane NOR følger de retningslinjer som gjelder lederlønninger i statlig eid virksomhet. I samsvar med vedtektenes §8 utarbeider styret en erklæring om lederlønn i samsvar med allmennaksjelovens § 6-16a, regnskapsloven og retningslinjer for statlig eierskap. Erklæringen behandles på ordinær foretaks-møte. Detaljert oversikt over godtgjørelse til ledende ansatte finnes i note 23 i årsregnskapet.

Informasjon og kommunikasjon

Bane NOR er underlagt Offentleglova. Offentlig kommunikasjon om konsernet gis av konsernets ledelse. Konsernet legger fram fullstendig årsregnskap sammen med årsberetning og årsrapport i årets andre kvartal. Regnskapstall rapporteres tertialvis til eier.

Det avholdes tertialvise kontaktmøter mellom eier og Bane NORs ledelse for utveksling av informasjon. Eventuelle synspunkter som formidles i slike møter er å betrakte som innspill til Bane NORs styre og administrasjon. Saker som krever formell tilslutning fra eier må behandles i foretaksmøtet.

Selskapsovertakelse

Bane NOR er et statsforetak. På denne bakgrunn anses dette punktet i anbefalingen ikke å være relevant.

Revisor

Revisor velges av foretaksmøtet. Bane NOR skal velge samme revisor for sine datterselskaper. Revisor plikter å delta i foretaksmøter hvis det behandles saker av en slik art det anses som nødvendig.

PwC har vært foretakets revisor i 2018. Revisor fremlegger årlig et brev til styret (Management letter) som oppsummerer revisjon av foretaket og status vedrørende selskapets interne kontroll. Revisor fremlegger en årlig plan for arbeidet og møter i styret når relevante saker er til behandling og har et årlig møte med styret uten at ledelsen er til stede. Revisor møter i revisjonsutvalget når relevante saker er til behandling, og har møterett på foretaksmøtet.

For å sikre revisors uavhengighet har styret fastsatt retningslinjer for konsernets adgang til å benytte ekstern revisor til andre tjenester enn revisjon.

Revisors godtgjørelse er fordelt på revisjon og andre konsulenttjenester, og fremgår av note 3 til regnskapet. Foretaksmøtet skal godkjenne revisors godtgjørelse.

Årsregnskap med prinsippnoter



Resultatregnskap

| Bane NOR SF | | | Bane NOR Konsern | | |
|---------------|---------------|--|------------------|---------------|---------------|
| 2018 | 2017 | Note | 2018 | 2017 | |
| 5 134 | 4 819 | Vederlag fra Jernbanedirektoratet | 1 | 5 134 | 4 819 |
| 5 864 | 5 573 | Kompensasjon for slit og elde (utsatt inntektsføring tilskudd) | 1 | 5 864 | 5 573 |
| 0 | 0 | Salgsinntekter, eiendomsprosjekter | 2 | 1 902 | 0 |
| 1 743 | 1 012 | Andre driftsinntekter | 1 | 2 308 | 1 645 |
| 12 742 | 11 404 | Sum driftsinntekter | | 15 208 | 12 038 |
| 0 | 0 | Prosjektkostnader eiendomsprosjekter | 2 | 1 267 | 0 |
| 399 | 221 | Varekostnad | | 399 | 221 |
| 2 745 | 2 568 | Lønns- og personalkostnad | 3, 18, 23 | 2 726 | 2 622 |
| 1 679 | 1 523 | Maskinleie, materiell og vedlikehold | 4 | 1 815 | 1 663 |
| 2 002 | 1 482 | Andre driftskostnader | 4 | 2 000 | 1 515 |
| 6 825 | 5 794 | Sum driftskostnad | | 8 208 | 6 021 |
| 5 900 | 5 556 | Avskrivninger og nedskrivninger | 9, 10, 13 | 6 367 | 5 840 |
| 16 | 54 | Driftsresultat | | 633 | 177 |
| 0 | 0 | Resultat fra investering i felleskontrollert virksomhet | 11 | 114 | 3 |
| 339 | 87 | Finansinntekter | 5 | 109 | 102 |
| 69 | 70 | Finanskostnader | 5 | 196 | 229 |
| 271 | 17 | Netto finansresultat | | -87 | -127 |
| 287 | 71 | Ordinært resultat før skattekostnad | | 659 | 53 |
| 6 | 12 | Skattekostnad på ordinært resultat | 7 | 30 | 29 |
| 281 | 59 | Årsresultat | | 629 | 23 |

Balanse

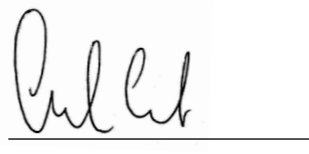
| Bane NOR SF | | | Bane NOR Konsern | | |
|----------------|----------------|--|------------------|----------------|----------------|
| 2018 | 2017 | Eiendeler | Note | 2018 | 2017 |
| 244 | 122 | Øvrige immaterielle eiendeler | 10 | 232 | 107 |
| 244 | 122 | Sum immaterielle eiendeler | | 232 | 107 |
| 32 167 | 32 229 | Grunneiendom, bygninger mv. | 9 | 39 854 | 40 571 |
| 86 662 | 83 225 | Infrastruktur | 9 | 86 662 | 83 225 |
| 32 880 | 29 467 | Anlegg under utførelse | 9 | 33 398 | 29 964 |
| 822 | 516 | Driftsløsøre, maskiner, transportmidler m.v. | 9 | 942 | 655 |
| 152 531 | 145 438 | Sum varige driftsmidler | | 160 856 | 154 416 |
| 7 705 | 7 700 | Investeringer i datterselskap | 11 | 0 | 0 |
| 0 | 0 | Investeringer i tilknyttet selskap og felleskontrollert virksomhet | 11 | 1 035 | 1 157 |
| 0 | 0 | Investeringer i aksjer og andeler | | 72 | 57 |
| 490 | 592 | Andre fordringer og øvrige finansielle anleggsmidler | 12 | 558 | 633 |
| 8 195 | 8 292 | Sum finansielle anleggsmidler | | 1 664 | 1 846 |
| 160 970 | 153 852 | Sum anleggsmidler | | 162 752 | 156 368 |
| 0 | 0 | Utviklingseiendom | 13 | 4 274 | 3 527 |
| 665 | 532 | Varelager | 13 | 665 | 532 |
| 665 | 532 | Sum varer | | 4 940 | 4 059 |
| 667 | 255 | Kundefordringer | 12 | 914 | 695 |
| 6 888 | 6 677 | Andre fordringer | 1, 12 | 7 577 | 6 749 |
| 7 554 | 6 932 | Sum fordringer | | 8 491 | 7 444 |
| 1 779 | 1 886 | Bankinnskudd | 14 | 1 899 | 2 214 |
| 9 999 | 9 350 | Sum omløpsmidler | | 15 330 | 13 716 |
| 170 969 | 163 201 | Sum eiendeler | | 178 082 | 170 085 |

Balanse

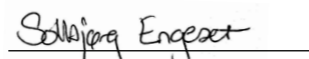
| Bane NOR SF | | | Bane NOR Konsern | | |
|----------------|----------------|--|------------------|----------------|----------------|
| 2018 | 2017 | Egenkapital og gjeld | Note | 2018 | 2017 |
| 9 002 | 10 000 | Innskuddskapital | 16 | 9 002 | 10 000 |
| 9 002 | 10 000 | Sum innskutt egenkapital | | 9 002 | 10 000 |
| 660 | 723 | Annen egenkapital | 16 | 974 | 689 |
| 660 | 723 | Sum opptjent egenkapital | | 974 | 689 |
| 9 662 | 10 723 | Sum egenkapital | | 9 976 | 10 689 |
| 151 804 | 144 281 | Leveringsforpliktelse | 17 | 151 804 | 144 281 |
| 3 110 | 2 757 | Pensjonsforpliktelser | 18 | 3 110 | 2 757 |
| 3 | 3 | Utsatt skatt | 7 | 384 | 427 |
| 2 304 | 2 100 | Andre avsetninger for forpliktelser | 19 | 2 304 | 2 100 |
| 157 221 | 149 141 | Sum avsetninger for forpliktelser | | 157 602 | 149 565 |
| 0 | 0 | Gjeld til kredittinstitusjoner | 20 | 3 150 | 5 545 |
| 0 | 0 | Sum annen langsiktig gjeld | | 3 150 | 5 545 |
| 0 | 0 | Gjeld til kredittinstitusjoner | 20 | 2 915 | 417 |
| 1 235 | 1 195 | Leverandørgjeld | | 1 355 | 1 276 |
| 7 | 9 | Betalbar skatt | 7 | 73 | 34 |
| 138 | 126 | Skyldige offentlige avgifter | | 138 | 136 |
| 2 705 | 2 008 | Annen kortsiktig gjeld | 22 | 2 873 | 2 423 |
| 4 085 | 3 337 | Sum kortsiktig gjeld | | 7 354 | 4 286 |
| 161 306 | 152 478 | Sum gjeld | | 168 106 | 159 396 |
| 170 969 | 163 201 | Sum egenkapital og gjeld | | 178 082 | 170 085 |

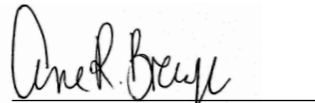
Oslo, 23. april 2019


Siri Beate Hatlen
Styrets leder

Olaf Trygve Melbø
Nestleder

Auke Lont
Styremedlem

Baard Haugen
Styremedlem

Tor Egil Pålerud
Styremedlem

Solbjørg Engeset
Styremedlem

Toril Nag
Styremedlem

Ane Rongen Breiveg
Styremedlem

Gorm Frimannslund
Konsernsjef

Kontantstrømoppstilling

| Bane NOR SF | | | Bane NOR Konsern | | |
|----------------|----------------|--|------------------|----------------|--|
| 2018 | 2017 | Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter | 2018 | 2017 | |
| 287 | 71 | Resultat før skattekostnad | 659 | 53 | |
| -8 | 0 | Periodens betalte skatt | -33 | 0 | |
| -2 | 18 | Tap/gevinst ved salg av anleggsmidler og utviklingseiendom | -738 | 7 | |
| 5 900 | 5 556 | Avskrivninger og nedskrivninger | 6 367 | 5 840 | |
| -5 864 | -5 573 | Inntektsføring leveringsforpliktelse | -5 864 | -5 573 | |
| 0 | 0 | Resultatandel felleskontrollert virksomhet | -114 | -3 | |
| 0 | 0 | Øvrige resultatposter uten kontanteffekt | 0 | 24 | |
| -133 | -51 | Endring i varelager | -133 | -51 | |
| -412 | -225 | Endring i kundefordringer | -219 | 198 | |
| 793 | -5 847 | Fordring på vederlag på Jernbanedirektoratet * | 793 | -5 847 | |
| 40 | 498 | Endring i leverandørgjeld | 79 | 370 | |
| 9 | 335 | Forskjell mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger i pensjonsordninger | 9 | 335 | |
| -22 | -23 | Kalkulatorisk rente langsiktig fordring (fiber) | -22 | -23 | |
| -130 | 825 | Endring i andre tidsavgrensingsposter | -74 | 830 | |
| 456 | -4 416 | Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter | 710 | -3 840 | |
| | | Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter | | | |
| 0 | 2 | Salg av utviklingseiendom og varige driftsmidler | 494 | 107 | |
| -13 119 | -12 202 | Investering i utviklingseiendom og varige driftsmidler | -14 376 | -12 808 | |
| -5 | 0 | Utbetalinger ved investering i aksjer og andeler i andre foretak | -46 | -169 | |
| 0 | -18 | Utbetalinger ved kjøp av andre investeringer | -15 | -18 | |
| 144 | 25 | Innbetalinger på andre lånefordringer (kortsiktig/langsiktig) | 144 | 25 | |
| -20 | 0 | Utbetalinger på andre lånefordringer (kortsiktig/langsiktig) | -46 | -23 | |
| -13 000 | -12 192 | Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter | -13 846 | -12 887 | |
| | | Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter | | | |
| 13 434 | 12 058 | Vederlag fra Jernbanedirektoratet benyttet til investeringer | 13 434 | 12 058 | |
| 0 | 0 | Tilgang bank ved tingsinnskudd Bane NOR Eiendom Konsern | 0 | 159 | |
| 0 | 0 | Innbetalinger ved opptak av gjeld | 4 950 | 5 828 | |
| 0 | 0 | Utbetalinger ved nedbetaling gjeld | -4 847 | -5 671 | |
| 0 | 6 416 | Innbetalinger av egenkapital | 0 | 6 416 | |
| -998 | 0 | Utbetalinger av egenkapital | -998 | 0 | |
| 0 | 0 | Utbetalinger av utbytte og konsernbidrag | 0 | -125 | |
| 0 | 0 | Innbetalinger av utbytte og konsernbidrag | 282 | 256 | |
| 12 436 | 18 474 | Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter | 12 821 | 18 920 | |
| -107 | 1 866 | Netto endring i kontanter og kontantekvivalenter | -315 | 2 194 | |
| 1 886 | 20 | Kontanter og kontantekvivalenter ved periodens begynnelse | 2 214 | 20 | |
| 1 779 | 1 886 | Kontanter og kontantekvivalenter ved periodens slutt | 1 899 | 2 214 | |

* Fordring på vederlag på Jernbanedirektoratet vedrører midler som er benyttet til både drift og investeringer i foretaket. Vederlaget utbetales påfølgende år.

Regnskapsprinsipper

Generelt om regnskapet og åpningsbalansen

Årsregnskapet for Bane NOR SF og Bane NOR Konsern er satt opp i samsvar med regnskapslovens bestemmelser og god regnskapsskikk.

Alle tall er presentert i hele millioner kroner dersom ikke annet er særskilt angitt.

Bane NOR SF er et statsforetak (SF) som er 100 prosent eid av Samferdselsdepartementet. Foretaket ble formelt stiftet 5. februar 2016 med en innskuddskapital på 100 000 kroner. Foretaket ble opprettet som del av Stortingets vedtak om ny organisering av jernbanesektoren og om innføring av konkurranse om persontransport med jernbane, i dagligtale kalt «Jernbanereformen».

Den 2. januar 2017 ble hoveddelen av det tidligere Jernbaneverkets eiendeler og forpliktelser overført til Bane NOR SF. Overføringen ble gjennomført som tingsinnskudd til virkelig verdi, og foretakets åpningsbalanse viste verdien av foretakets eiendeler og forpliktelser (gjeld) på overføringstidspunktet. Endelig tingsinnskudd er vist i note 8.

Ved utarbeidelsen av åpningsbalansen til foretaket gjennomførte Samferdselsdepartementet, i samråd med eksterne rådgivere, verddivurdering av eiendeler og forpliktelser som ble overført fra Jernbaneverket til foretaket. Verddivurderingene ble gjort i henhold til regnskapsloven og prinsipper for god regnskapsskikk. Driftsmidler som ble overført omfattet grunneiendommer, infrastruktur, bygninger, maskiner og transportmidler, driftsløsøre og IKT. Overførte eiendeler er spesialiserte og genererer i utgangspunktet ingen separat inntjening. For de fleste eiendelene eksisterer det heller ikke et fungerende annenhåndsmarked med referansepriser. De fleste eiendeler ble derfor verddivurdert basert på en kostbasert tilnærming, noe som er vanlig ved verdsettelse av eiendeler i statsforetak der eierskapet er begrunnet i sektorpolitiske hensyn. Gjenanskaffelseskostnaden ble basert på priser på tidspunktet for gjenanskaffelsen og deretter justert for slit, elde, annen verdiforringelse og teknisk utvikling.

Den 20. juni 2017 ble aksjer i Bane NOR Eiendom 1 AS skutt inn som ytterligere tingsinnskudd i Bane NOR SF. Bane NOR Eiendom 1 AS eide da 100 prosent av aksjene i ROM Eiendom AS (nå: Bane NOR Eiendom AS) samt en del hjemler til eiendom som var i ROM Eiendom AS sitt eie. Både aksjeposten i ROM Eiendom AS og hjemlene var overført til Bane NOR Eiendom 1 AS fra Norges Statsbaner AS (NSB). Overføringen av ROM Eiendom AS fra NSB AS til Bane NOR SF skjedde også som del av Jernbanereformen, og medførte at eiendomsmasse, herunder jernbane-eiendom som stasjoner, verksteder og terminaler, som tidligere hadde vært i NSBs eie ble tilført infrastrukturforvalteren Bane NOR SF. Tingsinnskuddet ble gjennomført til virkelig verdi, og med regnskapsmessig virkning fra 1. januar 2017.

Leveringsforpliktelse

Ved overføringen av anleggsmidler fra staten til Bane NOR SF ble foretaket tilført verdier knyttet til historisk investering i jernbanerelatert infrastruktur, målt til gjenanskaffelseskost. Staten legger imidlertid klare føringer på anvendelsen av de anleggsmidler som ble overført til Bane NOR SF gjennom tingsinnskuddet. Foretakets vedtekter slår også fast at foretakets formål er jernbanevirksomhet. Eier forventer følgelig at mottatte anleggsmidler forvaltes til det beste for samfunnet og i samsvar med de retningslinjer som gis for foretaket i leveranseavtalene. Både løpende fremtidige vederlag fra staten og tingsinnskuddet skal anvendes for å møte denne forpliktelsen og utøve dette samfunnsoppdraget. Dette fremgår av balansen ved at en leveringsforpliktelse er balanseført. På tidspunktet for tingsinnskuddet av jernbanerelatert eiendom tilsvarte denne virkelig verdi av eiendelene som ble skutt inn og som var båndlagt til jernbaneformål.

Verdireduksjon ved slit og elde, som følge av bruk av foretakets varige driftsmidler i foretakets samfunnsoppdrag, reflekteres gjennom avskrivninger. At foretaket benytter sine varige driftsmidler til utøvelsen av samfunnsoppdraget medfører igjen at det i regnskapet gjøres tilsvarende reduksjon av leveringsforpliktelsen. Reduksjonen i leveringsforpliktelsen

inntektsføres på regnskapslinjen Kompensasjon for slit og elde (utsatt inntektsføring tilskudd). Jamfør også prinsippbeskrivelse vedrørende vederlag fra Jernbanedirektoratet og øvrige inntekter.

Dersom eiendeler frigjøres fra jernbaneformål blir resterende leveringsforpliktelse relatert til slike eiendeler inntektsført på overnevnte regnskapslinje, ettersom frigjøring fra jernbaneformål medfører at det ikke lengre påhviler leveringsforpliktelse på eiendelene.

Forurensning og opprydding

Bane NOR SF har ikke ansvar for historisk forurensning og opprydding av grunn relatert til Jernbaneverkets virksomhet. Eventuelle forpliktelser som måtte avdekkes på et senere tidspunkt, og som skyldes jernbanesektorens tidligere virksomhet på området, vil bli dekket av Samferdselsdepartementet.

Vederlag fra Jernbanedirektoratet og øvrige driftsinntekter

Foretakets hovedinntektskilde er vederlag fra staten som mottas i samsvar med avtaler med Jernbanedirektoratet. I tillegg har konsernet andre inntekter relatert til morselskapets samfunnsoppdrag, hovedsakelig fra togselskaper, samt kommersielle inntekter som primært består av leieinntekter og salgsgvinster fra konsernets eiendomsvirksomhet.

Vederlag fra Jernbanedirektoratet

Foretaket inntektsfører vederlag fra Jernbanedirektoratet i samsvar med NRS 4 Offentlige tilskudd. Dette innebærer at vederlagene resultatføres samtidig som kostnadene det skal redusere og periodiseres på samme måte som kostnadene vederlaget relaterer seg til. Vederlag til drift (driftstilskudd) som skal redusere driftskostnader inntektsføres i samme periode som kostnadene påløper. Vederlag til investeringer (investeringstilskudd) periodiseres slik at det balanseføres en utsatt inntekt som kalles leveringsforpliktelse, som senere inntektsføres i takt med avskrivningene av driftsmidlet. Foretaket bruttofører driftstilskuddene, ettersom dette gir det beste bildet

av foretakets aktivitetsnivå. Dette gjelder med unntak av ikke-avskrivbare driftsmidler, som i samsvar med standarden presenteres netto.

Foretaket har inngått en rekke avtaler med Jernbanedirektoratet som regulerer hvilke vederlag foretaket skal motta, og hvilke ytelser foretaket må levere. Disse er samlet under Overordnet avtale (K00) som har som formål å fastlegge grunnlag og generelle rammer for Bane NORs oppgaver og finansieringen av disse. De ulike undergruppene av avtaler, som blir referert til som «K-avtaler», omtales nedenfor. Foretaket har avtalefestet anledning til å omdisponere vederlag mellom K01-, K03- og K04-avtaler, etter orientering til Jernbanedirektoratet. Foretaket kan gjennomføre slik omdisponering for å sikre en mest mulig effektiv gjennomføring av planlagte aktiviteter og prosjekter. Muligheten til porteføljestyring gjør at eventuelle ubenyttede vederlag knyttet til K03- og K04-prosjekter som har lavere kostnadsestimat/er ferdigstilt til lavere kostnad enn tildeling, kan bli overført til andre ikke-ferdigstilte prosjekter som har høyere kostnadsestimat enn tildeling.

Tilgjengelighet i eksisterende infrastruktur (K01)

Vederlag vedrører dekning av drift, vedlikehold og investering/fornylse av eksisterende infrastruktur. Det tildeles et samlet vederlag, som dekomponeres av foretaket til henholdsvis drift (som omfatter driftskostnader, driftsinvesteringer, korrektivt vedlikehold og forebyggende vedlikehold) samt fornyelse (som omfatter fornyelsesvedlikehold og fornyelsesinvesteringer). Dekomponering av det samlede vederlaget skjer i henhold til føringer i Sttingsproposisjoner.

K01 Drift: Vederlag til drift anses i hovedsak som driftstilskudd. Inntektsføring av årets driftsvederlag skjer i året vederlaget tildeles, med unntak for driftsinvesteringer og planlagt forebyggende vedlikehold som forskyves i tid. Vederlag til driftsinvesteringer behandles parallelt som vederlag til K01-fornylse, jamfør beskrivelse nedenfor. For vederlag til planlagt forebyggende vedlikehold som forskyves i tid utsettes inntektsføringen i samsvar med NRS 4 Offentlige

tilskudd slik at denne skjer i samme periode som vedlikeholdet gjennomføres og kostnaden pådras. Dette prinsippet sikrer at foretaket ikke viser overskudd grunnet manglende gjennomføring av planlagt aktivitet. Ettersom vederlaget i K01 er fast, kan foretaket få regnskapsmessig overskudd eller underskudd knyttet til avtalen, avhengig av hvor effektivt foretaket gjennomfører driften av foretaket.

K01 fornyelse: Vederlag til fornyelse anses i hovedsak som investeringstilskudd. Vederlaget balanseføres og behandles som utsatt inntekt fram til anleggsmidlet er ferdigstilt og klart til å tas i bruk. Inntektsføring skjer fra tidspunktet hvor anleggsmidlet er klart til å tas i bruk og avskrivninger påløper. Inntektsføring skjer i takt med tilhørende avskrivninger.

Utredninger (K02)

Vederlagene skal dekke bestilling av utredninger og konsekvensutredninger knyttet til utvikling av ny infrastruktur. Inntektsføring skjer i takt med leveransen av tjenestene.

Planleggings- og prosjekteringsavtaler (K03)

Vederlagene skal dekke aktiviteter knyttet til planlegging og prosjektering av infrastruktur fram til investeringsbeslutning. Prosjekter som vedrører planlegging før vedtatt hovedplan, anses ikke regnskapsmessig å tilfredsstille kriteriene for aktivisering. Tilhørende vederlag behandles som driftstilskudd og det inntektsføres vederlag som tilsvarer påløpte kostnader. Prosjekter som vedrører planlegging etter vedtatt hovedplan anses å kvalifisere for balanseføring. Vederlag som vedrører slike prosjekter behandles som investeringstilskudd jamfør omtale ovenfor vedrørende K01-fornyelse.

Prosjektavtaler (K04)

Vederlagene vedrører tilskudd til bygging av infrastruktur etter investeringsbeslutning. Vederlagene behandles i hovedsak som investeringstilskudd, jamfør omtale ovenfor vedrørende K01-fornyelse. For administrasjonskostnader i Utbyggingsdivisjonen som ikke er direkte knyttet til prosjekter, og for kostnader som ikke tilfredsstiller kriterier for balanseføring, inntektsføres tilskudd lik kostnadspådrag i det aktuelle år.

Andre avtaler (K05)

For avtaler mellom Jernbanedirektoratet ved Norsk jernbaneskole og Bane NOR SF knyttet til undervis-

ningstjenester, utstyr, husleie og leie av personell m.m. skjer inntektsføring i takt med leveransen av tjenestene.

Inntekter fra togselskaper

Inntekter fra togselskaper kan deles inn i tre hovedkategorier:

Kjøreveisavgift

Kjøreveisavgift er en brukerbetaling for bruk av skinnegangen, som er en tjeneste foretaket skal levere til togselskapene. Kjøreveisavgiften er en inntekt som fastsettes av Jernbanedirektoratet og som betales av togselskapene direkte til foretaket. Kjøreveisavgift inntektsføres når den er opptjent, hvilket vil si i overensstemmelse med antall kilometer togselskapene har kjørt på skinnegangen.

Ytelsesordning (kompensasjon til togselskapene)

Det er innført en ytelsesordning som skal oppmuntre togselskapene og infrastrukturforvalter til å redusere forstyrrelsene på jernbanenettet til et minimum og forbedre jernbanenettets ytelse. Ordningen medfører ulike økonomiske reaksjoner for forstyrrelser i driften, kompensasjon til foretak som påføres tap som følge av forstyrrelser, og bonuser som belønner ytelse som overstiger det planlagte. Inntekter fra ytelsesordningen inntektsføres når de er opptjent, hvilket vil si når foretaket har opparbeidet et krav på togselskapene om et slikt vederlag.

Andre tjenester i henhold til forskrift

Dette er inntekter fra andre tjenester som foretaket tilbyr togselskapene i henhold til fordelingsforskriften og tillatelsesforskriften, og vedrører hovedsakelig leveranse av energi til togselskapene. Salg av tjenester til togselskap resultatføres når tjenesten er levert og inntekten er opptjent.

Øvrige inntekter

Konsernets øvrige inntekter vedrører hovedsakelig inntekter fra utleie og salg av fast eiendom, inntekter fra salg av strøm til andre enn togselskaper samt salg av enkelte andre tjenester til tredjepart.

Salg av strøm og tjenester resultatføres når tjenesten er levert og inntekten er opptjent.

Inntekter fra utleie av fast eiendom resultatføres over leieavtalenes løpetid. Gevinst ved salg av eiendom

resultatføres i den perioden risiko og kontroll overføres kjøper (overtagelsestidspunktet), med unntak av salgsgvinster relatert til eiendom som oppføres for salg (anleggskontrakter).

For eiendom som oppføres for salg, herunder bolig- og næringsprosjekter, innregnes inntekt i takt med salgsgrad og ferdigstillelsesgrad på eiendommen. Løpende avregningsinntekt utgjør forventet prosjektinntekt multiplisert med salgsgrad og ferdigstillelsesgrad. Se også omtale av anleggskontrakter i egen prinsippbeskrivelse. I forbindelse med tingsinnskudd av Bane NOR Eiendom AS ble alle konsernets eiendomsprosjekter skutt inn til virkelig verdi per 20. juni 2017. På konsernnivå elimineres derfor resultat fra løpende avregning mot merverdier relatert til de aktuelle pågående prosjektene, inntil verdien prosjektene ble skutt inn til ved tingsinnskuddet.

Bruk av estimater

Utarbeidelse av regnskaper i samsvar med regnskapsloven krever bruk av estimater. Videre krever foretakets regnskapsprinsipper at ledelsen må utøve skjønn. Områder som i stor grad inneholder slike skjønnsmessige vurderinger, høy grad av kompleksitet, eller områder hvor forutsetninger og estimater er vesentlige for årsregnskapet, er beskrevet i notene.

Usikre forpliktelser og øvrige langsiktige forpliktelser

Foretaket avsetter for usikre forpliktelser der det etter foretakets syn er sannsynlighetsovervekt for at forpliktelsen kommer til oppgjør. Avsetning gjøres for beste estimat av forpliktelsen.

Foretaket har i forbindelse med åpningsbalansen ved tingsinnskuddet av eiendeler og forpliktelser fra Jernbaneverket balanseført forpliktelse knyttet til vedlikeholdsetterslep og nåverdi av fremtidige vedlikeholdskostnader på fredede og vernede banestrekninger og bygg. Forpliktelsen følger av foretakets lovpålagte plikt til å gjennomføre vedlikeholdsarbeid på objekter som er underlagt fredning eller vern, og at foretaket ikke mottar vederlag fra Jernbanedirektoratet til å utføre slikt vedlikehold.

Foretaket avsetter også for fjerningsforpliktelser for eiendeler som må fjernes i henhold til lov eller forskrift.

I forbindelse med overdragelse av Jernbaneverkets

eiendeler til Bane NOR SF har Staten påtatt seg ansvaret knyttet til eventuell historisk forurensning, jamfør også egen prinsippomtale om forurensning og opprydning ovenfor.

Konsolideringsprinsipper

Konsernregnskapet omfatter morselskapet Bane NOR SF og datterselskapene Bane NOR Eiendom AS, Bane NOR Serviceeiendom AS og Spordrift AS. Datterselskapet Bane NOR Eiendom AS er igjen morselskap i Bane NOR Eiendom-konsernet, som består av om lag 70 hel- og deleide selskaper.

Konsernregnskapet er utarbeidet som om konsernet var én økonomisk enhet. Transaksjoner og mellomværende mellom de juridiske enhetene i konsernet er eliminert. I konsernregnskapet er posten aksjer i datterselskap erstattet med datterselskapenes eiendeler og gjeld. Konsernregnskapet er utarbeidet etter ensartede prinsipper, ved at Bane NOR Eiendom konsernet er omarbeidet til God Norsk Regnskapsskikk, som er morselskapets regnskapsspråk. Underkonsernet avlegger konsernregnskap etter «forenklet IFRS».

Underkonsernet Bane NOR Eiendom er konsolidert med regnskapsmessig effekt fra 1. januar 2017, som er vurdert å være det regnskapsmessige kontrolltidspunktet.

Datterselskapene er regnskapsført i konsernregnskapet basert på morselskapets anskaffelseskost. For Bane NOR Eiendom AS er anskaffelseskost lik virkelig verdi på aksjeposten ved tingsinnskudd gjennomført 20. juni 2017. Anskaffelseskost tilordnes identifiserbare eiendeler og gjeld i datterselskapet, som er oppført i konsernregnskapet til virkelig verdi på konsernetableringstidspunktet. Merverdier i konsernregnskapet avskrives over eiendelenes forventede levetid. Merverdier på tomter avskrives ikke.

Konsernets felleskontrollerte virksomheter konsolideres etter egenkapitalmetoden. Bruk av metoden fører til at regnskapsført verdi i balansen tilsvarer andelen av egenkapitalen i den felleskontrollerte virksomheten, korrigert for eventuelle gjenværende merverdier fra kjøpet og urealiserte internergevinster. Resultatandelen i regnskapet baseres på andelen av resultatet etter skatt i den felleskontrollerte virksomheten, og korrigeres for avskrivning av merverdier og urealiserte gevinster. I resultatregnskapet vises resultatandelen som en separat driftsrelatert inntekt.

Hovedregel for klassifisering av eiendeler og gjeld

Eiendeler bestemt til varig eie eller bruk klassifiseres som anleggsmidler. Andre eiendeler er klassifisert som omløpsmidler. Fordringer som skal tilbakebetales innen et år er klassifisert som omløpsmidler. Ved klassifisering av kortsiktig og langsiktig gjeld er tilsvarende kriterier lagt til grunn.

Anleggsmidler vurderes til anskaffelseskost, men nedskrives til virkelig verdi når verdifallet ikke forventes å være forbigående. For anleggsmidler som vedrører jernbanerelatert infrastruktur og brukes innenfor foretakets formål, gjøres vurderinger av virkelig verdi og nedskrivningsbehov med utgangspunkt i anleggsmidlets bruksverdi for foretaket. Forutsatt at eiendelen brukes innenfor foretakets formål, og oppfyller betingelser i vederlagsavtalen med Jernbanedirektoratet, er utgangspunktet at eiendelens bruksverdi er i behold.

Anleggsmidler med begrenset økonomisk levetid avskrives planmessig.

Omløpsmidler vurderes til laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi. Kortsiktig og langsiktig gjeld balanseføres til nominelt mottatt beløp på etableringstidspunktet.

Anskaffelseskost

Anskaffelseskost for eiendeler omfatter kjøpesummen for eiendelen, med fradrag for eventuelle rabatter og lignende, og med tillegg for kjøpsutgifter. Ved kjøp i utenlandsk valuta balanseføres eiendelen til kursen på transaksjonstidspunktet. Renter som gjelder tilvirkning av anleggsmidler balanseføres.

Varige driftsmidler

Tomter avskrives ikke. Andre varige driftsmidler balanseføres og avskrives lineært til restverdi over driftsmidlenes forventede utnyttbare levetid. Egen-tilvirkede driftsmidler dekomponeres i vesentlige bestanddeler med ulik levetid og balanseføres ved ferdigstillelse. Vedlikehold av driftsmidler kostnadsføres løpende under driftskostnader. Påkostninger og forbedringer, som i Bane NOR SF betegnes «fornyelse», tillegges driftsmidlets kostpris og avskrives over levetiden til påkostningen (dekomponert).

Vesentlige leide (leasede) driftsmidler balanseføres som driftsmidler hvis leiekontrakten anses som finansiell. Slike eiendeler har en tilsvarende motpost i form av en balanseført gjeldsforpliktelse.

Aksjer i datterselskaper, felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskaper

Datterselskaper er foretak som morselskapet direkte eller indirekte har bestemmende innflytelse over. Normalt vil eierandel på over 50 prosent uansett medføre at et selskap vurderes å være datterselskap. Felleskontrollert virksomhet er foretak som morselskapet direkte eller indirekte har felles kontroll på, sammen med andre eiere. Ingen eier har alene bestemmende innflytelse, men gjennom avtale har partene etablert felles kontroll over foretaket. Tilknyttede selskaper er selskaper hvor konsernet har betydelig innflytelse, men som ikke er datterselskap eller felleskontrollert virksomhet. Betydelig innflytelse foreligger normalt ved eierandel over 20 prosent.

Aksjer i datterselskaper, felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskaper bokføres til anskaffelseskost i morselskapets selskapsregnskap, men nedskrives til virkelig verdi dersom det inntre verdifall som vurderes ikke å være forbigående. Nedskrivninger reverseres dersom grunnlaget for nedskrivning ikke lengre er til stede. Kostprisen økes når midler tilføres ved kapitalutvidelse, eller når det gis konsernbidrag til datterselskap. Mottatte utbytter resultatføres i utgangspunktet som inntekt hos morselskapet. Utdelinger som overstiger andel av opptjent egenkapital etter kjøpet, føres som reduksjon av anskaffelseskost. Utbytte/konsernbidrag fra datterselskap regnskapsføres det samme året som datterselskapet avsetter beløpet. Utbytte fra andre selskaper regnskapsføres som finansinntekt når utbyttet er vedtatt.

Andre aksjer

Andre langsiktige aksjeposter er aksjeposter der foretakets eierandel er under 20 prosent. Slike aksjeposter bokføres til anskaffelseskost i konsernregnskapet, men nedskrives til virkelig verdi dersom det inntre verdifall som vurderes ikke å være forbigående. Nedskrivninger reverseres dersom grunnlaget for nedskrivning ikke lengre er til stede.

Varer

Eiendom, herunder tomter og prosjekter, som er under utvikling og tiltenkt etterfølgende salg, er klassifisert som utviklingseiendom i konsernregnskapet og inngår i regnskapslinjen varer.

Foretakets varelager består av materiell og komponenter som skal benyttes til løpende vedlikehold og

drift av eksisterende jernbaneinfrastruktur.

Lager av innkjøpte varer er verdsatt til laveste av anskaffelsesverdi og virkelig verdi. Varelager og utviklingseiendom nedskrives dersom det vurderes at virkelig verdi av varelageret er lavere enn anskaffelseskost. For varelager som skal benyttes til jernbaneformål blir foretakets bruksverdi av varelageret lagt til grunn ved vurdering av virkelig verdi.

Anleggskontrakter

Arbeid under utførelse, knyttet til konsernets boligprosjekter og øvrige eiendomsprosjekter under oppføring for kunde, vurderes etter løpende avregningsmetode. Fullfølelsesgraden beregnes som påløpte kostnader i prosent av forventet totalkostnad. Totalkostnaden revurderes løpende. For prosjekter som antas å gi tap, kostnadsføres hele det beregnede tapet umiddelbart.

Valuta

Fordringer og gjeld, samt pengeposter i utenlandsk valuta, er vurdert til balansedagens kurs.

Pensjon

Foretaket har innskuddsbasert pensjonsordning, som er gjeldende ved nyansettelser. Ordningen omfatter personer ansatt i foretaket etter 1. januar 2017. Foretaket har også en lukket ytelsesbasert pensjon i Statens Pensjonskasse (lukket ordning for ansatte som ble overført fra Jernbaneverket og Bane NOR Eiendom AS).

Innskuddsbasert pensjonsordning kostnadsføres i takt med innskudd om skytes inn på ansattes pensjonssparekontoer. Foretaket har ingen ytterligere betalingsforpliktelser når innskuddene er betalt.

Foretaket ble tilført en netto pensjonsforpliktelse for ansatte som ble overført fra Jernbaneverket i forbindelse med tingsinnskuddet. I 2017 ble alle tidligere ansatte i Bane NOR Eiendom AS overført til Bane NOR SF som en virksomhetsoverdragelse, og pensjonsforpliktelsen knyttet til disse ansatte ble overført til Bane NOR SF og gjort opp mot Bane NOR SF fra Bane NOR Eiendom AS.

Foretaket benytter muligheten i NRS 6 Pensjoner til å bokføre pensjon i tråd med IAS 19 Ytelser til ansatte. Ved beregning av pensjonskostnaden benyttes

en lineær opptjeningsmodell basert på forventet sluttlønn. Beregningene er videre basert på forventning om diskonteringsrente, fremtidig regulering av lønn, pensjoner og ytelser fra folketrygden, fremtidig avkastning på pensjonsmidler samt aktuariemessige forutsetninger om dødelighet, frivillig avgang samt tidlig avgang som følge av særaldersgrense i Bane NOR SF.

Bane NOR SF fører estimatavvik direkte mot egenkapitalen. Endringer i pensjonsforpliktelse og midler som skyldes endringer i og avvik mot beregningsforutsetningene (estimatendringer) føres mot egenkapitalen.

Arbeids- og sosialdepartementet innførte med virkning fra 1. januar 2018 endrede bestemmelser for regulering av oppsatte rettigheter i statlige fristilte virksomheter. Finansiering av oppsatte pensjonsrettigheter for ansatte som slutter i virksomhetene overføres fra Statens Pensjonskasse til den enkelte virksomhet. Endring i pensjonsforpliktelse som følge av innføring av reguleringsansvar ble regnskapsført som estimatavvik og i sin helhet ført mot egenkapitalen i 2017.

Finansiell og operasjonell leasing

Leieavtaler som overfører det vesentligste av økonomisk risiko og kontroll fra utleier til leietaker behandles som finansiell leasing. Foretaket har finansielle leieavtaler knyttet til bruksrettigheter til fiberkabler. Når foretaket selger bruksrettigheter til fiber behandles dette regnskapsmessig som salg av anleggsmiddel mot avbetaling. Det utleide anleggsmidlet balanseføres ikke, men foretaket balansefører i stedet en fordring som tilsvarer nåverdi av fremtidige leieinnbetalinger. Løpende inntekt fra leieavtalen behandles delvis som nedbetaling på fordringen og delvis som finansinntekt. Innleie av fiberkabler behandles analogt, så framtidige leieavtalene er vesentlige for foretaket.

Øvrige leieavtaler behandles som operasjonelle leieavtaler.

Sikring

I forbindelse med salg av strøm til togselskapene prissikrer foretaket mellom 15-30 prosent av totalvolumet fremover i tid ved hjelp av terminkontrakter i kraftmarkedet. Prissikring skjer i samråd med togselskapene, og inngår i kostnadsgrunnlaget som faktureres disse «back-to-back».

Konsernet har også inngått såkalte «swap-kontrakter» for å rentesikre lån som er tatt opp i konsernets datterselskaper. Det er kun rentesikringer som er inngått med det formål å sikre kontantstrømmer for konkrete lån som behandles som rentesikring.

Konsernets sikringsbøkføring gjennomføres i samsvar med NRS 18, alternativ 2, slik at realiserte og urealiserte gevinster og tap på sikringsinstrumentet ikke resultatføres før det underliggende sikringsobjektet påvirker resultatregnskapet. Periodens resultat og akkumulerte gevinster og tap som ikke er resultatført vises i noteopplysninger til regnskapet.

Skatteplikt

Morselskapet Bane NOR SF har skattefritak etter skatteloven § 2-32 første ledd. Foretaket har ikke erverv til formål og deler ikke ut utbytte til eier. Foretaket har likevel begrenset skatteplikt for økonomisk virksomhet etter skatteloven § 2-32 annet ledd. Øvrige konsernselskaper er skattepliktige.

Skattekostnaden i resultatregnskapet omfatter både periodens betalbare skatt og endring i utsatt skatt. Utsatt skatt beregnes på grunnlag av de midlertidige forskjeller som eksisterer mellom regnskapsmessige og skattemessige verdier, samt skattemessig underskudd til fremføring ved utgangen av regnskapsåret. Skatteøkende og skattereduserende midlertidige forskjeller som reverserer eller kan reversere i samme periode er utlignet. Utsatt skatt og skattefordel som kan balanseføres oppføres netto i balansen.

Kontantstrøm

Kontantstrømoppstillingen er utarbeidet etter den indirekte metoden. Kontanter og kontantekvivalenter omfatter konsernets kontanter og bankinnskudd.

Noter



Note
01

Vederlag fra Jernbanedirektoratet og øvrige inntekter

Bane NOR SF

| Bane NOR SF | | | Bane NOR Konsern | |
|---------------|---------------|--|------------------|---------------|
| 2018 | 2017 | Inntekter fordelt på kategori | 2018 | 2017 |
| 5 134 | 4 819 | Inntektsført vederlag fra Jernbanedirektoratet | 5 134 | 4 819 |
| 5 864 | 5 573 | Kompensasjon for slit og elde* | 5 864 | 5 573 |
| 0 | 0 | Salgsinntekter, eiendomsprosjekter | 1 902 | 0 |
| 18 | 131 | Inntekter fra andre offentlige virksomheter | 18 | 131 |
| 380 | 238 | Energiinntekter | 380 | 238 |
| 337 | 287 | Kjørevegsavgift | 337 | 287 |
| 449 | 19 | Stasjonsopphold ** | 449 | 19 |
| 2 | 11 | Salgsgevinster | 103 | 21 |
| 141 | 90 | Leieinntekt fast eiendom og øvrige leieinntekter | 806 | 584 |
| 415 | 236 | Andre driftsinntekter | 215 | 366 |
| 12 742 | 11 404 | Sum inntekter | 15 208 | 12 038 |
| 2018 | 2017 | Inntekter fordelt på virksomhetsområder | 2018 | 2017 |
| 9 185 | 8 337 | Infrastruktur | 9 185 | 8 337 |
| 493 | 307 | Utbygging | 493 | 307 |
| 1 265 | 869 | Kunde og trafikk | 1 265 | 869 |
| 571 | 729 | Digitalisering og teknologi | 571 | 729 |
| 865 | 629 | Eiendom | 3 332 | 1 262 |
| 363 | 533 | Administrasjon og støttefunksjoner | 363 | 533 |
| 12 742 | 11 404 | Sum inntekter | 15 208 | 12 038 |

*Kompensasjon for slit og elde vedrører inntektsføring av investeringstilskudd i takt med avskrivninger av eiendelene som investeringstilskuddene har finansiert. Jf. note 17 og prinsippnote om leveringsforpliktelse.

**Fra 2018 er det innført avgift på alle stasjoner hvor det skjer passasjerutveksling eller terminalopphold.

Bane NOR SF har mottatt vederlag fra Jernbanedirektoratet, som regnskapsmessig er behandlet som følger:

| | Endring uopptjent inntekt | Inntektsført driftstilskudd | Balanseført leveringsforpliktelse | 2018 |
|-----------------------|---------------------------|-----------------------------|-----------------------------------|---------------|
| K01-avtalen | 70 | 4 458 | 2 779 | 7 308 |
| K03-avtaler | 0 | 468 | 1 120 | 1 588 |
| K04-avtaler | 0 | 101 | 9 044 | 9 145 |
| K03/K04-hybridavtaler | 0 | 73 | 491 | 564 |
| K03- og 04-avtaler | -205 | 0 | 0 | -205 |
| K02-avtaler | 0 | 18 | 0 | 18 |
| K05-avtaler | 0 | 16 | 0 | 16 |
| Sum vederlag | -135 | 5 134 | 13 434 | 18 434 |
| | | | | 2017 |
| K01-avtalen | 94 | 4 374 | 1 934 | 6 401 |
| K03-avtaler | 0 | 274 | 1 689 | 1 963 |
| K04-avtaler | 0 | 88 | 8 048 | 8 136 |
| K03/K04-hybridavtaler | 0 | 64 | 387 | 451 |
| K03- og 04-avtaler | 1 291 | 0 | 0 | 1 291 |
| K02-avtaler | 0 | 6 | 0 | 6 |
| K05-avtaler | 0 | 13 | 0 | 13 |
| Sum vederlag | 1 385 | 4 819 | 12 058 | 18 261 |

Uopptjent inntekt vedrører delvis vederlag som det ikke ble inngått avtaler med Jernbanedirektoratet om bruken av i det enkelte år og delvis vederlag knyttet til inngåtte avtaler, der ikke alle midler er produsert for i det enkelte år.

Note
02

Eiendomsprosjekter

Konsernet har flere utviklingsprosjekter gjennom egne datterselskap i Bane NOR Eiendom-konsernet. Nedenfor er en oversikt over de vesentligste prosjektene som har generert byggherregevinster i form av inntekter/kostnader, enten ved realisasjon/salg eller løpende avregning.

Utviklingsprosjektene til Bane NOR Eiendom-konsernet aktiveres i balansen som utviklingseiendom for salg, jf. note 13. Næringsbygg og boliger inntektsføres etter løpende avregning først når kontrakt for salg er inngått (iht. inntektsføring av anleggskontrakter), jf. omtale i prinsippnote om anleggskontrakter. Henførbare merverdier er inkludert i beregningen av fullføringsgrad og netto prosjektresultat.

I tillegg har Bane NOR Eiendom konsernet et betydelig antall prosjekter organisert som felleskontrollerte virksomheter med andre eiendomsaktører. Disse prosjektene (selskapene) konsolideres ikke, men bokføres etter egenkapitalmetoden, jf. note 11.

Bane NOR Konsern

| | Salgsinntekter | Prosjektkostnader | Netto per prosjekt |
|-------------------------------|----------------|-------------------|--------------------|
| Schweigaards gate 33 (næring) | 1 609 | -1 004 | 605 |
| Hollenderkvartalet (boliger) | 293 | -263 | 30 |
| Sum | 1 902 | -1 267 | 635 |

Schweigaards gate 33

Leietaker er Bane NOR SF, som har besluttet å samlokalisere mye av virksomheten i bygget som blir selskapets nye hovedkontor. Bygget ble ferdigstilt tidlig i 2019 og selskapet BNE Schweigaards gate 33-1 AS er solgt. Salgskontrakt er inngått per desember 2018. Overtagelse og kontraktsoppgjør ble gjennomført i henhold til plan 1. februar 2019.

Hollenderkvartalet

Hollenderkvartalet i Oslo ble ferdigstilt i 2018.

Note
03

Lønnskostnader, antall årsverk, godtgjørelser m.m.

Bane NOR SF

| Bane NOR SF | | | Bane NOR Konsern | |
|--------------|--------------|--|------------------|--------------|
| 2018 | 2017 | Lønnskostnader | 2018 | 2017 |
| 3 114 | 3 020 | Lønninger | 3 114 | 3 058 |
| 417 | 374 | Arbeidsgiveravgift | 417 | 383 |
| 456 | 375 | Pensjonskostnader | 456 | 375 |
| 34 | 14 | Andre ytelser | 34 | 21 |
| -1 275 | -1 215 | Aktiverte lønnskostnader | -1 294 | -1 215 |
| 2 745 | 2 568 | Sum lønnskostnader | 2 726 | 2 622 |
| 4 441 | 4 376 | Sysselsatte årsverk i regnskapsåret har vært | 4 441 | 4 376 |

For ytelser til styre og ledelse henvises til note 23 Lederlønnsklæring. Det er ikke gitt lån/sikkerhetsstillelse til konsernsjef, styrets leder eller andre nærstående parter.

| 2018 | 2017 | Kostnadsført godtgjørelse til revisor (tall eksklusive mva.) | 2018 | 2017 |
|----------|----------|--|----------|----------|
| 2 | 2 | Lovpålagt revisjon | 3 | 3 |
| 0 | 0 | Andre attestasjonstjenester | 0 | 0 |
| 0 | 0 | Skatterådgivning | 0 | 0 |
| 0 | 3 | Kvalitetssikring av investeringsbeslutninger i Stortinget | 0 | 3 |
| 2 | 5 | Sum kostnadsført | 3 | 6 |

Note 04

Spesifikasjon av driftskostnader

| Bane NOR SF | | | Bane NOR Konsern | |
|--------------|--------------|---|------------------|--------------|
| 2018 | 2017 | | 2018 | 2017 |
| | | Maskinleie, materiell og vedlikehold | | |
| 237 | 233 | Leie av maskiner, inventar o.l. | 237 | 233 |
| 163 | 114 | Verktøy, inventar og driftsmateriell | 163 | 114 |
| 245 | 274 | Reparasjon og vedlikehold | 387 | 415 |
| 1 034 | 902 | Entreprenør- og prosjekteringstjenester | 1 028 | 901 |
| 1 679 | 1 523 | Sum maskinleie, materiell og vedlikehold | 1 815 | 1 664 |
| | | Andre driftskostnader | | |
| 1 | 1 | Frakt- og transportkostnader | 1 | 1 |
| 111 | 93 | Energikostnader vedrørende produksjon | 111 | 93 |
| 734 | 462 | Kontorlokaler og publikumsområder mv. | 490 | 287 |
| 221 | 205 | Konsulenttjenester | 229 | 213 |
| 255 | 274 | Andre fremmede tjenester | 261 | 270 |
| 114 | 107 | Kurs-, møte- og kontorkostnader | 129 | 122 |
| 62 | 47 | Telefon, datasamband, porto o.l. | 65 | 62 |
| 64 | 58 | Drift av egne transportmidler og maskiner | 64 | 58 |
| 99 | 93 | Reise, diett, bilgodtgjørelse | 99 | 94 |
| 265 | 8 | Kompensasjon til togselskaper * | 265 | 8 |
| 76 | 134 | Andre kostnader | 286 | 307 |
| 2 002 | 1 482 | Sum andre driftskostnader | 2 000 | 1 515 |

* Bane NOR har i 2018 overtatt ordningen for alternativ transport, "buss for tog", fra Jernbanedirektoratet, med tilhørende kostnad for kompensasjon til togselskapene.

Note 05

Spesifikasjon av finansinntekter og finanskostnader

| Bane NOR SF | | | Bane NOR Konsern | |
|-------------|-----------|---|------------------|------------|
| 2018 | 2017 | | 2018 | 2017 |
| | | Finansinntekter | | |
| 50 | 62 | Renteinntekter fra eksterne | 69 | 77 |
| 0 | 0 | Renteinntekter fra andre konsernselskaper | 0 | 0 |
| 22 | 23 | Finansinntekt finansiell leasing fiberkabler | 22 | 23 |
| 250 | 0 | Utbytte fra Bane NOR Eiendom AS | 0 | 0 |
| 17 | 2 | Andre finansinntekter | 18 | 2 |
| 339 | 87 | Sum finansinntekter | 109 | 102 |
| | | Finanskostnader | | |
| 0 | 0 | Gjeldsrenter | 127 | 156 |
| 0 | 0 | Rentekostnad til andre konsernselskaper | 0 | 0 |
| 63 | 60 | Finanskostnad nåverdijustering usikre forpliktelser | 63 | 60 |
| 5 | 10 | Andre finanskostnader | 5 | 13 |
| 69 | 70 | Sum finanskostnader | 196 | 229 |

Note 06

Transaksjoner med nærstående parter

Bane NOR SF er eid 100 prosent av staten ved Samferdselsdepartementet. Den norske stat med underliggende selskaper, direktorater og etater er følgelig nærstående med foretaket. Videre er selskaper innad i konsernet, herunder felleskontrollerte virksomheter, samt styrerepresentanter og medlemmer i foretakets og datterselskapenes ledergrupper nærstående parter.

Egenkapitaltransaksjoner med Samferdselsdepartementet er omtalt i note 7 og 16, samt i prinsippnotene.

Ytelser til ledende ansatte er omtalt i note 23, og mellomværende med konsernselskaper er omtalt i note 15. For konsernet opplyses det ikke om transaksjoner som er eliminert i konsernregnskapet.

Konsernets transaksjoner med nærstående parter, utover det som er opplyst i øvrige noter:

| Bane NOR SF | | | Bane NOR Konsern | |
|---|--------|--------------------------------|------------------|--------|
| a) Inntekter og mottatte offentlige tilskudd: | | | | |
| 2018 | 2017 | Vederlag (offentlige tilskudd) | 2018 | 2017 |
| 18 434 | 18 261 | Jernbanedirektoratet | 18 434 | 18 261 |
| Salg av varer og tjenester | | | | |
| 839 | 391 | Norges Statsbaner AS | 946 | 533 |
| 77 | 49 | Andre nærstående operatører | 280 | 289 |
| b) Kjøp av varer og tjenester: | | | | |
| 2018 | 2017 | | 2018 | 2017 |
| 196 | 92 | Norges Statsbaner AS | 196 | 94 |
| 192 | 43 | Andre nærstående operatører | 192 | 43 |
| c) Mellomværende med nærstående parter utenfor konsernet (jf. note 15 for opplysninger innad i konsernet): | | | | |
| 2018 | 2017 | Kortsiktige fordringer | 2018 | 2017 |
| 5 054 | 5 847 | Jernbanedirektoratet | 5 057 | 5 847 |
| 103 | 45 | Norges Statsbaner AS | 168 | 0 |
| 13 | 5 | Andre nærstående operatører | 98 | 0 |
| Kortsiktig gjeld | | | | |
| 55 | 55 | Samferdselsdepartementet | 55 | 55 |

Note

07

Skatt

Morselskapet Bane NOR SF har skattefritak etter skatteloven § 2-32 første ledd. Foretaket har ikke erverv til formål. Foretaket har likevel begrenset skatteplikt for økonomisk virksomhet etter skatteloven § 2-32 annet ledd. Skattepliktige inntekter i morselskapet vedrører i hovedsak kommersiell utleie av eiendom, inntekter fra kraftsalg som ikke relateres til foretakets infrastrukturvirksomhet, samt inntekter fra finansiell utleie av fiberkabler.

Øvrige konsernselskaper er underlagt normal skatteplikt.

| Bane NOR SF | | | Bane NOR Konsern | |
|---|-----------|---|------------------|------------|
| 2018 | 2017 | | 2018 | 2017 |
| Grunnlag for betalbar skatt: | | | | |
| 287 | 71 | Resultat før skattekostnad | 909 | 52 |
| -256 | -20 | Permanente forskjeller | -1 273 | -79 |
| 30 | 51 | Grunnlag for skattekostnad på årets resultat | -363 | -27 |
| 0 | -13 | Endring i midlertidige forskjeller | 682 | 177 |
| 30 | 38 | Skattepliktig inntekt | 319 | 150 |
| 0 | 0 | Bruk av fremførbart underskudd | 0 | -5 |
| 0 | 0 | +/- Mottatt/avgitt konsernbidrag | 0 | 0 |
| 30 | 38 | Grunnlag for betalbar skatt | 319 | 145 |
| Årets skattekostnad fremkommer som følger: | | | | |
| 7 | 9 | Betalbar skatt | 73 | 34 |
| -1 | 0 | For mye/for lite avsatt i fjor | -1 | 0 |
| 6 | 9 | Sum betalbar skatt | 72 | 34 |
| 0 | 3 | Endring i utsatt skatt med gammel skattesats | -41 | -5 |
| 0 | 0 | Endring utsatt skatt som følge av ny skattesats | -1 | 0 |
| 6 | 12 | Skattekostnad | 30 | 29 |
| Avstemming av årets skattekostnad | | | | |
| 287 | 71 | Regnskapsmessig resultat før skattekostnad | 909 | 52 |
| 66 | 17 | Beregnet skatt | 209 | 63 |
| 6 | 12 | Skattekostnad i resultatregnskapet | 30 | 44 |
| -60 | -5 | Differanse | -179 | -19 |
| <i>Differansen består av følgende:</i> | | | | |
| 60 | 5 | Permanent forskjell på resultat unntatt skatteplikt | 179 | 19 |
| 60 | 5 | Sum forklart differanse | 179 | 19 |
| Betalbar skatt i balansen | | | | |
| 6 | 9 | Betalbar skatt i skattekostnaden | 72 | 34 |
| 0 | 0 | Skattevirkning av konsernbidrag | 0 | 0 |
| 1 | 0 | For lite/for mye avsatt skatt i tidligere år | 1 | 0 |
| 7 | 9 | Betalbar skatt i balansen | 73 | 34 |

Beregning av utsatt skatt/utsatt skattefordel:

| Bane NOR SF | | | Bane NOR Konsern | |
|-------------|-----------|---|------------------|--------------|
| 2018 | 2017 | Midlertidige forskjeller | 2018 | 2017 |
| 13 | 13 | Anleggsmidler | 3 303 | 3 931 |
| 0 | 0 | Fordringer | -38 | -16 |
| 0 | 0 | Gevinst- og tapskonto | 552 | 485 |
| 0 | 0 | Underskudd til fremføring | -28 | -23 |
| 0 | 0 | Utviklingseiendom | 2 321 | 2 501 |
| 0 | 0 | Andre poster | -66 | -145 |
| 13 | 13 | Netto midlertidige forskjeller | 6 044 | 6 733 |
| 0 | 0 | Underskudd til fremføring | 0 | 0 |
| 13 | 13 | Grunnlag for utsatt skatt | 6 044 | 6 733 |
| 0 | 0 | Ikke balanseført utsatt skatt* | -946 | -1 121 |
| -3 | -3 | Utsatt skatt (-)/skattefordel (+) i balansen | -384 | -427 |

*Totalt 6 082 mill. kr av midlertidige forskjeller vedrører konsernets merverdier på anleggsmidler og utviklingseiendom. Det er kun delvis avsatt utsatt skatt på disse merverdiene. Følgelig tilsvarer ikke utsatt skatt i balansen 22 prosent av sum midlertidige forskjeller i konsernet. Årsaken til at det ikke er benyttet nominell skattesats ved beregning av utsatt skatt på merverdier er antagelser og vurderinger knyttet til realisasjonstakt for merverdier. Herunder antagelse om at eiendom båndlagt til jernbaneformål ikke vil realiseres ut av konsernet.

Note

08

Tingsinnskudd

Det ble gjennomført to tingsinnskudd i Bane NOR SF i 2017. Begge tingsinnskudd er gjennomført til virkelig verdi. Det henvises til prinsippnotene for detaljert omtale om prinsipper og vurderinger knyttet til tingsinnskuddene.

Tingsinnskudd av eiendeler og forpliktelser fra Jernbaneverket medførte følgende endelige åpningsbalanse for Bane NOR SF per 2. januar 2017:

| | | | |
|--------------------------------------|----------------|---------------------------------|----------------|
| Immaterielle eiendeler | 51 | Innskuddskapital | 2 300 |
| Bygninger og grunneiendom | 31 904 | Annen egenkapital | 1 176 |
| Infrastruktur | 85 662 | Sum egenkapital | 3 476 |
| Anlegg under utførelse | 20 806 | Leveringsforpliktelse | 137 796 |
| Øvrige varige driftsmidler | 498 | Pensjonsforpliktelser | 1 928 |
| Sum varige driftsmidler | 138 921 | Usikre forpliktelser | 2 135 |
| Langsiktige fordringer | 595 | Sum langsiktig gjeld | 141 860 |
| Sum finansielle anleggsmidler | 595 | Leverandørgjeld | 697 |
| Varebeholdninger og forskudd | 714 | Annen kortsiktig gjeld | 1 846 |
| Øvrige kortsiktige fordringer | 1 213 | Sum kortsiktig gjeld | 2 543 |
| Kontanter og bankinnskudd | 6 436 | | |
| Sum omløpsmidler | 8 363 | | |
| SUM EIENDELER | 147 879 | SUM EGENKAPITAL OG GJELD | 147 879 |

Tingsinnskudd av aksjer i Bane NOR Eiendom AS per 20. juni 2017, medførte følgende endring i balansen til Bane NOR SF:

| | | | |
|----------------------------------|--------------|------------------------|--------------|
| Aksjer i datterselskap | 7 700 | Innskuddskapital | 7 700 |
| Finansielle anleggsmidler | 7 700 | Sum egenkapital | 7 700 |

På tidspunktet for tingsinnskudd av Bane NOR Eiendom Konsern hadde konsernet en bokført egenkapital på 593 mill. kr. Identifiserte netto merverdier ved tingsinnskuddet utgjorde netto 7 107 mill. kr. Merverdier vedrører verdier utover bokført verdi på eiendom og eiendomsrelaterte utviklingsprosjekter i konsernet, redusert for tilhørende utsatt skatt.

Note 09

Varige driftsmidler

Bane NOR SF

| | Grunneiendom, bygninger mv. | Infrastruktur | Anlegg under utførelse | Driftsløsøre, maskiner mv. | Sum |
|---|--------------------------------|---------------|---------------------------|-------------------------------|----------------|
| Anskaffelseskost 01.01. | 32 318 | 88 562 | 29 467 | 630 | 150 977 |
| Tilgang | 0 | 0 | 13 007 | 3 | 13 010 |
| Overføringer mellom anleggsgrupper | 54 | 9 011 | -9 480 | 415 | 0 |
| Overføringer til/fra immaterielle eiendeler | 0 | 0 | -49 | 0 | -49 |
| Avgang | -15 | -47 | 0 | 0 | -62 |
| Anskaffelseskost 31.12. | 32 357 | 97 526 | 32 944 | 1 048 | 163 875 |
| Akkumulerte avskrivninger 01.01. | 89 | 5 337 | 0 | 114 | 5 540 |
| Årets avskrivninger | 101 | 5 586 | 64 | 112 | 5 863 |
| Avgang | 0 | -59 | 0 | 0 | -59 |
| Akkumulerte avskrivninger 31.12. | 190 | 10 864 | 64 | 226 | 11 344 |
| Sum balanseført verdi 31.12. | 32 167 | 86 662 | 32 880 | 822 | 152 531 |
| Forventet økonomisk levetid | 20-50 år | 20-50 år | | 3-10 år | |
| Avskrivningsplan | Lineær | Lineær | | Lineær | |

Årlig leie av ikke balanseførte driftsmidler:

| Driftsmiddel | Årlig leie |
|--------------|------------|
| Maskiner | 167 |
| Bygninger | 605 |

Morselskapet Bane NOR SF har gjennom sitt samfunnsoppdrag ansvar for utbygging av ny jernbaneinfrastruktur i Norge. Foretaket har i denne egenskap en rekke pågående større og mindre utbyggingsprosjekter. Påløpte kostnader relatert til utbyggingsprosjekter aktiveres løpende som anlegg under utførelse.

Status på foretakets største utbyggingsprosjekter, med investeringsramme > 500 mill. kr, var per desember 2018:

| Prosjekt | Produksjon i 2018 | Fremdrift i % | Prognose ferdigstillelse |
|--------------------------------|-------------------|---------------|-----------------------------|
| Oslo-Ski, Follobanen | 4 562 | 73 % | des. 2022 |
| ERTMS | 892 | 8 % | des. 2032 |
| Sandbukta-Moss-Såstad | 821 | 17 % | des. 2024 |
| Venjar-Langset | 272 | 12 % | okt. 2023 |
| Arna-Fløen (Ulriken tunnel) | 467 | 43 % | jun. 2022 |
| Farriseidet-Porsgrunn | 449 | ibruktatt | ibruktatt |
| Holm-Holmestrand-Nykirke | 49 | ibruktatt | ibruktatt |
| Langset-Kleverud | 204 | ibruktatt | ibruktatt |
| Sandnes-Stavanger (og Ganddal) | 20 | ibruktatt | ibruktatt |
| Sum | 7 736 | | |

Bane NOR Konsern

| | Grunneiendom, bygninger mv. | Infrastruktur | Anlegg under utførelse | Driftsløsøre, maskiner mv. | Sum |
|---|--------------------------------|---------------|---------------------------|-------------------------------|----------------|
| Anskaffelseskost 01.01. | 43 906 | 88 562 | 29 998 | 904 | 163 370 |
| Tilgang | 157 | 0 | 13 281 | 4 | 13 443 |
| Overføringer mellom anleggsgrupper | 281 | 9 011 | -9 707 | 415 | 0 |
| Overføringer til/fra utviklingseiendom | -324 | 0 | 0 | 0 | -324 |
| Overføringer til/fra immaterielle eiendeler | 0 | 0 | -49 | 0 | -49 |
| Avgang | -426 | -47 | 0 | 0 | -473 |
| Anskaffelseskost 31.12. | 43 595 | 97 526 | 33 523 | 1 323 | 175 967 |
| Akkumulerte avskrivninger 01.01. | 3 335 | 5 337 | 24 | 249 | 8 945 |
| Årets avskrivninger | 371 | 5 586 | 64 | 133 | 6 154 |
| Årets nedskrivninger | 35 | 0 | 36 | 0 | 71 |
| Avgang | 0 | -59 | 0 | 0 | -59 |
| Akkumulerte avskrivninger 31.12. | 3 741 | 10 864 | 124 | 382 | 15 111 |
| Sum balanseført verdi 31.12. | 39 854 | 86 662 | 33 398 | 942 | 160 856 |
| Forventet økonomisk levetid | 10-50 år | 20-50 år | | 2-10 år | |
| Avskrivningsplan | Lineær | Lineær | | Lineær | |

Årlig leie av ikke balanseførte driftsmidler:

| Driftsmiddel | Årlig leie |
|--------------|------------|
| Maskiner | 167 |
| Bygninger | 430 |

Konsernets balanseførte verdier på bygninger og tomter inkluderer merverdier knyttet til tingsinnskudd av Bane NOR Eiendom AS som ble gjennomført til virkelig verdi.

Ved årsslutt i 2018 ble det gjennomført en vurdering av behov for nedskrivning av konsernets merverdier, herunder merverdi på tomter og bygninger. Nedskrivningsvurderingen er gjort med grunnlag i verddivurderinger utført av to uavhengige aktører. Verddivurderinger innhentet per 31. desember 2018 viser at det er en positiv verdiutvikling for den samlede eiendomsporteføljen i Bane NOR Eiendom Konsern, fratrukket årets investeringer.

Gjennomgangen viste at enkelte eiendommer hadde en bokført verdi høyere enn virkelig verdi. Disse eiendommene er nedskrevet med 71 mill. kr, til virkelig verdi.

Note
10

Immaterielle eiendeler

| Bane NOR SF | | | Bane NOR Konsern | |
|-----------------------|-----------|------------|--|-----------------------|
| Lisenser, rettigheter | Goodwill | Sum | | Lisenser, rettigheter |
| 117 | 18 | 135 | Anskaffelseskost 01.01. | 117 |
| 109 | | 109 | Tilgang | 109 |
| 49 | | 49 | Overføringer til/fra varige driftsmidler | 49 |
| 275 | 18 | 293 | Anskaffelseskost 31.12. | 275 |
| 10 | 2 | 12 | Akkumulerte avskrivninger 01.01. | 10 |
| 33 | 4 | 37 | Årets avskrivninger | 33 |
| 43 | 6 | 49 | Akkumulerte avskrivninger 31.12. | 43 |
| 232 | 12 | 244 | Sum balanseført verdi 31.12. | 232 |

Goodwill knytter seg til verdi av medarbeidere i Bane NOR Eiendom AS som ble overført til Bane NOR SF i 2017. Avskrivningstid for immaterielle eiendeler er fem år, med unntak av der levetiden på eiendelen er vurdert å være vesentlig lengre.

Note
11

Datterselskap og felleskontrollert virksomhet

| Bane NOR SF | | | | | |
|----------------------------|-------------------|----------------------|-----------------------------|------------------------|-------------------|
| Datterselskap | Forretningskontor | Eier-/stemmeandel, % | Bokført egenkapital (100 %) | Årets resultat (100 %) | Balanseført verdi |
| Bane NOR Eiendom AS | Oslo | 100 | 1 163 | 423 | 7 700 |
| Bane NOR Serviceeiendom AS | Oslo | 100 | 0 | 0 | 0 |
| Spordrift AS | Oslo | 100 | 0 | -5 | 5 |
| Sum | | | 1 163 | 418 | 7 705 |

Merverdianalyse Bane NOR Eiendom AS (i forbindelse med tingsinnskudd fra Samferdselsdepartementet per 20.6.2017)

| | |
|---|--------------|
| Balanseført egenkapital i Bane NOR Eiendom Konsern per 01.01.2017 | 593 |
| Henførbart netto merverdi på eiendom, utviklingseiendom og felleskontrollert virksomhet | 7 107 |
| Sum anskaffelseskost | 7 700 |

Bane NOR Konsern

Konsernets øvrige datterselskaper og felleskontrollerte virksomheter er eiet via Bane NOR Eiendom AS, som er morselskap i Bane NOR Eiendom-konsernet.

Datterselskaper i Bane NOR Eiendom underkonsern:

| Selskap | Forretningskontor | Eier-/stemmeandel, % | Bokført egenkapital (100 %) |
|---------------------------------------|-------------------|----------------------|-----------------------------|
| BNE 254 Vikersund AS | Oslo | 100 % | -0 |
| BNE Arboaleen 23 AS | Oslo | 100 % | 1 |
| BNE Asker AS | Oslo | 100 % | 23 |
| BNE Brueland AS | Oslo | 100 % | 0 |
| BNE C6 AS | Oslo | 100 % | 3 |
| BNE Cecilienborg AS | Oslo | 100 % | -10 |
| BNE Egersund AS | Oslo | 100 % | 2 |
| BNE Frodegaten 23 AS | Oslo | 100 % | -0 |
| BNE Ganddal AS | Oslo | 100 % | 2 |
| BNE Holmestrand Bolig AS | Oslo | 100 % | 1 |
| BNE Hvalstad Bolig AS | Oslo | 100 % | 1 |
| BNE Hvalstad Næring AS | Oslo | 100 % | 1 |
| BNE Hvalstad Parkering AS | Oslo | 100 % | 1 |
| BNE Kanalhotellet AS | Oslo | 100 % | 108 |
| BNE Kløfta Bolig AS | Oslo | 100 % | 0 |
| BNE Lagårdsveien felt G AS | Oslo | 100 % | 2 |
| BNE Lagårdsveien felt I AS | Oslo | 100 % | 2 |
| BNE Lagårdsveien Veiareal AS | Oslo | 100 % | 2 |
| BNE Langhus AS | Oslo | 100 % | 0 |
| BNE Lierstranda AS | Oslo | 100 % | 43 |
| BNE Lisleby Utvikling AS | Oslo | 100 % | 3 |
| BNE Nordfjordeid AS | Oslo | 100 % | 1 |
| BNE Orkanger AS | Oslo | 100 % | -0 |
| BNE Paradis 1 AS | Oslo | 100 % | 75 |
| BNE Parkering AS | Oslo | 100 % | 18 |
| BNE Riverside AS | Oslo | 100 % | 20 |
| BNE Schweigaards gate 33-1 AS | Oslo | 100 % | 7 |
| BNE Schweigaards gate 33-2 AS | Oslo | 100 % | 0 |
| BNE Schweigaards gate 35-51 AS | Oslo | 100 % | 5 |
| BNE Schweigaards gate 40-46 AS | Oslo | 100 % | 53 |
| BNE Schweigaards gate 40-60 Næring AS | Oslo | 100 % | 1 |
| BNE Schweigaards gate 51 I AS | Oslo | 100 % | -3 |
| BNE Schweigaards gate 51 II AS | Oslo | 100 % | -1 |
| BNE Schweigaards gate 51 III AS | Oslo | 100 % | -0 |
| BNE Schweigaards gate 51 IV AS | Oslo | 100 % | -2 |
| BNE Ski Vestveien AS | Oslo | 100 % | 3 |
| BNE Stryn AS | Oslo | 100 % | 2 |
| BNE Strømmen AS | Oslo | 100 % | 0 |
| BNE Voss Fengselstomta AS | Oslo | 100 % | 8 |
| BNE X6 AS | Oslo | 100 % | 3 |
| BNE YNWA AS | Oslo | 100 % | 0 |
| BNE Økern AS | Oslo | 100 % | 7 |
| Brakerøya tomteselskap AS | Oslo | 100 % | 17 |
| Byterminalen Stavanger AS | Oslo | 100 % | 7 |
| Drammen Stasjon A1 AS | Oslo | 100 % | 1 |

| Selskap | Forretningskontor | Eier-/stemme-andel, % | Bokført egenkapital (100 %) |
|---------------------------------------|-------------------|-----------------------|-----------------------------|
| Drammen Stasjon A3 AS | Oslo | 100 % | 1 |
| Drammen Stasjon Hotell AS | Oslo | 100 % | 1 |
| Drammen Stasjon Kontor AS | Oslo | 100 % | 1 |
| Fosnagaten 12 AS | Oslo | 100 % | 4 |
| Grenstølveien 40 AS | Oslo | 100 % | -3 |
| Grønland 21 AS | Oslo | 100 % | -0 |
| Inkubator Sundland AS | Oslo | 96 % | 0 |
| Jernbaneveien 27 AS | Oslo | 100 % | 1 |
| Lierstranda Tomteselskap AS | Oslo | 100 % | 5 |
| Malmskriverveien 18-20 AS | Oslo | 100 % | 0 |
| Moss Tomteselskap AS | Oslo | 100 % | 0 |
| Paradis Boligutvikling 1B AS | Oslo | 100 % | 1 |
| Paradis Boligutvikling 2 AS | Oslo | 100 % | 1 |
| Paradis Næring 1 AS | Oslo | 100 % | 1 |
| Professor Smiths Hage Utvikling AS | Oslo | 100 % | 27 |
| Quadrup AS | Oslo | 100 % | 0 |
| Skien Brygge AS | Oslo | 100 % | 0 |
| Skøyen Knutepunkt Utvikling AS | Oslo | 100 % | 0 |
| Sundland Eiendom AS | Oslo | 100 % | 7 |
| Trolløya Eiendom AS | Oslo | 100 % | 2 |
| Trondheim Sentralstasjon Utvikling AS | Oslo | 100 % | 0 |
| Sum | | | 452 |

Felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskaper i Bane NOR Eiendom underkonsern:

| Selskap | Forretningskontor | Eier-/stemme-andel, % | Bokført egenkapital (100 %) | Årets resultat (100 %) | Totalkapital (100 %) |
|-----------------------------|-------------------|-----------------------|-----------------------------|------------------------|----------------------|
| Bellevue Utvikling AS | Fredrikstad | 50 % | 2 | 0 | 2 |
| Drammen Helsepark AS | Drammen | 50 % | 7 | -4 | 17 |
| Gjøvik Utvikling AS | Gjøvik | 50 % | 24 | 0 | 37 |
| Grefsen Utvikling AS | Bærum | 50 % | 228 | 108 | 555 |
| Hinna Stasjon Utvikling AS | Stavanger | 50 % | 1 | 0 | 1 |
| Hokksund Vest Utvikling AS | Oslo | 50 % | 4 | 0 | 6 |
| Jernbanebrygga 63 AS | Skien | 50 % | 14 | 1 | 30 |
| Jessheim Byutvikling AS | Ullensaker | 50 % | 153 | 27 | 476 |
| Kammerherreløkka AS | Oslo | 50 % | 11 | -4 | 181 |
| Lagårdsveien Utvikling AS | Oslo | 50 % | 1 | 0 | 14 |
| Lilleelva Parkering AS | Oslo | 50 % | 17 | 1 | 34 |
| Nyhavna Hotell AS | Hamar | 50 % | 5 | 0 | 5 |
| Oslo S Parkering AS | Oslo | 25 % | 40 | 31 | 104 |
| Oslo S Utvikling AS | Oslo | 33 % | 1 116 | 524 | 4 648 |
| Paradis Boligutvikling 1 AS | Oslo | 50 % | 84 | 25 | 296 |
| Perleporten Asker AS | Oslo | 50 % | -2 | -4 | 0 |
| Sagtomta Utvikling Mysen AS | Mysen | 50 % | -1 | -2 | 2 |
| Sjøsidan Moss AS | Moss | 50 % | 24 | 20 | 24 |
| Snipetorp AS | Oslo | 50 % | 17 | 0 | 20 |
| Strandsonen Utvikling AS | Hamar | 50 % | 3 | 0 | 7 |
| Trondheim Stasjonssenter AS | Trondheim | 40 % | 13 | -1 | 13 |
| Vikersund Utvikling AS | Modum | 50 % | 0 | -2 | 21 |
| Voss Stasjon Hotell AS | Voss | 50 % | 84 | -1 | 121 |
| Sum | | | 1 843 | 716 | 6 614 |

Årets resultatandel fra felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskap

| | Oslo S Utvikling AS | Grefsen Utvikling AS | Oslo S Parkering AS | Øvrige og konsernjusteringer | Sum |
|---|---------------------|----------------------|---------------------|------------------------------|------------|
| Resultatandel fra felleskontrollert virksomhet | 175 | 54 | 8 | 27 | 264 |
| Konsernjustert resultat pga. interengevinster | 0 | 17 | 0 | 22 | 39 |
| Konsernjustert resultat pga. tingsinnskudd til virkelig verdi | -175 | 4 | 0 | -11 | -182 |
| Nedskrivning merverdier | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Avskrivning henførbare merverdi | 0 | 0 | -7 | 0 | -7 |
| Årets resultatandel | 0 | 74 | 1 | 39 | 114 |

Merverdier på felleskontrollert virksomhet er ikke avskrevet ettersom merverdiene relater seg til ikke-ferdigstilte eiendomsprosjekter.

Spesifikasjon balanseført verdi 31.12. felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskap

| | Oslo S Utvikling AS | Grefsen Utvikling AS | Oslo S Parkering AS | Øvrige og konsernjusteringer | Sum |
|--|---------------------|----------------------|---------------------|------------------------------|--------------|
| Balanseført verdi 01.01. | 893 | 85 | 145 | 35 | 1 157 |
| Øvrig tilgang/avgang i perioden | 0 | 0 | 0 | -7 | -7 |
| Årets resultatandel etter konsernjusteringer | 0 | 74 | 1 | 39 | 114 |
| Overføringer til/fra selskapet (utbytte) | -230 | -45 | 0 | -7 | -282 |
| Innbetalt/tilbakebetalt egenkapital i perioden | 0 | 0 | 0 | 52 | 52 |
| Sum balanseført verdi 31.12. | 663 | 114 | 145 | 113 | 1 035 |

Uavskrevet henførbare merverdi 31.12.

328

Det er basert på innhentede verddivurderinger foretatt vurdering av behov for nedskrivning av de felleskontrollerte virksomhetene, samt merverdier relatert til disse. Verddivurderinger innhentet per 31. desember 2018 har ikke avdekket behov for nedskrivninger.

Note 12

Fordringer og finansiell leasing

| Bane NOR SF | | | Bane NOR Konsern | | |
|---|--------------|---|------------------|--------------|--|
| 2018 | 2017 | | 2018 | 2017 | |
| Kundefordringer | | | | | |
| 674 | 270 | Kundefordringer til pålydende | 950 | 718 | |
| -7 | -16 | Avsetning til tap på kundefordringer | -36 | -24 | |
| 667 | 255 | Sum kundefordringer | 914 | 695 | |
| Andre fordringer | | | | | |
| 5 054 | 5 847 | Fordring på vederlag fra Jernbanedirektoratet, jf. note 1 | 5 054 | 5 847 | |
| 400 | 344 | Til gode merverdiavgift | 494 | 344 | |
| 611 | 164 | Forskuddsbetalte kostnader og påløpte inntekter | 675 | 172 | |
| 823 | 394 | Andre kortsiktige fordringer | 1 355 | 386 | |
| 6 888 | 6 749 | Sum andre fordringer | 7 577 | 6 749 | |
| Fordringer med forfall senere enn ett år | | | | | |
| 447 | 451 | Langsiktig fordring finansiell leasing fiberkabler | 447 | 451 | |
| 0 | 0 | Lån til felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskaper | 68 | 41 | |
| 43 | 141 | Andre langsiktige fordringer | 43 | 141 | |
| 490 | 592 | Sum fordringer med forfall senere enn ett år | 558 | 633 | |

Foretaket har for en del fiberkabler som er i foretakets juridiske eie, inngått finansielle leieavtaler med eksterne parter. Det er i slike tilfeller eksterne parter som har bruksrettighet til fiberkablene i en periode som tilfredsstillende antatt normal levetid på fiberkablene, normalt 40 år. Slike fiberkabler er ikke balanseført som eiendeler i foretakets balanse.

I tilfeller der det ikke har kommet fullt oppgjør for fiberkablene i forbindelse med overdragelse av bruksrettighet, er det bokført en fordring hos foretaket som tilsvarer nåverdi av fremtidige kontantstrømmer fra leieforholdet. Løpende leiebetalinger bokføres delvis som nedbetaling på fordringen, og delvis som renteinntekt.

Jf. note 5 for opplysninger om inntektsførte renteinntekter fra finansiell leasing.

Etter normalt 20 år inntreer en forpliktelse for leietaker til å betale estimerte vedlikeholdskostnader ved fiberleien. Slike kontantstrømmer behandles ikke som del av det finansielle leieforholdet, men bokføres løpende som annen driftsinntekt og sammenstilles med foretakets tilhørende vedlikeholdskostnader.

Note 13

Varelager og utviklingseiendom for salg

| Bane NOR SF | | | Bane NOR Konsern | | |
|--|------------|---|------------------|--------------|--|
| 2018 | 2017 | | 2018 | 2017 | |
| Varelager og utviklingseiendom for salg | | | | | |
| 44 | 49 | Beredskapslager | 44 | 49 | |
| 109 | 112 | Overskuddslager | 109 | 112 | |
| 486 | 345 | Sentrallager | 486 | 345 | |
| 52 | 45 | Øvrig varelager | 52 | 45 | |
| 0 | 0 | Utviklingseiendom for salg inkludert merverdier | 4 274 | 3 527 | |
| -26 | -19 | Nedskrivning for ukurans jernbanerelatert varelager | -26 | -19 | |
| 665 | 532 | Sum varelager og utviklingseiendom for salg | 4 940 | 4 059 | |

Beredskapslager vedrører komponenter som skal benyttes til løpende vedlikehold og drift av jernbanen, definert med minimums- og maksimumsnivåer. Materiell kjøpt til regionale lager som utgjør beholdning utover definert maksimalt beredskapslager, er overskuddslager. Beredskapslager og overskuddslager er lokalisert lokalt hos banesjefer. Sentrallager består av lager til langsiktig materialbehov knyttet til eksisterende jernbaneinfrastruktur.

Ved årsslutt i 2018 ble det gjennomført en vurdering av behov for nedskrivning av konsernets merverdier, herunder merverdi på utviklingseiendom. Nedskrivningsvurderingen er gjort med grunnlag i verddivurderinger utført av to uavhengige aktører. Verddivurderinger innhentet per 31. desember 2018 viser at det er en positiv verdiutvikling for den samlede eiendomsporteføljen i Bane NOR Eiendom Konsern, fratrukket årets investeringer.

Gjennomgangen viste at enkelte eiendommer hadde bokført verdi høyere enn virkelig verdi. Disse utviklingseiendommene er nedskrevet med 111 mill. kr, til virkelig verdi.

Note 14

Bundne bankinnskudd

| Bane NOR SF | | | Bane NOR Konsern | | |
|----------------------------|------|--------------------|------------------|------|--|
| 2018 | 2017 | | 2018 | 2017 | |
| Bundne bankinnskudd | | | | | |
| 146 | 136 | Skattetrekksmidler | 146 | 136 | |

Note
15

Mellomværende med selskap i samme konsern mv.

| Bane NOR SF | | | Bane NOR Konsern | | |
|-------------------|------------|------------------------------|------------------|-----------|--|
| 2018 | 2017 | Fordringer på: | 2018 | 2017 | |
| 506 | 115 | Datterselskaper | 250 | 0 | |
| 0 | 0 | Felleskontrollert virksomhet | 0 | 0 | |
| 506 | 115 | Sum | 250 | 0 | |
| Lån til: | | | | | |
| 0 | 0 | Datterselskaper | 0 | 0 | |
| 0 | 0 | Felleskontrollert virksomhet | 68 | 41 | |
| 0 | 0 | Sum | 68 | 41 | |
| Gjeld til: | | | | | |
| 0 | 6 | Datterselskaper | 0 | 0 | |
| 0 | 0 | Felleskontrollert virksomhet | 0 | 0 | |
| 0 | 6 | Sum | 0 | 0 | |
| Lån fra: | | | | | |
| 0 | 0 | Datterselskaper | 0 | 0 | |
| 0 | 0 | Felleskontrollert virksomhet | 0 | 0 | |
| 0 | 0 | Sum | 0 | 0 | |

Note
16

Egenkapital og eierinformasjon

Foretaket er 100 prosent eid av staten ved Samferdselsdepartementet.

| Bane NOR SF | | Bane NOR Konsern | | |
|---------------------------------|------------------|-------------------|--------------|--|
| Årets endring i egenkapital | Innskuddskapital | Annen egenkapital | Sum | |
| Egenkapital 31.12.17 | 10 000 | 723 | 10 723 | |
| Kapitalnedsettelse 04.06.18 | -998 | | -998 | |
| Årets resultat | 0 | 281 | 281 | |
| Estimatavvik pensjon | 0 | -344 | -344 | |
| Sum egenkapital 31.12.18 | 9 002 | 660 | 9 662 | |

I forbindelse med tingsinnskudd per 1. januar 2017 ble det utbetalt et kontantinnskudd på 6 416 mill. kr fra Samferdselsdepartementet. Dette ble dekket inn ved tilsvarende reduksjon av kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 73 kjøp av infrastrukturtenester - investeringer. Dette medfører at foretaket ikke har fått utbetalt deler av årets vederlag fra Jernbanedirektoratet, men i stedet opparbeider seg en fordring knyttet til produksjon for egen regning.

I forbindelse med tingsinnskuddet per 2. januar 2017 ble 998 mill. kr mva. til gode fra Jernbaneverket tatt inn i foretakets åpningsbalanse, uten at tilhørende gjeld til Statskassen var medtatt. Samferdselsdepartementet mente at gjeldsposten skulle vært inkludert i åpningsbalansen. Jernbanedirektoratet holdt følgelig tilbake beløpet ved utbetaling av årets vederlag for 2017. Dette utgjorde ikke en reduksjon i vederlaget for 2017, men foretaket opparbeider seg en fordring på Jernbanedirektoratet som følge av produksjon for egen regning. Dette er tilsvarende løsning som for opprinnelig tingsinnskudd fra Samferdselsdepartementet. Foretaket gjennomførte en kapitalnedsettelse for det aktuelle beløpet den 4. juni 2018.

Note
17

Bane NOR Konsern

| Årets endring i egenkapital | Innskuddskapital | Annen egenkapital | Sum |
|---------------------------------|------------------|-------------------|--------------|
| Egenkapital 31.12.17 | 10 000 | 689 | 10 689 |
| Kapitalnedsettelse 04.06.18 | -998 | | -998 |
| Årets resultat | 0 | 629 | 629 |
| Estimatavvik pensjon | 0 | -344 | -344 |
| Sum egenkapital 31.12.18 | 9 002 | 974 | 9 976 |

Leveringsforpliktelse

Leveringsforpliktelsen oppstår som følge av bruttoføring av offentlige tilskudd, og er motposten til aktiverte kostnader relatert til jernbaneinfrastruktur finansiert med offentlige tilskudd.

Leveringsforpliktelsen inntektsføres i takt med avskrivning av eiendelene de offentlige tilskuddene har finansiert.

| Bane NOR SF | | | Bane NOR Konsern | | |
|----------------|----------------|--|------------------|----------------|--|
| 2018 | 2017 | Årets endring i leveringsforpliktelse | 2018 | 2017 | |
| 144 281 | 10 | Leveringsforpliktelse 01.01. | 144 281 | 10 | |
| 0 | 137 786 | Tilgang ved tingsinnskudd 02.01.17 | 0 | 137 786 | |
| 13 436 | 12 058 | Tilgang ved anskaffelse av varige driftsmidler finansiert med tilskudd fra Jernbanedirektoratet | 13 436 | 12 058 | |
| -50 | 0 | Reklassifisering | -50 | 0 | |
| -213 | -23 | Avgang ved salg/utrangering av varige driftsmidler eller ved omdisponering ut fra jernbaneformål | -213 | -23 | |
| -5 651 | -5 551 | Årets inntektsføring | -5 651 | -5 551 | |
| 151 803 | 144 281 | Sum | 151 803 | 144 281 | |

Note

18

Pensjoner

Det er kun ansatte i Bane NOR SF, og konsernets pensjonskostnader består følgelig av foretakets pensjonskostnader. Foretaket har en innskuddsordning som gjelder for nyansatte etter 1. januar 2017. Innskuddspensjonene inklusive arbeidsgiveravgift kostnadsføres løpende. Foretaket har videre en kollektiv lukket ytelsesordning i Statens Pensjonskasse som gjelder for ansatte overført fra Jernbaneverket per 1. januar 2017, samt for ansatte overført fra Bane NOR Eiendom AS.

Pensjonsforpliktelse fra Bane NOR Eiendom AS ble overført og oppgjort i forbindelse med virksomhetsoverdragelse av ansatte gjennomført 1. mai 2017. Endring i forpliktelse som følge av innføring av reguleringsansvar for arbeidsgivere, jf. omtale i prinsippnote om pensjoner, er hensyntatt ved beregning av foretakets netto pensjonsforpliktelse.

Foretakets pensjonsordninger tilfredsstiller kravene i lov om obligatorisk tjenestepensjon.

Foretaket har i tillegg til ordningen i Statens Pensjonskasse en driftsfinansiert ytelsespensjonsordning knyttet til en etterlattepensjon overtatt ved virksomhetsoverdragelse av ansatte i Bane NOR Eiendom AS til Bane NOR SF. Forpliktelse og kostnader relatert til ordningen er medtatt i sum forpliktelser og sum kostnader i oversiktene nedenfor.

| Personer i ordningene | Aktive | Pensjonister |
|---|--------------|--------------|
| Ytelsesordning (lukket) | 3 738 | 324 |
| Innskuddspensjon | 720 | 0 |
| Balanse | 2018 | 2017 |
| Pensjonsforpliktelse 01.01. | 5 879 | 4 772 |
| Nåverdi av årets pensjonsopptjening | 366 | 320 |
| Rentekostnad på pensjonsforpliktelsen | 140 | 130 |
| Pensjonsutbetalinger | -67 | -29 |
| Overtagelse pensjonsforpliktelse fra Bane NOR Eiendom AS | 0 | 237 |
| Aktuarielt tap (gevinst) | 227 | 449 |
| Sum beregnet brutto pensjonsforpliktelse ved periodens slutt | 6 546 | 5 879 |
| Pensjonsmidler 01.01. | 3 462 | 3 070 |
| Renteinntekt på pensjonsmidlene | 87 | 85 |
| Innbetalinger inklusive administrasjonskostnader | 418 | 167 |
| Administrasjonskostnad | -8 | -6 |
| Pensjonsutbetalinger | -66 | -29 |
| Overtagelse pensjonsmidler fra Bane NOR Eiendom AS | 0 | 176 |
| Aktuarielt tap (gevinst) | -74 | 0 |
| Sum pensjonsmidler ved periodens slutt | 3 820 | 3 462 |
| Netto pensjonsforpliktelse | 2 726 | 2 416 |
| Arbeidsgiveravgift av netto pensjonsforpliktelse | 384 | 341 |
| Sum netto balanseført pensjonsforpliktelse inklusive arbeidsgiveravgift | 3 110 | 2 757 |
| Resultat | 2018 | 2017 |
| Nåverdi av årets pensjonsopptjening | 366 | 320 |
| Arbeidsgiveravgift | 60 | 52 |
| Rentekostnad på pensjonsforpliktelsen | 140 | 130 |
| Forventet avkastning på pensjonsmidler | -87 | -85 |
| Administrasjonskostnad | 8 | 6 |
| Sum pensjonskostnad ytelsesordning i resultatregnskapet, før ansattetrekk pensjonspremie | 487 | 423 |
| Aktuarielt tap (gevinst) | 301 | 449 |
| Arbeidsgiveravgift av aktuarielt tap (gevinst) | 42 | 63 |
| Sum pensjonskostnad (estimatavvik) ført direkte mot egenkapitalen | 344 | 513 |

| | Aktive | Pensjonister |
|---|------------------------------|---|
| Kostnader ved innskuddsordning inklusive arbeidsgiveravgift | 20 | 4 |
| Kostnadsreduksjon som følge av to prosent trekk i lønn for ansatte til dekning pensjonspremie | -51 | -52 |
| Sum netto pensjonskostnad i resultatregnskapet | 456 | 375 |
| Avstemming pensjonsforpliktelse og årets pensjonskostnad | 2018 | 2017 |
| Netto pensjonsforpliktelse ved periodens begynnelse, inklusive arbeidsgiveravgift | 2 757 | 1 942 |
| Tilgang netto pensjonsforpliktelse Bane NOR Eiendom, inklusive arbeidsgiveravgift | 0 | 70 |
| Årets premier, inklusive administrasjonskostnad og arbeidsgiveravgift | -478 | -190 |
| Sum pensjonskostnad (estimatavvik) ført direkte mot egenkapitalen | 344 | 513 |
| Sum pensjonskostnad ytelsesordning i resultatregnskapet | 487 | 423 |
| Sum netto balanseført pensjonsforpliktelse inklusive arbeidsgiveravgift | 3 110 | 2 757 |
| Økonomiske, demografiske og aktuarielle forutsetninger | 2018 | 2017 |
| Diskonteringsrente | 2,60 % | 2,40 % |
| Forventet avkastning pensjonsmidlene | 2,60 % | 2,40 % |
| Årlig forventet lønnsvekst | 2,75 % | 2,50 % |
| Årlig forventet regulering av alders- og etterlattepensjon over 67 år under utbetaling | 1,75 % | 2,25 % |
| Årlig forventet G-regulering, regulering av AFP, uføre- og etterlattepensjoner under 67 år | 2,50 % | 1,50 % |
| Amortiseringsfaktor (Forventet gjenstående tjenestetid) | 1 | 1 |
| Korridor | 10 % | 10 % |
| Gjennomsnittlig arbeidsgiveravgiftsfaktor | 14 % | 14 % |
| Antall yrkesaktive | 3 738 | 4 033 |
| Gjennomsnittsalder - yrkesaktive | 48 | 47 |
| Sum pensjonsgrunnlag (i mill. kr) | 2 231 037 | 2 342 465 |
| Gjennomsnittlig lønn (i tusen kr) | 597 | 581 |
| Antall pensjonister | 324 | 187 |
| Antall oppsatte | 109 | 0 |
| Dødelighet | K2013 | K2013 |
| Uførhet | 200 % * K63 | 200 % * K63 |
| Etterlatte/giftesannsynlighet mv. | K2013 | K2013 |
| Frivillig avgang (lik begge år) | 1,9 % < 50 år, 0,4 % > 50 år | |
| Uttakstilbøyelighet førtid (AFP) (lik begge år) | | Aldersgrense 70: 36 % ved 62 år, Særalder 65: 100 % 63 år |

Note 19

Øvrige langsiktige forpliktelser

| Bane NOR SF | | | Bane NOR Konsern | | |
|--------------|--------------|--|------------------|--------------|--|
| 2018 | 2017 | Bokførte usikre forpliktelser | 2018 | 2017 | |
| 1 077 | 1 053 | Vedlikehold fredede og vernede banestrekninger og bygg | 1 077 | 1 053 | |
| 882 | 705 | Usikre betingede forpliktelser ifm. tvister og krav | 882 | 705 | |
| 338 | 332 | Fjerning- og oppryddningsutgifter | 338 | 332 | |
| 8 | 10 | Øvrige usikre forpliktelser | 8 | 10 | |
| 2 304 | 2 100 | Sum bokførte usikre forpliktelser | 2 304 | 2 100 | |

Vedlikeholdsetterslep og fremtidig vedlikeholdsforpliktelse for fredede og vernede banestrekninger og bygg

Forpliktelsen for vedlikehold av fredede og vernede banestrekninger og bygg vedrører avsetning for vedlikeholdsetterslep på fredede banestrekninger, samt avsetning for nåverdi av estimerte fremtidige vedlikeholdskostnader på foretakets fredede og vernede banestrekninger og bygg. Bakgrunnen for avsetningen som ble gjort i foretakets åpningsbalanse var at foretaket har en forpliktelse til å utføre vedlikeholdet, og mottar ikke tilleggsvederlag fra Jernbanedirektoratet for å dekke dette. Forpliktelsen nåverdijusteres årlig, og dette medfører at det bokføres en finanskostnad i foretakets resultatregnskap, jf. note 5. Finanskostnaden medfører ingen konstanstrømseffekt. Utgifter knyttet til faktisk utført vedlikehold kostnadsføres ikke, men føres i stedet mot avsetningen. Netto effekt på foretakets resultat i 2018 var 56 mill. kr (55 mill. kr) i finanskostnad og 25 mill. kr (20 mill. kr) i redusert vedlikeholdskostnad.

Usikre betingede forpliktelser i forbindelse med tvister og krav

Usikre betingede forpliktelser i forbindelse med tvister og krav vedrører avsetning for beste estimat for fremtidig oppgjør for usikre forpliktelser i tilknytning til ulike typer tvistesaker.

Ikke regnskapsførte usikre forpliktelser

For tvister eller krav der foretaket ikke vurderer at det foreligger sannsynlighetsovervekt for fremtidig oppgjør er det ikke avsatt for usikre forpliktelser.

Fjerningsforpliktelse etter energilovforskriften

Avsetning for fjerning- og oppryddningsutgifter vedrører avsetning for nåverdi av fremtidige fjerningsutgifter på installasjoner som er pliktige å fjerne etter energilovforskriften. Utgifter knyttet til faktisk utført fjerning kostnadsføres ikke, men føres i stedet mot avsetningen. Netto effekt på foretakets resultat i 2018 var 7 mill. kr (7 mill. kr) i finanskostnad og 0 mill. kr (0 mill. kr) i redusert fjerningskostnad.

Forurensnet grunn

I forbindelse med overdragelse av Jernbaneverkets eiendeler til Bane NOR SF har staten påtatt seg ansvaret knyttet til eventuell historisk forurensning. For eiendom eiet av Bane NOR Eiendom AS og datterselskaper indikerer undersøkelser av underkonsernets eiendomsmasse latente miljøforpliktelser. Ved identifikasjon av utviklingsprosjekter hensyntas kostnader til klargjøring av grunn, herunder kostnader relatert til forurensete masser. Disse kostnadene inngår i prosjektkostnadene. Det er av denne årsak ikke foretatt avsetninger for forurensning relatert til forurensnet grunn på utviklingseiendom under utvikling for salg.

Note 20

Gjeld til kredittinstitusjoner og kredittfasiliteter

| Bane NOR SF | | | Bane NOR Konsern | | |
|-------------|----------|---|------------------|--------------|--|
| 2018 | 2017 | Rentebærende gjeld | 2018 | 2017 | |
| 0 | 0 | Obligasjonslån | 2 800 | 0 | |
| 0 | 0 | Gjeld til kredittinstitusjoner | 1 950 | 5 545 | |
| 0 | 0 | Sertifikatlån | 1 300 | 0 | |
| 0 | 0 | Trukket kassekreditt | 0 | 0 | |
| 0 | 0 | Byggelån | 15 | 417 | |
| 0 | 0 | Sum rentebærende gjeld | 6 065 | 5 963 | |
| 0 | 0 | herav langsiktig gjeld | 3 150 | 5 545 | |
| 0 | 0 | herav kortsiktig gjeld | 2 915 | 417 | |
| | | <i>Gjennomsnittlig rente langsiktig gjeld</i> | 2,43 % | 2,67 % | |

Forfallstruktur langsiktig gjeld (Bane NOR Konsern)

| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | > 2024 |
|--------------------------------|------|------|--------------|------|--------------|------------|
| Obligasjonslån | | | 1 550 | | 750 | 500 |
| Gjeld til kredittinstitusjoner | | | | | 350 | |
| | | | 1 550 | | 1 100 | 500 |

Covenantskrav (Bane NOR Eiendom konsern)

| | Krav | 2018 | 2017 |
|-----------------------------------|----------|--------|--------|
| Belåningsgrad (loan-to-value) *) | < 65,0 % | 34,5 % | 39,2 % |
| Interest coverage ratio (adj.) | > 1,40 | 2,85 | 2,78 |
| Minimumslikviditet (millioner kr) | > 300 | 1 912 | 1 236 |

*) Inkluderer verdjustert egenkapital fra betydelige felleskontrollerte virksomheter og tilknyttede selskap

Kredittfasiliteter/trekkrettigheter

Bane NOR Eiendom underkonsern har totalt 1 800 mill. kr i kommittert og tilgjengelig fasilitet, hvorav 300 mill. kr er en driftskreditt i konsernkontoordningen og resterende 1 500 mill. kr er en rullerende trekkfasilitet. Den rullerende trekkfasiliteten benyttes ikke i den daglige driften, og er å anse som en sikkerhet for dekning av finansieringsbehov.

Bane NOR SF har i tillegg en driftskreditt i Norges Bank, med en ramme på totalt 500 mill. kr. Driftskreditten er ubenyttet per 31. desember 2018. I henhold til Stortingets bevilgning skal eventuell benyttet driftskreditt betales tilbake innen 12 måneder, inkludert renter. Rentesaften skal være lik seks måneders statsrente (flytende) pluss 0,4 prosent p.a.

Pant og sikkerhetsstillelser:

| Bane NOR SF | | | Bane NOR Konsern | | |
|-------------|------|-----------------------|------------------|------|--|
| 2018 | 2017 | | 2018 | 2017 | |
| 0 | 0 | Gjeld sikret ved pant | 0 | 70 | |

Hverken Bane NOR SF eller andre selskaper i konsernet har pantsatt eller stilt eiendommer eller andre eiendeler som sikkerhet per 31. desember 2018. Per 31. desember 2017 var det stilt ett pant relatert til prosjektfinansiering. Pantet dekket engasjementet til datterselskaper i Bane NOR Eiendom underkonsern. Pantet var pålydende 300 mill. kr. Det ene datterselskapets eiendom var stilt som sikkerhet per 31. desember 2017.

Note 21

Sikring ved bruk av finansielle derivater

Energisikring

I forbindelse med konsernets innkjøp av energi prissikrer foretaket 15-30 prosent av totalvolum av innkjøp av kraft. Både innkjøp av kraft for videresalg til togoperatører og innkjøp av kraft for internt bruk sikres på samme vis. Prissikring for kunder skjer i samråd med togoperatørene og disse får det fulle tap- eller gevinstbeløp ved sikringen inkludert i sin pris for togstrøm.

Det benyttes separate terminkontrakter for interne kraftkjøp og kraftkjøp for videresalg til eksterne.

Energisikring medførte i 2018 at konsernets kostnader til energi til eget forbruk var 3 mill. kr lavere (1 mill. kr lavere i 2017) enn det som ville vært tilfelle dersom foretaket hadde vært fullt eksponert for endringer i strømpriser gjennom spotmarkedet. Videre medførte energisikring at foretakets inntekter fra energisalg til togoperatører var 15 mill. kr lavere i 2018 (4 mill. kr lavere i 2017) enn dersom salget ikke hadde vært sikret. Tilsvarende reduserte energisikringen foretakets varekostnader til energisalg med 15 mill. kr i 2018 (4 mill. kr i 2017).

Balanseført verdi på sikringsinstrumenter relatert til energisikring er 0 mill. kr.

Beholdningen av terminkontrakter for foretakets eget forbruk har en virkelig positiv verdi på 2 mill. kr. Løpetid er året 2019. Beholdningen av terminkontrakter for videresalg til togoperatørene har en virkelig positiv verdi på 14 mill. kr. Løpetid er året 2019.

Rentesikring

Underkonsernet Bane NOR Eiendom har tatt opp ekstern gjeld for å finansiere sin eiendomsvirksomhet. I låneavtaler med eksterne långivere fremgår det at deler av gjelden skal rentesikres. Det er inngått rentebytteavtaler for totalt 2 610 mill. kr. Gjennomsnittlig gjenværende levetid på rentebytteavtalene var på tre år per utgangen av 2018. Sikringsavtalene i Bane NOR Eiendom som vurderes å tilfredsstille kriterier for sikringsbokføring behandles som regnskapsmessig sikring i konsernregnskapet, slik at løpende rentekostnader som bokføres tilsvarende fast rente i sikringsavtalene. Rentesikring medførte i 2018 av konsernets rentekostnader var 11 mill. kr høyere (14 mill. kr høyere i 2017), enn dersom konsernet ikke hadde hatt rentesikringsavtaler.

Balanseført verdi på sikringsinstrumenter relatert til rentesikring var 0 mill. kr per utgangen av 2018.

| Bane NOR SF | | | Bane NOR Konsern | |
|-------------|----------|--|------------------|------------|
| 2018 | 2017 | Virkelig verdi på sikringsinstrumenter | 2018 | 2017 |
| 0 | 0 | Rentesikringsinstrumenter | 11 | -11 |
| 2 | 0 | Energisikringsinstrumenter | 2 | 0 |
| 2 | 0 | Sum virkelig verdi på sikringsinstrumenter | 13 | -11 |
| 2018 | 2017 | Ikke bokført gevinst(+)/tap(-) på sikringsinstrumenter | 2018 | 2017 |
| 0 | 0 | Rentesikringsinstrumenter | 11 | -11 |
| 14 | 0 | Energisikringsinstrumenter | 14 | 0 |
| 14 | 0 | Sum ikke bokført gevinst (+)/tap(-) på sikringsinstrumenter | 25 | -11 |

Note 22

Gjeld til kredittinstitusjoner og kredittfasiliteter

| Bane NOR SF | | | Bane NOR Konsern | |
|--------------|--------------|-----------------------------------|------------------|--------------|
| 2018 | 2017 | Annen kortsiktig gjeld | 2018 | 2017 |
| 170 | 30 | Uopptjent inntekt | 170 | 272 |
| 2 034 | 1 487 | Påløpte kostnader | 2 202 | 1 631 |
| 159 | 216 | Skyldig lønn | 159 | 216 |
| 342 | 275 | Annen kortsiktig gjeld | 342 | 304 |
| 2 705 | 2 008 | Sum annen kortsiktig gjeld | 2 873 | 2 423 |

Note 23

Erklæring om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse for ledende ansatte

Lederlønnserklæringen for Bane NORs konsernsjef og andre ledende ansatte (i det følgende kalt «ledende ansatte») er utarbeidet i overensstemmelse med bestemmelsene i regnskapsloven og Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse. Bane NOR har datterselskaper, men disse har ingen ansatte. Den norske regjeringens retningslinjer for godtgjørelse til ledende ansatte i virksomheter der Staten har eierandeler ("Retningslinjene") er bindende for konsernet. Styret mener at Retningslinjene er godt egnet for fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte.

Retningslinjer for lederlønninger

Lønn og godtgjørelse til ledende ansatte er basert på følgende prinsipper:

- Bane NOR skal være en profesjonell organisasjon som tiltrekker seg og beholder dyktige medarbeidere, og som utvikler kompetansen til sine ansatte. Bane NOR har derfor behov for å bruke godtgjørelse, deriblant konkurransedyktige lønninger og pensjonsordninger, for å sikre at konsernet rekrutterer og beholder attraktiv kompetanse.
- Godtgjørelsen til både ledende ansatte og ansatte for øvrig skal være konkurransedyktig, men ikke lønnsledende.
- Fastlønnen skal være hovedelementet i godtgjørelsen, men alle elementer i godtgjørelsen skal vurderes samlet
- Foretakets lønnsdannelse skal ta sikte på å ikke sette Bane NOR i et uheldig lys eller skade dets omdømme.
- Lønn og godtgjørelse til ledende ansatte skal være transparent og i tråd med prinsippene for god eierstyring

Prosess for fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse

Styret har etablert et eget kompensasjonsutvalg med styrets leder og ett styremedlem for blant annet å følge opp lønn og annen godtgjørelse til konsernets ledende ansatte. Konsernsjef deltar i møtene til utvalget, med mindre utvalget tar opp saker som gjelder konsernsjefen.

Kompensasjonsutvalget fungerer som et rådgivende organ for styret og konsernsjef ved lønns- og vilkårsfastsettelse gjennom å:

- avgi innstillinger til styret på grunnlag av utvalgets vurdering av prinsippene og systemene som ligger til grunn for lønn og annen godtgjørelse til konsernsjef og andre ledende ansatte
- bistå og rådgi konsernsjef i fastsettelsen av godtgjørelsen til de øvrige ledende ansatte
- gi styret og konsernsjef råd i kompensasjonssaker som utvalget vurderer å være av vesentlig eller prinsipiell betydning for Bane NOR.

Fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse i 2018

Generelt

I Bane NORs retningslinjer for fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse inngår følgende elementer; fastlønn, naturalytelser og pensjons- og forsikringsordninger. Det er ikke planlagt endringer i retningslinjer for 2019.

Lønnselementer

Fast lønn

Bane NOR har som prinsipp at konsernledelsen skal honoreres med fast lønn. Basislønnen fastsettes på bakgrunn av stillingsinnhold, ansvarsnivå, kompetanse og erfaring. Det er i 2018 igangsatt en prosess for å utarbeide og implementere et helhetlig stillingsinnplasseringssystem, dette vil bli ferdigstilt i løpet av 2019.

Naturalytelser

Det gis tilbud om fri telefoni, bredbånd, fri avis samt fribillett med NSB.

Konserndirektør Eiendom mottar i tillegg til dette bilgodtgjørelse. Denne avtalen ble opprinnelig inngått i ROM Eiendom, og fulgte med til Bane NOR ved virksomhetsoverdragelsen.

Pensjons- og forsikringsordninger

Ledende ansatte deltar i konsernets generelle pensjons- og forsikringsordninger, aldersgrensen i konsernet er 72 år. Det er ikke etablert ordninger for lønn over 12G. Det påløper ikke pensjonskostnader når lederen ikke lenger er ansatt i virksomheten utover pensjonskostnader som påløper i den ordinære oppsigelsestiden samt kostnad for regulering av oppsatte pensjonsrettigheter

Ansatte som ble overført fra Jernbaneverket per 31.12.2016 har medlemskap i Statens pensjonskasse med tilknytning til den generelle ordningen om Avtalefestet pensjon (AFP) i Statens pensjonskasse. Ansatte som er ansatt fra 01.01.2017 har medlemskap i konsernets innskuddspensjonsordning med tilknytning til den generelle ordningen om Avtalefestet pensjon (AFP) i privat sektor. For 2018 var satsene 5,5 prosent inntil 7,1G og 15 prosent mellom 7,1 og 12G, med 2 prosent trekk i lønn.

En permanent innskuddspensjonsordning ble besluttet innført ifm tariffforhandlingene våren 2018, denne implementeres fra 1.1.2019 med følgende satser; 5,7 prosent av lønn fra 0 til 7,1 G og 23,8 prosent av lønn fra 7,1 til 12 G. Ansatte med pensjonsordning i Statens pensjonskasse fikk mulighet til å gå over til innskuddspensjonsordningen fra 1.1.19. Nærmere 1 000 ansatte valgte å gå ut av pensjonsordningen i Statens pensjonskasse. Dette vil gi Bane NOR reduserte og mer forutsigbare pensjonskostnader. Ansatte født i 1963 eller senere som fortsatt er i Statens pensjonskasse vil fra 1.1.2020 være omfattet av ny offentlig tjenstepensjon, denne vil ha samme satser for pensjonsinnskudd som Bane NORs innskuddspensjonsordning.

Styrekompensasjon for selskapsledelsen og andre ansatte

Konsernsjef og ledende ansatte mottar ikke særskilt godtgjørelse for styreverv i datterselskaper.

Ansattvalgte styremedlemmer mottar kompensasjon tilsvarende eieroppnevnte medlemmer.

Ansattvalgte observatører mottar en kompensasjon tilsvarende 75 % av ordinært styrehonorar.

Sluttavtaler

Ved pålegg fra styret om fratredelse, har konsernsjef rett til sluttvederlag tilsvarende 12 måneders grunnlønn. Dette inkluderer lønn i oppsigelsestiden. Sluttvederlaget reduseres forholdsmessig ved inntekt fra ny stilling, men skal minst tilsvare seks månedslønner, som er tre måneder mer enn oppsigelsestidens lengde. Øvrige prinsipper i retningslinjene følges, inkludert at sluttvederlag ikke benyttes når lederen har tatt initiativ til oppsigelsen.

Ved krav fra Bane NORs side om fratredelse skal Bane NOR betale konserndirektør Eiendom sluttvederlag tilsvarende seks måneders grunnlønn dersom han ikke bestrider oppsigelsen. Samlet sluttvederlag inkluderer lønn i oppsigelsestiden og reduseres forholdsmessig ved inntekt fra ny stilling. Denne avtalen ble opprinnelig inngått i ROM Eiendom, og fulgte med til Bane NOR ved virksomhetsoverdragelsen. I henhold til statens retningslinjer kan det ikke inngås forhåndsavtale om sluttvederlag med øvrige ledende ansatte hvor kompensasjonen er endelig fastsatt. Ved virksomhetsoverdragelse er imidlertid ny arbeidsgiver ansvarlig for å videreføre ansattes lønns- og arbeidsvilkår slik de er på overdragelsestidspunktet. Konserndirektør Eiendom fratrer med alderspensjon andre halvår 2019. Betingelser for ny konserndirektør Eiendom vil være i tråd med statens retningslinjer og øvrige konserndirektører i Bane NOR.

Øvrige ledende ansatte har ikke sluttvederlagsavtaler.

Lederlønnspolitikk og gjennomføring av retningslinjene for foregående regnskapsår

Lederlønnspolitikken for 2018 er gjennomført i samsvar med retningslinjene.

Lønnsregulering for ledende ansatte er foretatt samtidig med og etter samme prinsipp som for øvrige ansatte i konsernet. På grunn av pågående tariffforhandlinger gjennom hele 2017, ble det ikke foretatt lønnsregulering i 2017. Det innebærer at det i 2018 er foretatt lønnsregulering for både 2017 (1,36 prosent) og 2018 (2,8 prosent).

Ledelsens godtgjørelsesordning blir årlig gjennomgått av styret.

Lønn og eventuelle andre ytelser til ledende ansatte for 2018, og den enkeltes totale pensjonskostnad, fremgår i tabell:

Oversikt over samlet godtgjørelse til ledende ansatte i 2018 (tall i tusen norske kroner):

| Navn | Tittel | Lønn | Naturalytelser | Pensjonskostnad | Sum |
|--|--|-------|----------------|-----------------|-------|
| Gorm Frimannslund * | konsernsjef | 2 849 | 12 | 195 | 3 056 |
| Etterbetaling av lønn utbetalt i 2018 knyttet til 2017 | | 28 | | | |
| Petter Eiken* | konserndirektør Eiendom | 2 632 | 14 | 217 | 2 864 |
| (inkl. fast bilgodtgjørelse 120 tusen kr) | | | | | |
| Etterbetaling av lønn utbetalt i 2018 knyttet til 2017 | | 26 | | | |
| Helga Nes** (fra 01.01.18 til 01.10.18) | konserndirektør Utbygging | 1 597 | 0 | 94 | 1 691 |
| Etterbetaling av lønn utbetalt i 2018 knyttet til 2017 | | 19 | | | |
| Einar Kilde** (fra 01.10.18) | konserndirektør Utbygging | 625 | 0 | 79 | 704 |
| Sverre Kjenne* | konserndirektør Digitalisering og teknologi | 1 968 | 11 | 185 | 2 164 |
| Etterbetaling av lønn utbetalt i 2018 knyttet til 2017 | | 19 | | | |
| Vibeke Aarnes* | konserndirektør Infrastruktur | 1 916 | 6 | 162 | 2 084 |
| Etterbetaling av lønn utbetalt i 2018 knyttet til 2017 | | 19 | | | |
| Bjørn Kristiansen* | konserndirektør Kunde og trafikk | 1 916 | 6 | 215 | 2 137 |
| Etterbetaling av lønn utbetalt i 2018 knyttet til 2017 | | 19 | | | |
| Jørn Johansen* (fra 01.01.18 til 01.10.18) | konserndirektør Virksomhetsstyring | 1 326 | 8 | 161 | 1 495 |
| Etterbetaling av lønn utbetalt i 2018 knyttet til 2017 | | 18 | | | |
| Eli Skråvset**/** (fra 01.10.18) | konserndirektør Virksomhetsstyring | 625 | 3 | 27 | 656 |
| Karsten Boe** | konserndirektør Sikkerhet og kvalitet | 1 657 | 7 | 112 | 1 777 |
| Etterbetaling av lønn utbetalt i 2018 knyttet til 2017 | | 16 | | | |
| Beate Hamre Deck** | konserndirektør HR | 1 686 | 5 | 112 | 1 803 |
| Etterbetaling av lønn utbetalt i 2018 knyttet til 2017 | | 113 | | | |
| Hans Kristian Amundsen** (fra 08.02.18 til 06.06.18) | konserndirektør Kommunikasjon og samfunnskontakt | 525 | 0 | 42 | 567 |
| Torild Lid Uribarri ** (fra 15.6.2018) | konserndirektør Kommunikasjon og samfunnskontakt | 889 | 7 | 69 | 965 |

* SPK - offentlig tjenstepensjon

** Innskuddspensjon DNB

*** Konserndirektør Virksomhetsstyring mottok en engangsbetaling på 100 000 kr ved tiltredelse som delvis kompensasjon for tap av pensjonskompensasjon i tidligere arbeidsforhold

Oversikt over samlet godtgjørelse til styret i 2018 (tall i tusen norske kroner):

| Navn | Rolle | Oppnevnt | Utbetalt styrehonorar | Godtgjørelse utvalg | Sum 2018 |
|---------------------|---|----------|-----------------------|---------------------|----------|
| Siri Hatlen | styreleder, leder kompensasjonsutvalg | 10.02.16 | 439 | 23 | 462 |
| Olaf Melbø | nestleder, leder revisjonsutvalg | 10.02.16 | 266 | 67 | 333 |
| Ane Rongen Breivega | styremedlem, medlem kompensasjonsutvalg | 10.02.16 | 219 | 13 | 231 |
| Auke Lont* | styremedlem | 10.02.16 | 219 | 13 | 232 |
| Toril Nag | styremedlem | 10.02.16 | 219 | | 219 |
| Baard Haugen | styremedlem, medlem revisjonsutvalg | 20.06.17 | 219 | 40 | 259 |
| Solbjørg Engeset | styremedlem ansattvalgt | 01.04.17 | 219 | | 219 |
| Tor Egil Pålerud | styremedlem ansattvalgt | 10.06.16 | 219 | | 219 |
| Torfinn Håverstad | observatør | 01.04.17 | 164 | | 164 |
| Jens Heiberg | observatør | 10.06.16 | 164 | | 164 |
| Janina Hortman | varastyremedlem ansattvalgt | 10.06.16 | 9 | | 9 |

Revisors rapport



Til generalforsamlingen i Bane NOR SF

Uavhengig revisors beretning

Uttalelse om revisjonen av årsregnskapet

Konklusjon

Vi har revidert Bane NOR SFs årsregnskap, som består av:

- selskapsregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2018, resultatregnskap og kontantstrømpoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper, og
- konsernregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2018, resultatregnskap og kontantstrømpoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening:

- er årsregnskapet avgitt i samsvar med lov og forskrifter
- gir det medfølgende selskapsregnskapet et rettviseende bilde av den finansielle stillingen til Bane NOR SF per 31. desember 2018 og av selskapets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.
- gir det medfølgende konsernregnskapet et rettviseende bilde av den finansielle stillingen til konsernet Bane NOR SF per 31. desember 2018 og av konsernets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.

Grunnlag for konklusjonen

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder de internasjonale revisjonsstandardene International Standards on Auditing (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet i Revisors oppgaver og plikter ved revisjon av årsregnskapet. Vi er uavhengige av selskapet og konsernet slik det kreves i lov og forskrift, og har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Etter vår oppfatning er innhentet revisjonsbevis tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Øvrig informasjon

Ledelsen er ansvarlig for øvrig informasjon. Øvrig informasjon omfatter informasjon i årsrapporten bortsett fra årsregnskapet og den tilhørende revisjonsberetningen.

Vår uttalelse om revisjonen av årsregnskapet dekker ikke øvrig informasjon, og vi attesterer ikke den øvrige informasjonen.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese øvrig informasjon med det formål å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom øvrig informasjon og årsregnskapet, kunnskap vi har opparbeidet oss under revisjonen, eller hvorvidt den tilsynelatende inneholder vesentlig feilinformasjon.

Dersom vi konkluderer med at den øvrige informasjonen inneholder vesentlig feilinformasjon er vi pålagt å rapportere det. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.

PricewaterhouseCoopers AS, Postboks 748 Sentrum, NO-0106 Oslo
T: 02316, org. no.: 987 009 713 MVA, www.pwc.no
Statsautoriserte revisorer, medlemmer av Den norske Revisorforening og autorisert regnskapsførerselskap



Styrets og daglig leders ansvar for årsregnskapet

Styret og daglig leder (ledelsen) er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet i samsvar med lov og forskrifter, herunder for at det gir et rettviseende bilde i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge. Ledelsen er også ansvarlig for slik intern kontroll som den finner nødvendig for å kunne utarbeide et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil.

Ved utarbeidelsen av årsregnskapet er ledelsen ansvarlig for å ta standpunkt til selskapets og konsernets evne til fortsatt drift, og på tilbørlig måte å opplyse om forhold av betydning for fortsatt drift. Forutsetningen om fortsatt drift skal legges til grunn for årsregnskapet så lenge det ikke er sannsynlig at virksomheten vil bli avvirket.

Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

Vårt mål med revisjonen er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og å avgi en revisjonsberetning som inneholder vår konklusjon. Betryggende sikkerhet er en høy grad av sikkerhet, men ingen garanti for at en revisjon utført i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder ISA-ene, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon som eksisterer. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon blir vurdert som vesentlig dersom den enkeltvis eller samlet med rimelighet kan forventes å påvirke økonomiske beslutninger som brukerne foretar basert på årsregnskapet.

For videre beskrivelse av revisors oppgaver og plikter vises det til:
<https://revisorforeningen.no/revisjonsberetninger>

Uttalelse om andre lovmessige krav

Konklusjon om årsberetningen

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, mener vi at opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til resultatdisponering er konsistente med årsregnskapet og i samsvar med lov og forskrifter.

Konklusjon om registrering og dokumentasjon

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, og kontrollhandlinger vi har funnet nødvendig i henhold til internasjonal standard for attestasjonsoppdrag (ISAE) 3000 «Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller forenklet revisorkontroll av historisk finansiell informasjon», mener vi at ledelsen har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversiktlig registrering og dokumentasjon av selskapets regnskapsopplysninger i samsvar med lov og god bokføringsskikk i Norge.

Oslo, 23. april 2019
PricewaterhouseCoopers AS


 Hans-Christian Berger
 Statsautorisert revisor

Norsk jernbanehistorie

1854

Den første jernbanestrekninga i Noreg (Kristiania–Eidsvoll) vert opna.

1890–1910

Det vert bygd 1419 km bane i Noreg.

1909

Bergensbanen er ferdig bygd. Prisen tilsvarte eit heilt statsbudsjett.

1938

Sørlandsbanen til Kristiansand vert opna.

1940–1945

Tyske styrkar tar kontroll over NSB. Restriksjonar på energibruk gir jernbanen tilnærma monopol på transport. Jernbanenettet vert utvida med 450 km ved hjelp av krigsfangar.

1952

Det vert løyvd pengar til elektrifisering av banenettet under mottoet «Vekk med dampen».

1996

NSB vert delt i NSB BA og Jernbaneverket.

1999

Gardermobanen – den første høgfartsbanen i Noreg er ein suksess.

2000

Den tragiske Åstaulykka, den tredje store jernbaneulykka i Noreg på 50 år, set sitt preg på jernbanen ved tusenårsskiftet.

2005

Det største utbyggingsprosjektet i Noreg innalands, dobbeltsporet mellom Sandvika og Asker, vert opna.

2007

På Jæren står Ganddal godsterminal ved Sandnes ferdig i desember. Til saman vert det gjennomført rundt 100 ulike utbyggingsprosjekt for totalt 2,2 milliardar kroner.

2008

Osloprosjektet for fornying av jernbanenettet gjennom Oslo vert starta opp på vårparten. Innføring av ny reisegarantiordning vert vedteken.

2010

Det vert gjort vedtak om to løp i det som skal bli den lengste jernbanetunnelen i Noreg, på Follo-banen, det 22 km lange, nye dobbeltsporet som skal byggjast mellom Oslo og Ski.

2012

Punktlegskapen i togtrafikken er betre enn på fleire år med ni av ti tog i rute.

2013

Nasjonal transportplan for 2014–2023 vert lagd fram, ifølgje planen skal det satsast 168 milliardar kroner på jernbanen dei neste ti åra.

2014

Full ruteomlegging opnar for fleire tog frå desember.

2015

Stortinget vedtek å reformere jernbanesektoren i Noreg som eit steg mot eit betre jernbanetilbod for passasjerane og godsnæringa.

2016

Statsforetaket Bane NOR SF vert stifta 5. februar.

2017

Jernbanereforma trer i kraft og Bane NOR SF er i full drift frå 1. januar.

2018

Styret for Bane NOR avgjer i oktober at eit nytt aksjeselskap skal etablerast for å leggje til rette for komande konkurranseutsetting av drift og vedlikehald på jernbanen i Noreg, i tråd med Jernbanereforma. Omkring 1 300 medarbeidarar frå Bane NOR vil følgje med over i selskapet, som skal vere operativt innan juli 2019.

Bane NOR skaper fremtidens jernbane

Utgitt av Bane NOR SF,
Oslo, mai 2019

Forsidefoto:
Einar Aslaksen

Foto og illustrasjoner:

Anne Mette Storvik, Bane NOR (5, 9, 11, 19, 25)

Trine K. Bratlie Evensen, Bane NOR (6)

Tonje Walde (9)

Einar Aslaksen (10, 17)

Terje Walle (13)

Knut Hvila Solhaug, Bane NOR (15)

Britt-Johanne Wang, Bane NOR (16, 18)

Teknobygg AS (17)

Tove Lauluten (18)

AGJV/Nicolas Tourrence (20)

Hans Morten Tamnes (20, 21)

Go-Ahead (22)

Hilde Marie Braaten (23)

Jakob Leth (23)

LPO Arkitekter AS (24)

Ida Taule Brentebraaten, Bane NOR (24)

Hilde Lillejord, Bane NOR (28)

Kontakt oss

+47 22 45 50 00 (landsdekkende, døgnåpent sentralbord)
05280 (takst for spesialnummer)

Besøksadresse nytt hovedkontor:

Schweigaards gate 33, Oslo (fra medio mai 2019)

Postadresse:

Bane NOR SF, Postboks 4350,
2308 Hamar

E-post:

postmottak@banenor.no

Les mer om oss:

banenor.no

BANENOR

Bærekraftsrapport 2018





Innhold

| | |
|---|----|
| Bærekraftåret 2018 | 4 |
| Konsernsjefens forord | 6 |
| Dette er Bane NOR | 8 |
| Om bærekraftrapporten | 10 |
| Bane NOR skal opptre forbilledlig og etisk | 14 |
| ... være en attraktiv arbeidsgiver | 20 |
| ... være en fremtidsrettet klima- og miljøaktør | 26 |
| ... ha kunden og samfunnet i sentrum | 36 |
| Bærekraft fremover | 42 |
| Vedlegg | 44 |

Bærekraftåret 2018

En fremtidsrettet miljøaktør 26

8 333

tonn CO²-ekvivalenter utslipp direkte fra Bane NOR

15 847

tonn CO²-ekvivalenter utslipp fra elektrisitetsforbruk

101 709

tonn CO²-ekvivalenter utslipp utenfor Bane NORs kontroll

0

bøter eller sanksjoner på grunn av støy



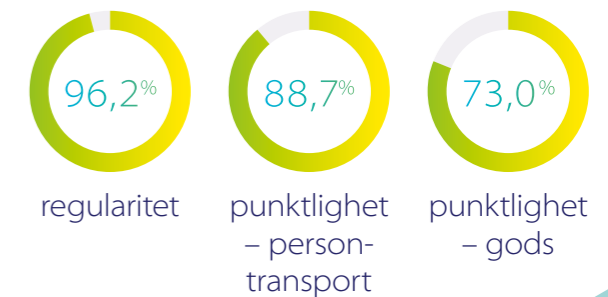
Kunde og samfunn i sentrum 36

17

poeng i Kantar TNS' omdømmeundersøkelse for 4. kvartal 2018

579

færre forsinkelsestimer som resultat av Smart vedlikehold



Optre forbilledlig og etisk 14

4 491

ansatte har fullført e-læringskurs om etikk og samfunnsansvar

444

ansatte har fullført klasseromskurs i antikorrupsjon, habilitet og misligheter

0

hendelser med utslipp av farlig gods i 2018

En attraktiv arbeidsgiver 20

364

nyrekrutterte medarbeidere

146

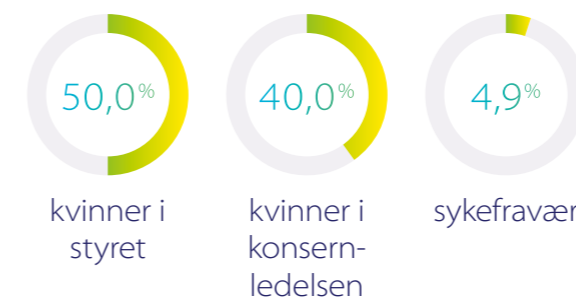
lærlinger

24

ferdigutdannede traineer

28

plass på Universums topp 100-liste over attraktive arbeidsplasser blant ingeniører





// Jeg er stolt av å lede 4 500 dedikerte medarbeidere inn i en bærekraftig fremtid.

Konsernsjefens forord

Bane NOR gjør jernbanen enda mer bærekraftig.

I mer enn 160 år har jernbanen gjort landet vårt mindre og mer tilgjengelig, og lagt til rette for en effektiv, sikker og miljøvennlig transport. For å løse transportutfordringene i takt med befolkningsveksten i og rundt de store byene, og miljø- og klimautfordringene, vil jernbanen få en enda viktigere rolle framover. Stadig flere reiser med tog, og i løpet av de neste 30 årene vil trolig antall reiser være mer enn doblet. Jernbanen vil få en enda større betydning for hvor folk velger å bo. Staten planlegger å bruke 270 milliarder de neste ti årene på å bygge ut og forvalte en moderne, effektiv og miljøvennlig jernbane som reduserer reisetiden mellom byene, bedrer punktligheten og øker kapasiteten for person- og godstransport.

Det er vi i Bane NOR som skal drive denne utviklingen videre. Vårt samfunnsoppdrag er å planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde det nasjonale jernbanenettet, styre trafikken og forvalte og utvikle jernbaneeiendom. Vi er stolte av å forvalte dette ansvaret på vegne av fellesskapet. Samtidig erkjenner vi at også vi setter miljøavtrykk gjennom vår virksomhet. Vi søker å forvalte det ved å løse felles utfordringer i samarbeid med samfunnet og ta ansvar for hvordan vår virksomhet påvirker mennesker, samfunn og miljø. Bane NORs strategi for 2019-2023 tydeliggjør de strategiske målene for vår aktivitet som samfunnsaktør: Vi skal redusere klima og miljøavtrykk i samfunnet og i egen aktivitet. Vi skal bygge et godt omdømme i samfunnet og bygge ledende kompetanse. Og vi skal sikre fornøyde medarbeidere.

Sammen jobber vi hver dag for å gjennomføre vårt oppdrag på en bærekraftig, effektiv og kunderettet måte. Gjennom målbevisst innsats vil vi forbedre oss ytterligere i årene framover. Et godt grunnlag vil den årlige bærekraftsrapporten gi oss. Årets rapport er den første. Vi vil de neste årene arbeide mot å utvikle bærekraftsrapporteringen i henhold til hovedprinsippene i Global Reporting Initiative (GRI) og knytte oss opp mot FNs bærekraftsmål der dette er hensiktsmessig. I 2019 er vi samarbeidspartner med Oslo kommune i deres europeiske miljøhovedstadsår og vi gjennomfører et Miljøår der målsettingen er å bevisstgjøre egen organisasjon om vårt avtrykk på miljø og klima og bevisstgjøre om jernbanens miljøfortrinn. Dette vil gi oss et godt fundament og et enda bedre grunnlag å jobbe etter.

Jeg er stolt av å lede 4 500 dedikerte medarbeidere inn i en bærekraftig fremtid. Jernbanen er en del av løsningen på klimautfordringene, og det tar vi på alvor.

Gorm Frimannslund
Konsernsjef



Bane NOR – et statsforetak. Bane NOR SF, transportselskapet NSB AS, Entur AS (nasjonal salgskanal for togbilletter), Norske tog AS (selskap som skal sikre tilgang til togmateriell for persontogoperatørene) og Mantena AS (selskap som skal tilby vedlikeholds- og verkstedstjenester for skinnegående materiell) eies alle 100 prosent av Samferdselsdepartementet.

Dette er Bane NOR

Bane NOR er et statlig foretak med ansvar for den nasjonale jernbaneinfrastrukturen. Vi er 100 prosent eid av staten ved Samferdselsdepartementet. Bane NOR er arbeidsgiver for over 4 400 ansatte og har hovedkontor i Oslo.

Vårt samfunnsoppdrag er å forvalte, drifte, vedlikeholde, fornye og bygge ut det nasjonale jernbanelenettet, samt trafikkstyring og forvaltning og utvikling av jernbaneeiendom.

Bane NOR skal legge grunnlaget for trafikkvekst på jernbanen gjennom en trygg, tilgjengelig og effektiv jernbaneinfrastruktur og tilrettelegging av kundevennlige knutepunkt for passasjerer og gods. Kort sagt: Vi skal få Norge på skinner.

Grunnlaget for Bane NORs rolle er beskrevet i Stortingsmelding Meld. St. 27 (2014-2015) «På rett spor» – om jernbanereformen, i Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029, i Statens eierberetninger fra 2016, og i statsbudsjettene.

Dokumentene understreker Bane NORs rolle: «Statsforetaket skal eie, forvalte, drifte, vedlikeholde og fornye jernbaneinfrastrukturen, ivareta byggherrefunksjonen i utbyggingsprosjekter, utføre trafikkstyring og eie og forvalte eiendom.» Samtidig uttrykkes forventninger om at Bane NOR skal være en utadrettet samfunnsaktør og gjennomføre sin rolle i samspill med samfunnet vi virker i.





Om bærekraftrapporten

Å gjennomføre vårt samfunnsoppdrag på en bærekraftig måte er en del av vår strategi for 2019-2023. Bærekraftrapporten for 2018 er Bane NORs første. Den viser hvordan vi systematisk jobber for å få bedre forståelse for risiko, utfordringer og muligheter, og hvilke tiltak vi iverksetter der det er nødvendig. Målet vårt på sikt er å oppfylle kravene i GRIs (Global Reporting Initiative) hovedprinsipper; den ledende internasjonale standarden for bærekraftrapportering de siste 20 årene.

Det er viktig for oss som en fremtidsrettet samfunnsaktør og ansvarlig byggherre å sikre at vi driver økonomisk og etisk forsvarlig. GRI-standarden gir oss et verktøy for å måle dette.

I tillegg til GRI, har vi brukt følgende rammeverk for denne bærekraftrapporten:

Stortingsmelding nr 27 (2013-2014) – Et mangfoldig og verdiskapende eierskap

Meldingen gir en fremstilling av hvordan eierskap og ulike type eiere kan bidra til verdiskapingen, skisserer hovedretningen i regjeringens politikk for å fremme et mangfoldig eierskap i norsk næringsliv og presenterer regjeringens politikk for statens direkte eierskap. Meldingen følges opp årlig i statens eierberetning.

Regnskapsloven

Regnskapsloven stiller krav om at store foretak i årsberetningen eller i egen rapport må rapportere

på sitt samfunnsansvar. Redegjørelsen skal dekke hensynet til menneskerettigheter, arbeidstakerrettigheter og sosiale forhold, det ytre miljø og bekjempelse av korrupsjon, i tillegg til arbeidsmiljø, likestilling og diskriminering.

Initiativ for Etisk Handel (IEH)

Som medlem av Initiativ for Etisk Handel (IEH), er Bane NOR forpliktet til å følge IEHs retningslinjer og å arbeide aktivt for at arbeids- og miljøforhold stadig forbedres hos produsenter og leverandører i hele leverandørkjeden.

4.1 Vesentlighetsanalyse og interessediialog

Bane NORs samfunnsoppdrag og bærekrafts arbeid løses i samarbeid med resten av samfunnet. Våre interesser favner bredt, fra beslutningstakere og premissgivere til kunder og naboer til våre anlegg. En oversikt over våre interesser vises i figuren på neste side.



Målgrupper. Bane NORs interesser.

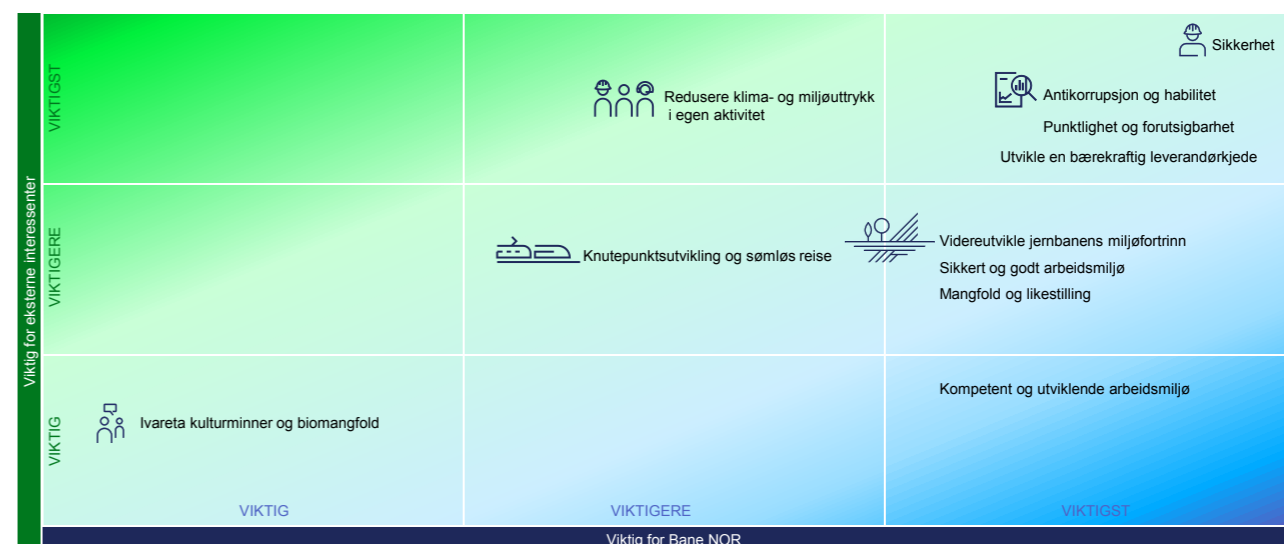
I arbeidet med å utvikle denne bærekraftsrapporten, har det vært viktig for oss å gjennomføre en vesentlighetsanalyse av hva våre interessenter mener er viktig og hva de forventer av oss. Vi har brukt analysen til å identifisere Bane NORs mest forretningskritiske områder og til å definere relevante bærekraftindikatorer på områdene.

Analysen er gjennomført på bakgrunn av eksisterende rapportmateriale og intervjuer med medarbeidere på tvers av organisasjonen. Vi har analysert resultatet av våre kundeundersøkelser og innhentet informasjon fra medarbeidere som er i regelmessig dialog med eiere, tilsyn, leverandører, lokalsamfunn og naboer.

Resultatet av vesentlighetsanalysen er fremstilt i figuren under, samt oppsummert i fire hovedtemaer og totalt elleve underpunkter i tabellen. Disse vil også utgjøre kjernen i Bane NORs bærekraftsrapport for 2018.

De neste årene vil vi videreutvikle og forbedre rapporten og dens mål og indikatorer. Vi vil også vurdere å integrere FNs bærekraftsmål der det er hensiktsmessig, en global plan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimendringene innen 2030. Bærekraftsmålene ser miljø, økonomi og sosial utvikling i sammenheng. De gjelder for alle land og er et veikart for den globale innsatsen for en bærekraftig utvikling.

Resultat av vesentlighetsanalysen



Vesentlighetsanalyse. Resultatet av Bane NORs vesentlighetsanalyse. Den horisontale akselen viser hva som er «viktig-viktigere-viktigst» for Bane NORs interne interessenter. Den vertikale akselen viser hva som er «viktig-viktigere-viktigst» for Bane NORs eksterne interessenter.

Sammendrag av resultatet av vesentlighetsanalysen gjennomført i 2018

| Hovedtemaer | |
|---|--|
| Bane NOR skal opptre forbilledlig og etisk. | <ul style="list-style-type: none"> Jernbanesikkerhet. Antikorrupsjon og habilitet. Utvikle en bærekraftig leverandørkjede. |
| Bane NOR skal være en attraktiv arbeidsgiver. | <ul style="list-style-type: none"> Involverende og godt arbeidsmiljø. Kompetent og utviklende arbeidsmiljø. Mangfold og likestilling. |
| Bane NOR skal være en fremtidsrettet klima- og miljøaktør. | <ul style="list-style-type: none"> Videreutvikle Jernbanens miljøfortrinn. Redusere klima- og miljøavtrykk i egen aktivitet. Ivareta kulturminner og kulturmiljø. |
| Bane NOR skal ha kunden og samfunnet i sentrum. | <ul style="list-style-type: none"> Punktlig og forutsigbarhet. Knutepunktutvikling og Sømløs reise. |

Bane NOR skal opptre forbilledlig og etisk

Som en statlig eid og finansiert aktør med en stor og viktig samfunnsoppgave, har vi et særlig ansvar for å opptre etisk og forsvarlig i alle ledd av organisasjonen. Verdiene våre – åpen, respektfull, engasjert og nytenkende – forplikter, og det å overholde kravene fra samfunnet rundt oss og kravene vi stiller til oss selv krever gode systemer og rutiner.

Med oppdraget som forvalter av jernbaneinfrastrukturen i Norge følger et særskilt ansvar for å ivareta god forretningsetikk og aktivt forebygge korrupsjon. Rollen som byggherre i flere av landets største samferdselsprosjekter og nettverket av internasjonale leverandører forsterker vårt ansvar for å sikre åpenhet, etterrettelighet og transparens i alt vi gjør.

Vi skal arbeide for en seriøs bygge- og anleggsbransje, som har høy faglig kompetanse og bidrar til fremtidig rekruttering. Bane NOR skal oppleves som en attraktiv byggherre av seriøse leverandører.

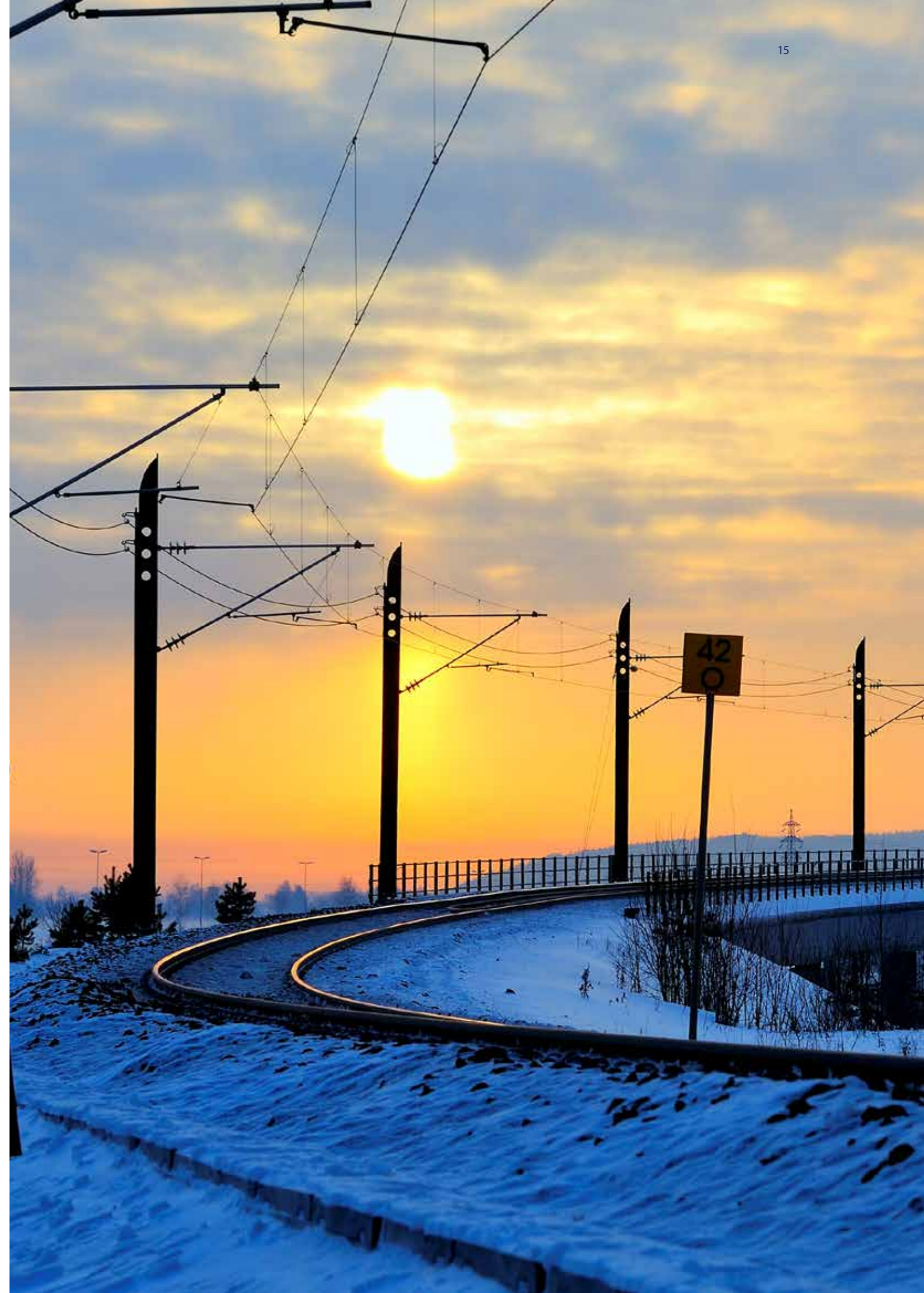
5.1 Jernbanesikkerhet

Bane NOR arbeider systematisk mot en nullvisjon: Ingen skal bli hardt skadet eller omkomme på jernbanen. Sikkerhet har derfor førsteprioritet i alle deler av organisasjonen. Sikkerhetsnivået på jernbanen i Norge er i dag blant Europas høyeste målt relativt til transportvolumet. Det betyr ikke at vi ikke kan bli enda bedre.

De viktigste tiltakene innen sikkerhetsstyring har i 2018 vært å etablere standarder for styring og resultatoppfølging. Vi har også gjennomgått og beskrevet grensesnitt mot andre jernbanevirksomheter etter jernbanereformen, gjennomført

overordnet risikoanalyse innen sikkerhet og etablert en helhetlig beredskapsplan for sektoren. Et styringssystem med gode metoder for analyser og risikobaserte beslutningsprosesser er sentrale virkemidler i sikkerhetsarbeidet vårt. Det sikrer rett prioritering av sikkerhetstiltak. I 2018 har vi etablert målbildet og videreutviklet og styrket vårt rammeverk innen risikostyring for sikkerhet. Vi har særlig rettet oppmerksomhet og tiltak mot sikkert arbeid i og nær spor, samt sikkerhetsoppfølging av leverandører.

Godt vedlikehold er grunnleggende for sikkerheten i togtrafikken og prioriteres høyt. Kartlegging av potensielt flom- og skredutsatte områder og tiltak for å redusere farene for slike hendelser er en del av dette arbeidet. Når vi holder plattformer og andre publikumsområder frie for snø og is vinterstid, er vi med på å sikre trygg ferdsel for kundene våre. Innføring av nye teknologiske løsninger som nye signalanlegg og overvåking av tekniske komponenter i sporet gjør jernbanen stadig sikrere. Slik kan Bane NOR til enhver tid følge med på jernbanens tilstand og rette tekniske feil før de påvirker togtrafikken. Vi kaller det «Smart vedlikehold», teknologi som gjør det mulig å sette inn tiltak der effekten er høyest.



Et viktig tiltak er også videreføring av arbeidet med å sikre de planovergangene der risikoen for personulykke er høyest. Gjennom informasjon og holdningsskapende arbeid bidrar vi til økt kunnskap og forståelse om viktigheten av å vise varsomhet når man krysser jernbanelinjen.

Det var ingen hendelser med utslipp av farlig gods i 2018. Det var imidlertid fem alvorlige miljøskader som følge av jernbanedrift, hvorav to var utslipp forårsaket av alvorlige hendelser knyttet til rullende materiell.

Sikkerhet i togtrafikken

| Indikator | GRI-henvisning Ikke compliant | Resultat 2017 | Resultat 2018 |
|------------------------|----------------------------------|-------------------|---------------|
| Antall omkomne | 403-9 | Endret definisjon | 4 |
| Antall jernbaneulykker | 416-1 | 28 | 29 |

5.2 Antikorrupsjon og habilitet

Bane NOR praktiserer nulltoleranse for brudd på etiske retningslinjer og korrupsjon. Vi aksepterer ikke avvik. I 2018 etablerte vi en compliance-funksjon som et ledd i arbeidet mot korrupsjon. Rollen har det forebyggende, rådgivende og kontrollerende ansvaret for etikk og anti-korrupsjon. Vi styrket også krav og forventninger til de ulike rollene og prosessene i organisasjonen, i tillegg til å identifisere risiko-bildet som danner grunnlaget for prioriteringen i planen for etikk og antikorrupsjonsarbeidet for 2019.

Opplæring

Bane NORs etterlevelse av lover og interne verdier er avhengig av de valgene hver og en av våre ansatte og innleide tar hver dag. Opplæring i etikk og antikorrupsjon er derfor en del av vårt obligatoriske opplæringsprogram for ansatte. I Bane NOR forventer vi at lederskap utøves på grunnlag av verdiene og gjeldende prosedyrer. En tydelig tone fra toppen er avgjørende for å sikre etterlevelse i organisasjonen. Det er utarbeidet eget opplæringsprogram for å treffe etisk forsvarlige og lovlige valg i tråd med våre verdier. I 2019 vil vi fokusere videre på ledelsen og fullføre revisjonen av prosedyrer og styringsdokumenter for etikk og anti-korrupsjon i Bane NOR.

Habilitet

Bane NOR har prosedyrer for habilitet i anskaffelsesprosesser i form av skjemaer som signeres av anskaffelsesteamet ved flere steg i prosessen. I 2018 introduserte Bane NOR et habilitetsregister, som skal sikre at ansatte og Bane NOR får styrket kontroll på

mulige habilitetskonflikter mellom ansatte og leverandører slik at utenforliggende omstendigheter ikke får påvirke beslutningsgrunnlag.

Alle ledere og kontraktgjivere skal registrere sin profil i registeret. I 2019 utvides kravet til å gjelde alle ansatte i utvalgte utbyggingsenheter. I tillegg utvides antall profiler som skal kvalitets-sjekkes.

Personvern

I 2018 intensiverte arbeidet med etterlevelse av regelverket for personvern. Grunnleggende elementer i arbeidet var kartlegging av hvor personopplysninger behandles, etablering av konsernprosedyrer og opplæring av organisasjonen. Vi vil videreføre dette arbeidet i 2019, blant annet ved å opprette en egen personvernkoordinator som vil få ombudsrollen overfor Datatilsynet.

Varslingsaker

I Bane NOR har vi en åpenhetskultur hvor kritikkverdige forhold kan adresseres. Å varsle er å si fra om kritikkverdige forhold. Vi har definert et kritikkverdige forhold som brudd på lover og interne prosedyrer. Vi har etablert en elektronisk varslingstjeneste med et eksternt firma der den som varsler kan velge å være anonym. Varslene behandles i et eget varslingssekretariat.

I 2019 vil det arbeides videre med å sikre kunnskap om varslingskanalen, rutineene for behandling av varsler og leders handlingsplikt ved kjennskap til kritikkverdige forhold.

Anti-korrupsjon og habilitet i Bane NOR

| Indikator | GRI-henvisning Ikke compliant | Resultat 2017 | Resultat 2018 |
|--|----------------------------------|-------------------------|-------------------|
| Totalt antall og prosent av operasjoner (prosjekter/enheter) der en har gjennomført risikovurderinger mht korrupsjon | 205-1 | Ikke tilgjengelige tall | Utvikles over tid |
| Antall ansatte som har fullført e-læringskurs om etikk og samfunnsansvar | 205-2 | Ikke tilgjengelige tall | 4 491 |
| Antall ansatte som har fullført klasseroms kurs i antikorrupsjon, habilitet og misligheter | 205-2 | Ikke tilgjengelige tall | 444 |
| Antall ansatte registrert i Bane NORs elektroniske Habilitetsregister | Bane NOR-spesifikk | Ikke tilgjengelige tall | 916 |
| Antall korrupsjonssaker (bekreftet) | 205-3 | Ikke tilgjengelige tall | Utvikles over tid |
| Antall varslingssaker | 102-17 | 12 | 33 |

5.3 Utvikle en bærekraftig leverandørkjede

Vi følger Lov om offentlige anskaffelser og Forskrift om innkjøpsregler i forsynings-sektorene. Det er også etablert konsern-retningslinjer som utfyller regelverket for å sikre konkurranse i hver kontrakt-sinngåelse. I løpet av 2019 vil vi implementere en ny anskaffelses-organisasjon som vil støtte opp om hele vår virksomhet. Denne vil særlig se på hvordan vi kan utvikle indikatorer og overvåking for å sikre en bærekraftig leverandørkjede.

Risikobaserte bakgrunnsundersøkelser – Integrity Due Diligence

Bane NOR gjennomfører risikobasert bakgrunns-sjekk, Integrity Due Diligence (IDD), av potensielle forretningspartnere for å sikre at disse lever opp til våre krav og standarder. I 2018 har vi styrket prosedyrene for bakgrunns-undersøkelse av leverandører. Videre vil vi fokusere på å etablere og implementere felles IDD-rutiner i hele organisasjonen.

Vi har siden 2016 hatt en samarbeidsavtale med Skatteetaten som gir Bane NOR mulighet til å sjekke og følge opp manglende innbetalinger/restanser både før kontrakt-signering og underveis i prosjektene. I utvalgte prosjekter sjekker vi også at ansatte på anlegget er riktig registrert i offentlige registre og at det ikke er restanser på skatter og avgifter.

I 2018 har vi fokusert på anskaffelse og forberedelse til implementering av HMSREG, et verktøy som holder oversikt over leverandører og arbeidstgere. Dette arbeidet fortsetter vi med i 2019.

Etiske krav til forretningspartnere

Bane NOR setter høye krav til at forretnings-partnere etterlever relevante lover, regler og krav til HMS, etikk, ytre miljø og sosiale forhold. Dokumentet «[Etiske krav for forretningspartnere](#)» konkretiserer de kravene Bane NOR setter for etikk, miljø og sosiale forhold hos våre forretningspartnere (kontraktspartnere, leverandører og underleverandører). Aksept og etterlevelse av Etiske krav for forretningspartnere er en forutsetning for kontraktsforhold med Bane NOR. Vi krever også at innholdet i dokumentet kommuniseres nedover i leverandørkjeden gjennom en speiling av tilsvarende krav til forretningspartnere egne leverandører.

En stor statlig finansiert og eiet markedsaktør som Bane NOR har et særlig ansvar for å forebygge arbeidslivskriminalitet. I 2018 er dette arbeidet videreført. Alle som arbeider i Bane NOR skal ha kunnskap om hva arbeidslivskriminalitet innebærer, og ingen skal medvirke til eller muliggjøre forhold som fører til regelbrudd. I 2019 vil vi fokusere på oppdatering av håndboken mot arbeidslivskriminalitet og implementering av rutinene i hele organisasjonen.

Bane NOR skal opptre forbilledlig og etisk

STATUS 2018 – HVA GJORDE VI?

MÅL FOR 2019 – 1 ÅR

MÅL FOR 2019-2023 – 5 ÅR

Jernbanesikkerhet

- Etablert målbildet og strategier
- Gjennomført tiltak for sikkert arbeid i og nær, spor samt sikkerhetsoppfølging av leverandører.
- Etablert konsernprosedyrer for jernbanesikkerhet, samfunnsikkerhet og risikostyring, med ansvarsplassering og leveranseansvar
- Oppgradert verktøy og med nye rutiner for måling og kommunikasjon av resultater
- Fastslått overordnet risikobilde
- Etablert kriterier og hjelpemidler for oppfølging og undersøkelse av alvorlige jernbanehendelser
- Forbedre metodikk og datagrunnlag for risikovurderinger
- Øke forståelsen for, kommunikasjon og bruken av risikobildet som grunnlag for handlingsplaner og prioriteringer
- Forbedre læringsrutinene av alvorlige uønskede hendelser med tanke på læring
- Skjerpe kontraktkrav til leverandører og entreprenører.
- Styrke sikkerhetsledelse med fokus på kultur og etterlevelse
- Styrke samarbeide med eksterne og nødetater
- Vi arbeider systematisk mot en nullvisjon og skal levere Europas sikreste jernbane.
- Vi sikrer en sunn sikkerhet- og kvalitetskultur i hele organisasjonen
- Vi utvikler analyser som bidrar til å redusere risiko og kan vise til målbare sikkerhetsforbedringer
- Vi evaluerer Bane NORs og våre leverandørers sikkerhet og kvalitet før og under prosjekter
- Vi varsler, undersøker og håndterer alvorlige avvik og hendelser

Anti-korrupsjon og habilitet

- Etablert målbildet
- Styrket arbeidet med risikoanalyse
- Særlig fokus på opplæring
- Styrket rutiner for behandling av varslingssaker
- Styrke arbeidet med risikoanalyse
- Arbeider videre systematisk med forebygging av korrupsjon og misligheter gjennom Konsernstandard og tilhørende prosedyrer
- Styrket og målrettet opplæring
- Styrke evaluering og håndtering av habilitet.
- Vi har implementert og etterlever modne rutiner i henhold til beste praksis innen forebygging, deteksjon og håndtering av risiko knyttet til antikorrupsjon og habilitet.

Utvikle en bærekraftig leverandørkjede

- Etablert målbildet
- Styrket risikoanalyse
- Styrket roller og ansvar og rutiner. Særlig fokus på bakgrunnsundersøkelser, kontrakter og styrking av rutiner for å avdekke og håndtere arbeidslivskriminalitet
- Forberede re-organisering av anskaffelser
- Vi vil i løpet av 2019 implementere en ny anskaffelses organisasjon. Målet for 2019 vil være å etablere en enhetlig styringsmodell for anskaffelser som kan operasjonalisere strategi og endringer enhetlig i alle divisjoner.
- Den sentrale anskaffelsesfunksjonen skal styrkes mht. leverandørutvikling og -oppfølging. Dette innebærer også etablering av indikatorer og systemer innen leverandørstyring innen bærekrafttema.
- Vi har definert en tydeligere ambisjon og strategi for arbeidet med å utvikle en bærekraftig leverandørkjede
- Vi har implementert utvidede krav innenfor flere bærekrafts-tema og kravene er enhetlig nedfelt i kontrakter og kommunisert til leverandørene
- Vi har satt leverandør oppfølging og -revisjoner i system og kan rapportere samlet for selskapet
- Vi bidrar til utvikling av leverandørmarkedet og oppleves som en konstruktiv samarbeidspartner for våre leverandører.
- Bane NOR som kravstiller arbeider for at leverandører utvikler og leverer nye, klimavennlige løsninger.

Bane NOR skal være en attraktiv arbeidsgiver

Vår viktigste ressurs i gjennomføringen av vårt samfunnsoppdrag er våre egne medarbeidere. Alle ansatte hos oss har ansvar for å bidra med kompetanse og engasjement slik at vi kan realisere både våre felles mål og samfunnets satsing på jernbane. Samtidig må vi sikre at våre valg, handlinger og måten vi samhandler internt og eksternt reflekterer en åpen, respektfull, engasjert og nytenkende organisasjon.

For å klare det, må vi lære av hverandre. Traineprogrammet vårt er et godt eksempel på dette, der nyutdannede får prøve seg i ulike roller og med erfarne mentorer. Våre medarbeidere skal oppleve at de har muligheter i organisasjonen. På den måten kan vi bli bedre sammen og gjøre Bane NOR i stand til å møte fremtidens utfordringer med riktig kompetanse. Vi er også stolte av å være landets største lærlingevirksomhet innen jernbanefag.

6.1 Involverende og godt arbeidsmiljø

Helse, miljø og sikkerhet (HMS)

Bane NOR ønsker å skape et sunt arbeidsmiljø for våre medarbeidere. Vi arbeider systematisk for å utforme og forbedre arbeidsforholdene for å unngå arbeidsulykker, arbeidsrelaterte sykdommer og sykefravær på grunn av både fysiske og psykososiale risikofaktorer i arbeidsmiljøet.

Virksomheten vår medfører mye potensielt farlig arbeid: Mekaniske operasjoner, arbeid med svei-

sing og varme, elektriske anlegg og arbeid nær driftssatt jernbane. Vi jobber målrettet for å redusere risikoen for skader ved å styrke sikkerhetsrutinene i operativt arbeid. I 2018 ble det blant annet gjennomført risikokartlegginger, sikkerhetskampanjer og opplæring. I tillegg er systemene for HMS forbedret slik at det skal være lettere for operativt utførende personell å ivareta sikkerheten. Vi tar vårt ansvar som byggherre alvorlig og jobber derfor tilsvarende målrettet for å redusere personskader blant entreprenørers ansatte. Bane NOR har undertegnet «Charter for en skadefri bygge- og anleggsnæring» og stiller seg dermed bak bygge- og anleggsnæringens nullskadevisjon og ambisjon om å forebygge uønskede hendelser.

Også internt i Bane NOR er sykefraværet høyere blant kvinner enn menn, og aldersgruppen 30-49 er særlig utsatt. Vi vil forstå mer om årsakene til sykefravær og hvilke tiltak som kan være hensiktsmessig å gjennomføre for å redusere det. Dette arbeidet vil få prioritet i 2019.





Involverende arbeidsmiljø

| Indikator | GRI-henvisning Ikke compliant | Resultat 2017 | Resultat 2018 |
|---|----------------------------------|-------------------------|---|
| H1-verdi, egne ansatte | 403-9 | 2,1 | 2,9 |
| H1-verdi, entreprenører | 403-9 | 7,7 | 5,1 |
| Antall fast ansatte | 102-8 | 4 286 | 4 334 |
| Antall midlertidig ansatte | 102-8 | 64 | 52 |
| Antall lærlinger | 102-8 | 161 | 146 |
| Rekruttering per aldersgruppe <30, 30-50, >50 | 401-1a | 318 (totalt) | < 30: 125 30-50: 175 > 50: 64 |
| Rekruttering per kjønn | 401-1a | 318 (totalt) | 129 (kvinner) 235 (menn) |
| Turnover per aldersgruppe ¹ | 401-1b | Ikke tilgjengelige tall | < 30: 3,9% 30-50: 8,0% > 50: 7,0% |
| Turnover per kjønn | 401-1b | Ikke tilgjengelige tall | 6,9% (kvinner) 7,0% (menn) |
| Sykefravær | 403-2 | 4,8% | 4,9% |

¹ Turnover totalt for Bane NOR i 2018 var 7,0 %, hvorav 2,5 % skyldes pensjonering.

6.2 Kompetent og utviklende arbeidsmiljø

Et av Bane NORs mål er å levere en sikker jernbane ved å ha høyt kompetente og engasjerte medarbeidere i en verdi- og resultatorientert kultur. Vi skal være en attraktiv arbeidsgiver som kan tiltrekke nye ansatte, samtidig som vi vil beholde og videreutvikle kompetansen hos nåværende medarbeidere. I 2018 ble det rekruttert 364 medarbeidere mot 318 medarbeidere i 2017. I 2019 vil vi rekruttere opp mot 600. Deler av dette er erstatningsrekruttering for medarbeidere som går av med pensjon.

Medarbeiderundersøkelser

Vi gjennomfører årlige medarbeiderundersøkelser med fokus på tema knyttet til mål og styring, arbeidsmiljø, læring og utvikling, omstilling, organisatoriske rammer, engasjement og samarbeid. Basert på resultatene i undersøkelsene etableres målsetninger og forbedringstiltak i samarbeid med ledere og medarbeidere. Disse følges opp gjennom året.

Medarbeiderundersøkelsen i 2018 viste at vi må tydeliggjøre karrieremulighetene i Bane NOR ytterligere, inkludert gode utviklingsplaner for alle ansatte. Vi skal ha mer fokus på kontinuerlig forbedring, både gjennom å lære av andre og ved å gi og få tilbakemelding på utført arbeid. Undersøkelsen viste også at vi har et godt arbeidsmiljø og høyt engasjement, selv om engasjementet har gått noe tilbake i forhold til tidligere år.

Traineeprogram

Bane NORs traineeprogram utvikler og forbereder nyutdannede med teknisk bachelor- eller mastergrad til fremtidige utfordringer hos oss. Hver trainee har en personlig mentor som følger faglig og personlig utvikling gjennom to år, og de har praksis på tvers av prosjekter og enheter. Traineeprogrammet har fire ulike utdanningsløp som leder til roller vi har behov for fremover. I juni 2018 ble 24 traineer ferdigutdannet. Et nytt kull startet i august, og høsten 2018 hadde vi 29 traineer. I 2019 starter 22 nye, så fra høsten 2019 er det totalt 35 traineer under utdanning.

Lærlingprogram

Bane NOR er landets største lærlingevirksomhet innen jernbanefag. Vi tar hvert år inn lærlinger som har valgt utdanning innen bygg- og anleggsgfag og elektrofag. Inntak av lærlinger er viktig for å sikre tilgang på jernbaneteknisk kompetanse. I 2018 tok vi inn 41 lærlinger, og i 2019 planlegger vi å ta inn 60.

Kompetanse og karriereutviklingsplaner

Vi gjennomfører mål- og medarbeidersamtaler minst en gang i året. Denne prosessen bidrar til systematisk og enhetlig oppfølging av mål, prestasjoner, adferd og utviklingsplaner. 80,4 prosent av de ansatte har ifølge medarbeiderundersøkelsen for 2018 gjennomført medarbeidersamtale. Vi vil i 2019 prioritere arbeidet med å få på plass en god systemløsning for arkivering av medarbeider-samtalene. Vi vil også fokusere på medarbeider-samtaler og ansattes utvikling i leder-opplæringen.

Kompetent og utviklende arbeidsmiljø

| Indikator | GRI-henvisning Ikke compliant | Resultat 2017 | Resultat 2018 |
|---------------------------------------|----------------------------------|-------------------------|---------------|
| Arbeidsgiverattraktivitet (rangering) | Bane NOR-spesifikk | Ikke tilgjengelige tall | 28 |
| Medarbeiderengasjement | Bane NOR-spesifikk | Ikke tilgjengelige tall | 75 |
| Kontinuerlig forbedring | Bane NOR-spesifikk | Ikke tilgjengelige tall | 71,4 |
| Kompetanse | Bane NOR-spesifikk | Ikke tilgjengelige tall | 75,8 |

6.3 Mangfold og likestilling

Vårt mål er å være en arbeidsplass med full likestilling mellom kvinner og menn. Vi retter oss etter diskrimineringslovens formål om å fremme likestilling, sikre like muligheter og rettigheter og å hindre diskriminering. Det skal ikke forekomme forskjellsbehandling grunnet kjønn eller andre forhold som etnisitet, alder, religion eller livssyn i saker som rekruttering, lønns- og arbeidsvilkår, karriereutvikling og rekruttering, forfremmelse, og beskyttelse mot trakassering, i konsernet.

I konsernledelsen, var kvinnes lønn 81 prosent sammenliknet med menns lønn i 2018. Tilsvarende sammenlikning i 2017 viste 72 prosent.

I ledende stillinger generelt i Bane NOR var kvinnes lønn 103 prosent av menns i fjor. Denne forskjellen påvirkes av en stor overvekt av menn på laveste ledernivå.

I 2018 har vi introdusert nye verdier. Vi er åpne, respektfulle, engasjerte og nytenkende. I adferdsbeskrivelsene som følger verdiene utdyper vi at vi verdsetter mangfold. I 2019 vil vi jobbe videre med å forankre de nye verdiene i hele organisasjonen. Vi starter obligatoriske introduksjonsprogrammer for alle nyansatte og lederkurs for alle ledere i 2019, og kultur og verdier er sentrale tema her. Vi vil også få på plass bedre indikatorer for disse viktige områdene.

Mangfold

| Indikator | GRI-henvisning Ikke compliant | Resultat 2017 | Resultat 2018 |
|--|----------------------------------|-------------------------|---|
| % kvinner i styret | 405-1 | 50% | 50% |
| % kvinner i konsernledelsen | 405-1 | 40% | 40% |
| % kvinner i ledende stillinger (budsjett- og personalansvar) | 405-1 | 25,7% | 29% |
| % kvinner i Bane NOR | 405-1 | 26% | 27% |
| % ansatte <30år, 30-50år, > 50år | 405-1 | Ikke definert i 2017 | < 30: 16 % 30-50: 39 % > 50: 45 % |
| Lønn kvinner vs. menn i konsernledelsen | 405-2 | 72% | 81% |
| Lønn kvinner vs. menn i ledende stillinger | 405-2 | Ikke tilgjengelige tall | 103% |

Bane NOR skal være en attraktiv arbeidsgiver

| STATUS 2018 – HVA GJORDE VI? | MÅL FOR 2019 – 1 ÅR | MÅL FOR 2019-2023 – 5 ÅR |
|--|--|--|
| Involverende og godt arbeidsmiljø | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Etablert konsernkrav til HMS og SHA (sikkerhet, helse og arbeidsmiljø) med vekt på roller og ansvar Nytt verktøy og nye rutiner for måling, analyse og kommunikasjon av resultater Skjerpede rutiner for planlegging og oppfølging av sikker jobb-analyser og vernerunder Gjennomført sikkerhetskampanje for arbeid i og ved spor Styrket prosesser for medvirkning og samarbeid | <ul style="list-style-type: none"> Etablere operative prosedyrer for fullt forsvarlig arbeidsmiljø Utvikle risikobaserte handlingsplaner og forbedringsarbeid Sikre læring fra alvorlige arbeidsrelaterte hendelser gjennom undersøkelser Økt kompetanse og kapasitet ift systematisk oppfølging av IA avtalens intensjoner Styrke fokus på tiltak for å forebygge og detektere mobbing, trakassering og diskriminering | <ul style="list-style-type: none"> Vi arbeider systematisk mot en nullskadevisjon for egne ansatte og entreprenører Vi varsler, undersøker og håndterer alvorlige avvik og hendelser Vi har implementert og etterlever modne rutiner innen HMS, herunder tiltak for mobbing, trakassering og diskriminering Vi beskytter arbeiderrettigheter og fremmer et trygt og sikkert arbeidsmiljø for alle arbeidstakere Mål: Sykefravær <4,5% Mål: H1= 2 for egne ansatte i produksjon og anlegg og for entreprenører |
| Kompetent og utviklende arbeidsmiljø | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Etablert målbildet Styrket arbeidet med risikoanalyse Styrket roller og ansvar og rutiner | <ul style="list-style-type: none"> Innføre ytterligere indikatorer for å måle, og dermed styrke arbeidsmiljøet. Lansere karrierestiger med tydelige utviklingsløp Lansering av lederutviklingsprogrammer | <ul style="list-style-type: none"> God ledelse, faglig interessante og samfunnsnyttige oppgaver gjør at kompetente medarbeidere søker til Bane NOR Vi har et sterkt kompetansemiljø og engasjerte medarbeidere: Gjennom høyt kompetente og engasjerte medarbeidere i en verdi- og resultatorientert kultur leverer Bane NOR en sikker jernbane. |
| Mangfold og likestilling | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Etablert målbildet Styrket arbeidet med risikoanalysen Styrket fokuset i organisasjonen på mangfold og likestilling | <ul style="list-style-type: none"> Innføre ytterligere indikatorer for å måle, og dermed styrke mangfold og likestilling. | <ul style="list-style-type: none"> Bane NOR er et selskap med mangfold og likestilling etablert på tvers av konsernet. |

Bane NOR skal være en fremtidsrettet klima- og miljøaktør

Verden står overfor betydelige klimautfordringer og transportsektoren er blant de største kildene til utslipp. I dette perspektivet er jernbanen i seg selv et miljøtiltak: Transport av gods og personer på jernbanen har mindre påvirkning på miljø og klima enn andre transportmidler. Bane NORs viktigste bidrag for klima og miljø er derfor å sikre et robust transportsystem og tilrettelegging av fremtidsrettede knutepunkt, slik at så mye transport som mulig kan overføres til jernbane og annen kollektivtransport.

Som en av Norges største grunneiere og byggherrer påvirker imidlertid også vi klimaet og miljøet. Klimaregnskapet² vårt for 2018 viser at det er utslipp forbundet med utbyggingsaktivitetene som er viktigst i et klimaperspektiv. Vi skal derfor begynne med oss selv og de valgene vi kan ta for å redusere vårt eget klimaavtrykk. I valg av traséer, materialer, teknologi og krav til anleggsvirksomhet – alt som gjør jernbanen enda mer bærekraftig.

Vi forplikter oss til å arbeide langsiktig for å forebygge, modernisere og effektivisere dagens drift, samtidig som framtidige inngrep og påvirkning skal håndteres etter beste praksis for samferdselsutbygging. Det er avgjørende for oss å redusere virkningene av de store jernbaneutbyggingene til et minimum. Det skal vi få til gjennom god

planlegging, samtidig som miljøpåvirkningen fra pågående drifts- og utbyggingsaktiviteter håndteres kostnadseffektivt og miljøsikket.

Samtidig påvirker klimaet oss. Ekstremvær og klimaendringer kan ha alvorlige konsekvenser for jernbanetrafikken og miljøet den beveger seg i. Bane NOR jobber derfor systematisk og målrettet for å håndtere konsekvensene av de kommende klimaendringene, slik at toget også i fremtiden kan være det bærekraftige valget.

7.1 Videreutvikler jernbanens miljøfortrinn

En økning av jernbanens transportandel gir reduserte klimautslipp og redusert støybelastning, bedret luftkvalitet i de store byene og et lavere arealbehov til utbygging av infrastruktur. Vi har

² Se vedlegg 4.

som målsetning å styrke dette miljøfortrinnet gjennom å videreutvikle nye, mer miljøeffektive løsninger. For eksempel utvikler vi knutepunkt som bidrar til målet om nullvekst i biltrafikk i byene. Bygging av sykkelhotell og innfartsparkeringer er eksempler på tiltak for å øke bruk av jernbane i bynære områder. For de lengre strekningene er det viktig å legge til rette for effektiv og kunderettet godstransport gjennom tiltak som videreutvikling av terminaltjenestene.

Vi er samarbeidspartner med Oslo kommune i deres europeiske miljøhovedstadsår. I tillegg har vi gjort 2019 til vårt miljøår. Målsettingen er å bevisstgjøre organisasjonen på vår virksomhets avtrykk på klima og miljø, og forsterke ressursinnsatsen for å redusere dette i samfunnet og i egen aktivitet. Vi skal samtidig beskrive, dokumentere og formidle jernbanens miljøfortrinn gjennom en rekke aktiviteter som skal fremme kunnskap om og interesse for Bane NORs og jernbanens bidrag til en bærekraftig utvikling.

7.2 Redusere klima- og miljøavtrykk i egen aktivitet

Bane NOR drifter infrastruktur for jernbane, signalsystemer og kraftforsyning, iverksetter små

og store utbyggingsprosjekter, og forvalter en stor eiendomsportefølje. Særlig har de større utbyggingsprosjektene som pågår eller planlegges i dag til dels vesentlige påvirkninger på det ytre miljø både på grunn av byggeaktivitetene og på grunn av trasévalg og arealbruk.

Forbruk av materialer står for to tredjedeler av våre samlede klimautslipp og utgjør omtrent 80 tusen tonn. Derfor er det viktig for oss å prosjektere gode, klimaeffektive løsninger og å stille klimakrav til materialer.

Vi benytter betydelige mengder elektrisitet for å drifte jernbaneinfrastrukturen. El-forbruket har ligget konstant på 100-115 GWh de siste årene til tross for økt utbygging av infrastruktur med dobbeltspor. Dette kan delvis tilskrives målrettet arbeid innen energistyring og energi-effektivisering. I 2018 var imidlertid forbruket på 123 GWh. Økningen kan forklares med en usedvanlig kald vinter, som påvirker behovet for utendørs oppvarming av infrastruktur og publikumsarealer. Utbyggingsprosjektene har rapportert forbruk på 59 GWh, hvorav mye stammer fra tunnelboring i Follobaneprojektet.

Klima- og miljøavtrykk

| Indikator | GRI-henvisning Ikke compliant | Resultat 2017 | Resultat 2018 |
|---|----------------------------------|-------------------------|---|
| Totalt drivstoff konsumert i organisasjonen fra ikke-fornybare kilder, i Joules/MWh, inkludert hvilke drivstoff som er brukt. Inkluderer: fyringsolje (oppvarming), diesel (arbeidsmaskiner og tjenestebiler) og bensin (tjenestebiler) | 302-1 | Ikke tilgjengelige tall | 31 277 (fyringsolje, diesel, bensin) |
| Totalt drivstoff konsumert i organisasjonen fra fornybare kilder, i Joules/MWh, inkludert hvilke drivstoff som er brukt. Inkluderer HVO | 302-1 | Ikke tilgjengelige tall | 76,6 |
| Rapporter totalt forbruk i Joules, eller MWh for: | 302-1 | | |
| i. elektrisitet | | i. 110 199 | i. 123 808 |
| ii. fjernvarme | | ii. 616,7 | ii. 891,6 |
| iii. fjernkjøling | | iii. i/a | iii. i/a |
| iv. damp | | iv. i/a | iv. i/a |
| Totalt energiforbruk i organisasjonen i Joules eller MWh. | 302-1 | 141 227 | 156 053 |
| Standard, metodologi, antakelser brukt | 302-1 | Som 2018 | Basert på levert volum fra drivstoffleverandør (fyringsolje, diesel, bensin, HVO). Hensyntar ikke lagerendring. Elforbruk fra strømleverandør Bane NOR Energi og fra LOS (Bane NOR Eiendom) |





Follobanen ble i planleggingsfasen utpekt som en pilot for utvikling av metode for klimabudsjett for jernbaneutbygginger. Disse erfaringene skal benyttes som grunnlag for å stille miljøkrav i anskaffelser framover og har blitt benyttet i strategier for klimareduksjoner i planleggingen av nye prosjekter. Bane NOR inngikk også et samarbeid med Statens Vegvesen og Statsbygg for å bistå entreprenørbransjen med å utvikle nye klimavennlige metoder for grunnarbeider, som del av et innovasjonspartnerskap støttet av Innovasjon Norge.



Togselskapenes energiforbruk

Togdrift i Norge forbruker rundt 600 GWh i året. Bane NOR skal tilrettelegge for at togselskapene skal kunne få oversikt over og redusere sitt energiforbruk i elektrisk togdrift. Bane NOR bidrar til dette gjennom systemet «Erex», som håndterer måleverdier, energiavregning og energidata. Systemet er utviklet i et felles partnerskap mellom jernbaneinfrastruktureierne i sju land (Sveits, Nederland, Belgia, Sverige, Danmark, Finland og Norge), og ledes av Bane NOR. For mer informasjon, se www.eres.eu.

Forurensning, utslipp og avfall

Bane NOR har utfordringer med forurensning og utslipp fra infrastruktur og jernbaneanlegg. Jernbaneanleggene og materiellet som er i bruk i dag er delvis av eldre årgang og mangler utstyr og oppsamlingsløsninger som forebygger utslipp. Investeringer og modernisering av anleggene må gjøres for å sikre full utslippskontroll.

Vi har fokus på å sikre korrekt håndtering av avfall og utrangert utstyr langs linjenettet. Store mengder utrangert utstyr som tidligere var tenkt gjenbrukt, skal fjernes i årene framover. I 2019 vil vi fortsette avfallskartleggingen og arbeidet med å rydde strekninger og områder. Vi vil også ha fokus på utslippskontroll på driftsanlegg, samt opprydding og tilbakeføring av anleggsområder. Dette skal også forebygge mulig spredning av farlige stoffer og mikroplast. Vi jobber for å få finansiering til opprydding av lokasjoner med forurenset grunn.

Inngrep i naturen

De store utbyggingsprosjektene har til dels betydelig påvirkning på naturmangfold og arealbruk. Prosjektene i Intercity, på Dovrebanen, og Ringebanen berører verdifull natur med internasjonal verneverdi. Bane NOR følger tiltakspyramiden med fokus på å unngå, alternativt avbøte, konflikter med naturmangfold. Der dette ikke lar seg gjøre, vil restaurering av ødelagte naturverdier eller eventuelt kompensasjon av tapte verdier vurderes i et kost-nytte-perspektiv.

Dyrepåkjørsler er en stor utfordring for jernbansektoren, og bidrar til, foruten dyrelidelser, store personlige og administrative kostnader. I 2018 ble 2 809 dyr påkjørt. Noen av disse var fredede eller rødlistede dyrearter. Den markante økningen sammenlignet med foregående år kan tilskrives en meget snørik vinter. I 2018 ble utbygging av gjerder langs sporene intensivert.

Miljøtiltak i eiendomsmassen

Bane NOR eier, utvikler og forvalter eiendommer over hele landet. Porteføljen omfatter stasjoner, jernbanetilknyttede service- og driftsbygg, næringsbygg, boliger og tomter. De fleste eiendommene er sentralt plassert ved kollektivknutepunkter og langs jernbanen. Når man rår over store eiendommer, setter man også spor.

Vi har satt oss følgende miljøhovedmål i eiendomsutviklingen:

- Utvikle attraktive og bærekraftige knutepunkt med høy arealutnyttelse. Knutepunktene skal ha løsninger med god estetisk og miljømessig kvalitet, i tillegg til høy funksjonsverdi.
- Alle nye bygninger over 10 000 kvadratmeter skal BREEAM-NOR-klassifiseres, med ambisjon om BREEAM-NOR Excellent.

Andre uønskede hendelser

| Indikator | GRI-henvisning | Resultat 2017 | Resultat 2018 |
|--------------------------------------|--------------------|-----------------------------|---------------|
| Non-compliance lover og regler miljø | 307 | 1 | 0 |
| Andre uønskede hendelser: | Bane Nor-spesifikk | | |
| i) Antall miljøskader | | i) Ikke tilgjengelige tall | i) 306 |
| ii) Tilløp til miljøskader | | ii) Ikke tilgjengelige tall | ii) 886 |
| iii) Antall dyre påkjørsler | | iii) 2169 | iii) 2809 |

I arbeidet med å forebygge støyplager for naboer nær sporet arbeides det aktivt i nye plansaker med å sikre at støyproblematikken blir håndtert i henhold til gjeldende regelverk. Dette innebærer at nye utbygginger nær spor må overholde de støykrav som til enhver tid er satt, slik at ikke flere blir utsatt for støy fra jernbanen.

Bane NOR Eiendom**Redusere ressursforbruk gjennom god forvaltning**

| Indikator | GRI-henvisning | Resultat 2017 | Resultat 2018 |
|---|----------------|---------------|---------------|
| Reduksjon i energiforbruk målt i kWh/m ² | 302-4 | 5,95% | 1,36% |
| Reduksjon i bruk av fossilt brensel | 305-5 | 14% | 8,17% |

- Energimerke A ved nybygg og B ved rehabiliteringer, samt redusere ressursforbruk gjennom god forvaltning.

7.3 Ivareta kulturminner og kulturmiljø

Bane NOR er eier av en rekke kulturhistoriske bygninger og objekter som stasjonsbygninger og bygg- og infrastrukturtekniske anlegg. Bevaringen av disse er en del av vårt samfunnsansvar ved vern gjennom bruk.

Jernbaneanleggenes utforming og historie er også en viktig del av reiseopplevelsen, og vi bruker mye ressurser på å bevare verdiene, øke kunnskapsgrunnlaget og gjøre lokalitetene tilgjengelige for allmennheten. Ambisjonen er å sikre at kulturminner ikke går tapt, men blir formidlet til befolkningen og bevart for ettertiden. For Bane NOR er det viktig å være ansvarlig i to retninger, både økonomisk og gjennom å respektere kulturminner; fredning gjennom vern.

Bane NOR skal være en fremtidsrettet klima- og miljøaktør**STATUS 2018 – HVA GJORDE VI?****MÅL FOR 2019 – 1 ÅR****MÅL FOR 2019-2023 – 5 ÅR****Videreutvikle jernbanens miljøfortrinn**

- | | | |
|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Etablert målbildet og strategier i lys av samfunnsoppdraget • Etablert rutiner for måling og kommunikasjon av miljøarbeidet • Forberedt Bane NORs miljøåret 2019 • Godkjent partnerskap med Oslo kommune i deres europeiske miljøår | <ul style="list-style-type: none"> • Synliggjøre Bane NORs positive bidrag på klima og miljø gjennom Miljøåret 2019 • Dokumentere miljøfortrinn gjennom ytterligere kvalitative og kvantitative indikatorer • Fremme jernbanens miljøfortrinn gjennom miljøeffektiv tjenesteutvikling | <ul style="list-style-type: none"> • Jernbanens relative andel av transport av reisende og gods øker • Jernbanens miljøfortrinn er faglig forankret, akseptert og godt dokumentert. • Vi utvikler og anvender innovative og digitale løsninger for å fremme transportvekst og klimavennlig reisemønster. • Vekst per passasjerkm 5% og tonnkm 2,5% |
|--|--|--|

Redusere klima- og miljøavtrykk fra egen aktivitet

- | | | |
|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Etablert målbildet og strategier • Etablert konsernprosedyre for klima og miljø. • Etablert rutiner for måling og kommunikasjon av resultater. • Etablert kriterier og hjelpemidler for oppfølging og undersøkelse av alvorlige miljøhendelser • Forberedt Bane NORs miljøåret 2019 | <ul style="list-style-type: none"> • Bevisstgjøre ansatte på Bane NORs fotavtrykk på klima og miljø gjennom Miljøåret 2019 • Etablere plan for ryddig og sikring av gammel forurensning og avfall • Følge opp alvorlige miljøhendelser og sikre organisatorisk læring • Risikobaserte forbedringsaktiviteter i utbygging og drift • Innføre ytterligere kvalitative og kvantitative indikatorer for å styrke fokuset på klima og miljø. • M-verdi = 2 | <ul style="list-style-type: none"> • Jernbanens klima- og miljøavtrykk reduseres målrettet mot en nullvisjon, og Bane NOR kan vise til målbare reduksjoner både i anleggs- og driftsfase. • Ingen nye jernbaneanlegg bidrar til redusert miljøkvalitet etter ferdigstilling • Læring fra hendelser og erfaringer fra forbedringstiltak benyttes som grunnlag for langsiktige forbedringer |
|---|---|--|

Ivareta kulturminner og kulturmiljø

- | | | |
|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Strategier og fokusområder etablert i tråd med samfunnsoppdrag. • Videreført arbeid med registrering, dokumentasjon av vernede objekter • Fulgt opp vedlikeholds- og sikringsarbeid på museumsjernbaner og utvalgte vernede bygg • Utført vedlikeholdsarbeid på 426 av våre 550 fredete/vernete bygninger • Forberedt Bane NORs miljøåret 2019 | <ul style="list-style-type: none"> • Etablere standarder for miljøeffektiv forvaltning, vern og videreutvikling av kulturminner og kulturmiljøer i Bane NORs eie. • Videreføre arbeid med kartlegging, registrering og formidling av kulturminner langs jernbanen. • Ytterligere heving av tilstandsnivået på tilnærmet samtlige vernete bygg • Fremme interesse for og kunnskap om jernbanens kulturarv gjennom Miljøåret 2019 | <ul style="list-style-type: none"> • Våre kulturminner er registrert, dokumentert og formidlet gjennom kartløsninger. • Vi arbeider målrettet for å sikre kulturarv gjennom kunnskap og formidling av kulturverdier. |
|--|---|--|

Bane NOR skal ha kunden og samfunnet i sentrum

Vi er opptatt av hva de som bruker jernbanen synes om den leveransen de får av oss. Derfor måler vi jevnlig hvor tilfredse kundene er. Bane NORs mål er å skape høy tilfredshet gjennom god dialog med og økt innsikt om kundene, som skal resultere i mer tilpassede produkter og tjenester av høy kvalitet.

Kundetilfredshetsundersøkelsen blant reisende som ble gjennomført våren 2018 viser en positiv utvikling (+3) av Bane NORs informasjon i avvik, både for NSB lokal- og regiontog. Undersøkelsen viser en tilbakegang i tilfredshet med stasjonsområdet både for NSB lokal – og regiontog. Arbeidsreiser (pendlere) gir en lavere score i forhold til totalt antall reisende.

Bane NOR måler kundetilfredshet hos togselskapene jevnlig. Resultatet for 2018 ligger på samme nivå som for 2017. I 2018 har vi spesielt arbeidet med forbedring av punktligheten på jernbanen og forbedret informasjon til togselskapene, og de reisende på plattformen og gjennom den nye appen NÅ.

8.1 Punktlighet og forutsigbarhet

Punktlighet er det viktigste for dem som reiser med eller frakter varene sine på tog. I dag er vi blant de aller beste på punktlighet i Europa, noe som er helt sentralt for omdømmet og kundetilfredsheten vår.

Bane NOR skal tilby en moderne jernbaneinfrastruktur som tilrettelegger for økt punktlighet og regularitet. En vesentlig andel av jernbanebevilgningene går til drift og vedlikehold. Dette er

nødvendig for å opprettholde og videreutvikle en sikker og driftsstabil jernbane med høy punktlighet, regularitet og oppetid.

Vi jobber systematisk og målrettet for å finne tiltak som kan gjøre punktligheten på norsk jernbane enda bedre, blant annet gjennom overvåking av viktige komponenter i sporet, slik at de kan skiftes ut før de fører til feil og forsinkelser. Såkalte signalfeil, med vekslere og sporfelt som de største bidragsyterne, utgjør en vesentlig andel av forsinkelsene i norsk togtrafikk. Bane NOR har derfor innført tilstandsovervåking på et større antall vekslere i løpet av de siste årene.

I tillegg startet arbeidet med oppetidstiltak på landets tetteste trafikkerte strekning Lillestrøm-Drammen. Tiltak som gir økt punktlighet på denne strekningen berører flest kunder. Vi har økt det forbyggende vedlikeholdet, vi overvåker og fornyer anleggene, og forenkler sporplanene, og forbedret vintervedlikeholdet særlig på Oslo S og Skøyen.

I 2017 og 2018 har Bane NOR gjennomført et omfattende prosjekt for utbygging av informasjonsskjermer og høyttalere på stasjonene. På stasjoner med mye trafikk vises sammensetningen av togene på skjer-



mene. Dette bidrar til mer effektiv av- og påstigning, mer effektive stasjonsopphold og mindre forsinkelser. Bane NOR og togselskapene har etablert et tett samarbeid ved operative avvik som sikrer raskere iverksettelse av avvikshåndtering og raskere relevant informasjon ut til de reisende. Vi har også lansert appen NÅ, som gir reisende tilgang til monitoren på stasjonen. Denne er spesielt tilrettelagt for blinde og svaksynte.

I 2019 vil vi fokusere på å etablere én kilde for all kundeinformasjon, slik at informasjonen er lik i alle kanaler. Dette jobber vi sammen med togselskapene og Entur om.

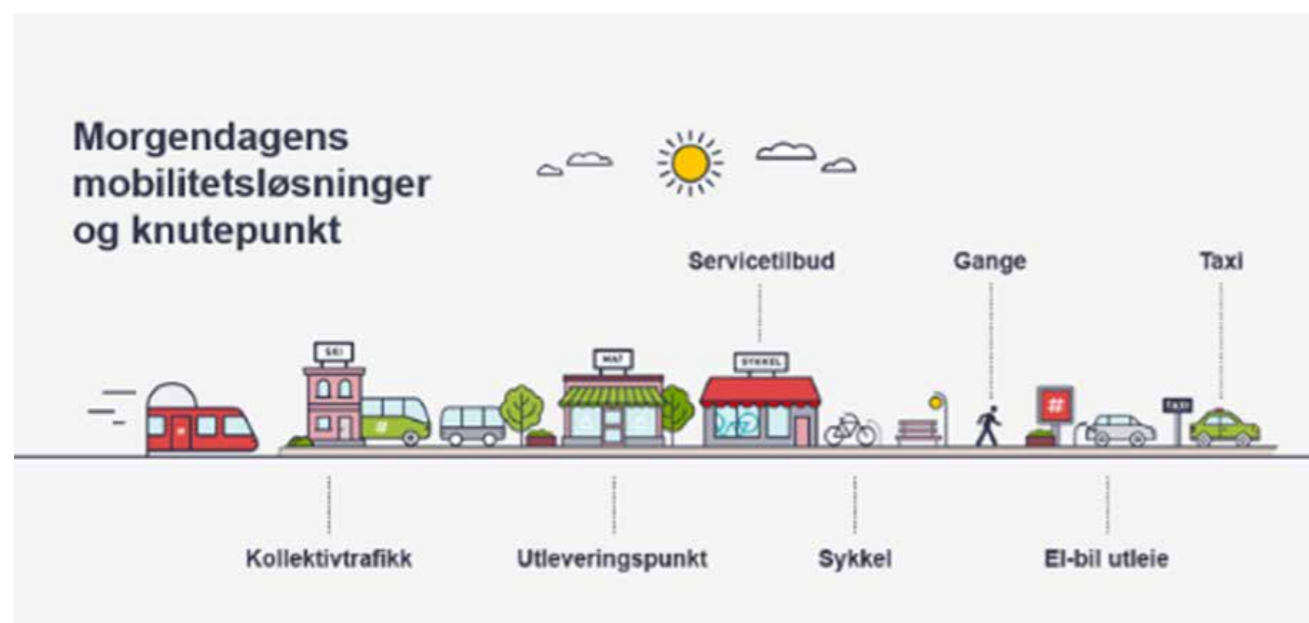
8.2 Knutepunktutvikling og sømløs reise

Det foregår et globalt paradigmeskifte innen mobilitet. Folk har høyere krav til hvordan de skal komme seg fra a til b, og hvor sømløst det skal foregå.

Ved å utvikle boliger og næringsbygg og legge til rette for gode service- og reisetilbud i og ved knutepunktene, vil Bane NOR bidra til trafikkvekst for jernbanen samtidig som vi skaper merverdi for samfunnet.

«Mobility as a Service» er en ny type tjeneste kombinerer ulike reisealternativer. For å sikre at tog kobles opp mot fremtidige, attraktive og grønne reisekjeder, har vi satt i gang en prosess for å avklare hvilken rolle vi skal ta på våre knutepunkt. Bane NORs evne til å dele areal med andre aktører blir avgjørende for å få gode dør-til-dør-løsninger, inkludert togreise, til å lykkes.

I 2018 har Bane NOR jobbet med et pilotprosjekt på Ski i forbindelse med utbyggingen av ny stasjon. I 2019 vil vi konkretisere rollen vi vil ha i fremtidens mobilitetslandskap.



Knutepunktutvikling og sømløs reise

| Indikator | GRI-henvisning <small>Ikke compliant</small> | Resultat 2017 | Resultat 2018 |
|------------------------------|---|------------------|--|
| Regularitet | Bane NOR-spesifikk | 97,2 % | 96,2 % |
| Punktligheit, alle persontog | Bane NOR-spesifikk | 91,0 % | 88,7 % |
| Punktligheit, godstog | Bane NOR-spesifikk | 80,2 % | 73,0 % |
| KTI – togselskap | Bane NOR-spesifikk | 56 | 49 (med ny skala, 56 med gammel skala) |
| KTI – passasjerer | Bane NOR-spesifikk | 73 | 74 |
| Leietakerindeks | Bane NOR-spesifikk | Ikke målt i 2017 | 74 % |
| Omdømmeindeks | Bane NOR-spesifikk | Ikke tall | 17 |

Bane NOR skal ha kunden og samfunnet i sentrum

| STATUS 2018 – HVA GJORDE VI? | MÅL FOR 2019 – 1 ÅR | MÅL FOR 2019-2023 – 5 ÅR |
|--|--|--|
| Punktligheit og forutsigbarheit | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Etablert målbildet Styrket risikoanalysen Styrket roller og ansvar og rutiner Det tverrfaglige arbeidet med hensyn på punktligheit og regularitet er styrket. Det er etablert struktur for punktligheits- KPI Det er gjennomført korte tiltak for å kunne finne de tiltakene som bedrer punktligheiten mest. Punktligheitstiltak på landets mest trafikkerte strekning mellom Lillestrøm og Drammen. Videreutviklet, etablerte og forbedret kundeinformasjon på stasjoner og applikasjonen NÅ Videreutviklet kundeportal og oppfølging Tilstandsbasert vedlikehold (Smart Vedlikehold) på veksler og sporfelt tok bort rundt 579 forsinkelsestimer Rutiner for endringshåndtering av transmisjon og GSM-R (GSM for jernbanen) ga færre driftsstans (opptid på over 99,98%) | <ul style="list-style-type: none"> Forbedre punktligheit og regularitet Punktligheitstiltak mellom Lillestrøm og Drammen. Styrke proaktiv og kunderettet kommunikasjonen. Ytterligere forbedre kundeinformasjon til de reisende og tredjepart i normal- og avvikssituasjoner. I større grad utnytte teknologi for proaktivt og tilstandsbasert vedlikehold og for kundeorientering. Redusere antall forsinkelsestimer med 800. Ytterligere forbedret tilgang på transmisjon og GSM-R. | <ul style="list-style-type: none"> Vi skal tilby en moderne jernbaneinfrastruktur som tilrettelegger for økt punktligheit og regularitet, på nivå med de beste i Europa. Vi gir kundene god kundeinformasjon i alle kanaler Vi overvåker objekter for å øke punktligheit (reduere feil på veksler med 50%) Vi optimaliserer vedlikehold basert på tilstand i stedet for tid Vår kjøreveis-IKT forårsaker ingen driftsstans |
| Knutepunktutvikling | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Bane NOR har en aktiv rolle i alle relevante knutepunktprosjekter for kollektivtrafikk og byutvikling Reguleringsplaner legger grunnlaget for høy utnyttelse og velfungerende byrom i knutepunkter Bane NORs arkitektoniske løsninger har god estetisk og miljømessig kvalitet Bane NOR tilbyr brukervennlige tjenester og løsninger og gjør stasjonsområder til sentrale knutepunkt i byer/tettsteder Bane NOR utvikler sømløse overganger ved stasjonene og tilrettelegger for grønne reisekjeder og nye miljøvennlige mobilitetstjenester/-løsninger | <ul style="list-style-type: none"> Etablere standarder for knutepunktutvikling Definere Bane NORs rolle innen knutepunktutvikling gjennom Miljøåret 2019 Reguleringsplaner legger grunnlaget for høy utnyttelse og velfungerende byrom i knutepunkter Bane NORs arkitektoniske løsninger har god estetisk og miljømessig kvalitet Bane NOR tilbyr brukervennlige tjenester og løsninger og gjør stasjonsområder til sentrale knutepunkt i byer/tettsteder Bane NOR utvikler sømløse overganger ved stasjonene og tilrettelegger for grønne reisekjeder og nye miljøvennlige mobilitetstjenester/-løsninger | <ul style="list-style-type: none"> Reguleringsplaner legger grunnlaget for høy utnyttelse og velfungerende byrom i knutepunkter Bane NORs arkitektoniske løsninger har god estetisk og miljømessig kvalitet Bane NOR tilbyr brukervennlige tjenester og løsninger og gjør stasjonsområder til sentrale knutepunkt i byer/tettsteder Bane NOR utvikler sømløse overganger ved stasjonene og tilrettelegger for grønne reisekjeder og nye miljøvennlige mobilitetstjenester/-løsninger |
| Sømløs reise | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Bane NOR igangsetter en prosess for å avklare hvilken rolle vi skal ha vis å vis andre transportaktører på våre knutepunkt. Bane NOR jobber med et pilotprosjekt på Ski i forbindelse med utbyggingen av ny stasjon. | <ul style="list-style-type: none"> Få på plass en tilnærming/strategi som konkretiserer rollen vi vil ha i fremtidens mobilitetslandskap. | <ul style="list-style-type: none"> Bane NOR legger best mulig til rette for sømløse reiser |

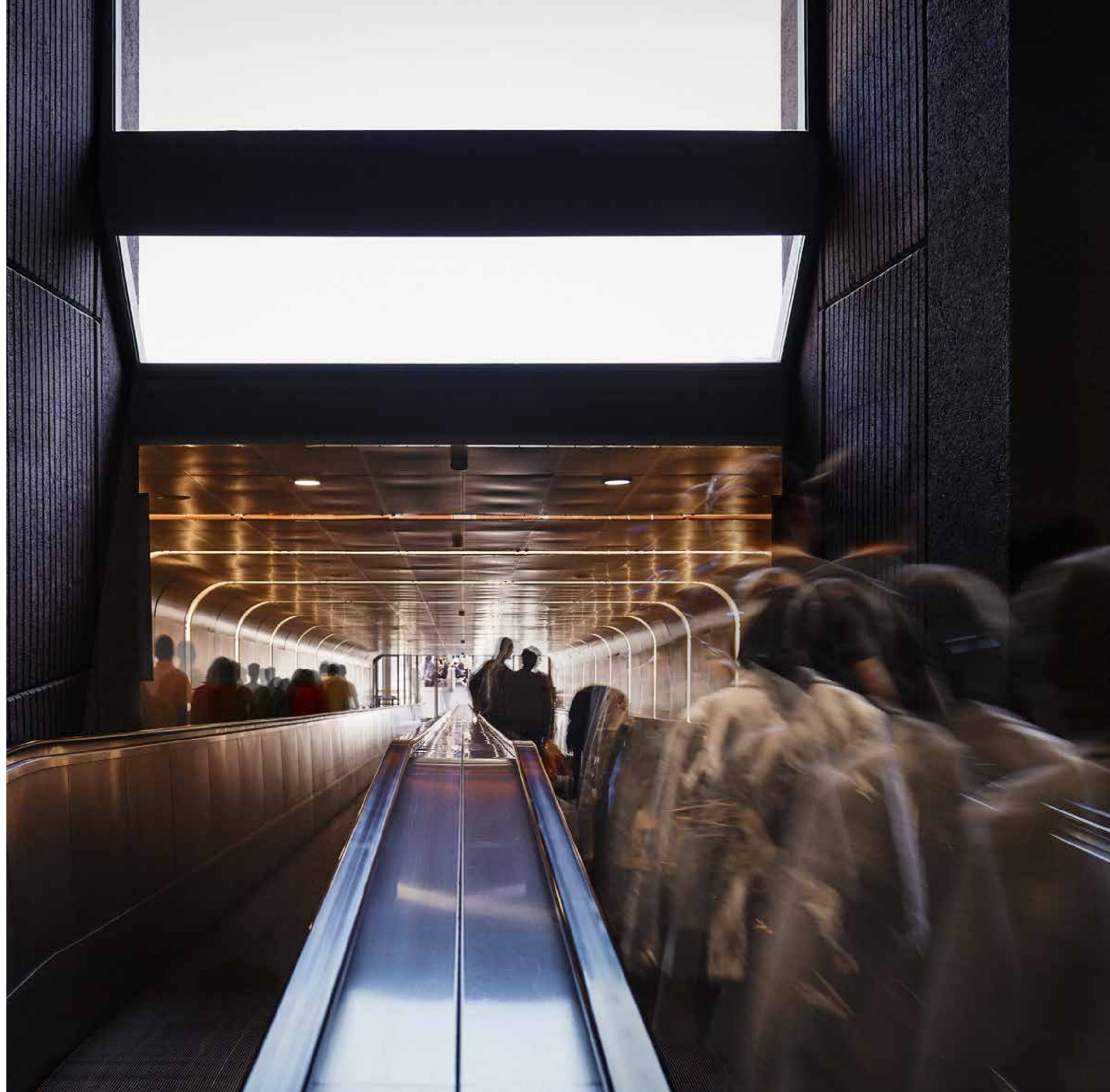
Lokalt initiativ

Oslo S er Norges travleste knutepunkt med over 160 000 personer innom hvert døgn. Bane NOR samarbeider her med Kirkens Bymisjon om to prosjekter.

Sporet er et tiltak for å møte og bistå mennesker i en vanskelig situasjon. Fem ansatte og et stort antall frivillige går oppsøkende på stasjonsområdet, og er tilgjengelige for samtale, råd, veiledning og praktisk bistand. På Sporet finnes også et eget rom. Bane NOR stiller med lokaler og økonomisk støtte.

Lønn som fortjent tilbyr vanskeligstilte mennesker lønnet arbeid ved å rydde og plukke søppel på uteområdene rundt Oslo S. Arbeidstilbudet er et alternativ til rus, prostitusjon og kriminalitet. Det å arbeide er med på å motivere til endring i den enkeltes liv. Ved å jobbe en eller flere dager i uka reduseres rusinntaket, samtidig som Oslo S blir et triveligere og ryddigere sted.

Rom for Kunst er kunstprosjekter på Oslo S i samarbeid med Kulturbyrået Mesén. Intensjonen er å skape positive opplevelser for de mange besøkende og reisende på Oslo S.



Bærekraft fremover

Dette er den første utgaven av Bane NORs bærekraftsrapport. Den er ikke fullstendig på alle områder, men en god start på å måle vår innsats for en bærekraftig utvikling. Vi vil fremover forbedre grunnlaget for bærekraftsrapporten vår og utvikle den til et godt styringsdokument for videre arbeid. Vi vil fortsatt jobbe for å utarbeide bærekraftsrapporteringen i henhold til hoved-prinsippene i Global Reporting Initiative (GRI), og vi vil også vurdere å integrere FNs bærekraftsmål der dette er hensiktsmessig.

FNs bærekraftsmål er en global plan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimadringene innen 2030. De ser miljø, økonomi og sosial utvikling i sammenheng. De gjelder for alle land og er et veikart for den globale innsatsen for en bærekraftig utvikling.

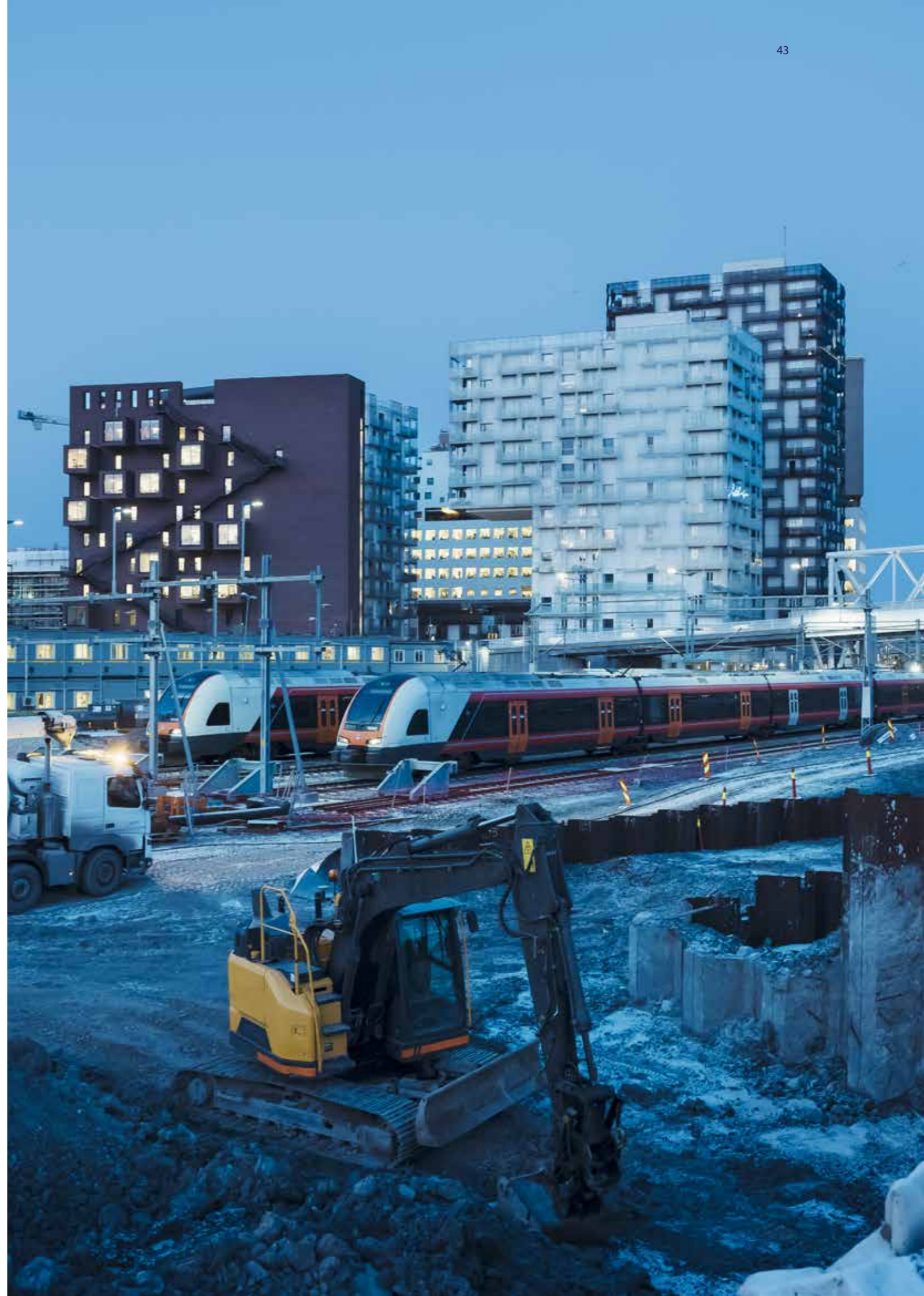
I 2019 er vi samarbeidspartner med Oslo kommune i deres europeiske miljøhovedstadsår og vi gjennomfører et miljøår der målsettingen er å bevisstgjøre egen organisasjon om vårt avtrykk på miljø og klima og bevisstgjøre om jernbanens miljøfortrinn. Dette vil gi oss et godt fundament og et enda bedre grunnlag.

Bane NOR har en nøkkelrolle i bærekraftsarbeidet i Norge, både i form av å forbedre jernbanen - den mest klimavennlige transport-formen vi har - og ved å redusere egne utslipp. Vi er en stor, statlig arbeidsgiver og byggherre. I vår virksomhet samarbeider vi med mange av våre interessenter og

bidrar til at reisende får et miljøvennlig alternativ hver eneste dag. Det gir oss en unik mulighet til å sørge for at vi som organisasjon, våre ansatte, kundene våre og samfunnet vi opererer i oftere tar bærekraftige valg.

Bane NORs strategi for 2019-2023 tydeliggjør de strategiske målene for vår aktivitet som samfunnsaktør:

/// Vi skal redusere klima og miljøavtrykk i samfunnet og i egen aktivitet, bygge et godt omdømme i samfunnet og bygge ledende kompetanse og sikre fornøyde medarbeidere.



Vedlegg 1: Våre strategiske mål for 2019 og 2023

| Konsernmål | Indikator | Ansvarlig | Måltall 2019 | Måltall 2023 |
|--|---|----------------------------------|--------------|-------------------|
| Sikkerhet | | | | |
| Leverer Europas sikreste jernbane | Antall omkomne | Sikkerhet og kvalitet | 0 | 0 |
| | Antall hardt skadde | Sikkerhet og kvalitet | 0 | 0 |
| | HI-verdi, entreprenører | Sikkerhet og kvalitet | ≤4 | ≤2 |
| | HI-verdi, egne ansatte (i produksjon og på anlegg) | Sikkerhet og kvalitet | ≤4 | ≤2 |
| Mer for pengene | | | | |
| Oppnå produktivitetstøknning på 15% sammenliknet med 2018 | Produktivitet | Virksomhetsstyring | 3% | 15% |
| | Utvikling andel administrasjonskostnader | Virksomhetsstyring | ≤0% | ≤0% |
| Redusere utbyggingskostnader med 9 milliarder innen 2029 | Gevinstrealisering, utbygging 2020 | Utbygging | 0 | 9 mrd. (mål 2029) |
| | Kostnadsavvik, plan- og utbyggingsprosjekter (K03, K04) | Utbygging | 0 | 0 |
| Skape verdier fra eiendomsporteføljen for eier og samfunn | Verdiutvikling eiendomsportefølje (årlig) | Eiendom | 2% | 2% |
| | Direkte avkastning (årlig) | Eiendom | 2,3% | 2,3% |
| | Reduksjon FDV-kostnader, eiendom | Eiendom | 0% | 0% |
| Kunden i sentrum | | | | |
| Være blant de mest driftstabile infrastrukturforvalterne for jernbane i Europa | Regularitet | Kunde og trafikk | 97,7% | 97,7% |
| | Punktlighet, alle persontog | Kunde og trafikk | 90% | 90% |
| | Punktlighet, godstog | Kunde og trafikk | 80% | 80% |
| Skape god tilfredshet hos våre kunder | KTI – togselskap | Kunde og trafikk | 65 | 75 |
| | KTI – passasjerer | Kunde og trafikk | 75 | 76 |
| | Leietakerindeks | Eiendom | 80 | 80 |
| Fremtidsrettet samfunnsaktør | | | | |
| Redusere klima- og miljøavtrykk i samfunnet og i egen aktivitet | Vekst passasjerkilometer | Kunde og trafikk | 1% | 5% |
| | Vekst tonnkilometer | Kunde og trafikk | 0% | 2,5% |
| | Redusere direkte CO2-utslipp | Sikkerhet og kvalitet | 3,6% | 18% |
| Bygge et godt omdømme i samfunnet | Omdømmeindeks | Kommunikasjon og samfunnskontakt | 15 | 30 |
| | Arbeidsgiverattraktivitet (rangering) | HR | 27 | ≤15 |
| Utvikle sterke kompetansemiljø og engasjerte medarbeidere | Medarbeiderengasjement | HR | 78 | 81 |
| | Sykefravær | HR | ≤4,5% | ≤4,5% |
| | Kontinuerlig forbedring | HR | 72,5 | 75 |
| | Kompetanse | HR | 76,5 | 78 |

Vedlegg 2: GRI Indeks

Generell informasjon om Bane NOR og denne rapporten

Strategi og analyse

| Standard-redegjørelse | Indikator-stikkord | Kapitel eller nettsadresse |
|-----------------------|--------------------|----------------------------|
| 102-14 | Forord | Kapitel 2 |

Organisasjonen

| Standard-redegjørelse | Indikator-stikkord | Kapitel eller nettsadresse |
|-----------------------|--------------------------|-------------------------------------|
| 102-1 | Navn | Bane NOR SF |
| 102-2 | Produkt | Kapitel 3 |
| 102-3 | Hovedkontor | Oslo |
| 102-4 | Tilstedeværelse | Bane NOR har virksomhet kun i Norge |
| 102-5 | Eierforhold | Kapitel 3 |
| 102-6 | Markeder | Kapitel 3 |
| 102-7 | Størrelse | Kapitel 3 |
| 102-8 | Ansatte | Kapitel 3 |
| 102-9 | Leverandørkjede | Kapitel 5 |
| 102-10 | Endringer | Kapitel 3 |
| 102-11 | Føre-var | Kapitel 3 |
| 102-12 | Støtte til CSR initiativ | Kapitel 3 |
| 102-13 | Interesse-org | Kapitel 3 |

Strategi

| Standard-redegjørelse | Indikator-stikkord | Kapitel eller nettsadresse |
|-----------------------|--------------------|----------------------------|
| 102-14 | Uttalelse fra CEO | Kapitel 2 |

Etiske retningslinjer

| Standard-redegjørelse | Indikator-stikkord | Kapitel eller nettsadresse |
|-----------------------|-----------------------|---|
| 102-16 | Etiske retningslinjer | https://www.banenor.no/Marked/Leverandorinfo/etiske-retningslinjer/ |

Eierstyring og selskapsledelse

| Standard-redegjørelse | Indikator-stikkord | Kapitel eller nettsadresse |
|-----------------------|--------------------------------|----------------------------|
| 102-16 | Eierstyring og selskapsledelse | Bane NORs årsrapport 2018 |

Rapporteringspraksis

| Standard-redegjørelse | Indikator-stikkord | Kapitel eller nettsadresse |
|-----------------------|--|----------------------------|
| 102-45 | Oversikt, bedrift | Kapitel 3 |
| 102-46 | Definere rapport-innhold og avgrensing | Kapitel 4 |
| 102-47 | Vesentlige temaer | Kapitel 4 |
| 102-48 | Rettelser i informasjon | |
| 102-49 | Endret rapportering | Kapitel 5, 6, 7, og 8 |
| 102-49 | Endrede målemetoder | Kapitel 5, 6, 7 og 8 |

Om rapporten

| Standard-redegjørelse | Indikator-stikkord | Sidenummer eller nettsadresse |
|-----------------------|-----------------------|---|
| 102-50 | Gjelder for | 2018 |
| 102-51 | Forrige rapport | 2017 |
| 102-52 | Intervall | Årlig |
| 102-53 | Kontakt | postmottak@banenor.no |
| 102-54 | Type GRI-rapport | Bane NOR har brukt GRI-standard-arden som utgangspunkt for rapporteringen og jobber mot å rapportere i henhold til standard-arden metode Core |
| 102-55 | GRI-indikatoroversikt | Se vedlegg til denne rapporten |
| 102-56 | Revisjon | N/A |

Vedlegg 3: Indikatorer for Bane NOR sine vesentlige temaer

Mål: Bane NOR skal opptre forbilledlig og etisk

Jernbanesikkerhet

| GRI-indikator | Indikatorstikkord | Kapitel eller nettsadresse |
|---------------|---|----------------------------|
| 103-1 | <ul style="list-style-type: none"> Hvorfor er dette temaet viktig for Bane NOR | Kapitel 5.1 |
| 103-2 | <ul style="list-style-type: none"> Hvordan påvirker dette temaet Bane NOR og hvordan arbeider Bane NOR | |
| 103-3 | <ul style="list-style-type: none"> Policy/Styringssystem (mål, forpliktelser, roller og ansvar, prosesser, klage mekanismer) Rutiner for evaluering av effektiviteten av tilnærming samt resultater av evalueringer | |
| 403-1 | Organisering | Kapitel 5.1 |

Anti-korrupsjon og habilitet

| GRI-indikator | Indikatorstikkord | Kapitel eller nettsadresse |
|---------------|---|----------------------------|
| 103-1 | <ul style="list-style-type: none"> Hvorfor er dette temaet viktig for Bane NOR | Kapitel 5.2 |
| 103-2 | <ul style="list-style-type: none"> Hvordan påvirker dette temaet Bane NOR og hvordan arbeider Bane NOR | |
| 103-3 | <ul style="list-style-type: none"> Policy/Styringssystem (mål, forpliktelser, roller og ansvar, prosesser, klage mekanismer) Rutiner for evaluering av effektiviteten av tilnærming samt resultater av evalueringer | |
| 205-1 | Gjennomføring av risikovurderinger innen korrupsjon i prosjekter og enheter | Kapitel 5.2 |
| 205-2 | Kommunikasjon og trening i Bane NORs anti-korrupsjonsrutiner | Kapitel 5.2 |
| 102-17 | Varslingskanaler | Kapitel 5.2 |

Utvikle en bærekraftig leverandørkjede

| GRI-indikator | Indikatorstikkord | Kapitel eller nettsadresse |
|----------------|---|----------------------------|
| 103-1 | <ul style="list-style-type: none"> Hvorfor er dette temaet viktig for Bane NOR | Kapitel 5.3 |
| 103-2 | <ul style="list-style-type: none"> Hvordan påvirker dette temaet Bane NOR og hvordan arbeider Bane NOR | |
| 103-3 | <ul style="list-style-type: none"> Policy/Styringssystem (mål, forpliktelser, roller og ansvar, prosesser, klage mekanismer) Rutiner for evaluering av effektiviteten av tilnærming samt resultater av evalueringer | |
| 308-1 308-2 | Evaluering av klima og miljø Negativ påvirkning og aksjoner gjennomført | Kapitel 7.2 |
| 414-1 414-2 | Evaluering av sosiale forhold: menneskerettigheter, arbeidsforhold, HMS Negativ påvirkning og aksjoner gjennomført | Kapitel 5.3 |
| 409-1 409-2 | Evaluering av tvungent arbeid/ tvungen arbeidskraft Negativ påvirkning og aksjoner gjennomført | Kapitel 5.3 |

Mål: Bane NOR skal være en attraktiv arbeidsgiver

Involverende og godt arbeidsmiljø

| GRI-indikator | Indikatorstikkord | Kapitel eller nettsadresse |
|---------------|---|----------------------------|
| 103-1 | <ul style="list-style-type: none"> Hvorfor er dette temaet viktig for Bane NOR | Kapitel 6.1 |
| 103-2 | <ul style="list-style-type: none"> Hvordan påvirker dette temaet Bane NOR og hvordan arbeider Bane NOR | |
| 103-3 | <ul style="list-style-type: none"> Policy/Styringssystem (mål, forpliktelser, roller og ansvar, prosesser, klage mekanismer) Rutiner for evaluering av effektiviteten av tilnærming samt resultater av evalueringer | |
| 102-8 | Informasjon om ansatte | Kapitel 6.1 |
| 403-1 | Helse, miljø og sikkerhet – organisering/HMS system | Kapitel 6.1 |
| 403-2 | Sykefravær | Kapitel 6.1 |
| 403-3 | Særlig utsatte ansatte-grupper | Kapitel 6.1 |
| 403-9 | Arbidsrelaterte ulykker/skader | Kapitel 6.1 |
| 416-2 | HMS-brudd relatert til produkter/tjenester | Kapitel 6.1 |
| 406-1 | Diskrimineringsaker og gjennomførte korreksjons/forbedrings-aksjoner | Kapitel 6.1 |

Kompetent og utviklende arbeidsmiljø

| GRI-indikator | Indikatorstikkord | Kapitel eller nettsadresse |
|---------------|---|----------------------------|
| 103-1 | <ul style="list-style-type: none"> Hvorfor er dette temaet viktig for Bane NOR | Kapitel 6.2 |
| 103-2 | <ul style="list-style-type: none"> Hvordan påvirker dette temaet Bane NOR og hvordan arbeider Bane NOR | |
| 103-3 | <ul style="list-style-type: none"> Policy/Styringssystem (mål, forpliktelser, roller og ansvar, prosesser, klage mekanismer) Rutiner for evaluering av effektiviteten av tilnærming samt resultater av evalueringer | |
| 404-1 | Trening per ansatt | Kapitel 6.2 |
| 404-2 | Treningsprogrammer for ansatte og assistanse for overgang | Kapitel 6.2 |
| 403 | Medarbeider utviklings- og karriere planlegging | Kapitel 6.2 |

Mangfold og likestilling

| GRI-indikator | Indikatorstikkord | Kapitel eller nettsadresse |
|---------------|---|----------------------------|
| 103-1 | <ul style="list-style-type: none"> Hvorfor er dette temaet viktig for Bane NOR | Kapitel 6.3 |
| 103-2 | <ul style="list-style-type: none"> Hvordan påvirker dette temaet Bane NOR og hvordan arbeider Bane NOR | |
| 103-3 | <ul style="list-style-type: none"> Policy/Styringssystem (mål, forpliktelser, roller og ansvar, prosesser, klage mekanismer) Rutiner for evaluering av effektiviteten av tilnærming samt resultater av evalueringer | |
| 401-1 | Rekruttering per aldersgruppe, region, kjønn | Kapitel 6.3 |
| 405-1 | Likestilling i styret, ledelse, ansatte | Kapitel 6.3 |
| 405-2 | Lønn kvinner vs menn | Kapitel 6.3 |

Mål: Bane NOR skal være en fremtidsrettet klima- og miljøaktør

Videreutvikle jernbanens miljøfortrinn, redusere klima- og miljøavtrykk i egen aktivitet

| GRI-indikator | Indikatorstikkord | Kapitel eller nettsadresse |
|---------------|---|----------------------------|
| 103-1 | <ul style="list-style-type: none"> Hvorfor er dette temaet viktig for Bane NOR | Kapitel 7.1 |
| 103-2 | <ul style="list-style-type: none"> Hvordan påvirker dette temaet Bane NOR og hvordan arbeider Bane NOR | |
| 103-3 | <ul style="list-style-type: none"> Policy/Styringssystem (mål, forpliktelser, roller og ansvar, prosesser, klage mekanismer) Rutiner for evaluering av effektiviteten av tilnærming samt resultater av evalueringer | |
| 302- | Energiforbruk | Kapitel 7.2 |
| 305-1 | <ul style="list-style-type: none"> Klimaregnskap Scope 1 | Kapitel 7.2 |
| 305-2 | <ul style="list-style-type: none"> Klimaregnskap Scope 2 | |
| 305-3 | <ul style="list-style-type: none"> Klimaregnskap Scope 3 | |
| 307 | Non-compliance lover og regler miljø | Kapitel 7.2 |
| 419-1 | Non-compliance lover og regler (sosioøkonomiske aspekter) støy | Kapitel 7.2 |

Mål: Bane NOR skal ha kunden og samfunnet i sentrum

Punktlighet og forutsigbarhet

| GRI-indikator | Indikatorstikkord | Kapitel eller nettsadresse |
|---------------------------------|---|----------------------------|
| 103-1 | <ul style="list-style-type: none"> Hvorfor er dette temaet viktig for Bane NOR | Kapitel 8 |
| 103-2 | <ul style="list-style-type: none"> Hvordan påvirker dette temaet Bane NOR og hvordan arbeider Bane NOR | |
| 103-3 | <ul style="list-style-type: none"> Policy/Styringssystem (mål, forpliktelser, roller og ansvar, prosesser, klage mekanismer) Rutiner for evaluering av effektiviteten av tilnærming samt resultater av evalueringer | |
| Bane NOR-spesifikke indikatorer | | |

Knutepunktsutvikling og Sømløs reise

| GRI-indikator | Indikatorstikkord | Kapitel eller nettsadresse |
|---------------------------------|---|----------------------------|
| 103-1 | <ul style="list-style-type: none"> Hvorfor er dette temaet viktig for Bane NOR | Kapitel 8 |
| 103-2 | <ul style="list-style-type: none"> Hvordan påvirker dette temaet Bane NOR og hvordan arbeider Bane NOR | |
| 103-3 | <ul style="list-style-type: none"> Policy/Styringssystem (mål, forpliktelser, roller og ansvar, prosesser, klage mekanismer) Rutiner for evaluering av effektiviteten av tilnærming samt resultater av evalueringer | |
| Bane NOR-spesifikke indikatorer | | |

Kundetilfredshet

| GRI-indikator | Indikatorstikkord | Kapitel eller nettsadresse |
|---------------------------------|---|----------------------------|
| 103-1 | <ul style="list-style-type: none"> Hvorfor er dette temaet viktig for Bane NOR | Kapitel 8 |
| 103-2 | <ul style="list-style-type: none"> Hvordan påvirker dette temaet Bane NOR og hvordan arbeider Bane NOR | |
| 103-3 | <ul style="list-style-type: none"> Policy/Styringssystem (mål, forpliktelser, roller og ansvar, prosesser, klage mekanismer) Rutiner for evaluering av effektiviteten av tilnærming samt resultater av evalueringer | |
| Bane NOR-spesifikke indikatorer | | |

Vedlegg 4: Klimaregnskap

Klimaregnskap³

| Indikator | GRI-henvisning | Resultat 2017 | Resultat 2018 |
|--|----------------|---------------|---------------|
| Scope 1 Tonn CO ₂ -ekvivalenter | Ikke compliant | | |
| Drivstofforbruk Bane NOR sine arbeidsmaskiner ⁴ | 305-1 | 4 041 | 4 274 |
| Drivstofforbruk Bane NOR sine tjenestebiler ⁵ | 305-1 | 3 892 | 3 877 |
| Bruk av oljefyr til oppvarming ⁶ | 305-1 | 220 | 181 |
| Sum Scope 1 | 305-1 | 8 154 | 8 426 |
| Scope 2 Tonn CO ₂ -ekvivalenter | | | |
| Elektrisitetsforbruk – lokasjonsbasert metode ⁷ | 305-2 | 13 875 | 15 847 |
| Sum Scope 2 | 305-2 | | 15 850 |
| Scope 3 Tonn CO ₂ -ekvivalenter | | | |
| Ansattes flyreiser ⁸ | 305-3 | 1 014 | 986 |
| Bruk av ansattes egne biler til arbeidsreiser (kilometergodtgjørelse) ⁹ | 305-3 | 233 | 216 |
| Entreprenør sin bruk av arbeidsmaskiner i D&V ¹⁰ | 305-3 | 4 412 | 4 412 |
| Entreprenør sin bruk av tjenestebiler i D&V ¹¹ | 305-3 | 3 775 | 3 741 |
| Materialbruk i utbygging ¹² | 305-3 | 80 810 | 80 810 |
| Entreprenører sitt drivstofforbruk i anleggsmaskiner og massetransport i utbygging ¹³ | 305-3 | 11 544 | 11 544 |
| Sum Scope 3 | 305-3 | 101 789 | 101 709 |
| Totalt Scope 1, 2 og 3 ¹⁴ | | 123 818 | 125 986 |

³ Bane NOR Eiendom ikke inkludert.

⁴ Basert på liter anleggsdiesel levert fra Circle K til bruk i Bane NORs arbeidsmaskiner.

⁵ Basert på drivstofforbruk fra leasingselskap, LeasePlan.

⁶ Basert på liter fyringsolje levert fra Circle K til bruk i Bane NORs oljefyr.

⁷ Forbruk i kWh fra Bane NOR Energi og LOS AS.

⁸ Utslippstall mottas fra Bane NOR sitt reisebyrå. Det er ukjent hvilken faktor og hvilke parametere som brukes til å regne ut utslippet.

⁹ Basert på utbetalt kjøregodtgjørelse til ansatte,

statens sats for kjøregodtgjørelse, utslippsfaktor CO₂ fra gjennomsnittsbil.

¹⁰ Estimering av indirekte utslipp fra leverandør drift og vedlikehold er basert på fordeling av interne og kostnader og utslipp fra interne aktiviteter. Det er antatt lineær sammenheng.

¹¹ Samme som fotnote 7.

¹² For å estimere utslipp fra utbyggingsprosjekter har vi valgt å benytte tidligfaseverktøyet. Utrengningen tar utgangspunkt i de større utbyggingsprosjektene som var i gang i 2017. Små prosjekter er ikke inkludert i beregningen. Med små prosjekter menes f.eks. de i baneområdene (prosjekter som i de fleste tilfeller ikke gjelder utbygging av nye spor, og dermed ikke kan

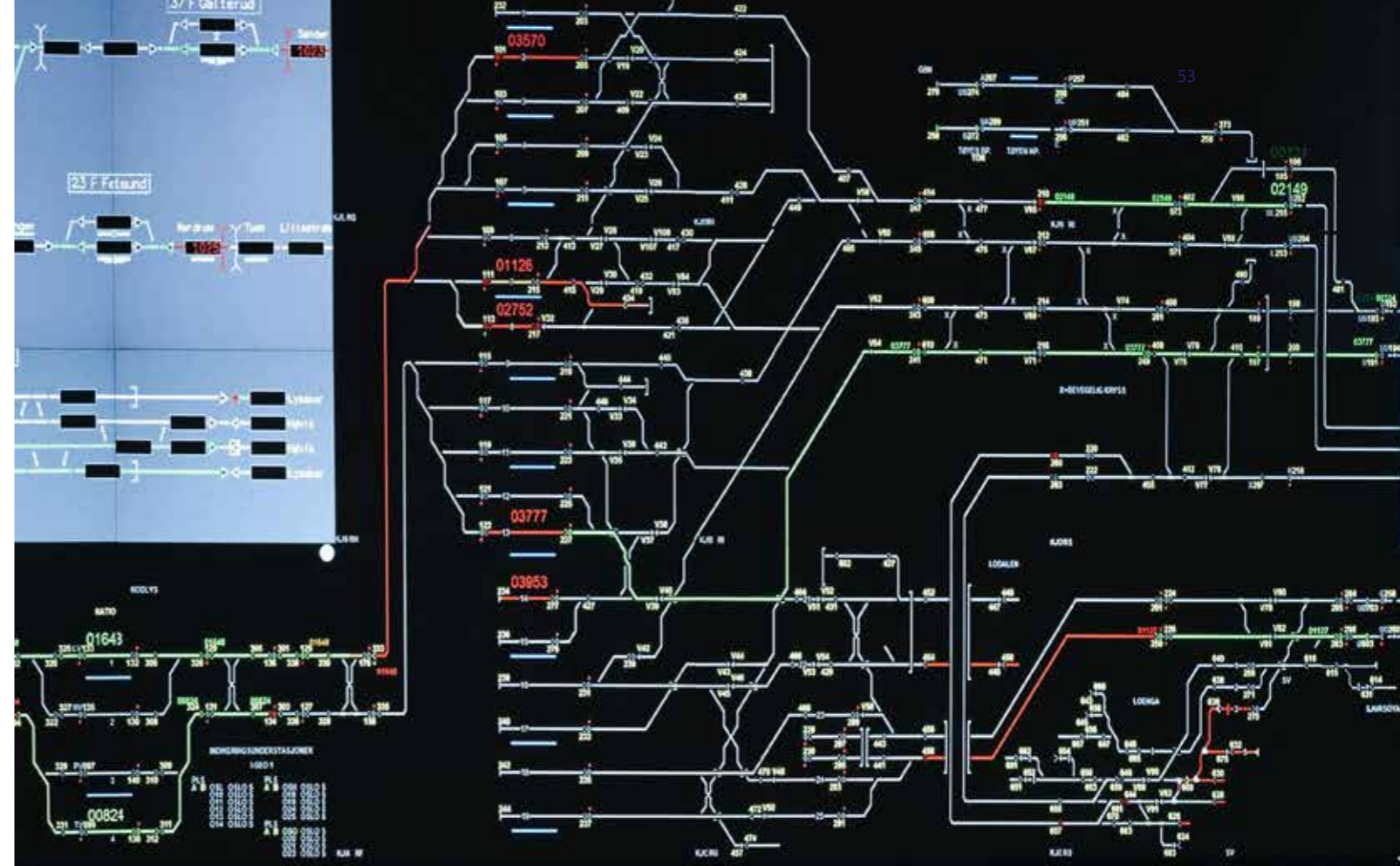
regnes ved bruk av tidligfaseverktøyet som bare har moduler for nye utbygginger). Fordeling mellom utslipp fra drivstofforbruk på anleggsplass og til transport av masser etc. (utslipp i Norge), og utslipp fra tilvirkning av materialer (over livsløpet), anslås til å være ca. 10-15% på drivstoff og resten på materialer (erfaringstall fra Follobanen). Av drivstofforbruk er størstedelen brukt i forbindelse med massetransport. Vi regner her med 12,5 % i utslipp fra drivstofforbruk.

¹³ Samme som fotnote 9.

¹⁴ Det bemerkes at de store prosjektene har innbakt energiforbruk i entreprisene og dette kan gi større feilkilder. Eksempelvis rapporteres ikke Follobanenes tunnellboremaskin da denne driftes av entreprenør, og dette utgjorde i 2017 58,1 GWh.

Vedlegg 5: Indikatorer – definisjoner

| Indikator | Definisjon |
|---|--|
| 5.1 Jernbanesikkerhet | |
| Antall omkomne | Antall dødsfall i forbindelse med togframføringen, definert i skadeklasse A (En person omkommer umiddelbart eller dør innen 30 dager som følge av en ulykke). Måles rullende siste 12 mnd. Selvmord tas ikke med i statistikken, men dødsfall under etterforskning telles med, for så å bli fjernet fra statistikken på et senere tidspunkt dersom politiets konklusjon er at dødsfallet var et selvmord. |
| Antall jernbaneulykker | Enhver ulykke der minst ett kjøretøy i bevegelse er involvert, som medfører at minst en person omkommer eller blir alvorlig skadet, eller betydelig skade på materiell, spor, andre installasjoner eller det ytre miljø (tilsv. >150.000 euro), eller omfattende trafikforstyrrelser (togavganger på en hovedjernbanelinje innstilles i seks timer eller mer). |
| 6.1 Involverende og godt arbeidsmiljø | |
| H1-verdi, egne ansatte | Antall arbeidsrelaterte personskader med fravær pr million arbeidstimer, for egne ansatte, rullende siste 12 mnd. |
| H1-verdi, entreprenører | Antall arbeidsrelaterte personskader med fravær pr million arbeidstimer, for alt innleid personell, rullende siste 12 mnd. |
| 6.2 Kompetent og utviklende arbeidsmiljø | |
| Arbeidsgiverattraktivitet | Bane NORs plassering i «Universum Topp 100», beregnet som gjennomsnitt av plassering blant nyutdannede ingeniører og unge yrkesaktive ingeniører. |
| Medarbeiderengasjement | Utdrag av Bane NORs medarbeiderundersøkelse vedrørende medarbeiderengasjement, målt som gjennomsnitt av fire delspørsmål. |
| Kontinuerlig forbedring | Utdrag av Bane NORs medarbeiderundersøkelse vedrørende kontinuerlig forbedring, målt som gjennomsnitt av fire delspørsmål. |
| Kompetanse | Utdrag av Bane NORs medarbeiderundersøkelse vedrørende kompetanse, målt som gjennomsnitt av tre delspørsmål. |
| 6.3 Mangfold og likestilling | |
| Andel kvinner i ledende stillinger | Med ledende stilling menes stilling med både budsjett- og personalansvar. |
| 8.3 Kundetilfredshet | |
| Regularitet | Andel kjørte tog i forhold til antall planlagt kjørte tog (inkluderer både hel- og delinnstillinger). |
| Punktlighet, alle persontog | Andel persontog som ankommer endestasjonen i rute (langdistanse: innenfor 5:59 min, øvrige: innenfor 3:59 min). |
| Punktlighet, godstog | Andel godstog som ankommer endestasjonen i rute (innenfor 5:59 min). |
| KTI – togselskap | Togselskapenes tilfredshet med hvordan Bane NOR løser sine oppgaver i fht regelverk og togselskapenes behov, basert på egen spørreundersøkelse. |
| KTI – passasjerer | De reisendes tilfredshet med stasjonene og informasjon på disse, basert på gjennomsnitt av score på seks delspørsmål i NSBs spørreundersøkelse. |
| Leietakerindeks | Leietakernes tilfredshet med Bane NOR Eiendom. Undersøkelse utført av Norsk Leietakerindeks (NLI). |
| Omdømmeindeks | Bane NORs score i omdømmeundersøkelse utført av Kantar TNS, der målgruppen er den norske befolkningen. (skala 0-100, der 100 er best). |



Bane NOR

Postadresse

Postboks 4350, 2308 Hamar

Sentralbord

05280

Nettside

banenor.no

E-post

postmottak@banenor.no

Foto

Einar Aslaksen, Hilde Lillejord, Øystein
Grue, Thor Erik Skarpen

