

Leder

Av Gorm Frimannslund

Vi har nå avsluttet vårt tredje år som Bane NOR. Tiden har gått fort og det har skjedd utrolig mye. De siste årene har vi hatt vekst i togtrafikken, og hver eneste dag har dyktige og dedikerte medarbeidere gjort en fantastisk jobb for å holde punktligheten tett opptil 90 prosent. Det er ingen selvfølge at vi klarer det, med gradvis økende vedlikeholdsetterslep og i en situasjon der vi nærmer oss et metningspunkt i forhold til hva jernbanen klarer å levere.

I en periode med rekordhøye bevilgninger til jernbaneformål har vi vist samfunnet at vi bidrar til å bygge landet og legge til rette for mer miljøvennlig transport. Vi har ferdigstilt flere store og små prosjekter som knytter regioner sammen og reduserer reisetiden. Vi har utviklet flotte og fungerende knutepunkt i flere av landets største byer. Disse bidrar til økt mobilitet og verdiskapning, og ikke minst til at flere velger miljøvennlig transport slik jernbanen er. Dette arbeidet hadde vi ikke kunnet gjøre uten et godt samarbeid med lokalsamfunn, engasjerte politikere og tålmodige naboer.

Vi endres gradvis til en organisasjon der kontinuerlig forbedring er en naturlig del av hverdagen. Vi er i gang med det største teknologiske skiftet i jernbanens historie. Utviklingen av den digitale jernbanen skal effektivisere, og gi en mer pålitelig og robust jernbane. Vi har forbedret kundeinformasjonen til de reisende og tatt et større ansvar for håndteringen av situasjoner når trafikken ikke går som normalt. Og vi har skilt ut drift og vedlikehold av jernbanen i et eget aksjeselskap (Spordrift AS), som skal bidra til å øke effektiviteten og produktiviteten.

Bane NORs samfunnsoppdrag er å planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde det nasjonale jernbanenettet, styre trafikken og forvalte og utvikle jernbaneeiendom. Å gjennomføre dette samfunnsoppdraget på en bærekraftig måte er en del av vår strategi for 2019-2023. Våre strategiske mål som samfunnsaktør er tydelige: vi skal redusere klima og miljøavtrykk i samfunnet og i egen aktivitet, bygge et godt omdømme i samfunnet og utvikle ledende kompetanse.

I en tid der det diskuteres overgang til nullutslippskjøretøy innenfor alle deler av transport vil jeg peke på at jernbanen er tilnærmet nullutslippstransport allerede. Med begrenset arealbruk, lavt energiforbruk og lave klimagassutslipp, bidrar jernbanen til å oppfylle Norges miljø- og klimamål. Lave transportkostnader over lengre avstander gjør også fjerntog og godstransport til bærekraftige og effektive bidrag for klima og mobilitet.

2019 var Bane NORs Miljø-år, der vi også var samarbeidspartner med Oslo kommune i deres europeiske miljøhovedstadsår. Målsettingen for vårt Miljø-år 2019 var å bevisstgjøre internt og eksternt om jernbanens miljøfortrinn og Bane NORs fotavtrykk på klima og miljø. Det gjorde vi gjennom flere ulike aktiviteter, blant annet «Åpen jernbanedag» på Oslo S i august. Det ble en vellykket og fin dag der store og små koste seg med musikk og god mat. Her profilerte vi jernbanens miljøfortrinn sammen med Oslo kommune og de andre jernbanevirksomhetene.

Med oppdraget som forvalter av jernbaneinfrastrukturen i Norge følger det også et særskilt ansvar for å ivareta god forretningsetikk og aktivt forebygge korrupsjon. Vår rolle som byggherre i flere av landets største samferdselsprosjekter, med et bredt nettverk av internasjonale leverandører, forsterker dette ansvaret for å sikre åpenhet, etterrettelighet og transparens i alt vi gjør. Vi praktiserer nulltoleranse for brudd på etiske retningslinjer og korrupsjon. Bane NORs etterlevelse av lover og interne verdier er helt avhengig av de valgene som alle våre ansatte og innleide tar hver dag. Derfor er opplæring i etikk og antikorrupsjon en viktig del av vårt obligatoriske opplæringsprogram for ansatte. For å tydeliggjøre vår bærekraftsambisjon overfor leverandørene, har vi i 2019 etablert nye og spissede kontraktkrav for å sikre at samfunnsansvaret blir ivarettatt. Bane NOR ønsker å bidra til en seriøs bygge- og anleggsbransje. Forebygging av arbeidskriminalitet et viktig satsningsområde for oss. I forbindelse med inngåelse og oppfølging av kontrakter, jobber vi kontinuerlig for å sikre at våre leverandører ikke omgår lover, forskrifter, avtaler og regelverk for å oppnå urettmessige konkurransefordeler eller vinning.

I 2018 leverte vi vår første bærekraftsrapport. I bærekraftsrapporten for 2019 har vi utviklet bærekraftsrapporteringen videre i henhold til hovedprinsippene i Global Reporting Initiative (GRI), og også knyttet vårt arbeid opp mot FNs bærekraftsmål. Det er viktig for oss som en fremtidsrettet samfunnsaktør og ansvarlig byggherre å sikre at vi driver økonomisk og etisk forsvarlig. Gjennom denne målbevisste innsatsen vil vi forbedre oss ytterligere i årene som kommer.

I 2021 skal Stortinget behandle Regjeringens forslag til ny Nasjonaltransportplan for 2022-2033. Bane NOR har i 2019 bidratt med våre innspill til prioriteringer til Jernbanedirektoratet og Samferdselsdepartement. Vi går spennende tider i møte!

Styrets beretning 2019

Om Bane NOR

Bane NOR SF er et statsforetak som på vegne av staten drifter, vedlikeholder og bygger ut statens jernbaneinfrastruktur med tilhørende anlegg. Konsernet består av Bane NOR SF, Spordrift AS og Bane NOR Eiendom AS med datterselskaper.

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 best mulig.

Knutepunktutvikling innebærer tilrettelegging for sømløse reiser og 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 togselskapene funksjonelle og moderne verksteder, terminaler og driftsbygg. Kommersielle eiendommer utvikles i all hovedsak for salg i markedet.

Bane NORs hovedkontor ligger i Oslo.

Hovedtrekk i 2019

Bane NOR videreførte arbeidet med å utvikle jernbaneinfrastrukturen i Norge i 2019. En viktig del av satsingen på jernbane er utviklingen av InterCity-strekningene inn mot Oslo. Byggingen av dobbeltspor mellom de største byene på Østlandet skal gi halvannen million innbyggere raskere reisevei og gi økt fleksibilitet for bosettingsmønster og arbeidsliv.

I 2019 fortsatte arbeidene med flere store, komplekse infrastrukturprosjekter. Det største pågående prosjektet er Follobanen, som vil halvere reisetiden og øke kapasiteten mellom Oslo og Ski. Norges lengste jernbanetunnel er på Follobanen og ble ferdig boret i februar 2019. Prosjektet nytt dobbeltspor Venjar-Langset på Dovrebanen har høy aktivitet. Prosjektet viser god fremdrift og holder planlagt tidsplan. Prosjekt nytt dobbeltspor Sandbukta-Moss-Såstad på Østfoldbanen inkluderer ny stasjon i Moss. Her er bygging i gang og prosjektet holder planlagt framdrift. I 2019 ble det gjort klart til byggestart for prosjektene Drammen-Kobbervikdalen og Nykirke-Barkåker på Vestfoldbanen. Prosjektene er viktige i InterCity-utbyggingen og vil gi kortere reisetid, bedre punktlighet og plass til flere tog.

God punktlighet er viktig for å levere et best mulig tilbud til de reisende. I løpet av de siste årene har det vært en kraftig vekst i togtrafikken. Dette betyr høyere krav til infrastrukturen. Selv med et økende vedlikeholdsetterslep, oppnådde Bane NOR en punktlighet for persontog i 2019 på 89,2 prosent, som er rett i underkant av målet på 90 prosent. Dette er bedre enn i 2018, da punktligheten endte på 88,6 prosent. Mange av utfordringene med punktligheten henger sammen med at kapasiteten i jernbanenettet på Østlandet er sprengt i rushtiden. Det er mange som skal av og på togene og det kjøres flere tog enn tidligere. I perioden 2010 til 2018 ble antall togtimer økt med omtrent 20 prosent. God utnyttelse av

infrastrukturen er god samfunnsnytte, men gir utfordringer med større slitasje på infrastrukturen og forsinkelser i togtrafikken. Feil på strekningen mellom Drammen og Lillestrøm får spesielt stor betydning da det påvirker 80 prosent av den samlede togtrafikken i landet. Utfordringer i trafikken her får således konsekvenser for flere banestrekninger og er en hovedårsak til at punktlighetsmål for 2019 ikke ble oppnådd.

Riktig nivå på fornyelser og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen er vesentlig for god punktlighet og regularitet over tid. Bane NOR arbeider systematisk med å sikre tilstrekkelige midler til fornyelser og vedlikehold, og at tilgjengelige midler prioriteres der de gir størst effekt.

Til tross for utfordringer med å nå punktlighetsmålene generelt, er det noen strekninger som viser en god utvikling i punktlighet. Lokaltogene på strekningen mellom Bergen og Arna har aller best resultat, med 97 prosent punktlighet i 2019. Arendalsbanen og Jærbanen har også god punktlighet i 2019 med henholdsvis 94,4 og 91,3 prosent. Jærbanen er et eksempel på at vedlikehold og oppgraderinger gir resultater. I 2016 ble kontaktledningsanlegget oppgradert på strekningen, noe som har bidratt til at punktligheten her har vært bra i årene etterpå.

Bane NOR skal i årene fremover bygge ut ERTMS («European Rail Traffic Management System»). ERTMS er et standardisert system i Europa for digitalisert signal- og trafikkstyring for jernbanen. Systemet skal erstatte dagens signalanlegg da de fleste anlegg har utdatert teknologi. I tillegg ventes ERTMS å gi økt sikkerhet og en mer stabil jernbaneinfrastruktur med høyere punktlighet. Over tid vil systemet kunne gi økt kapasitet med automatisk kjøring av tog og dynamisk styring av avstanden mellom togene. Erfaringer med ERTMS i Norge og andre land tilsier at antall feil reduseres og punktligheten øker. Som et ledd i planleggingen av utrulling av systemet, åpnet ERTMS-programmet et testlaboratorium på Nyland i oktober. Testlaboratoriet skal benyttes av leverandørene for deres testing av ERTMS-systemet, i tillegg til Bane NORs egen testing. ERTMS-programmet er omfattende, har høy kompleksitet og skal ferdigstilles gradvis frem til 2032.

Et viktig mål for Bane NOR er å sørge for mer jernbane for pengene. Foretaket skal være forretningsorientert og kontinuerlig arbeide med å sikre effektiv ressursbruk i alle prosesser. Effektiviseringsprogrammet Epoke 2023 ble igangsatt høsten 2019 og er starten på et kontinuerlig program for å redusere kostnader og øke produktiviteten over fem år. Dette skal frigjøre midler som vil bidra til å øke vedlikeholdsinnsetningen på jernbanen.

Første halvår 2019 ble virksomhet knyttet til drift og vedlikehold av jernbanen, inkludert 1 200 medarbeidere, overdratt fra Bane NOR til Spordrift AS. Spordrift AS er et nyetablert og heleid datterselskap av Bane NOR SF, og overtok 1. juli 2019 drift og vedlikehold av alle jernbanestrekningene i Norge. Etablering av et eget selskap for drift og vedlikehold er et ledd i forberedelse for konkurranseutsetting. Planlegging av konkurranseutsetting er i gang og utsettingen vil skje gradvis frem mot 2027 da alle strekninger skal være konkurranseutsatt.

I 2019 markerte Bane NOR miljøåret sammen med Oslo kommune. I den forbindelse ble det gjennomført mange aktiviteter. Eksempelvis arrangerte Bane NOR i samarbeid med kommunen en åpen jernbanedag på Oslo S i august.

Våren 2019 kunne Bane NOR flytte inn i nytt hovedkontor i Schweigaardsgate 33 i Oslo. Bygget er BREEAM-NOR miljøsertifisert av Grønn Byggallianse. Byggherre Bane NOR Eiendom har lagt bærekraft til grunn for valg og prioriteringer i alle deler av design- og byggeprosessen. Byggets fasade og tak er dekket med solcellepaneler, med mål om å produsere 100 000 kWh i året, noe som vil dekke kjølebehovet i bygget. Et besøkssenter på gateplan skal gi besøkende et innblikk i Bane NORs historie, samfunnsansvar og fremtidsviser.

Styret benytter anledningen til å takke organisasjonen for et godt og omfattende arbeid i 2019.

Hendelser etter balansedag

Verdens helseorganisasjon erklærte 30. januar 2020 at det pågående covid-19-utbruddet har ført til en global folkehelsekrise, og 11. mars 2020 konstaterte organisasjonen at verdens befolkning står overfor en global pandemi.

I Norge har covid-19-utbruddet redusert den økonomiske aktiviteten kraftig. Foretaket har lagt stor vekt på å sikre driften slik at togframføring både for persontog og godstransport kan gjennomføres på en tilfredsstillende måte de kommende måneder. Det er også stort fokus på å sikre best mulig gjennomføring av foretakets prosjektaktiviteter, hensyntatt myndighetenes rammer med begrenset reiseaktivitet, karantenebestemmelser og øvrige tiltak for å unngå smittespredning.

Ved avleggelse av årsregnskapet 22. april 2020, er det fortsatt stor usikkerhet knyttet til utviklingen i pandemien og konsekvensen av denne fremover. For Bane NOR medfører det risiko knyttet til kostnader og fremdrift i pågående prosjekter, samt risiko knyttet til inntekter i form av infrastrukturavgifter. For konsernets kommersielle aktiviteter kan det oppstå verdifall på fordringer, varige driftsmidler og utviklingseiendommer. Foretaket har gjennomført vurderinger av finansiell eksponering og risiko. Styrets vurdering er at både konsernet samlet sett og Bane NOR Eiendom AS isolert sett er godt rustet til å møte en økonomisk nedgangstid og har god evne til fortsatt drift.

Økonomi og finans

Konsernets samlede driftsinntekter i 2019 utgjorde 14 281 mill. kroner (2018: 15 208 mill. kroner) med et årsresultat på 427 mill. kroner (2018: 629 mill. kroner).

Driftsinntektene falt med 927 mill. kroner fra 2018 til 2019. Hovedårsaken er lavere salgsinntekter for eiendomsprosjekter. Inntektsført vederlag fra Jernbanedirektoratet var 5 626 mill. kroner (2018: 5 134 mill. kroner). Kompensasjon for slitasje og elde (utsatt inntektsføring av tilskudd) utgjorde 5 590 mill. kroner (2018: 5 864 mill. kroner) av driftsinntektene. Dette er inntektsføring over anleggsmiddelets levetid der Bane NOR mottar tilskuddet i takt med investeringen. Andre driftsinntekter utgjorde 2 517 mill. kroner (2018: 2 308 mill. kroner) og består i hovedsak av kjørevegsavgifter og energiinntekter for salg av kjørestrøm til togselskaper. Resterende del av inntektene består av salgsinntekter fra eiendomsprosjekter på 548 mill. kroner (2018: 1 902 mill. kroner), der nedgangen fra fjoråret skyldes et særlig stort eiendomssalg i 2018.

Samlede driftskostnader i 2019 var 7 827 mill. kroner (2018: 8 208 mill. kroner). Nedgangen fra 2018 forklares i all hovedsak med reduserte prosjektkostnader på eiendomsprosjekter, og er knyttet til ovennevnte reduksjon i inntekter fra 2018 til 2019. Videre er deler av kostnadsreduksjonen engangseffekter hvorav innføring av ny offentlig tjenestepensjon vedtatt i juni 2019 er den største. Dette vedtaket medførte en endring i pensjonsplanen som ga en regnskapsmessig gevinst i 2019 på omtrent 400 mill. kroner.

Bane NOR videreførte i 2019 arbeidet for økt produktivitet og effektivisering i virksomheten. De viktigste tiltakene inngår i effektiviseringsprogrammet Epoke 2023. På inntektssiden er det fokus på kommersiell eiendomsutvikling og tilrettelegging for økte inntekter fra reklame og parkering. På kostnadssiden arbeides det med tiltak for effektivisering innenfor både stab-

og støttefunksjoner så vel som innenfor kjernevirksomheten. Videre forventes kostnadene til trafikkstyring å bli mindre kommende år gjennom en reduksjon av antall trafikkstyringssentraler fra åtte til tre.

Avskrivninger og nedskrivninger i 2019 var 5 979 mill. kroner (2018: 6 367 mill. kroner).

Finansinntekter på 134 mill. kroner (2018: 109 mill. kroner) består hovedsakelig av renteinntekter på bankinnskudd og renteinntekt for leasing av fiber. Av finanskostnader på 242 mill. kroner (2018: 196 mill. kroner) utgjorde 88 mill. kroner renter på låneopptak i Bane NOR Eiendom, mot 127 mill. kroner i 2018.

Ordinært resultat før skatt (EBT) utgjorde 529 mill. kroner (2018: 659 mill. kroner). Resultat etter skatt ble 427 mill. kroner (2018: 629 mill. kroner). For morselskapet Bane NOR SF er årsresultatet 853 mill. kroner (2018: 281 mill. kroner). Her inngår en finansinntekt som i hovedsak består av utbytte fra Bane NOR Eiendom AS på 250 mill. kroner.

Bane NORs investeringer består i hovedsak av utbygging og fornyelse (oppgraderinger) av jernbaneinfrastrukturen. Investeringene aktiveres i foretakets balanse. Totale investeringer i 2019 var 16 397 mill. kroner (2018: 13 552 mill. kroner).

Av investeringene utgjorde 2 934 mill. kroner (2018: 2 845 mill. kroner) fornyelser på jernbanen. Dersom man skal opprettholde infrastrukturens tekniske tilstand og unngå økt vedlikeholdsetterlep, er det beregnet at jernbanenettet krever årlig vedlikehold og fornyelser for 3,5 milliarder kroner. Måloppnåelse for punktlighet og regularitet på jernbanenettet forutsetter at den tekniske tilstanden forbedres. Et lavere nivå på fornyelser, samtidig med stadig økende trafikkbelastning på sentrale banestrekninger, gjør det mindre sannsynlig å nå disse målene.

Konsernets egenkapital per 31. desember 2019 er 10 948 mill. kroner. Foretakets kapitalstruktur er en følge av finansieringsmodellen staten har valgt for selskapet.

Konsernets kontantbeholdning per 31. desember 2019 var 2 114 mill. kroner. Konsernet hadde ved utgangen av året en rentebærende gjeld på 4 801 mill. kroner (6 065 mill. kroner), knyttet til Bane NOR Eiendom AS. Kontanter og bankinnskudd i balansen var i hovedsak bokført hos Bane NOR SF, som i tillegg har 500 mill. kroner i ubenyttet driftskreditt hos Norges Bank.

I henhold til regnskapslovens paragraf 3-3a bekrefter styret at grunnlaget for fortsatt drift er til stede. Årsregnskapet for 2019 er utarbeidet i samsvar med dette.

Disponering av årets resultat

Styret foreslår overfor foretaksmøtet følgende disponering av årets resultat på 853 mill. kroner for Bane NOR SF:

Til annen egenkapital: 853 mill. kroner

Sikkerhet og HMS

Bane NOR forvalter kritisk nasjonal infrastruktur og styret legger stor vekt på sikker drift og høy beredskap. God risikostyring og høy beredskapsevne er viktig i en situasjon hvor foretaket gjennomfører et historisk høyt investeringsnivå og samtidig skal ha en forsvarlig

drift. I 2019 ble tiltak prioritert basert på risikovurderinger, herunder strekningsanalyser, tilstandsvurderinger og rasfarekartlegging. Verktøyet for denne type risikovurderinger er betydelig oppgradert og vil bli tatt i bruk i hele virksomheten fra mai 2020.

Det var tre dødsfall knyttet til Bane NORs virksomhet i 2019. En ungdom omkom og to ble skadet i den alvorlige ulykken på Filipstad i februar 2019. I mars 2020 ble foretaket ilagt et forelegg på 10 mill. kroner som følge av denne hendelsen. Blant de tiltak som vil bli gjennomført av Bane NOR er å gjennomgå og sikre korrekt områdesikring for alle driftsbanegårder, og risikovurdere materiellets klatrevennlighet med tanke på hensetting og behov for inspeksjon. De andre ulykkene med dødsfall var en kollisjon mellom tog og gravemaskin på Nordlandsbanen, samt et sammenstøt mellom tog og person (sistnevnte er fortsatt under politietterforskning og det er per dato uavklart om det er en ulykke eller en viljeshandling). Bane NOR arbeider kontinuerlig med tiltak for å ivareta sikkerheten i forbindelse med virksomheten.

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. Gjennomsnittlig sykefravær i 2019 var 4,8 prosent.

Skader i virksomheten følges opp gjennom måleparametere, herunder blant annet H1-verdien som viser antall personskader med fravær per million arbeidstimer. For egne ansatte var resultatet 1,8 i 2019, mens tilsvarende verdi for entreprenørene i prosjektene var 4,0. H1-verdien for både entreprenører og egne ansatte har gått betydelig ned sett i forhold til 2018. Det systematiske arbeidet med å forebygge skader i drift og prosjekter vil fortsette i 2020. 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 oppgraderinger for å sikre kritiske IKT-løsninger i 2019. Arbeidet vil fortsette kommende år.

Finansielle og operasjonelle risikoforhold

Bane NOR har en finansieringsmodell som innebærer at størstedelen av selskapets årlige behov bevilges over statsbudsjettet. Tilgangen på likviditet for den delen av virksomheten som er basert på avtaler med Jernbanedirektoratet bestemmes i all hovedsak av dette, i tillegg til en driftskreditt i Norges Bank på 500 mill. kroner. For å sikre rasjonell fremdrift i prosjektene mener styret det vil være hensiktsmessig om foretaket får en økt driftskredittramme for å utjevne årlige svingninger i kostnadspådrag i prosjektene. Videre ble det i 2019 igangsatt et arbeid i Jernbanedirektoratet og Bane NOR for å gjøre avtalestrukturen mellom partene mer resultatorientert slik at den i størst mulig grad underbygger målsettingene om kostnadseffektive løsninger. Likviditeten i eiendomsvirksomheten som utgjør den kommersielle delen av virksomheten er sikret gjennom ubenyttede midler på langsiktig kredittfasilitet og kortsiktige trekkrettigheter.

Dersom midler til fornyelse av jernbaneinfrastrukturen ikke økes, vil et stadig økende etterslep i vedlikehold gi økte kostnader på sikt og mer utilgjengelig infrastruktur som følge av flere feil. Anlegg som allerede har passert teknisk levetid krever økt vedlikehold for å fortsette tiltenkt funksjon. Infrastruktur med stort vedlikeholdsetterslep har flere feil og skaper

flere uforutsette driftsforstyrrelser. Dersom vedlikeholdsetterslep ikke reduseres, vil det medføre at fastsatte mål for punktlighet og regularitet lite trolig kan oppnås.

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 for mange av de prosjektene som nå er i byggefasen er satt flere år tilbake i tid, før blant annet tilgjengelighet og kapasitet i entreprenørmarkedet var kjent og før grunnforhold var fullstendig klarlagt. Det jobbes med å videreutvikle 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 ytterligere økt kompleksitet og medfører kostnadsrisiko.

Utbruddet av covid-19 i første kvartal 2020 har gitt økt risiko for merkostnader og forsinkelser i fremdrift for prosjektporteføljen.

Prosjektet for signal og trafikkstyring, ERTMS, har betydelig risiko. Prosjektet innebærer et betydelig element av utvikling av nye tekniske løsninger og har høy kompleksitet i tillegg til en rekke avhengigheter både internt i Bane NOR og eksternt mot andre aktører i jernbanesektoren. Det kreves samspill med andre nasjoner for at teknologien skal fungere over landegrensene, det er avhengigheter til andre aktører 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 noen utbetalinger i euro til hovedleverandører på prosjektet Follobanen. Det er imidlertid avtalefestet med Jernbanedirektoratet at Bane NOR ikke skal bære valutarisikoen verken for dette prosjektet eller ERMTS-programmet, siden kostnadsrammen 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. Rentesikringsavtaler 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 ytelses-pensjonsordningen i Statens pensjonskasse. Ved utløpet av 2019 har omtrent 54 prosent av konsernets 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 eget avsnitt i årsrapporten.

Bærekraft

Bane NORs samfunnsoppdrag er å utvikle og forvalte det nasjonale jernbanenettet. Bane NOR har en viktig rolle med tanke på å løse transportutfordringene i og rundt de store byene, og miljø- og klimautfordringene. Det er viktig for Bane NOR, som en fremtidsrettet samfunnsaktør og ansvarlig byggherre, å sikre at foretaket driver økonomisk og etisk forsvarlig.

Bane NOR har i 2019 jobbet videre med å samordne og forsterke konsernets arbeid med bærekraft. Arbeidet omfatter alle relevante områder innenfor samfunnsansvar, herunder miljø, menneskerettigheter, arbeidsrettigheter og krav til leverandører, samt antikorrupsjon og habilitet. For nærmere beskrivelse av foretakets arbeid med de ulike områdene vises det til bærekraftsrapporten.

Bane NORs bærekraftsrapport for 2019 er utarbeidet etter hovedprinsippene i den internasjonale standarden GRI (Global Reporting Initiative). Bane NOR har gjennomført en vesentlighetsanalyse og sammen med interessentene prioritert de temaene hvor selskapet i størst grad kan bidra til langsiktig verdiskaping gjennom sin kjernevirksomhet. Temaenes vesentlighet for Bane NOR, arbeidet med disse og tiltak som er igangsatt er beskrevet nærmere i konsernets bærekraftsrapport for 2019. I årets rapport har Bane NOR utvidet antall indikatorer det rapporteres på, samt knyttet foretakets arbeid med bærekraft opp mot FNs bærekraftsmål.

Styret i Bane NOR legger stor vekt på å forsterke arbeidet med bærekraft i foretaket og å videreutvikle dokumentasjon og rapportering. Styret er fornøyd med at foretaket viser en god progresjon i bærekraftsrapporteringen og vil prioritere dette arbeidet også fremover.

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 å sikre fremtidsrettede teknologiske løsninger.

Foretaket arbeider med å sikre kunnskap til drift, vedlikehold og bygging av infrastrukturen på en fremtidsrettet og kostnadseffektiv måte. Innføring av ny teknologi og 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 målsettingene om effektiv og sikker trafikkavvikling med høy punktlighet og forutsigbarhet.

Bane NOR har utviklet et system som gjør at togene sparer store mengder strøm. Moderne tog kan produsere strøm under bremsing. Med enkel teknologi er det mulig å måle nøyaktig strømforbruk på togene hvor som helst i Europa. Bane NOR er leder for det europeiske ERESS-samarbeidet som forvalter teknologien og som styres fra Bane NORs lokaler i Oslo. Over 50 togselskap i sju land omfattes i dag av samarbeidet.

HR og organisasjon

Ved utgangen av 2019 var det 3 468 ansatte i Bane NOR SF. Antall kvinner totalt i foretaket utgjorde 35 prosent. Kvinneandelen i konsernledelsen var 50 prosent og kvinneandelen i styret er 57 prosent.

Bane NOR arbeider for å fremme likestilling og mangfold, samt hindre all form for diskriminering og trakassering. Dette er tydeliggjort i foretakets verdier og styrende dokumenter og vektlegges ved gjennomføring av aktiviteter som ledertrening, rekruttering, lønns- og arbeidsvilkår, samt ved å sikre like utviklingsmuligheter for alle. Gjennom tydelige retningslinjer, 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 én gang i året.

Arbeidet med å sikre riktig kompetanse har høy prioritet, og i 2019 ble det gjennomført en overordnet kompetansekartlegging på tvers av konsernet. Tiltak for å tiltrekke og utvikle nødvendig kompetanse og kapasitet pågår kontinuerlig. Det er viktig at det eksisterer et godt utdanningstilbud innenfor konsernets kjerneområder, både for fagarbeidere og innenfor høyere utdanning. Avdelingene for jernbanefag og trafikkutdanning ved Norsk jernbaneskole ble overført fra Jernbanedirektoratet til Bane NOR 1. januar 2019. Bane NOR bidrar gjennom aktiv tilstedeværelse på utvalgte utdanningsinstitusjoner, samt foretakets toårig trainee-program, til å sikre attraktivitet blant studenter og nyutdannede ingeniører. Det ble i 2019 satt i gang et omfattende ledertreningsopplegg for alle ledere i Bane NOR, der formålet er å sikre tilstrekkelig ledelseskompetanse i hele organisasjonen. Foretaket er i prosess med å definere og implementere tydelige karriere- og utviklingsstiger for medarbeidere.

Fremtidsutsikter og rammebetingelser

Den langsiktige planen for utvikling av jernbanenettet er nedfelt i Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal Transportplan 2018-2029 (NTP). NTP og tilhørende handlingsprogram 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 legger til rette for videre utvikling av jernbaneinfrastrukturen. Arbeidet med ny Nasjonal Transportplan for perioden 2022-2033, har pågått i 2019 og vil fortsette utover i 2020. For Bane NOR er viktige prioriteringer i dette arbeidet å videreføre igangsatte utbyggingsprosjekter på en rasjonell måte, samt sikre tilstrekkelig midler til vedlikehold av eksisterende infrastruktur. En viktig del av gjenstående arbeid med NTP er optimalisering av prosjekter i planfasen for å kunne prioritere og gjennomføre prosjekter med best mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Situasjonen med utbruddet av covid-19 gir økt usikkerhet knyttet til forutsetninger for gjennomføring av foretakets aktiviteter. Styret vil fremover ha særlig fokus på stabil drift og togframføring, kostnader og fremdrift for foretakets store utbyggingsprosjekter, samt sikre soliditet og likviditet i foretakets kommersielle eiendomsaktivitet.

Styret i Bane NOR legger vekt på å sikre foretaket forutsigbarhet og rammebetingelser som gir grunnlag for god utvikling og drift av norsk jernbaneinfrastruktur. Et ledd i dette arbeidet vil være å videreutvikle avtalestrukturen mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR slik at strukturen blir mest mulig resultatorientert. Arbeidet med å sikre at jernbanen bygges, driftes og vedlikeholdes så målrettet, sikkert og kostnadseffektivt som mulig, vil bli videreført med full styrke fremover.

Oslo, 22. april 2020

Siri Beate Hatlen
styrets leder

Olaf Trygve Melbø
nestleder

Toril Nag
styremedlem

Baard Haugen
styremedlem

Torfinn Håverstad
styremedlem

Solbjørg Engeset
styremedlem

Ane Rongen Breivega
styremedlem

Gorm Frimannslund
konsernsjef

Tall i millioner kroner

Resultatregnskap

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern		
2019	2018		Note	2019	2018
5 626	5 134	Vederlag fra Jernbanedirektoratet	1	5 626	5 134
5 590	5 864	Kompensasjon for slit og elde (utsatt inntektsføring tilskudd)	1	5 590	5 864
0	0	Salgsinntekter, eiendomsprosjekter	2	548	1 902
2 516	1 743	Andre driftsinntekter	1	2 517	2 308
13 732	12 742	Sum driftsinntekter		14 281	15 208
0	0	Prosjektkostnader eiendomsprosjekter	2	468	1 267
363	399	Varekostnad		364	399
1 987	2 745	Lønns- og personalkostnad	3, 18, 24	2 469	2 726
2 560	1 679	Maskinleie, materiell og vedlikehold	4	1 948	1 815
2 545	2 002	Andre driftskostnader	4	2 579	2 000
7 456	6 825	Sum driftskostnad		7 827	8 208
5 633	5 900	Avskrivninger og nedskrivninger	9, 10, 13	5 979	6 367
643	16	Driftsresultat		475	633
0	0	Resultat fra investering i felleskontrollert virksomhet	11	162	114
383	339	Finansinntekter	5	134	109
156	69	Finanskostnader	5	242	196
227	271	Netto finansresultat		-108	-87
870	287	Ordinært resultat før skattekostnad		529	659
17	6	Skattekostnad på ordinært resultat	7	102	30
853	281	Årsresultat		427	629

Tall i millioner kroner

Balanse

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern		
2019	2018	Eiendeler	Note	2019	2018
319	244	Øvrige immaterielle eiendeler	10	313	232
319	244	Sum immaterielle eiendeler		313	232
32 025	32 167	Grunneiendom, bygninger mv.	9	39 658	39 854
84 849	86 662	Infrastruktur	9	84 849	86 662
44 478	32 880	Anlegg under utførelse	9	45 266	33 398
1 062	822	Driftsløsøre, maskiner, transportmidler m.v.	9	1 216	942
162 414	152 531	Sum varige driftsmidler		170 989	160 856
8 190	7 705	Investeringer i datterselskap	11	0	0
0	0	Investeringer i felleskontrollert virksomhet	11	846	1 035
0	0	Investeringer i aksjer og andeler		76	72
661	490	Andre fordringer og øvrige finansielle anleggsmidler	12, 15	534	558
8 851	8 195	Sum finansielle anleggsmidler		1 456	1 664
171 584	160 970	Sum anleggsmidler		172 757	162 752
0	0	Utviklingseiendom	13	3 904	4 274
876	665	Varelager	13	876	665
876	665	Sum varer		4 781	4 940
247	667	Kundefordringer	12	587	914
6 776	6 888	Andre fordringer	1, 12, 15	6 140	7 577
7 023	7 554	Sum fordringer		6 726	8 491
1 846	1 779	Bankinnskudd	14	2 114	1 899
9 745	9 999	Sum omløpsmidler		13 621	15 330
181 329	170 969	Sum eiendeler		186 378	178 082

Tall i millioner kroner

Balanse

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern		
2019	2018	Egenkapital og gjeld	Note	2019	2018
9 002	9 002	Innskuddskapital	16	9 002	9 002
9 002	9 002	Sum innskutt egenkapital		9 002	9 002
2 011	967	Annen egenkapital	16	1 945	1 280
2 011	967	Sum opptjent egenkapital		1 945	1 280
11 013	9 969	Sum egenkapital		10 948	10 283
161 586	151 804	Leveringsforpliktelse	17	161 586	151 804
1 801	3 110	Pensjonsforpliktelser	18	2 242	3 110
8	3	Utsatt skatt	7	363	384
1 937	1 997	Andre avsetninger for forpliktelser	19	1 937	1 997
165 332	156 915	Sum avsetninger for forpliktelser		166 128	157 295
428	0	Langsiktig rentebærende gjeld	15, 20	3 950	3 150
428	0	Sum annen langsiktig gjeld		3 950	3 150
0	0	Kortsiktig rentebærende gjeld	20	851	2 915
1 082	1 235	Leverandørgjeld	15	1 281	1 355
8	7	Betalbar skatt	7	136	73
127	138	Skyldige offentlige avgifter		162	138
3 339	2 705	Annen kortsiktig gjeld	15, 22	2 923	2 873
4 556	4 085	Sum kortsiktig gjeld		5 352	7 354
170 317	161 000	Sum gjeld		175 431	167 799
181 329	170 969	Sum egenkapital og gjeld		186 378	178 082

Oslo, 22. april 2020

Siri Hatlen
Styrets leder

Olaf Melbø
Nestleder

Ane Rongen Breivega
Styremedlem

Baard Haugen
Styremedlem

Torfinn Håverstad
Styremedlem

Solbjørg Engeset
Styremedlem

Toril Nag
Styremedlem

Gorm Frimannslund
Konsernsjef

Tall i millioner kroner

Kontantstrømoppstilling

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern		
2019	2018		2019	2018	
		Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter			
870	287	Resultat før skattekostnad	529	659	
-11	-8	Periodens betalte skatt	-77	-33	
-532	-2	Gevinst/tap ved salg av anleggsmidler og utviklingseiendom	-247	-738	
5 633	5 900	Avskrivninger og nedskrivninger	5 979	6 367	
-5 590	-5 864	Inntektsføring leveringsforpliktelse	-5 590	-5 864	
0	0	Resultatandel felleskontrollert virksomhet	-162	-114	
-211	-133	Endring i varelager	-211	-133	
420	-412	Endring i kundefordringer	327	-219	
503	793	Fordring på vederlag på Jernbanedirektoratet *	503	793	
-153	40	Endring i leverandørgjeld	-74	79	
		Forskjell mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger i			
-680	9	pensjonsordninger	-663	9	
-22	-22	Kalkulatorisk rente langsiktig fordring (fiber)	-22	-22	
254	-130	Endring i andre tidsavgrensingsposter	-11	-74	
481	456	Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	281	710	
		Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter			
76	0	Salg av utviklingseiendom og varige driftsmidler	2 471	494	
-15 629	-13 119	Investering i utviklingseiendom og varige driftsmidler	-17 014	-14 376	
-45	-5	Utbetalinger ved investering i aksjer og andeler i andre foretak	-31	-46	
	0	Utbetalinger ved kjøp av andre investeringer	-4	-15	
50	144	Innbetalinger på andre lånefordringer (kortsiktig/langsiktig)	51	144	
-200	-20	Utbetalinger på andre lånefordringer (kortsiktig/langsiktig)	-5	-46	
-15 748	-13 000	Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-14 532	-13 846	
		Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter			
15 334	13 434	Vederlag fra Jernbanedirektoratet benyttet til investeringer	15 334	13 434	
0	0	Innbetalinger ved opptak av gjeld	2 350	4 950	
0	0	Utbetalinger ved nedbetaling gjeld	-3 600	-4 847	
0	-998	Utbetalinger av egenkapital	0	-998	
0	0	Innbetalinger av utbytte og konsernbidrag	382	282	
15 334	12 436	Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter	14 466	12 821	
67	-107	Netto endring i kontanter og kontantekvivalenter	215	-315	
1 779	1 886	Kontanter og kontantekvivalenter ved periodens begynnelse	1 899	2 214	
1 846	1 779	Kontanter og kontantekvivalenter ved periodens slutt	2 114	1 899	

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

Note 01 Vederlag fra Jernbanedirektoratet og øvrige inntekter

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern		
2019	2018	Inntekter fordelt på kategori	2019	2018	
5 626	5 134	Inntektsført vederlag fra Jernbanedirektoratet	5 626	5 134	
5 590	5 864	Kompensasjon for slit og elde*	5 590	5 864	
0	0	Salgsinntekter, eiendomsprosjekter	548	1 902	
112	18	Inntekter fra andre offentlige virksomheter	112	18	
332	380	Energiinntekter	332	380	
341	337	Kjørevegsavgift	341	337	
515	449	Stasjonsopphold	515	449	
532	2	Salgsgevinster**	167	103	
67	0	Undervisningstjenester***	67	0	
188	141	Leieinntekt fast eiendom og øvrige leieinntekter	860	806	
428	415	Andre driftsinntekter	123	215	
13 732	12 742	Sum inntekter	14 281	15 208	
2019	2018	Inntekter fordelt på virksomhetsområder	2019	2018	
8 981	9 185	Infrastruktur	8 991	9 185	
1 004	493	Utbygging	1 004	493	
1 143	1 265	Kunde og trafikk	1 143	1 265	
656	571	Digitalisering og teknologi	656	571	
1 603	865	Eiendom	2 143	3 332	
344	363	Administrasjon og støttefunksjoner	344	363	
13 732	12 742	Sum inntekter	14 281	15 208	

*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.

**Salgsgevinster i Bane NOR SF vedrører salg av enkelteiendommer til Bane NOR Eiendom Konsern til virkelig verdi. Virkelig verdi er fastsatt av uavhengig aktør. Enkelteiendommene er regnskapsført til virkelig verdi i mottakende selskap. Gevinstene er eliminert i Bane NOR SF Konsern. Resultatføring i Bane NOR SF Konsern er utsatt til et eventuelt fremtidig salg ut av Bane NOR SF Konsern.

***Fra 2019 har Bane NOR SF overtatt enhetene for jernbanefag og trafikkopplæring ved Norsk jernbaneskole fra Jernbanedirektoratet.

Tall i millioner kroner

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

	Opptjent vederlags inntekt*	Endring uopptjent inntekt**	Inntektsført driftstilskudd	Balanseført leveringsforpliktelse	2019	
K01-avtalen		-268	-50	4 427	2 893	7 002
K03-avtaler				487	1 140	1 627
K04-avtaler				631	10 851	11 481
K03/K04-hybridavtaler				52	449	501
K03- og 04-avtaler						0
K02-avtaler				29		29
K05-avtaler						0
Sum vederlag		-268	-50	5 626	15 334	20 642
						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

*Opptjent vederlagsinntekt vedrører merproduksjon K01 fornyelse.

**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 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

Prosjekt	Salgsinntekter	Prosjekt-kostnader	2019
Schweigaards gate 33 (næring, Oslo)	73	-40	33
Schweigaards gate 40-46 (næring, Oslo)	13	0	13
Proffen Hageby (boliger, Drammen)	195	-181	14
Riverside (boliger, Fredrikstad)	267	-247	20
Sum	548	-468	80
			2018
Schweigaards gate 33 (næring, Oslo)	1 609	-1 004	605
Hollenderkvartalet (boliger, Oslo)	293	-263	30
Sum	1 902	-1 267	635

Tall i millioner kroner

Note 03 Lønnskostnader, antall årsverk, godtgjørelser m.m.

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2019	2018	Lønnskostnader	2019	2018
2 942	3 063	Lønninger	3 350	3 063
384	417	Arbeidsgiveravgift	442	417
-79	507	Pensjonskostnader	-36	507
29	34	Andre ytelser	24	34
-1 288	-1 275	Aktiverte lønnskostnader	-1 310	-1 294
1 987	2 745	Sum lønnskostnader	2 469	2 726
3 967	4 441	Sysselsatte årsverk i regnskapsåret har vært	4 567	4 441

For ytelser til styre og ledelse henvises til note 24 Lederlønnserklæring. Det er ikke gitt lån/sikkerhetsstillelse til konsernsjef, styrets leder eller andre nærstående parter.

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2019	2018	Kostnadsført godtgjørelse til revisor (tall eksklusive mva.)	2019	2018
1,3	2,2	Lovpålagt revisjon	3,1	3,4
0,1	0,0	Andre attestasjonstjenester	0,5	0,3
0,0	0,0	Skatterådgivning	0,0	0,0
7,6	1,2	Andre tjenester*	7,6	1,2
9,0	3,4	Sum kostnadsført	11,2	4,9

* Valgt revisor har bistått ERTMS programmet med prosjektstøtte. Arbeidet har inkludert fasilitering av endringsprosesser og organisasjonsutvikling, samt løpende bistand til prosjekt- og programstyring.

Note 04 Spesifikasjon av driftskostnader

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2019	2018	Maskinleie, materiell og vedlikehold	2019	2018
135	237	Leie av maskiner, inventar o.l.	170	237
213	163	Verktøy, inventar og driftsmateriell	241	163
271	245	Reparasjon og vedlikehold	444	387
1 941	1 034	Entreprenør- og prosjekteringstjenester	1 092	1 028
2 560	1 679	Sum maskinleie, materiell og vedlikehold	1 948	1 815
2019	2018	Andre driftskostnader	2019	2018
1	1	Frakt- og transportkostnader	1	1
111	111	Energikostnader vedrørende produksjon	111	111
761	734	Kontorlokaler og publikumsområder mv.	513	490
334	221	Konsulenttjenester	316	229
350	255	Andre fremmede tjenester	387	261
63	114	Kurs-, møte- og kontorkostnader	77	129
55	62	Telefon, datasamband, porto o.l.	60	65
61	64	Drift av egne transportmidler og maskiner	68	64
95	99	Reise, diett, bilgodtgjørelse	113	99
332	265	Kompensasjon til togselskaper	332	265
383	76	Andre kostnader	602	286
2 545	2 002	Sum andre driftskostnader	2 579	2 000

Note 05 Spesifikasjon av finansinntekter og finanskostnader

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2019	2018		2019	2018
		Finansinntekter		
68	50	Renteinntekter fra eksterne	77	69
8	0	Renteinntekter fra andre konsernselskaper	0	0
22	22	Finansinntekt finansiell leasing fiberkabler	22	22
28	11	Agio	28	11
250	250	Utbytte fra Bane NOR Eiendom AS	0	0
7	6	Andre finansinntekter	7	7
383	339	Sum finansinntekter	134	109
		Finanskostnader		
0	0	Gjeldsrenter	88	127
5	0	Rentekostnad til andre konsernselskaper	0	0
71	63	Finanskostnad nåverdijustering usikre forpliktelser	71	63
73	0	Andre rentekostnader	73	0
5	4	Agio	5	4
2	1	Andre finanskostnader	4	1
156	69	Sum finanskostnader	242	196

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 8 og 16, samt i prinsippnotene.

Ytelser til ledende ansatte er omtalt i note 24, 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:**a) Inntekter og mottatte offentlige tilskudd:**

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2019	2018		2019	2018
20 642	18 434	<i>Vederlag (offentlige tilskudd)</i>	20 642	18 434
		Jernbanedirektoratet		
		<i>Salg av varer og tjenester</i>		
1 188	916	Operatører underlagt Samferdselsdepartementet	1 502	1 226

b) Kjøp av varer og tjenester:

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2019	2018		2019	2018
3	0	Jernbanedirektoratet	3	0
483	388	Operatører underlagt Samferdselsdepartementet	575	388

**c) Mellomværende med nærstående parter utenfor konsernet
(jf. note 15 for opplysninger innad i konsernet):**

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2019	2018		2019	2018
4 819	5 054	<i>Kortsiktige fordringer</i>	4 819	5 057
135	116	Jernbanedirektoratet	191	266
		Operatører underlagt Samferdselsdepartementet		
		<i>Kortsiktig gjeld</i>		
0	55	Samferdselsdepartementet	0	55
6	0	Operatører underlagt Samferdselsdepartementet	7	0

Tall i millioner kroner

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	
2019	2018		2019	2018
		Årets skattekostnad i resultatregnskapet		
12	6	Betalbar skatt	140	72
5	0	Endring i utsatt skatt	-38	-42
17	6	Skattekostnad i resultatregnskapet	102	30
		Betalbar skatt i balansen		
12	6	Årets betalbare skatt	140	72
-4	1	For lite/mye avsatt skatt tidligere år	-4	1
8	7	Betalbar skatt i balansen	136	73
		Avstemming fra nominell til faktisk skattesats		
870	287	Ordinært resultat før skattekostnad	529	659
191	63	Forventet inntektsskatt etter nominell skattesats (22%/23%)	116	152
		<i>Justert for skatteeffekten av følgende poster:</i>		
-55	-55	Permanente forskjeller (fritaksmetoden)	-7	-148
0	0	Permanente forskjeller (resultatandel felleskontrollert virksomhet)	-36	-25
-124	0	Skattefritak etter skatteloven § 2-32 første ledd	-3	0
4	-1	For lite/mye avsatt skatt tidligere år	4	20
1	-1	Andre poster	28	31
17	6	Skattekostnad	102	30
2 %	2 %	Effektiv skattesats	19 %	4 %

Beregning av utsatt skatt:

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2019	2018		2019	2018
		Midlertidige forskjeller		
37	13	Anleggsmidler	-384	-438
0	0	Varer inkludert utviklingseiendom	1 547	1 752
0	0	Øvrige omløpsmidler	13	-27
0	0	Gevinst- og tapskonto	533	552
0	0	Underskudd til fremføring	-34	-28
0	0	Andre poster	-23	-65
37	13	Grunnlag for utsatt skatt	1 652	1 746
8	3	Utsatt skatt i balansen	363	384

En del av konsernets merverdier vedrører eiendom båndlagt til jernbaneformål. Det er ikke avsatt for utsatt skatt relatert til disse merverdiene, og merverdiene er ikke inkludert i midlertidige forskjeller.

Tall i millioner kroner

Note 08 Virksomhetsoverdragelser

Det ble gjennomført to virksomhetsoverdragelser i Bane NOR SF i 2019. Virksomhetsoverdragelsene er gjennomført til virkelig verdi.

I desember 2018 ble det inngått avtale om virksomhetsoverdragelse fra Jernbanedirektoratet til Bane NOR SF. Overdragelsen omfattet alle ansatte tilknyttet enhetene for jernbanefag og trafikkopplæring ved Norsk jernbaneskole, samt øvingsanlegg, maskiner og transportmidler, reservedeler og driftsløsøre. Overtakelsen fant sted 1. januar 2019.

Virkelig verdi av overtatte eiendeler og forpliktelser per 1. januar 2019, etter gjennomført pro & contra oppgjør:

Immaterielle eiendeler	19
Varige driftsmidler	59
Netto verdi av virksomheten	78
Pensjonsforpliktelser	35
Leveringsforpliktelse	36
Annen kortsiktig gjeld	5
Overtatt gjeld	76
Vederlag	2

I juni 2019 ble det inngått avtale om virksomhetsoverdragelse fra Bane NOR SF til det heleide datterselskapet Spordrift AS. Overtakelsen fant sted 1. juli 2019.

Virkelig verdi av overdratte eiendeler og forpliktelser per 1. juli 2019, etter gjennomført pro & contra oppgjør:

Immaterielle eiendeler	175
Varige driftsmidler	20
Netto verdi av virksomheten	195
Pensjonsfordring. Jf. beskrivelse i note 20	-428
Pensjonsforpliktelser	472
Annen kortsiktig gjeld	116
Kortsiktig gjeld til Spordrift AS	-116
Overdratt gjeld	45
Vederlag	150

Vederlaget ble gjort opp ved konvertering av fordring på kjøpesum til aksjeinnskudd i Spordrift AS.

Regnskapsmessig gevinst 195 mill. kr for Bane NOR SF er inkludert i uopptjent inntekt. Resultatføring vil skje ved tidspunkt for salg ut av Bane NOR SF Konsern.

Tall i millioner kroner

Note 09 Varige driftsmidler

Bane NOR SF	Grunneiendom, bygninger mv.	Infrastruktur	Anlegg under utførelse	Driftsløsøre, maskiner mv.	Sum
Anskaffelseskost 01.01.	32 359	97 376	32 880	1 048	163 663
Tilgang	0	49	15 541	4	15 594
Overføringer mellom anleggsgrupper	107	3 430	-3 914	377	0
Overføringer til/fra immaterielle eiendeler	0	0	-29	0	-29
Avgang	-143	35	0	-29	-137
Anskaffelseskost 31.12.	32 323	100 890	44 478	1 400	179 091
Akkumulerte avskrivninger 01.01.	192	10 714	0	225	11 131
Årets avskrivninger	106	5 329	0	131	5 566
Avgang	0	-2	0	-18	-20
Akkumulerte avskrivninger 31.12.	298	16 041	0	338	16 677
Sum balanseført verdi 31.12.	32 025	84 849	44 478	1 062	162 414

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	104
Bygninger	732

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, pågående utbyggingsprosjekter, med investeringsramme > 500 mill. kr, var per desember 2019:

Prosjekt	Produksjon i		Prognose ferdigstillelse
	2019	Fremdrift i %	
Oslo–Ski, Follobanen	6 432	82 %	des. 2022
ERTMS	1 161	12 %	des. 2032
Sandbukta–Moss–Såstad	723	19 %	des. 2024
Venjar–Langset	1 112	27 %	des. 2023
Arna–Fløyen (Ulriken tunnel)	748	60 %	jun. 2023
Drammen–Kobbervikdalen	612	10 %	des. 2025
Nykirke–Barkåker	200	7 %	okt. 2024
Sum	10 988		

Tall i millioner kroner

Bane NOR Konsern	Grunneiendom, bygninger mv.	Infrastruktur	Anlegg under utførelse	Driftsløsøre, maskiner mv.	Sum
Anskaffelseskost 01.01.	43 597	97 376	33 458	1 323	175 754
Tilgang	127	49	16 038	66	16 280
Overføringer mellom anleggsgrupper	310	3 430	-4 117	377	0
Overføringer til/fra utviklingseiendom	0	0	0	0	0
Overføringer til/fra immaterielle eiendeler	0	0	-29	0	-29
Avgang	-249	35	-24	-29	-267
Anskaffelseskost 31.12.	43 785	100 890	45 326	1 737	191 738
Akkumulerte avskrivninger 01.01.	3 743	10 714	60	382	14 899
Årets avskrivninger	384	5 329	0	157	5 870
Årets nedskrivninger	0	0	0	0	0
Avgang	0	-2	0	-18	-20
Akkumulerte avskrivninger 31.12.	4 127	16 041	60	521	20 749
Sum balanseført verdi 31.12.	39 658	84 849	45 266	1 216	170 989

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	139
Bygninger	484

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 2019 ble det gjennomført en vurdering av behov for nedskrivning av konsernets merverdier, herunder merverdi på tomter og bygninger. Nedskrivningsvurderingen er gjort med grunnlag i verdivurderinger utført av to uavhengige aktører. Verdivurderinger innhentet per 31. desember 2019 viser at det er en positiv verdiutvikling for den samlede eiendomsporteføljen i Bane NOR Eiendom Konsern, fratrukket årets investeringer.

Etter en konkret vurdering, er det ikke identifisert enkelteiendommer med behov for nedskrivning av bokført verdi.

Note 10 Immaterielle eiendeler

	Lisenser, rettigheter	Goodwill	Sum
Bane NOR SF			
Anskaffelseskost 01.01.	275	18	293
Tilgang	94	19	113
Overføringer til/fra varige driftsmidler	29	0	29
Anskaffelseskost 31.12.	398	37	435
Akkumulerte avskrivninger 01.01.	43	6	49
Årets avskrivninger	60	7	67
Akkumulerte avskrivninger 31.12.	103	13	116
Sum balanseført verdi 31.12.	295	24	319

Goodwill knytter seg til verdi av medarbeidere i Bane NOR Eiendom AS overført til Bane NOR SF i 2017, og til verdier overtatt i virksomhetsoverdragelse av Norsk jernbaneskole fra Jernbanedirektoratet i 2019. Jf. beskrivelse i note 8. Avskrivningstid for immaterielle eiendeler er fem år, med unntak av der levetiden på eiendelen er vurdert å være vesentlig lengre.

	Lisenser, rettigheter	Goodwill	Sum
Bane NOR SF Konsern			
Anskaffelseskost 01.01.	275	0	275
Tilgang	98	19	117
Overføringer til/fra varige driftsmidler	29	0	29
Anskaffelseskost 31.12.	402	19	421
Akkumulerte avskrivninger 01.01.	43	0	43
Årets avskrivninger	61	4	65
Akkumulerte avskrivninger 31.12.	104	4	108
Sum balanseført verdi 31.12.	298	15	313

Note 11 Datterselskap og felleskontrollert virksomhet

Bane NOR SF

Alle datterselskap har forretningskontor i Oslo, og eier-/stemmeandel er 100%

Datterselskap

Bane NOR Eiendom AS
Bane NOR Serviceeiendom AS
Spordrift AS

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:

Alle datterselskap har forretningskontor i Oslo, og eier-/stemmeandel er 100%.

Selskap

Bne 20legend AS
Bne 254 Vikersund AS
Bne Arboalleen 23 AS
Bne Asker AS
Bne Brueland AS
Bne C6 AS
Bne Cecilienborg AS
Bne Egersund AS
Bne Foss Eikeland AS
Bne Frodegaten 23 AS
Bne Ganddal AS
Bne Holmestrand Bolig AS
Bne Horten AS
Bne Hvalstad Bolig AS
Bne Hvalstad Næring AS
Bne Hvalstad Parkering AS
Bne Kanalhotellet AS
Bne Kløfta Bolig AS
Bne Lagårdsveien felt G AS
Bne Lagårdsveien felt I AS
Bne Lagårdsveien Veiareal AS
Bne Langhus AS
Bne Lierstranda AS
Bne Lisleby Utvikling AS

Selskap

Bne Nordfjordeid AS
Bne Nye Nybyen AS
Bne Orkanger AS
Bne Paradis 1 AS
Bne Parkering AS
Bne Riverside AS
Bne Schweigaardsgate 35-51 AS
Bne Schweigaardsgate 40-46 AS
Bne Schweigaardsgate 51 I AS
Bne Schweigaardsgate 51 II AS
Bne Schweigaardsgate 51 III AS
Bne Schweigaardsgate 51 IV AS
Bne Ski Jernbanesvingen AS
Bne Ski Vestveien AS
Bne Ski Vestveien Sør AS
Bne Stryn AS
Bne Strømmen AS
Bne Tangen AS
Bne Voss Fengselstomta AS
Bne X6 AS
Bne Ynwa AS
Bne Økern AS
Brakerøya Tomteselskap AS
Byterminalen Stavanger AS

Selskap

Drammen Stasjon A1 AS
Drammen Stasjon A3 AS
Drammen Stasjon Hotell AS
Drammen Stasjon Kontor AS
Fosnagaten 12 AS
Grenstølveien 40 AS
Grønland 21 AS
Inkubator Sundland AS
Jernbanebrygga 63 AS
Jernbaneveien 27 AS
Lierstranda Tomteselskap AS
Moss Tomteselskap AS
Paradis Boligutvikling 1B AS
Paradis Boligutvikling 2 AS
Paradis Næring 1 AS
Professor Smiths Hage Utvikling AS
Quadrum AS
Skien Brygge AS
Skøyen Knutepunkt Utvikling AS
Strandgata Moss 25 og 27 AS
Sundland Eiendom AS
Trolløya Eiendom AS
Trondheim Sentralstasjon Utvikling AS
Trondheim Stasjonscenter Gryta AS

Tall i millioner kroner

Felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskaper i Bane NOR Eiendom underkonsern:

Navn	Forretnings- kontor	Eier-/stemme- andel, %
Bellevue Utvikling AS	Fredrikstad	50 %
Devoldholmen Utvikling AS	Oslo	50 %
Drammen Helsepark AS	Drammen	50 %
Gjøvik Utvikling AS	Gjøvik	50 %
Grefsen Utvikling AS	Oslo	50 %
Hinna Stasjon Utvikling AS	Stavanger	50 %
Hokksund Vest Utvikling AS	Oslo	50 %
Hommelvik Stasjonsby AS	Malvik	50 %
Jessheim Byutvikling AS	Ullensaker	50 %
Kammerherreløkka AS	Porsgrunn	50 %
Lagårdsveien Utvikling AS	Oslo	50 %
Lierstranda Invest AS	Oslo	50 %
Lilleelva Parkering AS	Oslo	50 %
Nyhavna Hotell AS	Hamar	50 %
Oslo S Parkering Holding AS	Oslo	50 %
Oslo S Utvikling AS	Oslo	33 %
Paradis Boligutvikling 1 AS	Stavanger	50 %
Perleporten Asker AS	Asker	50 %
Sagtomta Utvikling Mysen AS	Indre Østfold	50 %
Sjøsidan Moss AS	Moss	50 %
Snipetorp AS	Oslo	50 %
Strandsonen Utvikling AS	Hamar	50 %
Trondheim Stasjonssenter AS	Trondheim	40 %
Vikersund Utvikling AS	Modum	50 %
Voss Stasjon Hotell AS	Oslo	50 %

Årets resultatandel fra felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskap

	Grefsen Utvikling AS	Jessheim Byutvikling AS	Oslo S Parkering Holding AS	Oslo S Utvikling AS	Øvrige	Sum
Resultatandel	88	16	3	322	-6	423
Internegevinster	14	0	0	40	12	66
Merverdier	-5	-16	0	-291	-16	-327
Årets resultatandel	96	0	3	72	-9	162

Spesifikasjon balanseført verdi 31.12. felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskap

	Grefsen Utvikling AS	Jessheim Byutvikling AS	Oslo S Parkering Holding AS	Oslo S Utvikling AS	Øvrige	Sum
Balanseført verdi 01.01.	97	111	145	551	130	1 035
Øvrig tilgang/avgang i perioden	0	0	90	0	-8	82
Årets resultatandel	96	0	3	72	-9	162
Endring internegevinst/merverdi	-17	0	-65	0	8	-74
Utbytte	-75	0	0	-307	0	-382
Endring minoritet	0	0	0	10	0	10
Inn-/utbetaling egenkapital	0	0	0	0	12	12
Sum balanseført verdi 31.12.	101	111	173	327	134	846

Note 12 Fordringer og finansiell leasing

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern		
2019	2018		2019	2018	
		Kundefordringer			
255	674	Kundefordringer til pålydende	605	950	
-8	-7	Avsetning til tap på kundefordringer	-18	-36	
247	667	Sum kundefordringer	587	914	
		Andre fordringer			
4 551	5 054	Fordring på vederlag fra Jernbanedirektoratet, jf. note 1	4 551	5 054	
391	400	Til gode merverdiavgift	426	494	
776	240	Fordring på selskap i samme konsern	0	0	
487	611	Forskuddsbetalte kostnader og påløpte inntekter	570	675	
572	583	Andre kortsiktige fordringer	593	1 355	
6 776	6 888	Sum andre fordringer	6 140	7 577	
		Fordringer med forfall senere enn ett år			
443	447	Langsiktig fordring finansiell leasing fiberkabler	443	447	
200	0	Lån til foretak i samme konsern	0	0	
0	0	Lån til felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskaper	73	68	
18	43	Andre langsiktige fordringer	18	43	
661	490	Sum fordringer med forfall senere enn ett år	534	558	

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		
2019	2018		2019	2018	
		Varelager og utviklingseiendom for salg			
64	44	Beredskapslager	64	44	
119	109	Overskuddslager	119	109	
650	486	Sentrallager	650	486	
70	52	Øvrig varelager	70	52	
0	0	Utviklingseiendom for salg inkludert merverdier	3 904	4 274	
-26	-26	Nedskrivning for ukurans jernbanerelatert varelager	-26	-26	
876	665	Sum varelager og utviklingseiendom for salg	4 781	4 940	

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 2019 ble det gjennomført en vurdering av behov for nedskrivning av konsernets merverdier, herunder merverdi på utviklingseiendom. Nedskrivningsvurderingen er gjort med grunnlag i verdivurderinger utført av to uavhengige aktører. Verdivurderinger innhentet per 31. desember 2019 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 44 mill. kr, til virkelig verdi.

Note 14 Bundne bankinnskudd

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern		
2019	2018		2019	2018	
		Bundne bankinnskudd			
136	146	Skattetrekkmidler	176	146	

Note 15 Mellomværende med selskap i samme konsern mv.

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern		
2019	2018		2019	2018	
		Fordringer på:			
776	506	Datterselskaper	0	0	
0	0	Felleskontrollert virksomhet	150	150	
776	506	Sum	150	150	
		Lån til:			
200	0	Datterselskaper	0	0	
0	0	Felleskontrollert virksomhet	73	68	
200	0	Sum	73	68	
		Gjeld til:			
501	0	Datterselskaper	0	0	
0	0	Felleskontrollert virksomhet	0	0	
501	0	Sum	0	0	
		Lån fra:			
428	0	Datterselskaper	0	0	
0	0	Felleskontrollert virksomhet	0	0	
428	0	Sum	0	0	

Note 16 Egenkapital og eierinformasjon

Foretaket er 100 prosent eid av staten ved Samferdselsdepartementet.

Bane NOR SF

	Innskudds- kapital	Annen egenkapital	Sum
Endring i egenkapital			
Egenkapital 31.12.17	10 000	723	10 723
Korrigerings usikre forpliktelser direkte mot egenkapital 1.1.18		307	307
Egenkapital 01.01.18	10 000	1 030	11 030
Kapitalnedsettelse 04.06.18	-998		-998
Årets resultat	0	281	281
Estimatavvik pensjon	0	-344	-344
Sum egenkapital 31.12.18	9 002	967	9 969
Årets resultat	0	853	853
Estimatavvik pensjon	0	191	191
Sum egenkapital 31.12.19	9 002	2 011	11 013

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.

Åpningsbalansen per 1. januar 2017 inkluderte avsetning for en usikker forpliktelse som kom til oppgjør i 2019. Kostnaden inngår i prosjektets styringsramme. Det var ikke inkludert korresponderende anlegg under utførelse i åpningsbalansen per 1. januar 2017.

Bane NOR SF Konsern

	Innskudds- kapital	Annen egenkapital	Sum
Endring i egenkapital			
Egenkapital 31.12.17	10 000	689	10 689
Korrigerings usikre forpliktelser direkte mot egenkapital 1.1.18		307	307
Egenkapital 01.01.18	10 000	996	10 996
Kapitalnedsettelse 04.06.18	-998		-998
Årets resultat		629	629
Estimatavvik pensjon		-344	-344
Sum egenkapital 31.12.18	9 002	1 280	10 283
Årets resultat		427	427
Estimatavvik pensjon		228	228
Endring minoritet i felleskontrollert virksomhet		10	10
Sum egenkapital 31.12.18	9 002	1 945	10 948

Note 17 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	
2019	2018	Årets endring i leveringsforpliktelse	2019	2018
151 804	144 281	Leveringsforpliktelse 01.01.	151 804	144 281
36	0	Tilgang ved tingsinnskudd Norsk Jernbaneskole	36	0
15 334	13 436	Tilgang ved anskaffelse av varige driftsmidler finansiert med tilskudd fra Jernbanedirektoratet	15 334	13 436
1	-49	Reklassifisering	1	-49
-55	-213	Avgang ved salg/utrangering av varige driftsmidler eller ved omdisponering ut fra jernbaneformål	-55	-213
-5 535	-5 651	Årets inntektsføring	-5 535	-5 651
161 586	151 804	Sum	161 586	151 804

Note 18 Pensjoner

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 og Norsk jernbaneskole. Med virkning fra 1. januar 2019 ble det gjennomført frivillig overgang for de medlemmene som ønsket det, fra den lukkede ytelsesordningen i Statens Pensjonskasse, til innskuddsordningen.

Ny offentlig tjenstepensjon ble vedtatt 21. juni 2019. Som følge av nytt regelverk (ny samordning og ny offentlig tjenstepensjon) fremkommer det en planendring som gir gevinst. Forpliktelsen reduseres for både aktive og medlemmer med oppsatte rettigheter. Planendringen er resultatført og inkludert i pensjonskostnaden for 2019.

Den private AFP-ordningen anses å være en ytelsesbasert flerforetaksordning. Administrator er ikke i stand til å fremskaffe pålitelige beregninger av opptjente forpliktelser. AFP-ordningen regnskapsføres derfor som en innskuddsbasert ordning, og er inkludert i kostnader ved innskuddsordning inklusive arbeidsgiveravgift.

Foretakets pensjonsordninger tilfredsstiller kravene i lov om obligatorisk tjenstepensjon.

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.

Tall i millioner kroner

	Bane NOR SF		Bane NOR Konsern	
	Aktive	Pensjonister	Aktive	Pensjonister
Personer i ordningene per 31. desember 2019				
Ytelsesordning (lukket)	1 931	431	2 469	460
Innskuddspensjon	1 519		2 143	

	Bane NOR SF		Bane NOR Konsern	
	2019	2018	2019	2018
Balanse				
Pensjonsforpliktelse 01.01.	6 546	5 879	6 546	5 879
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	236	366	255	366
Rentekostnad på pensjonsforpliktelsen	147	140	160	140
Pensjonsutbetalinger	-97	-67	-102	-67
Endring pensjonsforpliktelse (Norsk jernbaneskole/Spordrift AS)	-1 064	0	72	0
Endring pensjonsforpliktelse (frivillig overgang innskuddspensjon)	-167	0	-167	0
Planendring	-367	0	-367	0
Aktuarielt tap (gevinst)	-191	227	-232	227
Sum beregnet brutto pensjonsforpliktelse ved periodens slutt	5 043	6 546	6 164	6 546

Pensjonsmidler 01.01.	3 820	3 462	3 820	3 462
Renteinntekt på pensjonsmidlene	94	87	102	87
Innbetalinger inklusive administrasjonskostnader	415	418	426	418
Administrasjonskostnad	-6	-8	-6	-8
Pensjonsutbetalinger	-96	-66	-101	-66
Endring pensjonsmidler (Norsk jernbaneskole/Spordrift AS)	-680	0	41	0
Endring pensjonsmidler (frivillig overgang innskuddspensjon)	-58	0	-58	0
Aktuarielt tap (gevinst)	-24	-74	-24	-74
Sum pensjonsmidler ved periodens slutt	3 464	3 820	4 199	3 820

Netto pensjonsforpliktelse	1 579	2 726	1 965	2 726
Arbeidsgiveravgift av netto pensjonsforpliktelse	223	384	277	384
Sum netto balanseført pensjonsforpliktelse inklusive arbeidsgiveravgift	1 801	3 110	2 242	3 110

	Bane NOR SF		Bane NOR Konsern	
	2019	2018	2019	2018
Resultat				
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	236	366	255	366
Arbeidsgiveravgift	42	60	45	60
Rentekostnad på pensjonsforpliktelsen	147	140	160	140
Forventet avkastning på pensjonsmidler	-94	-87	-102	-87
Gevinst frivillig overgang til innskuddspensjon	-124	0	-124	0
Planendring	-419	0	-419	0
Administrasjonskostnad	6	8	6	8
Sum pensjonskostnad ytelsesordning i resultatregnskapet	-206	487	-178	487

Aktuarielt tap (gevinst)	-167	301	-208	301
Arbeidsgiveravgift av aktuarielt tap (gevinst)	-24	42	-29	42
Sum pensjonskostnad (estimatavvik) ført direkte mot egenkapitalen	-191	344	-238	344

Sum pensjonskostnad ytelsesordning i resultatregnskapet	-206	487	-178	487
Kostnader ved innskuddsordning inklusive arbeidsgiveravgift	127	20	142	20
Sum netto pensjonskostnad i resultatregnskapet	-79	507	-36	507

Tall i millioner kroner

	Bane NOR SF		Bane NOR Konsern	
	2019	2018	2019	2018
Avstemming pensjonsforpliktelse og årets pensjonskostnad				
Netto pensjonsforpliktelse ved periodens begynnelse	3 110	2 757	3 110	2 757
Endring netto pensjonsforpliktelse, inklusive arbeidsgiveravgift	-438	0	35	0
Årets premier, inklusive administrasjonskostnad og arbeidsgiveravgift	-474	-478	-486	-478
Sum pensjonskostnad (estimatavvik) ført direkte mot egenkapitalen	-191	344	-238	344
Sum pensjonskostnad ytelsesordning i resultatregnskapet	-206	487	-178	487
Sum netto balanseført pensjonsforpliktelse inklusive arbeidsgiveravgift	1 801	3 110	2 242	3 110

	Bane NOR SF		Bane NOR Konsern	
	2019	2018	2019	2018
Økonomiske, demografiske og aktuarielle forutsetninger				
Diskonteringsrente	2,30 %	2,60 %	2,30 %	2,60 %
Forventet avkastning pensjonsmidlene	2,30 %	2,60 %	2,30 %	2,60 %
Årlig forventet lønnsvekst	2,25 %	2,75 %	2,25 %	2,75 %
Årlig forventet regulering av alders- og etterlattepensjon over 67 år	1,25 %	1,75 %	1,25 %	1,75 %
Årlig forventet G-regulering, regulering av AFP, uføre- og etterlattepensjon	2,00 %	2,50 %	2,00 %	2,50 %
Gjennomsnittlig arbeidsgiveravgiftsfaktor	14,1 %	14,1 %	14,1 %	14,1 %
Antall yrkesaktive	1 931	3 738	2 469	3 738
Gjennomsnittsalder - yrkesaktive	52	48	52	48
Sum pensjonsgrunnlag (i mill. kr)	1 247	2 231	1 543	2 231
Gjennomsnittlig lønn (i tusen kr)	646	597	625	597
Antall pensjonister	431	324	460	324
Antall oppsatte	1 240	109	1 245	109
Dødelighet	K2013	K2013	K2013	K2013
Uførhet	200 % * K63	200 % * K63	200 % * K63	200 % * K63
Etterlatte/giftesannsynlighet mv.	K2013	K2013	K2013	K2013
Frivillig avgang < 50 år	5,0 %	1,9 %	5,0 %	1,9 %
Frivillig avgang > 50 år	1,0 %	0,4 %	1,0 %	0,4 %
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	
2019	2018		2019	2018
1 107	1 077	Bokførte usikre forpliktelser	1 107	1 077
485	575	Vedlikehold fredede og vernede banestrekninger og bygg	485	575
339	338	Usikre betingede forpliktelser ifm. tvister og krav	339	338
6	8	Fjerning- og oppryddningsutgifter	6	8
		Øvrige usikre forpliktelser		
1 937	1 997	Sum bokførte usikre forpliktelser	1 937	1 997

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 kontanstrømeffekt.

Utgifter knyttet til faktisk utført vedlikehold kostnadsføres ikke, men føres i stedet mot avsetningen. Netto effekt på foretakets resultat i 2019 var 64 mill. kr (56 mill. kr) i finanskostnad og 27 mill. kr (25 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 2019 var 7 mill. kr (7 mill. kr) i finanskostnad og 6 mill. kr (0 mill. kr) i redusert fjerningskostnad.

Forurenset 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 forurenset masse. Disse kostnadene inngår i prosjektkostnadene. Det er av denne årsak ikke foretatt avsetninger for forurensning relatert til forurenset grunn på utviklingseiendom under utvikling for salg.

Tall i millioner kroner

Note 20 Rentebærende gjeld

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2019	2018	Rentebærende gjeld	2019	2018
0	0	Obligasjonslån	3 100	2 800
0	0	Banklån	850	1 950
0	0	Sertifikatlån	850	1 300
0	0	Benyttet kassekreditt	1	0
0	0	Byggelån	0	15
428	0	Pensjonsvederlag, virksomhetsoverdragelse til Spordrift AS	0	0
428	0	Sum rentebærende gjeld	4 801	6 065
428	0	herav langsiktig gjeld	3 950	3 150
0	0	herav kortsiktig gjeld	851	2 915

Bane NOR SF

Ved virksomhetsoverdragelsen til Spordrift AS er det inngått avtale om overdragelse av pensjonsforpliktelser ("Pensjonsavtalen"). Pensjonsavtalen regulerer ansvar for pensjonsforpliktelsene til de ansatte omfattet av virksomhetsoverdragelsen. Bane NOR SFs rettigheter og forpliktelser i avtaleforholdet med Statens Pensjonskasse, samt den forpliktelse Bane NOR SF har påtatt seg ovenfor Norsk Jernbaneforbund i henhold til avtale av 9. mai 2018 om revisjon av overenskomst del B, er overdratt til Spordrift AS. For overtakelsen av pensjonsforpliktelsene skal Bane NOR SF betale pensjonsvederlag til Spordrift AS ("Pensjonsvederlag"). Pensjonsvederlaget er fastsatt til fripoliseverdien av de ansattes oppsatte rettigheter per overtakelsesdatoen 1. juli 2019.

Nærmere om pensjonsvederlaget

Netto pensjonsforpliktelse overført til Spordrift AS per 1. juli 2019, inklusive arbeidsgiveravgift	472
Pensjonsvederlag tilsvarende fripoliseverdien av de ansattes oppsatte rettigheter per 1. juli 2019	-428
Netto forpliktelse overført til Spordrift AS per 1. juli 2019	44

Pensjonsvederlaget skal gjøres opp over en periode på 10 år, og nedbetales med likt årlig beløp. Rentesatsen skal være lik seks måneders NIBOR pluss 0,6 prosent p.a.

Bane NOR SF Konsern

Forfallstruktur	2020	2021	2022	2023	2024	> 2025
Langsiktig rentebærende gjeld		1 550		850		1 550
Covenantskrav (Bane NOR Eiendom Konsern)				Krav	2019	2018
Belåningsgrad *)				< 65,0 %	27,3 %	34,5 %
Rentedekningsgrad				> 1,40	3,95	2,85
Minimumslikviditet (mill. kr)				> 300	1 799	1 912

*) Inkluderer verdijustert egenkapital fra eierandel i Oslo S Utvikling AS.

Kredittfasiliteter/trekkrettigheter

Bane NOR Eiendom underkonsern har totalt 1 800 mill. kr i kommitert 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 2019. I henhold til Stortingets bevilgning skal eventuell benyttet driftskreditt betales tilbake innen 12 måneder, inkludert renter. Rentesatsen skal være lik seks måneders statsrente (flytende) pluss 0,4 prosent p.a.

Pant og sikkerhetsstillelser:

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2019	2018	Gjeld sikret ved pant	2019	2018
0	0		0	0

Hverken Bane NOR SF eller andre selskaper i konsernet har pantsatt eller stilt eiendommer eller andre eiendeler som sikkerhet per 31. desember 2019.

Note 21 Sikring ved bruk av finansielle derivater**Energisikring**

I forbindelse med konsernets innkjøp av energi prissikrer foretaket mellom 25-50 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. Togoperatørene har besluttet å øke skringsgraden for å øke forutsigbarheten fremover.

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

Energisikring medførte i 2019 at konsernets kostnader til energi til eget forbruk var 0 mill. kr lavere (3 mill. kr lavere i 2018) 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 3 mill. kr lavere i 2019 (15 mill. kr lavere i 2018) enn dersom salget ikke hadde vært sikret. Tilsvarende reduserte energisikringen foretakets varekostnader til energisalg med 3 mill. kr i 2019. (15 mill. kr reduksjon i 2018)

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

Beholdningen av terminkontrakter for foretakets eget forbruk har en virkelig negativ verdi på 1 mill. kr. Løpetid er året 2020. Beholdningen av terminkontrakter for videresalget til togoperatørene har en virkelig negativ verdi på 7 mill. kr. Løpetid er året 2020.

Rentesikring

Underkonsernet Bane NOR Eiendom har tatt opp eksternt 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 2 840 mill. kr. Gjennomsnittlig gjenværende levetid på rentebytteavtalene var på fire år per utgangen av 2019.

Sikringsavtalene i Bane NOR Eiendom som vurderes å tilfredsstille kriterier for sikringsbokføring behandles som regnskapsmessig sikring i konsernregnskapet, slik at løpende rentekostnader som bokføres tilsvarer fast rente i sikringsavtalene. Rentesikring medførte i 2019 av konsernets rentekostnader var 1 mill. kr høyere (11 mill. kr høyere i 2018), enn dersom konsernet ikke hadde hatt rentesikringsavtaler.

Balanseført verdi på sikringsinstrumenter relatert til rentesikring var 0 mill. kr per utgangen av 2019.

Bane NOR SF		Virkelig verdi på sikringsinstrumenter	Bane NOR Konsern	
2019	2018		2019	2018
0	0	Rentesikringsinstrumenter	22	11
-8	16	Energisikringsinstrumenter	-8	16
-8	16	Sum virkelig verdi på sikringsinstrumenter	14	27
2019	2018	Ikke bokført gevinst(+)/tap(-) på sikringsinstrumenter	2019	2018
0	0	Rentesikringsinstrumenter	22	11
-8	16	Energisikringsinstrumenter	-8	16
-8	16	Sum ikke bokført gevinst (+)/tap(-) på sikringsinstrumenter	14	27

Note 22 Annen kortsiktig gjeld

Bane NOR SF		Annen kortsiktig gjeld	Bane NOR Konsern	
2019	2018		2019	2018
335	225	Uopptjent inntekt*	140	225
2 156	1 703	Påløpte kostnader	1 914	1 871
516	635	Skyldig lønn, feriepenger og skattetrekk	686	635
332	142	Annen kortsiktig gjeld	183	142
3 339	2 705	Sum annen kortsiktig gjeld	2 923	2 873

*Regnskapsmessig gevinst 195 mill. kr fra virksomhetsoverdragelsen til Spordrift AS er inkludert i uopptjent inntekt. Jf. beskrivelse i note 8.

Note 23 Hendelser etter balansedagen

Utbruddet av covid-19 ble 11. mars 2020 erklært som en global pandemi av Verdens Helseorganisasjon.

De økonomiske konsekvensene av utbruddet er hendelser som har oppstått etter balansedagen for regnskapsåret 2019. Utgangspunktet er at regnskapet skal reflektere forholdene på balansedagen. Regnskapsmessig skiller det mellom hendelser etter balansedagen som vedrører forholdene på balansedagen – de skal reflekteres i regnskapet, og hendelser etter balansedagen som vedrører neste periode – de skal ikke ha regnskapsmessig konsekvens per balansedagen. Verdifall på eiendeler som skyldes utbruddet av covid-19, vil ikke medføre nedskrivning i årsregnskapet for 2019, med mindre foretaket ikke lenger har evne til fortsatt drift.

Utbruddet av covid-19 har medført en stor og uventet reduksjon i det globale økonomiske aktivitetsnivået. Foretaket har lagt stor vekt på å sikre driften slik at togfremføring, både for persontog og godstransport, kan gjennomføres på en tilfredsstillende måte sett opp mot behovet de kommende måneder. Videre er det fokus på å sikre best mulig gjennomføring av foretakets prosjektaktiviteter, gitt myndighetenes rammer med begrenset reiseaktivitet, karantenebestemmelser og tiltak for å unngå kontaktsmitte. Aktivitetene i Bane NOR SF er i det vesentlige regulert i avtaler med Jernbanedirektoratet. Avtalene fastsetter grunnlag og rammer for Bane NORs oppgaver, og sikrer finansieringen av disse.

For Bane NOR SF medfører det risiko knyttet til kostnader og fremdrift i pågående prosjekter, samt risiko knyttet til infrastrukturavgifter. For de kommersielle aktivitetene i Bane NOR Eiendom-konsernet kan det oppstå verdifall på fordringer, varige driftsmidler og utviklingseiendommer.

Det er gjennomført vurderinger av finansiell eksponering og risiko. Styrets vurdering er at både konsernet samlet sett, og Bane NOR Eiendom AS isolert sett er godt rustet til å møte en økonomisk nedgangstid, og har god evne til fortsatt drift.

Rentebærende gjeld og tilgjengelig likviditet per utgangen av mars 2020, jf. note 20

Bane NOR Konser

Netto rentebærende gjeld	4 693
<i>herav langsiktig gjeld</i>	3 950
<i>herav kortsiktig gjeld</i>	743
Bankinnskudd	4 964
Ubenyttet driftskreditt i Norges Bank - Bane NOR SF	500
Ubenyttet driftskreditt - Bane NOR Eiendom konsern	157
Rullerendene trekkfasilitet - Bane NOR Eiendom konsern	1 500
Tilgjengelig likviditet	7 121

Note 24 Erklæring om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse for ledende ansatte

Lederlønnserklæringen for Bane NORs konsernsjef og andre ledende ansatte i konsernet (i det følgende kalt «ledende ansatte») er utarbeidet i overensstemmelse med bestemmelsene i regnskapsloven og Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse. 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. I heleide datterselskaper følger det aktuelle selskapsstyret opp at Retningslinjene følges.

Retningslinjer for lederlønn

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, ett eiervalgt styremedlem og fra 1.1.2020 ett ansattvalgt 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 rådggi 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 2019

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 retningslinjene for 2020.

Lønnelementer

Fast lønn

Bane NOR har som prinsipp at konsernledelsen skal honoreres med fast lønn. Basislønnen fastsettes på bakgrunn av stillingsinnhold, ansvarsnivå, kompetanse og erfaring. I Bane NOR er stillingene i konsernledelsen innplassert i et helhetlig stillingsvurderingssystem, og lønnsfastsettelse for ledende ansatte blir vurdert i forhold til både internt og eksternt lønnsnivå.

Naturalytelser

Det gis tilbud om fri telefoni, bredbånd, fri avis samt fribillett for reise med tog omfattet av Jernbanedirektoratets personalbillettordning.

Tidligere konserndirektør Eiendom mottok i tillegg til dette bilgodtgjørelse frem til fratredelse 1. oktober 2019. Denne avtalen ble opprinnelig inngått i ROM Eiendom, og fulgte med til Bane NOR ved virksomhetsoverdragelsen. Nåværende konserndirektør Eiendom har ikke avtale om bilgodtgjørelse.

Pensjons- og forsikringsordninger

Ledende ansatte deltar i konsernets generelle pensjons- og forsikringsordninger, aldersgrensen i konsernet er 72 år. Det er ikke etablert pensjonsordninger for lønn over 12G. Pensjonsopptjening for ledende ansatte med ytelsespensjon i Statens Pensjonskasse (SPK) hensyntar eventuell ytelsespensjon opptjent fra andre stillinger i virksomheter med SPK pensjon, slik at samlet pensjonsutbetaling ikke overstiger 66 prosent av lønn opp til 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.

Styrekompensasjon

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 prosent av ordinært styrehonorar.

Det ble opprettet prosjektutvalg i september 2019 og kompensasjon for medlemmene fastsettes på førstkommande foretaksmøte.

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 6 månedslønner, som er 3 måneder mer enn oppsigelsestidens lengde. Øvrige prinsipper i Retningslinjene følges, inkludert at sluttvederlag ikke benyttes når lederen har tatt initiativ til oppsigelsen.

Øvrige ledende ansatte har ikke sluttvederlagsavtaler.

Lederlønnspolitik og gjennomføring av retningslinjene for foregående regnskapsår

Lederlønnspolitikken for 2019 er gjennomført i samsvar med Retningslinjene.

Lønnsregulering for ledende ansatte er foretatt samtidig med og etter samme prinsipp som for øvrige ansatte i konsernet.

Ledelsens godtgjørelsesordning blir årlig gjennomgått av styret.

Lønn og eventuelle andre ytelser til ledende ansatte for 2019, og den enkeltes totale pensjonskostnad, fremgår i tabell nedenfor.

Oversikt over samlet godtgjørelse til ledende ansatte i 2019 (tall i tusen kroner):

Navn	Tittel	Lønn	Natural- ytelser	Pensjons- kostnad	Sum
Gorm Frimannslund *	konsernsjef	2 925	8	233	3 166
Petter Eiken* (til 30.09.19)	konserndirektør Eiendom	2 054	94	1 257	3 405
Jon-Erik Lunøe** (fra 01.09.19)	konserndirektør Eiendom	732	0	55	787
Einar Kilde** (til 30.09.19)	konserndirektør Utbygging	1 907	1	124	2 032
Stine B Ilebrekke Undrum* (fra 01.10.19)	konserndirektør Utbygging	575	2	278	854
Sverre Kjenne*	konserndirektør Digitalisering og teknologi	2 021	10	234	2 266
Vibeke Aarnes*	konserndirektør Infrastruktur	1 968	5	265	2 238
Bjørn Kristiansen*	konserndirektør Kunde og trafikk	1 968	11	326	2 304
Eli Skrøvset**	konserndirektør Virksomhetsstyring	2 141	12	170	2 322
Karsten Boe**	konserndirektør Sikkerhet og kvalitet	1 702	12	161	1 875
Beate Hamre Deck**	konserndirektør HR	1 749	12	168	1 929
Torild Lid Uribarri **	konserndirektør Kommunikasjon og samfunnskontakt	1 708	15	169	1 892

* SPK - offentlig tjenestepensjon

** Innskuddspensjon DNB

Oversikt over samlet godtgjørelse til styret i 2019 (tall i tusen kroner):

Navn	Rolle	Oppnevnt	Utbetalt styre- honorar	Godt- gjørelse utvalg	Sum
Siri Hatlen	styreleder, leder KU, medlem PU* (fra 25.09.19)	10.02.16	450	35	485
Olaf Melbø	nestleder, leder RU (til 25.09.19), leder PU* (fra 25.09.19)	10.02.16	273	57	330
Ane Rongen Breivega	styremedlem, medlem KU, medlem RU (fra 25.09.19)	10.02.16	224	27	251
Auke Lont	styremedlem (til 05.12.19)	10.02.16	211		211
Toril Nag	styremedlem	10.02.16	224		224
Baard Haugen	styremedlem, medlem RU (til 25.09.19), leder RU (fra 25.09.19)	20.06.17	224	45	269
Solbjørg Engeset	styremedlem ansattvalgt	01.04.17	224		224
Torfinn Håverstad	styremedlem ansattvalgt (observatør til 31.07.19), medlem KU (fra 01.01.20)	09.08.19	187		187
Tor Egil Pålerud	observatør (fra 09.08.19), styremedlem ansattvalgt (til 31.07.19)	09.08.19	205		205
Jens Heiberg	observatør (til 31.05.19)	10.06.16	83		83
Morten Lønnes	observatør (fra 09.08.19)	09.08.19	57		57

Benevnelse utvalg

Kompensasjonsutvalg ("KU")

Revisjonsutvalg ("RU")

Prosjektutvalg ("PU")

* Godtgjørelse til medlemmer i PU vil bli fastsatt i førstkommende foretaksmøte. Godtgjørelse for 2019 vil bli utbetalt i 2020.

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 tingsinnkudd til virkelig verdi, og foretakets åpningsbalanse viste verdien av foretakets eiendeler og forpliktelser (gjeld) på overføringstidspunktet.

Ved utarbeidelsen av åpningsbalansen til foretaket gjennomførte Samferdselsdepartementet, i samråd med ekstern rådgiver, verdivurdering av eiendeler og forpliktelser som ble overført fra Jernbaneverket til foretaket. Verdivurderingene 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 verdivurdert 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 tingsinnkudd 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 jernbaneeiendom som stasjoner, verksteder og terminaler, som tidligere hadde vært i NSBs eie ble tilført infrastrukturforvalteren Bane NOR SF. Tingsinnkuddet 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 tingsinnkuddet. Foretakets vedtekter slår også fast at foretakets formål er jernbaneverksamhet. 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 tingsinnkuddet skal anvendes for å møte denne forpliktelsen og utøve dette samfunnsoppdraget. Dette fremgår av balansen ved at en leveringsforpliktelse er balanseført. På tidspunktet for tingsinnkuddet 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 porteføljestyling 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/fornyelse 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 Stortingsproposisjoner.

K01 Drift: Vederlag til drift anses i hovedsak som driftstilskudd. Inntektsføring av årets driftsvederlag skjer i regnskapsåret vederlaget tildeles, med unntak for driftsinvesteringer og planlagt forebyggende vedlikehold som forskyves i tid. Vederlag til driftsinvesteringer behandles parallelt som vederlag til K01-fornyelse, 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 aktivering. 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 av 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 undervisningstjenester, utstyr, husleie og leie av personell m.m. skjer inntektsføring i takt med leveransen av tjenestene. Bane NOR SF har fra 2019 overtatt alle ansatte tilknyttet enhetene for jernbanefag og trafikkopplæring ved Norsk jernbaneskole.

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 perioden risiko og kontroll overføres kjøper (overtagelsestidspunktet), med unntak av salgsgevinster 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 100 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 interne gevinster. 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. Egentilvirkede driftsmidler dekomponeres i vesentlige bestanddeler med ulik levetid og balanseføres ved ferdigstilling. 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 lenger 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 lenger 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. Fullføringsgraden 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.

Den private AFP-ordningen anses å være en ytelsesbasert flerforetaksordning. Administrator er ikke i stand til å fremskaffe pålitelige beregninger av opptjente forpliktelser. AFP-ordningen regnskapsføres derfor som en innskuddsbasert ordning, og er inkludert i kostnader ved innskuddsordning inklusive arbeidsgiveravgift.

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.

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 25-50 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 sikringsbokføring 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

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

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. Derneft 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.

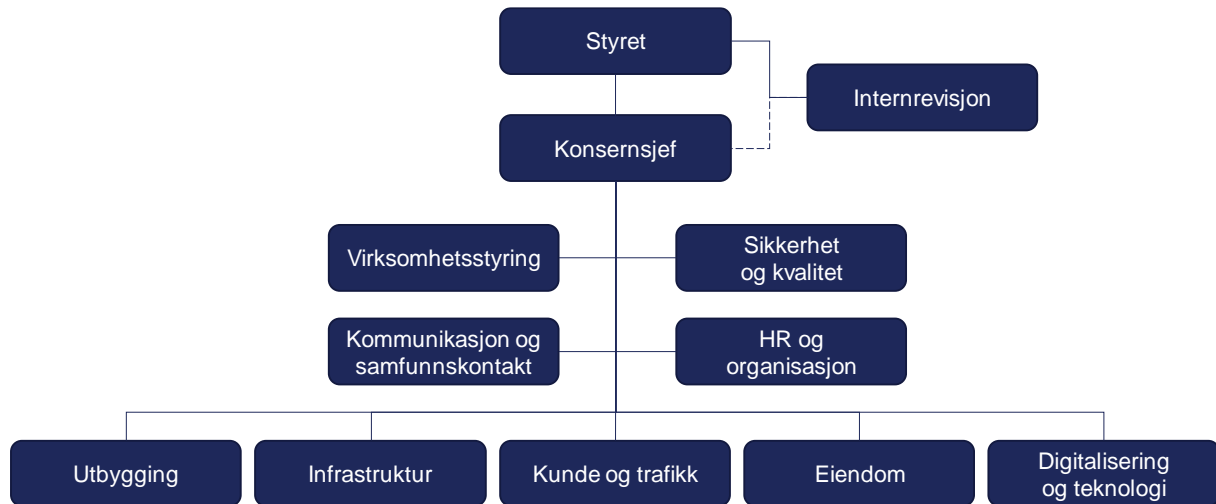
Bane NORs etiske retningslinjer gjelder for styremedlemmer, selskapets medarbeidere, innleide konsulenter og andre som utfører arbeid for konsernet. Bane NOR har ansvar for komplekse leveranser, omfattende kontrakter, et stort antall leverandører og er involvert i bransjer med betydelig risiko for økonomisk 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 om 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.

Figur 1: Oversikt over organiseringen av Bane NOR SF



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 brukervennlige jernbaneinfrastrukturtenester (inkludert knutepunkts- og terminalutvikling) som grunnlag for transport av personer og gods på det nasjonale jernbanenettet.

Bane NORs samfunnsplågte oppgaver er planlegging, utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold av det nasjonale jernbanenettet, trafikkstyring og forvaltning av jernbaneeiendom, som Bane NOR etter avtale med Jernbanedirektoratet har påtatt seg ansvar for. Jernbane- og eiendomsvirksomheten skal sammen bygge opp om Bane NORs formål.

All fast eiendom i Bane NOR skal eies av statsforetaket eller datterselskaper i henhold til eiendommenes formål og bruk.

Datterselskapet Bane NOR Eiendom AS med underselskaper driver kommersiell eiendomsutvikling og drift i tillegg til å realisere prosjekter som ikke møter krav til bedriftsøkonomisk lønnsomhet, men som støtter opp under Bane NORs samfunnsoppdrag og lønnsomhet fra et samfunnsøkonomisk perspektiv.

All fast eiendom i Bane NOR skal ha et bruksformål og tilpasses dette. Jernbanen skal ha tilstrekkelig og egnet areal til sine drift-, og servicefunksjoner, alt annet areal skal utvikles, selges, leies ut eller utnyttes på annen måte til beste for Bane NOR. Bane NOR Eiendom AS har ingen ansatte da disse er ansatt i statsforetaket.

Bane NOR SF har etablert datterselskapet Spordrift AS. Spordrift AS er et heleid aksjeselskap for produksjon av drift og vedlikehold i Bane NOR. Om lag 1 250 av Bane NORs medarbeidere er overført til det nye selskapet i 2019. Spordrift har inngått avtaler med Bane NOR om drift- og vedlikeholdsansvaret. I perioden 2021-27 vil Bane NOR gjennomføre en områdevis konkurranseutsetting av disse oppgavene.

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. 30 %. Utbyttestørrelsen skal tilpasses eiendomsvirksomhetens 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 relasjoner for styremedlemmer, konsernledelsen, 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

Foretaksrådet velger foretakets eieroppnevnte styremedlemmer. Ansattrepresentanter til styret ble i 2019 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 foretaksrådet. 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 har det i 2019 vært like mange kvinner som menn, 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 foretaksrådet. Styrets overordnede ansvar er å forvalte Bane NOR slik at hovedformålet søkes realisert på en mest mulig hensiktsmessig og regningssvarende 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 tre 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 eksterntrevisjon, intern kontroll, styrende dokumenter og risikostyring innenfor økonomi- og finansområdet. I tillegg er revisjonsutvalget saksforberedende organ for saker knyttet til eierstyring, selskapsledelse og samfunnsansvar.
- Revisjonsutvalget 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.

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. I tillegg er kompensasjonsutvalget saksforberedende organ for ledelsessaker, compliance-funksjonen, samt for varslingsaker.

- 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.

Prosjektutvalg

- Styrets prosjektutvalg er et underutvalg av styret i Bane NOR og har som formål å være et saksforberedende organ for styrets behandling av prosjektbeslutninger, kontraktinngåelse og øvrige saker relatert til store prosjekter med tilhørende kontrakter.
- Prosjektutvalget 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.

I 2019 er det gjennomført følgende møter:

	Rolle	Styret	Revisjons- utvalget	Kompensasjons- utvalget	Prosjekt- utvalget
Antall møter		14	7	4	3
Siri Hatlen	Styreleder, leder for kompensasjonsutvalget og medlem i prosjektutvalget	14		4	3
Olaf Melbø	Nestleder, leder for revisjonsutvalget (fram til 25. sept) og leder for prosjektutvalget	13	5		3
Auke Lont	Styremedlem (ut fra styret 26. nov)	11			
Ane Breivega	Styremedlem, medlem i kompensasjonsutvalget og i revisjonsutvalget	14	2	4	
Toril Nag	Styremedlem	10			
Baard Haugen	Styremedlem, medlem i revisjonsutvalget (leder fra 25. september)	13	7		
Tor Egil Pålerud	Styremedlem (observatør fra august)	11			
Solbjørg Engeset	Styremedlem	14			
Torfinn Håverstad	Observatør (Styremedlem fra august)	14			
Jens Heiberg	Observatør (ut 1. juni)	6			
Morten Lønnes	Observatør (fra august)	5			
Janina Hortman	Vararepresentant	1			
Iain Vartun	Vararepresentant	2			
Bård Johnsen	Vararepresentant	1			

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 integrert 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 er etablert en prosess for å rapportere strategiske konsernrisker med tilhørende tiltak hvert tertialt.

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 har det i 2019 pågått et omfattende arbeid med å forbedre konsernets viktigste arbeidsprosesser og styrende dokumentasjon. Det er utarbeidet og implementert konsernprosedyrer og prosedyrer med nøkkelkontroller innenfor de viktigste pengestrømmene i konsernet.

Compliance Officer

Bane NOR har en egen Compliance officer funksjonen. Compliance officer skal ha en forebyggende, rådgivende og kontrollerende rolle, bistå ledelsen med rådgivning i spørsmål om regeletterlevelse og bidra til at 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 revisjonsselskap. 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 24 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 ordinært foretaksmøte. Detaljert oversikt over godtgjørelse til ledende ansatte finnes i note 24 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 at det anses som nødvendig.

PwC har vært foretakets revisor i 2019. 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.

Bane NORs Bærekraftsrapport 2019

Innholdsfortegnelse

Konsernsjefens forord	2
1. Dette er Bane NOR	3
2. Helhetlig tilnærming til bærekraftsarbeidet	4
2.1. Bane NORs strategi 2019-2023	5
2.2. Bane NORs verdier	6
2.3. Forventninger fra vår eier og myndigheter	6
2.4. Nasjonale og internasjonale initiativ	7
2.5. Risiko og muligheter	7
2.6. FNs bærekraftsmål	7
4.7. Vesentlighetsanalyse og interessentdialog	9
3. Sikkerhet – Vi skal levere Europas sikreste jernbane	11
3.1. Ivareta sikkerhet	11
4. Kunden i sentrum – Vi fokuserer på kundens behov og skaper forutsigbarhet	14
4.1. Sikre punktlighet og forutsigbarhet	15
5. Fremtidsrettet samfunnsaktør	16
– Vi samarbeider og er innovative for en bærekraftig utvikling	17
5.1. Styrke antikorrupsjon og habilitet	17
5.2. Utvikle en bærekraftig leverandørkjede	19
5.3. Videreutvikle jernbanens miljøfortrinn	21
5.4. Redusere vårt klima- og miljøavtrykk	24
5.5. Ivareta kulturminner og kulturmiljø	26
5.6. Styrke knutepunktutvikling og sømløs reise	28
6. Medarbeidere – Vi opptrer i tråd med våre verdier: Åpen, respektfull, engasjert og nytenkende	30
6.1. Sikre kompetent og godt arbeidsmiljø	30
6.2. Bidra til mangfold og likestilling	32
7. Definisjoner	33

Konsernsjefens forord

Bane NOR jobber for en bærekraftig jernbane

Vi har nå avsluttet vårt tredje år som Bane NOR. Tiden har gått fort og det har skjedd utrolig mye. De siste årene har vi hatt vekst i togtrafikken, og hver eneste dag har dyktige og dedikerte medarbeidere gjort en fantastisk jobb for å holde punktligheten tett opptil 90 prosent. Det er ingen selvfølge at vi klarer det, med gradvis økende vedlikeholdsetterslep og i en situasjon der vi nærmer oss et metningspunkt i forhold til hva jernbanen klarer å levere.

I en periode med rekordhøye bevilgninger til jernbaneformål har vi vist samfunnet at vi bidrar til å bygge landet og legge til rette for mer miljøvennlig transport. Vi har ferdigstilt flere store og små prosjekter som knytter regioner sammen og reduserer reisetiden. Vi har utviklet flotte og fungerende knutepunkt i flere av landets største byer. Disse bidrar til økt mobilitet og verdiskapning, og ikke minst til at flere velger miljøvennlig transport slik jernbanen er. Dette arbeidet hadde vi ikke kunnet gjøre uten et godt samarbeid med lokalsamfunn, engasjerte politikere og tålmodige naboer.

Vi endres gradvis til en organisasjon der kontinuerlig forbedring er en naturlig del av hverdagen. Vi er i gang med det største teknologiske skiftet i jernbanens historie. Utviklingen av den digitale jernbanen skal effektivisere, og gi en mer pålitelig og robust jernbane. Vi har forbedret kundeinformasjonen til de reisende og tatt et større ansvar for håndteringen av situasjoner når trafikken ikke går som normalt. Og vi har skilt ut drift og vedlikehold av jernbanen i et eget aksjeselskap (Spordrift AS), som skal bidra til å øke effektiviteten og produktiviteten.

Bane NORs samfunnsoppdrag er å planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde det nasjonale jernbanenettet, styre trafikken og forvalte og utvikle jernbaneeiendom. Å gjennomføre dette samfunnsoppdraget på en bærekraftig måte er en del av vår strategi for 2019-2023. Våre strategiske mål som samfunnsaktør er tydelige: vi skal redusere klima og miljøavtrykk i samfunnet og i egen aktivitet, bygge et godt omdømme i samfunnet og utvikle ledende kompetanse.

I en tid der det diskuteres overgang til nullutslippskjøretøy innenfor alle deler av transport vil jeg peke på at jernbanen er tilnærmet nullutslippstransport allerede. Med begrenset arealbruk, lavt energiforbruk og lave klimagassutslipp, bidrar jernbanen til å oppfylle Norges miljø- og klimamål. Lave transportkostnader over lengre avstander gjør også fjerntog og godstransport til bærekraftige og effektive bidrag for klima og mobilitet.

2019 var Bane NORs Miljø-år, der vi også var samarbeidspartner med Oslo kommune i deres europeiske miljøhovedstadsår. Målsettingen for vårt Miljø-år 2019 var å bevisstgjøre internt og eksternt om jernbanens miljøfortrinn og Bane NORs fotavtrykk på klima og miljø. Det gjorde vi gjennom flere ulike aktiviteter, blant annet «Åpen jernbanedag» på Oslo S i august. Det ble en vellykket og fin dag der store og små koste seg med musikk og god mat. Her profilerte vi jernbanens miljøfortrinn sammen med Oslo kommune og de andre jernbanevirksomhetene.

Med oppdraget som forvalter av jernbaneinfrastrukturen i Norge følger det også et særskilt ansvar for å ivareta god forretningsetikk og aktivt forebygge korrupsjon. Vår rolle som byggherre i flere av landets største samferdselsprosjekter, med et bredt nettverk av internasjonale leverandører, forsterker dette ansvaret for å sikre åpenhet, etterrettelighet og transparens i alt vi gjør. Vi praktiserer nulltoleranse for brudd på etiske retningslinjer og korrupsjon. Bane NORs etterlevelse av lover og interne verdier er helt avhengig av de valgene som alle våre ansatte og innleide tar hver dag. Derfor er opplæring i etikk og antikorrupsjon en viktig del av vårt obligatoriske opplæringsprogram for ansatte. For å tydeliggjøre vår

bærekraftsambisjon overfor leverandørene, har vi i 2019 etablert nye og spissede kontraktkrav for å sikre at samfunnsansvaret blir ivaretatt. Bane NOR ønsker å bidra til en seriøs bygge- og anleggsbransje. Forebygging av arbeidskriminalitet et viktig satsningsområde for oss. I forbindelse med inngåelse og oppfølging av kontrakter, jobber vi kontinuerlig for å sikre at våre leverandører ikke omgår lover, forskrifter, avtaler og regelverk for å oppnå urettmessige konkurransefordeler eller vinning.

I 2018 leverte vi vår første bærekraftsrapport. I bærekraftsrapporten for 2019 har vi utviklet bærekraftsrapporteringen videre i henhold til hovedprinsippene i Global Reporting Initiative (GRI), og også knyttet vårt arbeid opp mot FNs bærekraftsmål. Det er viktig for oss som en fremtidsrettet samfunnsaktør og ansvarlig byggherre å sikre at vi driver økonomisk og etisk forsvarlig. Gjennom denne målbevisste innsatsen vil vi forbedre oss ytterligere i årene som kommer.

I 2021 skal Stortinget behandle Regjeringens forslag til ny Nasjonaltransportplan for 2022-2033. Bane NOR har i 2019 bidratt med våre innspill til prioriteringer til Jernbanedirektoratet og Samferdselsdepartement. Vi går spennende tider i møte!

Gorm Frimannslund

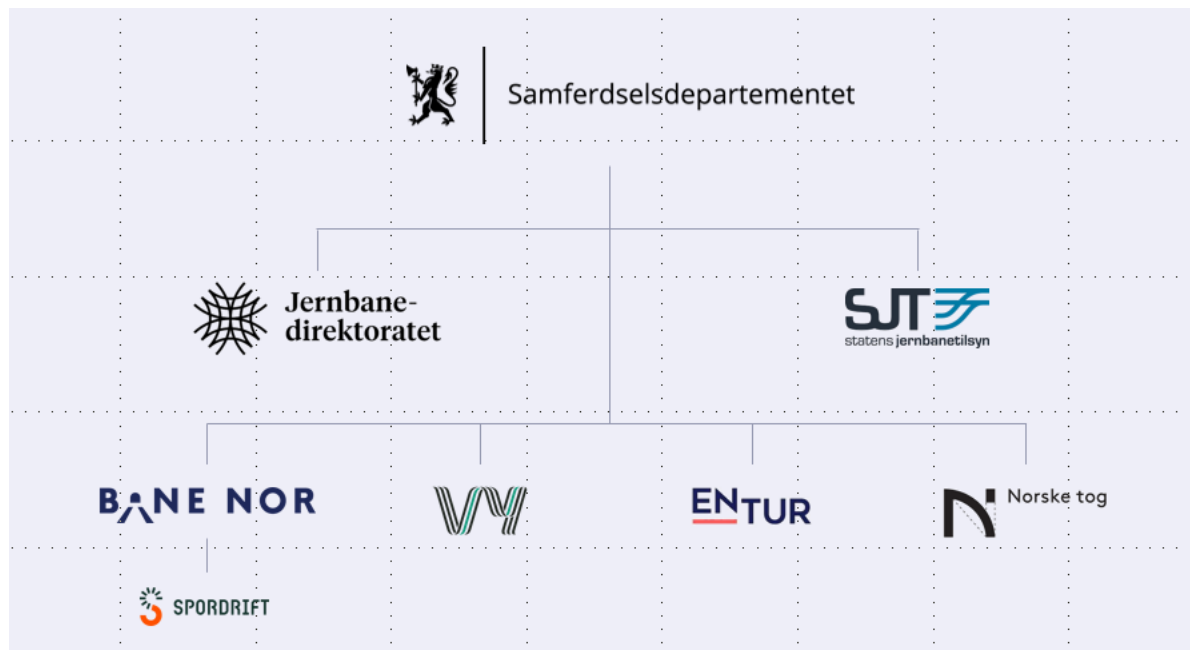
Konsernsjef Bane NOR

1. Dette er Bane NOR

Bane NOR var operativt i drift fra 1. januar 2017. Bane NOR har ansvar for den nasjonale jernbaneinfrastrukturen. Vi har om lag 3 400 medarbeidere over hele landet, er 100 prosent eid av staten ved Samferdselsdepartementet, og har hovedkontor i Oslo. Vårt samfunnsoppdrag er å drifte, vedlikeholde, planlegge, og bygge ut det nasjonale jernbanenettet. Vi har også ansvar for trafikkstyring, forvaltning og utvikling av jernbaneeiendom.

Bane NOR skal legge grunnlaget for trafikkvekst på jernbanen. Dette skal skje ved å sikre en trygg, tilgjengelig og effektiv jernbaneinfrastruktur og ved å legge til rette for kundevennlige knutepunkter for både 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 – reform i jernbanesektoren, i Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029, i Statens eierberetninger, og i statsbudsjettene. Alle disse dokumentene understreker Bane NORs rolle: «Statsforetaket skal eie, forvalte, drifte, vedlikeholde og fornye jernbaneinfrastrukturen, ivareta byggherrefunksjonen i utbyggings-prosjekter, utføre trafikkstyring og eie og forvalte eiendom.» Dette krever at Bane NOR er en utadrettet samfunnsaktør og utøver vår rolle i et godt samspill med samfunnet vi virker i.

I 2019 ble drift og vedlikehold av jernbanen skilt ut i et eget aksjeselskap heleid av Bane NOR, Spordrift AS. Om lag 1 200 medarbeidere fulgte med over til det nye selskapet. Spordrift AS skal utføre drift og vedlikeholdstjenester i henhold til de tekniske og sikkerhetsmessige kravene som Bane NOR stiller. Konkurransetsetting skal bidra til å øke effektiviteten og produktiviteten for drift og vedlikehold av jernbanen.



Figur 1. Sammensetning jernbanen i Norge og Samferdselsdepartementets eierskap.

Samferdselsdepartementet har det overordnede (politiske) ansvaret for transportsektoren og driver eierstyring av jernbandedirektoratet og virksomhetsstyring av Bane NOR SF og Spordrift (fra 1.7.2019), Entur AS (nasjonal salgskanal for togbilletter), Norske tog AS (selskap som skal sikre tilgang til togmateriell for persontogoperatørene) Samferdselsdepartementet ivaretar også statens eierskap av Vy AS (tidligere NSB AS mens Næringsdepartementet ivaretar eierskapet til Flytoget AS og Mantena AS. (kilde: Jernbandedirektoratet.no)

2. Helhetlig tilnærming til bærekraftsarbeidet

Bærekraftig utvikling handler om å ta vare på behovene til mennesker som lever i dag, uten å ødelegge framtidige generasjoners muligheter til å dekke sine. Som heleid statsforetak er Bane NORs oppdrag å løse vårt sektorpolitiske mål mest mulig effektivt over tid, noe som forutsetter at vi er bærekraftig. Bane NOR skal balanser økonomiske, sosiale og miljømessige forhold på en måte som bidrar til langsiktig verdiskaping.

Bane NOR har en nøkkelrolle i arbeidet med bærekraftig utvikling av Norge, gjennom utviklingen av fremtidens jernbane. Vi ser at stadig flere reiser med tog. Ifølge tall fra Vy ble det i 2019 gjennomført mer enn 73 millioner personreiser på norske tog. Befolkningsveksten er sterk i og rundt de største byene, ikke minst på østlandsområdet. Samtidig skal klimagassutslippene fra transport kuttes betydelig i årene som kommer. Dette er to viktige årsaker til at jernbanen vil få en enda viktigere rolle.

Togets store fortrinn er å kunne frakte mange reisende effektivt og sikkert på en infrastruktur som krever lite areal per passasjer. Overføring av transport fra veiene til jernbanen er positivt både for miljøet og for arealbruken i og rundt byene og knutepunktene våre.

Bane NOR er samtidig en stor, statlig arbeidsgiver og en av landets største byggherrer. Vi samarbeider tett med mange ulike interessenter for å bidra til at de reisende får et miljøvennlig alternativ. Dette gir oss en unik mulighet til å sørge for at flere tar bærekraftige valg hver dag. Det gjelder både oss som organisasjon, medarbeiderne våre, kundene våre og samfunnet vi opererer i.

Sammen jobber vi hver dag for å gjennomføre vårt samfunnsoppdrag på en bærekraftig, effektiv og kunderettet måte. Gjennom denne målbevisste innsatsen vil vi forbedre oss ytterligere i årene som kommer. Her gir den årlige bærekraftsrapporten oss et godt grunnlag.

Bane NOR styrket bærekraftsarbeidet i 2019, og arbeider kontinuerlig med å identifisere risiko og muligheter, og hvilke tiltak vi iverksetter der det er nødvendig. Bane NOR vil arbeide målbevisst med å forbedre oss ytterligere i arbeidet med å ta en ledende rolle i vårt arbeid med bærekraftig utvikling i årene som kommer. Den årlige bærekraftsrapporten vil være en god støtte i dette arbeidet.

Rapporten bygger på den internasjonale standarden for bærekraftsrapportering, «Global Reporting Initiative» (GRI). GRI-standarden gir oss et verktøy for å utvikle oss og for å måle den kontinuerlige innsatsen med å integrere bærekraft i beslutningsprosesser og daglig drift. I 2020 vil vi ha enda større fokus på løpende oppfølging og rapportering av bærekraftsarbeidet i organisasjonen.

Nedenfor redegjør vi nærmere for hva som ligger til grunn for vårt bærekraftsarbeid og vår bærekraftsrapport for 2019.

2.1. Bane NORs strategi 2019-2023

Bane NOR har utviklet og implementert en konsernstrategi for 2019-2023 med visjonen «Norge på skinner». Her er bærekraftsarbeidet en integrert del av alle de strategiske målene vi har satt for vår aktivitet som samfunnsaktør:



Figur 2. Bane NORs strategiske plattform

Våre strategiske mål handler om alt fra valg av nullutslippsteknologi, til modernisering av hvordan vi jobber med planlegging, bygging og vedlikehold av jernbanen. Utvikling av knutepunkter som gjør det enklere for folk å velge kollektivt er også viktig her. I sum dreier dette seg om å flytte jernbanen inn i en ny tid gjennom et teknologisk skifte. Vi skal oppgradere tidligere tiders jernbanedrift ved å bruke dagens og fremtidens teknologiske løsninger. Samtidig erkjenner vi at også vår virksomhet setter et miljøavtrykk. Vi tar dette på alvor, og vi jobber systematisk for å minimere dette avtrykket.

Målet vårt er å forvalte jernbanen ved å løse felles utfordringer i samarbeid med samfunnet rundt oss, på en måte som tar tydelig ansvar for hvordan mennesker, samfunn og miljø blir påvirket av våre aktiviteter.

2.2. Bane NORs verdier

I 2018 utviklet vi nye verdier for organisasjonen vår. Vi skal være åpne, respektfulle, engasjerte og nytenkende. I adferdsbeskrivelsene som følger verdiene, utdyper vi at vi fremmer bærekraft, etisk bevissthet og sosialt ansvar. I 2019 har vi jobbet med å forankre disse nye verdiene i hele organisasjonen vår. Verdigrunnlaget er grunnleggende for vårt bærekraftsarbeid.

- Åpen
 - o Vi deler og samarbeider for å lykkes
 - o Vi verdsetter mangfold og nye perspektiver
 - o Vi tar opp etiske dilemmaer og handler med integritet
 - o Vi er åpne og ærlige i vår forretningsdrift
- Respektfull
 - o Vi møter hverandre og omverden med respekt, toleranse og tillit
 - o Vi setter sikkerheten først
 - o Vi fremmer bærekraft, etisk bevissthet og sosialt ansvar
- Engasjert
 - o Vi er alle Bane NOR-ambassadører
 - o Vi tenker helhet og er løsningsorientert
 - o Vi tar ansvar for egen kompetanse og faglig utvikling
- Nytenkende
 - o Vi er nysgjerrige, søker ny kunnskap og lærer av erfaringer
 - o Vi bruker hverandres kompetanse for å levere gode resultater
 - o Vi utfordrer etablerte sannheter
 - o Vi er modige og drivende i endring og utvikling

2.3. Forventninger fra vår eier og myndigheter

Meld. St. 8 (2019–2020) Statens direkte eierskap i selskaper - bærekraftig verdiskaping

Denne stortingsmeldingen stiller tydelige forventninger til bærekraftig verdiskaping. Den gir også rammer og føringer for god eierstyring. Staten forventer blant annet at selskapene som eies av staten skal:

- ha en overordnet plan for bærekraftig verdiskaping som konkretiseres i tydelige mål og strategier, og som det rapporteres på
- være ledende i sitt arbeid med å utvikle en ansvarlig virksomhet
- arbeide for å ivareta menneskerettigheter og arbeidstakerrettigheter, redusere sitt klima- og miljøfotavtrykk og forebygge økonomisk kriminalitet, som blant annet korrupsjon og hvitvasking av penger
- gjennomføre aktsomhetsvurderinger i tråd med anerkjente metoder
- være åpne om vesentlige områder, mål og tiltak innenfor sitt arbeid med ansvarlig virksomhet.

Bane NORs mål med denne bærekraftsrapporten er å vise hvordan vi innfrir disse forventningene.

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.

2.4. Nasjonale og internasjonale initiativ

Etisk Handel Norge

Som medlem av Etisk Handel Norge, er vi i Bane NOR forpliktet til å etterleve felles, standard retningslinjer. Vi skal også arbeide aktivt for å fremme handel som sikrer grunnleggende menneskerettigheter, arbeidstakerrettigheter, utvikling og miljø stadig forbedres hos produsenter og leverandører i hele leverandørkjeden.

FNs Global Compact

Bane NOR valgte å tilslutte seg Global Compact i mars 2020. FNs Global Compact baserer seg på ti prinsipper på områdene menneskerettigheter, arbeidslivsstandarder, miljø og anti-korrupsjon. Tilslutning til Global Compact betyr at Bane NOR som ansvarlig bedrift vil gjøre sitt beste for å drive vår virksomhet i tråd med de ti prinsippene.

2.5. Risiko og muligheter

Ny teknologi, klimarisiko og klimamuligheter, samt nye og endrede forventninger fra våre interessenter. Dette er noen av faktorene som påvirker både oss og jernbanen, og som vi må ta hensyn til i vårt bærekraftsarbeid slik at vi sikrer verdiskapingen på lang sikt. Risikostyring er integrert i våre styringsprosesser og har høy oppmerksomhet i Bane NOR. Styret gjennomgår og behandler strategisk risikovurdering tre ganger i året. I tillegg jobber organisasjonen systematisk med risikostyring og risikovurderinger. Dette er avgjørende for å sikre at vi når målene våre og redusere sannsynligheten for feil og uønskede hendelser.

2.6. FNs bærekraftsmål






FNs bærekraftsmål er hele verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030. Bærekraftsmålene reflekterer de tre dimensjonene i bærekraftig utvikling: klima og miljø, økonomi og sosiale forhold.

Bane NOR støtter arbeidet med FNs bærekraftsmål, og deler synet om at næringslivet har en viktig rolle når det gjelder å nå dem. I tråd med vår omtale i bærekraftsrapporten for 2018, har vi knyttet vårt eget arbeid med bærekraft opp til FNs bærekraftsmål.

Vi vet at aktiviteten vår kan ha både positiv og negativ innvirkning på bærekraftsmålene. Derfor gjør vi en systematisk innsats for å gjøre den negative innvirkningen så liten som mulig, samtidig som vi bidrar til å nå målene. Vi legger også vekt på å være åpne om effektene vi skaper.

Bane NOR støtter alle FNs 17 bærekraftsmål, men sammen med våre interessenter har Bane NOR prioritert 5 mål. Disse er valgt fordi de er nært knyttet til vår kjernevirksomhet og dermed er områder der vår innsats vil kunne få størst positiv effekt. Å innlemme bærekraftsmålene i vår rapportering blir et nyttig «kompass» som sørger for at Bane NOR bidrar til en bærekraftig utvikling.

Bane NORs prioriterte bærekraftsmål, en beskrivelse av disse, samt relevante delmål (Kilde: FN.no) er illustrert i figuren under (Kilde: FN.no). Hvordan Bane NOR spesifikt jobber med målene fremgår i omtalen av vesentlig tema.

FNs bærekraftsmål					
Hvorfor	Investeringer i infrastruktur er avgjørende for å skape en bærekraftig utvikling. Infrastruktur er den underliggende strukturen som må være på plass for at et samfunn skal fungere.	Urbanisering skaper store muligheter og utfordringer. På sitt beste sørger byer for at mennesker kan leve gode liv og utvikle seg både økonomisk og sosialt. På den andre siden vokser mange byer fortere enn tilbudet av arbeidsplasser og boliger. I fremtiden må vi bygge byene slik at de kan gi tilgang til grunnleggende tjenester som energi, boliger og transport for innbyggerne.	Bærekraftig forbruk og produksjon handler om å gjøre mer med mindre ressurser. I dag forbraker vi mye mer enn hva som er bærekraftig for kloden.	Det er viktig å begrense økningen av gjennomsnittstemperaturen til 1,5 °C dersom verden ønsker å slippe katastrofale konsekvenser i fremtiden. I tillegg til å kutte i utslipp og fange og lagre CO ₂ , må det satses mer på fornybar energi, nye industrielle systemer og endring i infrastruktur. I tillegg må vi investere i å verne, tilpasse oss og begrense skadeomfanget	For å lykkes med bærekraftsmålene trengs det nye og sterke partnerskap. Myndigheter, næringslivet og sivilsamfunnet må samarbeide for å oppnå bærekraftig utvikling.
Relevante delmål	<ul style="list-style-type: none"> - Vi vil utvikle pålitelig, bærekraftig og solid infrastruktur av høy kvalitet for å støtte økonomisk utvikling og livskvalitet 	<ul style="list-style-type: none"> - Vi vil gi økt tilgang til trygge, lett tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer - Vi vil bidra til sikkerheten på veiene gjennom vår utbygging av offentlige transportmidler - Vi skal verne om og sikre kultur- og naturarv. 	<ul style="list-style-type: none"> - Vi vil redusere avfallsmengden gjennom forbud, reduksjon, gjenvinning og ombruk. - Vi vil stimulere leverandører til å innføre bærekraftige arbeidsmetoder 	<ul style="list-style-type: none"> - Vi vil styrke evnen til å stå imot og tilpasse oss klimarelaterte farer og naturkatastrofer - Vi vil innarbeide tiltak mot klimaendringer i vårt arbeid og strategi 	<ul style="list-style-type: none"> - Vi vil stimulere til og fremme partnerskap og samarbeid

Figur 3. Bane NORs prioriterte bærekraftsmål

4.7. Vesentlighetsanalyse og interessentdialog

Bane NORs samfunnsoppdrag og arbeid med bærekraft 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 under.



Figur 4. Bane NORs interesser.

Bane NOR har et ansvar for å påvirke positivt innenfor områdene som er nærmest vår kjernevirksomhet. Derfor har vi oppdatert vår vesentlighetsanalyse fra 2018. Den hjelper oss ikke bare med å vurdere hvilke temaer som er strategisk viktige for vår langsiktige verdiskaping. Den sorterer også temaene ut fra forventningene våre ulike interesser har til oss på disse områdene. Denne analysen er altså et verktøy som hjelper oss å vurdere hvor vi i størst grad kan bidra positivt til samfunnsutviklingen, på en måte som også støtter opp under vår langsiktige verdiskaping. Som et fundament for hele analysen ligger Bane NORs konsernmål.

I arbeidet med bærekraftsrapportens vesentlighetsanalyse har det vært viktig for oss å ha en tett dialog med våre interesser. Denne interessentdialogen er gjennomført gjennom samtaler med utvalgte interne og eksterne interesser. Vi har også benyttet informasjon fra en større interessentanalyse som ble gjennomført høsten 2019. Utgangspunktet for dialogen var Bane NORs vesentlighetsanalyse fra 2018 og de temaene som var prioritert der. I tillegg er resultater fra våre kunde- og omdømmeundersøkelser en del av grunnlaget for rapporten.

Interessentenes tilbakemeldinger

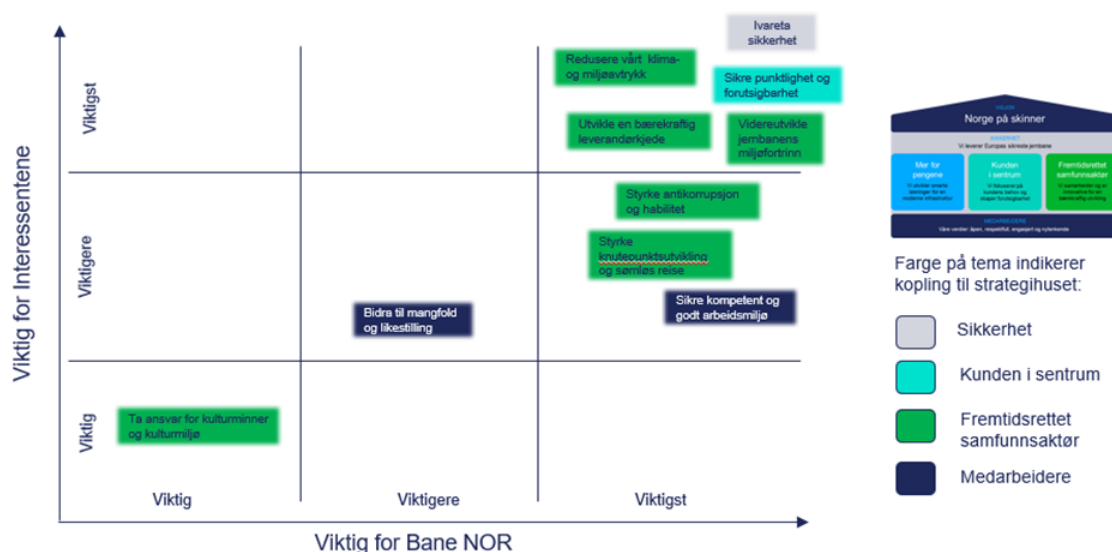
Klima og miljø er høyt på agendaen i samfunnet generelt og også hos våre interesser. Noen av de sentrale punktene som interessentene var spesielt opptatt av og som vi derfor har lagt vekt på i denne rapporten, og vil legge vekt på fremover, er blant annet:

- Forhold ved den teknologiske utviklingen som påvirker hvordan jernbanens konkurransefortrinn utvikler seg over tid, sett i forhold til andre transportformer.
- Kommunikasjon rundt klima og miljø som underbygger jernbanens miljøfortrinn må være nøytralt og dokumentert.
- Bane NORs rolle i å utvikle fremtidsrettede knutepunkter, som en del av vår utvikling av jernbanen.
- Hvordan Bane NOR jobber med kompetanse og omstilling for å utvikle smarte, innovative og fremtidsrettede løsninger.

Oppdatert vesentlighetsanalyse

Figuren under illustrerer resultatet av den interne og eksterne interessentdialogen. Den viser hva som er de viktigste bærekraftstemaene for Bane NOR i tiden som kommer.

I 2019-rapporten har vi valgt å koble de 10 vesentligste temaene i analysen nærmere til Bane NORs strategi. Denne koblingen reflekteres i kapittel-inndeling av denne rapporten. Alle de vesentlige bærekraftstemaene understøtter også den strategiske pilaren «mer for pengene», med utgangspunkt i at all langsiktig verdiskaping må baseres på bærekraftige løsninger.



Figur 5. Bane NORs vesentlighetsanalyse 2019.

Dette er resultatet av Bane NORs vesentlighetsanalyse. Hovedpunktene i diagrammet er fargekodet opp mot våre fire strategiske satsingsområder. Den horisontale aksene viser hva som er "viktig-viktiger-viktigst" for Bane NOR. Den vertikale aksene viser hva som er "viktig-viktiger-viktigst" for Bane NORs eksterne interessenter.

Vesentlige bærekraftstemaer og kobling til FNs bærekraftsmål:

Når vi ser på våre fire strategiske satsingsområder med de tilhørende underpunktene fra vesentlighetsanalysen, ser vi tydelig hvordan de er koblet til FNs bærekraftsmål:

Sikkerhet – Vi leverer Europas sikreste jernbane

- Ivareta sikkerhet (FNs mål: 9, 11, 13, 17)

Kunden i sentrum – Vi fokuserer på kundens behov og skaper forutsigbarhet

- Sikre punktlighet og forutsigbarhet (FNs mål: 9,11,17)

Fremtidsrettet samfunnsaktør - Vi samarbeider og er innovative for en bærekraftig utvikling

- Styrke antikorrupsjon og habilitet (FNs mål: 12, 17)
- Utvikle en bærekraftig leverandørkjede (FNs mål: 9, 11, 12,13, 17)
- Videreutvikle jernbanens miljøfortrinn (FNs mål: 9, 11, 12,13, 17)
- Redusere vårt klima- og miljøavtrykk (FNs mål: 9, 11, 12,13, 17)
- Ta ansvar for kulturminner og kulturmiljø (FNs mål:11,17)
- Styrke knutepunktsutvikling og sømløs reise (FNs mål: 9, 11, 17)

Medarbeidere – Vi opptrer i tråd med våre verdier Åpen, Respektfull, Engasjert og Nytenkende

- Sikre kompetent og godt arbeidsmiljø (FNs mål: 9, 17)
- Bidra til mangfold og likestilling (FNs mål: 9,17)

3. Sikkerhet – Vi skal levere Europas sikreste jernbane

Bane NORs sikkerhetsambisjon er å levere Europas sikreste jernbane gjennom å tenke og leve sikkerhet i alt vi gjør. Vi må sørge for at våre leverandører gjør det samme, slik at vi sammen kan bygge en sikker og pålitelig jernbane og investere i kostnadseffektive sikkerhetstiltak.

3.1. Ivareta sikkerhet

Bane NOR arbeider systematisk mot en nullvisjon: Ingen skal bli hardt skadet eller omkomme på jernbanen. Derfor har sikkerheten førsteprioritet i alle deler av organisasjonen vår. Sikkerhetsnivået på jernbanen i Norge er i dag blant Europas høyeste, når vi måler i forhold til transportvolumet. Men vi kan alltid bli enda bedre. Derfor er Bane NORs visjon å bli best i Europa på jernbanesikkerhet.

Alvorlige ulykker

Bane NOR har sikkerhetsgodkjenning fra Statens jernbanetilsyn som infrastrukturforvalter for det nasjonale jernbanenettet. Denne godkjenningen inkluderer også en godkjenning for å drive egentransport i forbindelse med drift og vedlikehold av infrastrukturen, samt å være opplæringscenter for tilknyttede førere. Som grunnlag for sikkerhetsgodkjenningen ligger det et strengt sett med sikkerhetskrav som skal hindre uønskede hendelser på jernbanen. Sikkerhetsgodkjenningen innebærer at vi har iverksatt de nødvendige systemer, barrierer og forebyggende tiltak for å holde sikkerheten på et akseptabelt nivå. Videre har vi stilt som krav at alle nybygde anlegg skal holde et høyere sikkerhetsnivå enn eksisterende anlegg.

Dessverre skjer det likevel uønskede hendelser. Mange av disse hendelsene er knyttet til ytre påkjenninger som skred, flom og steinsprang, som igjen representerer en fare for avsporing, sammenstøt og miljøutslipp. Vi har omfattende rutiner for å forebygge slike ulykker, som blant annet vedlikeholds- og visitasjonsaktiviteter og værberedskap.

I de senere årene har vi opplevd flere alvorlige ulykker som følge av ulovlig ferdsel på jernbaneområder. Ulykkene preger organisasjonen sterkt, og organisasjonen har som følge av hendelsene iverksatt flere tiltak som skal hindre ulovlig ferdsel i og ved jernbanespor. Både interne og eksterne undersøkelser og granskinger gir anbefalinger om forebyggende tiltak som vi vil følge opp fremover.

Holdningsskapende arbeid og informasjon om farer forbundet med tog er viktige tiltak. Bane NOR har i mange år gjennomført ulike kampanjer for sikkerhet ved planoverganger. Etter nye hendelser med uvedkommende på terminaler og hensettingsområder har vi i tillegg intensivert arbeidet med sikring, skilting og informasjon rundt faren med høyspentanlegg og togfremføring.

Tilpassing til et endret klima

Vi må forberede oss på et endret klima med hyppigere tilfeller av flom og skred. Bane NOR jobber målrettet med å gjøre infrastrukturen bedre rustet til å tåle slike scenarier. I 2019 utarbeidet vi en handlingsplan for klimatilpassing, som gjelder på tvers av hele selskapet. Den skal sikre høy standard på arbeidet i alle baneområder når det gjelder kartlegging av skred- og flomfare langs jernbanen, samt prioritering av sikringstiltak.

Et forbedret styringssystem

Bedre jernbanesikkerhet får vi ved å tenke langsiktig og planlegge en jernbane som skal være sikker og tilgjengelig de neste hundre årene. Derfor har vi prioritert et solid styringssystem med gode metoder for analyser og risikobaserte beslutningsprosesser.

Bane NOR etablerte i 2017 et prosjekt for etablering av standarder og prosedyrer for hele konsernet. Dette arbeidet har vi fortsatt med inn i 2019. I løpet av 2019 hadde vi faset ut alt av foreldet styrende dokumentasjon. I stedet har vi nå ett felles sett med styringspolicyer som skal bidra til helhetlig sikkerhets- og kvalitetsstyring på tvers i organisasjonen. Arbeidet med å videreutvikle prosesser og verktøy for risikoanalyser og risikostyringsprosesser vil videreføres i 2020.

Som del av sikkerhetsstyringen har Bane NOR bygget opp en egen revisjonsfunksjon som ivaretar sikkerhets- og kvalitetsrevisjoner i konsernet. Her har vi også et system for å følge opp de revisjonene som gjennomføres ute i driftsorganisasjonene. Arbeidet med å følge opp leverandørenes eget sikkerhetsarbeid er en del av dette, og vil bli fulgt enda tettere opp framover.

I 2019 hadde vi et særskilt fokus på hvordan vi håndterer alvorlige uønskede hendelser. Vi etablerte systemer for systematisk oppfølging av slike hendelser, basert på hendelsens alvorlighetsgrad. Dette arbeidet har også tatt for seg opplæring av personell som skal gjennomføre undersøkelsene, og hvordan vi kan samhandle for å finne fram til effektive forebyggende tiltak som også har integrert en evaluering av effekten.

Målet er å skape en systematisk læringsprosess som skal sikre at hendelser ikke gjentar seg, og at sikkerhetsnivået øker.

Informasjons-/digital sikkerhet

I takt med digitalisering av jernbanen er det stadig viktigere med informasjons- og digital sikkerhet. Jernbanen digitaliseres gjennom utvikling og bruk av løsninger med fremtidens teknologi som skal gi de reisende og togselskapene en trygg, moderne, kundevennlig og kostnadseffektiv jernbane.

Sikkerhetsutfordringene dette innebærer, håndteres i Bane NOR i et samarbeid med nasjonale sikkerhetsmyndigheter og leverandører. Eksempler på styrket styring og kontroll er:

- Etablering av «cybersikkerhetsenhet» for kjøreveiskritisk IKT
- Etablering av Chief Information Security Officer (CISO) funksjon
- Ekstern sikkerhetsovervåkingstjeneste («SOC» fra Telenor)
- Etablering av helhetlige beredskapshåndtering for konsernet

- Beredskapsresponstjeneste (NOR CERT)
- Nasjonalt varslingsystem for digital infrastruktur (VDI)
- Gjennomføring av periodiske «innbruddtester» (IDS)
- Etablert styringssystem i konsernet som dekker informasjons-/digital sikkerhet (ISO 27001)

Bane NOR er også medlem i det nyopprettede «Nasjonalt Cybersikkerhetssenter» i regi av Nasjonal sikkerhetsmyndighet (NSM).. Nasjonalt Cybersikkerhetssenter har til hensikt å gjøre det digitale rom sikrere for norske aktører og vise myndighetenes arbeid for å motvirke cybertrusler

For å øke den generelle digitale- og informasjonssikkerhetskompetansen i selskapet har vi blant annet utviklet modulbasert opplæring og gjennomført bevissthetkampanjer i 2019.

Arbeidet med informasjons- og digital sikkerhet vil kontinuerlig videreføres som svar på stadig økende digital sårbarhet. Vi jobber systematisk med håndtering av uønskede hendelser, uønskede tilsiktete handlinger, samt trusler eller mistanke om slike handlinger. Sikkerhetstiltak som kan bidra til et tryggere samfunn, besluttes og prioriteres gjennom systematiske verdi- og sårbarhetsvurderinger, og med risikobasert tilnærming for å sikre at samfunnets midler anvendes optimalt.

Helse, miljø og sikkerhet (HMS)

I Bane NOR skal vi ha et godt arbeidsmiljø for våre medarbeidere, og vi arbeider systematisk for å utforme og forbedre arbeidsforholdene. Denne innsatsen bidrar til at vi i størst mulig grad unngår arbeidsulykker og arbeidsrelaterte sykdommer. Samtidig reduserer vi den delen av sykefraværet som skyldes fysiske og psykososiale risikofaktorer i arbeidsmiljøet.

Jernbanedrift medfører potensielt farlig arbeid. Flere av våre oppgaver er satt ut til eksterne leverandører, og alle drifts- og vedlikeholdsoppgaver er satt ut i et eget datterselskap (Spordrift AS). Dermed har det som før kun var oppfølging av egne ansatte, nå blitt endret til også inkludere oppfølging av leverandørers HMS-arbeid. Driftsoppgaver som fortsatt ligger hos oss, er blant annet drift av trafikkstyringssystemer og drift av elektriske anlegg som forsyner strøm til tog. Vi jobber målrettet for å redusere risikoen for skader på egne og leverandørers ansatte ved å styrke sikkerhetsrutinene i det operative arbeidet.

I 2019 ble arbeidet med sikkerhetskampanjer og opplæring videreført. Her var for eksempel vårt sikkerhetsmagasin «Trygg Bane» en viktig arena for felles læring. Vi tar vårt ansvar som byggherre alvorlig, og dette inkluderer også ansvaret for å redusere personskader blant de ansatte hos våre entreprenører. Dette arbeidet viser gode resultater med nedadgående trender for H-verdier for både egne ansatte og entreprenører (se nøkkeltall – lenke).

Bane NOR har undertegnet "Charter for en skadefri bygge- og anleggsnæring". Vi stiller oss dermed bak bygge- og anleggsnæringens nullskadevisjon og ambisjon om å forebygge uønskede hendelser

Ivareta sikkerhet	
Status 2019 – hva gjorde vi?	Mål og tiltak 2020-2023
<ul style="list-style-type: none"> - Påbegynte arbeidet med å videreutvikle rammer og metodikk for risikovurdering - Kommunikasjon og bruk av risikobildet som grunnlag for handlingsplaner og prioriteringer - Forbedret læringsrutinene av alvorlige uønskede hendelser 	<ul style="list-style-type: none"> - Arbeide systematisk mot en nullvisjon og levere Europas sikreste jernbane. - Sikre en sunn sikkerhet- og kvalitetskultur i hele organisasjonen - Utvikle analyser som bidrar til å redusere risiko og vise til målbare sikkerhetsforbedringer

<ul style="list-style-type: none"> - Skjerpet kontraktkrav til leverandører og entreprenører. Konsernprosedyre med overordnede krav etablert, harmonisering med nye samfunnsansvarskrav - Styrket samarbeidet med eksterne interessenter og nødetater - Etablert modulbasert opplæring i informasjon- og digital sikkerhet - Etablert operative prosedyrer for fullt forsvarlig arbeidsmiljø, konsernkrav introdusert. - Arbeid med å sikre læring fra alvorlige, arbeidsrelaterte hendelser gjennom systematiske undersøkelser 	<ul style="list-style-type: none"> - Evaluere Bane NORs og våre leverandørers sikkerhet og kvalitet før og under prosjekter - Varsle, undersøke og håndtere alvorlige avvik og hendelser - Revidere kontraktkrav og prosess for leverandøroppfølging - Ferdigstille verktøy for strekningsvise risikoanalyser - Fortsette prosesser med å undersøke alvorlige hendelser og evaluere effekt av forebyggende tiltak
--	--

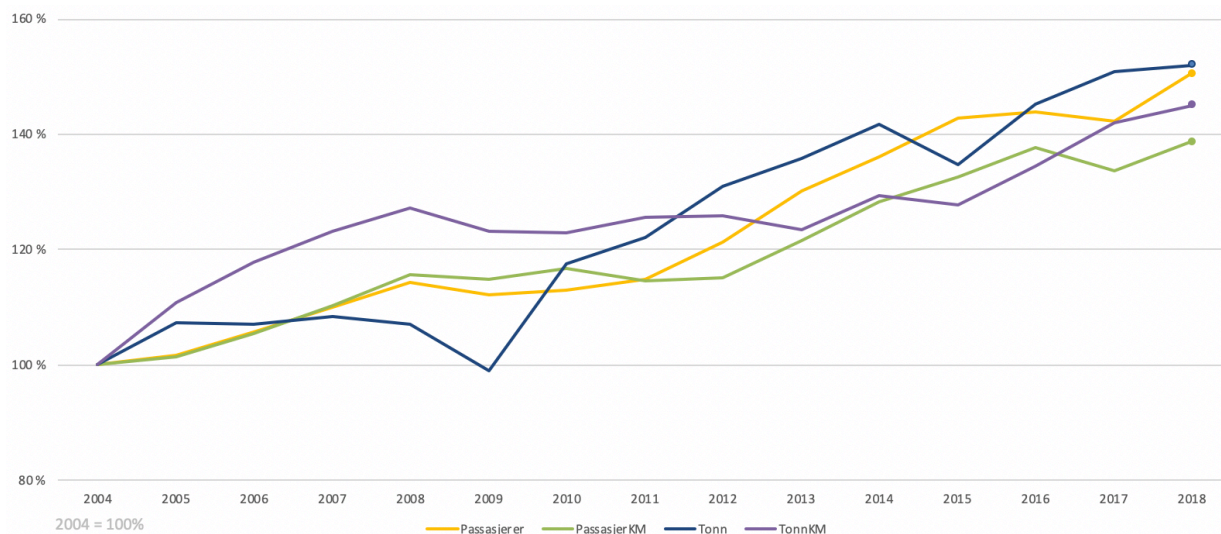
4. Kunden i sentrum – Vi fokuserer på kundens behov og skaper forutsigbarhet

Bane NORs direkte kunder er togselskapene som frakter personer og gods. Stadig flere reiser med tog, og stadig mer gods fraktes på jernbanen. I perioden 2017-2018 økte jernbanetrafikken med 3,8% og 2,1 % for henholdsvis person- og godstransport, målt i passasjer- og tonnkilometer.

Det er svært viktig for oss å vite hva togselskapenes kunder, passasjerer på togene og vareeierne, mener om tilbudet vi gir på jernbanen. Vårt mål er å skape høy tilfredshet gjennom en god dialog med disse.

Derfor måler vi jevnlig hvor tilfredse kundene er. Disse målingene er avgjørende for arbeidet vi gjør hver dag for å utvikle jernbanen til beste for kundene. Høy punktlighet på jernbanen er noe av det viktigste vi jobber for.

Stadig flere passasjerer og gods fraktes på jernbanen



4.1. Sikre punktlighet og forutsigbarhet

Det viktigste for Bane NORs kunder er at togene kommer fram når de skal. Dette måler vi på to måter.

- **Punktlig**het er andelen tog som når sin endestasjon eller Oslo S uten forsinkelse.
- **Regularitet** er andelen kjørte tog i forhold til antall planlagt kjørte tog (dette inkluderer både hel- og delinnstillinger).

Det er tre hovedårsaker til at tog ikke kommer fram i rute:

1. Økende vedlikeholdsetterslep, som gir redusert kapasitet og flere feil.
2. Krevende værforhold som får større konsekvenser fordi infrastrukturen er nedslitt.
3. Flere tog på sporet. Siden 2010 har antallet togavganger økt med 28 prosent. Dette fører til større slitasje på jernbanen, mindre ledig tid i sporet til å gjøre vedlikehold, og økte følgeforsinkelser fordi det ikke fins slakk i ruteplanen. Ruteplanen legges med utgangspunkt i at infrastrukturen er feilfri, men punkt 1 og 2 reduserer faktisk kapasitet.

Bane NOR har innført flere tiltak for å snu utviklingen:

- **SAMORDNING:** Vi har samlet alle prosjekter som skal øke punktligheten i en gruppe. Dette skal gi mer effektiv styring av innsatsen, og følge opp effektene av tiltakene som blir satt i verk. Blant disse er en ny KPI-modell, operativ sporfeltsovervåkning og saktekjøringsoptimering
- **KARTLEGGING:** Vi gjennomfører et flerårig prosjekt for å kartlegge og dokumentere tilstanden til infrastrukturen. Dette er en viktig input til vedlikeholdsarbeidet.
- **ASSET MANAGEMENT:** Vi jobber med å implementere beste praksis fra industrien for kontinuerlig forbedring. Dette bidrar til at vi når våre mål om punktlighet til lavest mulig kostnad. Det arbeides også med å etablere en systematisk prosess for å utvikle, drifte, vedlikeholde, oppgradere og avhende eiendeler. Dette handler om å forvalte verdier på en optimal måte gjennom hele levetiden til eiendelene, med hensyn til risikoer, kostnad og ytelse.
- **NYTT VEDLIKEHOLDSSYSTEM:** Vi har iverksatt etablering av neste generasjons vedlikeholdssystem (Maximo Asset Management Programmet) som gir bedre grunnlag for analysebaserte beslutninger. Dette gir oss økt tilgjengelighet, bedre kontroll på økonomi, optimalisert materialbruk og lengre levetid på Bane NORs infrastruktur. Vedlikeholdssystemet er også en viktig forutsetning for konkurranseutsetting, fordi organisasjonen trenger standardiserte prosesser og systemstøtte for både bestilling og oppfølging av kostnader.
- **INFRASTATUS:** Vi har tatt i bruk «InfraStatus» som skal gi en årlig tilstandsrapport på infrastrukturen i Norge og regne ut den økonomiske størrelsen på behovet til fornyelse og vedlikehold. InfraStatus gir oss et verktøy for å kontrollere og planlegge infrastrukturens tilstand, og gir oss blant annet en oppsummerende, omfattende og konsistent årsrapport over hele infrastrukturen i Norge. Den muliggjør i tillegg årlige analyser av trender og dokumenterer også effektene av utførte tiltak.
- **TILSTANDSOVERVÅKING:** Vi har innført tilstandsovervåkning i stedet for tidsovervåking av infrastrukturen. Det innføres stadig flere «smarte» objekter og sensorer i jernbaneinfrastrukturen. Data fra disse hjelper oss å oppdage og reparere feil før de får konsekvenser for togtrafikken. Nasjonalt Operasjonssenter oppgraderes slik at de kan håndtere den økende informasjonsflyten.
- **SIRKULÆRØKONOMI:** Initiativene over (Asset Management, nytt vedlikeholdssystem, InfraStatus og tilstandsovervåkning) vil bidra til at ressurser forblir i økonomien lengst mulig, ved å redusere råvarebruk, avfall, utslipp og energiforbruk gjennom gode data og analyser. Effektivt vedlikehold kan bidra til reduksjon av «bruk-og-kast» ved at produkter tidlig i designfasen kan utvikles slik at materialene lettere kan gjenbrukes eller gjenvinnes

- **PASSASJERDATA:** Vi har inngått et samarbeid med VY for bruk av passasjerdata. Blant annet måler vi i dag passasjerpunktligghet på utvalgte strekninger. Her telles antallet passasjerer som reiser mellom hver enkelt stasjon, deretter måles andelen som kom frem i rute. Denne typen data kan på sikt bidra til at Bane NOR kan gjøre bedre prioriteringer for vedlikehold og togfremføring.
- **NY INFRASTRUKTUR:** Vi øker investeringene i ny infrastruktur. Gjennom Intercityutbyggingen ruster vi opp de mest trafikkerte strekningene. European Rail Traffic Management System (ERTMS)-utbyggingen erstatter de gamle relébaserte signalanleggene med moderne, digitale anlegg. Dette vil redusere antallet «signalfeil» som stanser togtrafikken i dag.
- **KUNDEINFORMASJON:** Vi har inngått et samarbeidsprogram med togselskapene (Vy og Flytoget) og Entur for at kundeinformasjonen skal bli riktig, lik, rask og nyttig ved oppståtte avvik:
 - o Kunden skal få korrekt informasjon
 - o Kunden skal få et enhetlig budskap til samme tid i alle informasjonskanaler
 - o Kunden skal få informasjon så snart som mulig etter at den er tilgjengelig
 - o Kunden skal få informasjon som er forståelig, relevant og muliggjør informerte valg

Dette skal blant annet oppnås ved at alle kundeinformasjonskanaler hos de forskjellige aktørene skal benytte samme informasjonskilde, det vil si masterdata fra Bane NOR.

Sikre punktligghet og forutsigbarhet	
Status 2019 – hva gjorde vi?	Mål og tiltak 2020-2023
<ul style="list-style-type: none"> - Punktligghetstiltak på landets mest trafikkerte strekning mellom Lillestrøm og Drammen - Det tverrfaglige arbeidet for å bedre punktligghet og regularitet er styrket og man samhandler på tvers av enheter i Bane NOR - Arbeidet med etablering av felles KPI-struktur er igangsatt - Vi videreutviklet, etablerte og forbedret kundeinformasjon på stasjoner og applikasjonen NÅ - Vi videreutviklet kundeportal og kundeoppfølging - Tilstandsbasert vedlikehold (Smart Vedlikehold) på vekslere og sporfelt ble igangsatt. 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"> - Tilby en moderne jernbaneinfrastruktur som tilrettelegger for økt punktligghet og regularitet, på nivå med de beste i Europa. Punktligghetstiltak mellom Lillestrøm og Drammen. - Gjennomgå og evaluere planlagte stenginger av strekninger for arbeider på jernbanenettet - Styrke proaktiv og kunderettet kommunikasjonen. - Fortsette med å forbedre kundeinformasjon, både til de reisende og til tredjeparter i normal- og avvikssituasjoner - I større grad utnytte teknologi for proaktivt og tilstandsbasert vedlikehold og for kundeorientering - Ytterligere forbedret tilgang på transmisjon og GSM-R - Gi kundene god kundeinformasjon i alle kanaler - Optimalisere vedlikehold basert på tilstand i stedet for tid - Vår kjøreveis-IKT forårsaker ingen driftsstans

5. Fremtidsrettet samfunnsaktør

– Vi samarbeider og er innovative for en bærekraftig utvikling

Vi skal skape fremtidens jernbane i Norge med god sikkerhet, høy driftsstabilitet, mindre utslipp og økt forutsigbarhet for kundene. Flere togavganger, kortere reisetid og mer kapasitet til å frakte gods med jernbane er noe av det vi jobber for daglig. Bane NOR skal bidra til samfunnsbygging gjennom effektiv drift av jernbaneinfrastruktur samtidig som vi gjennomfører store utbyggingsprosjekter. Vårt oppdrag er å tenke nytt, bygge smart og bærekraftig, samtidig som vi og våre samarbeidspartnere skal opptre etisk og ansvarlig.

5.1. Styrke antikorrupsjon og habilitet

Med oppdraget som forvalter av jernbaneinfrastrukturen i Norge følger det også et særskilt ansvar for å ivareta god forretningsetikk og aktivt forebygge korrupsjon. Vår rolle som byggherre i flere av landets største samferdselsprosjekter med et bredt nettverk av internasjonale leverandører forsterker dette ansvaret for å sikre åpenhet, etterrettelighet og transparens i alt vi gjør.

Vi praktiserer nulltoleranse for brudd på etiske retningslinjer og korrupsjon. Vår compliance-funksjon er et sentralt ledd i arbeidet mot korrupsjon. Denne rollen har det forebyggende, rådgivende og kontrollerende ansvaret for etikk og anti-korrupsjon i vår organisasjon.

Vi skal oppleves som en attraktiv byggherre av seriøse leverandører. En viktig del av dette handler om de etiske kravene vi stiller til våre samarbeidspartnere. I 2020 skal konsernprosedyrene for etikk og tredjepartskontroll (integrity due diligence) iverksettes og kontrollrutiner for etterlevelse etableres. Vi ønsker å identifisere mulige konflikter med Bane NORs etiske krav og verdier så tidlig som mulig. Dette er et langsiktig arbeid.

Opplæring av ansatte

Bane NORs etterlevelse av lover og interne verdier er helt avhengig av de valgene som alle våre ansatte og innleide tar hver dag. Derfor er opplæringen i etikk og antikorrupsjon en viktig del av vårt obligatoriske opplæringsprogram for ansatte. Hos oss forventer vi at lederskap utøves på grunnlag av våre verdier og gjeldende prosedyrer. Tydelige føringer fra ledelsen er avgjørende for å sikre etterlevelse i organisasjonen. I praksis betyr dette at rapporteringen av etterlevelse begynner på toppen, der både styret og konsernledelsen skal gå foran som eksempler for etterlevelse. Kunnskapen oppdateres årlig med et obligatorisk e-læringskurs og flere «ansikt til ansikt»-kurs med relevante dilemmaer. Vårt mål er å videreutvikle opplæringskonseptene for å sikre at de til enhver tid er relevante for risikobildet.

Habilitet

I Bane NOR er habilitet knyttet til verdien «åpen» – fordi habilitet ofte knyttes til relasjoner som ikke er offentlig tilgjengelig informasjon. Habilitet er derfor en viktig del av våre etiske krav. Vi har prosedyrer for habilitet i anskaffelsesprosesser i form av skjemaer som signeres av anskaffelsesteamet ved flere steg i prosessen. I 2018 introduserte vi et habilitetsregister, som skal sikre at medarbeidere og Bane NOR får styrket kontroll på mulige habilitetskonflikter mellom våre medarbeidere og leverandører. Slik forebygger vi at utenforliggende omstendigheter får påvirke våre beslutnings-grunnlag. I 2019 ble habilitetsregisteret

overført til en ny teknisk løsning med styrket internkontroll, personvern og brukervennlighet. Alle ledere, kontraktrådgivere og alle som jobber i utvalgte utbyggingsprosjekter er pålagt å opprette en om habilitetsprofil i dette registeret. I 2020 og fremover vil videreutvikle den verdiskapende kvalitetssikringen av habilitet i anskaffelser.

Personvern

I 2019 ansatte Bane NOR en egen personvernrådgiver med det forebyggende, rådgivende og kontrollerende fagansvaret for personvern. Som en stor samfunnsaktør er det viktig for oss å verne om privatlivet til våre egne medarbeidere, ansatte hos våre leverandører, våre leietakere, reisende og andre som vi samarbeider med. Personopplysninger representerer en verdi. Vi skal derfor sikre at personopplysninger vi har ansvaret for, ikke brukes som middel i korrupsjon eller på andre måter brukes urettmessig av uvedkommende.

I 2019 har vi oppdatert de sentrale, styrende dokumentene på personvernområdet, samt personvernerklæringene. Videre har vi startet et større arbeid for å kartlegge all behandling av personopplysninger som skjer i Bane NOR. Dette er et ledd i å kunne jobbe risikobasert med personvern, og arbeidet fortsetter for fullt i 2020. Videre vil opplæring på personvernområdet få høy prioritet, for å sikre at alle ansatte tar bevisste valg når vi behandler personopplysninger om både egne ansatte og eksterne samarbeidspartnere.

Varslingssaker

I Bane NOR har vi en åpenhetskultur der kritikkverdige forhold skal adresseres og den enkelte medarbeiders handlingsplikt (plikten til å si ifra) vektlegges i opplæringskonseptene. Et kritikkverdig forhold er et forhold som er i strid med rettsregler, skriftlige etiske retningslinjer i Bane NOR eller etiske normer som det er bred tilslutning til i samfunnet.

I vår konsernprosedyre for varsling er det å varsle både en rettighet og en plikt. Retten koples til verdien åpen og terskelen skal være lav. Dette ser vi som riktig i vårt arbeid med å sikre en «etterlevelseskultur». Alle varsler skal vurderes og kategoriseres som «kritikkverdig» eller «ikke kritikkverdig». Konsernprosedyren for varsling ble oppdatert i 2019 for å innarbeide de reviderte lovkravene i arbeidsmiljøloven som ble gjeldende fra 1. januar 2020. Vi har en elektronisk varslingstjeneste hos et eksternt firma, slik at den som varsler kan velge å være anonym. Varslene behandles i et eget varslingssekretariat.

Medarbeiderundersøkelsen for 2019 viste at organisasjonen har en god forståelse for varslingsordningen. I 2020 vil vi arbeide videre med å sikre en god saksbehandling av varsler for å styrke tilliten til varslingsordningen og det å varsle med navn (varsel er ikke anonymt for varslingssekretariatet, men for organisasjonen). Et av disse tiltakene er å etablere et nytt, eksternt mottak for varslingssaker, som gjør det mulig å kommunisere med en anonym varsler. Målet er å etablere nødvendig tillit slik at varsler velger å være åpen for varslingssekretariatet. Byggherrerollen krever også at vi som selskap jobber videre med mulighetene for å varsle direkte til leverandører og underleverandører, samtidig som vi gjør det klart at vi ønsker at dette gjøres dersom behovet oppstår.

Styrke antikorrupsjon og habilitet	
Status 2019 – hva gjorde vi?	Mål og tiltak 2020-2023
- Reviderte og videreutviklet styringsdokumenter for etikk og antikorrupsjon	- Jobbe videre med videre med å se på hvordan kravene til habilitet og bruk av

<ul style="list-style-type: none"> - Implementerte etterlevelsrapportering med fokus på "tonen på toppen" - Reviderte våre seriøsitetstiltak til leverandører og samarbeidspartnere – inkludert etikk og antikorrupsjonskrav - Implementerte nye opplæringskonsepter tilpasset behovet og risikobildet for compliance - Styrket habilitetsregisteret i en ny teknisk løsning med økt internkontroll 	<ul style="list-style-type: none"> - habilitetsregisteret kan bidra til forebygging av korrupsjon - Risikomodellen for vurdering av compliance-risiko videreutvikles for å sikre identifisering av et best mulig risikobilde - Etiske krav til medarbeidere og leverandører videreutvikles slik at de til enhver tid reflekterer samfunnsansvaret til Bane NOR. - Varslingsmottaket styrkes med mulighet for anonym dialog - Opplæringskonseptene skal til enhver tid reflektere risikobildet, bidra til diskusjon og sikre at medarbeidere vet hva som er rett i Bane NOR - Varslingskanalen og kjennskapen til å kunne si fra må styrkes i leverandørkjeden
---	---

5.2. Utvikle en bærekraftig leverandørkjede

Bane NOR er en stor offentlig innkjøper. I 2019 kjøpte vi varer og tjenester for om lag 18 milliarder NOK. Det utgjør omtrent 86 prosent av vårt budsjett. Med en økende investeringstakt innenfor samferdsel vil Bane NORs innkjøpsvolum stige ytterligere i årene fremover.

De største innkjøpskategoriene er:

- Underbygning
- Jernbaneteknikk
- Rådgivning, prosjektering og entrepriser
- Konsulenter og innleie
- Administrative avtaler
- IKT

Å jobbe kontinuerlig med å utvikle en bærekraftig leverandørkjede, er en viktig oppgave for Bane NOR. Dette arbeider vi med både internt og i samarbeid med andre byggherrer, leverandører og bransjen.

Styring og organisering

Bane NOR er underlagt Lov om offentlige anskaffelser og Forskrift om innkjøpsregler i forsyningssektorene. Dette er førende for alle våre innkjøp. Vi har etablert en konsernstandard for anskaffelser. Denne standarden er en del av selskapets styringssystem, som beskriver overordnede prinsipper og ansvarsfordeling innenfor anskaffelser. Den inneholder også en konsernprosedyre som setter rammer for hvordan alle anskaffelser skal gjennomføres hos oss, samt for roller og ansvar.

I 2019 ble anskaffelsesorganisasjonen samlet og styrket. Vi etablerte anskaffelsesavdelinger i divisjonene, samt en sentral enhet, for å kunne skape mer jernbane for pengene gjennom gode, kostnadseffektive og bærekraftige anskaffelser. Målet er å bygge opp en strategisk, langsiktig og systematisk tilnærming til anskaffelser. Dette krever solid innsikt i markedet og de ulike leverandørene. Denne innsikten bygger vi opp gjennom god kategoriledelse, porteføljestyring, digitalisering, kompetanseutvikling og -deling.

Nye og spissede krav til samfunnsansvar i kontrakter

I våre kontrakter med leverandører stiller vi tydelige krav om hvordan de ivaretar vårt felles samfunnsansvar. Kravene vi stiller handler om etterlevelse av lover, regler og HMS-krav, etikk, ytre miljø, arbeidsrettigheter, menneskerettigheter og antikorrupsjon. Vår ambisjon er at disse kravene skal gjøre en forskjell og bidra til langsiktig verdiskaping.

For å tydeliggjøre vår bærekraftsambisjon overfor leverandørene, har vi i 2019 etablert nye og spissede kontraktkrav for å sikre at samfunnsansvaret blir ivaretatt.

Dette er de viktigste endringene for entrepriser:

- Medlemskap i leverandørregister (StartBank)
- Tilgang til og overføring av data fra Entreprenør (HMSREG)
- Ledd underentreprenører (maks 2 ledd)
- Krav om faglærte (min. 40% faglærte)
- Krav til lærlinger (min. 7% lærlinger)

De nye kravene vil inngå i alle nye kontrakter, justert for type kontrakt/anskaffelse fra og med januar 2020.

Ønske om å bidra til en seriøs bygge- og anleggsbransje

Bane NOR ønsker å bidra til en mer seriøs bygge- og anleggsbransje. Derfor er forebygging av arbeidskriminalitet et viktig satsningsområde for oss. I forbindelse med inngåelse og oppfølging av kontrakter, jobber vi kontinuerlig for å sikre at våre leverandører ikke omgår lover, forskrifter, avtaler og regelverk for å oppnå urettmessige konkurransefordeler eller vinning. Her er vårt fokus særlig rettet mot lønn, arbeidstidsbestemmelser, vernebestemmelser, skatte- og avgiftsunndragelser, bruk av ulovlig arbeidskraft, trygdebedrageri, konkurskriminalitet eller hvitvasking av kriminell aktivitet.

Siden 2016 har vi hatt en samarbeidsavtale med Skatteetaten som gir oss mulighet til å sjekke og følge opp manglende innbetalinger/restanser.

I 2019 startet vi implementering av systemet HMSREG, et informasjonssystem som er utviklet for å motvirke arbeidskriminalitet og sosial dumping. Når vi ved hjelp av dette systemet krever tilgang til data fra entreprenørene, blir det enklere for Bane NOR å følge opp deres lønns- og arbeidsvilkår.

Samarbeid og dialog

I tillegg til å stille krav, legger vi stor vekt på et godt samarbeid og tett dialog med leverandørmarkedet for å få til en bærekraftig utvikling. Det å finne et riktig og utfordrende nivå på kravene vi skal stille, får vi best til i samarbeid med leverandørene og andre byggherrer. Et tettere samarbeide med bransjen i form av jevnlig dialog og leverandørkonferanser skal bidra til både økt etterlevelse og videreutvikling av krav.

Risikovurdering, leverandør- og kontraktsoppfølging

Å overholde våre samfunnsansvarskrav er en forutsetning for alle våre kontraktsforhold. Vi krever også at kravene om etterlevelse gjøres gjeldene videre nedover i leverandørkjeden.

Anskaffelser gjennomføres på en måte som står i forhold til anskaffelsen art, omfang, verdi og kompleksitet. I forkant av alle anskaffelser gjøres vurderinger som nedfelles i en kontrakts- eller anskaffelsesstrategi, her inngår vurderinger av leverandørmarkedet og forholdsmessige kvalifikasjonskriterier.

Etter kontraktinngåelse gjennomfører vi risikobaserte revisjoner og kontroller av leverandører, både planlagte og hendelsesbaserte for å kontrollere etterlevelse.

Det gjennomføres også leverandørevalueringer etter at en kontrakt er avsluttet.

Det er viktig fremover å sikre etterlevelse av våre nye og spissede samfunnsansvarskrav. Derfor vil vi i 2020 fortsette å styrke våre systemer for oppfølging av leverandører. Digitalisering av data og systemstøtte skal forenkle dette arbeidet og bidra til en større grad av rapportering og oppfølging.

Anskaffelser og leverandørutvikling følges jevnlig opp i konsernledelsen og styret.

Utvikle en bærekraftig leverandørkjede	
Status 2019 – hva gjorde vi?	Mål og tiltak 2020-2023
<ul style="list-style-type: none"> - Implementert ny anskaffelsesorganisasjon med ny styringsmodell - Ny konsernstandard, konsernprosedyre og prosedyrer for anskaffelser publisert som reflekterer ny organisasjon og ansvaret - Etablert tydeligere roller og ansvar for etablering og oppfølging av kontrakter - Utviklet nye og spissede samfunnsansvarskrav for anskaffelser, som skal inn i alle kontrakter - Dialog med andre byggherrer bransjeforeninger og leverandører om seriositet og ansvarlighet i leverandørkjeden - Gjennomført opplæring i nye samfunnsansvarskrav for hele anskaffelsesorganisasjonen 	<ul style="list-style-type: none"> - Utarbeide strategi og ambisjon for samfunnsansvar i anskaffelser og for arbeidet med å utvikle en bærekraftig leverandørkjede - Nye samfunnsansvarskrav implementert i alle nye kontrakter og kommunisert til eksisterende leverandører - Etablere en felles systematikk for oppfølging av leverandørers samfunnsansvar - Etablere kompetanseprogram for utøvelse og oppfølging av samfunnsansvar i anskaffelser - Utarbeide digitale verktøy for enklere oppfølging av leverandører - Etablere strategi og ambisjon for samfunnsansvar i anskaffelser - Etablere felles systematikk og krav til dokumentasjon som gjør det mulig å rapportere samlet for selskapet på leverandørers etterlevelse av samfunnsansvar - Bane NOR oppleves som en profesjonell samarbeidspartner og foregangsbyggherre på samfunnsansvar overfor våre leverandører og bidrar til bærekraftig utvikling av markedet. - Bane NORs krav og prosesser bidrar til at våre leverandører utvikler og leverer nye, klimavennlige løsninger - Etablere en versjon 2.0 av Bane NORs samfunnsansvarskrav i anskaffelser

5.3. Videreutvikle jernbanens miljøfortrinn

Jernbanen har betydelige miljøfortrinn sammenlignet med andre transportformer. Jernbanetransport står for bare 0,1% av de nasjonale klimautslippene. Samtidig kan den vise til en svært effektiv energi- og arealbruk per transportert enhet sammenlignet med andre transportmidler. I tillegg gir togtrafikk mindre støy enn veg- og flytrafikk, og den har svært begrenset påvirkning på lokal luftforurensning.

Jernbanens klimautslipp stammer fra dieseldrevne tog på strekninger som ikke er elektrifisert. Fordi jernbanen øker mest på de elektrifiserte strekningene, gir i praksis all overføring av gods- og persontrafikk til tog en relativ reduksjon av klimautslippene. Bane NORs viktigste bidrag for klima og miljø er derfor å sikre et robust transportsystem og tilrettelegging av fremtidsrettede knutepunkter. Dette er avgjørende for at så mye transport som mulig kan overføres til jernbane og annen kollektivtransport.

Økt trafikk på jernbane

Vi tilrettelegger for de reisende gjennom informasjon og stasjonsutvikling. Videreutvikling av terminaltjenestene og kunderettet dialog med operatørene er viktige innsatsområder for å fremme godstrafikken på jernbane. Slike tiltak gir langsiktig effekt, og har de senere årene bidratt til at jernbanen har hatt størst trafikkvekst sammenlignet med andre transportformer. I perioden 2017-2018 økte jernbanetrafikken med 3,8 og 2,1 prosent for henholdsvis person- og godstransport, målt i passasjer- og tonnkilometer. I perioden fra 2013 tilsvarer økningen henholdsvis 14,2 og 17,4 prosent (jf. statistikk fra ssb.no).

Kapasitetsøkende tiltak

Jernbanetransport blir mer lønnsom dersom trafikkøkningen kan håndteres uten å bygge nye anlegg. Bane NOR gjennomfører løpende kapasitetsøkende tiltak som muliggjør en forbedring av togtilbudet. Eksempler er nye krysningsmuligheter for tog, etablering av hensettingsområder («togparkering») og innføring av ny teknologi for sikring og trafikkstyring. I 2019 ferdigstilte vi blant annet Kvam kryssingsspor, oppgraderinger og krysningsmuligheter på Sørumsand og Leangen stasjoner, midlertidig hensetting på Kongsvinger stasjon samt elektrifisering av strekningen Hønefoss-Follum.

Knutepunktsutvikling

Bane NOR utvikler byer og tettsteder gjennom etablering av stasjonsområder og serviceanlegg, slik at flere skal velge å bruke toget. Bygging av sykkelhotell og innfartsparkeringer er to eksempler på slike tiltak for å øke bruk av jernbane i bynære områder. På denne måten bidrar vi til å fremme kollektivtransport, sykkel og gange. Stasjonsområdene skal være et viktig og sentrumsnært samlingspunkt med handel og andre tjenester, og i tillegg bidra til et verdifullt bymiljø med sine visuelle og arkitektoniske kvaliteter.

Strategisk energieffektivisering

Jernbaneinfrastruktur drives for det meste elektrisk, og god energiutnyttelse av anleggene er derfor en viktig strategi for Bane NOR. Over flere år har vårt energieffektiviseringsprogram med energistyring gitt en utflating av energiforbruket til tross for betydelig trafikkvekst. I tillegg gir overgang til moderne teknologi løpende forbedringer. Eksempelvis reduserer moderne omformere energitapet med opptil 85 prosent og innføring av autotransformasjon-teknologi (autotransformasjon betyr at det kun er spenningssett der tog kjører) bidrar i tillegg til mer effektiv energibruk.

I 2019 brukte vi 121,4 GWh til drift av infrastrukturen, som er noe lavere enn året før. I motsetning til de langsiktige effektene av energieffektiviseringstiltak, forklares årlige variasjoner hovedsakelig med klima- og værforhold.

Togselskapenes energiforbruk

Moderne togsett drives mer energieffektivt enn eldre, takket være ny og bedre teknologi i både toget og i selve infrastrukturen. Tilbakemating av bremseenergi er én av årsakene til energigevinsten. Omfanget har økt jevnt siden begynnelsen av 2000-tallet, og tilbakemating står i dag for nærmere 20 prosent av all kraft som blir tilført togene.

Det blir årlig brukt om lag 680 GWh elektrisitet til togfremføring. Bane NOR tilrettelegger for energieffektiv kjøring og drift gjennom energistyringsystemet «Erex». Gjennom dette systemet får togselskapene mulighet til å kontrollere og styre sitt eget energiforbruk, og en besparelse på opptil 30 prosent er mulig. Systemet brukes allerede i flere land, og dersom alle europeiske land følger etter, kan det spares strøm tilsvarende forbruket til 35 millioner husholdninger.

Øke kunnskapen om jernbanens miljøfortrinn

I 2019 var vi samarbeidspartner med Oslo kommune i deres europeiske miljøhovedstadsår. Vi gjennomførte også et eget Miljøår i Bane NOR. Målsettingen for Miljøåret 2019 var å bevisstgjøre både vår egen organisasjon og samfunnet rundt oss om vårt avtrykk på miljø og klima, og om jernbanens miljøfortrinn.

Vi gjennomførte mange aktiviteter både internt og eksternt gjennom 2019 for å fremme kunnskap og bevissthet rundt jernbanen hos næringsaktører, ulike samarbeidspartnere og befolkningen ellers. Ett av dem var Åpen jernbanedag på Oslo S. Denne dagen hadde et tydelig fokus på å fremme bevissthet om miljøriktige valg og bærekraftig transport hos barn og unge.

Bane NOR samarbeider også med Oslo kommune i nettverket «Næring for klima», og har tett kontakt med kommunene og andre berørte parter når vi utvikler nye traséer og knutepunkter. Målet er å skape kunnskap og forståelse for jernbanens avgjørende bidrag til et bærekraftig mobilitetssamfunn. Dette vil også bidra til at våre kunder og samarbeidspartnere lettere kan ta mer miljøbevisste valg i hverdagen.

Videreutvikle jernbanens miljøfortrinn	
Status 2019 – hva gjorde vi?	Mål og tiltak 2020-2023
<ul style="list-style-type: none"> - Gjennomført kapasitetsøkende tiltak og gitt innspill til hvordan dagens jernbane kan utnyttes enda bedre - Synliggjort jernbanens miljøfortrinn gjennom miljøeffektiv tjenesteutvikling. - Videreført arbeidet med energieffektivisering av infrastruktur og implementering av Erex-systemet i EU - Synliggjort jernbanens miljøfortrinn gjennom ulike kommunikasjonsaktiviteter i Bane NORs miljøår og sammen med Oslo-Europeisk miljøhovedstad 	<ul style="list-style-type: none"> - Gjennomføre kapasitetsøkende tiltak og gi innspill til bedre utnyttelse av eksisterende og fremtidig jernbanesystem - Videreutvikle jernbanens miljøfortrinn gjennom knutepunktutvikling. - Bistå Jernbanedirektoratet med å etablere en felles, omforent klima- og miljøinformasjon om jernbanen - Jernbanens relative andel av transport av reisende og gods øker - Jernbanens miljøfortrinn er faglig forankret, akseptert og godt dokumentert

	<ul style="list-style-type: none"> - Vi utvikler og bruker innovative og digitale løsninger for å fremme transportvekst og klimavennlig reisemønster - Vekst på 5 prosent per passasjerkm og 2,5 prosent per tonnkilometer
--	--

5.4. Redusere vårt klima- og miljøavtrykk

Bane NOR drifter og vedlikeholder infrastruktur for jernbane, signalsystemer og kraftforsyning, planlegger og gjennomfører små og store utbyggingsprosjekter, og forvalter en stor eiendomsportefølje.

Klima og miljø er et av jernbanens store konkurransefortrinn, og det er derfor viktig å sikre at vår virksomhet ikke bidrar til vesentlig eller unødvendig klima- og miljøpåvirkning. Vi arbeider derfor målrettet med å redusere vårt fotavtrykk i alle enheter. Hver divisjon og kjerneaktivitet har ulike fokusområder, ut fra sine respektive miljøpåvirkninger og de forbedringsmulighetene som finnes der.

Risikobasert miljøinnsats i drift

Bane NOR reduserer vårt klima- og fotavtrykk også over tid gjennom forbedring av driftsrutiner langs eksisterende jernbane, både når det gjelder støy, utslipp, forurensning og påvirkning på omgivelser.

Vi har en risikobasert tilnærming til det daglige miljøarbeidet. Eksempler på viktige innsatsområder innen jernbanedrift er sikring og opprydding av forurenset grunn, håndtering av avfall og eldre materiell og oppgradering av maskiner og utstyr. Vi har også stort fokus på bruk av plantevernmidler og metoder for vegetasjonskontroll langs linjenettet, fordi dette potensielt kan gi negativ påvirkning på naturmangfold og vannmiljø. Hensynet til miljø blir hensyntatt gjennom fastlagte, miljøtilpassede driftsrutiner og styrket leverandøroppfølging.

I 2019 ble det satt særskilt fokus på håndtering av uønskede hendelser og miljøskader, og det er etablert system for å måle og følge opp dette. Resultatet av økt innsats på området er at antall miljøskader går nedover, og at kvaliteten på data og miljøoppfølging forbedres.

I 2019 skjedde det ingen hendelser med utslipp av farlig gods. Det ble registrert fire alvorlige miljøskader, to av disse oppsto som en direkte følge av vår virksomhet. Disse hendelsene medførte skade på vannmiljø som en følge av et utslipp med for høy pH fra renseanlegg samt en utrasing etter en sprengningsulykke. Videre skjedde to alvorlige oljeutslipp fra tog som følge av avsporing med påfølgende punktering av tank. Totalt ble det i 2019 registrert 189 miljøskader (hvorav over 90% er kategorisert som «ubetydelige»), og 956 tilløp til miljøskader som følge av Bane NORs virksomhet.

Dyrepåkjørsler er en stor utfordring for jernbanesektoren, og bidrar til, foruten dyrelidelser, store personlige og administrative kostnader. I 2019 ble 2 139 dyr påkjørt, og dette er en nedgang fra den snørike vinteren i 2018 da 2 809 dyr ble påkjørt.

Bærekraftig jernbaneutbygging

Bane NOR planlegger og bygger ny jernbane i tråd med bestillinger fra Jernbanedirektoratet, og vi skal sørge for at investeringene gir mest mulig nytte for samfunnet.

Nye jernbaneanlegg er areal- og ressursintensive, og miljøriktige valg av traséer, løsninger og materialer er avgjørende for anleggenes endelige miljøprofil. Vi arbeider målrettet for å utvikle jernbaneanlegg som har lavest mulig påvirkning i byggefasen, i tillegg til en relativ reduksjon av miljøbelastningen i driftssituasjonen. Strengere miljøkrav i dag gir generelt en miljøforbedring i forhold til eldre anlegg.

Eksempelvis er det strengere støykrav til nybygg enn det som aksepteres fra eksisterende jernbane, og derfor vil nye traséer ofte gi en reduksjon av antall støyutsatte. Tilsvarende gjelder krav til tiltak for å avbøte uunngåelige miljøkonsekvenser, som f.eks. miljøforbedrende tiltak i tilgrensende vassdrag eller krav til kompensasjon av tapt verdifull natur.

Gjennom planprosessene og byggefasen bidrar vi med utvikling av kunnskapsgrunnlaget gjennom for- og etterundersøkelser og ved å bistå i arkeologiske utgravinger. Det er en del av vårt samfunnsansvar å bidra til gode og åpne prosesser med høy grad av formidling og medvirkning, og som del av dette publiseres plandokumenter, fagrapporter og nyheter løpende på Bane NORs nettsider.

Ingen store utbyggingsprosjekter ble ferdigstilt i løpet av 2019, og Bane NOR noterer derfor ingen tapte naturverdier eller dyrket mark for dette året. Viktige innsatsområder i 2019 var etablering av konkrete miljø- og klimaspesifikasjoner i anskaffelser for Vestfoldbanen, og utarbeidelse av en økologisk kompensasjonsplan for Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE). Dette prosjektet vil berøre verdifull natur med internasjonal verneverdi, og Bane NORs anbefaling til kompensasjon fra høsten 2019 ligger nå til grunn for foreslått reguleringsplan.

Det har også vært gjennomført ulike miljøforbedrende tiltak i bekkeløp og nedstrøms utslippspunkter, med påfølgende miljøovervåking og etterundersøkelser. Slik sikrer vi at nødvendige miljøtiltak gjennomføres, følges opp og videreføres i tråd med intensjonen og samfunnets forventning.

Bærekraft i eiendomsporteføljen

Bane NOR eier, utvikler og forvalter en av Norges største eiendomsporteføljer. Våre eiendommer ligger over hele landet og består av stasjoner, holdeplasser, verksteder, service- og driftsbygg, næringsbygg, boliger og tomter. Eiendomsporteføljen har flere bygg som er over 100 år gamle og som inngår i Bane NORs arbeid med kulturminner. Samtidig reiser vi nye bygg som skal kunne stå i 200 år. Derfor er bærekraft en naturlig del av vår forretningsvirksomhet. Det å bidra til en fremtidsrettet og bærekraftig bruk av eiendomsmassen på en måte som ivaretar mennesker og miljø, er en viktig del av vårt samfunnsoppdrag.

Bane NOR har utviklet en egen miljøstrategi for eiendomsporteføljen. Den er forankret i ledelsen og er retningsgivende for forretningsvirksomheten. Her er det blant annet nedfelt et mål om at alle nybygg over 10.000 kvadratmeter skal BREEAM-NOR-sertifiseres. Miljøstrategien setter også retningslinjer og krav til universell utforming, kulturminner, optimal ressursbruk, forurenset grunn og naturmangfold.

Vi måler årlig vår miljøprestasjon for eiendomsporteføljen gjennom ulike nøkkeltallsindikatorer, også kalt KPI'er. Dette inkluderer for eksempel målrettet energieffektivisering av eiendomsmassen ved hjelp av EOS (energioppfølgingssystem). I tillegg videreutvikles byggets miljøstandard i samarbeid med leietakerne gjennom grønne leiekontrakter og det brukes sensortechnologi for å optimalisere driften av bygg.

I driftsavdelingene har det vært gjennomført flere miljøtiltak med gode resultater. I 2019 ble det etablert et eget LEAN-program som også omfattet ytre miljø. Dette programmet skal øke kvaliteten på hvordan en rekke driftsoppgaver gjennomføres, og er blitt videreført også etter utskillelsen av Spordrift som eget selskap.

Sentrale føringer og leverandørkrav

Bane NOR følger ambisjonen i klimaloven, og har satt seg mål om 40% reduksjon av direkte klimautslipp innen 2030 og en utvikling mot tilnærmet nullutslipp innen 2050. Målet innebærer at vi skal redusere vårt forbruk av fossile energikilder for maskiner og kjøretøy både i drift og i utbyggingsprosjekter. For

leverandører betyr dette rapporteringskrav og oppfordring til utslippsreduksjoner, herunder konkrete krav til elektrifisering av bilpark og stimulering av fossilfrie og utslippsfrie løsninger i driftssituasjonene.

Vi har styrket arbeidet med sentrale anskaffelser, og etablerte i 2019 nye krav til bærekraft og samfunnsansvar som innarbeides i alle sentrale kontraktstyper. Vi samarbeider også med statlige byggherrer og Digitaliseringsdirektoratet for å enes om felles krav til klima og miljø i offentlige anskaffelser. Det er avholdt en rekke dialog- og bransjemøter om dette, for å forberede og bevisstgjøre leverandører og kontraktører om kommende miljøkrav innen miljø.

Klimaregnskap for 2019

Bane NOR har utarbeidet et klimagassregnskap for 2019 i henhold til GHG-protokollen (Greenhouse Gas Protocol), som er en anerkjent og velbrukt standard på området.

Redusere vårt klima og miljøavtrykk	
Status 2019 – hva gjorde vi?	Mål 2020-2023
<ul style="list-style-type: none"> - Videreutviklet Bane NORs metoder for klimabudsjett og -regnskap og etablert klimamål i tråd med klimaloven. - Etablerte overordnet risikobilde ytre miljø - Etablerte systemer og rutiner for læring av uønskede hendelser og akuttutslipp. - Gjennomførte initiativer i prosjektene for langsiktige utslippsreduksjoner og øvrig miljøpåvirkning i nybygg og drift. - Avholdt dialog- og bransjemøter og bevisstgjorde leverandører og kontraktører om kommende miljøkrav. - Bevisstgjort ansatte om hvordan egen handling påvirker Bane NORs klima- og miljøavtrykk gjennom Miljøåret 2019. - Etablert M-verdi for hele foretaket - Åpnet Bane NORs hovedkontor i Oslo, «S33», som er et foregangsbygg innen miljø med positiv energibalanse. 	<ul style="list-style-type: none"> - Videreføre langsiktig arbeid for å redusere klima- og miljøavtrykk i planlegging av nye traséer. - Etablere divisjonsspesifikke risikoanalyser innen ytre miljø - Etablere driftsrelevante indikatorer og mål med påfølgende risikobaserte forbedringsaktiviteter - Stille målbare miljøkrav i kontrakter og styrke leverandøroppfølging. - 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.

5.5. Ivareta kulturminner og kulturmiljø

Bane NOR eier en rekke kulturhistoriske bygninger og anlegg, som er kartlagt gjennom omfattende bygningsregistreringer og verneplanprosesser.

I 2019 var 199 av objektene i bygningsporteføljen vår fredet etter kulturminneloven, og 195 bygninger hadde vern etter plan- og bygningsloven. I tillegg er også andre deler av bygningsporteføljen registrert som verneverdig, men uten at disse pr i dag har et formelt vern. Vi eier også 7204 vernede jernbaneinfrastrukturobjekter.

Jernbaneanleggenes og stasjonsbygningenes utforming og historie er en viktig del av reiseopplevelsen, og vi bruker mye ressurser på å bevare disse verdiene. Ambisjonen er å sikre at kulturminner ikke går tapt, men blir formidlet til befolkningen og bevart for ettertiden. Vårt prinsipp for bevaring er *vern gjennom bruk*.

Dette betyr at bygninger og anlegg best kan tas vare på ved at de brukes og oppleves. Vi jobber derfor for å finne funksjonelle løsninger for bruk som ivaretar både nasjonale, regionale og lokale verneinteresser, og i tillegg sørger for verdiskaping. Vår kulturarv blir en viktig ressurs for videre stedsutvikling og stedsidentitet – den er en innfallsport til fremtidens bærekraftige næringsutvikling og innovasjon.

Fredede objekter og jernbanestrekninger

Om lag 127 kilometer av de banestrekningene Bane NOR forvalter, er fredet. Fredningen omfatter jernbanens infrastruktur med deler av tilhørende bygningsmasse, som stasjoner, godshus, vokterboliger, vanntårn, venteskur, tralleskur og liknende.

Ved utgangen av 2019 eide Bane NOR følgende fredede banestrekninger, her angitt med fredningsår:

- 1982, Urskog-Hølandsbanen, Sørumsand - Fossum (3,9 km, delvis privat eid)
- 2011, Tinnosbanen, Hjuksebø - Tinnoset (38,9 km, herav 30,0 km på Unesco-listen fra 2015).
- 2013, Numedalsbanen nordre del, Rollag - Rødberg (45,3 km)
- 2015, Flekkefjordbanen, Sira stasjon - Flekkefjord (17,2 km)
- 2016, Gamle Vossebanen, Tunestveit - Midttun (21,4 km)

Vi har i dag registrert 6 943 vernede objekter som tilhører de fredede banestrekningene som nevnt over. I tillegg er det registrert 261 fredede objekter, som er tilknyttet det øvrige nasjonale jernbanenettet.

De fredede banestrekningene forvaltes som museumsbaner i samsvar med museumsbaneforskriften. Et unntak er Tinnosbanen på strekningen Hjuksebø – Notodden, som inngår i det nasjonale jernbanenettet. Tinnosbanen er fredet av Riksantikvaren. Fredningen omfatter jernbanelegemet med underbygning, overbygning, kjøreledningsanlegg, signalanlegg, svingskive, broer, kulverter, stikkrenner, plattformer, forstøtningsmurer, samt faste installasjoner tilknyttet jernbanedriften innenfor og utenfor jernbanegjerdene.

Arbeid med kulturminner

I utbyggings- og utviklingsprosjekter i Bane NORs regi foretar vi til enhver tid nødvendige vurderinger av det som er knyttet til kulturminnehensyn og arkeologi.

Når det gjelder bruk, vern og vedlikehold av våre eiendommer, arbeider vi for å ha en tett dialog med både lokale, regionale og nasjonale myndigheter i tillegg til private interessenter. I 2019 ble det etablert en forvaltningsgruppe for den fredede Numedalsbanen, som består av Bane NOR som eier, aktuelle kommuner og kulturminneforvaltningen i fylkeskommunen. Denne forvaltningsgruppen skal være et dialogforum for spørsmål rundt vedlikehold og istandsetting, utviklingsprosjekter, verdiskaping og kulturformidling.

Bane NOR har egen fagkompetanse innen kulturminnevern som skal sikre at vi har oppdatert kunnskap om krav og retningslinjer for forvaltning, drift, vedlikehold og utvikling av vernede kulturminner. I 2019 lanserte vi en digital prosjektportal som gir intern veiledning om spørsmål rundt vernehensyn i små og mellomstore kulturminneprosjekter gjennom alle prosjektfasene.

Det er utarbeidet forvaltningsplaner for flere av de vernede bygningene. Det neste året vil det jobbes videre med implementering av disse i alle relevante forvaltnings-, drifts- og vedlikeholdsverktøy..

Kulturminner og kulturmiljø	
Status 2019 – hva gjorde vi?	Mål og tiltak 2020-2023
- Etablerte standarder for miljøeffektiv forvaltning, vern og videreutvikling av	- Det skal gjennomføres tilstandsvurderinger av bygninger som skal ligge til grunn for kommende tilstandsbasert vedlikehold

<p>kulturminner og kulturmiljøer i Bane NORs eie</p> <ul style="list-style-type: none"> - Videreførte arbeid med kartlegging, registrering og formidling av kulturminner langs jernbanen - Fortsatte heving av tilstandsnivået på våre vernede bygninger - Fremmet interesse for og kunnskap om jernbanens kulturarv gjennom Miljøåret 2019. - Jobbet med å få oversikt over jernbanesektorens kulturminneportefølje og Bane NORs forpliktelser innen kulturminnevernet - Ga tilskudd til drift og vedlikehold av Bane NORs museumsbaner med unntak av Numedalsbanen og Tinnosbanen - Ga tilskudd til drift og vedlikehold av museumsbaner som ikke er i Bane NORs eie 	<ul style="list-style-type: none"> - Ytterligere heve tilstandsnivået på våre vernede bygninger og sikre at tiltak gjennomføres i henhold til gjeldende regelverk - Våre vernede og fredede kulturminner skal være registrert, dokumentert og formidlet gjennom kartløsninger - Tilstandsgrad 1 (TG1) tilstrebes på fredede bygninger, og tilstandsgraden skal aldri være dårligere enn på fredningsøyeblikket. - Vi arbeider målrettet for å sikre kulturarv gjennom kunnskap og formidling av kulturminneverdier - Vi prioriterer midler til gjennomføring av tiltak i forvaltningsplan for Tinnosbanen på strekningen Notodden-Tinnoset (Unesco verdensarv)
--	---

5.6. Styrke knutepunktutvikling og sømløs reise

En vellykket utvikling av knutepunkter, byer og tettsteder rundt stasjonene er avgjørende for å gi størst mulig samfunnsøkonomisk effekt av statens store infrastrukturinvesteringer. Bane NOR utvikler attraktive og velfungerende knutepunkter med sømløs overgang mellom transportmidler og bebyggelse, og med konsentrert utnyttelse nær jernbanestasjonene. En sentral lokalisering av nye boliger og arbeidsplasser bidrar til å redusere utslipp gjennom flere kollektivturer, færre bilturer og lavere antall kjøretøykilometer for bil, sammenlignet med en mindre sentral utbygging (kilde: «Miljøeffekter av stasjonsnær lokalisering av boliger og arbeidsplasser» TØI, 2017). Vi bidrar i planprosesser for by- og tettstedsutvikling med fokus på at arealbruk, byutvikling og transportutvikling skal bygge opp under knutepunktet, gjennom høy utnyttelse og attraktivitet.

Samarbeid for å gi kunden en sømløs reiseopplevelse

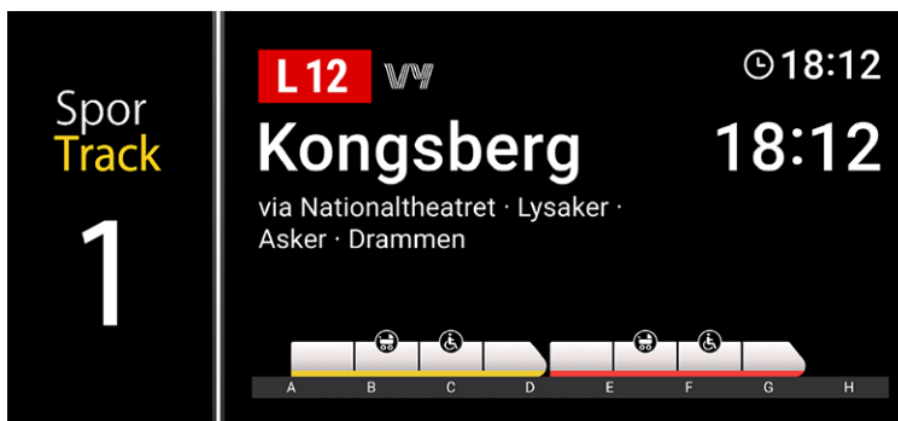
Det foregår et globalt paradigmeskifte innen mobilitet. Både eksisterende og nye mobilitetstjenester knyttet sammen av digitale løsninger, gir et attraktivt alternativ til det å eie bil. Reisende har høye krav til hvordan de skal komme seg fra a til b og hvor sømløst det skal foregå.

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 knutepunkter. Bane NORs evne til å tilrettelegge for nye mobilitetsaktører blir avgjørende for å få gode dør-til-dør-løsninger, inkludert togreise.

Vi viderefører vårt samarbeid med andre aktører på mobilitet:

- I 2018 ble det igangsatt et pilotprosjekt på Ski i regi av Bane NOR sammen med Ruter og Entur i forbindelse med utbyggingen av ny stasjon. Dette samarbeidet fortsetter fram mot åpningen av den nye stasjonen.
- Sammen med Ruter engasjerte vi Telia for å teste muligheter for å lære mer om helhetlige reisekjeder ved bruk av data fra mobil-basestasjoner.

- I samarbeid med Vy har Bane NOR i 2019 jobbet med et pilotprosjekt for å gi kundene informasjon om kapasitet på toget. Informasjonen gis på skjermer og i Bane NORs app «NÅ».



Bruk av farger for å vise hvor fullt toget er gir reisende muligheten til å gjøre et informert valg på om man ønsker å ta dette toget. Dette gjør også stasjonsoppholdene mer effektive og vil dermed påvirke punktligheten. Informasjonen baserer seg både på historiske data og tellinger som gjøres i sanntid. I fremtiden ønsker vi en løsning som viser status per vogn.

Styrke knutepunktutvikling og sømløs reise	
Status 2019 – hva gjorde vi?	Mål 2020-2023
<p>Knutepunktutvikling:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tatt en aktiv rolle i alle relevante knutepunktprosjekter for kollektivtrafikk og byutvikling - Gjennomført reguleringsplaner som legger grunnlaget for høy utnyttelse og velfungerende byrom i knutepunkter - Gjennomført prosjekter med arkitektoniske løsninger som har god estetisk og miljømessig kvalitet - Utviklet og tilbudt brukervennlige tjenester og løsninger og gjort stasjonsområder til sentrale knutepunkter i byer/tettsteder <p>Sømløs reise</p> <ul style="list-style-type: none"> - Utviklet sømløse overganger ved stasjonene og tilrettelagt for grønne reisekjeder og nye miljøvennlige mobilitetstjenester/-løsninger. - Igangsatt prosjekt for å konkretisere rollen vi vil ha i fremtidens mobilitetslandskap (Strategi for mobilitet på knutepunkter). Resultatet av dette arbeidet er en innstilling som underbygger Bane NORs mål om 	<p>Knutepunktutvikling:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Videreføring av tidligere arbeid, herunder: <ul style="list-style-type: none"> o Reguleringsplaner som legger grunnlaget for høy utnyttelse og velfungerende byrom i knutepunkter o Bane NORs arkitektoniske løsninger med god estetisk og miljømessig kvalitet o Bane NOR arbeid med brukervennlige tjenester og løsninger som gjør stasjonsområder til sentrale knutepunkter i byer/tettsteder - Optimalisere internt samarbeid på knutepunktprosjekter for å øke samfunnsnytteten - Rullering av Bane NOR Eiendoms miljøstrategi. Her vurderer vi en utvidelse av omfanget, slik at det omfatter samtlige relevante temaer innen bærekraft, med jevnlig oppfølging - Utvikle knutepunkter som i størst mulig grad ivaretar FNs bærekraftsmål, inkludert kravene til miljømessig, sosial og økonomisk verdiskaping.

<p>samhandling og helhetlig verdiskaping på knutepunkter, med høy grad av nysgjerrighet og utprøving av innovative, bærekraftige konsepter</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gjennomført pilotprosjekt i samarbeid med Ruter og Entur forbindelse med utbyggingen av ny stasjon i Ski - Fullførte pilotprosjekter som Hentepunkt, «Mobility Analytics» og kartleggingsprosjekt om mobilitet i Rogaland - Bygget sykkelhoteller og annen tilrettelegging for syklist, samt etablert parkeringsstativer for el-bysykler langs Jærbanen 	<p>Sømløs reise:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Videreføring av arbeidet i 2019. - Utvikling av sømløse overganger ved stasjonene og tilrettelegging for grønne reisekjeder og nye miljøvennlige mobilitetstjenester/-løsninger - Videreutvikling og ferdigstillelse av Strategi for mobilitet på knutepunkter, med etterfølgende prosjekter/tiltak – pluss de organisatoriske grep som underbygger tilnærmingen. - Igangsettelse av pilotprosjekter for nye mobilitetstjenester - Utvikle konsepter/virkemiddel for å systematisere innsamling av data om reisende - Innsiktsarbeid i fremtidens knutepunkt. Hvor robuste er våre knutepunkter mot endringer innen mobilitet? - Utvikle tiltak som gjør det mer attraktivt å gå til og fra stasjonen
--	---

6. Medarbeidere – Vi opptrer i tråd med våre verdier: Åpen, respektfull, engasjert og nytenkende

Bane NORs viktigste ressurs i gjennomføringen av vårt samfunnsoppdrag, er våre egne medarbeidere. Alle ansatte hos oss har ansvar for å bidra med sin kompetanse og sitt 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 på både internt og eksternt, reflekterer en åpen, respektfull, engasjert og nytenkende organisasjon.

For å klare det, må vi lære av hverandre. Trainee-programmet vårt er et godt eksempel på dette, der nyutdannede får prøve seg i ulike roller og med erfarne mentorer. Vi skal være en attraktiv arbeidsgiver der medarbeiderne opplever at de har gode muligheter for vekst og utvikling i organisasjonen. Dette sikrer at vi kan utvikle og beholde riktig kompetanse og leve opp til både eiers og samfunnets forventninger til oss.

6.1. Sikre kompetent og godt arbeidsmiljø

Bane NOR skal levere sikker jernbane gjennom kompetente og engasjerte medarbeidere i en kultur som er både verdi- og resultatorientert. I 2019 ble det rekruttert en betydelig andel nye medarbeidere. Noen av dem kom inn som erstatningsrekruttering, men vi hentet også ny kompetanse – fordi organisasjonen stadig endrer seg, noe som ofte skaper behov for nye og andre typer kompetanse.

Medarbeiderundersøkelser

Vi gjennomfører årlige medarbeider-undersøkelser, der tematikken ofte dreier seg om mål og styring, sikkerhet, etikk og kvalitet, arbeidsmiljø, læring og utvikling, omstilling, organisatoriske rammer, engasjement og samarbeid. Basert på resultatene i disse undersøkelsene, etablerer vi målsetninger og forbedringstiltak i samhandling mellom ledere og medarbeidere, som også følger opp handlingsplanen gjennom året.

I tillegg til den årlige undersøkelsen, måler vi også utviklingen innenfor områdene kontinuerlig forbedring, engasjement og kompetanse. Dette gjøres to ganger i året. Etter en periode med negativ utvikling på en del områder i medarbeiderundersøkelsen, viser resultatene fra 2019 en positiv utvikling på alle områdene som er målt.

Medarbeideres helse

I Bane NOR har vi en bedriftshelsetjeneste som støtter vår innsats for at våre medarbeidere skal ha gode arbeidsforhold. Bedriftshelsetjenesten møter i arbeidsmiljøutvalgene og bistår med sin kompetanse når det er behov for det, enten det gjelder psykososiale forhold eller fysiske og miljømessige forhold.

Vi har et aktivt bedriftsidrettslag som organiserer ulike aktiviteter for våre medarbeidere. Det legges også til rette for fellesarrangementer som skidager, utedager og deltakelse i for eksempel Holmenkollstafetten.

Medarbeideres medvirkning

Medarbeideres medbestemmelse ivaretas gjennom et godt samarbeid med tillitsvalgte og vernetjenesten. Både på divisjon- og konsernnivå er det etablert samarbeidsutvalg bestående av tillitsvalgte og ledelsen, og disse møtes jevnlig for å behandle saker som angår våre medarbeidere. I tillegg til arbeidsmiljøutvalgene, er det også HMS-grupper på arbeidsstedene der flere enheter er samlet. HMS-gruppene tar opp saker som angår alle medarbeidere, på tvers av organisatorisk tilhørighet.

Kompetanse og karriereutviklingsmuligheter

Medarbeiderundersøkelsen i 2019 viste at vi fortsatt må jobbe med å etablere gode utviklingsplaner for alle medarbeidere. Den viser også at vi må gjøre karrieremulighetene i selskapet mer synlige. For 2020 har vi derfor videreutviklet medarbeidersamtalen til å bli en mål- og utviklingssamtale med større vekt på faglig og personlig utvikling for den enkelte. Vi har også startet arbeidet med å utvikle det interne stillingsmarkedet, synliggjøre mulighetene der og jobbe målrettet med å utvikle egne medarbeidere så de kan tilegne seg ny kompetanse og gå inn i nye roller i selskapet. Dette er et arbeid som vil fortsette i 2020.

Traineeprogram

Bane NORs traineeprogram utvikler og forbereder nyutdannede med teknisk bachelor- eller mastergrad til fremtidige utfordringer i Bane NOR. Hver trainee har en personlig mentor som følger den faglige og personlige utviklingen gjennom 19 måneder, og de har praksis på tvers av prosjekter og enheter.

Sykefravær

Sykefraværet i Bane NOR er høyere blant kvinner enn menn, og aldersgruppen 30-49 er særlig utsatt. Vi søker å forstå mer om årsakene til sykefravær og hvilke tiltak som kan være hensiktsmessig å gjennomføre for å redusere det.

Status 2019 – hva gjorde vi?	Mål og tiltak 2020-2023
<ul style="list-style-type: none"> - Innført KPI'er for måling for å styrke arbeidsmiljøet - Lansert modell for oppstart på etablering av karrierestiger med tydelige utviklingsløp - Lansert lederutviklingsprogrammer 	<ul style="list-style-type: none"> - Implementere HCM-system for å bedre kvaliteten på data, samt håndtere personal- og kompetanseinformasjon gjennom effektive, felles prosesser - Etablere karrierestiger med tydelige utviklingsløp - Etablere bruk av felles stillingsstruktur med tilhørende lønnsstruktur - Etablere utviklingsplaner for våre medarbeidere - Synliggjøre interne utviklings- og karrieremuligheter - Vi har et sterkt kompetansemiljø og engasjerte medarbeidere: - Vi er en attraktiv arbeidsgiver som gjør oss i stand til å tiltrekke oss og beholde den riktige kompetansen

6.2. Bidra til mangfold og likestilling

I Bane NOR tror vi at mangfold blant våre medarbeidere gir oss nye perspektiver og bidrar til at vi løser våre oppgaver på en bedre måte. Mangfold er viktig for alle som vil ha medarbeidere med ulike erfarings- og kunnskapsbakgrunn, og vi skal være en arbeidsplass som preges av respekt, toleranse og tillit.

Vi har nulltoleranse for diskriminering og arbeider aktivt for å hindre forskjellsbehandling på grunnlag av kjønn, etnisitet, alder, religion eller livssyn i saker som rekruttering, lønns- og arbeidsvilkår, karriereutvikling og rekruttering, forfremmelse.

Vi gjennomfører obligatoriske introduksjonsprogrammer for alle nye medarbeidere og kurs for alle ledere der kultur og verdier er sentrale tema.

Arbeidet med mangfold og likestilling skal videreutvikles i 2020.

Mangfold og likestilling	
Status 2019 – hva gjorde vi?	Mål og tiltak 2020-2023
<ul style="list-style-type: none"> - Styrket fokuset i organisasjonen på mangfold og likestilling 	<ul style="list-style-type: none"> - Etablere målbidde og strategi for Bane NORs arbeid med mangfold og likestilling. - Innføre ytterligere indikatorer for å måle, og dermed styrke mangfold og likestilling - Bane NOR preges av et inkluderende og mangfoldig arbeidsmiljø der vi er nysgjerrige på hverandre og bruker hverandres kompetanse for å utvikle gode løsninger.

7. Definisjoner

Definisjoner - alfabetisk:	
Andel kvinner i ledende stillinger	Med ledende stilling menes stilling med både budsjett- og personalansvar.
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 rullerende siste 12 mnd. Viljeshandlinger 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 en viljeshandling.
Alvorlige ulykker	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 trafikkforstyrrelser (togavganger på en hovedjernbanelinje innstilles i seks timer eller mer).
Arbeidsgiverattraktivitet	Bane NORs plassering i «Universum Topp 100», beregnet som gjennomsnitt av plassering blant nyutdannede ingeniører og unge yrkesaktive ingeniører.
Direkte, nasjonale klimautslipp (Internt nøkkeltall for Bane NOR)	Utslipp av klimagasser fra forbruk av fossile energikilder i Norge som følge av Bane NORs virksomhet. Avgrenses til utslipp fra person- og varebiler, arbeidsmaskiner og -kjøretøy, oppvarming, anleggstransport og anleggsdrift.
H1-verdi, egne ansatte	Antall arbeidsrelaterte personskader med fravær pr million arbeidstimer, for egne ansatte, rullerende siste 12 mnd.
H1-verdi, entreprenører	Antall arbeidsrelaterte personskader med fravær pr million arbeidstimer, for alt innleid personell, rullerende siste 12 mnd.
Kompetanse	Utdrag av Bane NORs medarbeiderundersøkelse vedrørende kompetanse, målt som gjennomsnitt av tre delspørsmål
Kontinuerlig forbedring	Utdrag av Bane NORs medarbeiderundersøkelse vedrørende kontinuerlig forbedring, målt som gjennomsnitt av fire delspørsmål.
Korrupsjonssaker	Saker der myndigheter har konkludert med at gjeldende korrupsjonslovgivning er brutt
KTI – passasjerer	De reisendes tilfredshet med stasjonene og informasjon på disse, basert på et gjennomsnitt av score på seks delspørsmål i NSBs spørreundersøkelse.
KTI – togselskap	Togselskapenes tilfredshet med hvordan Bane NOR løser sine oppgaver i forhold til regelverk og togselskapenes behov, basert på egen spørreundersøkelse.
Leietakerindeks	Leietakernes tilfredshet med Bane NOR Eiendom. Undersøkelse utført av Norsk Leietakerindeks (NLI).

M1-verdi	Antall målbare miljøskader pr million arbeidstimer, for egne medarbeidere og entreprenører, rullerende siste 12 mnd.
Medarbeiderengasjement	Utdrag av Bane NORs medarbeiderundersøkelse vedrørende medarbeiderengasjement, målt som gjennomsnitt av fire delspørsmål.
Omdømmeindeks	Bane NORs score i omdømmeundersøkelse utført av Kantar TNS, der målgruppen er den norske befolkningen. (skala 0-100, der 100 er best)
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).
Regularitet	Andel kjørte tog i forhold til antall planlagt kjørte tog (inkluderer både hel- og delinnstillinger).
Tonnkilometer	Summen av total reiselengde x antall tonn fraktet
Turnover	Antall sluttede i løpet av året delt på antall ansatte
Underbygning	Jernbanens underbygning omfatter alle byggverk som er nødvendig for å bære oppe og sikre overbygningen et jevnt og stabilt leie. Dette er skjæringer, fyllinger, tunneler, bruer, stikkrenner, grøfter, rasforbygninger, støyskjermer, snøskjermer med mer