

Års- og bærekrafts- rapport 2020



1.	Konsernsjefen har ordet	3
<hr/>		
2.	Om oss	5
2.1.	Dette er Bane NOR	6
2.2.	Jernbanenettet i tall 2020	8
2.3.	Viktige hendelser – Oppstart og Idriftsettelse	10
2.4.	Styret i Bane NOR	13
2.5.	Konsernstruktur og konsernledelse	15
2.6.	Bane NORs strategi	17
2.7.	Bane NORs verdier	19
<hr/>		
3.	Bærekraft	20
3.1.	Lovverk og initiativ	21
3.2.	FNs bærekraftsmål	22
3.3.	Interessentdialog og vesentlighetsanalyse	24
3.4.	Bane NORs vesentlige bærekraftstema	26
3.5.	Vår ambisjon, målbilde og strategi for bærekraft	27
3.5.1.	Videreutvikle jernbanens miljøfortrinn	29
3.5.2.	Sikre punktlighet og forutsigbarhet	32
3.5.3.	Styrke knutepunktutvikling og sømløs reise	39
3.5.4.	Redusere vårt klima- og miljøavtrykk	44
3.5.5.	Utvikle en bærekraftig leverandørkjede	52
3.5.6.	Sikre kompetent og godt arbeidsmiljø	56
3.5.7.	Ivareta kulturminner og kulturmiljø	58
3.5.8.	Bidra til mangfold og likestilling	62
3.5.9.	Styrke antikorrupsjon og habilitet	63
3.5.10.	Ivareta sikkerhet	66
<hr/>		
4.	Styrets beretning	69
<hr/>		
5.	Regnskap	80
5.1.	Årsregnskap, noteverk og regnskapsprinsipper	81
5.2.	Redegjørelse for eierstyring og foretaksledelse	117
5.3.	Revisors beretning	125
<hr/>		
6.	Vedlegg	128
6.1.	Klimaregnskap	129
6.2.	GRI-indeks	132
6.3.	Nøkkeltall	137
6.4.	Definisjoner	143



Konsernsjef Gorm Frimannslund, Bane NOR. Foto: Aksel Jernstad

1. Konsernsjefen har ordet

Jeg er heldig som er konsernsjef for et jernbane-foretak. Tog er den sikreste, mest effektive og klimavennlige transporten som finnes. Vi som jobber i Bane NOR får lov til å utvikle løsninger som sørger for at barn, unge og voksne kommer seg til og fra skole, arbeid og fritidsaktiviteter. Vi jobber for at mer av godstransporten kan flyttes over fra veien til jernbanen. Vi jobber for at utbyggingen vår skal bli grønnere, og at togene skal kjøre uten å slippe ut klimagasser. Med på laget har jeg en

samling høyt kompetente medarbeidere som jobber med komplekse utfordringer på tvers av fag. Vi står sammen og er drevet av en sterk tro på at jernbanen er løsningen på framtidens transportbehov. Gjennom å styrke og utvikle togtilbudet, vil jernbanen gi et betydelig bidrag til å nå det overordnede transportpolitiske målet om «Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050».

Da vi startet opp vårt fjerde år i januar 2020, var vi i full gang med å omorganisere og endre organisasjonen. Det gjorde vi for at vi skal klare å levere bedre punktlighet, mer effektiv gjennomføring av prosjektene, og for å sette digitaliseringen av jernbanen i førersetet. Vi jobber kontinuerlig med å frigjøre midler til å redusere vedlikeholdsetterslepet på jernbanen som ved utgangen av 2020 var estimert til å være på 21,3 milliarder kroner. Det er mye penger, og selv om vi har fornyet flere banestrekninger de siste årene, gir den tette togtrafikken høy slitasje, og mange av våre anlegg har nådd slutten av sin levetid. Det investeres mer enn noen gang i norsk jernbane i dag, og det er fantastisk. Samtidig er det viktig å ta vare på det vi har. Hvis pendlerne skal få det togtilbudet de fortjener, må vi bruke mer på vedlikehold og fornyelse fordi vedlikeholdsetterslepet på norsk jernbane er høyt. Alle tog i Norge kjører på en kombinasjon av ny og gammel infrastruktur, så spørsmålet kan ikke være om vi skal bygge nytt eller vedlikeholde det gamle, vi må gjøre begge deler. Togtrafikken øker, spesielt for persontransport. Før covid-19 reiste i gjennomsnitt 200.000 mennesker med tog hver dag. Det er en fantastisk positiv utvikling, som viser hvor viktig det er at vi lykkes med jernbanen i Norge. Vi må jobbe kontinuerlig med å forbedre og modernisere, for når byene vokser, flere skal reise og klimabevisstheten øker, vil enda flere velge toget som transportmiddel.

Vi har i 2020 laget en strategi for bærekraft. Dette er vårt veikart de neste årene for å styrke arbeidet og bidra til et mer bærekraftig samfunn. Vi mener at «Mer på skinner setter mindre spor». Vårt viktigste bidrag til økt bærekraft – i samfunnet generelt og transportsektoren spesielt – er å styrke oppslutningen om jernbanen. Dette skal vi få til gjennom tydeligere prioriteringer. Vi skal fokusere på å videreutvikle jernbanens miljøfortrinn, sikre punktlighet og forutsigbarhet og styrke knutepunktutvikling og sømløs reise. Det er gjennom forbedringer på disse områdene Bane NOR kan ha størst effekt på ambisjonen om «mer på skinner».

Da koronapandemien var et faktum og alle ble sendt hjem fra kontoret 12. mars i fjor, var det viktig at vi kunne bidra med å opprettholde driften slik at helsepersonell og andre med samfunnskritisk arbeid skulle komme seg trygt på jobb. Jeg er mektig imponert over den innsatsen de ansatte i Bane NOR og våre leverandører gjør. Hver eneste dag har dyktige og dedikerte medarbeidere stått på fra hjemmekontor og smitteverntilpassede byggeplasser. Takket være denne innsatsen, har vi klart å drifte jernbanen og opprettholdt våre prosjekter gjennom hele fjoråret.

Punktligheten for jernbanens passasjerer ble rekordhøy i fjor. 92,7 prosent av togene gikk i rute. Det er flere grunner til det, både færre reisende på grunn av pandemien, noe «snillere» vær, og ikke minst godt vedlikeholdsarbeid. Pandemien er ikke over, og vi fortsetter dette arbeidet som best vi kan fra dag til dag.

Det er også mye å se frem til i 2021. I løpet av våren skal Stortinget behandle regjeringens forslag til ny Nasjonal transportplan for 2022-2033. 2021 er jernbanens år i Europa, og vi kommer til å bruke anledningen til å fremme jernbanen som transportform og sette fokus på miljøfortrinn. I tillegg skal vi feire vakre Dovrebanen som fyller 100 år. Jeg gleder meg.

Gorm Frimannslund
Konsernsjef

2. Om oss

2.1.	Dette er Bane NOR	6
2.2.	Jernbanenettet i tall 2020	8
2.3.	Viktige hendelser – Oppstart og Idriftsettelse	10
2.4.	Styret i Bane NOR	13
2.5.	Konsernstruktur og konsernledelse	15
2.6.	Bane NORs strategi	17
2.7.	Bane NORs verdier	19

2.1 Dette er Bane NOR

Bane NOR-konsernet er arbeidsgiver for om lag 4 700 medarbeidere, har hovedkontor i Oslo og er heleid av staten ved Samferdselsdepartementet. Vårt samfunnsoppdrag er å drifte, vedlikeholde, planlegge, og bygge ut det nasjonale jernbanenettet, samt drive trafikkstyring, forvaltning og utvikling av jernbaneeiendom. Vi skal legge grunnlaget for trafikkvekst på jernbanen gjennom en trygg, tilgjengelig og effektiv jernbaneinfrastruktur og tilrettelegge for kundevennlige knutepunkt for passasjerer og gods.

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. Dokumentene understreker vårt samfunnsansvar og vår rolle, samtidig uttrykkes det en forventning om at vi skal være en utadrettet samfunnsaktør og utøve vår rolle i et godt samspill med samfunnet vi virker i.

Bane NORs hovedinntektskilde er vederlag fra staten som mottas i samsvar med avtaler med Jernbanedirektoratet. Våre øvrige inntekter er hovedsakelig infrastrukturavgifter, samt leieinntekter og salgsgevinster fra Bane NOR Eiendoms virksomhet. For mer informasjon, se årsregnskap og regnskapsprinsipper for Bane NOR og Bane NOR Eiendom AS (heleid datterselskap).

I 2019 ble drift og vedlikehold av jernbanen skilt ut i et eget aksjeselskap heleid av Bane NOR, Spordrift AS. Eierskapet til Spordrift AS ble overført til Samferdselsdepartementet i begynnelsen av 2021. 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. Oppgaver som utføres av Spordrift skal konkurranseutsettes de neste årene fordelt på 10 geografiske kontraktsområder. Konkurransenutsettingen av det første kontraktsområdet – Sørlandsbanen – starter allerede i 2021. Konkurransenutsetting skal bidra til å øke effektiviteten og produktiviteten for drift og vedlikehold av jernbanen.



Figur 1. Organisering av jernbanesektoren i Norge og Samferdselsdepartementets eierskap per 31.12.20.

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)

Bane NOR gjennomførte i 2020 en større omorganisering av organisasjonen. Målet med den nye organiseringen er å rendyrke kjerneleveransene, tydeliggjøre roller og ansvar, bedre punktligheten og styrke planlegging og bygging av ny infrastruktur. Omorganiseringen innebar blant annet at Bane NOR gikk fra fem til fire divisjoner, og som blant annet medførte at det helhetlige ansvaret for punktlighet og regularitet ble samlet i ny divisjon Drift og teknologi. Det

er lagt vekt på i størst mulig grad å samle fagmiljøene og rendyrke ansvarslinjer, noe som skal bidra til at Bane NOR leverer en sikker og punktlig infrastruktur. Videre ble ansvaret for alle store byggeprosjekter samlet i én divisjon – Utbygging. Den nye divisjonen, Kunde og marked, fikk det samlede ansvaret for kontakten med kundene og totaloversikten for inntekter fra togselskapene. Eiendomsdivisjonen fortsetter i all hovedsak som før.

2.2 Jernbanenettet i tall 2020



4219

kilometer med jernbanespor



337

togstasjoner og holdeplasser



719

tunneler



2614

bruer



15

godsterminaler



16

tømmerterminaler



14

togverksteder



4400

eiendommer

8043^{mill}

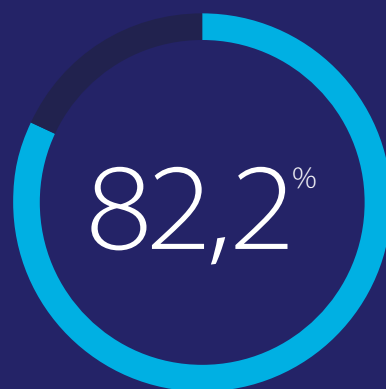
antall brutto tonnkm godstog
kjørt på jernbanen i Norge

Kilde: Bane NOR, 2020

2.2 Jernbanenettet i tall 2020



Punktlighet persontog



Punktlighet godstog

Malmtog er ikke inkludert

80,4^{mill}

Persontransport

Passasjerer (påstigningen) 80,4 mill. (2019).

* Kilde: SSB. De nyeste tallene er for 2019, publisert i juni 2020.

Tall for 2020 foreligger ikke før i juni 2021.



Regularitet persontog



Oppetid jernbanenettet

2.3 Viktige hendelser – Oppstart og driftsettelse

Januar

Første steg mot fremtidens trafikkstyring

Den nye trafikkstyringssentralen åpner i Bergen. Fra sentralen styres og overvåkes togtrafikken på Sørlandsbanen og Bergensbanen (inkludert Arendalsbanen og Flåmsbana).

Oppstart Nykirke Barkåker

Anleggsarbeidene på InterCity-prosjektet Nytt dobbeltspor Nykirke-Barkåker startet.

Februar

Bærekraftig by – og stedsutvikling

Bane NOR Eiendom bidrar til bærekraftig by- og stedsutvikling ved å utvikle attraktive og effektive kollektivknutepunkt. Scandic Voss åpnet 1. februar.

Mars

Covid-19

Regjeringen annonserte 12. mars omfattende tiltak for å begrense smitte av covid-19 i Norge.

Kollektivtransporten er en av 15 kritiske samfunnsfunksjoner som skulle opprettholdes. Bane NOR har koordineringsansvaret for togselskapene i den nasjonale dugnaden for å redusere utbredelsen av koronaviruset.



Ny omformerstasjon åpnet

Arna omformerstasjon ligger 123 meter over Ulriken tunnel og bidrar til en stabil strømforsyning for både person- og godstrafikk på Bergensbanen.

April

Oppgradering

I påsken ble Thales signalanlegg på Høvik oppgradert. Oppgraderingen ble fjernovervåket fra Tyskland.

Mai

Bane NOR med i buildingSMART Norge

I mai ble vi medlem av organisasjonen buildingSMART, som jobber for åpne standarder for digitalisering av bygg og anlegg.

Juni

I jernbanen tar vi ikke snarveier, vi bygger dem

I juni startet Bane NOR opp en sikkerhetskampanje med fokus på åpenhet og læring blant alle aktørene som jobber med jernbanen.



Bærekraftig by – og stedsutvikling

Det sentralt plasserte og moderne, BREEAM-NOR-sertifiserte kontorbygget, Drammen stasjon Business Center (DBC), ble solgt i juni.



Juli

Oppgradering og vedlikehold

Når de fleste andre tar ferie, jobber Bane NOR for fullt for å oppgradere og vedlikeholde jernbanenettet. Sommeren 2020 ble det blant annet lagt nye spor mellom Drammen og Asker. Totalt ble 30 kilometer med spor fornyet mellom Asker og Brakerøya. Aldri tidligere er så mye spor fornyet på så kort tid.



Forbedret venteområde på Oslo S

I juli åpnet vi nye, oppgraderte venteområder på Oslo S. De nye venteområdene er et første steg mot å gjøre Oslo S mer attraktivt for de som reiser med tog.



Foto: Nicolas Tourrent

August

Follobanen

En ny milepæl for Follobanen ble nådd da nye Ski stasjon åpnet 24. august. Med åpningen av vestsiden, har Ski fått et nytt signalbygg og landemerke midt i sentrum. Ski stasjon vest er den første ferdige delen av Follobaneprosjektet og den første nye Intercity-stasjonen «over bakken».



Fyllingsgrad

Nå kan passasjerene enkelt få vite hvor fullt det er på togene. Informasjon om fyllingsgrad ble gjort tilgjengelig på informasjonsskjermene på stasjonen, og i NÅ og Vy -appen.

September

Elektrifiseringen fortsetter

Startskuddet for elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen gikk i gang da forberedende arbeid for ny omformerstasjon på Hell ved Stjørdal startet opp i september.

Oktober

Ny organisasjon

Bane NOR gjorde store endringer i organisasjonen 1. oktober. Ved å samle ansvar skal organisasjonen levere bedre punktlighet, mer effektiv gjennomføring av prosjektene og sette digitaliseringen av jernbanen i førersetet.

Ny sporovervåknings-app tatt i bruk

Ved hjelp av data som samles inn fra sensorene kan Bane NOR til enhver tid vite tilstanden på komponentene ute i sporet. Det gjør at feil kan fanges opp før de oppstår, noe som gjør det mulig å drive mer målrettet vedlikehold. Det bidrar til høyere punktlighet på jernbanen.

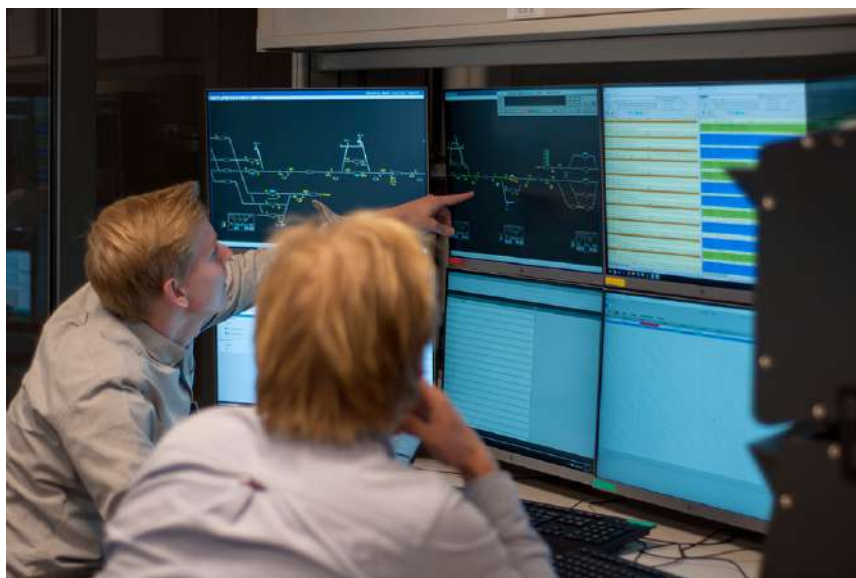


Foto: Liv Tone Otterholt

November

Trafikkstyrings- og signalsystem

I november ble Bane NOR den første infrastrukturforvalteren i Europa, som tok i bruk den nye europeiske standarden, EULYNX, for grensesnitt mellom trafikkstyrings- og signalsystem.



Desember

Nye Ulriken tunnel åpnet

Åpningen av den 7,8 kilometer lange tunnelen, som det har tatt seks år å bygge, er et stort skritt på veien mot dobbeltspor mellom Arna og Bergen. Når dobbeltsporet er ferdig, kan antall avganger for reisende på strekningen doubles til fire per time, og gods- og persontrafikken vil få mye større fleksibilitet enn på dagens enkeltspor.

2.4 Styret i Bane NOR

Styret i Bane NOR består av syv medlemmer, inkludert styreleder og nestleder. Fram til juni i fjor var Siri Beate Hatlen styreleder. 23. juni ble Cato Hellesjø valgt til ny leder.



Cato Hellesjø
Leder

Cato Hellesjø (f. 1956) har vært leder siden juni 2020. Han er utdannet siviløkonom fra BI og har siden 2009 vært konsernsjef i Sporveien AS. Han er tidligere konsernsjef i Dagbladet, direktør i Ringnes og avdelingssjef i Aftenposten. Hellesjø er styreleder i en rekke selskaper og har hatt flere styreverv i norsk næringsliv.



Olaf Melbø
Nestleder

Olaf Melbø (f. 1949) har vært nestleder siden 2016. Han er utdannet sivilingeniør fra NTH og har 35 års erfaring som leder av store landbaserte utbyggingsprosjekter. Melbø har styreerfaring fra Baneservice, AF-gruppen og Norge på Expo2000.



Toril Nag
Styremedlem

Toril Nag (f. 1964) har vært styremedlem siden 2016. Hun er utdannet sivilingeniør innen computer science fra University of Strathclyde. Nag har hatt en rekke lederjobber i flere store teknologiselskaper og infrastrukturvirksomheter, og er i dag konserndirektør i energi- og teknologiselskapet Lyse i Stavanger. Nag har bred styreerfaring fra en rekke norske og utenlandske selskaper, og er i dag styreleder i en rekke teknologiselskaper - blant annet Altibox AS og Ambita AS.



Ane Breivega
Styremedlem

Ane Breivega (f. 1971) har vært styremedlem siden 2016. Hun har en Cand. Jur og Cand. mag fra Universitetet i Bergen. Breivega er partner og daglig leder i Lin Advokater AS og har hatt styreverv i Ruter AS, Rådet for legemiddelinformasjon og Vestre Viken HF.



Baard Haugen
Styremedlem

Baard Haugen (f. 1955) har vært styremedlem siden 2017. Han er utdannet siviløkonom fra NHH og har hatt flere lederstillinger innen økonomi og finans i Elkem, Torvald Klaveness og Elopak. Haugen er i dag CFO i NHST Media Group.



Solbjørg Engeset
Styremedlem

Solbjørg Engeset (1964) har vært styremedlem siden 2017. Hun er utdannet sivilingeniør og har en Master of Management fra BI. Engeset har tidligere erfaring fra Sveriges Televisjon, NRK, Telenor og Direktoratet for nødkommunikasjon.



Torfinn Håverstad
Styremedlem

Torfinn Håverstad (1965) har vært styremedlem og observatør siden 2017. Han har jobbet som trafikkleder og taktisk ruteplanlegger i NSB og Jernbaneverket/Bane NOR siden 1984. Håverstad ble tillitsvalgt i Norsk Jernbaneforbund i 1994 og er i dag nestleder i forbundet.



Tor Egil Pålerud
Observatør

Tor Egil Pålerud f. (1966) har vært styremedlem og observatør siden 2017. Han er utdannet banemontør. Pålerud har lang erfaring fra LO og som lokalpolitiker, og sitter i flere styrer gjennom sitt arbeid som forbundssekretær i Norsk Jernbaneforbund.



Morten Lønnes
Observatør

Morten Lønnes (f. 1957) har vært observatør siden august 2019. Han er utdannet maskiningeniør fra Oslo Ingeniørhøgskole og bedriftsøkonom fra BI. Lønnes har hatt en rekke stillinger innen ledelse, drift og planlegging i Oslo Sporveier, Jernbaneverket og nå Bane NOR. Han har vært tillitsvalgt i Bane NOR fra 2008 og leder for NITO og SAN-samarbeidet.

2.5 Konsernstruktur og konsernledelse

Bane NORs konsernledelse består av ni personer og ledes av konsernsjef Gorm Frimannslund.



Gorm Frimannslund
Konsernsjef

Gorm Frimannslund (f. 1962) er konsernsjef i Bane NOR. Han har utdannelse innen transportfag og økonomi og ledelse, fra henholdsvis Møre og Romsdal Distrikthøgskole, Handelshøyskolen BI og Templeton College Oxford. Frimannslund var tidligere direktør for Infrastrukturdivisjonen i Jernbaneverket. Han har også hatt flere lederstillinger i Widerøe og SAS.



Sverre Kjenne
Konserndirektør for Drift og teknologi

Sverre Kjenne (f. 1964) er konserndirektør for Drift og teknologi. Han er utdannet sivilingeniør fra Manchester (UMIST) med en MBA fra Lausanne (IMD). Kjenne har bred erfaring fra ledelse av børsnoterte og privateide industri- og teknologiselskaper i Norge og utlandet. Han startet i Jernbaneverket i 2011 som teknologidirektør, og har vært pådriver for den digitale jernbanen i Norge.



Stine Undrum
Konserndirektør for Utbygging

Stine Undrum (1969) er konserndirektør for Utbygging. Hun er utdannet sivilingeniør fra NTH, institutt for bygg- og anleggsteknikk. Undrum begynte i Jernbaneverket i 2007 som prosjektleder for utbyggingen av strekningen Holm-Nykirke. Hun har også lang erfaring fra blant annet Veidekke og Asplan Viak.



Karsten Boe

Konserndirektør for Sikkerhet og Kvalitet.

Karsten Boe (f. 1970) er konserndirektør for Sikkerhet og kvalitet. Han er utdannet sivilingeniør fra NTNU. Boe har vært ansatt i Bane NOR siden januar 2017 og har mer enn 20 års erfaring med HMS, kvalitet- og prosjektledelse nasjonalt og internasjonalt fra Norsk Hydro og Aker-konsernet.



Henning Scheel

Konserndirektør for Kunde og marked

Henning Scheel (f. 1980) er konserndirektør for Kunde og marked. Som samfunnsviter med påbygde mastergrader i innovasjon og «International management», har Scheel en bred og allsidig bakgrunn. Fra midten av 2000-tallet fram til han startet som direktør for kontrakt og marked i Bane NOR i 2017, jobbet han med diverse store prosjekter der Hydro, REC og Statoil var arbeidsgivere. I Statoil hadde han flere lederjobber.



Eli Skrøvset

Konserndirektør for Virksomhetsstyring

Eli Skrøvset (f. 1965) er konserndirektør for Virksomhetsstyring. Hun er utdannet siviløkonom fra Norges Handelshøyskole og har gjennomført lederprogram ved Harvard Business School. Skrøvset har 20 års erfaring fra Statkraft, herunder som økonomidirektør og CFO. Hun har også bakgrunn fra Olje- og energidepartementet og Eksportkreditt Norge. Skrøvset har de siste 10 årene vært styremedlem i Avinor AS.



Jon-Erik Lunøe

Konserndirektør for Eiendom

Jon-Erik Lunøe (f. 1962) er konserndirektør for Eiendom. Han er utdannet sivilingeniør bygg og anlegg fra Manchester (UMIST), og har en mastergrad i prosjektledelse fra samme sted. Lunøe har bred erfaring fra eiendoms- og entreprenørbransjen, sist som leder i eiendomsutviklingselskapet Ulven AS.



Beate Hamre Deck

Konserndirektør for HR og organisasjon

Beate Hamre Deck (f. 1967) er konserndirektør for HR og organisasjon. Hun er utdannet siviløkonom fra Frankrike. Hamre Deck jobbet mange år i Arthur Andersen & co, før hun startet i Statkraft som internrevisjonsdirektør, og deretter tok rollen som HR-direktør i samme selskap. Hun har også jobbet mange år som HR-direktør i forretningsområdet internasjonal produksjon og utvikling i Equinor, før hun startet i Bane NOR i 2017.



Torild Lid Uribarri

Konserndirektør for Kommunikasjon og samfunnskontakt

Torild Lid Uribarri (f. 1964) er konserndirektør for Kommunikasjon og samfunnskontakt. Hun har en Master i Business and Marketing fra BI, lederkurs ved Insead og Sjefskurs ved Forsvarets Høgskole. Uribarri har mange års erfaring fra Telenor og Telenoreide selskap, i tillegg til noen års internasjonal erfaring innen lakseoppdrett, PR og som bedriftsrådgiver i DnB (tidligere Bergen bank). Hun begynte i Bane NOR i 2018.

2.6 Bane NORs strategi

Bane NORs gjeldende strategi ble utviklet ved opprettelsen av foretaket, og har en tidshorisonnt fram mot 2023. Vår strategi understøtter en visjon om vekst for jernbanen. Strategien må ses i sammenheng med handlingsprogrammet for jernbanesektoren, som igjen er en operasjonalisering av gjeldende Nasjonal transportplan (NTP).



Figur 2. Bane NORs strategiske plattform

Visjon

Norge på skinner er vår visjon og gir en overordnet retning for konsernet. Visjonen uttrykker en ambisjon om vekst for jernbanen, en punktlig og driftsstabil jernbane, og peker videre på vår samfunnsrolle.

Strategiske hovedtema

Tre strategiske fokusområder understøtter visjonen; Mer for pengene, Kunden i sentrum og Fremtidsrettet samfunnsaktør. Sikkerhet- og beredskap er en gjennomgående prioritering for all aktivitet i foretaket. De tre strategiske temaene, sammen med sikkerhets- og beredskapsarbeidet, utgjør ønsket langsiktig utvikling for Bane NOR.

Mer for pengene

Bane NOR skal være et forretningsorientert foretak som kontinuerlig forbedrer ressursbruken i alle prosesser. Effektivisering skal skje gjennom styrket produktivitet, standardisering og modernisering. Vi skal sikre kostnadsoptimale løsninger i prosjektene, og gjennom rett kontraktsstrategi og gode anskaffelser sikre velfungerende konkurranse i entreprenør- og leverandørmarkedet. Videre skal vi prioritere reduksjon av vedlikeholdsetterlep og prediktivt vedlikehold for å øke kvaliteten og forutsigbarheten i jernbaneinfrastrukturen. Et stadig mer effektivt Bane NOR vil frigjøre ressurser slik at samfunnet får mer for pengene.

Kunden i sentrum

Bane NOR leverer tjenester til togoperatører, reisende, samlaste/lasteier og andre kunder som eksempelvis leietakere på stasjonene. Vi setter kunden i sentrum ved å utvikle tjenester som sikrer høy tilfredshet. Arbeidet for en punktlig og driftsstabil jernbane er det viktigste for å fornøye kunder.

Vi skal tilby jernbaneinfrastruktur som tilrettelegger for økt punktlighet og regularitet. Med en sterk kundeorientering i all utvikling skal vi lykkes med å legge til rette for å øke trafikken og gjøre jernbanen mer attraktiv for kundene.

Fremtidsrettet samfunnsaktør

Vi skal være en tydelig aktør innen jernbane-sektoren og fremme langsiktige sektormål. Med attraktive og klimavennlige infrastrukturløsninger skal vi bidra til et modalskift fra vei til bane. Kundeorienterte løsninger, god kommunikasjon og tilrettelegging, høy driftsstabilitet, effektive ruteplaner og gode knutepunkt vil være viktige virkemiddel for å drive økt trafikk. Vi skal aktivt indentifisere behov for vedlikehold og utbygging av infrastruktur, samt ta rollen som Norges ledende utvikler av kollektivknutepunkt. Videre skal vi arbeide for å modernisere jernbanen, samt levere miljøeffektive løsninger i tett samarbeid med leverandørmarkedet og kundene. Ved at vi opptrer som en fremtidsrettet samfunnsaktør legger vi til rette for en bærekraftig trafikkvekst til jernbanen.

Europas sikreste jernbane

Bane NOR skal levere et sikkert transportsystem, og har et mål om å levere Europas sikreste jernbane. Vi skal forsterke og videreutvikle sikkerhets- og beredskapsarbeidet mot en nullvisjon: Ingen skal bli hardt skadet eller omkomme på jernbanen.

Videreutvikling av strategien

Det er igangsatt arbeid for å oppdatere Bane NORs strategi. Denne prosessen skal resultere i et fremtidsbilde mot 2033 og oppdatert konsernstrategi mot 2025.

2.7 Bane NORs verdier

Verdiene er grunnleggende for vårt arbeid.
Vi skal være åpne, respektfulle, engasjerte og nytenkende.



Figur 3. Bane NORs verdier

Åpen

- Vi deler og samarbeider for å lykkes
- Vi verdsetter mangfold og nye perspektiver
- Vi tar opp etiske dilemmaer og handler med integritet
- Vi er åpne og ærlige i vår forretningsdrift

Respektfull

- Vi møter hverandre og omverden med respekt, toleranse og tillit
- Vi setter sikkerheten først
- Vi fremmer bærekraft, etisk bevissthet og sosialt ansvar

Engasjert

- Vi er alle Bane NOR-ambassadører
- Vi tenker helhet og er løsningsorienterte
- Vi tar ansvar for egen kompetanse og faglig utvikling

Nytenkende

- Vi er nysgjerrige, søker ny kunnskap og lærer av erfaringer
- Vi bruker hverandres kompetanse for å levere gode resultater
- Vi utfordrer etablerte sannheter
- Vi er modige og drivende i endring og utvikling

3. Bærekraft

Som statsforetak er Bane NORs oppdrag å bidra til å nå sektorpolitiske mål mest mulig effektivt over tid, noe som forutsetter at vi er bærekraftige. Bane NOR skal balansere økonomiske, sosiale og miljømessige forhold på en måte som bidrar til langsiktig verdiskaping.

Vår rapportering 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. Nedenfor redegjør vi nærmere for viktige rammeverk og føringer som ligger til grunn for vårt bærekraftsarbeid, våre vesentlige bærekraftsema, vår ambisjon, målbilde og strategi for bærekraft, samt vår måloppnåelse for 2020.

3.1.	Lovverk og initiativ	21
3.2.	FNs bærekraftsmål	22
3.3.	Interessentdialog og vesentlighetsanalyse	24
3.4.	Bane NORs vesentlige bærekraftstema	26
3.5.	Vår ambisjon, målbilde og strategi for bærekraft	27
3.5.1.	Videreutvikle jernbanens miljøfortrinn	29
3.5.2.	Sikre punktlighet og forutsigbarhet	32
3.5.3.	Styrke knutepunktutvikling og sømløs reise	39
3.5.4.	Redusere vårt klima- og miljøavtrykk	44
3.5.5.	Utvikle en bærekraftig leverandørkjede	52
3.5.6.	Sikre kompetent og godt arbeidsmiljø	56
3.5.7.	Ivareta kulturminner og kulturmiljø	58
3.5.8.	Bidra til mangfold og likestilling	62
3.5.9.	Styrke antikorrupsjon og habilitet	63
3.5.10.	Ivareta sikkerhet	66

3.1 Lovverk og initiativ

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

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

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.

Etisk Handel Norge

Som medlem av Etisk Handel Norge er Bane NOR forpliktet til å bruke vår innflytelse til å øke oppslutningen om etisk handel. Innkjøpsmakten skal brukes på en måte som fremmer ansvarlig handel og rettferdig konkurranse mellom leverandører, der samfunnsansvar er en viktig komponent på linje med pris, kvalitet, leveringssikkerhet osv. Etisk handel skal bidra til at useriøse leverandører ikke tildeles offentlige kontrakter. Vi skal også anskaffe varer og tjenester på en måte som bidrar

til at de som lager produkter får sine grunnleggende rettigheter oppfylt og at produksjonen ikke skader miljøet.

Bane NOR rapporterer årlig vår fremdrift i arbeidet med etisk handel til Etisk Handel Norge.

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 vårt beste for å drive vår virksomhet i tråd med de ti prinsippene. Bane NOR rapporterer årlig på vår utvikling til Global Compact gjennom Communication on progress (COP).

OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper om ansvarlig næringsliv

Bane NOR ser til OECDs¹⁾ retningslinjer for flernasjonale selskaper om ansvarlig næringsliv og UNGP (FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter) i vårt arbeid med bærekraft. OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper om ansvarlig næringsliv er det mest omfattende settet med retningslinjer for ansvarlig virksomhet og inkluderer hensynene i UNGP og ILOs kjernekonvensjoner. Disse angir standarder for arbeidet med blant annet å respektere, vurdere, forebygge og håndtere brudd på menneskerettigheter og arbeidstakerrettigheter, redusere negativ påvirkning på klima og miljø, samt forebygge økonomisk kriminalitet som blant annet korrupsjon og hvitvasking av penger, både i egen virksomhet og i risikoutsatte deler av leverandørkjeden.

¹⁾ organisasjonen for økonomisk samarbeid og utvikling

3.2 FNs bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål er et felles globalt veikart for en bærekraftig utvikling, og 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 vi har 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.

Sammen med våre interessenter har Bane NOR prioritert fem av 17 bærekraftsmål. Disse er valgt fordi de er nærmest knyttet til vår kjernevirksomhet, og er dermed områder der vår innsats vil kunne få størst positiv effekt. Å innlemme bærekraftsmålene er et nyttig «kompass» i vårt arbeid med bærekraft. Vi legger også vekt på å være åpne i vår rapportering om effektene vi skaper innenfor de ulike målene.

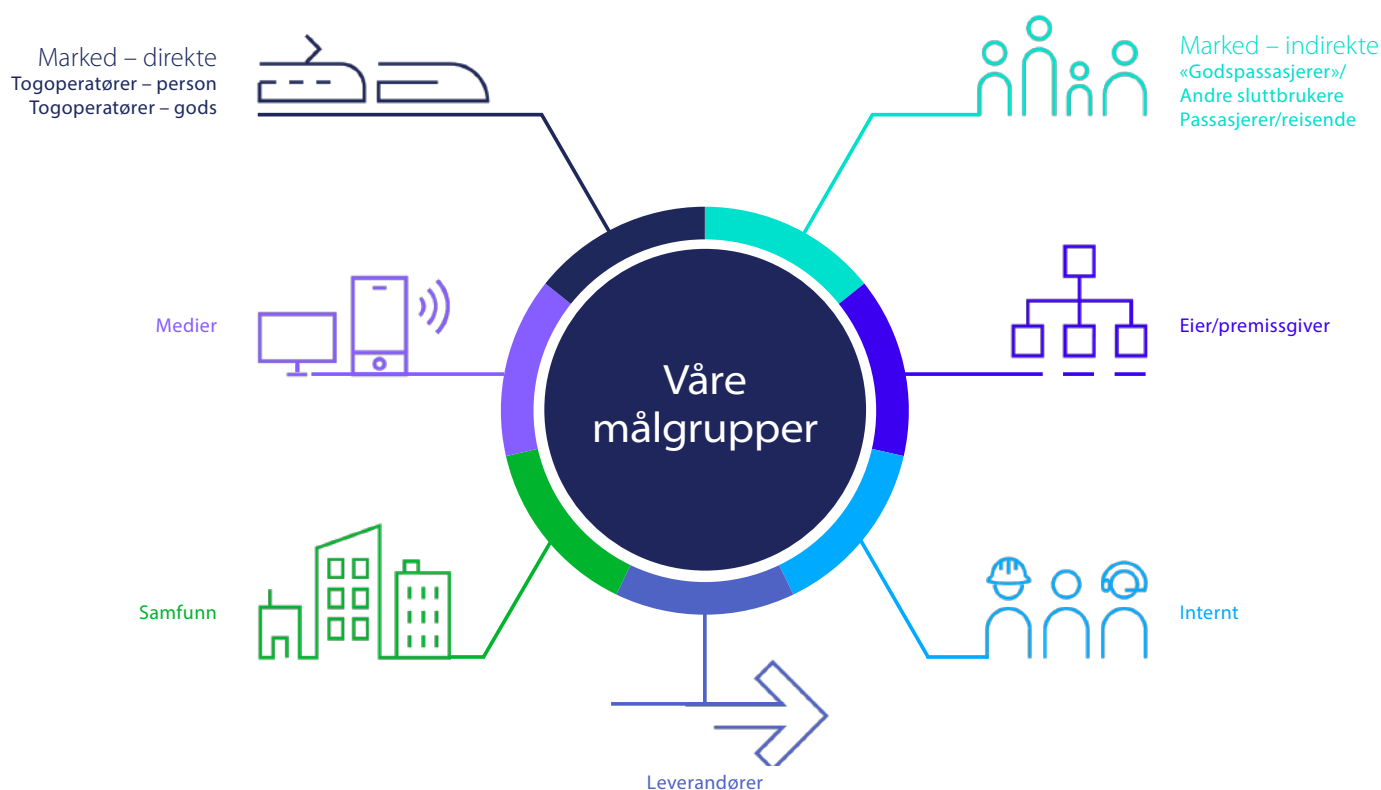
Hvordan Bane NOR spesifikt jobber med målene fremgår i omtalen av det enkelte vesentlige tema. Vesentlige tema som bidrar spesifikt til andre bærekraftsmål utover de fem prioriterte er også omtalt.

FNs bærekraftsmål

	 <p>9 INNOVASJON OG INFRASTRUKTUR</p>	 <p>11 BÆREKRAFTIGE BYER OG SAMFUNN</p>	 <p>12 ANSVARLIG FORBRUK OG PRODUKSJON</p>	 <p>13 STOPPE KLIMAENDRINGENE</p>	 <p>17 SAMARBEID FOR Å NÅ MÅLENE</p>
Hva	Bygge solid infrastruktur, fremme inkluderende og bærekraftig industrialisering og bidra til innovasjon	Gjøre byer og bosetninger inkluderende, trygge, motstandsdyktige og bærekraftige	Sikre bærekraftig forbruks- og produksjonsmønstre	Handle umiddelbart for å bekjempe klimaendringene og konsekvensene av dem	Styrke gjennomføringsmidlene og fornye globale partnerskap for bærekraftig utvikling
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

3.3 Interessentdialog og vesentlighetsanalyse

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

Vesentlighetsanalysen er fundamentet for vårt arbeid med bærekraft. Analysen er et verktøy som hjelper oss å vurdere hvor vi i størst grad kan bidra positivt til samfunnsutviklingen, og samtidig understøtter vår langsiktige verdiskapning.

Som en stor aktør i Norge samhandler Bane NOR med våre interessenter i ulike fora som f.eks. informasjonsmøter i lokalmiljøet, nettverkssamarbeid i sektoren og dialog med vår eier. I 2020 har vi ikke gjennomført en strukturert interessentdialog, slik vi gjorde i 2019. Vi har i stedet analysert resultatet av våre kunde- og omdømmeundersøkelser, samt innhentet informasjon fra medarbeidere som er i regelmessig dialog med eiere, tilsyn, leverandører, lokalsamfunn og naboer. Disse analysene er en del av grunnlaget for rapporten.

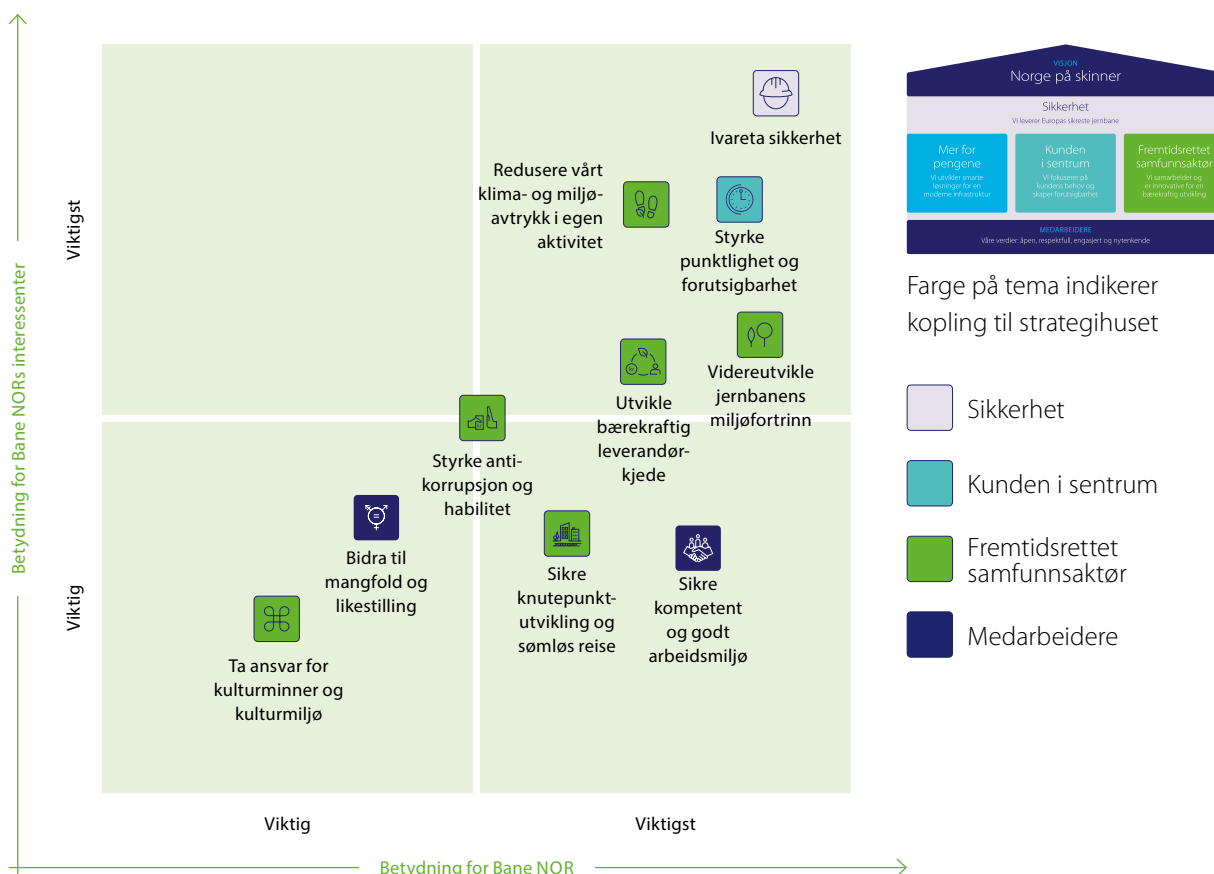
Noen av de sentrale punktene som interessentene var spesielt opptatt av, og som vi legger vekt på i vårt arbeid, er blant annet:

- Vise forhold ved den teknologiske utviklingen som påvirker hvordan jernbanens konkurransefortrinn utvikler seg over tid, sett i forhold til andre transportformer.
- Kommunisere nøytral og godt dokumentert informasjon rundt klima og miljø som underbygger jernbanens miljøfortrinn.
- Fremheve Bane NORs verdiskapning og samfunnsøkonomiske nytte.
- Vise Bane NORs rolle i utvikling av fremtidsrettede knutepunkter, som en del av vår utvikling av jernbanen .
- Kommunisere hvordan Bane NOR jobber med kompetanse og omstilling for å utvikle smarte, innovative og fremtidsrettede løsninger.
- Vise viktigheten av samarbeid i transportsektoren for å kunne stimulere til innovasjon og nå mål.

3.4 Bane NORs vesentlige bærekraftstema

Bane NORs vesentlige bærekraftstema understøtter Bane NORs strategi som skissert i vesentlighetsmatrisen nedenfor. Også den strategiske pilaren «mer for pengene», med utgangspunkt i at all langsiktig verdiskaping må baseres på bærekraftige løsninger.

Vesentlighetsmatrise



Figur 5: Bane NORs vesentlighetsmatrise er resultatet av Bane NORs vesentlighetsanalyse. Hovedpunktene i diagrammet er fargekodet opp mot våre fire strategiske fokusområder.

3.5 Vår ambisjon, målbilde og strategi for bærekraft

Bane NORs har siden opprettelsen av selskapet jobbet systematisk med bærekraft. For videre, målrettet utvikling utarbeidet vi i 2020 et målbilde og en egen bærekraftstrategi. Ambisjonen er å løfte Bane NOR til å bli en «rollemodell» innen bærekraft innen utgangen av 2025. Som rollemodell skal Bane NOR være en viktig drivkraft for bærekraftig utvikling gjennom vårt virke med en sterk bærekraftkultur.

Strategien og målbildet skal hjelpe oss å nå vår ambisjon. Bane NORs bærekraftstrategi for 2021-2025 er vårt detaljerte «veikart» for arbeid med bærekraft fremover. Strategien er strukturert rundt de temaene som er vurdert som mest vesentlige for å styrke oss innen bærekraft og bidra til et mer bærekraftig samfunn.

Det er viktig å jobbe bredt og grundig på dette området, men det er også viktig å jobbe ut fra et tydelig fokus. For å synliggjøre hvor vi mener vi kan gjøre en størst forskjell, har vi utviklet et kort, samlende målbilde for bærekraftsarbeidet i Bane NOR. Den springer ut av vårt miljøfortrinn og vår virksomhets iboende bidrag til et mer bærekraftig samfunn – at vi er en del av svaret.

«Mer på skinner setter mindre spor»

Bane NORs viktigste bidrag til økt bærekraft – i samfunnet generelt og transportsektoren spesielt – er å styrke oppslutningen om jernbanen og bidra til at flere kan ta mer tog. Å flytte mer transport over på jernbane vil gjøre transportsektoren mer bærekraftig, da jernbanen bruker mindre energi og areal i forhold til kapasitet enn alle andre transportmidler.

For det første bidrar jernbanen til klima- og nullvekstmålet gjennom overføring av trafikk fra fossile transportformer. For det andre har jernbanen øvrige miljøfortrinn som blant annet mindre arealbehov, luftforurensning og støy. Andre vesentlige fordeler er jernbanens evne til å tilby rask og energieffektiv transport med høy kapasitetsutnyttelse, samt færre trafikkulykker. Disse fordelene er ekstra store i sentrale strøk – der flest mennesker og mest gods transporteres. Når flere kan bo, jobbe eller få gjort nødvendige ærender like ved stasjonen, reduseres klimagassutslipp fordi behovet for privatbil blir vesentlig redusert.



Vi mener at de viktigste forholdene som bidrar til dette kan oppsummeres gjennom følgende vesentlige mål for vårt arbeid:

- Videreutvikle jernbanens miljøfortrinn.
- Sikre punktlighet og forutsigbarhet.
- Styrke knutepunktsutvikling og sømløs reise.

Det er gjennom forbedringer på disse områdene Bane NOR kan ha størst effekt på ambisjonen om «mer på skinner». Med dette bidrar vi til et mer bærekraftig samfunn.

Denne prioriteringen betyr ikke at vi ikke jobber målrettet med de andre temaene vi har definert som vesentlige (se nedenfor). De øvrige målene vi har satt oss i denne strategien, bidrar på ulikt vis til at jernbanen «setter mindre spor». De er alle avgjørende for vår profesjonalitet og legitimitet som viktig samfunnsaktør. Dermed påvirker de også vår evne til å løse vårt oppdrag: Å være en drivkraft for at flere tar mer tog.

I kap. 3.5.1 - 3.5.10 redegjør vi for hvordan det jobbes strategisk med våre vesentlige bærekraftstema for at vi skal nå Bane NORs ambisjon for bærekraft.

3.5.1

Videreutvikle jernbanens miljøfortrinn

Utvalgte nøkkeltall

Omdømmeindeks (poeng)

12

2019

16

2020

Vekst passasjerkilometer (%)

3,4

2019

Tilgjengelig
først i juni

2020

Jernbanen er viktig for å transportere mange mennesker raskt og trygt mellom, og innad i, bynære strøk. Den er også viktig for transport av store godsmengder over lange avstander.

Jernbanens miljøfortrinn tilsvarer dens samlede, positive miljøegenskaper. Den er allerede en tilnærmet nullutslippsløsning. Utslipp fra dieseltog representerer i dag kun henholdsvis 0,1 prosent og 0,3 prosent av Norges - og transportsektorens samlede klimautslipp. Disse utslippene vil reduseres ytterligere ved innfasing av tog som kan skifte mellom elektrisitet og batterikapasitet (bimodale tog), samt elektrifisering av Trønderbanen.

I årene framover vil det være andre fortrinn som vil hevde jernbanen. Jernbanen er den mest areal- og energieffektive transportformen vi har, og vil fortsatt være det i uoverskuelig framtid. Lang levetid på anlegg og kjøretøy gjør ressursbruken forbundet med bygging lav i et livsløpsperspektiv. Dette, i tillegg til relativt lav støybelastning, marginale partikkelutslipp og begrenset påvirkning på lokalt naturmiljø, er også viktige forhold som tilsier at jernbanen forblir en framtidsrettet transportform.

Vi i Bane NOR anerkjenner at dagens klimapolitikk og samfunnets trender kan utfordre jernbanens posisjon som den overlegent mest klimavennlige transportformen framover. Derfor er det viktig for oss å dokumentere jernbanens totale miljøfotavtrykk, og på den måte vise at jernbanens miljøfortrinn vil bestå ved inngangen til, og etter det grønne skiftet. Vi har også satt oss konkrete mål for hvordan jernbanen kan bli enda mer klima- og miljøvennlig. Det kan du lese om i kapittel 3.5.4 (Redusere vårt klima- og miljøfotavtrykk).

Nullvekstmålet

Nullvekstmålet ble lagt til grunn av Stortinget i Klimaforliket i 2012, og innebærer at veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Målet ble deretter lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2014-2023 og 2018-2029. Bane NOR arbeider aktivt og langsiktig med å tilrettelegge for denne utviklingen.

I 2020 vedtok regjeringen videreføring av nullvekstmålet, og framhevet at de to viktigste tiltakene er nullvekst i persontransporten med bil og mer effektiv arealbruk. Dette betyr i praksis mer satsing på jernbane mot de store byene.

Økt kapasitetsutnyttelse gir mer miljøvennlig jernbane

Jernbaneutbygging er kostbart, og bidrar til klimautslipp og arealbeslag. Den mest miljøvennlige jernbanen er derfor den som allerede er bygget. Bane NOR planlegger løpende tiltak som øker kvaliteten og bruksverdien for de eksisterende jernbanestrekningene. Eksempler er nye og forlengde kryssingsspor som bidrar til at flere tog kan trafikkere på en strekning samtidig. Andre kapasitetsøkende tiltak er etablering av nye hensettingsområder (togparkering), forlengelse av plattformer og fornyelse av energiforsyning, styrings- og signalanlegg. Samlet reduserer dette utbyggingskostnadene og øker lønnsomheten, i tillegg til at det gir et godt bidrag til jernbanens miljø- og klimaregnskap.

Nyvinning i arbeidet med asset management

Som et ledd i å øke samfunnsnyttene og på sikt reduserte kostnader, har Bane NOR videreutviklet InfraStatus-metodikken. Dette er et system som beregner levetiden på komponentene enkeltvis, og dermed fornyelsestidspunkt, basert på tilstand. Dette muliggjør optimal utnyttelse av anleggene og tilpasset teknisk vedlikehold og fornyelse.

Bedre tilbudet til det profesjonelle godsmarkedet

Miljøansvarlige bedrifter verdsetter miljøtilpassede transporttjenester, og de store godsaktørene har vist hvordan miljøhensyn kan øke deres lønnsomhet. Vi jobber med å måle og dokumentere våre klima- og miljøfotavtrykk til bruk i godsoperatørenes miljøkommunikasjon, tilby elektrifiserte tjenester, samt utvikle miljøeffektive løsninger for våre terminaler.

Godstransport på jernbane har de senere årene hatt størst trafikkvekst sammenlignet med andre transportformer. Ifølge SSBs jernbanestatistikk økte godstransporten på jernbanen med 5,3 og 6 prosent for henholdsvis tonn og tonn-km i perioden 2014-2019².

Nye systemer for terminal-logistikk

Bane NOR innfører nå systemene TOS (Terminaloperasjonssystem) og GOS (gateoperasjonssystem) i samarbeid med togselskapene Green Cargo og Cargo-Net. Det ene systemet skal automatisk registrere alle vogntog som kommer inn på terminalen, sjekke at opplysningene er riktige og i henhold til booking og samtidig dokumentere tilstanden på containerne som kommer inn. Det andre registrerer alle lastebevegelesene til en container, fra den kommer inn på terminalen til den forlater terminalen med bil eller tog. Slik får terminalens driftsansvarlige automatisert oversikt over godsbevegelse, tilstand og plassering, noe som muliggjør miljøeffektiv og optimal logistikk og plassering av containere.

→ [I dag registreres de 1500 trailerne som kjører inn og ut av Alnabru hver dag manuelt. Nå skal terminalen automatiseres](#)

² 1-års etterslep i statistikk fra SSB.

Bergen får Norges grønneste godsterminal

I 2024 åpner landets første godsterminal som kan driftes helt utslippsfritt. Prosjektet er nå i planleggingsfasen, og det holdes dialog med leverandørmarkedet for å identifisere muligheter for mer miljøvennlige løsninger. Planen er å utvikle en ny standard for hvordan terminaler skal utformes i framtiden. For Bergen sentrum kan allerede de foreslåtte tiltakene bety 400 færre lastebiler hvert døgn, noe som er til glede for mange trafikanter og bedrer luftkvaliteten.

→ [Bergen får Norges grønneste godsterminal](#)

→ [Skal kutte 400 lastebiler med grønn terminal](#)

Bedre tilbudet for de reisende

Jernbanens vekst er også avhengig av fornøyde reisende og et økende kundegrunnlag for togselskapene. Bane NOR møter de reisende på stasjoner og gjennom kundekontaktsportaler, og vi gjør vårt beste for å bedre disse tjenestene og bidra til en sømløs og positiv reiseopplevelse. Viktige tiltak er treffende kundeinformasjon, universell utforming av stasjoner og tilrettelegging for bærekraftige tilbringerløsninger. Her bidrar også vårt arbeid med å øke kapasiteten for å sikre flere avganger, holde opptiden stabil og prisene lave.

Vi registrerer også at miljøtilpasset og skånsom vegetasjonskontroll og hogst, som bidrar til utsyn og bedret opplevelse, samt til å videreutvikle destinasjoner i nærheten av jernbanen, er noe de reisende setter pris på.

Jernbanen transporterte 3,4 prosent flere passasjerer i 2019 sammenlignet med 2018. I perioden fra 2014 er veksten på formidabel 14,3 prosent. Veksten er størst i og rundt de store byene.

Bidrar spesielt til følgende bærekraftsmål:



Videreutvikle jernbanens miljøfortrinn

Status 2020 – Hva gjorde vi?

- Etablert strategi og målområder
- Gitt innspill til kommende Nasjonal transportplan (NTP) for kapasitetseffektiv bruk av jernbanesystemet
- Inngått samarbeid med Jernbanedirektoratet om dokumentasjon av sektorens fotavtrykk

Mål og tiltak 2021-2025

- Gjennomføre kapasitetsøkende tiltak og gi innspill til bedre utnyttelse av eksisterende og fremtidig jernbanesystem
- Tilrettelegge for sømløse reiser og effektivisering av nullvekstmålet
- Samarbeide med hele sektoren for felles, omforent klima- og miljøinformasjon
- Bidra til vekst på 5 prosent per passasjerkm. og 2,5 prosent per tonnkilometer fra 2019 til 2023

3.5.2

Sikre punktlighet og forutsigbarhet**Utvalgte nøkkeltall****Regularitet (%)**

96,6	93,8
2019	2020

**Punktligheit alle persontog (%)**

89,2	92,7
2019	2020

**Punktligheit godstog (%)**

78,2	82,2
2019	2020

Bane NOR skal sikre at jernbanen har en infrastruktur som gir punktlighe tog og minimalt med innstilte avganger. Høy punktlighet og regularitet skaper tillit hos våre kunder og bidrar til at flere tar mer tog. Vårt mål er å være blant de mest drifts stabile forvalterne av infrastruktur for jernbane i Europa og ha høy tilfredshet hos våre kunder. For å oppnå bedre punktlighet og forutsigbarhet, jobber Bane NOR kontinuerlig med flere tiltak som tilstandsovervåkning, digitalisering og kontinuerlig forbedring.

Et stort og økende vedlikeholdsetterslep på over 20 milliarder kroner, tilsvarende over åtte års vederlag til fornyelse, gjør arbeidet med å sikre punktlighet og forutsigbarhet krevende. Vedlikeholdsetterslepet medfører dessuten feil allokering av samfunnets ressurser, fordi netto kostnader til jernbanen på sikt blir høyere enn nødvendig. Å redusere vedlikeholdsetterslepet er viktig for å kunne øke driftsstabiliteten i infrastrukturen.

Punktligheit og regularitet

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

- **Punktligheit** 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. Med unntak av 2020, har antallet togavganger økt hvert eneste år. Fra 2010 og frem til 2019 har det vært en økning på hele 27 prosent. Dette fører til større slitasje på jernbanen, mindre ledig tid i sporet til å gjøre vedlikehold, og økte følgeforsinkelser fordi det ikke finnes slakk i ruteplanen. Ruteplanen legges med utgangspunkt i at infrastrukturen er feilfri, men punkt 1 og 2 reduserer faktisk kapasiteten.

Tiltak for å fremme oppetid på strekningen Lillestrøm - Drammen

Et viktig fokusområde for Bane NOR i 2020 for å bedre punktligheten og regulariteten har vært å gjennomføre tiltak på strekning Lillestrøm - Drammen. Feil på Skøyen stasjon, som ligger på denne strekningen, påvirker 80 prosent av all togtrafikk i Norge. Et prosjekt er etablert med mål om å

- Redusere antall feil som påvirker trafikken på denne strekningen med 50 prosent fram mot 2022 sammenliknet med 2017.
- Redusere antall forsinkelsestimer og innstillinger pga. feil i infrastrukturen på strekningen Lillestrøm - Drammen med 50 prosent fram mot 2022 sammenliknet med 2017.



Arbeid i forbindelse med bytte av sporveksel på Bryn.
Foto: Espen Reksten



Ballastrensing mellom Lier og Brakerøya.
Foto: Andreas Harreschou / Bane NOR

Som en følge av dette prosjektet har det i 2020 blitt gjort flere viktige tiltak:

1. På Bryn har det blitt byttet ut gamle sporveksler med nye. Disse hadde stor slitasje og risikoen for feil og forsinkelser var stor.
2. Mellom Etterstad og Alna har det blitt bygget et nytt 22 kV høyspenningsanlegg for å forsyne lavspenningsanleggene langs denne strekningen. Den forventede nedetiden på det nye anlegget er betydelig lavere og påliteligheten tilfredsstillende tilgjengelighetskravet på 99,6 prosent.
3. Mellom Asker og Brakerøya stasjon har totalfornyelsen av sviller, skinner og ballast vært

et viktig tiltak. Strekningen Lieråsen ble satt i drift i 1973, og er en av de høyest belastede strekninger i Norge med ca. 400 passinger per døgn. Det høye antallet passinger er en stor belastning på strekningen med et nesten 50 år gammelt anlegg. Dårlig ballast og gamle sviller har gjennom årene ført til flere skinnebrudd og ødeleggelse av sviller. Ødeleggelsene har krevd hyppig kontroll og vedlikehold til en høy kostnad. Nå er anlegget rehabilitert og levertiden økt med 30 år med robuste skinner og sviller som oppfyller dagens krav og vil styrke punktligheten og regulariteten.

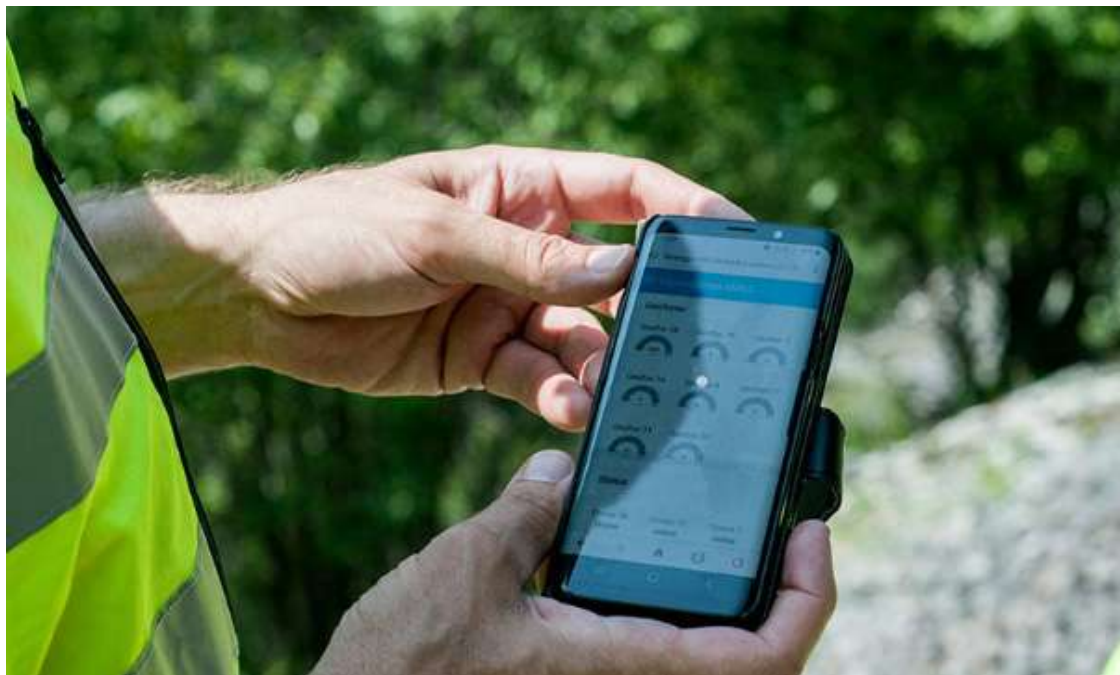


Yme Asgeir Kvistedal ledet testen fra Smart Vedlikehold. Foto: Liv Tone Otterholt / Bane NOR

Innovasjon og utvikling

Et godt kunnskapsgrunnlag er viktig for at Bane NOR skal kunne ta kvalifiserte beslutninger om hvordan vi kan nå de målene vi har satt oss på punktlighet og regularitet. Derfor er vi avhengig av å drive med innovasjon i en verden som kontinuerlig endrer seg. Innovasjon sikrer at vi har kunnskap til å konstruere, bygge, vedlikeholde og drifte jernbaneinfrastrukturen på en framtidrettet, kostnadseffektiv og hensiktsmessig måte. Innovasjonsaktivitetene i Bane NOR utføres ofte sammen med partnerne våre, slik som andre infrastrukturforvaltere (f.eks. Statens vegvesen eller Statnett) eller forskningsorganisasjoner (f.eks. NTNU, OsloMet, NGI eller SINTEF). Aktivitetene kan være alt fra gjennomføring av piloter, verifikasjoner, demonstrasjoner og utredninger, til utprøvinger av nye metoder.

Et eksempel på en slik innovasjon er sporovervåkingsappen, som er en videreutvikling av systemet for tilstandsovervåking. Den gjør at man kan lokalisere avvik og feilutvikling på et tidlig stadium, og dermed redusere forsinkelsestimer. Bruken av sporovervåkingsappen gjør Bane NOR i stand til å se avvik og feilutvikling tidlig, og dermed handle før feilen påvirker togframføringen. På denne måten reduseres forsinkelsestimer. Vi forventer også at reduksjon av en del generiske vedlikeholdsrutiner vil øke punktligheten, da det generelt viser seg at tradisjonelt vedlikehold på «friske» objekter også forårsaker feil. Et godt eksempel på bruk av verktøyet var da Ski stasjon ikke fungerte som forventet ved åpning. Gjennom en ny bruk av overvåkingsverktøyet kunne det bevises at anlegget ble forstyrret fordi de nye signalkablene ikke var tilstrekkelig skjermet/jordet og tok med seg «støy» inn i anlegget. En vanskelig feil ble avdekket, utbedret og nye retningslinjer kom inn i teknisk regelverk.

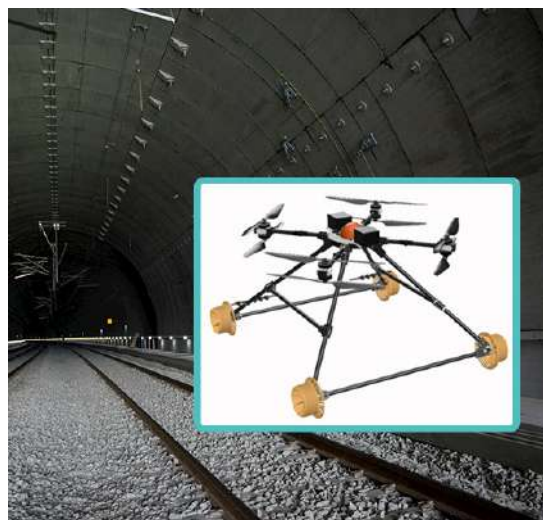


Bakkemannskapet følger med på om sensorene plukker opp vibrasjonene.

Foto: Liv Tone Otterholt / Bane NOR

Bane NOR har siden 2017 samarbeidet med Norges Geotekniske Institutt om utvikling av et nytt system for varsling som er enklere og billigere å drifte. I 2020 ble det på Valdresbanen gjennomført tester av prototypen av det nye systemet for varsling til lokfører av steinsprang og ras, slik at toget kan redusere hastigheten. Steinsprang oppdages gjennom at det monteres sensorer på utsatte steder som detekterer når noe treffer sporet. Systemet forhindrer kollisjon mellom tog og stein, og øker dermed sikkerheten. Indirekte fører det til bedre punktlighet, da hendelser som ofte medfører store forsinkelser reduseres.

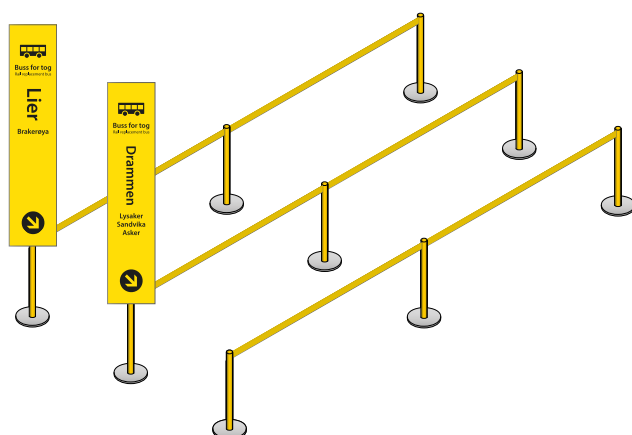
Fram til år 2055 forventes det en vekst på 94 prosent i antall togreiser (155 millioner togreiser). For å løse framtidens kollektivbehov, er vi avhengige av en robust, velfungerende og pålitelig jernbane. For å få det til, må regelmessig inspeksjon og sluttkontroll av utført vedlikeholdsarbeid gjøres på en tids- og kostnadseffektiv måte. Bane NOR jobber sammen med vår partner Railway Robotics med å utvikle en «BaneRobot», en «ny versjon» av vår målevogn Roger 1000. BaneRoboten vil gjøre



Illustrasjon av BaneRobot og eksempel på bruksområde.

Foto: Anne Mette Stovik / Bane NOR

det enklere og raskere å kontrollere tilstanden på strekninger, både for sikkerhets- og kvalitetskontroller på tvers av fag. I oktober i 2020 fikk Bane NOR patent på BaneRobot sammen med vår partner. Allerede i juni 2021 skal vi ha en prototype klar til testing.



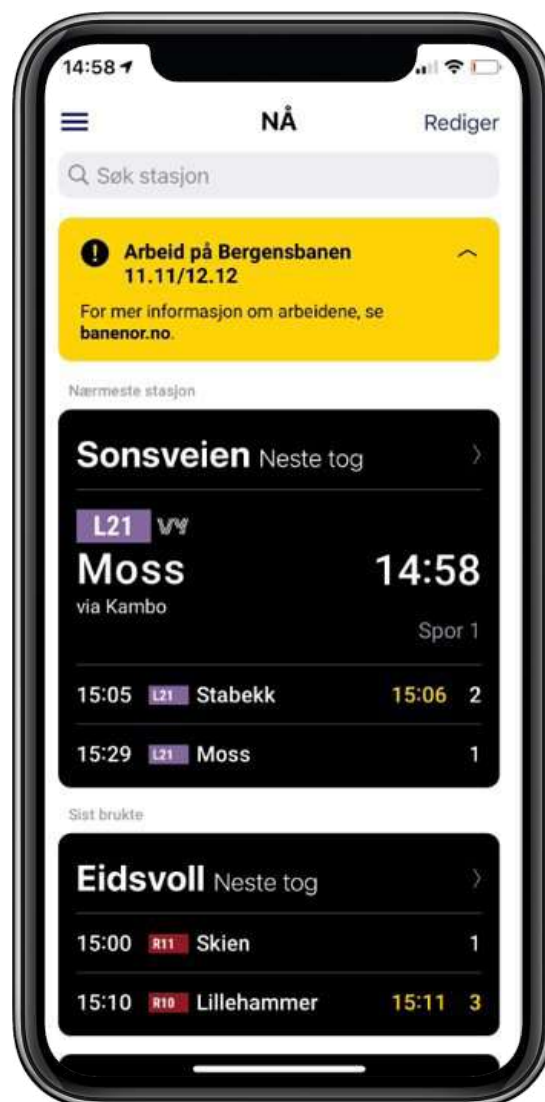
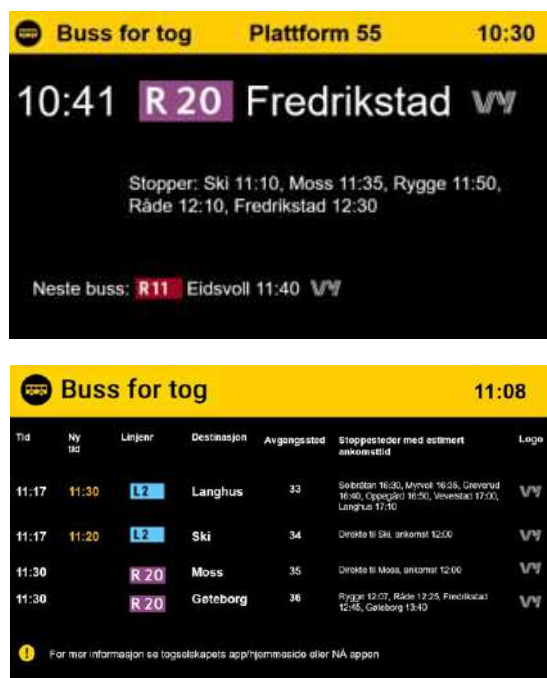
Nytt skiltkonsept i bruk på Bergen Stasjon.



Foto: Erling Løkken / Bane NOR

Som et ledd i arbeidet med kontinuerlig forbedring av vedlikeholdsprogrammet, har vi jobbet systematisk med RCM-analyser i 2020. RCM-metodikken er en av hjørnesteinene for å sikre et bærekraftig, risikobasert og kostnadsoptimalisert vedlikehold. Analysene resulterer i et stadig mer optimalt forebyggende vedlikehold. Det betyr færre forsinkelsestimer og innstillinger av tog, og dermed forbedret punktlighet og regularitet.

Fra 1.1. 2020 fikk Bane NOR ansvar for tilrettelegging for avvikshåndtering på stasjonene. I hovedsak dreier det seg om å etablere reguleringsarealer til alternativ transport ved stasjonene. Dette gjør det enklere for reisende å finne fram og enklere for togselskapene å legge til rette. Løsningen har blitt testet blant annet i Bergen i 2020 hvor det også ble tatt i bruk et nytt skiltkonsept for å gi informasjon til de reisende i forbindelse med ferdigstillelse av Ulrikstunnelen. Skiltkonseptet er støttet opp under sanntidsinformasjon om busser i avvik, noe som er viktig informasjon for de reisende.



I 2020 lanserte Bane NOR informasjon om busser ved planlagte sporbrudd i Bane NOR sin NÅ-app, som er tilgjengelig for hele landet. I tillegg er det blitt lansert nye skjermkonseptløsninger med visning for avvikssitasjoner tilgjengelig på skjermer på helstengte stasjoner.

I kundetilfredshetsmålingen høsten 2020 har vi en positiv framgang for alle områder og kanaler på stasjonene, noe som viser at arbeidet med nye løsninger gir høyere kundetilfredshet. Både ved planlagte og oppståtte avvik er det svært positiv utvikling.

Arbeidet med å forbedre kundeinformasjonssystemet har også gitt gode resultater for punktlighet og regularitet. Ved å rulle ut nytt design på skjermene og i NÅ-appen, så kan reisende gjennom fargekoder (grønt, gult og rødt) visuelt se hvor fullt toget er, mens de venter på toget. Det ble kjørt piloter i 2019, og systemet ble implementert i 2020. I de tilfellene hvor det går mange tog, kan de reisende gjøre et informert valg på om de ønsker å ta dette toget, eller heller velge et annet.

Bidrar spesielt til følgende bærekraftsmål:



Sikre punktlighet og forutsigbarhet

Status 2020 – Hva gjorde vi?

- Byttet sporveksler med mye slitasje på Bryn
- Bygget nytt 22kV strømforsyningsanlegg Etterstad - Alna
- Totalfornyet overbygning mellom Asker stasjon og Brakerøya stasjon
- Fornyet kontaktledningsanlegg på Drammenbanen mellom Sandvika og Asker
- Skiftet ut sviller og skinner mellom Loenga og Ski
- Fikk patent på BaneRoboten
- Oppdaterte dokumentasjonen i Telemator
- Pilotert løsning på deteksjon av kjøretøy og lette trafikanter på usikrede planoverganger
- Utviklet en skybasert overvåkningsapp
- Testet ut rasvarsling av steinsprang og ras ved hjelp av sensorer
- Etablerte felles skyplattform for analyser i Bane NOR.
- Forbedret prosess for endringsstyring og etterlevelse av denne
- Jobbet systematisk med RCM-analyser

Mål og tiltak 2021-2025

- Redusere antall forsinkelsestimer og innstillinger pga. feil i infrastrukturen på strekningen Lillestrøm - Drammen med 50 prosent fram mot 2022, sammenliknet med 2017
- Ta i bruk moderne teknologi, data og standardisering for økt punktlighet.
- Bane NOR sin kjøreveis-IKT forårsaker ingen driftsstans
- Ferdigstille ERTMS på Bergensbanen, Nordlandsbanen og Gjøvikbanen i 2023.
- Forbedre analyser og kontroll av egen infrastruktur
- Forbedre kundeinformasjon, både til de reisende og til tredjeparter i normal- og avvikssituasjoner

3.5.3

Styrke knutepunktutvikling og sømløs reise**Utvalgte nøkkeltall**

Leiertakerindeks (%)

72

2019

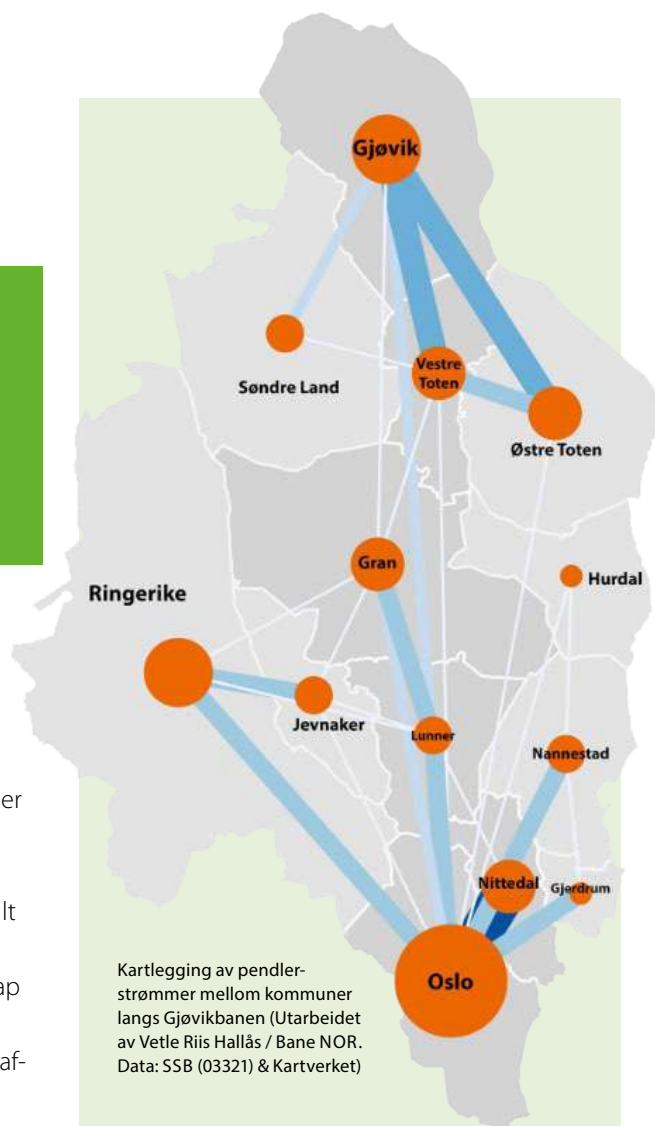
74

2020

God fortetting i og rundt knutepunkt underbygger bærekraftig transport, og bærekraftig transport underbygger knutepunktutvikling. Sammen utgjør disse to faktorene forutsetninger for bærekraftig bevegelsesfrihet. For å styrke bærekraftig bevegelsesfrihet, skal Bane NOR jobbe aktivt med å utvikle stasjonens rolle lokalt og regionalt, samarbeide proaktivt om grønn mobilitet med kommuner, fylker, kollektivselskap og privatsektoren og strekke oss lengre enn en typisk kommersiell eiendomsaktør mot bærekraftig utvikling i norske byer.

Knutepunktutvikling

En vellykket utvikling av knutepunkter, byer og tettsteder rundt stasjonene er avgjørende for å gi størst mulig samfunnsøkonomisk effekt av statens store infrastrukturinvesteringer. Når Bane NOR bygger ved et knutepunkt prioriteres en stedstilpasset funksjonsblanding, høy arealutnyttelse og gode estetiske og miljømessige kvaliteter. Når flere kan bo, jobbe eller få gjort nødvendige ærender like ved stasjonen, reduseres klimagassutslipp ved at behovet for privatbil blir vesentlig redusert.

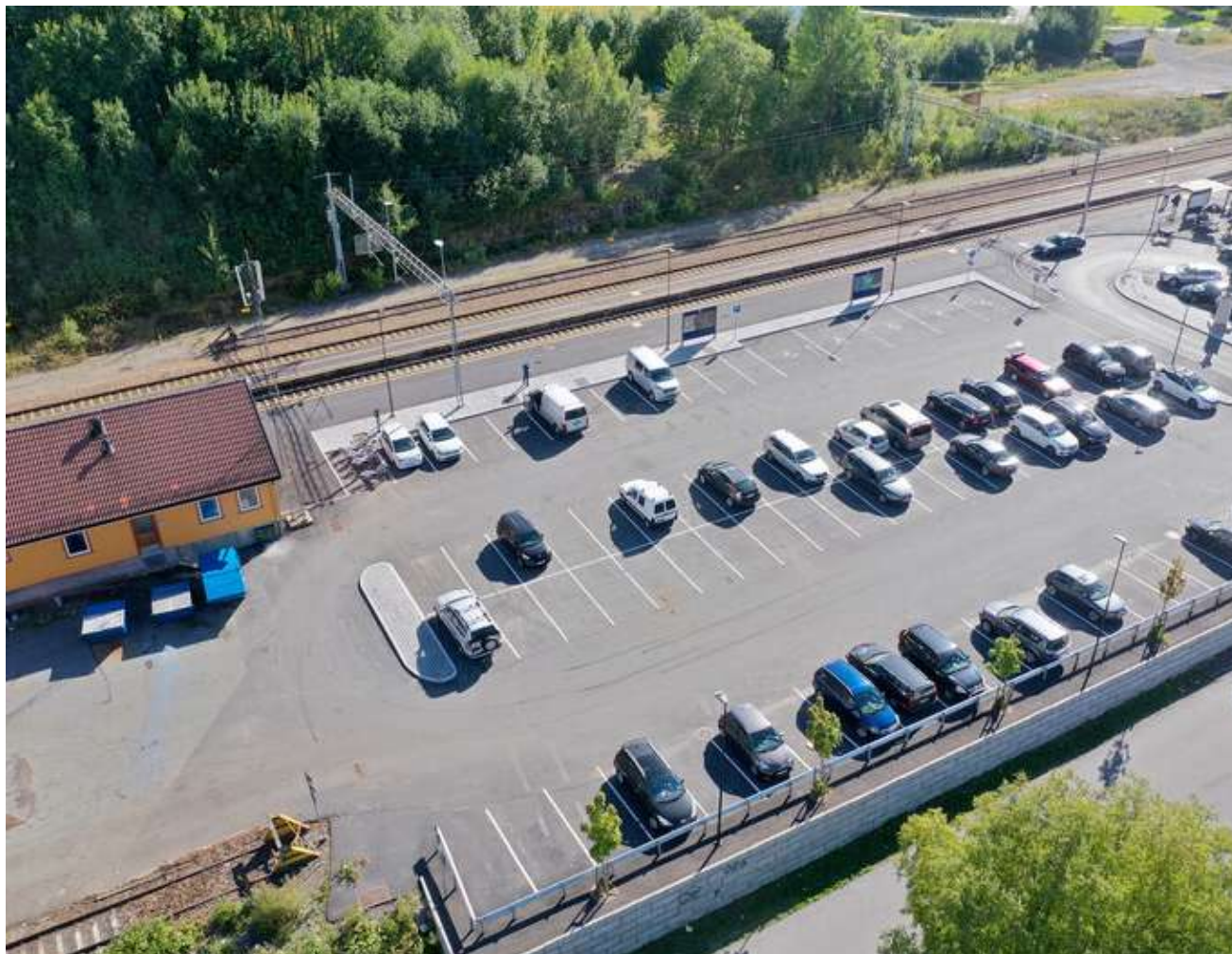
**Tilstrebe innsikt i reisevaner i forbindelse med knutepunkt**

Gjennom analysearbeidet i konkretiseringen av mobilitets- og parkeringsstrategien, opparbeider Bane NOR Eiendom mye innsikt om bosettingsmønstre, reisevaner og kostnader ved å gjennomføre en reise. Et eksempel på slike analyser er kartlegging av pendlerstrømmer. Ved å benytte offentlig tilgjengelig statistikk fra SSB, kartlegger man reisestrømmene mellom kommunene langs en banestrekning. Innsikt fra en slik kartlegging kan være nyttig for å se reisevanene i en region på stor skala (se illustrasjon under). Dette er relevant kunnskap som er grunnlaget for anbefalingene i de strekningsvise konkretiseringene, men vil også være nyttig kunnskap for andre deler av virksomheten.

Knutepunkt og miljø – en suksesshistorie

I Bjørvika har Bane NOR Eiendom AS i samarbeid med Entra og Linstow Eiendom etablert 12500 arbeidsplasser i tillegg til boliger, butikker og spisesteder. Her er det er svært få parkeringsplasser for bil. En analyse gjort av Transportøkonomisk institutt viser at denne lokaliseringen sentralt ved Oslo S sparer miljøet for 110 000 kjørte kilometer per dag, sammenlignet med en situasjon hvor arbeidsplassene var spredt rundt i byen. Dette tilsvarer en reduksjon på 15 tonn CO₂ hver dag.





Parkeringsplass på Bø stasjon.
Foto: Knut H Solhaug / Bane NOR

Sømløse reiser

Det foregår et globalt paradigmeskifte innen mobilitet. Både eksisterende og nye mobilitets tjenester 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 Bane NOR satt i gang prosesser for å avklare hvilken rolle Bane NOR skal ta for egne knutepunkt. Bane NORs evne til å tilrettelegge for nye mobilitetsaktører blir avgjørende for å få gode dør-til-dør-løsninger, inkludert togreise.

Utvikle mobilitetspunkt-konsept og business case

Ved Bø stasjon har Bane NOR hatt et samarbeidsprosjekt sammen med Go Ahead, Move About og Midt-Telemark kommune om etablering av bil- og sykkeldeling ved stasjonen. Fra august 2020 var det mulig leie både en elbil og en elsykkel via en egen app. Det kan være aktuelt å videreutvikle lignende tilbud ved andre stasjoner i regionen.



Åpning av sykkelhotell på Lørenskog. Foto: Jan Ivar Bøe / Viken fylkeskommune

Øke tilgjengeligheten på utvalgte stasjoner, prioritert i tråd med konkretisering av parkerings- og mobilitetsstrategien

I løpet av 2020 har Bane NOR etablert sykkelhotell på stasjonene Vevelstad, Mjøndalen, Ski, Kløfta, Heggedal, Lørenskog, Hommelvik, Heimdal, Klepp og Gausel med totalt ca. 640 nye sykkelparkeringsplasser. Noen av sykkelhotellene tilrettelegger også for cargosykler (lastesykler).

Det har i løpet av 2020 blitt etablert ny utendørs sykkelparkering på flere stasjoner langs Jærbanen, Hovedbanen og Østfoldbanen. Til sammen er det etablert ca. 530 nye utendørs sykkelparkeringsplasser i løpet av 2020.

Bidrar spesielt til følgende bærekraftsmål:



Styrke knutepunktutvikling og sømløs reise

Status 2020 – Hva gjorde vi?

- Ledelsesforankring av veivalg for utvikling av ny bærekraftstrategi for Bane NOR Eiendom AS
- Utarbeidet «Strategi for mobilitet på knutepunkt»
- Bygget 10 nye sykkelhoteller med ca. 640 nye sykkelparkeringsplasser
- Etablerte ca. 530 nye utendørs sykkelparkeringsplasser
- Bygget ca. 540 nye parkeringsplasser for togpassasjerer på Østlandet og i Trøndelag.
- I samarbeid med Kolumbus er det satt i gang et prosjekt som tilgjengeliggjør delte elsykler på stasjonene langs Jærbanen
- I samarbeid med kommunen er det plassert ut bysykler på Fredrikstad stasjon
- På Nittedal stasjon er det etablert et prøveprosjekt med 10 sykkelbokser
- På Bø og Klepp stasjon er det etablert mobilitetspunkt som tillater bil- og sykkeldeling
- Innført vising av fyllingsgraden på togene som Vy kjører

Mål og tiltak 2021-2025

Langsiktige mål:

- Utvikle knutepunkt som er framtidsrettede og i tråd med trender på områder som mobilitet og digitalisering. Bidra til bærekraftig bevegelsesfrihet gjennom målrettet forvaltning og utvikling av knutepunkt
- Utvikle tjenestetilbudet og standarden på våre stasjoner både for å gjøre tog mer attraktivt, og for å styrke det økonomiske fundamentet for å drive og utvikle stasjonene
- Støtte sømløs overgang mellom tog og andre reisemåter, ved å gjøre relevant informasjon tilgjengelig på skilt, skjermer og digitale flater/apper/verktøy
- Utvikle stasjoner i mindre byer og tettsteder til attraktive steder å besøke.
- Løfte byliv i store byer gjennom bærekraftig arealbruk

Kortsiktige mål:

- Utvikle metode for å dokumentere miljøeffekten av fortetting rundt knutepunkt
- Utvikle mobilitetspunktkonsept og «business case»
- Øke tilgjengeligheten på utvalgte stasjoner, prioritert i tråd med konkretisering av parkerings- og mobilitetsstrategien
- Tilstrebe innsikt i reisevaner i forbindelse med knutepunkt
- Utvikle og teste forretningsmodeller, evt. muliggjort av ny teknologi, som bidrar til mer effektiv utnyttelse av arealer på og rundt stasjoner
- Bygge fagkompetanse innen midlertidig bruk/områdemodning på tomter som avventer avklaring med hensyn til eiendomsutvikling eller jernbaneformål.
- Implementere nye løsninger i henhold til strategi for mobilitet på knutepunkt

3.5.4

Redusere vårt klima- og miljøavtrykk**Utvalgte nøkkeltall**

Bane NORs forbruk av fossile drivstoff (Scope 1*) (tonn CO₂-ekvivalenter)

9339	1539
2019	2020

Bane NORs forbruk av elektrisitet - markedsbasert metode (Scope 2) (tonn CO₂-ekvivalenter)

886	313
2019	2020

Leverandører forbruk av fossile drivstoff, elektrisitet og utslipp ifm. forbrukte materialer/produkter (Scope 3) (tonn CO₂-ekvivalenter)

1506	45040*
2019	2020

* Vesentlig endring i 2020 beror på at Spordrift ikke lenger er inkludert.

**Vesentlig endring i 2020 beror på at leverandørers direkteutslipp (herunder Spordrift) er inkludert.

Bane NOR drifter og vedlikeholder infrastruktur for jernbane, signalsystemer og kraftforsyning, planlegger og gjennomfører små og store utbyggingsprosjekter, og forvalter en stor eiendomsportefølje. Alle disse aktivitetene medfører ulike typer miljøpåvirkninger (fotavtrykk), og Bane NOR har mål om å måle, dokumentere og redusere disse. Målet er langsiktig, kontinuerlig forbedring på alle områder, samtidig som vi har satt strategiske mål for tre temaer: klima, naturmangfold og sirkulærøkonomi.

Reduksjon av klimautslipp

Bane NOR tar klimautfordringen på alvor, og har stort fokus på reduksjon av klimautslipp. Vi rapporterer årlig på klimautslipp i et eget klimaregnskap, se kap. 6.1.

For perioden 2019-2023 har vi satt oss mål om å redusere våre utslipp fra fossile drivstoff i tråd med forventningene i klimaloven. Siden jernbanen har marginale utslipp under selve transporten, handler reduksjonsmålet primært om utslipp i forbindelse med drift og vedlikehold av jernbanenettet, samt bygging av ny infrastruktur. Arbeidet innebærer en krevende omstilling og elektrifisering av en kompleks bil- og maskinpark, der nullutslippsteknologien foreløpig er umoden. Ettersom stadig flere driftsoppgaver settes ut i markedet, krever målet også at vi stiller samme klimakrav til våre leverandører som vi stiller til oss selv.

Vi er nå godt i gang med å etablere klimaplaner, men innser at det tar tid før vi kan måle faktiske resultater. Per i dag har Bane NOR inkludert langsiktige klimakrav i de nyeste kontraktene, herunder avtalen med Spordrift og noen utbyggingsprosjekter. Arbeidet med å innarbeide klima i kontrakter vil fortsette i 2021.

I tillegg til forbruk av fossile drivstoff, gir også forbruk av materialer, øvrig energi og innsatsstoffer klimautslipp. Når det gjelder materialer, har vi per i dag ingen omforent metode for å beregne faktiske, årlige utslipp. Dermed er disse ikke synlige i vårt klimaregnskap. Som en tommelfingerregel vet vi imidlertid at ressursbruken kan utgjøre opp til 80 prosent av de totale klimautslippene i et utbyggingsprosjekt. Mens de direkte utslippene fra fossilt forbruk i selve byggefasen er begrenset (opptil 15-20 prosent, og nedadgående), kan utslipp som følge av arealbeslag og grunnarbeider variere stort og utgjøre en delvis høy andel. Dette viser hvor viktig det er å ha et helhetlig perspektiv med fokus på både klima og naturmangfold i tidlig planfase.

Bane NOR arbeider med reduksjon av disse såkalte «indirekte» klimautslippene i alle prosjekter. De viktigste tiltakene er å redusere materialbruk og arealbeslag, godt planlagte trasévalg og smarte prosjekteringsløsninger. I tillegg stiller vi konkrete klimakrav til de mest klimaintensive materialene. Bane NOR arbeider også for å utvikle klimavennlige løsninger for grunnstabilisering, bl.a. gjennom deltagelse i innovasjonsprosjektet «Klimagrunn».

Klimarisiko- og muligheter

Bane NOR forholder seg til klimarisiko på to måter:

- Fysisk klimarisiko (klimatilpasning) er et tema som det er arbeidet med i mange år, som del av vår løpende drift og sikkerhetsstyring. Bane NOR arbeider systematisk med å tilpasse infrastrukturen til større fysisk påkjenning, og å styrke innsatsen gjennom økt værberedskap.
- Overgangsrisiko er primært knyttet til risiko for at «det grønne skiftet», og særlig elektrifisering av alternative transportformer, kan utfordre jernbanens miljøfortrinn og fremtidig investeringsvillighet.

Når det gjelder fysisk klimarisiko, er situasjonen at arbeid og innsats vil bestå, uavhengig av hvordan marked eller rammebetingelser utvikler seg framover. Høyt sikkerhetsnivå er en forutsetning for lovlig drift av jernbanen, og Statens jernbanetilsyn utsteder tillatelser og sikrer tilsyn med etterlevelse.

Overgangsrisikoen er derimot mer usikker, og både risiko og muligheter i langsiktig perspektiv må følges opp strategisk og aktivt fremover for å sikre ønsket effekt.

Muligheter for Bane NOR som følge av «det grønne skiftet» inngår som del av divisjonenes strategiarbeid. Eksempel på slike muligheter er: Innfasing av EUs klassifiseringssystem (taksonomi³) for bærekraftig økonomisk aktivitet som bl.a. danner grunnlaget for europeiske standarder og merkeordninger for finansielle instrumenter og produkter. Systemet gir jernbanen et fortrinn som bærekraftig transportmiddel som antas å styrke togselskapenes konkurransekraft (særlig i godsmarkedet). Også større interesse for bærekraftig mobilitet styrker arbeidet med knutepunkt og gevinstpotensialet med utbygging av bærekraftige bysentra.

Les mer om hvordan det jobbes med og rapporteres på klima i kapitlene 3.5.1 «Videreutvikle jernbanens miljøfortrinn» og 3.5.4 «Redusere vårt klima- og miljøavtrykk»

Bane NOR opererer i finansmarkedene gjennom Bane NOR Eiendom AS. Dette utgjør en begrenset del av Bane NORs virksomhet. Derfor anses ikke full rapportering på klimarisiko iht. TCFD (Task Force on Climate-related Financial Disclosures) rammeverket fullt ut som hensiktsmessig for Bane NOR, men vi søker å følge rammeverkets anbefaling for rapportering.

Elektrisitetsforbruk til drift og vedlikehold av infrastrukturen

Bane NOR er opptatt av at grønn elektrisitet må benyttes mest mulig effektivt. Den planlagte takten for elektrifisering av ulike næringer som det legges opp til i dag, vil trolig gjøre at billig, bærekraftig elektrisitet blir en mangelvare i årene fremover. Derfor er det viktig at vi jobber for et

energieffektivt, optimalt og konkurransekraftig system for jernbanetransport.

I 2020 brukte vi om lag 107 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.

³ EUs taksonomi ble lansert av EU-kommisjonen i 2020 og er en bærebjelke i EUs handlingsplan for bærekraftig finans og viktig i EUs bredere plan for en grønn omstilling, EUs grønne vekststrategi («EU Green Deal»). Ordningen skal bidra til en felles forståelse av hvilke investeringer som er bærekraftige, gjennom definerte miljøkriterier. Taksonomien blir særlig viktig for finansieringsinstitusjoner, men også for bedrifter som trenger finansiering fra disse finansinstitusjonene og som da kan bli målt på om deres aktiviteter blir definert som bærekraftige eller ikke.

Energieffektiviteten øker også i eiendomsporteføljen

Energieffektivisering av sin eiendomsportefølje er høyt prioritert i Bane NOR Eiendom AS. Det er oppnådd total energireduksjon fra september 2019 til august 2020 mot samme periode året før på 7,8 prosent graddagskorrigert. Dette tilsvarer en reduksjon på 7,7 GWh som gir en besparelse på ca. 8 mil kroner/år i årene fremover. Tiltak som har bidratt til denne reduksjonen er bl.a. driftsoptimalisering, overgang til LED-lamper og overgang til balansert ventilasjon.

Elektrisitetsforbruk til togfremføring

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

Bane NOR deltar i Jernbanedirektoratets prosjekt «NULLFIB».

Bane NOR har vært aktiv bidragsyter i prosjektet NULLFIB («Nullutslippsløsninger for ikke elektrifiserte baner»), som utredet mulighetene for å fjerne CO₂-utslippene på dieselstrekningene i Norge. Bane NOR Energi utarbeidet en plan for deelektrifisering av Nordlandsbanen, noe som gir nullutslipp til en brøkdel av prisen for full elektrifisering. Prosjektet videreføres med et oppfølgingsprosjekt kalt Nullutslipp – batteridrift på jernbanen, der deelektrifisering av alle ikke-elektrifiserte baner skal utredes. Oppdraget til Bane NOR er å lage forslag til infrastruktur og utrede alle aktuelle varianter av konsepter for infrastruktur og lokomotivtyper.



Moderne togsett drives generelt 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.

Innfasing av nye togmodeller bidrar altså positivt til energieffektiviteten til både drift av infrastrukturen og togfremføring. Innkjøp av tog ligger utenfor Bane NORs ansvarsområde. Som infrastruktureier har vi imidlertid en rolle når det gjelder å dokumentere og formidle togenes effekt på el-forbruket, og vi spiller inn våre anbefalinger for videreutvikling av jernbanesystemet for årene framover til våre eiere.

Innfasing av moderne tog øker energieffektiviteten og gir klimagevinster

Green Cargo er først ut i Norge og blant de første i hele Europa med to nye godslokomotiver av typen Eurodual. Disse har seks el-motorer og én dieselmotor. Denne kombinasjonen gjør at togene kan gå på hele jernbanenettet i Norge, spare energi og ta godstrafikken et betydelig skritt framover. Med et nytt og sterkere lokomotiv, kan ett godstog frakte like mye som 30 lastebiler. Lokomotivet takler den tøffe norske naturen, krever mindre energi og kan bidra til færre forsinkelser på jernbanenettet.

Bevare naturmangfoldet og fremme økosystemtjenester

Hensynet til naturmangfold og vannmiljø har i mange år vært et fokusområde for jernbanesektoren. Vi har nå valgt å løfte dette temaet fram som et utpekt satsingsområde i vår nylanserte bærekraftstrategi. FN har utpekt 2021-2030 til verdens tiår for restaurering av økosystemer, og det er et nasjonalt mål at økosystemene skal ha god tilstand og levere økosystemtjenester. Bane NOR skal bidra til disse målene gjennom forebygging av naturskade, restaurering og forbedring etter inngrep og økologisk kompensasjon for tapt, verdifullt areal.

Med unntak av nødvendig hogst og bruk av plantevernmidler som del av sikkerhetskritisk vedlikehold, har eksisterende jernbaneinfrastruktur en relativt beskjeden påvirkning på naturmangfoldet. Derimot bidrar utbygging av nye jernbanetraséer til vesentlige inngrep, og det er her vi har mulighet til å gjøre en forskjell.

Økologisk kompensasjon for tapt areal

Ingen av prosjektene som bygges i dag har tatt i bruk økologisk kompensasjon. Derimot planlegges dette for de to prosjekter med vesentlig påvirkning på verdifulle RAMSAR-områder: Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 og Dovrebanen på strekningen Kleverud-Sørli-Åkersvika. For førstnevnte er det utarbeidet omfattende kompensasjonsplan. Det er også etablert to fond til kompensasjonstiltak for tap av arealer for friluftsliv og jordbruk. Hver av fondene er på 15 millioner kroner og vil administreres av de tre kommunene som berøres av tiltakene.

Det er et overordnet mål å stanse tapet av dyrket mark og dyrkbar jord, og dette er et viktig tema også for Bane NOR. Målsetningen for våre prosjekter er å sikre null netto tap.

Tiltak for å bevare dyrkbar mark

Det er lagt ned mye arbeid på Vestfoldsbanen i prosjektet Nykirke - Barkåker, for å ta vare på matjordressurser og for å sikre re-etablering av jordbruksjord på midlertidig beslaglagte arealer. Det vil også bli etablert jordbruksarealer på to av deponiene på prosjektet. Tiltakene gjennomføres i nært samarbeid med Statsforvalteren i Vestfold og Telemark.

Forurenset grunn

Historisk jernbaneaktivitet har bidratt til forurensning av grunnen, og Bane NOR kjenner til flere kjente lokaliteter som ikke har tilstrekkelig god miljøtilstand. I forbindelse med Jernbanereformen i 2017 ble det besluttet at Bane NOR ikke skal finansiere opprydding av tidligere forurensning. Det har imidlertid vist seg krevende å sikre finansiering på annen måte. En lokalitet hvor tiltak har vært nødvendig er eksempelvis jernbanefyllingen på Hjerkin. På stedet er det gjennomført prisbelønnet restaurering etter forsvarets aktiviteter, og det er behov for å sikre avrenning fra jernbanefyllingen for å forhindre spredning av forurensning. Bane NOR setter nå i gang med nødvendige tiltak for å forhindre skadelig avrenning fra fyllingen på Hjerkin. Flere års opprydding av forurenset grunn og sjøbunn etter impregneringsverk i Hommelvika kan derimot nå anses som fullført.

Tilrettelegging for en sirkulærøkonomi

EUs miljøstrategi "Green Deal" setter nå for alvor kretsøkonomien på dagsordenen, gjennom bl.a. fokus på sirkulære løsninger og bærekraftig materialbruk. Bane NOR skal bidra til dette gjennom å sette søkelyset på ombruks- og gjenvinningsløsninger for eksisterende og nye anlegg.

En forutsetning for dette er at vi forhindrer at farlige stoffer kommer på avveie. Eldre jernbanemateriell inneholder ofte farlige stoffer og er dermed farlig avfall. Det å følge nøye med håndtering av avfall og farlig avfall især, er derfor et viktig satsingsområde for oss når vi sanerer og fornyer eksisterende anlegg.

Jernbanesektoren har en god tradisjon for gjenbruk, noe som har historiske årsaker. Jernbanen har fortsatt mange eldre systemer, særlig innen signalanlegg, hvorav mange ikke lenger er tilgjengelig på markedet. Bane NOR er avhengig av et godt og effektivt restlager, og ofte gjenbrukes anleggsdeler på andre steder på infrastrukturen. Framover er det viktig å bevare de gode sidene med denne gjenbrukskulturen, og videreutvikle den som del av en moderne sirkulær økonomi.

Framover kommer vi til å måle sorteringsgrad for avfall og gjenvinningsgrad for masser. Dette skal bidra til ytterligere oppmerksomhet rundt vår ressursbruk. Samtidig rustet vi opp våre drifts-sentraler med bedret kildesorteringssystem og bedret lagerstyring.



Lagerføring som fremmer ombruk

Bane NOR har de siste årene gjennomført en stor opprydding i eldre materiell som har ligget ute på de ulike anleggene. Noe avhendes innenfor lovkravenes rammer, mens noe bevares for nytt bruk. Divisjon Digitalisering og Teknologi har nå etablert et lagerstyringssystem som sikrer bruk av materiell fra overskudd og feilbestillinger. Dette gir et enkelt, men viktig bidrag til økonomi og miljø.

Massehåndtering er den store utfordringen framover

Det jobbes allerede mye med bærekraftig håndtering av overskuddsmasser i de store prosjektene. Dette er et krevende felt med strenge regulatoriske føringer. Bane NOR bidrar med uttesting av løsninger i samråd med lokale myndigheter, og vi skal dele våre erfaringer. Eksempelet nedenfor viser en av flere løsninger som er valgt i pågående prosjekter. I forbindelse med Fellesprosjektet Ringeriksbanen-E16, deltar Bane NOR i Miljøvern-direktoratets tverrsektorielle prosjekt om disponering av jord og stein som ikke er forurenset. Hensikten er å belyse dagens situasjon, potensial for forbedringer og utfordringer, samt foreslå tiltak og virkemidler for å sikre en mer ressurseffektiv utnyttelse av overskuddsmasser fra bygge- og infrastrukturprosjekter.



Mot mer bærekraftig utnyttelse av overskuddsmasser

Bygging av Follobane-tunnelen genererte hele ni millioner tonn steinmasser. I dette prosjektet ble massene gjenbrukt lokalt til å fylle opp og jevne ut et område på Åsland, som en forberedelse til en mulig framtidig utbygging av den nye bydelen Gjersrud/Stensrud i Oslo kommune. Massene ble transportert via transportbånd på opptil 11 km lengde direkte fra tunnelen til deponiet på Åsland, innenfor prosjektets rigg- og anleggsområde. Denne løsningen har redusert trafikkbelastning tilsvarende 360 000 lastebil-lass, eller en bil med 25 tonn stein hvert sjette minutt i fire år.

Området på Åsland ble også benyttet underveis til produksjon av elementer til den nye jernbanetunnelen, som sparte samfunnet ytterligere for omfattende transport på vegnettet. Totalt er gevinsten på dette tiltaket beregnet til å tilsvare utslipp av 27.500 tonn CO₂.

Oppfølging av miljøkrav og compliance

Ytre miljø er et område som er godt regulert gjennom lover og forskrifter. Etersom Bane NORs virksomhet i stadig større grad utføres av leverandører, er det spesielt viktig å styrke fokus på oppfølging av leverandører. Bane NOR har i den senere tid styrket miljøbudskapet i arbeidet med samfunnsansvar og compliance, og miljø er nå del av vår interne opplæring, evaluering av leverandører og er omfattet av varslingsinstitusjonen. Vår nulltoleranse for miljølovbrudd er absolutt, og vi undersøker alvorlige hendelser som del av sikkerhets- og kvalitetsarbeidet.

Bidrar spesielt til følgende bærekraftsmål:



Redusere vårt klima- og miljøavtrykk

Status 2020 – Hva gjorde vi?

- Etablerte prosjekt for å kartlegge eksisterende jernbanes påvirkning på naturmangfold i samarbeid med Jernbanedirektoratet
- Videreutviklet risikoanalyser ytre miljø i divisjonene
- Ga innspill til Nasjonal Transportplan, nasjonale miljøhandlingsplaner mv.
- Utviklet miljømål som del av ny bærekraftstrategi
- Inngikk samarbeid med Grønn Byggallianse for etablering av CEEQUAL i Norge

Mål og tiltak 2021-2025

- Reduksjon av direkte klimautslipp i tråd med ambisjonene i klimaloven i perioden 2019-2023
- Kontinuerlig redusere antall betydelige miljøskader (måles som M-verdi analogt med H-verdi)
- Dokumentere fotavtrykk av egen virksomhet og vår andel av sektoren som helhet, gjennom å redusere direkte og indirekte klimautslipp, ivareta og fremme steden natur og å fremme forutsetningene for en sirkulærøkonomi

3.5.5

Utvikle en bærekraftig leverandørkjede

Utvalgte nøkkeltall

Aktive prosjekter i HMSREG (antall)

Ikke tilgjengelig

16

2019

2020

Hoved- og underleverandører med skattefullmakt innen bygg og anlegg (%)

Ikke tilgjengelig

63

2019

2020

Hoved- og underleverandører med StartBANK-medlemskap innen bygg og anlegg (%)

Ikke tilgjengelig

65

2019

2020

Bane NOR er en stor offentlig innkjøper og ønsker å være drivkraft for en bærekraftig bygg- og anleggsbransje. Både gjennom hvordan vi gjennomfører våre anskaffelser, følger opp kontrakter og samarbeider med og utvikler leverandører. Vi stiller ambisiøse samfunnsansvarskrav til våre leverandører, og ønsker å være en pådriver for samarbeid og innovasjon i bransjen.

Som profesjonell byggherre stiller vi målrettede krav, samtidig som vi sikrer rettferdig og like konkurransevilkår. Gjennom våre anskaffelser vil vi bidra til at våre leverandører evner å balansere miljømessige, økonomiske og sosiale hensyn i sin virksomhet, samtidig som vi bidrar til å styrke deres konkurransekraft, langsiktige verdiskaping og omdømme.

Anskaffelsesfunksjonen i Bane NOR er styrket de siste årene, med samlede anskaffelsesmiljø i hver divisjon og et tydelig konsernansvar på flere områder. Dette for å sikre mer jernbane for pengene gjennom gode, kostnadseffektive og bærekraftige anskaffelser. Målet er å bygge opp en mer strategisk, langsiktig og systematisk tilnærming til planlegging og gjennomføring av anskaffelser og kontraktsoppfølging.

I 2020 kjøpte Bane NOR varer og tjenester for om lag 20 milliarder kroner, og er med det en av Norges største innkjøpsorganisasjoner. Vi har en kontraktportefølje på ca. 90 milliarder kroner bestående av 1900 kontrakter. Med en økende investeringstakt innenfor samferdsel vil Bane NORs innkjøpsvolum stige ytterligere i årene fremover.

De største innkjøpskategoriene er:

- Entrepriser innenfor underbygning og jernbaneteknikk.
- Jernbaneteknisk materiell.
- Rådgivning og prosjektering.
- Konsulenter og innleie.
- Administrative tjenester.
- IKT.

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

I alle våre kontrakter stiller vi nå tydelige og spissede krav til hvordan leverandørene skal ivareta vårt felles samfunnsansvar. Kravene utvides og justeres fortløpende ved behov, og vil årlig være gjenstand for revisjon.



Utbyggingsprosjektet Drammen-Kobbervikdalen

Allerede høsten 2020 ble det utarbeidet en versjon 2.0 med justeringer og presiseringer. Blant annet har vi inkludert utvidede krav til sosialt ansvar i kontrakter for varekjøp. Kontraktsvilkårene bygger på FN's veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter med aktsomhetsvurderinger som metode.

Vi legger stor vekt på et godt samarbeid og tett dialog med leverandørmarkedet for å stille riktige krav på et rett og utfordrende nivå som skaper bærekraftig utvikling. Et tettere samarbeide med bransjen i form av jevnlig dialog og leverandørkonferanser skal bidra til både økt etterlevelse og formålstjenlig utvikling av krav.

I 2020 har markedsdialog før kunngjøring og konkurransepreget dialog vært brukt ved flere anledninger. Vi har også utfordret leverandører før kunngjøring på hvordan de vil forplikte seg til å ivareta samfunnsansvar i sine kontrakter, samt fortalt om våre utvidede krav.

Bane NOR tester ut CEEQUAL på Vestfoldbanen

CEEQUAL er et verktøy for å fremme bærekraft og kvalitet i anleggsprosjekter. Ordningen tilsvarer BREEAM for bygg, som Bane NOR sin eiendomsdivisjon har erfaring med fra tidligere prosjekter. I utbyggingsprosjektet Drammen - Kobbervikdalen tester nå Bane NOR ut CEEQUAL i samarbeid med entreprenøren Veidekke. Planen er å lede fram til sertifisering av byggefasen med målsetning om "Very Good", altså en poengoppnåelse på minst 60 prosent. Bane NOR har også inngått samarbeid med Grønn Byggallianse og Nettverket Grønn Anleggssektor, for å videre etablering av ordningen i Norge.

Alle som arbeider med anskaffelser, både i anskaffelsesteam og i kontraktsoppfølging, skal ha god kompetanse på samfunnsansvar og bærekraft og kunne formidle et enhetlig og profesjonelt budskap.

I 2020 er det gjennomført en rekke kompetansehevende tiltak i form av både frivillige og obligatoriske kurs og webinarer innen samfunnsansvar for de som jobber med anskaffelser og leverandører, og kompetanseheving er et kontinuerlig arbeid.

Opprettholde god kontroll på bærekraftsrisiko i egen leverandørportefølje.

Å ha kunnskap om bærekraftsrisiko er avgjørende i arbeidet med en bærekraftig leverandørkjede. Det jobbes fortløpende med utvikling av god systematikk og digitalisering av data for å sikre denne kunnskapen.

Som et ledd i felles innsats mot useriøse aktører innen bygg, anlegg og renhold, samarbeider Bane NOR med Skatteetaten. Avtalen gir oss mulighet til å sjekke og følge opp skatte- og avgiftsinformasjon hos våre leverandører fortløpende gjennom innhenting og kontroll av skatteattest.

Krav til medlemskap i StartBank (Byggnæringens Seriositetsregister), både for våre leverandører og deres underleverandører innen bygg, anlegg og renhold, gir oss en bedre innsikt i seriositetsrisiko og anledning til å overvåke prestasjonsdata som for eksempel regnskapsdata, og kredittrating.

I 2019 startet vi implementeringen av systemet HMSREG, et elektronisk verktøy for mannskapsregistrering og oppfølging av leverandører i prosjektfasen på et bygge- eller anleggsprosjekt. Systemet er utviklet for å motvirke useriositet og følge opp seriositetskrav som blant annet gyldig HMS-kort, maks ledd underleverandører, fagarbeidere og lærlinger. I 2020 har alle nystartede prosjekter tatt i bruk HMSREG og utrullingene fortsetter for nye prosjekter i 2021 i alle divisjoner.

Styrkede rapporteringskrav til miljø på både direkte og indirekte utslipp er forbedret i 2020. Dette arbeidet utdypes i kap. 3.5.4. «Redusere vårt klima- og miljøavtrykk i egen aktivitet».

Følge leverandørene tett opp på ivaretagelse av samfunnsansvar.

At alle leverandører overholder våre samfunnsansvarskrav er avgjørende for likebehandling i kontraktsperioden og for å skape konkurranse

på like vilkår. I likhet med flere andre oppdragsgivere, krever også Bane NOR at kravene skal gjøres gjeldende videre nedover i leverandørkjeden. Da må vi kunne verifisere at dette etterleveres. Dette arbeidet intensiveres i 2021, og vi vil gjennomføre flere temabaserte revisjoner og kontroller.

Bane NOR deltar i ulike nettverk om tema samfunnsansvar og seriositet, blant annet Seriositetsforum Vest i regi av Arbeidstilsynet i Bergen og Nettverk seriositet for offentlige byggherrer, som er uformelle nettverk der man diskuterer problemstillinger knyttet til seriositet. I Nettverk for seriositet for offentlige byggherrer er tema avgrenset til bygg- og anlegg. Ambisjonen er at store offentlige byggherrer skal ha så like krav som mulig og en konsensus på hvordan disse skal følges opp.

Bane NOR er medlem av Etisk Handel Norge (EHN). I 2020 tok vi del i prosjektet «Bærekraft 17» sammen med andre offentlige medlemmer. Hensikten med samarbeidet er koordinering for å fremme respekt for menneskerettigheter i offentlige anskaffelser. Erfaringer fra samarbeidet og medlemskapet i EHN benyttes til å styrke oss i vårt arbeid, blant annet gjennom implementering av utvidede kontraktsvilkår for ivaretagelse av grunnleggende menneskerettigheter i leverandørkjeden i kontrakter for større varekjøp.

Å gjennomføre aktsomhetsvurderinger, dvs. kartlegge, forebygge, begrense og gjøre rede for hvordan vi håndterer eksisterende og potensielle negative konsekvenser av vår virksomhet, er godt integrert i Bane NORs beslutningsprosesser og system for risikostyring. Vi har allikevel en målsetting å heve oss på dette området framover, spesielt mht. samfunnsansvar og seriositet. Det pågår et arbeid med å etablere en systematikk for risikostyring og kontroll relatert til etterlevelse av samfunnsansvar for å sikre at Bane NOR er en pådriver for en bærekraftig leverandørkjede.

I 2020 ga Bane NOR innspill til regjeringens revisjon av strategi mot arbeidskriminalitet. Denne strategien er førende for både offentlige og private aktørers arbeid for et seriøst og anstendig arbeidsliv. Vi ga tilbakemeldinger på utfordringer med arbeidskriminalitet fra vårt område, samt

forslag til nye tiltak. Et innspill fra Bane NOR var blant annet å øke informasjonsdeling på tvers av sektorer for å bekjempe arbeidskriminalitet og mulighet for deling av informasjon utover de formaliserte arbeidskriminalitet (a-krim) sentrene⁴ regjeringen har etablert.

Bidrar spesielt til følgende bærekraftsmål:



Utvikle en bærekraftig leverandørkjede	
Status 2020 – hva gjorde vi?	Mål og tiltak 2021-2025
<ul style="list-style-type: none"> • Utarbeidet strategi og ambisjon for arbeidet med utvikling av en bærekraftig leverandørkjede • Nye samfunnsansvarskrav er implementert i alle kontrakter/kontraktsmaler • Etablert portal for seriositet for oppfølging av leverandørers etterlevelse av krav • Dialog med andre byggherrer bransjeforeninger og leverandører om seriositet • Videre utrulling av HMSREG i alle nye prosjekter • Videreutvikling av leverandørevalueringsmodul. • Deltatt i Etisk Handel Norge (EHN) prosjektet Bærekraft 17 • Gitt innspill på regjeringens revisjon av strategi mot arbeidskriminalitet 	<ul style="list-style-type: none"> • Ytterligere utvide krav til leverandørers samfunnsansvar i kontrakter • Samarbeide og bygge allianser med leverandører, andre byggherrer, oppdragsgivere og bransjeforeninger • Utvikle intern og ekstern kompetanse på samfunnsansvar i anskaffelser • Gjøre leverandørinformasjon om bærekraft og leverandørers status enklere og mer tilgjengelig internt • Gjennomføre risikoanalyser av leverandørporteføljen mht. samfunnsansvar/seriositet • Gjennomføre revisjoner og kontroller - egne og i samarbeid med andre • Etterse at våre utvidede krav til samfunnsansvar videreføres og etterleves nedover i leverandørkjeden • Øke deling av informasjon om leverandørers status på bærekraft på tvers i egen organisasjon og med samarbeidspartnere • Kommunisere tydeligere om bærekraft og samfunnsansvar internt (Banenettet m.fl.) og eksternt på Banenor.no • Utvikle kunnskap om bærekraft hos alle medarbeidere i Bane NOR

⁴ Arbeidstilsynet, NAV, politiet og Skatteetaten er samlokalisert i a-krimsentre i Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger, Kristiansand, Bodø og Tønsberg. Ved disse A-krimsentrene arbeider medarbeidere med å avdekke a-krim, kunnskapsinnhenting og kontroll av virksomheter.

3.5.6

Sikre kompetent og godt arbeidsmiljø**Utvalgte nøkkeltall****Arbeidsgiverattraktivitet (rangering)**

32	37
2019	2020

Medarbeiderengasjement (poeng)

79	78,6
2019	2020

Attraktiv arbeidsgiver

Bane NOR er en attraktiv arbeidsgiver som tiltrekker oss, utvikler og beholder ledende kompetanse. Vi har sterke kompetansemiljø med engasjerte medarbeidere, som vi gir gode muligheter for læring og utvikling. Vi følger med på utviklingen av arbeidsgiverattraktiviteten til Bane NOR for studenter og unge yrkesaktive, basert på tallene fra Universumundersøkelsen.

Bane NORs kultur og verdier, se kap. 2.6, er kjernen i vår identitet. Våre medarbeidere er engasjert i samfunnsoppdraget, og støtter selskapets visjon og lederskap. Verdierne gir retning for alle våre beslutninger, gjør oss stolte, og bidrar til å gjøre oss til en attraktiv arbeidsgiver.

Bane NORs traineeprogram utvikler og forbereder nyutdannede med bachelor- eller mastergrad til fremtidige utfordringer i Bane NOR. Disse gis praksis på tvers av prosjekter og enheter i et program som løper gjennom 19 måneder. Hver trainee har en personlig mentor som følger den faglige og personlige utviklingen. Traineeprogrammet blir kontinuerlig videreutviklet med mål om å tiltrekke seg de beste kandidatene i markedet.

Utvikle og beholde ledere og medarbeidere

For at Bane NOR skal kunne levere på våre mål og forventninger, er vi avhengig av sterkt lederskap og engasjerte medarbeidere. Det er satt tydelige mål for hvordan organisasjonen skal sikre et godt arbeidsmiljø, der medarbeidere opplever å ha gode utviklings- og karrieremuligheter, opplever tillit, får ansvar og gis handlingsrom i hverdagen. I løpet av 2020 er det jobbet mye med lederutvikling, samt intern mobilitet på tvers av organisatoriske grenser.

Vi gjennomfører årlige medarbeiderundersøkelser, der tematikken omhandler mål og styring, sikkerhet, etikk og kvalitet, arbeidsmiljø, læring og utvikling, omstilling, organisatoriske rammer, engasjement og samarbeid. Basert på resultatene i disse undersøkelsene, etableres målsettinger og forbedringstiltak i samhandling mellom ledere og medarbeidere, som også følger opp handlingsplaner gjennom året.

I tillegg til den årlige undersøkelsen, måler vi utviklingen innenfor områdene kontinuerlig forbedring, engasjement og kompetanse. Dette gjøres to ganger i året. Etter en periode med relativt lav score på områder som kompetanse- og karriereutvikling, tillit til ledelsen og engasjement, viser resultatene fra 2020 en positiv utvikling på alle områdene.

Medarbeiderundersøkelsen i 2019 viste at vi fortsatt må jobbe med å etablere gode utviklingsplaner for alle medarbeidere, og at vi må gjøre karrieremulighetene i selskapet mer synlige. I 2020 videreutviklet vi medarbeidersamtalen til å bli en mål- og utviklingssamtale med større vekt på faglig og personlig utvikling for den enkelte. Vi har en ambisjon om at alle medarbeidere skal ha en individuell utviklingsplan. Gjennom 2020 jobbet vi med å utvikle det interne stillingsmarkedet, synliggjøre mulighetene og jobbe målrettet med å utvikle egne medarbeidere så de kan utvikle sin kompetanse og gå inn i nye roller i selskapet. Videre har vi jobbet frem en felles stillingsstruktur som vil tilrettelegge for prosesser som skal gi tydeligere karrieremuligheter på tvers av organisasjonen.

Sunt og godt arbeidsmiljø

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. I 2020 har bedriftsidrettslaget bidratt til energipauser i en arbeidshverdag som har bestått mye av hjemmekontor. Det har bidratt til en litt mer aktiv hverdag, og styrker både kropp og hjerne. Bane NOR har også innført en fast møtefri time for å gi ansatte rom for variasjon og økt trivsel i jobbhverdagen på hjemmekontoret.

Medarbeideres involvering og 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.

Sykefraværet har gått ned i 2020. Nedgangen i sykefraværet er registrert i stillingsgrupper som har hatt hjemmekontor store deler av året. I løpet av 2020 har det vært jobbet med kompetansehevede tiltak for HR samt lokale tiltak for enheter med høyt sykefravær i samarbeid med NAV og bedriftshelsetjenesten.

Bidrar spesielt til følgende bærekraftsmål:



Kompetent og godt arbeidsmiljø	
Status 2020 – Hva gjorde vi?	Mål og tiltak 2021-2025
<ul style="list-style-type: none"> • Innførte indikatorer for måling for å styrke arbeidsmiljøet • Synliggjorde det interne stillingsmarkedet • Innført indikator for måling av andel ledige stillinger besatt av interne • Lanserte flere lederutviklingsprogrammer • Lanserte de første to modulene av et nytt helhetlig HR-system 	<ul style="list-style-type: none"> • Implementere flere moduler i det nye HR-systemet for å øke kvaliteten på våre prosesser • Etablere bruk av felles stillingsstruktur med tilhørende lønnsstruktur • Etablere en felles karrieremodell med tydelige utviklingsløp for å synliggjøre interne utviklings- og karrieremuligheter • Sikre et sterkt kompetansemiljø og engasjerte medarbeidere • Styrke oss som en attraktiv arbeidsgiver som gjør oss i stand til å tiltrekke oss og beholde den riktige kompetansen • Etablere mål- og utviklingsplaner for våre medarbeidere

3.5.7

Ivareta kulturminner og kulturmiljø

Utvalgte nøkkeltall

Bygninger med vern etter plan - og bygningsloven (antall)

195

2019

199

2020

Bygninger med vern etter kulturminneloven (antall)

199

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

Jernbaneanleggenes og stasjonsbygningenes utforming og historie er en viktig del av reiseopplevelsen, og vi er opptatt av 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, samtidig som dette gir gjensidig verdiskaping. Vår kulturarv blir en viktig ressurs for videre stedsutvikling og stedssidentitet – den er en innfallspurt til fremtidens bærekraftige næringsutvikling og innovasjon.

Bane NOR forvalter kulturminner fredet etter kulturminneloven og vernet etter plan- og bygningsloven, i tillegg til at vi har eiendeler som er registrert som verneverdig uten å ha formelt vern.

Fredede jernbanestrekninger og objekter

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 2020 eide Bane NOR følgende fredede banestrekninger, her angitt med fredningsår:

- 1982, Arskog - 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).

De fredede banestrekningene forvaltes som museumsbaner i samsvar med museumsbaneforskriften. Ansvar for tilskuddsordningen for museumsbaner overføres fra 2021 til Norsk jernbanemuseum.

Tinnosbanen inngår i det nasjonale jernbaneliknet. Tinnosbanen er fredet av Riksantikvaren og står på Unescos verdensarvliste. Fredingen omfatter jernbanelegemet med underbygning, overbygning, kjøreledningsanlegg, signalanlegg, svingskive, broer, kulverter, stikkrenner, plattform, forstøtningsmurer, samt faste installasjoner tilknyttet jernbanedriften innenfor og utenfor jernbanegjerdene. På grunn av Unesco verdensarvstatus, samt Bane NORs interne kulturminne-strategi, ønsker vi å prioritere Tinnosbanen blant de fredede jernbanestrekningene hva gjelder vedlikehold. Vår videre forvaltning fastsettes og justeres i forhold til landsverneplan for jernbanens kulturminner som skal utarbeides.



Tinnoset stasjonsbygning under istandsetting.
Foto: Bane NOR Eiendom

Bane NORs ansvar

Bane NOR ivaretar våre eierforpliktelser i forhold til fredning og vern på alt vi eier, også på nedlagte banestrekninger. Vi har også et ansvar der baner legges ned til de eventuelt selges til markedsmessige vilkår.

Vedlikehold av Tinnoset stasjonsbygning

I 2020 ble Tinnoset stasjonsbygning vedlikeholdt. Råteskader ble utbedret, og bygningen ble tjærebehandlet etter antikvariske retningslinjer. Vinduene ble restaurert, og karmen ble reparert og behandlet med linoljemaling.



Illustrasjonsbildet viser et snitt av et amfi som er lagt inn i landskapsplanen. Amfiets av stål og tre skal følge terrengets fall mot Bispegata 16 hvor det er tenkt at det skal arrangeres kulturarrangementer. Kilde: Arkitektkap AS

Utbyggingsprosjekter bidrar til bevaring av kulturminnehistorie

I forbindelse med utbyggingsprosjekter kommer ofte Bane NOR i befatning med kulturminner, og noen ganger gjennomføres større utgravninger før byggestart. Utgravningen som er gjort i tilknytning til byggingen av Follobanen, fyller mange hull i vår kunnskap om middelalderbyen og de som levde her. Illustrasjonene i landskapsplanen for tilbakeføringen av Middelalderparken viser noe av det Bane NOR skal bidra med.

Bane NOR skal blant annet tilrettelegge terrenget før det sås gress. De historiske stretene og Clementsallmenningen skal legges tilbake i terrenget. Det som kalles Vestre strete skal få sitt uttrykk i tre, mens Østre strete og øvrige gangstier får «rosa» grus. Det skal også bli en adkomst/kjørbar vei fra Bispegata mot lokomotivverkstedet, som eies av Oslo kommune.

→ [Gammel historie i et nytt landskap](#)

Bidrar spesielt til følgende bærekraftsmål:



Kulturminner og kulturmiljø	
Status 2020 – Hva gjorde vi?	Mål og tiltak 2021-2025
<ul style="list-style-type: none"> • Videreførte arbeid med kartlegging, registrering og formidling av kulturminner langs jernbanen • Fortsatte heving av tilstandsnivået på vernede bygninger • Gjennomførte sikkerhets- og verdibevarende tiltak på Tinnosbanen • 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 • Stortinget ga tilslutning til at ansvaret for tilskuddsordningene overføres Norsk jernbanemuseum fra 1.1.2021 	<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 • Sikre kulturarv gjennom kunnskap og formidling av kulturminneverdier • Videreføre vedlikeholdsarbeidet på Tinnosbanen, på strekningen Notodden-Tinnoset (Unesco verdensarv) • Gjennomføre sikkerhets- og verdibevarende tiltak på Numedalsbanen Rollag-Rødberg

3.5.8

Bidra til mangfold og likestilling

Utvalgte nøkkeltall

Lønn kvinner vs. menn alle Bane NOR (%)

Ikke tilgjengelig

96,3

2019

2020

Kvinner i ledende stillinger
(budsjett og personalansvar) (%)

29,2

32,1

2019

2020

Kvinner i Bane NOR (%)

35,3

34,7

2019

2020

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, rekruttering og 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 2021.

Bidrar spesielt til følgende bærekraftsmål:



Mangfold og likestilling

Status 2020 – Hva gjorde vi?

- Styrket fokuset i organisasjonen på mangfold og likestilling gjennom at det har vært tema på allmøtet og gjennom videreutvikling av styringssystemet innen etikk og rekruttering.
- Økte kompetansen innen mangfold og likestilling og satte ambisjonsnivå for arbeidet med mangfold og likestilling.

Mål og tiltak 2021-2025

- Bane NOR preges av et inkluderende og mangfoldig arbeidsmiljø der vi er nysgjerrige på hverandre og bruker hverandres kompetanse for å utvikle gode løsninger
- Knytte mangfold til måloppnåelse innen utvalgte arbeidsområder
- Etablere målbilde og strategi for Bane NORs arbeid med mangfold og likestilling
- Ta i bruk mangfoldskompetanse i oppgaveløsning
- Innføre ytterligere indikatorer for å måle, og dermed styrke mangfold og likestilling

3.5.9

Styrke antikorrupsjon og habilitet

Utvalgte nøkkeltall

Ansatte som har fullførte e-læringskurs om etikk og samfunnsansvar (antall)

5048	3818
2019	2020

Habilitetsregister-profiler (antall)

558	836
2019	2020

Varslingsaker (antall)

30	37
2019	2020

Bane NOR har et viktig samfunnsoppdrag, noe som medfører 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 behovet for å sikre åpenhet, etterrettelighet og transparens i alt vi gjør. Vår compliance-funksjon er et sentralt ledd i arbeidet mot korrupsjon. Denne rollen har det forebyggende, rådgivende og kontrollerende ansvaret for etikk og antikorrupsjon i vår organisasjon. Vi praktiserer nulltoleranse for brudd på etiske retningslinjer og korrupsjon, og det er rutiner for hvordan adferd som avviker med de etiske retningslinjene skal følges opp.

«Tonen på toppen»

En tydelig tone fra toppen, ved at ledelsen selv setter etikk og antikorrupsjon på agendaen og går foran som gode eksempler, bidrar til etterlevelse av verdiene og gjeldende styringsdokumenter. Etikk og antikorrupsjon inngår i årshjulet for Compliance sin rapportering til ledelsen. I kontroll på gjennomføring av opplæringsprogrammene begynner ledelsen hos seg selv og i egne ledergrupper. Konsernledelsen gjennomfører de samme opplæringsprogrammene (f.eks. dilemmatrening) hos seg selv som i resten av organisasjonen.

Varslinger og etiske atferds avvik

Bane NORs etterlevelse av lover og interne verdier er avhengig av de valgene som alle våre medarbeidere tar hver dag. Vi forebygger avvik ved å ha gode styringsdokumenter og målrettet opplæringen i etikk og antikorrupsjon. Alle medarbeidere skal årlig gjennomføre et obligatorisk dilemmabasert e-læringskurs i etikk og samfunnsansvar. Dilemmaene er nye hvert år og utarbeides på bakgrunn av den risikoprofilen Bane NOR har, og hvilke erfaringer vi har gjort i året som gikk. I tillegg gjennomføres det målrettede dilemmatreninger og halvdagssamlinger i etikk og antikorrupsjon. I 2020 reviderte Bane NOR de etiske retningslinjene. Dette var en prosess med stor grad av involvering av medarbeidere gjennom arbeidsmøter og dilemmadiskusjoner. Denne prosessen skal bidra til å sikre ønsket medeierskap, forankring og forståelse for de etiske retningslinjene. I 2021 vil Bane NOR arbeide videre med bevissthet og kunnskap om de etiske retningslinjene, blant annet igjennom dilemmatreninger i tillegg til de obligatoriske opplæringskonseptene.

Habilitetsregisteret et verktøy for å sikre åpenhet rundt forhold og relasjoner som kan medføre interessekonflikter og mulig inhabilitet. 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. Alle med budsjetfullmakt, som jobber med anskaffelser eller som tilhører utvalgte prosjekter har krav om å ha profil i habilitetsregisteret. Det gjennomføres en årlig uavhengig kvalitetssikring av profilene til medarbeidere som har et særskilt ansvar. Dette inkluderer blant annet styremedlemmer, konsernledelsen, direktør for anskaffelser og teknisk direktør. I 2020 har Bane NOR jobbet med å videreutvikle den verdiskapende effekten habilitetsregisteret kan ha i anskaffelsesprosesser, og dette arbeidet vil fortsette i 2021.

Norge anses som et land med lite korrupsjon. Likevel har vi enkelte korrupsjonsrelaterte utfordringer knyttet til tette nettverk, og mulige interesse- og rollekonflikter. Dette er blant hovedkonklusjonene i en ny rapport fra GRECO, Europarådets overvåkingsorgan for nasjonal gjennomføring av tiltak mot korrupsjon.

GRECO peker på at et system som i så stor grad baserer seg på tillit, forutsetter større grad av åpenhet om forhold som kan forårsake mulige interessekonflikter.

For å forebygge korrupsjon og fremme habilitet og utfordringer som er spesielle for Norge har Bane NOR etablert et konsernovergripende og moderne habilitetsregister.

Åpenhet er en av Bane NORs fire verdier, og vi går foran når vi forebygger reelle og mulige interessekonflikter og korrupsjon ved å bygge kunnskap og bevissthet om habilitet.

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. I vår konsernprosedyre for varsling er det å varsle både en rettighet og en plikt. Retten koples til verdien åpen og terskelen for å varsle skal være lav. Bane NOR har en elektronisk varslingstjeneste hos et eksternt firma, slik at den som varsler kan velge å være anonym og det kan kommuniseres med en anonym varsler. Varsler kommer også direkte til Compliance Officer og varslingssekretariatet. Det er varslingssekretariatet som mottar og behandler varslene. Medarbeiderundersøkelsene viser at organisasjonen har en god forståelse for varslingsordningen, og økning og type varsler som mottas er òg en bekreftelse på økende forståelse for varslingsordningen. I 2021 vil det arbeides videre med å sikre en god saksbehandling av varsler. Vi skal jobbe videre med å styrke tilliten til varslingsordningen slik at flere velger å varsle med navn (varsler sin identitet er kjent og anonym for varslingssekretariatet).

Compliance Risiko og Integrity due diligence

Etikk og antikorrupsjonsarbeidet i Bane NOR har en risikobasert tilnærming. Det arbeides kontinuerlig med å styrke metodikk og modeller for identifisering og reduksjon av risiko. Bane NOR skal oppleves som en attraktiv byggherre av seriøse leverandører. En viktig del av dette handler om de etiske kravene vi stiller til våre samarbeidspartnere og at vi følger opp kravene i prosessene våre. Det å identifisere risikoelementer som indikerer avvik på Bane NORs krav, er viktig i videre arbeid innen etikk og antikorrupsjon. I 2020 ble modellen for Compliancerisiko testet ut, og arbeidet med å utvikle og styrke modellen fortsetter i 2021. I 2020 ble det også arbeidet videre med Bane NORs tilnærming til Integrity Due Dilligence (tredjepartsrisiko). Det ble utarbeidet et styringsdokument som skal testes ut og videreutvikles i 2021.

Personvern

I 2020 ble det etablert et nytt verktøy for kartlegging av prosesser hvor Bane NOR behandler personopplysninger. Dette har vært en videreføring av Bane NORs arbeid med protokoll i henhold til personvernlovgivningens krav. Kartleggingen har vært gjennomført i arbeidsmøter med prosesseiere for å sikre kompetansebygging. Personvernrådgiver har i tillegg jobbet aktivt i organisasjonen for å bygge kunnskap om personvern gjennom dilemmatreninger og deltakelse i avdelingsmøter, samt bygget opp et eget kommunikasjonsområde for personvern, som sikrer at enkle personvernspørsmål raskt kan avklares

av den enkelte medarbeider. Personvernrådgiver jobber tett med IT-miljøene, og særlig har det blitt prioritert å jobbe med informasjonssikkerhetsmiljøet for å sikre en tettere kobling mellom personvern og informasjonssikkerhet. Personvernrådgiver har en nøkkelrolle i blant annet test og implementering av nye systemer. Årsplanen for 2021 løfter frem digital sikkerhet, IKT-systemstøtte og ERTMS som viktige prioriteringsområder. I tillegg forsetter det kontinuerlige arbeidet med å sikre at alle Bane NORs prosesser som innebærer behandling av personopplysninger er kartlagt og oppdatert i protokollen

Bidrar spesielt til følgende bærekraftsmål:



Styrke antikorrupsjon og habilitet	
Status 2020 – Hva gjorde vi?	Mål og tiltak 2021-2025
<ul style="list-style-type: none"> • Ferdigstilte en struktur for styringsdokumenter innen etikk og antikorrupsjon • Reviderte etiske retningslinjer • Implementerte en ny ekstern varslingskanal med mulighet for dialog med en anonym varsler • Styrket saksbehandling av varslings saker som omhandlet leverandørmarkedet • Etiske krav til leverandører ble revidert. • Habilitetsregisteret - pilot ble gjennomført for å vurdere habilitet i anskaffelsesprosessen • Risikomodellen for compliancerisiko – pilot-prosjekt ble kjørt for å videreutvikle modellen • Etablerte nytt personvern-verktøy for kartlegging av prosesser hvor Bane NOR behandler personopplysninger 	<ul style="list-style-type: none"> • Opplæring og bevisstgjøringsaktiviteter som understøtter Bane NORs kultur videreføres som aktiviteter ut mot samarbeidspartnere som et bidrag til å sikre et bærekraftig leverandørmarked • Styringsdokumenter er innarbeidet og forstått uavhengig av stillingsnivå • Tredjepartskontroll for integritet er etablert for alle anskaffelser over vedtatt nivå • Risikovurderinger – metodikk og modell er implementert i et årshjul med en gjennomføring for alle relevante prosjekter og prosesser

3.5.10

Ivareta sikkerhet

Utvalgte nøkkeltall

H1-verdi (antall fraværsskader pr mill. arbeidstimer Bane NOR)

1,8	0,5
2019	2020

H1-verdi (antall fraværsskader pr mill. arbeidstimer entreprenør)

4,3	4,8
2019	2020

H2-verdi (antall arbeidsrelaterte personskader pr mill. arbeidstimer Bane NOR)

2,3	0,7
2019	2020

H2-verdi (antall arbeidsrelaterte personskader pr mill. arbeidstimer entreprenør)

9,4	10,4
2019	2020

En jernbane som oppleves som trygg, bidrar til at flere velger jernbanen som en sikker og miljøvennlig transportform. 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, og Bane NOR har som mål å levere stadig forbedret sikkerhet.

Nullvisjon og ledende på digital sikkerhet

Jernbanen er ansett som en trygg transportform, men Bane NOR må likevel løfte sikkerhetsnivået for å nå nullvisjonen, for å håndtere endrede forutsetninger og ivareta sin rolle som ansvarlig samfunnsaktør og pålitelig transportform. Jernbanens motstandsdyktighet mot ekstremvær må styrkes. Jernbanens samfunnskritiske rolle påvirkes av endret trusselbilde og digital sårbarhet. Dette medfører risiko for avanserte digitale angrep mot konsernets driftskritiske systemer og infrastrukturer. Bane NOR sitt kontinuerlige arbeid med digital sikkerhet er en forutsetning for å kunne levere høy forutsigbarhet og punktlighet. Bane NOR har som ambisjon å være ledende på digital sikkerhet i Europa.

Økt kompetanse for å heve sikkerheten:

Risikoportalen

Risikoportalen ble lansert i 2020, basert på utviklingsarbeid som har pågått i flere år. Risikoportalen benytter avanserte modeller samt Bane NORs og andre jernbanevirksomheters erfaringsdata for best mulig å beregne og presentere vårt risikobilde på overordnet nivå, så vel som på lavere nivåer, ned til hver enkelt stasjon og planovergang. Den vil gjøre Bane NOR i stand til å estimere og vise risiko knyttet til kjøring av tog på vår infrastruktur på en mye bedre måte enn hva vi kunne før. Risikoportalen samler og kan vise lokal informasjon om jernbanesystemet og ytre forhold som kan påvirke sikkerheten. Denne oversikten gir oss viktig innsikt og bedre mulighet til å forhåndsvurdere effekter av sikkerhetstiltak og prioritere riktig i sikkerhetsarbeidet.



Snøoverbygget som i sommer ble gjenreist i en forsterket utgave i stål som bedre skal stå imot snøskred, samtidig som det hindrer at sporet blåser igjen med snø. Foto: Karl Morten Undal

Risikobasert prioritering av investeringer og fornyelse

«Mest mulig sikkerhet for pengene» forutsetter felles situasjonsforståelse og felles målestokk for prioriteringer. Fagområde Asset management, strategi og planlegging har startet å jobbe med en strategisk Asset Management Plan, hvor risiko og nytte/kostnadsvurderinger inngår planlegging av infrastrukturforvaltning og investeringer.

I det videre arbeidet blir Bane NORs modell for å estimere risikoen og vurdere effekt av tiltak viktige verktøy. En slik modell kan hjelpe til med å gjøre bedre prioriteringer av det innmeldt behovet for investeringer, fornyelse og vedlikehold.

Risikobasert prioritering av klimatilpasningstiltak

Vi må forberede oss på et endret klima med hyppigere tilfeller av flom og skred, i tillegg til mer hyppige tilfeller av ekstremvær, som høy temperatur og episoder med styrtregn og store snøfall. Bane NOR jobber målrettet med å gjøre infrastrukturen bedre rustet til å tåle slike scenarier.

Målrettet arbeid for å redusere risikoen for avsporing grunnet snøskred

På Bergensbanen har vi i mange år jobbet målrettet for å sikre så mange skredbaner som mulig. Dalsiden ved Klevenvatnet på Bergensbanen er et høyrisikoområde for snøskred. Konsekvensene av en avsporing i den bratte dalsiden kan bli store, og det har flere ganger gått skred her. I februar 2020 ble snøoverbygget knust av skred. Basert på risikovurderinger er det over flere år gjort omfattende sikringstiltak i området ved Klevenvatnet. Sommeren 2020 ble det da ødelagte snøoverbygget gjenreist i en ny og forsterket utgave i stål, med tak som følger terrengoverflaten og skal gjøre at snøskred går over bygget. I tillegg er det i bakkant av bygget montert en kraftig snøfanger som skal dempe skred.

Flomfarekartlegging av flere banestrekninger

I 2020 ble det gjennomført flomfarekartlegging blant annet på Nordlandsbanen, Dovrebanen og Rørosbanen, som et underlag for risikobasert prioritering av klimatilpasningstiltak.

Kartleggingen ga en risikovurdering til bruk i nyttevurdering av tiltak, både for enkeltstående stikkrenner (En stikkrenne er en liten kulvert, en undergang som leder vann gjennom veier eller jernbanefyllinger.) og for strekninger med flere stikkrenner der sårbarheten mot flom er stor.

I 2021 brukes resultatene fra flomfarekartleggingen på Dovrebanen, samt erfaringer fra skadeutsatte områder, som prioriteringsgrunnlag for oppgradering av stikkrenner.

Økt kompetanse om digital sikkerhet

Et prosjekt etablert i 2020 skal bygge nødvendig sikkerhetskompetanse og -kultur i Bane NOR og vil jobbe mot både ledere, ansatte og leverandører. Nødvendig kompetanse og kultur innen digital sikkerhet er en forutsetning for at Bane NOR skal bli enda mer motstandsdyktig mot digitale trusler.

Risikobasert prioritering av tiltak for digital sikkerhet

Viktige forbedringsaktiviteter for risikobasert prioritering innen digital sikkerhet i 2020 var å gjennomføre verdi- og sårbarhetsvurderinger av en rekke sentrale systemer, for å etablere et bedre underlag for prioriteringer. Videre er det etablert systemer for mer robust deling av, og innsikt i, (fortrolig) informasjon for å sikre at beslutningstakere har det beste underlaget for risikobaserte beslutninger.

Ivareta sikkerhet

Status 2020 – Hva gjorde vi?

- Etablerte risikoportalen – alltid oppdatert risikobilde – demonstrere risikoreducerende effekt
- Etablerte program for økt digital sikkerhet
- Arbeidet mot vår nullvisjon, blant annet med fokus på arbeid i og ved spor og planoverganger
- Skjerpet kontraktkrav til leverandører og entreprenører
- Styrket samarbeidet med eksterne interessenter og nødetater
- Arbeidet med å sikre læring fra alvorlige, arbeidsrelaterte hendelser gjennom systematiske undersøkelser
- Arbeidet med å kartlegge endret fare for flom og snøskred som følge av klimaendringer

Mål og tiltak 2021-2025

- Arbeide systematisk mot en nullvisjon
- Fortsette arbeidet mot å bli ledende på digital sikkerhet
- Sikre en sunn sikkerhet- og kvalitetskultur i hele organisasjonen
- Videreutvikle Risikoportalen med blant annet «klimarisiko»
- Evaluere Bane NORs og våre leverandørers sikkerhet og kvalitet før og under prosjekter
- Revidere kontraktkrav og prosess for leverandøroppfølging
- Fortsette prosesser med å undersøke alvorlige hendelser og evaluere effekt av forebyggende tiltak
- Risikobasert prioritering av robustiserende klimatilpasningstiltak

4.

Styrets beretning 2020

4. Styrets beretning 2020

Hovedtrekk

Bane NOR videreførte arbeidet med å utvikle jernbanenettet i Norge i 2020. En viktig del av satsingen på jernbanen er utviklingen av Inter-City-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.

Bane NOR har lagt stor vekt på å holde jernbanen i gang under koronapandemien slik at samfunnskritisk personell kan komme seg til og fra jobb, og at godstrafikken kan opprettholde vareflyten i samfunnet. Bane NORs kommersielle inntekter påvirkes imidlertid negativt av lavere trafikk. Koronapandemien har også påvirket gjennomføringen av enkelte prosjekter på grunn av innreiserestriksjoner, en effekt som fortsetter inn i 2021.

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. Til tross for et økende vedlikeholdsetterslep, oppnådde Bane NOR en punktlighet for persontog i 2020 på 92,7 prosent. Dette er bedre enn i 2019, da punktligheten endte på 89,2 prosent. Det har vært en bedring i punktligheten gjennom hele 2020, som har tre hovedforklaringer:

- Færre togavganger og togpassasjerer på grunn av koronapandemien.
- Punktlighetsforbedrende arbeid med drift, vedlikehold og fornyelse de siste årene har gitt positive resultater.
- En mild og snøfattig vinter og høst på det sentrale Østlandet.

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 legger stor vekt på at tilgjengelige midler prioriteres der de gir størst effekt.

I 2020 fortsatte arbeidene med flere store, komplekse infrastrukturprosjekter. Det største pågående prosjektet er Follobanen, som vil halvere reisetiden og øke kapasiteten mellom Oslo-Ski. Prosjektet omfatter Norges lengste jernbanetunnel, hvor skinner nå er installert i alle tunnellop. Arbeidet på Follobanen har i 2020 i all hovedsak gått i henhold til plan. Prosjektet har imidlertid betydelig gjenværende risiko, i hovedsak knyttet til mulig økt arbeidsomfang som kan påvirke en stram tidsplan for den kompliserte innføringen til Oslo sentralstasjon.

Det har gjennom 2020 vært høy aktivitet i prosjektet nytt dobbeltspor Venjar-Langset. Prosjektet skal legge til rette for økt frekvens og reisetidsbesparelser på Gardermobanen og Dovrebanen. Pågående arbeider langs strekningen omfatter blant annet bygging av Minnevika bru og støping av kulvert ved Wergeland.

Prosjekt nytt dobbeltspor Sandbukta-Moss-Såstad på Østfoldbanen inkluderer ny stasjon i Moss. På grunn av større utfordringer med grunnforhold og områdestabilitet i Moss sentrum vil ikke prosjektet kunne ferdigstilles innenfor vedtatte rammer. Prosessen med å gjennomgå og etablere nye planer for prosjektet pågår.

I 2020 har det vært høy aktivitet i prosjektene Drammen-Kobbervikdalen og Nykirke-Barkåker på Vestfoldbanen. For begge prosjekter er planlagt innkoblingsbrudd i oktober 2024 utsatt til juli 2025 fordi prosjektet krever et 6 ukers innkoblingsbrudd. Av hensyn til passasjerer og godstransport er det uheldig med en 6 ukers togfri periode på høsten. Det arbeides fortsatt med å avklare konsekvensene av dette. Prosjektene er viktige i InterCity-utbyggingen og vil gi kortere reisetid, bedre punktlighet og plass til flere tog.

Bane NOR innførte i 2020 en ny sporbruddstrategi som på sikt skal begrense sporbruddenes varighet og konsekvens for de reisende. For å støtte implementeringen av den nye strategien utarbeides det nå en veileder for sporbrudd.

Det første toget gikk gjennom nye Ulriken tunnel på strekningen Arna-Fløen 13. desember 2020. Oppstart av arbeider i eksisterende tunnel vil skje i 1. halvår 2021.

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. Erfaringer med ERTMS i Norge og andre land tilsier at antall feil reduseres og punktligheten øker. Det første testtoget har kjørt ca. 9 000 km og det er gjennomført vellykkede integrasjonstester mellom signal-, trafikkstyring- og ombordsystemer. Planen er åpning av første strekning, som er Nordlandsbanen, i oktober 2022. ERTMS-programmet er omfattende, har høy kompleksitet og skal ferdigstilles gradvis frem til 2032.

Jernbanedirektoratet og Bane NOR leverte et felles innspill til Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033. Innspillet la hovedvekt på å legge til rette for et godt togtilbud der det bor flest folk, samt å fullføre igangsatte byggeprosjekter før nye prosjekter starter opp. For å sikre et godt togtilbud anbefales det å prioritere vedlikehold og fornyelse i større grad i kommende planperiode.

Bane NOR har delt jernbanenettet inn i ti kontraktsoner. Spordrift og Bane NOR inngikk nye drifts- og vedlikeholds kontrakter for alle kontraktsonene. Disse avtalene vil gjelde frem til kontraktsonene gradvis konkurranseutsettes. Det første kontraktsonet skal lyses ut for konkurranse i april 2021 og siste området ventes konkurranseutsatt i 2027. For å legge til rette for en åpen og rettferdig konkurranse om drifts- og vedlikeholdsoppgavene, ble eierskapet til Spordrift AS overført fra Bane NOR til Samferdselsdepartementet primo januar 2021.

Riksrevisjonen la 15. desember 2020 fram en undersøkelse av Bane NORs drift, vedlikehold og investeringer for perioden 2017-2019. Her pekte Riksrevisjonen på noen forbedringsområder for Bane NOR. Undersøkelsen konkluderer blant annet med følgende:

- Mer penger til drift og vedlikehold har ikke ført til færre feil i togtrafikken.
- Bane NOR mangler oversikt over resultatene av forskjellige tiltak for drift og vedlikehold.
- Bane NOR har ikke god nok kontroll på kostnadene i store prosjekter.

Bane NOR arbeider kontinuerlig med å fornye og modernisere jernbanen, samt forbedre prosesser og rutiner for å forbedre de forhold som Riksrevisjonens undersøkelse tar opp. Bane NOR jobber langsiktig med å utvikle og få på plass metodikk for å måle produktivitet og effektivitet, samt at foretaket kontinuerlig videreutvikler og forbedrer prosjektstyringen og har løpende tiltak som skal forberede punktligheten fremover.

Høsten 2019 igangsatte Bane NOR et større restrukturerings- og effektiviseringsprogram, Epoke 2023. For å tydeliggjøre roller og ansvar, og for å rendyrke kjerneleveransene, var et av tiltakene en omorganisering av virksomhetens divisjonsstruktur fra fem til fire divisjoner. Den nye strukturen skal også bidra til å øke sikkerheten, bedre punktligheten og styrke planlegging og bygging av ny infrastruktur. Ny organisering trådte i kraft 1. oktober 2020. Bane NOR har nå fire divisjoner: Utbygging, Drift og teknologi, Kunde og marked og Eiendom. Det helhetlige ansvaret for driften er samlet i Drift og teknologi som har ansvaret for dagens jernbaneinfrastruktur, trafikkstyringen, ERTMS-programmet, jernbanetekniske fag, administrativ IKT og kjøreveis-IKT.

Programmet Epoke 2023 legger også opp til en betydelig effektivisering og det er målsatt en årlig akkumulert effektiviseringsgevinst på 500 mill. kroner i driften fra 2023. Uttak av gevinster startet i 2020, med gradvis høyere uttak fra 2021 og fremover. Tiltakene omfatter hele virksomheten. Ved utgangen av 2020 var det identifisert tiltak som forventes å gi årlige driftsforbedringer på 315 mill. kroner når tiltakene får full effekt. Epoke 2023 representerer et kontinuerlig forbedringsarbeid med mål om å hente ut effektiviseringsgevinster i hele organisasjonen og bidra til at Bane NOR leverer bedre på kjerneoppgavene og oppnår målet om «mer jernbane for pengene».

Vedtatt statsbudsjett for 2021 gir et rekordstort budsjett på 26,5 mrd. kroner til drift, vedlikehold og investeringer i jernbanenettet. Av dette er 16,1 mrd. kroner avsatt til planlegging og bygging av ny infrastruktur. Til tross for et høyt budsjett totalt sett, er midlene som bevilges til fornyelse vesentlig lavere enn behovet. Det samlede etterslepet av vedlikehold og fornyelse er beregnet til å øke til 23 mrd. kroner ved utgangen av 2021.

Det arbeides med en ny rammeavtale mellom Samferdselsdepartementet og Bane NOR som skal legge til rette for et revidert avtaleregime mellom Bane NOR og Jernbanedirektoratet. Styret i Bane NOR vil i den videre prosessen med et revidert avtaleregime og endret styringsmodell, arbeide for at foretaket får hensiktsmessig handlingsrom både operasjonelt og finansielt, samt et mest mulig forutsigbart bevilgningsnivå. Styret vil også arbeide for at foretaket kontinuerlig styrker sin evne til å gjennomføre prosjekter og effektivisere driften, for å sikre at utvidet handlingsrom gir resultater.

Styret benytter anledningen til å takke organisasjonen for et godt og omfattende arbeid i 2020.

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 og Bane NOR Eiendom AS med datterselskaper. Eierskapet til Spordrift AS ble i januar 2021 overført fra Bane NOR til Samferdselsdepartementet.

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.

Økonomi og finans

Konsernets samlede driftsinntekter i 2020 utgjorde 14 383 mill. kroner (2019: 14 281 mill. kroner) med et årsresultat på 557 mill. kroner (2019: 427 mill. kroner).

Driftsinntektene økte med 102 mill. kroner fra 2019 til 2020. Inntektsført vederlag fra Jernbanedirektoratet var 5 309 mill. kroner (2019: 5 626 mill. kroner). Kompensasjon for slit og elde (utsatt inntektsføring av tilskudd) utgjorde 5 760 mill. kroner (2019: 5 590 mill. kroner) av driftsinntektene. Dette er inntektsføring over anleggsmiddelets levetid der Bane NOR mottar tilskuddet i takt med investeringen. Andre driftsinntekter utgjorde 2 335 mill. kroner (2019: 2 517 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 979 mill. kroner (2019: 548 mill. kroner).

Samlede driftskostnader i 2020 var 7 766 mill. kroner (2019: 7 827 mill. kroner). Driftskostnader i 2019 inkluderte to vesentlige engangseffekter som er hovedårsak til avvik mellom 2019 og 2020. Innføring av ny offentlig tjenstepensjon i 2019 medførte en planendring som ga en regnskapsmessig gevinst på om lag 400 mill. kroner. I tillegg var det i 2019 inkludert andre kostnader på 276 mill. kroner, tilknyttet erstatningssak vedrørende Follobanen. Øvrige driftskostnader er redusert i 2020, delvis påvirket av koronapandemien.

Avskrivninger og nedskrivninger i 2020 var 6 148 mill. kroner (2019: 5 979 mill. kroner).

Finansinntekter på 112 mill. kroner (2019: 134 mill. kroner) består hovedsakelig av renteinntekter på bankinnskudd og renteinntekt for utleie av fiber. Av finanskostnader på 176 mill. kroner (2019: 242 mill. kroner) utgjorde 103 mill. kroner renter på låneopptak i Bane NOR Eiendom, mot 88 mill. kroner i 2019.

Ordinært resultat før skatt (EBT) utgjorde 593 mill. kroner (2019: 529 mill. kroner). Resultat etter skatt ble 557 mill. kroner (2019: 427 mill. kroner). For morselskapet Bane NOR SF er årsresultatet 590 mill. kroner (2019: 853 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 nye utbygginger og fornyelser (oppgraderinger) av jernbaneinfrastrukturen. Investeringene aktiveres i foretakets balanse. Totale investeringer i 2020 var 17 862 mill. kroner (2019: 16 397 mill. kroner).

Konsernets egenkapital per 31.12.2020 er 10 831 mill. kroner. Foretakets kapitalstruktur er en følge av finansieringsmodellen staten har valgt for selskapet.

Konsernets kontantbeholdning per 31.12.2020 er 2 535 mill. kroner. Konsernet hadde ved utgangen av året en rentebærende gjeld på 4 644 mill. kroner (4 801 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 2020 er utarbeidet i samsvar med dette.

Disponering av årets resultat

Styret foreslår overfor foretaksmøtet følgende disponering av årets resultat på 590 mill. kroner for Bane NOR SF:

Til annen egenkapital: 590 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 beredskapsvevne er viktig i en situasjon hvor foretaket gjennomfører et historisk høyt investeringsnivå og samtidig skal ha en forsvarlig drift. I 2020 ble tiltak prioritert basert på risikovurderinger, herunder strekningsanalyser, tilstandsvurderinger og rasfarekartlegginger.

Ledelsens gjennomgang for 2020 viser at sikkerhets- og kvalitetsarbeidet utvikler seg i riktig retning. Metoder og krav på konsernnivå er i all hovedsak på plass, risiko går ned, men det er fortsatt noen viktige utfordringer. Målet fremover er å utvikle Europas beste sikkerhetskultur. Dette er en kontinuerlig utviklingsprosess som involverer heler organisasjonen.

Oslo tingrett frifant Bane NOR på to av tre punkter i rettsaken etter ulykken på Filipstad i februar 2019. Dette gjelder punktene om uaktsomt drap og uaktsom kroppsskade. Bane NOR ble idømt en foretaksbot på ti millioner kroner for brudd på sikkerhetsstyringsforskriften. Statsadvokaten har anket de tiltalepunktene i dommen fra tingretten hvor Bane NOR ble frifunnet. Bane NOR har anket punktet vedrørende brudd på jernbaneloven og sikkerhetsstyringsforskriften. Borgarting lagmannsrett har besluttet å fremme saken for ankebehandling, som innebærer at lagmannsretten vil gjøre en ny, full vurdering av samtlige tre poster i tiltalen. Saken er foreløpig ikke berammet.

Statens Havarikommisjon leverte rapport om sammenstøt mellom gravemaskin og godstog på Nordlandsbanen som skjedde i desember 2019. Det var ikke gitt tillatelse for arbeid på strekningen da sammenstøtet skjedde. Ulykken fikk tragisk utfall med tap av menneskeliv. Havarikommisjonen fant ikke tydelige og avgjørende årsaker som førte til ulykken, men avdekket flere svakheter med hensyn til sikkerhet som sammen kan ha medvirket til ulykken. Rapporten fra Havarikommisjonen er i stor grad sammenfallende med den interne undersøkelsesrapporten til Bane NOR. Bane NOR har allerede gjennomført noen tiltak for å bedre sikkerheten. Anbefalingene fra Havarikommisjonens rapport er tatt inn i Bane NORs eget avvikshåndteringssystem og følges opp i dette systemet.

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. Det systematiske HMS-arbeidet i forbindelse med koronapandemien har fungert godt. Gjennomsnittlig sykefravær i 2020 var 4,1 prosent.

Skader i virksomheten følges opp gjennom måleparametere, herunder H1-verdien som viser antall personskader med fravær per million arbeidstimer. For egne ansatte var resultatet 0,5 i 2020, mens tilsvarende verdi for entreprenørene i prosjektene var 4,8. H1-verdien for egne ansatte har gått betydelig ned sammenlignet med 2019, mens verdien for entreprenører er relativt stabil. Det systematiske arbeidet med å forebygge skader i drift og prosjekter vil fortsette i 2021. 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 2020. Arbeidet vil fortsette kommende år.

Finansielle og operasjonelle risikoforhold

Bane NOR har en finansieringsmodell som innebærer at foretakets virksomhet i hovedsak finansieres gjennom årlige bevilgninger over statsbudsjettet. Tilgangen på likviditet i den statsfinansierte delen av virksomheten, som er basert på avtaler med Jernbanedirektoratet, bestemmes i all hovedsak av finansieringsmodellen, i tillegg til en driftskreditt i Norges Bank på 500 mill. kroner. I dag er avtalene med Jernbanedirektoratet i stor grad spesifisert på tiltaksnivå. Dette utgjør en risiko når det gjelder å finne de beste og mest kostnadseffektive løsningene. Det pågår et arbeid for å gjøre avtalene mindre detaljerte og mer resultatorienterte, med utgangspunkt i en overordnet rammeavtale med Samferdselsdepartementet. Likviditeten i eiendomsvirksomheten som utgjør den kommersielle delen av virksomheten, er sikret gjennom ubenyttede midler på langsiktig kredittfasilitet og kortsiktige trekkrettigheter.

Det er knyttet betydelig risiko til målene for tilgjengelighet av infrastrukturen. Høy tilgjengelighet forutsetter at vedlikeholdsetterslepet ikke fortsetter å øke. 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. Resultatet kan

bli at antall feil som skaper driftsforstyrrelser øker, det blir flere saktekjøringer, flere forsinkelsestimer, og dårligere punktlighet. Dersom vedlikeholdsetterslepet ikke reduseres, vil det påvirke mulighetene til å oppnå fastsatte mål for punktlighet og regularitet.

Det er betydelig økonomisk risiko i Bane NORs prosjektportefølje. Særlig de store utbyggingsprosjektene er komplekse, med stor avhengighet av eksterne aktører og krevende gjennomføring, i mange tilfeller med utfordrende grunnforhold. Kostnadsestimatene settes tidlig, før blant annet tilgjengelighet og kapasitet i entreprenørmarkedet er kjent og før grunnforhold er fullstendig klarlagt. Det arbeides med å videreutvikle risiko- og økonomistyringen i prosjektene slik at denne type risiko og tilhørende kostnader fanges opp tidligere. Det er også viktig at Bane NOR kommer inn i planleggingen på et tidlig tidspunkt, før konseptutredninger foretas, slik at foretaket i større grad kan ta ansvar også for tidlige kostnadsestimater.

Gjennomføring av store utbyggingsprosjekter tett på ordinær drift gir ytterligere økt kompleksitet og medfører kostnadsrisiko. Koronapandemien i 2020 har gitt økt risiko for merkostnader og forsinkelser i fremdrift for deler av prosjektporteføljen. Risikoen har økt ytterligere de første månedene i 2021 på grunn av innreiserestriksjoner for utenlandske arbeidere.

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. Det er avhengigheter til andre aktører i jernbanesektoren som trafikkselskaper og eiere av tog, og gjennomføringen krever godt samarbeid med leverandørene.

Bane NOR har i all hovedsak inntekter i kroner samtidig som foretaket har noen utbetalinger i euro til hovedleverandører på prosjektet Follo-banen. Det er imidlertid avtalefestet med Jernbanedirektoratet at Bane NOR ikke skal bære valutarisikoen verken for dette prosjektet eller ERTMS-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 kroner, samt sikring av valuta.

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.

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 vi driver økonomisk og etisk forsvarlig.

Bane NOR har de siste årene jobbet systematisk med bærekraft. I 2020 er det utarbeidet en bærekraftstrategi som del av konsernets strategi.

Strategien lanseres i 2021. Ambisjonen for arbeidet er å heve Bane NOR til å bli en rollemodell innen bærekraft innen 2025. Som rollemodell skal Bane NOR være en viktig drivkraft for bærekraftig utvikling.

Bane NOR har i 2020 jobbet videre med å samordne og forsterke konsernets arbeid med bærekraft. Arbeidet omfatter alle relevante områder innenfor samfunnsansvar, herunder miljø, menneskerettigheter, arbeidsrettigheter og antikorrupsjon.

Bane NOR skal stille relevante krav til leverandører når det gjelder å bevare miljøet, respektere menneskerettigheter, ivareta arbeidstakerrettigheter, unngå korrupsjon samt kreve at leverandører stiller likelydende krav til sine underleverandører. Videre skal Bane NOR forebygge sosial dumping og arbeidslivskriminalitet gjennom systematisk oppfølging, kontroll og bevisstgjøring i egen organisasjon og overfor leverandører, samt kreve at leverandørene stiller opp overfor sine underleverandører.

Bane NOR skal ivareta habilitet hos alle involverte, i alle faser av anskaffelser og kontraktsoppfølgingen. Forhold som kan medføre inhabilitet skal alltid meldes til nærmeste leder. I 2020 har Bane NOR jobbet med å videreutvikle den verdiskapende effekten foretakets habilitetsregister kan ha i anskaffelsesprosesser, og dette arbeidet vil fortsette i 2021.

For en detaljert gjennomgang av Bane NORs arbeid med samfunnsansvar og bærekraft, se kap. 3 i Bane NORs årsrapport for 2020.

Forskning og utvikling

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

Innføring av ny teknologi kan gi noen utfordringer når det kombineres med bruk av teknologiske løsninger i eksisterende infrastruktur. Kontinuerlig overvåkning gir nye muligheter for vedlikehold som bidrar til økt levetid og redusert ressursbehov. Nye løsninger og materialvalg bidrar til ytterligere å forsterke dette. Arbeidet skal understøtte målsetningene om effektiv og sikker trafikkavvikling med høy punktlighet og forutsigbarhet. Bane NOR utfører ofte forsknings- og utviklingsaktiviteter sammen med partnerne, slik som andre infrastrukturforvaltere (f.eks. Statens Vegvesen, Statnett) eller forskningsorganisasjoner (f.eks. NTNU, Oslo Met, NGI eller SINTEF).

I 2020 har Bane NOR videreutviklet en sporovervåkingsapp, som er en videreutvikling av systemet for tilstandsovervåking. Dette bidrar til at avvik kan lokaliseres og korrigeres på et tidlig stadium, og dermed redusere antall forsinkelsestimer.

Bane NOR samarbeider med Norges Geotekniske Institutt med utvikling av et nytt system for varsling av steinsprang og ras til lokfører, slik at toget kan redusere hastigheten. Systemet øker sikkerheten gjennom å forhindre kollisjon mellom tog og stein. Indirekte medfører også dette mer pålitelig punktlighet da hendelser ofte medfører store forsinkelser.

Regelmessig inspeksjon og sluttkontroll av utført vedlikeholdsarbeid søkes gjennomført på en tids- og kostnadseffektiv måte i Bane NOR. Sammen med Railway Robotics utvikles «BaneRobot», en ny versjon av målevogn Roger 1000. BaneRobot vil gjøre det enklere og raskere å kontrollere tilstanden på strekninger, både for sikkerhets- og kvalitetskontroller på tvers av fag. I oktober 2020 fikk Bane NOR, sammen med Railway Robotics, patent på BaneRobot. Innen juni 2021 skal en prototype være klar til testing.

Som et ledd i arbeidet med kontinuerlig forbedring av vedlikeholdsprogrammet har Bane NOR jobbet systematisk med RCM-analyser i 2020. RCM-metodikken er sentral med tanke på å sikre et bærekraftig, risikobasert og kostnads-optimalisert vedlikehold. Analysene resulterer i et stadig mer optimalt forebyggende vedlikehold.

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 2020 var det 3 433 ansatte i statsforetaket og 4 703 ansatte i konsernet. Antall kvinner totalt i foretaket utgjorde 35 prosent. Kvinneandelen i konsernledelsen var 44 prosent og kvinneandelen i styret er 43 prosent.

Bane NOR arbeider for å fremme likestilling og mangfold, samt hindre all form for diskriminering og trakassering. Dette er tydeliggjort i våre 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. Det arbeides videre med å videreutvikle foretakets strategi for mangfold og likestilling og innføre relevante måleparametre for å følge opp dette arbeidet. Alle medarbeidere gjennomfører e-læring om etikk og samfunnsansvar en gang i året, og i dette kurset fremmer Bane NOR mangfold ved å bruke figurer som blant annet har ulik funksjonsvariasjon, alder, gravid kvinne i lederrolle, kjønn og nøytral etnisk bakgrunn.

I forbindelse med koronapandemien gjennomførte Bane NOR risikovurderinger for smittevern og innførte smittevernstiltak, herunder opplæring i smittevern for alle ansatte. Det er i tillegg gjennomført risikovurdering for arbeid hjemmefra med påfølgende tiltak for å ivareta arbeidsmiljø. Jevnlige pulsundersøkelser har gjort det mulig med målrettede tiltak for å sikre et fullt forsvarlig arbeidsmiljø for medarbeiderne.

Kompetanse er et høyt prioritert område og Bane NOR har blant annet representanter i styrene for Opplæringskontoret for jernbanefag, samt Konnekt (nasjonalt kompetansesenter for samferdsel, etablert av Jernbanedirektoratet). Det ble i 2020 anskaffet og startet implementering av en helhetlig HR-suite (HCM-system), hvor kompetanseutvikling er sentral i systemet. Modulene for ansattregister og opplæring ble implementert i desember 2020. Videre inkluderer systemet administrasjon av større opplæringsløp for eksterne ved Norsk Jernbaneskole. Trainee-ordningen er videreført fra tidligere, med 21 nye traineer i 2020. Ledertreningsopplegget for alle ledere i Bane NOR fortsatte inn i 2020. Da koronapandemien medførte begrensninger i reise og samlinger, ble det lagt opp til digitale samlinger og i hovedsak er dette gjennomført i henhold til opprinnelig plan.

Fremtidsutsikter og rammebetingelser

Melding om Nasjonal Transportplan (NTP) for perioden 2022-2033 ble lagt fram 19. mars 2021. Planen vil bli behandlet i Stortinget før sommeren 2021. I planperioden foreslår regjeringen å sette av 392 mrd. kroner til jernbaneformål. Regjeringen vil innføre porteføljestyling i transportsektoren. Dette betyr at fagetatene og transportvirksomhetene får større frihet til å prioritere rekkefølgen for gjennomføring av utbyggingsprosjekter i første seksårsperiode, etter hvordan prosjektene når opp i konkurransen med andre prosjekter i porteføljen. Styret ser positivt på innføring av porteføljestyling og mener økt operasjonell handlefrihet gjør det enklere for Bane NOR å realisere målet om «mer for pengene».

Den vedvarende situasjonen med koronapandemien gir økt usikkerhet knyttet til forutsetninger for gjennomføring av foretakets aktiviteter. Styret vil fremover ha fortsatt 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. Arbeidet med sikre at jernbanen bygges, driftes og vedlikeholdes så målrettet, sikkert og kostnadseffektivt som mulig, vil bli videreført med full styrke fremover.

Oslo, 25. mars 2021



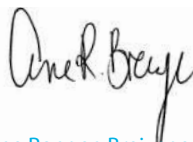
Cato Hellesjø
Styrets leder



Olaf Trygve Melbø
Nestleder



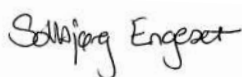
Baard Haugen
Styremedlem



Ane Rongen Breivaga
Styremedlem



Toril Nag
Styremedlem



Solbjørg Engeset
Styremedlem



Torfinn Håverstad
Styremedlem



Gorm Frimannslund
Konsernsjef

5. Regnskap

5.1.	Årsregnskap, noteverk og regnskapsprinsipper	81
5.2.	Redegjørelse for eierstyring og foretaksledelse	117
5.3.	Revisors beretning	125

Resultatregnskap

Tall i millioner kroner

Bane NOR SF		Note	Bane NOR Konsern		
2020	2019		2020	2019	
5 309	5 626	Vederlag fra Jernbanedirektoratet	1	5 309	5 626
5 755	5 590	Kompensasjon for slit og elde (utsatt inntektsføring tilskudd)	1	5 760	5 590
0	0	Salgsinntekter, eiendomsprosjekter	1, 2	979	548
2 347	2 516	Andre driftsinntekter	1	2 335	2 517
13 411	13 732	Sum driftsinntekter		14 383	14 281
0	0	Prosjektkostnader eiendomsprosjekter	2	549	468
256	363	Varekostnad		287	364
1 890	1 987	Lønns- og personalkostnad	3, 4, 16	2 929	2 469
3 091	2 560	Maskinleie, materiell og vedlikehold	5	1 717	1 948
2 142	2 545	Andre driftskostnader	5	2 283	2 579
7 379	7 456	Sum driftskostnad		7 766	7 827
5 721	5 633	Avskrivninger og nedskrivninger	8, 9	6 148	5 979
311	643	Driftsresultat		470	475
0	0	Resultat fra investering i felleskontrollert virksomhet	10	187	162
365	383	Finansinntekter	6	112	134
77	156	Finanskostnader	6	176	242
287	227	Netto finansresultat		-65	-108
599	870	Ordinært resultat før skattekostnad		593	529
9	17	Skattekostnad på ordinært resultat	7	36	102
590	853	Årsresultat		557	427

Balanse

Tall i millioner kroner


Bane NOR SF		Eiendeler	Note	Bane NOR Konsern	
2020	2019			2020	2019
307	319	Øvrige immaterielle eiendeler	8	302	313
307	319	Sum immaterielle eiendeler		302	313
31 711	32 025	Grunneiendom, bygninger mv.	9	40 138	39 658
83 836	84 849	Infrastruktur	9	83 836	84 849
55 877	44 478	Anlegg under utførelse	9	57 005	45 266
1 071	1 062	Driftsløsøre, maskiner, transportmidler m.v.	9	1 224	1 216
172 495	162 414	Sum varige driftsmidler		182 203	170 989
8 190	8 190	Investeringer i datterselskap	10	0	0
0	0	Investeringer i felleskontrollert virksomhet	10	1 127	846
0	0	Investeringer i aksjer og andeler		6	76
1 240	661	Andre fordringer og øvrige finansielle anleggsmidler	11, 21, 22	547	534
9 430	8 851	Sum finansielle anleggsmidler		1 680	1 456
182 231	171 584	Sum anleggsmidler		184 185	172 757
0	0	Utviklingseiendom	12	3 486	3 904
874	876	Varelager	12	874	876
874	876	Sum varer		4 360	4 781
245	247	Kundefordringer	11	475	587
6 737	6 776	Andre fordringer	11, 21, 22	6 231	6 140
6 982	7 023	Sum fordringer		6 706	6 726
1 731	1 846	Bankinnskudd	13	2 535	2 114
9 587	9 745	Sum omløpsmidler		13 601	13 621
191 818	181 329	Sum eiendeler		197 786	186 378

Balanse

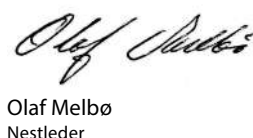
Tall i millioner kroner

Bane NOR SF		Egenkapital og gjeld	Note	Bane NOR Konsern	
2020	2019			2020	2019
9 002	9 002	Innskuddskapital	14	9 002	9 002
9 002	9 002	Sum innskutt egenkapital		9 002	9 002
2 033	2 011	Annen egenkapital	14	1 829	1 945
2 033	2 011	Sum opptjent egenkapital		1 829	1 945
11 035	11 013	Sum egenkapital		10 831	10 948
171 978	161 586	Leveringsforpliktelse	15	172 346	161 586
2 366	1 801	Pensjonsforpliktelser	16	2 936	2 242
14	8	Utsatt skatt	7	264	363
2 076	1 937	Andre avsetninger for forpliktelser	17	2 076	1 937
176 435	165 332	Sum avsetninger for forpliktelser		177 621	166 128
0	428	Langsiktig rentebærende gjeld	18	2 900	3 950
0	428	Sum annen langsiktig gjeld		2 900	3 950
0	0	Kortsiktig rentebærende gjeld	18	1 744	851
1 413	1 082	Leverandørgjeld	21, 22	1 543	1 281
8	8	Betalbar skatt	7	104	136
126	127	Skyldige offentlige avgifter		164	162
2 802	3 339	Annen kortsiktig gjeld	19	2 878	2 923
4 348	4 556	Sum kortsiktig gjeld		6 433	5 352
180 783	170 317	Sum gjeld		186 955	175 431
191 818	181 329	Sum egenkapital og gjeld		197 786	186 378

Oslo, 25. mars 2021



Cato Hellesjø
Styrets leder



Olaf Melbø
Nestleder



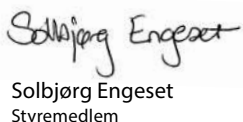
Baard Haugen
Styremedlem



Ane Rongen Breivega
Styremedlem



Toril Nag
Styremedlem



Solbjørg Engeset
Styremedlem



Torfinn Håverstad
Styremedlem



Gorm Frimannslund
Konsernsjef

Kontantstrømoppstilling

Tall i millioner kroner

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2020	2019	Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter	2020	2019
599	870	Resultat før skattekostnad	593	529
-3	-11	Periodens betalte skatt	-67	-77
-382	-532	Gevinst/tap ved salg av anleggsmidler og utviklingseiendom	-470	-247
5 721	5 633	Avskrivninger og nedskrivninger	6 148	5 979
-5 755	-5 590	Inntektsføring leveringsforpliktelse	-5 760	-5 590
0	0	Resultatandel felleskontrollert virksomhet	-187	-162
2	-211	Endring i varelager	2	-211
2	420	Endring i kundefordringer	112	327
670	503	Fordring på vederlag på Jernbanedirektoratet	670	503
331	-153	Endring i leverandørgjeld	262	-74
-2	-680	Forskjell mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger i pensjonsordninger	-10	-663
-21	-22	Kalkulatorisk rente langsiktig fordring (fiber)	-21	-22
-1 280	254	Endring i andre tidsavgrensningsposter	-699	-11
-118	481	Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	573	281
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter				
52	76	Salg av utviklingseiendom og varige driftsmidler	1 108	2 471
-16 385	-15 629	Investering i utviklingseiendom og varige driftsmidler	-17 649	-17 014
0	-45	Utbetalinger ved investering i aksjer og andeler i andre foretak	-118	-31
0		Utbetalinger ved kjøp av andre investeringer	14	-4
227	50	Innbetalinger på andre lånefordringer (kortsiktig/langsiktig)	27	51
-425	-200	Utbetalinger på andre lånefordringer (kortsiktig/langsiktig)	-18	-5
-16 531	-15 748	Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-16 636	-14 532
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter				
16 534	15 334	Vederlag fra Jernbanedirektoratet benyttet til investeringer	16 534	15 334
0	0	Innbetalinger ved opptak av gjeld	1 393	2 350
0	0	Utbetalinger ved nedbetaling gjeld	-1 550	-3 600
0	0	Utbetalinger av egenkapital	0	0
0	0	Innbetalinger av utbytte og konsernbidrag	107	382
16 534	15 334	Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter	16 484	14 466
-115	67	Netto endring i kontanter og kontantekvivalenter	421	215
1 846	1 779	Kontanter og kontantekvivalenter ved periodens begynnelse	2 114	1 899
1 731	1 846	Kontanter og kontantekvivalenter ved periodens slutt	2 535	2 114

Noter

1. Inntekter
2. Eiendomsprosjekter
3. Lønnskostnader, antall årsverk, godtgjørelser m.m.
4. Erklæring om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse for ledende ansatte
5. Driftskostnader
6. Finansinntekter og finanskostnader
7. Skatt
8. Immaterielle eiendeler
9. Varige driftsmidler
10. Datterselskap og felleskontrollert virksomhet
11. Fordringer og finansielle leieavtaler
12. Varelager og utviklingseiendom for salg
13. Bundne bankinnskudd
14. Egenkapital og eierinformasjon
15. Leveringsforpliktelse
16. Pensjoner
17. Andre avsetninger for forpliktelser
18. Rentebærende gjeld
19. Annen kortsiktig gjeld
20. Virksomhetsoverdragelser
21. Mellomværende med selskap i samme konsern
22. Transaksjoner med nærstående parter
23. Sikring ved bruk av finansielle derivater
24. Hendelser etter balansedagen

Note
01

Tall i millioner kroner

Inntekter

Bane NOR SF

Bane NOR Konsern

2020	2019	Inntekter fordelt på kategori	2020	2019
5 309	5 626	Inntektsført vederlag fra Jernbanedirektoratet	5 309	5 626
5 755	5 590	Kompensasjon for slit og elde*	5 760	5 590
0	0	Salgsinntekter, eiendomsprosjekter	979	548
64	112	Inntekter fra andre offentlige virksomheter	64	112
226	332	Energiinntekter	226	332
850	856	Infrastrukturavgifter	850	856
382	532	Salgsgevinster**	40	167
46	67	Undervisningstjenester	46	67
171	188	Leieinntekt fast eiendom og øvrige leieinntekter	908	860
609	428	Andre driftsinntekter	201	123
13 411	13 732	Sum inntekter	14 383	14 281

2020	2019	Inntekter fordelt på virksomhetsområder	2020	2019
9 941	9 637	Drift og teknologi	9 959	9 647
377	1 004	Utbygging	377	1 004
1 131	1 143	Kunde og marked	1 131	1 143
1 402	1 603	Eiendom	2 382	2 143
559	345	Administrasjon og støttefunksjoner	533	344
13 411	13 732	Sum inntekter	14 383	14 281

*Kompensasjon for slit og elde vedrører inntektsføring av investeringstilskudd i takt med avskrivninger av eiendelene som investeringstilskuddene har finansiert. Jf. note 15 og prinsippnote om leveringsforpliktelse.

**Salgsgevinster i Bane NOR SF vedrører i hovedsak 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.

Vederlag fra avtalene med Jernbanedirektoratet er regnskapsmessig periodisert som følger:

2020	Opptjent vederlagsinntekt*	Endring uopptjent inntekt**	Inntektsført driftstilskudd	Balanseført leveringsforpliktelse	Sum
K01		-70	4 688	3 011	7 629
K02			16		16
K03			288	1 109	1 397
K04			154	12 058	12 212
K03/K04-hybrid			163	356	519
Sum vederlag	0	-70	5 309	16 534	21 773

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

*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.

Tall i millioner kroner

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 ved realisasjon/salg eller løpende avregning.

Utviklingsprosjektene til Bane NOR Eiendom-konsernet aktiveres i balansen som utviklingseiendom for salg, jf. note 12. Næringsbygg og boliger inntektsføres etter løpende avregning først når kontrakt for salg er inngått (iht. inntektsføring av anleggskontrakter), jf. omtale i prinsippnote om anleggskontrakter. Tilhørende merverdier er inkludert i beregningen av fullføringsgrad og netto prosjekteresultat.

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 10.

Bane NOR Konsern

2020	Salgsinntekter	Prosjektkostnader	Sum netto resultat
Drammen Stasjon Kontor (næring, Drammen)	698	-388	310
Riverside (boliger, Fredrikstad)	281	-161	120
Sum	979	-549	430
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

Note 03

Lønnskostnader, antall årsverk, godtgjørelser m.m.

Bane NOR SF

2020	2019	Lønnskostnader	2020	2019
2 612	2 942	Lønninger	3 486	3 350
335	384	Arbeidsgiveravgift	437	442
341	-79	Pensjonskostnader	432	-36
15	29	Andre ytelser	21	24
-1 413	-1 288	Aktiverte lønnskostnader	-1 446	-1 310
1 890	1 987	Sum lønnskostnader	2 929	2 469
3 392	3 967	Sysselsatte årsverk i regnskapsåret har vært	4 647	4 567

For ytelser til styre og ledelse henvises til note 4 Lederlønnserklæring. Det er ikke gitt lån/sikkerhetsstillelse til konsernsjef, styrets leder eller andre nærstående parter.

Bane NOR SF

2020	2019	Kostnadsført godtgjørelse til revisor (tall eksklusive mva.)	2020	2019
1,3	1,3	Lovpålagt revisjon	3,2	3,1
0,2	0,1	Andre attestasjonstjenester	0,5	0,5
0,0	0,0	Skatterådgivning	0,2	0,0
2,8	7,6	Andre tjenester*	2,8	7,6
4,3	9,0	Sum kostnadsført	6,8	11,2

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

Bane NOR Konsern

Bane NOR Konsern

Note

04

Erklæring om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse for ledende ansatte

Lederlønnserklæringen for Bane NORs konsernsjef og andre ledende ansatte (i det følgende kalt «ledende ansatte») er utarbeidet i overensstemmelse med bestemmelsene i regnskapsloven og Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse. 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 konsernet.

Retningslinjer for lederlønninger

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

- Bane NOR skal være en profesjonell organisasjon som tiltrekker seg og beholder dyktige medarbeidere, og som utvikler kompetansen til sine ansatte. Bane NOR har derfor behov for å bruke godtgjørelse, deriblant konkurransedyktige lønninger og pensjonsordninger, for å sikre at konsernet rekrutterer og beholder attraktiv kompetanse.
- Godtgjørelsen til både ledende ansatte og ansatte for øvrig skal være konkurransedyktig, men ikke lønnsledende.
- 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 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 2020**Generelt**

I Bane NORs retningslinjer for fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse inngår følgende elementer; fastlønn, naturalytelser og pensjons- og forsikringsordninger. Det er ikke planlagt endringer i retningslinjer for 2021.

Lønnselementer**Fast lønn**

Bane NOR har som prinsipp at konsernledelsen skal honoreres med fast lønn. Basislønnen fastsettes på bakgrunn av stillingsinnhold, ansvarsnivå, kompetanse og erfaring. 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. Bane NOR bruker etablert benchmark for å vurdere lønnsnivå mot sammenlignbare stillinger i sammenlignbare selskaper.

Naturalytelser

Det gis tilbud om fri telefoni, bredbånd, fri avis og fribillett for reise med tog omfattet av Jernbanedirektoratets personalbillettordning. Tilbud om fri telefoni, bredbånd og fri avis er under avvikling.

Pensjons- og forsikringsordninger

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

Styrekompensasjon

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

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 2020 er gjennomført i samsvar med Retningslinjene.

Lønnsregulering for ledende ansatte er foretatt samtidig med og etter samme prinsipp som for øvrige ansatte i konsernet. For 2020 var økningen i gjennomsnitt 1,7% på årsbasis, i tråd med resultatet i frontfaget.

Ledelsens godtgjørelsesordning blir årlig gjennomgått av styret.

Lønn og eventuelle andre ytelser til ledende ansatte for 2020, og den enkeltes totale pensjonskostnad, fremgår i tabell nedenfor.

Tall i tusen kroner

Note

04

fortsetter

Oversikt over samlet godtgjørelse til ledende ansatte i 2020:

Navn	Tittel	Lønn	Natural- ytelser	Pensjons- kostnad	Sum
Gorm Frimannslund *	konsernsjef	2 944	7	207	3 157
Jon-Erik Lunøe **	konserndirektør Eiendom	2 213	6	166	2 385
Stine B Illebrekke Undrum *	konserndirektør Utbygging	2 335	11	225	2 571
Sverre Kjenne *	konserndirektør Drift og teknologi	2 181	10	197	2 388
Vibeke Aarnes * (til 30.09.20)	konserndirektør Infrastruktur	1 496	4	122	1 622
Bjørn Kristiansen * (til 30.09.20)	konserndirektør Kunde og trafikk	1 485	8	167	1 661
Henning Scheel ** (fra 01.10.20)	konserndirektør Kunde og marked	437	1	163	602
Eli Skrøvset **	konserndirektør Virksomhetsstyring	2 155	12	174	2 340
Karsten Boe **	konserndirektør Sikkerhet og kvalitet	1 726	12	164	1 903
Beate Hamre Deck **	konserndirektør HR og organisasjon	1 797	12	172	1 981
Torild Lid Uribarri **	konserndirektør Kommunikasjon og samfunnskontakt	1 758	8	173	1 939

* SPK - offentlig tjenestepensjon

** Innskuddspensjon DNB

Oversikt over samlet godtgjørelse til styret i 2020:

Navn	Rolle	Oppnevnt	Utbetalt styre- honorar	Godt- gjørelse utvalg	Sum
Siri Hatlen	styreleder, leder KU, medlem PU (til 22.06.20)	10.02.16	266	51	317
Cato Hellesjø	styreleder, leder KU, medlem PU (fra 23.06.20)	23.06.20	202	32	233
Olaf Melbø	nestleder, leder PU	10.02.16	277	82	359
Ane Rongen Breivega	styremedlem, medlem KU, medlem RU	10.02.16	227	62	289
Toril Nag	styremedlem	10.02.16	227	0	227
Baard Haugen	styremedlem, leder RU	20.06.17	227	70	297
Solbjørg Engeset	styremedlem ansattvalgt, medlem RU	01.04.17	227	38	265
Torfinn Håverstad	styremedlem ansattvalgt, medlem KU	09.08.19	227	19	246
Tor Egil Pålerud	observatør, medlem PU	09.08.19	171	38	209
Morten Lønnes	observatør	09.08.19	171	0	171

Benevnelse utvalg

Kompensasjonsutvalg ("KU")

Revisjonsutvalg ("RU")

Prosjektutvalg ("PU")

Godtgjørelse til styret er utbetalt etterskuddsvis hver annen måned. Det innebærer at utbetalingene ikke følger regnskapsåret. Dette vil bli endret fra 2021.

Tall i millioner kroner

Note 05

Driftskostnader

Bane NOR SF

Bane NOR Konsern

2020	2019	Maskinleie, materiell og vedlikehold	2020	2019
42	135	Leie av maskiner, inventar o.l.	120	170
230	213	Verktøy, inventar og driftsmateriell	305	241
241	271	Reparasjon og vedlikehold	396	444
2 578	1 941	Entreprenør- og prosjekteringstjenester	896	1 092
3 091	2 560	Sum maskinleie, materiell og vedlikehold	1 717	1 948

2020	2019	Andre driftskostnader	2020	2019
1	1	Frakt- og transportkostnader	1	1
84	111	Energikostnader vedrørende produksjon	84	111
800	761	Kontorlokaler og publikumsområder mv.	542	513
114	141	Konsulenttjenester	138	123
541	543	Andre fremmede tjenester	582	580
29	63	Kurs-, møte- og kontorkostnader	48	77
55	55	Telefon, datasamband, porto o.l.	68	60
58	61	Drift av egne transportmidler og maskiner	73	68
41	95	Reise, diett, bilgodtgjørelse	73	113
328	332	Kompensasjon til togselskaper	328	332
90	383	Andre kostnader	345	602
2 142	2 545	Sum andre driftskostnader	2 283	2 579

Note 06

Finansinntekter og finanskostnader

Bane NOR SF

Bane NOR Konsern

2020	2019	Finansinntekter	2020	2019
40	68	Renteinntekter fra eksterne	52	77
17	8	Renteinntekter fra andre konsernselskaper	0	0
23	22	Finansinntekt finansiell leasing fiberkabler	23	22
30	28	Agio	30	28
250	250	Utbytte fra Bane NOR Eiendom AS	0	0
6	7	Andre finansinntekter	8	7
365	383	Sum finansinntekter	112	134

2020	2019	Finanskostnader	2020	2019
0	0	Gjeldsrenter	103	88
9	5	Rentekostnad til andre konsernselskaper	0	0
54	71	Finanskostnad nåverdijustering usikre forpliktelse	54	71
0	73	Andre rentekostnader	0	73
14	5	Agio	14	5
1	2	Andre finanskostnader	7	4
77	156	Sum finanskostnader	176	242

Tall i millioner kroner

Note

07

Skatt

Skattepolicy

Bane NOR SF konsern har som prinsipp å være en ansvarlig skatteyder. Konsernet skal etter beste evne følge skatteregler, anerkjent praksis, rapporterings- og opplysningskrav. Ved behov innhentes det råd fra eksterne rådgivere. Dette for å forsikre seg om at konsernet holder seg innenfor gjeldende skatteregulverk.

Konsernets tilpasser seg skatteområdet forretningsmessig optimalt innenfor gjeldende regelverk. Dette betyr at konsernet benytter retten til å gi lovlige konsernbidrag mellom selskapene i konsernet, benytter etablerte avskrivningsmuligheter og gjør andre skattemessige disposisjoner innenfor gjeldende skatteregulverk.

Bane NOR er underlagt og rapporterer til Skatteetaten avdeling storbedrift vedrørende skatt og merverdiavgift. Konsernet har som mål å medvirke til en åpen dialog med skattemyndighetene, herunder å gi fullstendige, nøyaktige og tidsriktige opplysninger i skattemeldinger og annen korrespondanse med skattemyndighetene. Dette gjelder spesielt der foretaket har gjort egne vurderinger om hvordan skatteregler og praksis skal forstås.

Årets beregning av betalbar og utsatt 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, utleie av ansatte til underkonsernet Bane NOR Eiendom, samt inntekter fra utleie av fiberinfrastruktur.

Øvrige konsernselskaper er underlagt ordinær skatteplikt.

Bane NOR SF

Bane NOR Konsern

2020	2019	Årets skattekostnad i resultatregnskapet	2020	2019
3	12	Betalbar skatt	101	140
6	5	Endring i utsatt skatt	-65	-38
9	17	Skattekostnad i resultatregnskapet	36	102
Betalbar skatt i balansen				
8	12	Årets betalbare skatt	106	140
0	-4	For lite/mye avsatt skatt tidligere år	-2	-4
8	8	Betalbar skatt i balansen	104	136
Avstemming fra nominell til faktisk skattesats				
599	870	Ordinært resultat før skattekostnad	592	529
132	191	Forventet inntektsskatt etter nominell skattesats (22%)	130	116
<i>Justert for skatteeffekten av følgende poster:</i>				
-55	-55	Permanente forskjeller (fritaksmetoden)	-50	-7
0	0	Permanente forskjeller (resultatandel felleskontrollert virksomhet)	-52	-36
-63	-124	Skattefritak etter skatteloven § 2-32 første ledd	0	-3
-5	4	For lite/mye avsatt skatt tidligere år	-15	4
0	1	Andre poster	23	28
9	17	Skattekostnad	36	102
1 %	2 %	Effektiv skattesats	6 %	19 %

Beregning av utsatt skatt:

2020	2019	Midlertidige forskjeller	2020	2019
53	37	Anleggsmidler	-446	-384
0	0	Omløpsmidler	1 498	1 560
0	0	Gevinst- og tapskonto	433	533
0	0	Pensjonsforpliktelser	-213	41
0	0	Underskudd til fremføring	-49	-34
12	0	Andre poster	-22	-64
65	37	Grunnlag for utsatt skatt	1 201	1 652
14	8	Utsatt skatt i balansen	264	363

Det er ikke avsatt for utsatt skatt relatert til merverdier vedrørende eiendom båndlagt til jernbaneformål.

Tall i millioner kroner

Note

08

Immaterielle eiendeler

Bane NOR SF

Bane NOR SF Konsern	Lisenser, rettigheter	Goodwill	Sum
Anskaffelseskost 01.01.	398	37	435
Tilgang	138	0	138
Overføringer til/fra varige driftsmidler	-85	0	-85
Anskaffelseskost 31.12.	451	37	488
Akkumulerte avskrivninger 01.01.	103	14	117
Årets avskrivninger	57	7	64
Akkumulerte avskrivninger 31.12.	160	21	181
Sum balanseført verdi 31.12.	291	16	307

Goodwill knytter seg til verdi av medarbeidere i Bane NOR Eiendom AS overført til Bane NOR SF i 2017, og til verdier overtatt i virksomhetsovertagelse av Norsk jernbaneskole fra Jernbanedirektoratet i 2019. Jf. beskrivelse i note 20. Avskrivningstid for immaterielle eiendeler er fem år, med unntak av der levetiden på eiendelen er vurdert å være vesentlig lengre.

Bane NOR Konsern

Bane NOR Konsern	Lisenser, rettigheter	Goodwill	Sum
Anskaffelseskost 01.01.	402	19	421
Tilgang	138	0	138
Overføringer til/fra varige driftsmidler	-85	0	-85
Anskaffelseskost 31.12.	455	19	474
Akkumulerte avskrivninger 01.01.	104	4	108
Årets avskrivninger	60	4	64
Akkumulerte avskrivninger 31.12.	164	8	172
Sum balanseført verdi 31.12.	291	11	302

Tall i millioner kroner

Note 09

Varige driftsmidler

Bane NOR SF

	Grunneien- dom, byg- ninger mv.	Infrastruktur	Anlegg under utførelse	Driftsløsøre, maskiner mv.	Sum
Anskaffelseskost 01.01.	32 327	100 835	44 478	1 399	179 039
Tilgang	0	0	16 247	0	16 247
Overføringer mellom anleggsgrupper	408	4 304	-4 848	136	0
Overføringer til/fra immaterielle eiendeler	0	85	0	0	85
Avgang	-665	-131	0	-2	-798
Anskaffelseskost 31.12.	32 070	105 093	55 877	1 533	194 573
Akkumulerte avskrivninger 01.01.	302	15 986	0	337	16 625
Årets avskrivninger	126	5 402	0	127	5 655
Avgang	-69	-131	0	-2	-202
Akkumulerte avskrivninger 31.12.	359	21 257	0	462	22 078
Sum balanseført verdi 31.12.	31 711	83 836	55 877	1 071	172 495
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	39
Bygninger	776

Bane NOR SF har gjennom sitt samfunnsoppdrag ansvar for utbygging av ny jernbaneinfrastruktur i Norge og har en rekke pågående 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 2020:

Prosjekt	Produksjon i 2020	Fremdrift i %	Prognose ferdig- stilling
Oslo-Ski, Follobanen	3 805	82 %	des. 2022
ERTMS	1 134	15 %	des. 2032
Sandbukta-Moss-Såstad	971	22 %	des. 2024
Venjar-Langset	1 524	48 %	des. 2023
Arna-Fløen (Ulriken tunnel)	625	72 %	jun. 2023
Drammen-Kobbervikdalen	1 513	21 %	des. 2025
Nykirke-Barkåker	1 085	23 %	okt. 2024
Del-elektrifisering, Trønder-og Meråker- banen	16	7 %	des. 2024
Midlertidig hensetting Nybyen (Dram- men)	11	10 %	apr. 2022
Hensetting Steinkjer og Støren	104	23 %	des. 2021
Sum	10 788		

Tall i millioner kroner

Note

09

fortsetter

Varige driftsmidler

Bane NOR Konsern

	Grunneiendom, bygninger mv.	Infrastruktur	Anlegg under utførelse	Driftsløsøre, maskiner mv.	Sum
Anskaffelseskost 01.01.	43 789	100 835	45 326	1 736	191 686
Tilgang	793	0	16 898	33	17 724
Overføringer mellom anleggsgrupper	719	4 304	-5 159	136	0
Overføringer til/fra utviklingseiendom	0	0	0	0	0
Overføringer til/fra immaterielle eiendeler	0	85	0	0	85
Avgang	-574	-131	0	-2	-707
Anskaffelseskost 31.12.	44 727	105 093	57 065	1 903	208 788
Akkumulerte avskrivninger 01.01.	4 131	15 986	60	520	20 697
Årets avskrivninger	442	5 402	0	161	6 005
Årets nedskrivninger	85	0	0	0	85
Avgang	-69	-131	0	-2	-202
Akkumulerte avskrivninger 31.12.	4 589	21 257	60	679	26 585
Sum balanseført verdi 31.12.	40 138	83 836	57 005	1 224	182 203
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	119
Bygninger	517

Konsernets bokførte verdier på bygninger og tomter inkluderer merverdier fra tingsinnskudd Bane NOR Eiendom AS gjennomført til virkelig verdi.

Ved årsslutt i 2020 ble det gjennomført en vurdering av behov for nedskrivning av konsernets merverdier, herunder merverdi tomter og bygninger. Nedskrivningsvurderingen er basert på verddivurderinger utført av to uavhengige aktører. Verddivurderinger innhentet per 31. desember 2020 viser at det er en positiv verdiutvikling eiendomsporteføljen i Bane NOR Eiendom Konsern, fratrukket årets investeringer. Gjennomgangen viste at enkelte eiendommer hadde bokført verdi høyere enn virkelig verdi. Disse eiendommene er nedskrevet med 85 mill. kr, til virkelig verdi.

Note 10

Datterselskap og felleskontrollert virksomhet

Bane NOR SF

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

Datterselskap

Bane NOR Eiendom AS
Spordrift AS

Bane NOR Konsern

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

Datterselskaper i Bane NOR Eiendom konsern:

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

Selskap	Selskap	Selskap
Bane NOR Serviceeiendom AS	Bne Orkanger AS	Fosnagaten 12 AS
Bne 20legend AS	Bne Paradis 1 AS	Grenstølveien 40 AS
Bne 254 Vikersund AS	Bne Parkering AS	Grønland 21 AS
Bne Asker AS	Bne Riverside AS	Inkubator Sundland AS
Bne Baneveien 57 AS	Bne S-11 AS	Jernbanebrygga 63 AS
Bne Brueland AS	Bne S-22 AS	Jernbaneveien 27 AS
Bne C6 AS	Bne Schweigaardsgate 40-46 AS	Lierstranda Tomteselskap AS
Bne Cecilienborg AS	Bne Schweigaardsgate 41-51 AS	Moss Tomteselskap AS
Bne Egersund AS	Bne Schweigaardsgate 51 I AS	Paradis Boligutvikling 1B AS
Bne Foss Eikeland AS	Bne Schweigaardsgate 51 II AS	Paradis Boligutvikling 2 AS
Bne Frodegaten 23 AS	Bne Schweigaardsgate 51 III AS	Paradis Næring 1 AS
Bne Ganddal AS	Bne Schweigaardsgate 51 IV AS	Professor Smiths Hage Utvikling AS
Bne Holmestrand Bolig AS	Bne Ski Jernbanesvingen AS	Quadrum AS
Bne Horten AS	Bne Ski Vestveien AS	Quadrum Bygg A AS
Bne Hvalstad Bolig AS	Bne Ski Vestveien Sør AS	Quadrum Bygg B AS
Bne Hvalstad Næring AS	Bne Stryn AS	Quadrum Bygg C AS
Bne Hvalstad Parkering AS	Bne Strømmen AS	Quadrum Bygg D AS
Bne Kanalhotellet AS	Bne Tangen AS	Skien Brygge AS
Bne Kløfta Bolig AS	Bne Voss Knutepunktet AS	Skøyen Knutepunkt Utvikling AS
Bne Lagårdsveien felt G AS	Bne X6 AS	Spordrift Prosjekt AS
Bne Lagårdsveien felt I AS	Bne Økern AS	Stabæk Torg Utvikling AS
Bne Lagårdsveien Veiareal AS	Bne Årnes AS	Strandgata Moss 25 og 27 AS
Bne Langhus AS	Brakerøya Tomteselskap AS	Sundland Eiendom AS
Bne Lierstranda AS	Byterminalen Stavanger AS	Trolløya Eiendom AS
Bne Lisleby Utvikling AS	Drammen Stasjon A1 AS	Trondheim Stasjonsenter Gryta AS
Bne Nordfjordeid AS	Drammen Stasjon A3 AS	
Bne Nye Nybyen AS	Drammen Stasjon Hotell AS	

Tall i millioner kroner

Note

10

fortsetter

Datterselskap og felleskontrollert virksomhet (fortsetter)

Felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskaper i Bane NOR Eiendom underkonsern:

Navn	Forretningskontor	Eier-/stemme-andel, %
Bellevue Utvikling AS	Fredrikstad	50 %
Devoldholmen Utvikling AS	Oslo	50 %
Drammen Helsepark AS	Drammen	50 %
Eidos Eiendomsutvikling AS	Lier	23 %
Gjøvik Utvikling AS	Gjøvik	50 %
Grefsen Utvikling AS	Oslo	50 %
HAL 12 D AS	Oslo	50 %
Hinna Stasjon Utvikling AS	Stavanger	50 %
Hokksund Vest Utvikling AS	Oslo	50 %
Hommelvik Stasjonsby AS	Malvik	50 %
Jesheim Byutvikling AS	Ullensaker	50 %
Kammerherreløkkka AS	Porsgrunn	50 %
Lagårdsveien Utvikling AS	Oslo	50 %
Lierstranda Invest AS	Oslo	50 %
Lilleelva Parkering AS	Porsgrunn	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 %
Paradis Stasjon Bolig AS	Stavanger	50 %
Perleporten Asker AS	Asker	50 %
Sagtomt Utvikling Mysen AS	Indre Østfold	33 %
Sjøsidan Moss AS	Moss	50 %
Skien Brygge Utvikling AS	Skien	50 %
Snipetorp AS	Oslo	50 %
Stasjonsgarasjen Voss AS	Oslo	50 %
Strandsonen Utvikling AS	Hamar	50 %
Tangenkaia AS	Drammen	37 %
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	Jesheim Byutvikling AS	Oslo S Parkering Holding AS	Oslo S Utvikling AS	Øvrige	Sum
Resultatandel	57	17	-1	96	13	182
Interngevinster	3	0	0	20	4	28
Merverdier	0	-18	0	0	-4	-22
Årets resultatandel	60	-2	-1	117	13	187

Spesifikasjon balanseført verdi 31.12. felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskap

	Grefsen Utvikling AS	Jesheim Byutvikling AS	Oslo S Parkering Holding AS	Oslo S Utvikling AS	Øvrige	Sum
Balanseført verdi 01.01.	101	111	173	327	134	846
Øvrig tilgang/avgang i perioden	0	0	0	0	178	178
Årets resultatandel	60	-2	-1	117	13	187
Endring interngevinst/merverdi	0	0	0	0	-31	-31
Utbytte	-68	-15	-15	0	-10	-107
Inn-/utbetaling egenkapital	0	0	0	0	54	54
Sum balanseført verdi 31.12.	94	94	157	444	338	1 127

Tall i millioner kroner

Note
11

Fordringer og finansielle leieavtaler

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2020	2019		2020	2019
Kundefordringer				
251	255	Kundefordringer til pålydende	486	605
-6	-8	Avsetning til tap på kundefordringer	-11	-18
245	247	Sum kundefordringer	475	587
Andre fordringer				
3 881	4 551	Fordring på vederlag fra Jernbanedirektoratet, jf. note 1	3 881	4 551
637	391	Til gode merverdiavgift	677	426
689	776	Fordring på selskap i samme konsern	0	0
433	487	Forskuddsbetalte kostnader og påløpte inntekter	475	570
1 096	572	Andre kortsiktige fordringer	1 198	593
6 737	6 776	Sum andre fordringer	6 231	6 140
Fordringer med forfall senere enn ett år				
438	443	Finansielle leieavtaler fiberinfrastruktur	438	443
787	200	Lån til foretak i samme konsern	0	0
0	0	Lån til felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskaper	94	73
15	18	Andre langsiktige fordringer	15	18
1 240	661	Sum fordringer med forfall senere enn ett år	547	534

Foretaket har for deler av sin fiberinfrastruktur inngått leieavtaler med eksterne parter. Avtalene er regnskapsmessig klassifisert som finansielle leieavtaler. Leieperioden er vurdert å tilsvare estimert økonomisk levetid for fiberinfrastrukturen. Der det ikke har kommet fullt oppgjør i forbindelse med leieavtalene, er det bokført en fordring tilsvarende nåverdi av fremtidige kontantstrømmer fra leieforholdet. Løpende leiebetalinger bokføres delvis som nedbetaling på fordringen, og delvis som renteinntekt, jf. note 6.

Note
12

Varelager og utviklingseiendom for salg

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2020	2019		2020	2019
Varelager og utviklingseiendom for salg				
52	64	Beredskapslager	52	255
142	119	Overskuddslager	142	109
687	650	Sentrallager	687	486
80	70	Øvrig varelager	80	52
0	0	Utviklingseiendom for salg inkludert merverdier	3 486	3 904
-87	-26	Nedskrivning for ukurans jernbanerelatert varelager	-87	-26
874	876	Sum varelager og utviklingseiendom for salg	4 360	4 781

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

Ved årsslutt i 2020 ble det gjennomført en vurdering av behov for nedskrivning av konsernets merverdier, herunder merverdi på utviklingseiendom. Nedskrivningsvurderingen er basert på verddivurderinger utført av to uavhengige aktører. Verddivurderinger innhentet per 31. desember 2020 viser at det er en positiv verdiutvikling eiendomsporteføljen i Bane NOR Eiendom Konsern, fratrukket årets investeringer. Det er ikke identifisert enkelteiendommer med behov for nedskrivning av bokført verdi.

Tall i millioner kroner

Note
13

Bundne bankinnskudd

Bane NOR SF

2020	2019	Bundne bankinnskudd	2020	2019
126	119	Skattetrekksmidler	170	159

Bane NOR Konsern

Note
14

Egenkapital og eierinformasjon

Foretaket er 100 prosent eid av staten ved Samferdselsdepartementet.

Bane NOR SF

Endring i egenkapital	Innskudds-kapital	Annen egenkapital	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
Årets resultat	0	590	590
Estimatavvik pensjon	0	-567	-567
Sum egenkapital 31.12.20	9 002	2 033	11 035

Bane NOR Konsern

Endring i egenkapital	Innskudds-kapital	Annen egenkapital	Sum
Egenkapital 31.12.18	9 002	1 281	10 283
Årets resultat	0	427	427
Estimatavvik pensjon	0	228	228
Endring minoritet i felleskontrollert virksomhet	0	10	10
Sum egenkapital 31.12.19	9 002	1 946	10 948
Årets resultat	0	557	557
Estimatavvik pensjon	0	-674	-674
Sum egenkapital 31.12.20	9 002	1 829	10 831

16. oktober 2020 fattet foretaksrådet følgende vedtak: "Innskuddskapitalen i Bane NOR SF nedsettes med NOK 200.110.000, fra NOK 9.002.291 516, til NOK 8.802.181.516. Nedsettelsen skal anvendes til tilbakebetaling til staten. Jf. Lov om statsforetak §16 første ledd nr. 2, ved at foretakets aksjer i Spordrift AS, bokført til NOK 200.110.000, overføres til staten."

Nedsettelsen av innskuddskapitalen ble endelig registrert i Foretaksregisteret 23. januar 2021.

Tall i millioner kroner

Note

15

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	
2020	2019	Årets endring i leveringsforpliktelse	2020	2019
161 586	151 804	Leveringsforpliktelse 01.01.	161 586	151 804
	36	Tilgang ved tingsinnskudd Norsk Jernbaneskole	0	36
16 534	15 334	Tilgang ved anskaffelse av varige driftsmidler finansiert med tilskudd fra Jernbanedirektoratet	16 534	15 334
-1	1	Reklassifisering	-1	1
-372	0	Salg enkelteiendommer fra Bane NOR SF til BNE Konsern	0	0
-226	-55	Avgang ved salg/utrangering av varige driftsmidler eller ved omdisponering ut fra jernbaneformål	-226	-55
-5 543	-5 535	Årets inntektsføring	-5 547	-5 535
171 978	161 586	Sum	172 346	161 586

Tall i millioner kroner

Note

16

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 for ansatte overført fra Jernbaneverket 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 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 inklusiv arbeidsgiveravgift.

Foretakets pensjonsordninger tilfredsstillere kravene i lov om obligatorisk tjenstepensjon.

Personer i ordningene per 31. desember 2020	Bane NOR SF		Bane NOR Konsern	
	Aktive	Pensjonister	Aktive	Pensjonister
Ytelsesordning (lukket)	1 796	501	2 282	572
Innskuddspensjon	1 669		2 392	
Balanse	2020	2019	2020	2019
Pensjonsforpliktelse 01.01.	5 043	6 546	6 164	6 546
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	169	236	205	255
Rentekostnad på pensjonsforpliktelsen	115	147	140	160
Pensjonsutbetalinger	-113	-97	-132	-102
Endring pensjonsforpliktelse (Norsk jernbaneskole/Spordrift AS)	0	-1 064	0	72
Endring pensjonsforpliktelse (frivillig overgang innskuddspensjon)	0	-167	0	-167
Planendring	0	-367	0	-367
Aktuarielt tap (gevinst)	500	-191	646	-232
Sum beregnet brutto pensjonsforpliktelse ved periodens slutt	5 714	5 043	7 024	6 164
Pensjonsmidler 01.01.	3 464	3 820	4 199	3 820
Renteinntekt på pensjonsmidlene	81	94	98	102
Innbetalinger inklusive administrasjonskostnader	208	415	260	426
Administrasjonskostnad	-4	-6	-5	-6
Pensjonsutbetalinger	-113	-96	-132	-101
Endring pensjonsmidler (Norsk jernbaneskole/Spordrift AS)	0	-680	0	41
Endring pensjonsmidler (frivillig overgang innskuddspensjon)	0	-58	0	-58
Aktuarielt tap (gevinst)	3	-24	30	-24
Sum pensjonsmidler ved periodens slutt	3 640	3 464	4 451	4 199
Netto pensjonsforpliktelse	2 074	1 579	2 573	1 965
Arbeidsgiveravgift av netto pensjonsforpliktelse	292	223	363	277
Sum netto balanseført pensjonsforpliktelse inklusive arbeidsgiveravgift	2 366	1 801	2 936	2 242

Note

16

fortsetter

Tall i millioner kroner

Pensjoner (fortsetter)	Bane NOR SF		Bane NOR Konsern	
	2020	2019	2020	2019
Resultat				
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	169	236	205	255
Arbeidsgiveravgift	29	42	36	45
Rentekostnad på pensjonsforpliktelsen	115	147	140	160
Forventet avkastning på pensjonsmidler	-81	-94	-98	-102
Gevinst frivillig overgang til innskuddspensjon	0	-124	0	-124
Planendring	0	-419	0	-419
Administrasjonskostnad	4	6	5	6
Sum pensjonskostnad ytelsesordning i resultatregnskapet	236	-206	287	-178
Aktuarielt tap (gevinst)	497	-167	616	-208
Arbeidsgiveravgift av actuarielt tap (gevinst)	70	-24	87	-29
Sum pensjonskostnad (estimatavvik) ført direkte mot egenkapitalen	567	-191	703	-238
Sum pensjonskostnad ytelsesordning i resultatregnskapet	236	-206	287	-178
Kostnader ved innskuddsordning inklusive arbeidsgiveravgift	105	127	145	142
Sum netto pensjonskostnad i resultatregnskapet	341	-79	432	-36
Avstemming pensjonsforpliktelse og årets pensjonskostnad	2020	2019	2020	2019
Netto pensjonsforpliktelse ved periodens begynnelse	1 801	3 110	2 242	3 110
Endring netto pensjonsforpliktelse, inklusive arbeidsgiveravgift	0	-438	0	35
Årets premier, inklusive administrasjonskostnad og arbeidsgiveravgift	-238	-474	-297	-486
Sum pensjonskostnad (estimatavvik) ført direkte mot egenkapitalen	567	-191	703	-238
Sum pensjonskostnad ytelsesordning i resultatregnskapet	236	-206	287	-178
Sum netto balanseført pensjonsforpliktelse inklusive arbeidsgiveravgift	2 366	1 801	2 936	2 242
Økonomiske, demografiske og actuarielle forutsetninger	2020	2019	2020	2019
Diskonteringsrente	1,70 %	2,30 %	1,70 %	2,30 %
Forventet avkastning pensjonsmidlene	1,70 %	2,30 %	1,70 %	2,30 %
Årlig forventet lønnsvekst	2,25 %	2,25 %	2,25 %	2,25 %
Årlig forventet regulering av alders- og etterlattepensjon over 67 år	1,25 %	1,25 %	1,25 %	1,25 %
Årlig forventet G-regulering, regulering av AFP, uføre- og etterlattepensjon	2,00 %	2,00 %	2,00 %	2,00 %
Gjennomsnittlig arbeidsgiveravgiftsfaktor	14,1 %	14,1 %	14,1 %	14,1 %
Antall yrkesaktive	1 796	1 931	2 282	2 469
Gjennomsnittsalder - yrkesaktive	53	52	52	52
Sum pensjonsgrunnlag (i mill. kr)	1 189	1 247	1 463	1 543
Gjennomsnittlig lønn (i tusen kr)	662	646	641	625
Antall pensjonister	501	431	572	460
Antall oppsatte	1 282	1 240	1 297	1 245
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	10,0 %	5,0 %	10,0 %	5,0 %
Frivillig avgang > 50 år	3,0 %	1,0 %	3,0 %	1,0 %
Uttakstilbøyelighet førtid (AFP) (lik begge år)	Aldersgrense 70: 36 % ved 62 år, Særalder 65: 100 % 62 år			

Tall i millioner kroner

Note

17

Andre avsetninger for forpliktelser

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2020	2019	Bokførte usikre forpliktelser	2020	2019
1 132	1 107	Vedlikehold fredede og vernede banestrekninger og bygg	1 132	1 107
597	485	Usikre betingede forpliktelser ifm. tvister og krav	597	485
341	339	Fjerning- og oppryddningsutgifter	341	339
6	6	Øvrige usikre forpliktelser	6	6
2 076	1 937	Sum bokførte usikre forpliktelser	2 076	1 937

Vedlikehold fredede og vernede banestrekninger og bygg

Avsetning for vedlikeholdsetterslep på fredede banestrekninger, samt nåverdi av estimerte fremtidige vedlikeholdskostnader på fredede og vernede banestrekninger og bygg. Posten ble inkludert i åpningsbalansen 1. januar 2017 fordi foretaket har en forpliktelse til å utføre vedlikeholdet, og det ikke mottas tilleggsvederlag fra Jernbanedirektoratet for å dekke dette. Forpliktelsen nåverdijusteres årlig, og det bokføres en finanskostnad, jf. note 6. Utgifter knyttet til faktisk utført vedlikehold føres til reduksjon av avsetningen.

Usikre betingede forpliktelser i forbindelse med tvister og krav

Avsetning for beste estimat for fremtidig oppgjør for usikre forpliktelser i tilknytning til ulike typer tvistesaker.

Fjerningsforpliktelse etter energilovforskriften

Avsetning for nåverdi av fremtidige fjerningsutgifter på installasjoner som er pliktige å fjerne etter energilovforskriften. Forpliktelsen nåverdijusteres årlig, og det bokføres en finanskostnad, jf. note 6. Utgifter knyttet til faktisk utført fjerning føres til reduksjon av avsetningen.

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-konsernet indikerer undersøkelser av eiendoms masse latente miljøforpliktelser. Ved identifikasjon av utviklingsprosjekter hensyntas kostnader til klargjøring av grunn, herunder kostnader relatert til forurenset masse. Kostnadene inngår i prosjektkostnadene. Av denne årsak er det ikke foretatt avsetninger relatert til forurenset grunn på utviklingseiendom under utvikling for salg.

Tall i millioner kroner

Note
18

Rentebærende gjeld

Bane NOR SF

Bane NOR Konsern

2020	2019	Rentebærende gjeld	2020	2019
0	0	Obligasjonslån	3 100	3 100
0	0	Banklån	1 350	850
0	0	Sertifikatlån	0	850
0	0	Benyttet kassekreditt	194	1
0	428	Pensjonsvederlag, virksomhetsoverdragelse til Spordrift AS	0	0
0	428	Sum rentebærende gjeld	4 644	4 801
0	428	herav langsiktig gjeld	2 900	3 950
0	0	herav kortsiktig gjeld	1 744	851

Bane NOR Konsern

Forfallstruktur	2021	2022	2023	2024	2025	> 2026
Langsiktig rentebærende gjeld			850		1 121	929

Covenantskrav (Bane NOR Eiendom Konsern)	Krav	2020	2019
Belåningsgrad i forhold til markedsverdi	< 65,0 %	28,8 %	27,3 %

Kredittfasiliteter/trekkrettigheter

Bane NOR Eiendom-konsern har totalt 2 000 mill. kr i kommitert og tilgjengelig fasilitet, hvorav 500 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 2020. 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:

Hverken Bane NOR SF eller andre selskaper i konsernet har pantsatt eller stilt eiendommer eller andre eiendeler som sikkerhet per 31. desember 2020.

Note
19

Annen kortsiktig gjeld

Bane NOR SF

Bane NOR Konsern

2020	2019	Annen kortsiktig gjeld	2020	2019
162	335	Uopptjent inntekt*	90	140
1 795	2 156	Påløpte kostnader	1 693	1 914
552	516	Skyldig lønn, feriepenger og skattetrekk	738	686
293	332	Annen kortsiktig gjeld	357	183
2 802	3 339	Sum annen kortsiktig gjeld	2 878	2 923

*Regnskapsmessig gevinst fra virksomhetsoverdragelsen til Spordrift AS er inkludert i uopptjent inntekt. Jf. beskrivelse i note 20.

Tall i millioner kroner

Note

20

Virksomhetsoverdragelser

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. Overtakelsen fant sted 1. januar 2019.

Virkelig verdi av overtatte eiendeler og forpliktelser per 1. januar 2019:

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:

Immaterielle eiendeler	175
Varige driftsmidler	20
Netto verdi av virksomheten	195
Pensjonsfordring-/forpliktelser, netto	45
Netto omløpsmidler	0
Overdratt gjeld	45
Vederlag	150

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

Bokført verdi av aksjene i Spordrift AS er 200 mill. kr per 31. desember 2020. Eierskapet til Spordrift AS ble overført til staten i 2021. Overføringen er gjennomført ved nedsettelse av foretaks kapitalen i Bane NOR SF, gjennom tingsuttak av aksjene til bokført verdi, jf. note 14. Transaksjonen regnskapsføres som egenkapitaltransaksjon i 2021.

Regnskapsmessig gevinst 131 mill. kr for Bane NOR SF er inkludert i uopptjent inntekt per 31. desember 2020. Omstillingsmidler til Spordrift AS som påløper etter 31. desember 2020 føres til reduksjon av gevinsten. Uopptjent inntekt og gevinst er eliminert i Bane NOR SF Konsern.

Spordrift AS inngår i konsernregnskapet til Bane NOR SF Konsern som følger for 2020:

Driftsinntekter	2 108
Driftskostnader	2 040
Driftsresultat	68
Netto finansinntekt	4
Skattekostnad	6
Resultat	66

Anleggsmidler	212
Omløpsmidler	995
Sum eiendeler	1 207
Egenkapital	202
Pensjonsforpliktelser	570
Kortsiktig gjeld	435
Sum egenkapital og gjeld	1 207

Tall i millioner kroner

Note
21

Mellomværende med selskap i samme konsern

Bane NOR SF

Bane NOR Konsern

2020	2019		2020	2019
		Fordringer på:		
689	776	Datterselskaper	0	0
0	0	Felleskontrollert virksomhet	0	150
689	776	Sum	0	150
		Lån til:		
787	200	Datterselskaper	0	0
0	0	Felleskontrollert virksomhet	94	73
787	200	Sum	94	73
		Gjeld til:		
332	501	Datterselskaper	0	0
0	0	Felleskontrollert virksomhet	0	0
332	501	Sum	0	0
		Lån fra:		
0	428	Datterselskaper	0	0
0	0	Felleskontrollert virksomhet	0	0
0	428	Sum	0	0

Tall i millioner kroner

Note

22

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 14 og 20, samt i prinsippnotene.

Ytelser til ledende ansatte er omtalt i note 4, og mellomværende med konsernselskaper er omtalt i note 21. For konsernet opplyses det ikke om transaksjoner som er eliminert i konsernregnskapet.

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

Bane NOR SF

Bane NOR Konsern

a) Inntekter og mottatte offentlige tilskudd:

2020	2019	Vederlag (offentlige tilskudd)	2020	2019
21 773	20 642	Jernbanedirektoratet	21 773	20 642
<i>Salg av varer og tjenester</i>				
3	34	Jernbanedirektoratet	3	34
832	1 188	Operatører underlagt Samferdselsdepartementet	1 094	1 502

b) Kjøp av varer og tjenester:

2020	2019		2020	2019
1	3	Jernbanedirektoratet	1	3
463	483	Operatører underlagt Samferdselsdepartementet	555	575

c) Mellomværende med nærstående parter utenfor konsernet

(jf. note 15 for opplysninger innad i konsernet):

2020	2019	Kortsiktige fordringer	2020	2019
3 881	4 819	Jernbanedirektoratet	3 881	4 819
87	135	Operatører underlagt Samferdselsdepartementet	98	191
<i>Kortsiktig gjeld</i>				
0	0	Samferdselsdepartementet	0	0
20	6	Operatører underlagt Samferdselsdepartementet	20	7

Tall i millioner kroner

Note 23

Sikring ved bruk av finansielle derivater

Energisikring

Foretaket prissikrer innkjøp av kraft, både for videresalg til togoperatører og for intern bruk. Prissikring for videresalg skjer i samråd med togoperatørene og disse får det fulle tap- eller gevinstbeløp ved sikringen inkludert i sin pris for togstrøm. Togoperatørene har valgt en strategi med lengre horisont (opptil 6 år) med gradvis oppbygging av forutsigbarhet. Togoperatørene har videre valgt å valutasikre eksponering mot euro. For sikring av kraft for intern bruk er det valgt en kortere horisont (opptil 3 år).

Beholdningen av terminkontrakter for foretakets eget forbruk har en virkelig positiv verdi på 5 mill. kr. Løpetid er året 2021. Beholdningen av terminkontrakter for videresalg til togoperatørene har en virkelig negativ verdi på 5 mill. kr. Løpetid er årene 2021-2025.

Rentesikring

Underkonsernet Bane NOR Eiendom har tatt opp ekstern gjeld for å finansiere sin eiendomsvirksomhet. I låneavtaler med eksterne långivere fremgår det at deler av gjelden skal rentesikres. Det er inngått rentebytteavtaler for totalt 2 770 mill. kr. Gjennomsnittlig gjenværende levetid på rentebytteavtalene var på fire år per utgangen av 2020. Sikringsavtalene i Bane NOR Eiendom er behandlet som kontantstrømsikring og sikringsbokført, slik at løpende rentekostnader som bokføres tilsvare fast rente i sikringsavtalene.

Valutasikring

I forbindelse med selskapets prosjekter er det inngått enkelte valutasikringsavtaler. Sikringsavtalene er behandlet som kontantstrømsikring og sikringsbokført, slik at prosjektkostnadene som bokføres tilsvare fast valutabeløp i sikringsavtalene. Per 31. desember 2020 er det inngått følgende valutasikringsavtaler; 68 mill. EUR og 22 mill. SEK.

Bane NOR SF

2020	2019	Virkelig verdi på sikringsinstrumenter	2020	2019
0	-8	Energisikringsinstrumenter	0	-8
0	0	Rentesikringsinstrumenter	-38	22
-14	0	Valutasikringsinstrumenter	-14	0
-14	-8	Sum virkelig verdi på sikringsinstrumenter	-52	14

2020	2019	Ikke bokført gevinst(+)/tap(-) på sikringsinstrumenter	2020	2019
0	-8	Energisikringsinstrumenter	0	-8
0	0	Rentesikringsinstrumenter	-38	22
-14	0	Valutasikringsinstrumenter	-14	0
-14	-8	Sum ikke bokført gevinst (+)/tap(-) på sikringsinstrumenter	-52	14

Bane NOR Konsern

Note 24

Hendelser etter balansedagen

Det er ingen kjente, vesentlige hendelser av betydning som har oppstått etter balansedagen for regnskapsåret 2020.

Situasjonen rundt utviklingen covid-19 epidemien og de økonomiske konsekvenser for selskapet er fortsatt beheftet med usikkerhet, men dette er etterhvert et kjent risikobilde.

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.

5.1 Regnskapsprinsipper

Generelt

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 som er 100 prosent eid av staten. Statens eierskap forvaltes av Samferdselsdepartementet. Foretaket ble opprettet som del av Stortingets vedtak om ny organisering av jernbanesektoren og om innføring av konkurranse om persontransport med jernbane, i dagligtale kalt «Jernbanereformen».

Den 2. januar 2017 ble hoveddelen av det tidligere Jernbaneverkets eiendeler og forpliktelser overført til Bane NOR SF. Overføringen ble gjennomført som tingsinnskudd til virkelig verdi, og foretakets åpningsbalanse viste verdien av foretakets eiendeler og forpliktelser på overføringstidspunktet.

Ved utarbeidelsen av åpningsbalansen til foretaket gjennomførte Samferdselsdepartementet, i samråd med eksternt 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 100 prosent av aksjene i Rom Eiendom AS (nå: Bane NOR Eiendom AS) skutt inn som tingsinnskudd i Bane NOR SF. Overføringen skjedde 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. Tingsinnskuddet ble gjennomført til virkelig verdi, og med regnskapsmessig virkning fra 1. januar 2017.

Leveringsforpliktelse

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

Verdireduksjon ved slit og elde, som følge av bruk av foretakets varige driftsmidler i foretakets samfunnsoppdrag, reflekteres gjennom avskrivninger. At foretaket benytter sine varige driftsmidler til utøvelsen av samfunnsoppdraget medfører igjen at det i regnskapet gjøres tilsvarende reduksjon av leveringsforpliktelsen. Reduksjonen i leveringsforpliktelsen inntektsføres på regnskapslinjen Kompensasjon for slit og elde (utsatt inntektsføring tilskudd). Jamfør også prinsippbeskrivelse for 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 salgsgevinster 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. Overordnet avtale (K00) har som formål å fastlegge grunnlag og generelle rammer for Bane NORs oppgaver og finansieringen av disse. De ulike avtaler om spesifikke oppgaver/prosjekter, 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 omdisponering for å sikre en mest mulig effektiv gjennomføring av planlagte aktiviteter og prosjekter. Muligheten til porteføljestyling gjør at eventuelle ubenyttede vederlag knyttet til 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 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.

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, jmfør 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 anleggsmiddelet er ferdigstilt og klart til å tas i bruk. Inntektsføring skjer fra tidspunktet hvor anleggsmiddelet 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 produksjon 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 tilfredsstillere 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 investeringsstilskudd jmfør omtale ovenfor av K01-fornyelse.

Prosjektavtaler (K04)

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

Inntekter fra togselskaper

Inntekter fra togselskaper kan deles inn i tre hovedkategorier:

Infrastrukturavgift

Infrastrukturavgift er en brukerbetaling for bruk av skinnegangen, som er en tjeneste foretaket skal levere til togoperatørene. Infrastrukturavgiften er en inntekt som fastsettes av foretaket og som betales av togoperatørene direkte til foretaket. Infrastrukturavgiften inntektsføres når den er opptjent, hvilket vil si i overensstemmelse med antall bruttotonkilometer togoperatørene har kjørt på skinnegangen.

Ytelsesordning (kompensasjon til togselskapene)

Det er innført en ytelsesordning som skal oppmuntre togoperatørene og foretaket til å redusere forstyrrelsene på jernbanenettet til et minimum og forbedre jernbanenettets ytelse. Inntekter fra ytelsesordningen inntektsføres når de er opptjent, hvilket vil si når foretaket har opparbeidet et krav på togoperatørene om et slikt vederlag.

Andre tjenester i henhold til forskrift

Dette er inntekter fra andre tjenester som foretaket tilbyr togoperatørene i henhold til jernbaneforskriften og tillatelsesforskriften, og vedrører hovedsakelig leveranse av kraft og servicetjenester. Salg av tjenester 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 kraft til andre enn togoperatører samt salg av enkelte andre tjenester til tredjepart.

Salg av kraft 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 salgsgvinster relatert til eiendom som oppføres for salg (anleggskontrakter).

For eiendom som oppføres for salg, herunder bolig- og næringsprosjekter, innregnes inntekt i takt med salgsgrad og ferdigstillelsesgrad på eiendommen. Løpende avregningsinntekt utgjør forventet prosjektinntekt multiplisert med salgsgrad og ferdigstillelsesgrad. Se også omtale av anleggskontrakter i egen prinsippbeskrivelse. Ved tingsinnskuddet 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

Ved utarbeidelse av konsernregnskapet må selskapets ledelse utøve skjønn, foreta estimater og gjøre forutsetninger som påvirker poster i resultat, balanse og noter. Estimater og forutsetninger er basert på historisk erfaring og andre faktorer, inklusive forventninger om fremtidige hendelser som anses å være rimelige. Estimater og forutsetninger vil kunne endres over tid og er gjenstand for løpende vurdering. Faktiske tall vil imidlertid kunne avvike fra regnskapsførte estimater. Resultateffekt av estimatavvik og endrede estimater og forutsetninger regnskapsføres i den perioden endringen oppstår eller periodiseres over de perioder som påvirkes av endringen.

Estimater og antakelser/forutsetninger som har vesentlig betydning for konsernregnskapet er følgende:

Vurdering av virkelig verdi på anleggsmidler og enkelte omløpsmidler

Konsernet har betydelige balanseførte merverdier knyttet til tingsinnskuddet av Bane NOR Eiendom-konsern. Dette gjelder verdier i anleggsmidler knyttet til investeringseiendom inkludert i grunneiendom, bygninger mv. samt utviklingseiendom klassifisert under omløpsmidler. Disse eiendelene testes for nedskrivninger når det foreligger indikatorer på mulige verdifall, slik at det er risiko for at regnskapsført verdi overstiger gjenvinnbart beløp. Gjenvinnbart beløp fra kontantgenererende enheter er fastsatt ved beregninger av bruksverdi for anleggsmidler og realisasjonsverdi for omløpsmidler. Disse beregninger krever bruk av estimater.

Regnskapsførte verdier av eiendomsporteføljen testes årlig for verdifall. Utfallet av en verdifallstest kan være at betydelige tap knyttet til balanseførte eiendeler må resultatføres. Eiendomsporteføljen i Bane NOR Eiendom-konsern består av to porteføljer fordelt mellom driftsavhengige eiendommer (investeringseiendom) og utviklingseiendommer under utvikling for salg. Driftsavhengig portefølje (investeringseiendom) består for det meste av stasjonsområder, jernbane-

verksteder, lokstaller og terminalbygg. Utviklingseiendommer er i hovedsak områder for prosjektutvikling, enten allerede i igangsatte eller på planleggingsstadiet. I påvente av reguleringsplaner leies utviklingseiendommer, både tomter og bygg, ut på kortere og fleksible leieavtaler.

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 det ikke mottas tilleggsvederlag 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 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».

Datterselskapene er regnskapsført i konsernregnskapet basert på morselskapets anskaffelseskost. For Bane NOR Eiendom AS er anskaffelseskost lik virkelig verdi på aksjeposten ved tingsinnkudd 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 merverdier fra kjøpet og urealiserte interngevinster. 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 inntreffer verdifall som vurderes ikke å være forbigående. Nedskrivninger reverseres dersom grunnlaget for nedskrivning ikke lengre er til stede. Kostprisen økes når midler tilføres ved kapitalutvidelse, eller når det gis konsernbidrag til datterselskap. Mottatte utbytter resultatføres i utgangspunktet som inntekt hos morselskapet. Utdelinger som overstiger andel av opptjent egenkapital

etter kjøpet, føres som reduksjon av anskaffelseskost. Utbytte/konsernbidrag fra datterselskap regnskapsføres det samme året som datterselskapet avsetter beløpet. Utbytte fra andre selskaper regnskapsføres som finansinntekt når utbyttet er vedtatt.

Andre aksjer

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

Varer

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

Foretakets varelager består av materiell og komponenter som skal benyttes til løpende vedlikehold og drift av eksisterende jernbaneinfrastruktur.

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

Anleggskontrakter

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

Valuta

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

Pensjon

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

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

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 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

aktuarmessige 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 foretaket forblir foretakets ansvar.

Finansielle og operasjonelle leieavtaler

Leieavtaler som overfører det vesentligste av økonomisk risiko og kontroll fra utleier til leietaker behandles som finansielle leieavtaler. Foretaket har for deler av sin fiberinfrastruktur inngått leieavtaler med eksterne parter. Avtalene er regnskapsmessig klassifisert som finansielle leieavtaler, og behandles 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.

Øvrige leieavtaler behandles som operasjonelle leieavtaler.

Sikring

Foretaket sikrer innkjøp av kraft, både for videre- salg til togoperatører og for intern bruk. Prissikring for videresalg skjer i samråd med togoperatørene, og inngår i kostnadsgrunnlaget som faktureres disse «back-to-back».

Konsernet har 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.

Konsernet har i enkelte prosjekter inngått valutaterminkontrakter for å valutasikre innkjøp.

Konsernets sikringsbokføring gjennomføres i samsvar med NRS 18, alternativ 2, slik at realiserte og urealiserte gevinster og tap på sikringsinstrumentet ikke regnskapsføres før sikringsinstrumentet realiseres. Verdi av sikringsobjektet balanseføres ikke. Akkumulerte gevinster og tap som ikke er resultatført vises i noteopplysninger til regnskapet.

Skatteplikt

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

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

Kontantstrøm

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

5.2

Redegjørelse for eierstyring og foretaksledelse 2020

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 NORs bærekraftsrapportering bygger på den internasjonale standarden for bærekraftsrapportering, Global Reporting Initiative (GRI). Standarden gir Bane NOR et verktøy for å utvikle virksomheten og måle den kontinuerlige innsatsen.

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 verdiskaping 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 for alle og målrettet dilemmatrening årlig for å understøtte kunnskap og forståelse om de etiske retningslinjene.

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



Figur 1: Oversikt over organiseringen av Bane NOR SF

Organisering av Bane NOR

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

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

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

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

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

Spordrift AS har i 2020 vært et heleid datterselskap av Bane NOR SF for produksjon av drift og vedlikehold. Selskapet ble skilt ut av Bane NOR tidlig i 2021. Spordrift har inngått avtaler med Bane NOR om drift- og vedlikeholdsoppgaver. I perioden 2021-27 vil Bane NOR gjennomføre en strekningsvis konkurranseutsetting av disse oppgavene.

Selskapskapital

Selskapets foretakskapital er på 9 002 291 516 NOK ved utgangen av 2020. Etter utskillelsen av Spordrift AS i januar 2021, er foretakskapitalen 8 802 181 516 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 i underkant av 30 prosent.

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

Foretaksmøtet 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 syv medlemmer som utpekes i henhold til retningslinjer i statsforetaksloven §19. Styrets leder, nestleder og tre styremedlemmer velges av foretaksmøtet. To styremedlemmer og to observatører velges av og blant medarbeiderne i foretaket etter de regler som gjelder etter statsforetaksloven §20 med tilhørende forskrifter.

Blant styremedlemmene har det i 2020, frem til 22. juni, vært 4 kvinner og 3 menn og fra 23. juni vært 4 menn og 3 kvinner. For informasjon om det enkelte styremedlem, se egen omtale i årsrapporten.

Styrets arbeid

Styret skal påse at Bane NOR drives i samsvar med Bane NORs formål, vedtekter og retningslinjer fastsatt av foretaksmøtet. Styrets overordnede ansvar er å 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 eksterne revisjon, intern kontroll, styrende dokumenter og risikostyring innenfor økonomi- og finansområdet. I tillegg er revisjonsutvalget saksforberedende organ for saker knyttet til eierstyring, selskapsledelse og bærekraft.
- 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 2020 er det gjennomført følgende møter:

	Rolle	Styret	Revisjons- utvalget	Kompen- sasjons- utvalget	Prosjekt- utvalget
Antall møter		18	7	7	10
Siri Hatlen	Styreleder, leder for kompensasjonsutvalget og medlem i prosjektutvalget (frem til 22.06)	10		4	5
Cato Hellesjø	Styreleder, leder for kompensasjonsutvalget og medlem i prosjektutvalget (fra 23.06)	8		3	5
Olaf Melbø	Nestleder, leder for prosjektutvalget	18			10
Ane Breivega	Styremedlem, medlem i kompensasjonsutvalget og i revisjonsutvalget	17	7	7	
Toril Nag	Styremedlem	16			
Baard Haugen	Styremedlem, leder for revisjonsutvalget	17	7		
Torfinn Håverstad	Styremedlem	18		6	
Solbjørg Engeset	Styremedlem	18	7		
Tor Egil Pålerud	Observatør	15			8
Morten Lønnes	Observatør	18			
Bård Johnsen	Vararepresentant	3			

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. Strategisk eller annen signifikant konsernrisiko med tilhørende tiltak rapporteres til styret hvert tertial.

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.

I 2020 har Bane NOR gjennomført et omfattende arbeid for å bedre intern styring og kontroll i foretaket. Det er gjennomført månedlige rapporteringer til ledelsen, månedlige og årlige stikkprøver, årlig oppdatering av prosedyrene samt årlig evaluering av internkontroll.

Internrevisjonen konkluderte i sin rapport «Modenhetsvurdering av governance og internkontroll på pengestrømmer» med at Bane NOR sitt arbeid med internkontroll er vesentlig forbedret de senere år og er på et tilfredsstillende nivå. Internkontrollsystemet er designet på en effektiv måte (formaliserte kontrollkrav nedfelt i styrende dokumenter) og delvis implementert i foretaket. Det er fokus på etikk og en tydelig tone på toppen.

På bakgrunn av internrevisjonens vurdering, gjennomførte internkontroller og kontrollaktiviteter samt lederens egenvurdering, vurderes Bane NOR sin internkontroll for 2020 som tilfredsstillende.

Compliance Officer

Bane NOR har en egen Compliance officer funksjon. Compliance officer skal ha en forebyggende, rådgivende og kontrollerende rolle, bistå ledelsen med rådgivning i spørsmål om regel etterlevelse 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 verdiskapingen i Bane NOR.

Internrevisjonen i Bane NOR utføres per i dag i sin helhet av et eksternt revisjonsselskap. Styret har besluttet at det skal være en ansatt leder for internrevisjonsfunksjonen i en co-sourcingsmodell med ekstern rådgiver, som implementeres sommeren 2021. Internrevisor rapporterer til styret og administrativt 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 4 i årsregnskapet. Styremedlemmenes honorarer er ikke knyttet til resultat, opsjonsprogram eller lignende.

Bane NOR følger de retningslinjer som gjelder for 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 2020. 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 møte rett 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.



Til generalforsamlingen i Bane NOR SF

Uavhengig revisors beretning

Uttalelse om revisjonen av årsregnskapet

Konklusjon

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

- selskapsregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2020, resultatregnskap og kontantstrømpoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper, og
- konsernregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2020, resultatregnskap og kontantstrømpoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening:

- er årsregnskapet avgitt i samsvar med lov og forskrifter
- gir det medfølgende selskapsregnskapet et rettviseende bilde av den finansielle stillingen til Bane NOR SF per 31. desember 2020 og av selskapets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.
- gir det medfølgende konsernregnskapet et rettviseende bilde av den finansielle stillingen til konsernet Bane NOR SF per 31. desember 2020 og av konsernets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.

Grunnlag for konklusjonen

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

Uavhengig revisors beretning - Bane NOR SF



Øvrig informasjon

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

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

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

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

Styrets og daglig leders ansvar for årsregnskapet

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

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

Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

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

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

Uavhengig revisors beretning - Bane NOR SF

*Uttalelse om andre lovmessige krav**Konklusjon om årsberetningen*

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

Konklusjon om registrering og dokumentasjon

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

Oslo, 25. mars 2021
PricewaterhouseCoopers AS

Hans-Christian Berger
Statsautorisert revisor
(elektronisk signert)

6. Vedlegg

6.1.	Klimaregnskap	129
6.2.	GRI-indeks	132
6.3.	Nøkkeltall	137
6.4.	Definisjoner	143

6.1

Klimaregnskap

Bane NOR har i flere år videreutviklet sitt klimaregnskap i tråd med «Global Reporting Initiative» sin klimagassmodell («Greenhouse Gas Protocol», også kalt GHG-protokollen). For å unngå dobbelrapportering på tvers av virksomheter, er utslippene her fordelt på våre egne, direkte og indirekte utslipp, og våre leverandørers utslipp. Dette formidles på følgende måte:

Scope 1 angir egne klimautslipp forbundet med eget forbruk av fossile energikilder.

Scope 2 angir egne klimautslipp forbundet med eget energiforbruk. Her oppgis elektrisitetsforbruket på to ulike sett: «Markedsbasert metode» hensyntar at Bane NOR kjøper opprinnelsesgarantier for innkjøpt elektrisitet. I praksis betyr det at leverandør kan garantere at vår andel av elektrisiteten har fornybar opprin-

nelse, og at klimautslippene derfor kan anses som null. «Lokasjonsbasert metode» synliggjør at også fornybar elektrisitet har fotavtrykk, og her rapporteres klimautslippene forbundet med el-forbruket ved hjelp av en omregningsfaktor for norsk strøm-miks.

Merk at det her kun er klimautslipp fra andel ikke-fornybar strøm som beregnes, og ikke andre miljøpåvirkninger ved el-produksjon som for eksempel arealbruk, vassdrags- og veibygging etc.

Scope 3 angir klimautslipp som skjer på grunn av Bane NORs virksomhet, men som utføres av våre leverandører. Her kan vi kun oppgi kjente, faktiske tall. Derfor omtales her ikke viktigste kildene til (indirekte) utslipp, slik som forbruk av materialer og produkter som forbrukes som del av oppdragene.

Som det fremgår av klimaregnskapet, har vi relativt dekkende rapportering på Scope 1 og 2. Scope 3 er derimot foreløpig mangelfullt rapportert. Dette er fordi vi mangler konkrete årlige regnskapsdata for leverandørenes forbruk av produkter og tjenester. Normalt representerer dette de største bidragene til klimautslipp, - og kan beløpe seg til opptil 90 prosent.

Merk også at Bane NORs klimaregnskap Scope 3 ikke omfatter Bane NOR Eiendoms portefølje, med unntak av ansattreiser.

For å gi en pekepinn på omfanget av klimautslipp fra Bane NORs utbyggingsprosjekter, henvises til prosjektenes enkelte klimabudsjett.

6.1 Klimaregnskap

Alle tall er oppgitt i tonn karbondioksid-ekvivalenter (CO₂-ekv.).

GRI*-ref.	Utslippskilder	Scope**	2017	2018	2019	2020	Fotnote
305-1	Forbruk fossilt drivstoff - skinnegående kjøretøy og arbeidsmaskiner	1	4 041	4 274	5 209	533	[1]
305-1	Forbruk fossilt drivstoff - tjenestereiser med Bane NORs person- og varebiler	1	3 892	3 877	3 820	1 060	[2]
305-1	Forbruk fossile energikilder - fyringsolje til oppvarming av bygg	1	220	181	305	0	[3]
305-1	Lekkasje av SF ₆ -gass fra elektriske anlegg	1	n/a	93	5	0	[4]
305-1	Sum Scope 1		8 153	8 425	9 339	1 593	
305-2	Energiforbruk - elektrisitet lokasjonsbasert	2	13 875	15 847	4 006	3 519	[5]
305-2	Energiforbruk - elektrisitet markedsbasert	2	n/a	n/a	871	297	[6]
305-2	Energiforbruk - fjernvarme	2	n/a	n/a	15	16	[7]
305-2	Sum Scope 2 (lokasjonsbasert metode)		13 875	15 847	4 021	3 536	
305-2	Sum Scope 2 (markedsbasert metode)		0	0	886	313	
305-3	Forbruk fossilt drivstoff - tjenestereiser med fly	3	1 014	986	1 256	339	[8]
305-3	Forbruk fossilt drivstoff - tjenestereiser med ansattes egne personbiler	3	233	216	250	206	[9]
305-3	Forbruk fossilt drivstoff - arbeid innen drift og vedlikehold utført for Divisjon Drift og teknologi	3				7 175	[10]
305-3	Forbruk fossilt drivstoff - øvrige arbeider utført for Divisjon Drift og teknologi	3				6 166	[11]
305-3	Forbruk fossilt drivstoff - avfallstransport ifm. drift og vedlikehold av infrastruktur	3				86	[12]
305-3	Forbruk fossilt drivstoff - entrepriser utført for Divisjon Drift og teknologi	3				5 948	[13]
305-3	Forbruk fossilt drivstoff - entrepriser utført for Divisjon Utbygging	3				22 780	[14]
305-3	Elektrisitetsforbruk ifm. arbeider utført for Divisjon Drift og teknologi	3				7	[15]
305-3	Elektrisitetsforbruk ifm. arbeid utført for Divisjon Utbygging	3				2 333	[16]
305-3	Sum Scope 3		1 247	1 201	1 506	45 040	

*) Referansene henviser til indikatorer i standarden "GRI 305 - emissions" utgitt av Global Reporting Initiative. [Se mer her](#).

**) Begrepet "Scope" refererer til Greenhouse Gas Protocol (www.ghgprotocol.org) sin inndeling av klimautslipp:

- Scope 1 refererer til Bane NORs forbruk av fossile drivstoff (betegnes Bane NORs direkte utslipp).
- Scope 2 refererer til Bane NORs forbruk av elektrisitet (betegnes Bane NORs indirekte utslipp, og tilsvarer strømleverandørs Scope 1).
- Scope 3 refererer til leverandørers forbruk av fossile drivstoff, elektrisitet og utslipp ifm. forbrukte materialer/produkter (betegnes Bane NORs indirekte utslipp, og tilsvarer leverandørers Scope 1-3).
Scope 3 rapporteres etter prinsipp om vesentlighet og tilgjengelighet av data. Normalt vil disse utslippene representere majoritet og opp mot 90 prosent av totale utslipp i et klimaregnskap.

Fotnoter til klimaregnskapet:

Note 1

Gjelder anleggsdiesel. Nedgang i 2020 skyldes utskillelse av driftsorganisasjonen (Spordrift). Utlip-pene rapporteres derfor under Scope 3.

Note 2

Gjelder ordinær diesel og bensin. Nedgang i 2020 skyldes utskillelse av driftsorganisasjonen (Spordrift). Beregningen hensyntar ikke innblan-det biodiesel iht. omsetningskrav, som i 2020 var minimum 20-22,3 prosent.

Note 3

Fyringsolje til oppvarming ble forbudt fra 2020, og anleggene er derfor konvertert til bio-olje eller elektrisk fyring.

Note 4

Utslipp beregnes fra mengde etterfylt gass i anlegg og eventuelle uønskede hendelser som har ført til utslipp. Ingen etterfylling eller utslippshendelser i 2020.

Note 5

Utslipp beregnes fra forbruk av elektrisitet til drift av jernbaneinfrastruktur og bygnings-masse brukt av Bane NOR. Nedgang fra 2018 til 2019 skyldes endret utslippsfaktor fra nordisk til norsk strømmiks.

Note 6

Majoriteten av elektrisitet leveres av Bane NOR Energi, som kjøper opprinnelsesgarantier (som tillater utslippsfaktor = 0). Restutslippet gjelder strømforbruk levert av andre leverandører.

Note 7

Utslipp basert på fjernvarme levert til bygnings-masse brukt av Bane NOR.

Note 8

Utslippsdata innhentet fra reisebyrå. Nedgang i 2020 skyldes utskillelse av driftsorgani-sasjonen (Spordrift).

Note 9

Utslipp beregnes fra antall kjørte km oppgitt i reiseregninger. Nedgang i 2020 skyldes utskillelse av driftsorganisasjonen (Spordrift).

Note 10

Gleder rapportert forbruk diesel/anleggsdiesel og bensin. (I 2020 kun Spordrift som leverandør).

Note 11/13/14

Gjelder rapportert og (noe) estimert forbruk av diesel og bensin.

Note 12

Gjelder avfall levert fra driftsbaser, verk-steder, omformere mm.

Note 15/16

Basert på rapportert forbruk, hovedsakelig entre-priser (kun oppgitt lokasjonsbasert).

Forklaring av lokasjonsbasert- og markedsbasert metode:

- **"Markedsbasert metode"** hensyntar at Bane NOR kjøper opprinnelsesgarantier for innkjøpt elektrisitet. I praksis betyr det at leve-randør garanterer for at elektrisiteten har fornybar opprinnelse, og at klimautslippene derfor kan anses som null.
- **«Lokasjonsbasert metode»** synliggjør at også fornybar elektrisitet har fotavtrykk, og her rapporteres klimautslippene forbundet med el-forbruket ved hjelp av en omregningsfaktor for norsk strøm-miks.

6.2

GRI-indeks

Bane NORs bærekraftsrapportering følger den anerkjente, internasjonale rapporteringstandarden Global Reporting Initiative (GRI). Rapporteringen for 2020 holder rapporteringsnivå "Core". Rapporteringsnivået innebærer en beskrivelse av ledelsens tilnærming og minimum en GRI-spesifikk indikator per vesentlig tema, samt minimumsinformasjon om selskapet etter standarden.

Bane NORs fullstendige rapportering av bærekraft finnes i dette dokumentet, års- og bærekraftsrapport, samt informasjon publisert på våre nettsider banenor.no.

GRUNNLEGGENDE INFORMASJON

Grunnleggende 102

GRI-standard	Indikator forklaring	Informasjon/side nummer og/eller URL	Samsvar med GRI-standard	Utelatelser/kommentarer
Organisasjonsprofil				
102-1	Navn på selskapet	Bane NOR SF	Oppfylt	
102-2	Hovedprodukter/tjenester	Kap. Om oss/Dette er Bane NOR Nøkkeltallstabel (Medarbeidere, antall medarbeidere) Årsrapport, regnskap	Oppfylt	
102-3	Hovedkontor	Oslo	Oppfylt	
102-4	Tilstedeværelse organisasjon	Bane NOR har virksomhet kun i Norge	Oppfylt	
102-5	Eierstyring og selskapsledelse	Kap. Om oss/Dette er Bane NOR	Oppfylt	
102-6	Markeder	Kap. Om oss Nøkkeltallstabel (Medarbeidere, antall medarbeidere) Årsrapport, regnskap	Oppfylt	
102-7	Selskapets størrelse	Kap. Om oss/Dette er Bane NOR Nøkkeltallstabel (Medarbeidere, antall medarbeidere) Årsrapport, regnskap	Oppfylt	
102-8	Informasjon om ansatte og arbeidere; type ansatte/kontrakt.	Kap. Om oss Nøkkeltall (Medarbeidere, type ansatte)	Oppfylt	Bane NOR operer kun i Norge Utbyggingsaktivitet er i hovedsak utført av arbeidere som ikke ansatt i Bane NOR. Disse arbeiderne er ikke inkludert i Bane NORs nøkkeltall.
102-9	Leverandørkjede	Kap. Bærekraft/Utvikle en bærekraftig leverandørkjede	Oppfylt	
102-10	Vesentlige organisasjonsendringer	Kap. Om oss/Dette er Bane NOR	Oppfylt	
102-11	Føre-var-prinsippet	Kap. Bærekraft/Redusere vårt klima- og miljøavtrykk	Oppfylt	
102-12	Eksterne initiativ	Kap. Bærekraft/Lovverk og initiativ	Oppfylt	
102-13	Medlemskap i organisasjoner	Kap. Bærekraft/Lovverk og initiativ	Oppfylt	

Grunnleggende 102

GRI-standard	Indikator forklaring	Informasjon/side nummer og/eller URL	Samsvar med GRI-standard	Utelatelser/kommentarer
Strategi				
102-14	Uttalelse fra konsernsjefen	Kap. Konsernsjefen har ordet	Oppfylt	
102-15	Vesentlig påvirkning, risiko og muligheter	Kap. Bærekraft/interessentdialog og vesentlighetsanalyse	Delvis oppfylt	Beskriver ikke risiko- og mulighetsanalyse relatert til økonomisk, sosial og miljømessig påvirkning Beskriver ikke oversikt over viktigste trender innen bærekraftstema og påvirkning på langsiktig verdiskaping.
Etikk og integritet				
102-16	Verdier, prinsipper, standarder og etiske retningslinjer	Kap. Bane NORs verdier https://www.banenor.no/leverandor/etiske-retningslinjer/	Oppfylt	
102-17	System for rådgivning og henvendelser knyttet til etikk	Kap. Bærekraft/Styrke antikorrupsjon og habilitet Nøkkeltall (Styrke antikorrupsjon og habilitet, varslingskanal) https://www.banenor.no/Kundesenter/varsling-av-kritikkverdige-forhold/	Oppfylt	
Styring				
102-18	Organisasjonens styringsstruktur	Kap.2 Om oss/Konsernstruktur og konsernledelse banenor.no/Om-oss	Oppfylt	
Interessentdialog				
102-40	Oversikt over interessentgrupper	Kap.3 Bærekraft/interessentdialog og vesentlighetsanalyse	Oppfylt	
102-42	Identifisering og utvelgelse av interessentgrupper	Kap.3 Bærekraft/interessentdialog og vesentlighetsanalyse	Delvis oppfylt	Prosess for utvelgelse av interessenter ikke beskrevet (interessentanalyse)
102-43	Interaksjon med interessentgrupper	Kap.3 Bærekraft/interessentdialog og vesentlighetsanalyse	Oppfylt	
102-44	Viktigste tema fremmet av interessentgrupper	Kap. 3 Bærekraft/interessentdialog og vesentlighetsanalyse	Delvis oppfylt	Beskriver ikke hvilke tema de ulike interessentene er opptatt av, kun helhetlig oppsummert.
Rapporteringspraksis				
102-45	Enheter inkludert i det konsoliderte finansielle regnskapet	Kap. 4 Regnskap	Oppfylt	
102-46	Prosess for å definere rapportens innhold og temaomfang	Kap.3 Bærekraft/interessentdialog og vesentlighetsanalyse	Oppfylt	
102-47	Oversikt over vesentlige tema	Kap.3 Bærekraft/interessentdialog og vesentlighetsanalyse	Oppfylt	
102-48	Endringer av tidligere rapportert informasjon	Kap. 2. Om oss/Dette er Bane NOR	Oppfylt	
102-49	Endringer i rapportering	Kap. 2. Om oss/Dette er Bane NOR	Oppfylt	Ingen
102-50	Rapporteringsperiode	2020	Oppfylt	
102-51	Dato for siste rapport	Mai 2020	Oppfylt	
102-52	Rapporteringsyklus	Årlig	Oppfylt	
102-53	Kontaktpunkt for spm. Til rapporten	postmottak@banenor.no	Oppfylt	
102-54	Rapporteringsnivå GRI-standard	Core	Oppfylt	
102-55	GRI-indeks	GRI-tabell	Oppfylt	
102-56	Ekstern revisjon	Rapporten er ikke revidert.	Oppfylt	

VESENTLIGE TEMA

GRI-standard	Indikator forklaring	Informasjon/side nummer og/eller URL	Samsvar med GRI-standard	Utelatelser/kommentarer
Videreutvikle jernbanens miljøfortrinn				
Ledelsens tilnærming	i) Hvorfor er tema vesentlig, avgrensninger ii) Hvordan arbeides det med tema iii) Hvordan følges tema opp	Kap.3. Bærekraft/Videreutvikle jernbanens miljøfortrinn	Oppfylt	
Bane NOR spesifikk	Vekst passasjerkm.	Kap. Bærekraft/Videreutvikle jernbanens miljøfortrinn Nøkkeltall (Videreutvikle jernbanens miljøfortrinn)		Tall for 2020 offentliggjøres av SSB juni 2021
Bane NOR spesifikk	Vekst tonnkm. Persontrafikk	Kap.3. Bærekraft/Videreutvikle jernbanens miljøfortrinn Nøkkeltall (Videreutvikle jernbanens miljøfortrinn)		Tall for 2020 offentliggjøres av SSB juni 2021
Sikre punktlighet og forutsigbarhet				
Ledelsens tilnærming	i) Hvorfor er tema vesentlig, avgrensninger ii) Hvordan arbeides det med tema iii) Hvordan følges tema opp	Kap. Bærekraft/Sikre punktlighet og forutsigbarhet	Oppfylt	
Bane NOR spesifikk	Regularitet	Nøkkeltall (Sikre punktlighet og forutsigbarhet)		
Bane NOR spesifikk	Punktlighet alle persontog	Nøkkeltall (Sikre punktlighet og forutsigbarhet)		
Bane NOR spesifikk	Punktlighet godstog	Nøkkeltall (Sikre punktlighet og forutsigbarhet)		
Bane NOR spesifikk	KTI-togselskap	Nøkkeltall (Sikre punktlighet og forutsigbarhet)		
Bane NOR spesifikk	KTI-Passasjerer	Nøkkeltall (Sikre punktlighet og forutsigbarhet)		
Styrke knutepunktutvikling og sømløs reise				
Ledelsens tilnærming	i) Hvorfor er tema vesentlig, avgrensninger ii) Hvordan arbeides det med tema iii) Hvordan følges tema opp		Oppfylt	
Bane NOR spesifikk	Leiertakerindeks	Nøkkeltall (Styrke knutepunktutvikling og sømløs reise)		
Redusere vårt klima- og miljøavtrykk				
Ledelsens tilnærming	i) Hvorfor er tema vesentlig, avgrensninger ii) Hvordan arbeides det med tema iii) Hvordan følges tema opp	Kap.3. Bærekraft/Videreutvikle jernbanens miljøfortrinn	Oppfylt	
302-1	Energiforbruk i selskapet	Kap.3. Bærekraft/Videreutvikle jernbanens miljøfortrinn Nøkkeltall (Redusere vårt klima og miljøavtrykk)	Oppfylt	
302-4	Reduksjon av energiforbruk	Kap.3. Bærekraft/Videreutvikle jernbanens miljøfortrinn Nøkkeltall (Redusere vårt klima og miljøavtrykk)	Oppfylt	
305-1	Bane NORs direkte klimautslipp (Scope 1)	Klimaregnskap Nøkkeltall (Redusere vårt klima og miljøavtrykk)	Oppfylt	
305-2	Bane NORs indirekte klimautslipp ifm. Innkjøpt energi (Scope 2)	Klimaregnskap Nøkkeltall (Redusere vårt klima og miljøavtrykk)	Oppfylt	
305-3	Utslipp fra innkjøpte produkter (Scope 3)	Klimaregnskap	Oppfylt	
307-1	Manglende etterlevelse mht miljørelaterte lover og regler	Nøkkeltall (Redusere vårt klima og miljøavtrykk)	Oppfylt	

GRI-standard	Indikator forklaring	Informasjon/side nummer og/eller URL	Samsvar med GRI-standard	Utelatelser/kommentarer
Utvikle en bærekraftig leverandørkjede				
Ledelsens tilnærming	i) Hvorfor er tema vesentlig, avgrensninger ii) Hvordan arbeides det med tema iii) Hvordan følges tema opp	Kap. 3. Bærekraft/Utvikle en bærekraftig leverandørkjede	Oppfylt	
308-1	Prosent nye leverandører evaluert iht. kriterier for klima og miljø	Kap. 3. Bærekraft/Utvikle en bærekraftig leverandørkjede Nøkkeltall (Utvikle en bærekraftig leverandørkjede)	Delvis oppfylt	Alle nye leverandører evalueres ved kontraktinngåelser, men mangler evaluering og score ift. standard kriterier
308-2	Negativ miljøpåvirkning i leverandørkjeden og aksjoner gjennomført	Kap. Bærekraft/Utvikle en bærekraftig leverandørkjede Nøkkeltall (Utvikle en bærekraftig leverandørkjede)	Delvis oppfylt	Risikovurdering av totalportefølje for å kartlegge potensiell negativ påvirkning under utarbeidelse.
414-1	Prosent nye leverandører evaluert iht. sosiale kriterier	Kap. 3. Bærekraft/Utvikle en bærekraftig leverandørkjede	Delvis oppfylt	Alle nye leverandører vurderes/evalueres ved kontraktinngåelse, men mangler evaluering og score ift. standard kriterier
414-2	Negativ sosial påvirkning i leverandørkjeden og aksjoner gjennomført	Kap. 3. Bærekraft/Utvikle en bærekraftig leverandørkjede	Delvis oppfylt	Risikovurdering av portefølje for å kartlegge potensiell negativ påvirkning under utarbeidelse.
Sikre kompetent og godt arbeidsmiljø				
Ledelsens tilnærming	i) Hvorfor er tema vesentlig, avgrensninger ii) Hvordan arbeides det med tema iii) Hvordan følges tema opp	Kap. 3. Bærekraft/Sikre kompetent og godt arbeidsmiljø	Oppfylt	
403-1	Helse, miljø og sikkerhet ledelsessystem	Kap. 3. Bærekraft/Sikre kompetent og godt arbeidsmiljø	Oppfylt	
404-2	Kompetanseprogrammer for ansatte og assistanse for overgang	Kap. 3. Bærekraft/Sikre kompetent og godt arbeidsmiljø	Delvis oppfylt	Oppgir ikke spesifisering på type og omfang av generelle kompetanseutviklingsprogram for ansatte. Oppgir ikke tiltak for å lette medarbeiders mulighet for å stå i arbeid lengre og/eller styring av karriereavslutninger som følge av pensjon
404-3	Prosentandel medarbeidere som gjennomgår regelmessige medarbeider utviklings- og karriere planlegging	Nøkkeltall (Sikre kompetent og godt arbeidsmiljø)	Oppfylt	
403-3	Helsetjenester	Kap. 3. Bærekraft/Sikre kompetent og godt arbeidsmiljø	Delvis oppfylt	Beskriver ikke funksjon og bidrag til å redusere skader og risiko eller arbeideres tilgang.
403-4	Arbeidstakers deltakelse, mulighet for å bli hørt og kommunikasjon vedr. HMS.	Kap. 3. Bærekraft/Sikre kompetent og godt arbeidsmiljø	Delvis oppfylt	Beskriver ikke prosess og representasjon
403-5	Opplæring arbeidstakere i HMS	Kap. 3. Bærekraft/Sikre kompetent og godt arbeidsmiljø	Delvis oppfylt	Beskriver ikke prosess
403-6	Fremme av arbeidstakers helse	Kap. 3. Bærekraft/Sikre kompetent og godt arbeidsmiljø	Delvis oppfylt	Beskriver ikke tilrettelegging av tilbud til arbeidere som ikke er ansatt, men som jobber på Bane NORs anleggsplasser.

GRI-standard	Indikator forklaring	Informasjon/side nummer og/eller URL	Samsvar med GRI-standard	Utelatelser/kommentarer
Ta ansvar for kulturminner og kulturmiljø				
Ledelsens tilnærming	i) Hvorfor er tema vesentlig, avgrensninger ii) Hvordan arbeides det med tema iii) Hvordan følges tema opp	Kap. 3. Bærekraft/Ivareta kulturminner og kulturmiljø	Oppfylt	
Bane NOR spesifikk	Bygninger med vern	Nøkkeltall (Ivareta kulturminner og kulturmiljø)		
Bidra til mangfold og likestilling				
Ledelsens tilnærming	i) Hvorfor er tema vesentlig, avgrensninger ii) Hvordan arbeides det med tema iii) Hvordan følges tema opp	Kap. 3. Bærekraft/ Bidra til mangfold og likestilling	Oppfylt	
401-1	Nyansettelser og turnover	Nøkkeltall (Bidra til mangfold og likestilling)	Delvis oppfylt	Turnover ikke registrert for kjønn, kun alder.
405-1	Likestilling i styrende organer og blant ansatte	Nøkkeltall (Bidra til mangfold og likestilling)	Delvis oppfylt	Oppgir ikke fordeling på alder i styrende organer.
405-2	Forholdet mellom grunnlønn og godtgjørelse til kvinner til menn	Nøkkeltall (Bidra til mangfold og likestilling)	Delvis oppfylt	Oppgir ikke forholdstall for alle typer ansettelseskategorier.
406-1	Hendelser knyttet til diskriminering, korrektive tiltak.	Ingen slike hendelser registrert	Oppfylt	
Styrke antikorrupsjon og habilitet				
Ledelsens tilnærming	i) Hvorfor er tema vesentlig, avgrensninger ii) Hvordan arbeides det med tema iii) Hvordan følges tema opp	Kap. 3 Bærekraft/Styrke antikorrupsjon og habilitet	Oppfylt	
205-1	Antall enheter risikokartlagt mht korrupsjon	Kap. 3 Bærekraft/Styrke antikorrupsjon og habilitet Kap. 3 Bærekraft/Utvikle en bærekraftig leverandørkjede Nøkkeltall (Styrke antikorrupsjon og habilitet)	Delvis oppfylt	Kartlegging av leverandører, nye og eksisterende, skjer ifbm. Kontraktinngåelse og oppfølging, men er under utvikling.
205-2	Kommunikasjon og opplæring i anti-korrupsjonspoliser og prosedyrer.	Kap. 3 Bærekraft/Styrke antikorrupsjon og habilitet Nøkkeltall (Styrke antikorrupsjon og habilitet)	Oppfylt	
205-3	Bekreftede korrupsjonssaker og handling/tiltak iverksatt	Nøkkeltall (Styrke antikorrupsjon og habilitet)	Delvis oppfylt	Måling og oppfølging av intern og eksternt korrupsjon under utvikling. Bane NOR oppgir antall varslingsaker, interne og eksterne.
Ivareta sikkerhet				
Ledelsens tilnærming	i) Hvorfor er tema vesentlig, avgrensninger ii) Hvordan arbeides det med tema iii) Hvordan følges tema opp	Kap. 3 Bærekraft/Ivareta Sikkerhet	Oppfylt	
403-2	Fareidentifikasjon, risikovurdering og etterforskning av hendelser	Kap. 3 Bærekraft/Ivareta Sikkerhet Kap.3 Bærekraft/Styrke antikorrupsjon og habilitet.	Delvis oppfylt	Beskriver ikke prosess for å identifisere arbeidsrelaterte skader og risiko, samt tiltak, policy og rutiner.
403-7	Forebygging og avbøtning av helse- og sikkerhetsmessige virkninger direkte knyttet til forretningsforhold	Kap. 3. Bærekraft/Ivareta Sikkerhet	Oppfylt	
403-9	Arbeidsrelaterte skader for egne medarbeidere og for arbeidere som jobber for selskapet, sykefravær.	Nøkkeltall (Sikkerhet; omkomne, skadede, H1- og H2-verdi) Nøkkeltall (Medarbeidere, Sikre kompetent og godt arbeidsmiljø)	Oppfylt	

6.3

Nøkkeltall 2020

Tema	Måling	2017	2018	2019	2020	Mål 2023	GRI henvisning	Relevant FN bærekraftsmål	Kommentar
Videreutvikle jernbanens miljøfortrinn									
Vekst passasjerkm.	%		3,8	3,4	-	5	Bane NOR spesifikk	9,11,12, 13 og 17	1-års etterslep i statistikk fra SSB.
Vekst transportmengde godstog	%		2,1	-1,2	-	2,5	Bane NOR spesifikk		1-års etterslep i statistikk fra SSB. Nedgang gjelder midlertidig nedskalering av godstilbud fra ett selskap.
Brutto tonnkilometer godstog	Millioner	-	8448	7828	8043	-	Bane NOR spesifikk		Antall brutto tonnkm godstog kjørt på jernbanen i Norge, Kilde: Bane NOR. (samlet vekt av gods, lokomotiv og vogner) X (kjørte kilometer)
Sikre punktlighet og forutsigbarhet									
Regularitet	%	97,2	96,2	96,6	93,8	97,7	Bane NOR spesifikk	9,11, 12 og 13	Andelen tog som ikke blir innstilt
Punktlighe alle persontog	%	91	88,7	89,2	92,7	90,0	Bane NOR spesifikk		Andelen tog som når sin endestasjon uten forsinkelse
Punktlighe godstog	%	80,2	73,0	78,2	82,2	80,0	Bane NOR spesifikk		
KTI-togselskap	poeng	56	49	55	65	75	Bane NOR spesifikk		
KTI-Passasjerer	poeng	73	74	55	77	76	Bane NOR spesifikk		
Styrke knutepunktsutvikling og sømløs reise									
Leietakerindeks	%	-	73	72	74		Bane NOR spesifikk	8,9,11,12,13 og 17	
Omdømmeindeks	poeng	-	16	12	16	30	Bane NOR spesifikk		Gjennomsnittstall for året

Tema	Måling	2017	2018	2019	2020	Mål 2023	GRI henvisning	Relevant FN bærekraftsmål	Kommentar
Redusere vårt klima- og miljøavtrykk									
Reduksjon "direkte nasjonale" CO ₂ utslipp	%		-	Baseline satt til 40 000 tonn	-9,4	18,0	Bane NOR spesifikk	9,11,12 og 13	Baseline 2019 er usikker. Årsak til negativt resultat må derfor sannsynligvis tillegges bedret datakvalitet i 2020.
Totalt drivstoff konsumert i organisasjonen fra ikke-fornybare kilder.	MWh	31 276	31 277	35112	5 980		302-1		Inkluderer fossilt forbruk til skinnegående kjøretøy, skinne-/veimaskiner og tjenestebiler. Vesentlig endring i 2020 beror på at Spordrift ikke lenger er inkludert.
Totalt drivstoff konsumert i organisasjonen fra fornybare kilder	MWh	76	77	1068	742		302-1		Inkluderer: Biodrivstoff til kjøretøy og biofyringsolje til oppvarming
Forbruk elektrisitet	GWh	110,2	123,8	121,4	106,5		302-1		
Forbruk fjernvarme	MWh	617	892	800	850		302-1		
Forbruk fjernkjøling	MWh	ia	ia	ia			305-2		
Forbruk damp	MWh	ia	ia	ia			305-2		
Totalt energiforbruk i organisasjonen	Gwh	142,2	156,1	158,4	114,2		302-1		Vesentlig endring i 2020 beror på at Spordrift ikke lenger er inkludert.
Bane NORs forbruk av fossile drivstoff - Bane NORs direkte utslipp (Scope 1)	tonn CO ₂ -ekvivalenter	8 153	8 425	9339	1 593		305-1		Vesentlig endring i 2020 beror på at Spordrift ikke lenger er inkludert.
Bane NORs forbruk av elektrisitet - Bane NORs indirekte utslipp - lokasjonsbasert metode (Scope 2)	tonn CO ₂ -ekvivalenter	13 875	15 847	4021	3 536		305-2		Den store reduksjonen i utslippstall fra 2018 til 2019 skyldes overgang fra en nordisk utslippsfaktorutslippsfaktor for nordisk strøm-miks (128g CO ₂ -ekv/kWh) til utslippsfaktor for en norsk utslippsfaktor strøm-miks (33g CO ₂ -ekv/kWh). Tall for 2019 er korrigert.
Bane NORs forbruk av elektrisitet - Bane NORs indirekte utslipp - markedsbasert metode (Scope 2)	tonn CO ₂ -ekvivalenter	0	0	886	313		305-2		Utslipp er knyttet til forbruk av elektrisitet hos Bane NOR Eiendom. Alt forbruk i Bane NORs Infrastruktur som leveres gjennom Bane NOR Energi er dekket opp med opprinnelsesgarantier. Tall for 2019 er korrigert.
Leverandører forbruk av fossile drivstoff, elektrisitet og utslipp ifm. forbrukte materialer/produkter - Bane NORs indirekte utslipp (Scope 3)	tonn CO ₂ -ekvivalenter	1 247	1 201	1506	45 040		305-3		Tall for 2019 er korrigert. Vesentlig endring i 2020 beror på at leverandørers direkteutslipp (herunder Spordrift) er inkludert.

Tema	Måling	2017	2018	2019	2020	Mål 2023	GRI henvisning	Relevant FN bærekraftsmål	Kommentar
Bane NORs totale utslipp - direkte og indirekte - lokasjonsbasert metode (Scope 1+2+3)	tonn CO ₂ -ekvivalenter	23 275	25 473	14 866	50 169		302-1, 302-4		Den store reduksjonen i utslippstall fra 2018 til 2019 skyldes overgang fra utslippsfaktor for nordisk strømmiks (128g CO ₂ -ekv/kWh) til utslippsfaktor for norsk strømmiks (33g CO ₂ -ekv/kWh). Tall for 2019 er korrigert. Vesentlig endring i 2020 beror på at leverandørers direkteutslipp (herunder Spordrift) er inkludert.
Bane NORs totale utslipp - direkte og indirekte - markedsbasert metode (Scope 1+2+3)	tonn CO ₂ -ekvivalenter	9 400	9 626	11 731	46 946		302-1, 302-4		
Non-Compliance lover og regler	antall	1	0	0	0		307-8		
Avfall levert i forbindelse med drift og vedlikehold av infrastruktur	tonn			-	7 900		Bane NOR spesifikk		
Glyfosat benyttet til sprøyting i spor, side-terreng og bekjempelse av fremmede arter langs spor.	kg			-	3 300		Bane NOR spesifikk		
Alvorlige miljøskader	antall	6	7	3	0		Bane NOR spesifikk		Serie korrigert for etterregistreringer.
Ikke alvorlige miljøskader	antall	419	330	182	183		Bane NOR spesifikk		Serie korrigert for etterregistreringer.
Tilløp til miljøskader	antall	1363	943	956	1 156		Bane NOR spesifikk		
Dyre påkjørsler	antall	2169	2809	2139	1 682		Bane NOR spesifikk		Tall kan variere noe fra ulike kilder da det forekommer etterregistreringer. Herunder 589 tamrein og 152 sau.
M1-verdi	verdi	ikke aktuelt	3,3	1,4	1,3		Bane NOR spesifikk		Definert som antall betydelige miljøskader per mill. arbeidstimer. Fom. 2020 er entreprenørers skader også medregnet.
M2-verdi	verdi	ikke aktuelt	ikke aktuelt	12,9	14,2		Bane NOR spesifikk		Definert som alle miljøskader per mill. arbeidstimer. Fom. 2020 er entreprenørers skader også medregnet.

Tema	Måling	2017	2018	2019	2020	Mål 2023	GRI henvisning	Relevant FN bærekraftsmål	Kommentar
Bærekraftig leverandørutvikling									
Aktive prosjekter i HMSREG	Antall	-	-	-	16		Bane NOR spesifikk	8,9,12,12 og 17	Alle prosjekter som inngår kontrakt med Bane NOR fra og med januar 2020 skal ta i bruk HMSREG. Måling angir antall aktive prosjekter i HMSREG i løpet av året.
Hoved- og underleverandører med skattefullmakt innen bygg og anlegg	%				63		Bane NOR spesifikk		Grunnlag er hovedentreprenører og underentreprenører registrert i hhv. kontraktsadministrasjonsverktøy (KAV) og HMSREG. fra og med januar 2020.
Hoved- og underleverandører med StartBANK-medlemskap innen bygg og anlegg	%				65		Bane NOR spesifikk		Grunnlag er HE og UE registrert i hhv. kontraktsadministrasjonsverktøy og HMSREG. Start fra og med juli 2020.
Sikre kompetent og godt arbeidsmiljø									
Antall lærlinger	antall	161	146	2	3		102-8	9	Redusert fra og med 2019 pga utskillelsen av Spordrift.
Rekruttering < 30 år	antall	318 (totalt)	125	99	82		404-1		
Rekruttering 30-50 år	antall	-	175	261	156		404-1		
Rekruttering > 50 år	antall	-	64	98	51		404-1		
Rekruttering kvinner	antall	318 (totalt)	129	188	87		404-1		
Rekruttering menn	antall	-	235	270	202		404-1		
Rekruttering totalt		-	364	458	289		404-1		
Traineer per år	antall	-	na	21	22		401-1		Antall indikerer traineer startet rapporteringsåret.
Traineer totalt	antall	-	na	33	43		401-1		Antall indikerer traineer totalt med oppstart rapporteringsåret 2019.
Turnover < 30 år	%	-	3,9	5,3	10		401-1		Ikke mulig å beregne reell turnover i 2019 pga. utskillelsen av Spordrift
Turnover 30-50 år	%	-	8	9,8	8,1		401-1		Reell turnover 2019 for kun Bane NOR ligger sannsynligvis litt høyere.
Turnover > 50 år	%	-	7	7,3	7,8		401-1		
Sykefravær	%	4,8	4,9	4,8	4,1	≤ 4,5	403-9		
Arbeidsgiverattraktivitet	Rangering	-	28	32	37	≤ 15	Bane NOR spesifikk		Bane NORs plassering i «Universum Topp 100», beregnet som gjennomsnitt av plassering blant studentingeniører og unge yrkesaktive ingeniører.
Medarbeiderengasjement	Poeng	-	75	79	78,6	81	Bane NOR spesifikk		Utdrag av Bane NORs medarbeiderundersøkelse, målt som gjennomsnitt av fire delspørsmål.
Kontinuerlig forbedring	Poeng	-	71,4	73,5	74,4	75	Bane NOR spesifikk		Utdrag av Bane NORs medarbeiderundersøkelse målt som gjennomsnitt av fire delspørsmål.

Tema	Måling	2017	2018	2019	2020	Mål 2023	GRI henvisning	Relevant FN bærekraftsmål	Kommentar
Kompetanse	Poeng	-	75,8	77,5	77,9	78	Bane NOR spesifikk		Utdrag av Bane NORs medarbeiderundersøkelse målt som gjennomsnitt av fire delspørsmål.
Medarbeidere som har gjennomgått medarbeidersamtale	%	-	80,4	77,5%	78,60%		404-3		Medarbeidere ansatt etter mars 2020 har ikke hatt samtale
Antall ledere på lederutviklingsprogram	antall	-	Nytt i 2019	350	350	100%	404-2		
Antall nyansatte på introduksjonsprogram for nyansatte	antall	-	na	300	200	100%	404-2		
Ivareta kulturminner og kulturmiljø									
Bygninger med vern etter plan - og bygningsloven	antall	-	-	195	199		Bane NOR spesifikk	9,11,12 og 17	
Bygninger med vern etter kulturminneloven	antall	-	-	199	199		Bane NOR spesifikk		
Bygninger som er verneverdige (i Jernbaneverket omtalt som «administrativt vern»)	antall	-	-	154	145		Bane NOR spesifikk		
Bidra til mangfold og likestilling									
Antall fast ansatte	antall	4286	4334	3418	3408		102-7, 102-8	5,8 og 17	Ca. 1200 ansatt ble overført Spordrift, de aller fleste fra 1.7.2019.
Antall midlertidig ansatte	antall	64	52	48	25		102-8		
Antall menn	antall	-	-	2244	2242		102-8		
Antall kvinner	antall	-	-	1224	1191		102-8		
Ansatte < 30 år	%	-	16,0	9,2	9,1		102-8		
Ansatte 30-50 år	%	-	39,0	44,7	44,7		102-8		
Ansatte >50	%	-	45,0	46,1	46,2		102-8		
Kvinner i styret	%	50	50,0	57	42,9		405-1		
Kvinner i konsernledelsen	%	40	40,0	50	44,4		405-1		
Kvinner i ledende stillinger (budsjett og personalansvar)	%	25,7	29,0	29,2	32,1		405-1		
Kvinner i Bane NOR	%	26,0	27,0	35,3	34,7				
Lønn kvinner vs. Menn i konsernledelsen	%	72,0	81,0	95,6	89,9		405-2		Forskjellen kommer av at konsernsjef mann, ellers ca 100 %
Lønn kvinner vs. Menn i ledende stillinger	%	-	103,0	104,0	100,5		405-2		
Lønn kvinner vs. menn alle Bane NOR	%	-	-	-	96,3		405-2		Ny i 2020

Tema	Måling	2017	2018	2019	2020	Mål 2023	GRI henvisning	Relevant FN bærekraftsmål	Kommentar
Styrke antikorrupsjon og habilitet									
Ansatte som har fullført e-læringskurs om etikk og samfunnsansvar	antall	-	4491	5048	3818	100%	205-2	8 og 17	Snitt på ca 98%
Ansatte som har fullført klasseromskurs i antikorrupsjon, habilitet og misligheter.	antall	-	444	800	164		205-2		Bane NOR har ulike opplæringskonsepter. I porteføljen inngår bl.a. introduksjonskurs, halvdagssamlinger samt dilemmatreninger på 1,5 time.
Habilitetsregisteret-profiler	antall	-	916	558	836		Bane NOR spesifikk		Nedgangen i antall profiler i habilitetsregisteret i 2019 skyldes at kravene til registeret ble revidert. Nytt register har flere personopplysninger, og en risikobasert tilnærming medførte reduksjon i antall medarbeidere med krav til profil.
Korrupsjonssaker	antall	-	Under utvikling	Under utvikling	0		205-3		Saker der myndigheter har konkludert brudd på gjeldende korrupsjonslovgivning
Varslingssaker	antall	12	33	30	37		102-17		
Avvik innrapportert til Datatilsynet	antall	-	1	2	3		Bane NOR spesifikk		
Ivareta sikkerhet									
Omkomne	antall	3	5	3	4*	0	403-9	3 og 11	Konkluderte viljeshandlinger er ikke inkludert. *Tre dødsfall er fremdeles under etterforskning pr. 10.3.2021.
Alvorlig personskade	antall	7	2	4	1	0	403-9		Konkluderte viljeshandlinger er ikke inkludert.
H1-verdi (Bane NOR)	antall fraværsskader pr mill. arbeidstimer	3,1	3	1,8	0,5	≤2	403-9		Skader på ansatte i drift og vedlikehold (Spordrift) utgår fra 1.7.2019
H1-verdi (entreprenører)	antall fraværsskader pr mill. arbeidstimer	8,6	4,3	4,3	4,8	≤2	403-9		Skader på entreprenørers ansatte
H2-verdi (Bane NOR)	antall arbeidsrelaterte personskader pr mill. arbeidstimer		4,1	2,3	0,7		403-9		Skader på ansatte i drift og vedlikehold (Spordrift) utgår fra 1.7.2019
H2-verdi (entreprenører)	antall arbeidsrelaterte personskader pr mill. arbeidstimer		13	9,4	10,4		403-9		Skader på entreprenørers ansatte
N-verdi (entreprenører)	antall tilløp og farlige forhold pr mill. arbeidstimer			1254	1333		403-9		

6.4 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.
H2-verdi (Bane NOR)	Antall arbeidsrelaterte personskader pr mill. arbeidstimer
H2-verdi (entreprenør)	Antall arbeidsrelaterte personskader pr mill. arbeidstimer
HMSREG	Et elektronisk verktøy for mannskapsregistrering og oppfølging av leverandører i prosjektfasen på et bygge- eller anleggsprosjekt. Bidrar til en enklere registrering av mannskap, og gir en bedre oversikt over hvem som befinner seg på prosjektet til enhver tid.
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 Vyss spørreundersøkelse.
KTI – togselskap	Togselskapenes tilfredshet med hvordan Bane NOR løser sine oppgaver i forhold til regelverk og togselskapenes behov, basert på egen spørreundersøkelse.

Definisjoner - alfabetisk:

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.
N-verdi (entreprenør)	Antall tilløp og farlige forhold pr mill. arbeidstimer
Omdømmeindeks	Bane NORs score i omdømmeundersøkelse utført av Kantar TNS, der målgruppen er den norske befolkningen. (skala 0-100, der 100 er best)
Oppetid	Defineres ut fra forsinkelsestimer grunnet infrastrukturen i forhold til sum av planlagte togtimer per år: $\text{Oppetid} = \frac{\text{Togtimer} - \text{Forsinkelsestimer}}{\text{Togtimer}} \times 100$
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).
StartBANK	Et verktøy for leverandørkontroll som er som er utviklet av byggenæringen for bygg og anleggssektoren.
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