

Årsrapport 2021



1.	Konsernsjefens forord	3
<hr/>		
2.	Om Bane NOR	5
2.1.	Dette er Bane NOR	6
2.2.	Bane NORs verdier	7
2.3.	Jernbanenettet i tall 2021	8
<hr/>		
3.	Viktige hendelser	10
<hr/>		
4.	Konsernledelse	21
<hr/>		
5.	Styret i Bane NOR	23
<hr/>		
6.	Strategi	26
6.1.	Ny strategi	27
6.2.	Jernbanens miljøfortrinn	33
<hr/>		
7.	Virksomheten	38
7.1.	Bærekraft	39
7.2.	Eiendom	48
7.3.	Utbygging	52
7.4.	Drift og Teknologi	55
7.5.	Kunde og Marked	58
<hr/>		
8.	Årsberetning	61
<hr/>		
9.	Regnskap	71
9.1.	Årsregnskap, noteverk og regnskapsprinsipper	72
9.2.	Redegjørelse for eierstyring og foretaksledelse	107
9.3.	Revisors beretning	114
<hr/>		
10.	Vedlegg	116
10.1.	Klimaregnskap	117
10.2.	Definisjoner	123



Foto: Aksel Jernstad

1. Konsernsjefens forord

Det er en stund siden nyttårsrakettene lyste opp de første øyeblikkene av året 2021. Vi ønsket hverandre godt nytt år med et håp om en enklere og smittefri hverdag. Slik ble det dessverre ikke. Koronaen satte sitt preg også på fjoråret.

Til tross for utfordringene har vi klart å opprettholde god drift av jernbanen. Vi har brettet opp ermene og løst våre oppgaver. Vi har drevet våre prosjekter fremover. Det har vi klart mens vi har

holdt et høyt sikkerhetsnivå på våre anlegg og forebygget økt smitte på brakken, i sporet og på kontoret. Folk har stått på og lagt ned stor arbeidsinnsats.

Derfor ønsker jeg å rette en hjertelig takk til alle Bane NORs dyktige ansatte! Jeg vil samtidig takke samarbeidspartnere, entreprenører og underleverandører for en vel utført jobb i året som gikk.

Høsten 2021 ble vanskelig både for oss og for mange pendlere i Stor-Oslo. I noen måneder beveget samfunnet seg tilbake mot normalen, og vi kunne glede oss over at folk strømmet tilbake til togstasjonene. Samtidig opplevde vi flere hendelser som gikk ut over punktligheten.

Jeg har forståelse for at passasjerer irriterer seg når de ikke får den varen de forventer og har betalt for. Jeg skjønner godt at mange blir sinte når de ikke kommer seg til og fra jobb. Mange i Bane NOR er også avhengig av toget mellom hjemmet og arbeidsplassen. Det er vondt de dagene jernbanen blir et problem i folks hverdag, istedenfor den gode, klimavennlige transportløsningen vi vanligvis er så stolte av.

Likevel er punktligheten god for hele året sett under ett. Over 90 prosent av alle passasjertogene gikk i rute. Det betyr at målet om 90 prosent punktlighet ble oppnådd til tross for jernbanens driftsutfordringer grunnet stort vedlikeholdsetter-slep.

I 2021 fikk vi endret noen rammebetingelser som gir god grunn til optimisme på Bane NORs og jernbanens vegne. Bedre forutsigbarhet og større økonomisk og operasjonelt handlingsrom er stikkord for avtalen som ble inngått med Samferdselsdepartementet september 2021, og som ble fulgt opp av nye avtaler med Jernbanedirektoratet i januar 2022. Enkelt forklart har vi fått større handlingsrom til å beslutte tiltak der vi mener behovet og effekten er størst.

Et viktig element er innføring av fastpris for byggeprosjekter. Dersom vi klarer å gjennomføre prosjektene rimeligere enn avtalt, beholder vi selv besparelsen. Det kan brukes til andre viktige oppgaver vi selv prioriterer. Blir det tvert imot overskridelser, må vi selv dekke de økte kostnadene.

Det er politikerne som bestemmer hvilke mål vi skal jobbe mot. Det kan for eksempel være at flere passasjerer skal kunne reise raskere, på en mer punktlig jernbane. Nå skal vi selv bestemme hvilke prosjekter og tiltak vi iverksetter for å oppnå disse effektene.

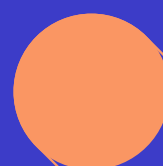
Dette øker vår handlefrihet, noe vi har jobbet for i flere år. Nå har vi fått den, og det skal vi glede oss over! Samtidig skal vi kjenne på det økte ansvaret som følger med. Våre eiere og samfunnet vil følge nøye med på hva vi leverer, og hvordan vi skaper resultater. De skal få se Bane NOR-ansatte som sammen står på og videreutvikler jernbanen på en samfunnsøkonomisk god og bærekraftig måte. Vi skal vise hva Bane NOR duger til og hvorfor alle som reiser med jernbanen har valgt rett.

Gorm Frimannslund
Konsernsjef

2.

Om Bane Nor

2.1.	Dette er Bane NOR	6
2.2.	Bane NORs verdier	7
2.3.	Jernbanenettet i tall 2021	8



2.1 Dette er Bane NOR

Bane NOR er et statsforetak, opprettet som en del av Jernbanereformen 01.01.2017. Vi er heleide av staten ved Samferdselsdepartementet. Vårt samfunnsoppdrag er å drifte, vedlikeholde, planlegge og bygge ut det nasjonale jernbanenettet, styre trafikken på jernbanen og forvalte og utvikle jernbaneeiendom. Bane NORs formål er å legge grunnlaget for trafikkvekst på jernbanen gjennom en trygg, tilgjengelig og effektiv jernbaneinfrastruktur og å tilrettelegge for kundevennlige knutepunkt for passasjerer og gods.

I 2021 inngikk vi ny avtale med Samferdselsdepartementet. Målet med avtalen er økt handlingsrom og ansvar, større økonomisk fleksibilitet og mer forutsigbar finansiering av jernbaneutviklingen. Det har i 2021 også pågått forhandlinger med Jernbanedirektoratet om ny avtalestruktur som ble signert 13. januar 2022.

Bane NOR følger statens prinsipper for god eierstyring og selskapsledelse, og har i tillegg valgt etterlevelse av Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse så langt det passer.

Styret har det overordnede ansvaret for foretaksstyringen i Bane NOR og har fastsatt en policy for eierstyring og foretaksledelse.

Bane NOR-konsernet er arbeidsgiver for omtrent 3 400 medarbeidere og har hovedkontor i Oslo.

Konsernet er organisert i fire divisjoner med ansvar for hver sine fagområder og fire konsernstaber med fagansvar på tvers av divisjonene. Drift og teknologi er den største divisjonen, med et helhetlig ansvar for forvaltning, drift og vedlikehold, samt fornyelse av infrastrukturen og operativ drift av jernbanen, inkludert trafikkstyring.

Alle våre plan- og byggeprosjekter er samlet i divisjonen Utbygging, mens Kunde og marked har det samlede ansvaret for kontakten med togselskapene, ruteplan og kapasitetsfordeling, kundeinformasjon, godsterminaler og inntekter fra togselskapene. Eiendomsdivisjonen forvalter og driver over 300 operative togstasjoner og -holdeplasser, 45 verkstedbygg og flere terminaler, driftsbygg og infrastruktureiendommer.



Figur 1. Organisering av jernbanesektoren i Norge og Samferdselsdepartementets eierskap per 31.12.21.

Samferdselsdepartementet har det overordnede (politiske) ansvaret for transportsektoren. De driver eierstyring av Jernbanedirektoratet og virksomhetsstyring av Bane NOR SF og Spordrift (fra 1.7.2019), Entur AS (nasjonal salgskanal for togbilletter) og 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: Jernbanedirektoratet.no)

2.2 Bane NORs verdier

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



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 helhetlig 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

2.3 Jernbanenettet i tall 2021



4221

kilometer med jernbanespor



335

togstasjoner og holdeplasser



723

tunneler



2618

bruer



15

godsterminaler



16

tømmerterminaler



14

togverksteder



4360

eiendommer

9008^{mill}

bruttotonnkilometer,
for alle typer godstog



Punktlighet på persontog



Punktlighet på gods

42,6^{mill}

Persontransport

Passasjerer (påstigninger): 42,6 millioner passasjerer (2020)
Kilde: SSB. De nyeste tallene er for 2020, publisert i juni 2021.
Tall for 2021 foreligger ikke før i juni 2022.



Regularitet på persontog



Oppetid jernbanenettet

3. Viktige hendelser

Januar



Foto: Anne Mette Storvik/Bane NOR

Hederlig omtale til Holmestrand stasjon

Holmestrand stasjon får hederlig omtale når DOGA (Design og arkitektur Norge) deler ut Innovasjonsprisen for universell utforming. – I tillegg til å bygge en fantastisk togstasjon med spesielt god belysning, har Bane NOR klart å benytte muligheten ved denne stasjonen til å skape en bedre by, rett og slett, sa juryen.

[Les mer →](#)



Foto: Nordic Unmanned

Inspiserte jernbanebru med drone fra hjemmekontoret

Seksårs-inspeksjonen av Hølandalen jernbanebru blir av pandemiske årsaker gjennomført med drone og liveoverføring på Teams. Bruingeniører og kolleger som jobber med teknologi er med på fjernvisningen og instruerer i sanntid dronepiloten på stedet om hvor dronen skal kjøre underveis.

[Les mer →](#)

Februar

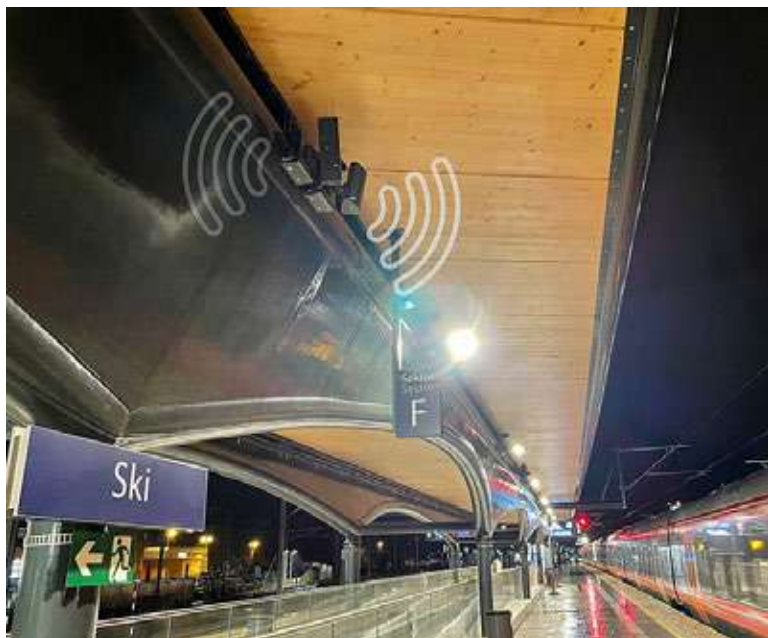


Foto: Bane NOR

Mindre støy og bedre lyd til passasjerer og omgivelser

Nye Ski stasjon er først ute med et topp moderne høyttaleranlegg, som gir bedre lyd til de reisende og folk som bor i nærheten. Lydsensorer gjør at bakgrunnsstøy fanges opp og lydnivået på annonseringen tilpasses automatisk. Hvis et tog kjører inn på stasjonen midt under annonseringen, blir lyden umiddelbart skrudd opp. Nationalteatret stasjon og Oslo S er neste stasjoner ut.

[Les mer →](#)

Mars



Foto: Glenn-Frode Lund/Bane NOR

Tunnelgjennomslag i Moss

Tunnelgjennomslag i Moss: Litt over to år etter at Mosseordfører Hanne Tollerud fyrte av den første salven på Verket, kommer gjennombruddet i Sandbukta i mars 2021. Av smittehensyn er kun en håndfull personer til stede for å bivuåne begivenheten, mens resten følger milepælen på Teams.

[Les mer →](#)

April



Foto: Dag Svinsås/Bane NOR

Ranheim tilbake på Trønderbanens kart

Ranheim tilbake på Trønderbanens kart: Helt siden 1985 har togene kjørt forbi stasjonsbygningen på Ranheim stasjon, men 6. april 2021 gjenåpner stasjonen for av- og påstigning av lokaltogene på Trønderbanen etter 36 år. Bane NOR har bygget helt nye plattformer på stasjonen for å kunne ta imot de nye lokaltogene som skal settes i trafikk.

[Les mer →](#)



Illustrasjon: Bane NOR

Dette er Bane NORs bærekraftstrategi

Vi lanserer vår nye bærekraftstrategi: «Mer på skinner setter mindre spor». Bærekraftstrategien for 2021-2025 er vårt veikart for arbeid med bærekraft fremover. Vårt viktigste bidrag til økt bærekraft – i samfunnet generelt og transportsektoren spesielt – er å styrke oppslutningen om jernbanen og bidra til at flere tar mer tog. Vi skal videreutvikle jernbanens miljøfortrinn, sikre punktlighet og forutsigbarhet og styrke knutepunktutvikling og sømløs reise.

[Les mer →](#)

Mai



Banorama

Vi lanserer Banorama.no, vårt nye jernbanesikkerhetsunivers. Med Banorama håper vi å få jernbanesikkerhet inn i klasserommene og ut til både store og små på en helt ny måte. Banorama er en morsom, rask og oppdatert verden tilpasset til alt fra smarttelefon til smarttavle. Vi håper å nå ut til langt flere med livsviktig kunnskap om ferdseil langs jernbanen.

[Les mer →](#)



Foto: Harry Korslund/Bane NOR

Testet nytt redningstog i ny tunnel

Bane NORs nye brann- og redningstog får sin debut i aktiv tjeneste under beredskapsøvelsen i Kongshavn-tunnelen i mai. Nyvinningen byr på rikelig med utstyr som trengs for å kunne håndtere krevende nødsituasjoner. Alt av pumper, koplinger og kraner er naturligvis kompatibelt med tilsvarende utstyr som brann- og redningsetatene rår over, slik at opptil 88 000 liter vann havner der det skal i tilfelle brann.

[Les mer →](#)



Foto: Øystein Grue/Jernbanemagasinet

I mål med 111 km strømlinjer på Kongsvingerbanen

I mål med 111 km nye strømlinjer på Kongsvingerbanen: Jobben er gjort ca. 140 millioner kroner under budsjett og i mål et halvt år før tiden. Målet er færre forsinkelser og innstilte tog. Det elektriske anlegget mellom Lillestrøm og Åbøgen i Eidskog var fra 1950-tallet og dermed modent for utskifting.

[Les mer →](#)

Juni



Foto: Bane NOR

250 i sving på Nordlandsbanen

Betydelig oppgradering av Nordlandsbanen: I løpet av en helg i juni jobber mer enn 250 personer på mer enn 20 steder langs Nordlandsbanen. Målet med den betydelige oppgraderingen var en mer moderne, driftssikker og komfortabel jernbane. Det blir også klargjort til det nye digitale signal-systemet, ERTMS, som skal tas i bruk mellom Grong og Bodø i oktober 2022.

[Les mer →](#)



Foto: Monica Toften/Bane NOR

Nytt sykkelhotell åpnet ved Ås stasjon

Nytt sykkelhotell åpner ved Ås stasjon. Det nye sykkelhotellet har plass til 208 sykler inne og 180 ute under tak. Målet er å tilby sikker og praktisk sykkelparkering og å tilrettelegge for at flere velger kollektiv transport fremfor privatbil.

[Les mer →](#)

Juli



Foto: Anne Mette Storvik/Bane NOR

Gjennomslag i Gråmunktunnelen

2. juli jubler vi over gjennomslag i den 1,1 km lange Gråmunktunnelen på Vestfoldbanen. 312 dager etter den første salven ble skutt. Tunnelen blir en del av det nye dobbeltsporet fra Nykirke til Barkåker på Vestfoldbanen når det åpnes for trafikk i 2025.

[Les mer →](#)



Foto: Trond Reidar Teigen/NTB

Brannen i Sandefjord har ført til omfattende skader

Brann på Sandefjord stasjon og nytt signalanlegg: Det blir omfattende brann- og røykskader på deler av infrastrukturen mellom Sandefjord og Lauve på Vestfoldbanen etter brannene som oppstår i sikringsanlegget 27. juli. Togtrafikken stenges mellom Tønsberg og Skien fram til gjenåpning 27. september. Mens de reisende blir skyssset med buss, jobber vi intensivt med å bygge opp et midlertidig sikringsanlegg på rekordtid. Et nytt og komplett signalanlegg står på plass i løpet av 2022.

[Les mer →](#)

August



Foto: Hilde Marie Braaten/Bane NOR

Bane NOR anker Filipstad-dommen til Høyesterett

Anker Filipstad-dommen til Høyesterett: I august finner Borgarting lagmannsrett oss skyldig i uaktsomt drap etter ulykken på Filipstad driftsbanegård i 2019. En tragisk ulykke som endte med at en ungdom mistet livet og to ble skadet. Tingretten fant Bane NOR skyldig i brudd på sikkerhetsstyringsforskriften, men frifant oss for å uaktsomt ha forvoldt død og kroppsskade. Lagmannsretten finner oss skyldig på alle punkter. Vi mener dommen ikke kan bli stående og anker saken til Høyesterett.

[Les mer →](#)

September



Foto: Ingvild Eikeland/Bane NOR

Samferdselsministeren åpnet nytt togverksted i Bergen

Samferdselsministeren Knut Arild Hareide klipper snoren på det nye togverkstedet på Bergen stasjon 2. september og lar seg begeistre over det han får se. Vi bygget og eier verkstedet, og vi har inngått en tiårig leieavtale med Vy Tog AS, som skal bruke verkstedet til å vedlikeholde togene på Bergensbanen.

[Les mer →](#)

September



Foto: Vegard Antonsen/Bane NOR

Feiende flott festivitas i nydelig natur

Vi feirer Dovrebanen 100 år: Over to septemberdager feires den gamle, men svært oppegående jubilanten. Det skjer nøyaktig hundre år etter at Kong Haakon VII erklærte Dovrebanen for åpnet på Hjerkinns stasjon. Et damplokomotiv Type 26 frakter jubileumsfeirende passasjerer og HKH Kronprins Haakon Magnus fra Dombås stasjon til Hjerkinns stasjon, hvor kronprinsen markerer jubileet med å avduke en plakett. Deretter kjører toget videre til folkefester på Oppdal, Berkåk, Støren og Melhus før endestasjon Trondheim.

[Les mer →](#)



Foto: Bane NOR

Kongshavntunnelen – en milepæl i Follobaneprojektet

Den første offisielle turen gjennom Kongshavntunnelen inn til Oslo S kjøres med samferdselsminister Knut Arild Hareide om bord på toget.

Det er 41 år siden forrige tilsvarende utvidelse av sporområdet på Oslo S, da Oslo-tunnelen ble koblet til i 1980. I desember 2022 åpner Follobanen mellom Ski og Oslo S for togtrafikk.

[Les mer →](#)

Oktober



Foto: Vegard Breie/Siemens

Færre forsinkelser med mer «intelligente» tog

Ett år til ERTMS: Den 29. oktober 2021 markerer vi at det er ett år til ERTMS, det nye digitale signalsystemet tas i bruk. Først ut er Nordlandsbanen mellom Grong og Bodø. Norge er verdensledende i innføringen av det digitale signalsystemet for hele jernbanen, som vil gi færre forsinkelser. I dag har jernbanen 15 forskjellige typer signalanlegg, fordelt på over 300 steder. De er bygget med komponenter og teknologi fra forskjellige tiår som skal fungere sammen. I 2034 skal alle tog på jernbanenettet være styrt av det samme digitale systemet.

[Les mer →](#)



Foto: Terje Borud

Vi har sikret oss Strandgata 19 rett ved Oslo S

I oktober sikrer vi oss Strandgata 19 rett ved Oslo S, også kjent som Paleet parkeringshus. Kjøpet er et ledd i vår strategi om å utvikle attraktive knutepunkt.

[Les mer →](#)

November



Foto: NRC Group

Næringen positiv til ny godkjenningsordning for sikkerhetsvakter

I november innfører vi en ny godkjenningsordning for sikkerhetsvakter som jobber med jernbanen. Hensikten er å bedre sikkerheten og arbeidsmiljøet, og å unngå brudd på regelverk. Sikkerhetsvaktene på jernbanen er svært viktige for Bane NOR. De har ansvaret for trafikk-sikkerheten når det jobbes i og ved jernbanen. Større virksomheter og bransjeforeningen EBA støtter Bane NORs nye ordning.

[Les mer →](#)



Foto: Olav Nordli

Nye spor for nye tog på Steinkjer

30. november blir nye Steinkjer stasjon offisielt åpnet, etter å ha blitt bygget om og sporområdet utvidet for å kunne ta imot moderne, bimodale tog som er mye lengre enn de gamle. I løpet av 2021 og 2022 settes totalt 14 nye togsett inn i lokaltrafikken på Trønderbanen. Lengden på disse er over det dobbelte av de gamle togene. For å legge til rette for det nye materiellet, gjør Bane NOR tilpasninger mange steder – blant annet på Steinkjer, hvor togene snur.

[Les mer →](#)

Desember



Foto: Hilde Lillejord/Bane NOR

Nytt kapittel i svensk-norsk industrieventyr

1. desember tar Railcare over frakt av jernmalm på Ofotbanen, som gjør selskapet til den tolvte og foreløpig nyeste godstransportøren på norsk jernbane. Frakten utgjør 2,4 millioner tonn årlig og kjøres på oppdrag fra Kaunis Iron AB, som har inngått en tiårig kontrakt med transportøren.

[Les mer →](#)



Foto: Ninja Sandemose/Oslo kommune

Flere inn på boligmarkedet i Oslo

Mandag 20. desember lanserer Bane NOR Eiendom «Oslobolig» sammen med Oslo kommune, OBOS og NREP. Oslobolig gjør det mulig for enda flere å kjøpe leilighet i Oslo.

[Les mer →](#)

4. Konsernledelse

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



Gorm Frimannslund
Konsernsjef

Gorm Frimannslund (f. 1962) har utdanning innen transportfag og økonomi og ledelse, fra henholdsvis Møre og Romsdal Distrikthøyskole, 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 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.



Karsten Boe
Konserndirektør for Sikkerhet og Kvalitet

Karsten Boe (f. 1970) 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.



Stine Undrum
Konserndirektør for Utbygging

Stine Undrum (f. 1969) 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.



Henning Scheel
Konserndirektør for Kunde og marked

Henning Scheel (f. 1980) har 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 i Hydro, REC og Equinor. I Equinor hadde han flere lederjobber.



Rune Fjeldstad
Konserndirektør for Virksomhetsstyring

Rune Fjeldstad (f. 1962) er utdannet økonom og Master of Management fra Handelshøyskolen BI. Han har tidligere hatt lederstillinger i Sparebanken NOR, Postbanken, Sparebank 1-BV og flere divisjonsdirektørstillinger i DNB. Han var også konsernsjef i Nets og deretter partner i konsultantselskapet Bene Agere. Han har styreefaring fra et tjuetalls selskaper både nasjonalt og internasjonalt.



Jon-Erik Lunøe
Konserndirektør for Eiendom

Jon-Erik Lunøe (f. 1962) 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 eiendomsutviklingsselskapet Ulven AS.



Beate Hamre Deck
Konserndirektør for HR og organisasjon

Beate Hamre Deck (f. 1967) 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
Konserndirektør for Kommunikasjon og samfunnskontakt

Torild Lid Uribarri (f. 1964) har en Master i Business and Marketing fra BI, lederkurs ved Insead og Sjefskurs ved Forsvarets Høgskole. Uribarri har mange års ledererfaring fra Telenor og Telenor-eide selskap, i tillegg til internasjonal erfaring innen lakseoppdrett og PR, samt fra bedriftsrådgivning i Bergen Bank (nå DnB). Hun begynte i Bane NOR i 2018.

5. Styret i Bane NOR

Styret i Bane NOR består av åtte styremedlemmer og to observatører, inkludert styreleder og nestleder.



Cato Hellesjø
Styreleder

Cato Hellesjø (f. 1956) har vært styreleder 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 styreefaring fra Baneservice, AF-gruppen og Norge på Expo 2000.



Hildegunn Naas-Bibow
Styremedlem

Hildegunn Naas-Bibow (f. 1972) har vært styremedlem siden august 2021. Hun er utdannet siviløkonom fra NHH og MBA fra Harvard Business School. Hun er tidligere partner i PwC Consulting og konsulent i BCG. Naas-Bibow er også styremedlem i Unibuss AS og har tidligere vært nestleder i styret i PwC AS.



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.



Renate Larsen
Styremedlem

Renate Larsen (f. 1975) har vært styremedlem i Bane NOR SF siden juni 2021. Larsen er utdannet siviløkonom fra Norges Handelshøyskole og har over 20 års erfaring fra ledelse og styrearbeid. Renate Larsen er nå administrerende direktør i Norges sjømatråd og styreleder i Helse Nord RFH. Hun har tidligere erfaring blant annet som styreleder i Hålogaland Teater, styremedlem i Folketrygdfondet, Nofima og NHO Troms og Svalbard, samt ulike styreverv i Lerøy-konsernet.



Adele Norman Pran
Styremedlem

Adele Norman Pran (f. 1970) har vært styremedlem siden juni 2021. Pran er utdannet jurist og har en mastergrad i revisjon. Hun har lang erfaring fra Private Equity og selskapsutvikling, har bakgrunn fra finans, sitter i styret i både børsnoterte, statseide og private selskaper og har blant annet erfaring fra å lede både styrer og revisjonsutvalg. Hun sitter for tiden i styret i Yara ASA, Zalaris ASA, ABG SC ASA, B2Holding ASA og Hitecvision AS.



Bente Langeland Roheim
Styremedlem / ansattrepresentant

Bente Langeland Roheim (f. 1972) har vært styremedlem siden juni 2021. Er utdannet master i elkraftteknikk fra NTNU i Trondheim i 1997 og begynte da direkte å jobbe for Jernbaneverket i januar 1998. Har stort sett jobbet med forskjellige ting innenfor prosjekter i Bane NOR siden den gangen.



Terje Wold
Styremedlem / ansattrepresentant

Terje Wold (f. 1961) har vært styremedlem siden sommeren 2021. Etatsutdannet. Jobbet med jernbanen siden 1978 i flere forskjellige roller, samt verv som tillitsvalgt.



Lars Øyvind Sannes
Observatør / ansattrepresentant

Lars Øyvind Sannes (f. 1975) har vært observatør siden sommeren 2021. Uteksaminert fra Den Polytekniske høyskolen i 1999, inkludert objektorientert programmering, prosjektstyring, bedriftsøkonomi og Oracle SQL. Begynte i Jernbaneverket i 2000 og har jobbet med både IKT, anskaffelse og avtaleforvaltning. Tillitsvalgt siden 2005 og innehar verv i lokal forening og landsråd i Norsk Jernbaneforbund.



Morten Tannum
Observatør / ansattrepresentant

Morten Tannum (f. 1958) har vært observatør i styret siden høsten 2021. Utdannet ingeniør på elektrolinja ved Oslo Ingeniørhøgskole 1981 og markedsøkonom ved Oslo Markedshøyskole i 1991. Har siden 1982 og frem til 2009 hatt varierte ingeniørstillinger innen IKT og elektro. Fra 2009 har han vært ansatt i Jernbaneverket og deretter i Bane NOR som senior ingeniør.

Alle foto: Aksel Jernstad

6.

Strategi

6.1.

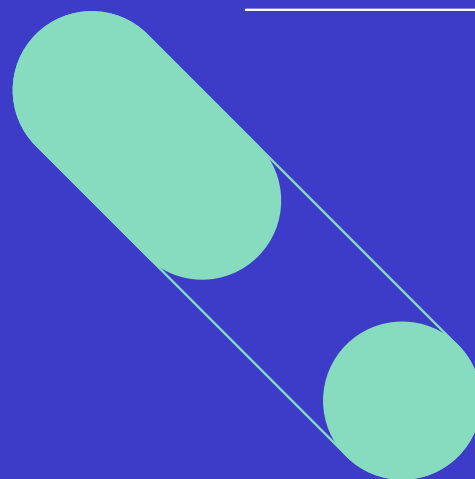
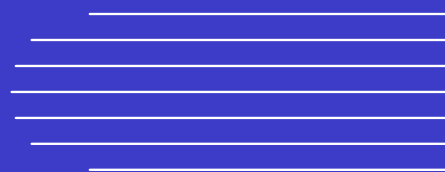
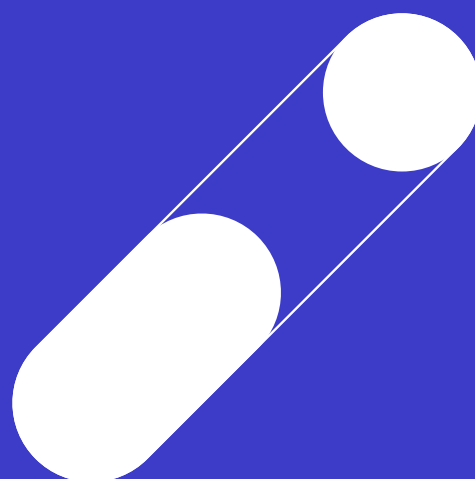
Ny strategi

27

6.2.

Jernbanens miljøfortrinn

33



6.1 Ny strategi

I 2021 har vi i Bane NOR etablert vår nye strategi som ser framover mot 2025. Vi har gjort et grundig arbeid med omfattende analyser av både eksterne og interne forhold som vi vet vil påvirke vårt mulighetsrom og hvordan vi utformer vår plass i samfunnsbildet.

Mer på skinner setter mindre spor



Strategien er delt i to hoveddeler. Den ene handler om effekter og ser på *hva* vi ønsker å oppnå for samfunnet og omgivelsene våre. Denne delen er konsentrert rundt tre temaer: Bærekraftig samfunnsutvikling, Mer jernbane for pengene og Kunden i sentrum.

Den andre delen beskriver *hvordan* vi skal arbeide for å oppnå de ønskede effektene. I strategien har vi konsentrert oss om tre områder for forbedringer, nemlig Økt markedsorientering, Nye måter å jobbe på og Styrke gjennomføringskraften. Sikkerhet er en grunnleggende forutsetning for alt vi gjør og er formulert som et særskilt tema: Sikkerhet som fundament i alt vi gjør. I tillegg legger vi verdiene våre til grunn for hvordan vi skal framstå.

Mål

Effekter på samfunn



Øke jernbanens konkurransekraft for gods og reisende



Styrke utviklingen av knutepunkt og sømløse reiser



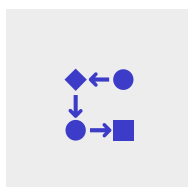
Øke kunnskap om jernbanens effekt og rolle

Mål

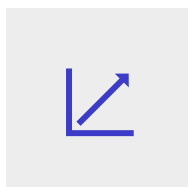
Effekter på økonomi



Redusere utbyggingskostnadene



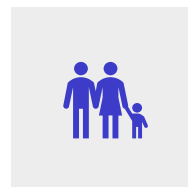
Effektivisere drift og vedlikehold



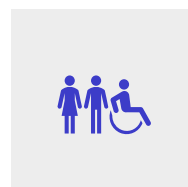
Øke kommersielle inntekter

Mål

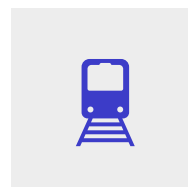
Effekter på kunde



«Bane NOR gir riktig, lik og nyttig informasjon»



«Bane NOR tilbyr attraktive stasjoner»



«Bane NOR jobber sammen med oss mot felles mål»

Som visjon har vi valgt «Mer på skinner setter mindre spor», som peker mot jernbanens naturlige fortrinn som en miljømessig gunstig transportform. Visjonen vektlegger samtidig vår intensjon om å bidra til en bærekraftig samfunnsutvikling. Derfor har vi spesielt knyttet strategien mot tre av FNs bærekraftsmål: Innovasjon og infrastruktur, Bærekraftige byer og samfunn og Stoppe klimaendringene. Alle områdene har konkrete mål som skal nås innen 2025..

Fram mot 2025, har vi for hvert av temaene nevnt ovenfor formulert mål og fastsatt indikatorer som skal måle progresjonen vår i forhold til ambisjonsnivåene vi har satt. Vi legger stor vekt på å rette blikket framover i enda større grad enn tidligere. Når vi setter mål, forsøker vi å strekke oss mot forbedringer på alle områder.

Muligheter og trusler

Vi har gjennom analyser sett på muligheter og trusler, og hvordan disse påvirker Bane NORs fremtid. Samtidig arbeides det kontinuerlig med helhetlig risikostyring for å identifisere og

håndtere hindringer for måloppnåelsen, slik at sannsynligheten for å nå våre mål blir større. Dette gjelder både konsernet i sin helhet, men også mindre prosesser i for eksempel stabene.

	Politiske forhold	Samfunnsøkonomiske forhold	Sosikulturelle forhold	Teknologiske forhold	Bærekraft og miljø
Beskrivelse	Politiske forhold vil påvirke fremtidig etterspørsel etter mobilitet og medføre økt fokus på utviklingen av null- og lavutslippsløsninger i transportsektoren. Dette medfører at jernbane vil få økt konkurranse om å tilby den mest miljøvennlige transportformen.	I tråd med nasjonal transportplan og målet om mer for pengene ønsker regjeringen å øke lønnsomheten av transportinvesteringene. Dette understøtter behovet for at Bane NOR satses videre på samfunnsøkonomiske analyser og porteføljestyling for å øke den samlede nytten av fremtidige jernbanetiltak.	Nye mobilitetsaktører og elektrifisering vil utfordre tradisjonell kollektivtransport, noe som medfører at Bane NOR både må legge til rette for å redusere opplevd reisetid og levere en uanstrengt og friksjonsfri reise for togpassasjerene.	Mobilitetssektoren er inne i en fase med rask utvikling tilknyttet elektrifisering, digitalisering og automatisering. Datautnyttelse og deling av data kan muligjøre prosessforbedringer og utviklingen av jernbanen.	Økende forventninger til bærekraft i politikk, finans og blant forbrukere gjør at Bane NOR bør synliggjøre sin rolle som bærekraftig samfunnsaktør og sitt miljøfortrinn. Risiko og muligheter knyttet til miljø, sosiale og forretningssetiske forhold ("ESG") har blitt stadig viktigere for kapitalmarkedet.
Trusler	Politiske prioriteringer internasjonalt og konkurranse fra elektrifisering og automatisering av vei-, sjø- og lufttransport kan redusere jernbanens fortrinn, og redusere etterspørselen og satsingen på bane.	Det økonomiske handlingsrommet forventes å bli strammere i årene fremover. Dette gir et større krav til å bruke samfunnets ressurser riktig og dermed økt krav til samfunnsøkonomiske analyser. Økt bruk av oljepenger nå betyr mindre bruk senere, og derfor potensielt mindre økonomisk handlingsrom etter pandemien.	Det er knyttet stor usikkerhet til langtidsvirkningene covid-19 vil ha på reisemønstre og fremtidig etterspørsel etter kollektivtransport. Covid-19 og nedstengninger gir på kort sikt store konsekvenser på etterspørselen for kollektivtransport. Kapasitetsbegrensninger og kortsiktige kompensasjonsordninger gjør at godssektorens konkurransekraft på bane utfordres.	Alternative transportformer blir mer effektive og miljøvennlige, og trusselen om inngangen fra nye aktører og produkter gjør at det er usikkerhet tilknyttet fremtidig markedsandel for jernbane. Jernbanens klimafortrinn utfordres av elektrifiseringen av veitransport. Økt digitalisering gir økt sårbarhet med tanke på digital sikkerhet.	Effektene av covid-19 og økt grad av hjemmekontor med fleksible arbeidshverdager kan påvirke fremtidig etterspørsel etter kollektivtransport.
Muligheter	Bane NORs nye rammebetingelser kan gi større handlingsrom og finansiell fleksibilitet, som igjen kan muligjøre mer jernbane for pengene. Økt vekt på vern favoriserer kompakte byer/steder og arealeffektive transportløsninger som jernbanen. Politisk vektlegging og verdsetting av eksempelvis ulykker, utrygghet, lokale utslipp, CO2.	Økt vektlegging av klima og miljø i samfunnsøkonomisk nytte vil kunne ha stor betydning for etterspørselen etter jernbanen. Klimameldingen 2030 viser økt skatt på CO2, som vil være fordelaktig for jernbanen.	Høy etterspørsel etter grønne transportalternativer og fokus på jernbanens miljøfortrinn vil fortsatt være viktig når veitransporten elektrifiseres. Covid-19 har gitt økt etterspørsel etter gods på bane, der miljøfortrinnet til jernbane blir viktig i årene fremover.	Den teknologisk utviklingen med deling av data og automatisering kan bidra til å bedre samarbeidet med andre aktører, noe som gjør reisen mer sømløs og øker konkurransekraften til jernbane sammenlignet med andre transportformer.	Politikk som understøtter valg og finansiering av bane fremfor vei gjennom bl.a. økning av CO2-avgiften og krav til utslippsfrie bygg- og anleggsplasser taler for jernbane. Byer og tettsteder må utvikles med hensyn til effektiv bruk av knutepunkt, ressurser og redusert energibruk, som understøtter jernbanens energieffektivitet og arealutnyttelse.

Tabell X: Muligheter og Trusler

Mer jernbane for pengene er en viktig del av ny konsernstrategi

Mer jernbane for pengene er prioritert nummer én i denne strategiperioden. Effektiviseringsprogrammet Epoke er ett av Bane NORs viktigste virkemiddel for forretningsutvikling i konsernet og skal sikre at vi når egne krav til langsiktig effektivisering og utvikling av Bane NOR. Epoke ble vedtatt av konsernledelsen i 2019. Programmet skal bidra til at vi innfrir eiers forventinger til at vi forvalter fellesskapets midler best mulig. Alle effektiviseringstiltak i konsernet rapporteres gjennom programmet. Det økonomiske målet i første fase er en resultatforbedring på driften på 500 millioner kroner innen utgangen av 2023. Ved utgangen av 2021 ble det rapportert driftsbesparelser på 262 millioner kroner, noe som er høyere enn estimert. Gode resultater fra tiltakene reduksjon av innleie og administrativ IKT løfter resultatet.

– Det gjøres en solid jobb med flere av de 22 pågående tiltakene i Epoke programmet. Enkelte leverer bedre resultater enn estimatene. Vi er særlig fornøyde med jobben som gjøres med reduksjon av innleie og administrativ IKT. Samtidig er det andre tiltak hvor arbeidet tar noe lengre tid enn forutsett. Totalt sett er prognosen for de neste årene positiv, sier Rune Fjeldstad, konserndirektør for Virksomhetsstyring.

Transportsektoren står for over 30% av klimagassutslippene i Norge. Av dette står jernbanen for 0,1%.



Jernbanen er nærmest utslippsfri transport

Økningen i person- og godstransport skal skje samtidig og stort sett på de samme strekningene. Det er en utfordring fordi den norske jernbanen hovedsakelig består av ett spor, og kapasiteten er nær sprengt mange steder. På flere strekninger har vi bygget kryssingsspor der tog kan passere hverandre, og der utvalgte godsterminaler får økt sin kapasitet.

I dag står transportsektoren for over 30 prosent av klimagassutslippene i Norge. Av dette står jernbanen for 0,1 prosent. Det betyr at dagens skinnegående transport nærmest er utslippsfri. Det er imidlertid ikke bygging av jernbane, men her har vi satt klare krav til reduksjon av CO₂-utslipp, både for oss og våre entreprenører.

Fra 2020 til 2025 har vi klart å flytte mer transport fra vei og sjø til bane og veksten i godstransporten har vært på 20%.



Trafikk fra vei til bane

Samtidig vet vi at togtransport er svært plassbesparende. Det brukes svært store arealer til veier og parkeringsplasser for landets 3,3 millioner personbiler og varebiler. I tillegg kommer tungtransporten på vei.

Vårt mål er å øke andelen personreiser på jernbanen fra dagens 3 prosent¹ til seks prosent i 2025. Målet skal oppnås ved å øke antall avganger, kutte i reisetiden på flere strekninger og forbedre reiseopplevelsen. Vi ønsker samtidig å øke godstransporten på jernbanen fra dagens 5,7 prosent til sju prosent. Vårt tilbud skal bli mer konkurransedyktig gjennom rask, pålitelig og enkel transport for godseierne.

– Skal Norge nå våre internasjonale forpliktelser om utslippsreduksjon, må vi flytte mest mulig transport fra vei og sjø til bane. Her jobber vi for å bidra til en overføring av både folk og gods til skinnegående kollektivtrafikk. Det er miljø- og klimavennlig, og det bidrar til å styrke utviklingen av grønnere, mer attraktive byer, sier Fjeldstad.

¹ Innenlands persontransport statistikk fra SSB (10.06.2021). og gjelder for kalenderåret 2020 hvor nedstengningene på grunn av Covid-19 medførte 47% reduksjon i persontransport på jernbane.

Bidrar til attraktive byer

Både dagens og nye jernbanestasjoner skal fungere som knutepunkt for kollektivtrafikken. Vi ser at der togtilbudet er godt, fungerer stasjonene som en motor for by- og sentrumsutvikling. Det bygges boliger, arbeidsplasser og handel rundt sentrale stasjoner.

Knutepunktutvikling øker jernbanens attraktivitet og bærekraft og bidrar til å gjøre det enda enklere å reise kollektivt, som igjen styrker konkurransekraften for jernbane. Dette betyr at vi må tilrettelegge for helhetlig verdiskaping på knutepunkt hvor vi utvikler sømløse overganger for dagens og fremtidens fremkomstmidler - som autonome biler og busser eller sykler og sparkesykler. Vi skal utvikle knutepunkt som er attraktive å besøke, er universelt utformet, bærekraftige og som bidrar til å redusere den reisendes opplevde reisetid.

Nye rammer og større handlingsrom

Flere prosesser legger føringer for Bane NORs langsiktige strategiarbeid. Dette inkluderer Nasjonal Transportplan 2022-2033(NTP) og Meld. St. 27 (2014-2015) - På rett spor. I tillegg kommer styring fra Samferdselsdepartementet, årlige budsjetter og avtaler med Jernbanedirektoratet og Samferdselsdepartementet.

En viktig føring har vært forhandlingene med Jernbanedirektoratet og Samferdselsdepartementet om nye rammebetingelser for foretaket. Dette gir oss større økonomisk og operativ handlefrihet.

Et viktig element i avtalene er innføring av fastpris for byggeprosjekter. Dersom Bane NOR klarer å gjennomføre prosjektene rimeligere enn avtalt, kan foretaket selv beholde overskuddet og bruke dette på å iverksette andre prosjekter. Tilsvarende må Bane NOR selv dekke eventuelle overskridelser av kostnader, noe som vil få konsekvenser på andre områder.



Innenfor rammene i avtalene får Bane NOR selv ansvar for porteføljestyling av prosjektene innenfor de effektmål som gjelder. Det betyr at vi i større grad kan bestemme hvilke tiltak som skal bidra til å nå effektmål, samt når de iverksettes. Bane NORs beslutninger skal være basert på samfunnsøkonomisk lønnsomhet i tråd med de nye vedtektene

– Jernbanesektoren står ovenfor en rekke trusler, som strammere økonomisk handlingsrom og langtidsvirkningene korona kan få for passasjertallene. Samtidig ser vi en rekke muligheter. De ønsker vi å synliggjøre og oppnå gjennom bruk av den nye strategien frem mot 2025, sier Rune Fjeldstad, konserndirektør for Virksomhetsstyring i Bane NOR».



Strategi- og kultur

- «Er du keen på fremtiden, men kan ikke delta på strategi- og kulturkafeen?»
 - Det er lov!
 - Vi håper du har lyst til å vise ditt engasjement allikevel ved å svare på noen spørsmål om strategiens tre effekter – det vi skal oppnå i 2025
 - Hvordan deltar du? Scan en QR-kode eller tre med mobilen – si din mening!



Mer jernbane for pengene



Kunden i sentrum



Bærekraftig samfunnsutvikling

PS: Du finner mer informasjon om konsernstrategien øverst på Banenettet.

Kulturkafeer skapte engasjement

For å sikre medarbeiderengasjement og involvering i Bane NORs nye strategi ble det etablert en uformell arena, kalt strategi- og kulturkafeer. Alle medarbeidere ble invitert til to samlinger høsten 2021, hvor den første var digital, mens den andre var både en digital og fysisk kafé.

Det var en gruppe medarbeidere, kalt strategi- og kulturambassadører, som utviklet konseptet og gjennomførte arrangementene. Målet var å øke

medarbeiderengasjementet og koble strategi og kulturarbeidet til medarbeidernes hverdag.

– En overordnet strategi oppleves for mange ansatte som fjernt fra egen arbeidshverdag. En rød tråd i kafeene ble derfor å sette fokus på hvordan hver enkelt ansatt kunne relatere strategien til egne arbeidsoppgaver. Det var viktig å lage en uformell arena der de ansatte fikk anledning til å engasjere seg i den grad de ønsket selv, forteller Jan Henrik Skisland, strategi- og kulturambassadør.

6.2 Jernbanens miljøfortrinn



Foto: Stine Strachan/Bane NOR

På sporet av framtida

Den går på strøm (stort sett, i alle fall), den krever lite areal og den kan transportere store mengder folk og gods over lange avstander. Jernbanen er et miljømessig kinderegg. Hvorfor har vi ikke mer av den i Norge?

Tekst: Ruth Astrid L. Sæter

En vintermatt ettermiddagssol kaster strålene sine over stålblanke skinner på Oslo S, der lokaltog og regiontog frakter folk inn til og ut av Norges største og travleste knutepunkt. Fem etasjer over togsporene er et knippe mennesker samlet rundt et lite bord for å snakke om jernbanens miljøfortrinn. Forskningsleder Bård Norheim i Asplan Viak, fagsjef i Naturvernforbundet, Holger

Schlaupitz samt bærekraftsansvarlig Vibeke Tegneby i Bane NOR og prosjektsjef for Åkersvika-Brumunddal-Moelv, Lars Eide, også fra Bane NOR.

At alle er enige om at det er viktig å satse på jernbanen, er kanskje ikke så overraskende. Likevel har de litt ulike perspektiver på jernbanens betydning:



Foto: Hilde Lillejord/Bane NOR

– Jernbanen er et av de mest energi- og areal-effektive transportmidlene vi har, og derfor er det viktig å satse på den, mener bærekraftsansvarlig Vibeke Tegneby. Forskningsleder Bård Norheim er enig, men presiserer samtidig at jernbanen ikke nødvendigvis passer overalt i vårt langstrakte land:

– Det er særlig viktig å satse rundt og mellom de største byene, der trafikkgrunnlaget er størst. Sett ut fra transport- og miljøhensyn bør man både bygge ut og utnytte kapasiteten som allerede ligger der. Det siste innebærer å få flere folk inn på togene – og samtidig få flere tog på de strekningene som allerede finnes.

Naturvernforbundets Holger Schlaupitz er opptatt av at toget bør få en tydeligere og større rolle enn det har i dagens transportsystem:

– Først av alt er det opplagt at det å utnytte dagens jernbanenett til å få flere til å reise med tog framfor bil eller fly, eller å bruke tog heller enn lastebiler til å frakte gods, er veldig bra for miljøet. Dernest er det naturlig å bygge ut jernbanen. Men for at vi skal kunne høste miljøgevinsten av en slik utbygging, må det skje på bekostning av storstilt

utbygging av flyplasser og motorveier. Altså i stedet for vei og flere rullebaner, ikke i tillegg til. Ellers blir det vanvittig sløsing av areal samtidig som det skaper nye, store utslipp i anleggsperioden, presiserer han.

Bærekraft i det bestående

Og dermed er vi rett i kjernen av både klima-, energi- og transportpolitikk samt stedsutvikling. Av politiske prioriteringer og budsjettmessige føringer. Av vekslende målsetninger og praktiske realiteter.

For selv om «alle» politikere i Norge er enige om at jernbanen kan frakte store mengder folk og gods mer arealeffektivt, med tilnærmet nullutslipp og med lavere energiforbruk enn tilsvarende transportmengde på vei, har det en stor kostnad – for både budsjetter, klima og miljø – å bygge jernbane. Det er også dyrt å drifte og vedlikeholde denne stive infrastrukturen – som per i dag utgjør drøyt 4 200 kilometer med jernbanespor fra Kristiansand i sør til Narvik i nord.

I gjeldende nasjonal transportplan (NTP 2022-2033) anslås det at etterslepet på vedlikehold i

jernbanenettet alene ligger på rundt 23 milliarder kroner. Myndighetenes mål er å få tettet – eller i alle fall redusert – dette gapet fram mot 2033.

– Det er viktig å ta vare på den infrastrukturen som allerede finnes, påpeker Holger Schlaupitz og utdyper:

– Politikerne vil jo helst klippe snorer på nye strekninger. Men vi trenger ikke alltid å bygge nytt. Vi har fortsatt ikke utnyttet fullt ut det potensialet som ligger i eksisterende skinnenett, der utslippene knyttet til bygging for lengst er avskrevet. Vi trenger å få inn flere kryssingsspor og terminalutvidelser for å kunne utnytte kapasiteten bedre. Og så må vedlikehold og fornying prioriteres for å gjøre jernbanen pålitelig, sier han.

– Jeg er enig i at vedlikehold er viktig, og vi i Bane NOR ser på det å forbedre eksisterende infrastruktur og øke kapasiteten på denne som en viktig del av vårt bidrag til det grønne skiftet, følger Vibeke Tegneby opp, før hun fortsetter:

– Jeg mener det er viktig å fremsnakke fortrinnene som jernbanen har, som en av de mest klima- og miljøvennlige transportformene. Toget er energieffektivt, og i drift har det tilnærmet null utslipp til luft. Derfor vil det å velge toget framfor andre transportformer gi stor bærekraftig effekt for samfunnet. Og selv om det er dyrt å bygge ny jernbane, og byggingen i seg selv påvirker klima og miljø, er arealeffektiviteten sentral her. Vi har begrenset med dyrkbar mark i Norge. Da krever to jernbanespor langt mindre areal enn en firefelts motorvei. For ikke å snakke om at du som togpassasjer kan nyte utsikten utenfor togvinduet og vite at du verken skaper eksos eller svevestøv mens du reiser, sier hun.

Flere togpassasjerer? Tenk nytt!

Alle jernbanens fortrinn til tross, trafikkprognosene framover tilsier likevel at veitrafikken vil fortsette å være den dominerende formen for persontransport. I dag utgjør den drøyt 85 prosent mot jernbanens 3 prosent. Jernbanens andel av godstransporten vil trolig også holde seg stabilt

lav i årene fram mot 2050 – på mellom fire og fem prosent, ifølge prognoser utarbeidet av Transportøkonomisk institutt. Så hva skal til for å justere denne skjevfordelingen til fordel for jernbanen?

– Nytenkning rundt togtilbudet og hva trafikantene vil ha, blir helt sentralt, mener trafikkforsker Norheim:

– En ting er hva pandemien har ført til av nye reisevaner. Nå har vi vennet oss til hjemmekontor og Teams-møter, og kollektivtransporten har lidd under at folk pendler mindre. Samtidig har toget nå en gyllen anledning til å styrke sitt fortrinn i forhold til andre reisemåter. For, hvis toget kan tilby fasiliteter som gjør at man reelt kan jobbe og ha møter underveis – og arbeidsgivere godtar at reisetid også er arbeidstid – vil togreisen bli en effektiv del av arbeidsdagen. Men da må jernbaneaktørene legge forholdene til rette, slik at de også får nye trafikantgrupper over på toget, sier Bård Norheim, og kommer med sitt neste poeng:

– Transportanalysene som gjøres i dag baserer seg på feil grunnlag, nemlig preferansene til dagens trafikanter. Disse legger mer vekt på lav pris enn kort reisetid. Men skal du få bilister eller flypassasjerer til å ta toget, må du også utvikle tilbudet mer etter det de vil ha. I forbindelse med høyhastighetsutredningen spurte vi flypassasjerer hva som var viktig for dem, og svaret var punktlighet og frekvens. De etterspør altså noe annet enn det toget tilbyr i dag. Du får ikke folk til å ta toget hvis det går fire ganger om dagen mens flyene letter fire ganger i timen.

– Toget kan heller ikke ta opp konkurransen med bilen om det stopper hele tiden, slik det gjerne gjør på lokaltogstrekningene. Vil du få ut markedspotensialet i toget, må noen togstasjoner legges ned, i kombinasjon med bedre tilbringertransport. Da bruker toget kortere tid fra A til Å. Det vil gjøre toget mer attraktivt og konkurransedyktig mot bil, sier Norheim.



Foto: Øyvind Haug

Lokale følelser og statlig fornuft?

Det å få kommunepolitikere med på å legge ned en togstasjon i egen kommune, er imidlertid ikke så enkelt. Det er det for så vidt heller ikke alltid når en ny trasé og eventuelt en ny stasjon skal planlegges og bygges. Ikke alle vil at toget skal gå gjennom deres nærområde.

For Lars Eide, som er prosjektsjef for Åkersvika-Brumunddal-Moelv, har prosessen – eller rettere sagt uenigheten – rundt Hamar stasjon tatt mye av hans tid de siste årene. Bane NOR har hatt planer om å bygge dobbeltspor gjennom Hamar, og kommunen har i den forbindelse ønsket seg en ny stasjon litt mindre sentralt enn der stasjonen ligger i dag.

– Folk i Hamar har nok vært redd for hvordan byen deres vil se ut med ny, dobbeltsporet jernbane gjennom sentrum, og det er mye følelser knyttet til hele prosessen. Det syns jeg at vi som kommer fra et stort jernbaneforetak bør ta mer på alvor. Det er viktig å forstå de lokale forholdene og være mer lydhøre.

– På hvilken måte kunne dere vært mer lydhøre?

– Vi kunne hørt mer på innspillene som kom lokalt. I den første planleggingsrunden la vi for eksempel banen ganske høyt i bybildet, noe som ble veldig kritisert. Og det viste seg etter hvert at vi kunne legge den lavere. Noe av det som kjenner seg i prosessen i Hamar, er at vi i første runde hadde et forferdelig hastverk. Det ble nesten ikke tid til ordentlig prosess og god modning. Dette fordi vi fikk et oppdrag fra rikspolitikere om å bygge sammenhengende dobbeltspor til Lillehammer i en fei. Nå er oppdraget justert til at vi skal legge dobbeltsporsceller der det gir best effekt på togtilbudet. Da er det langt enklere å strukturere prosessene, sier Eide og legger til:

– Det vi planleggere ønsker oss, er nok tid til å få en god prosess med lokalbefolkning, politikere, organisasjoner og andre aktører om trasévalg og konsekvenser for natur, miljø, landbruk og andre viktige momenter. Vi kjører bred involvering med alle grupperinger og arrangerer åpne folkemøter, informerer via egne kanaler og media og har særmerter med dem som er spesielt berørt og involvert. Og de som er sterkest imot det vi planlegger, skal vi snakke mest med. Vi kan få til noen lokale tilpasninger, samtidig som at vi må skape

forståelse for at jernbane har svært stiv kurvatur, det er ikke så lett å få den til å svinge. Bratte bakker går heller ikke, påpeker Eide.

I Hamar endte man opp med å la stasjonen ligge der den ligger, som et sentralt knutepunkt midt i byen.

– I mekling med blant andre Hamar kommune klarte vi å bli enige om denne plasseringen, gitt de nye politiske føringene om at vi skal bygge der vi får best effekt på togtilbudet. Et sammenhengende dobbeltspor gjennom Hamar til Lillehammer ligger langt fram i tid. Dagens stasjonsplassering er bra om man ønsker en bærekraftig byutvikling. Når stasjonen nå blir liggende i sentrum, kan man sykle eller gå dit. Vi kommer til å frigjøre en del sporområder, og det er allerede flere reguleringsplaner under arbeid. Mange nye arbeidsplasser og boliger vil bygges nær jernbanestasjonen i årene som kommer, forteller prosjektsjefen.

Engasjement vs. sannhetsmonopol?

– En ting er lokalisering av en stasjon i en bystruktur. Men hva med planlegging av traseer gjennom sårbar natur? Hva slags forhold har dere til miljø- og naturvernorganisasjonene?

– Vi har et avslappet forhold til dem, egentlig. Naturvernforbundet er som oss opptatt av å få flere til å kjøre tog. Men de er ikke alltid enige med oss når det gjelder trasévalg, for eksempel hvis vi planlegger en strekning gjennom sårbare våtmarksområder, erkjenner Lars Eide.

– Når vi engasjerer oss i slike saker, er det fordi vi ønsker å finne bedre løsninger for areal, miljø og natur. Naturen i Norge har ikke all verdens rettsvern. Vi har verken miljøklagenemnd eller

miljødomstol, slik de har i våre naboland. Derfor blir planprosessen veldig viktig, og vi må være vaktbikkjer for å sikre at det blir gjort skikkelig arbeid med gode utredninger og naturkartlegginger, sier Holger Schlaupitz og legger til:

– Jernbane er noe som jernbanesektoren har sannhetsmonopol på. Det er ikke så lett for utenforstående å forstå kurvatur og stigning, ei heller å finne alternativ kunnskap. Derfor kan jernbaneaktørene fort oppfattes som arrogante, fordi de vet best selv. Vi ønsker at de som utbyggere er mer åpne for alternative løsninger så tidlig som mulig i prosessen.

Politisk forutsigbarhet

Innsatsen i og vektlegging av tidlig fase er noe bærekraftansvarlig Vibeke Tegneby også er opptatt av:

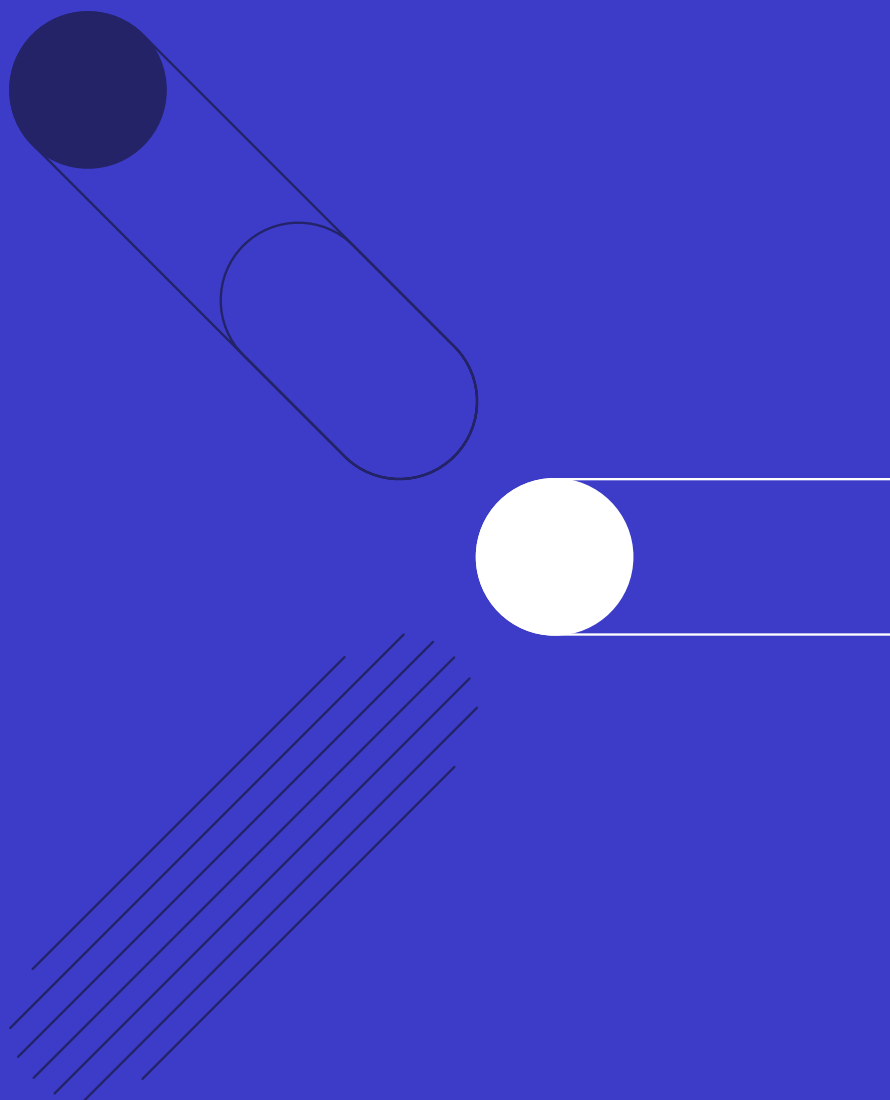
– Vi må så tidlig som mulig, i enhver prosess, synliggjøre hva som er mest lønnsomt i et langsiktig perspektiv, både miljømessig og økonomisk. Det er det som er bærekraft og som gir langsiktig verdiskaping. Da må vi ha et godt fundert beslutningsgrunnlag som ivaretar denne balansen, slik at folk vet hva de får og tar beslutning på, sier hun og blir supplert av kollega Lars Eide:

– Og så håper vi, som jobber med de lange planleggingsprosessene, på stabilitet og forutsigbarhet i de politiske prosessene og beslutningene. Jeg tror at oppdraget vi jobber ut fra nå, der det ikke handler om å bygge mest mulig, men å få mest effekt av det vi bygger, er en passe nøktern og fornuftig måte å se det på. Da får vi forhåpentligvis fullført hele prosjektet uten stopp underveis og uten at vi skaper store forventninger som ikke blir innfridd.

7.

Virksomheten

7.1.	Bærekraft	39
7.2.	Eiendom	48
7.3.	Utbygging	52
7.4.	Drift og Teknologi	55
7.5.	Kunde og Marked	58



7.1 Bærekraft

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.

Målbildet for arbeidet med bærekraft er likt som for Bane NORs visjon på konsernnivå: «Mer på skinner setter mindre spor». Det springer ut av vårt miljøfortrinn og vår virksomhets iboende bidrag til et mer bærekraftig samfunn: At vi er en del av svaret på en av verdens største utfordringer.

Jernbanen bidrar til klima- og nullvekstmålet ved å ta over trafikk fra fossile transportformer. I tillegg har jernbanen mindre arealbehov og luftforurensning. Den tilbyr rask og energieffektiv transport med høy kapasitetsutnyttelse, og fører til 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.

Bane NORs arbeid med bærekraft er godt integrert i selskapets kjernevirksomhet og oppdaterte konsernstrategi fra 2021, hvor ett av de tre strategiske målene er å være en «bærekraftig samfunnsutvikler» gjennom først og fremst å øke jernbanens konkurransekraft, utvikle knutepunkt og kunnskap om jernbanens effekt og rolle

Derfor har vi også spisset Bane NORs arbeid med bærekraft. De prioriterte temaene som i vesentlig grad bidrar til konsernmålet er:

- Videreutvikle jernbanens miljøfortrinn
- Sikre punktlighet og forutsigbarhet
- Styrke knutepunktutvikling og sømløs reise

Det er gjennom forbedringer på disse områdene Bane NOR kan ha størst effekt på ambisjonen om å få «mer på skinner».

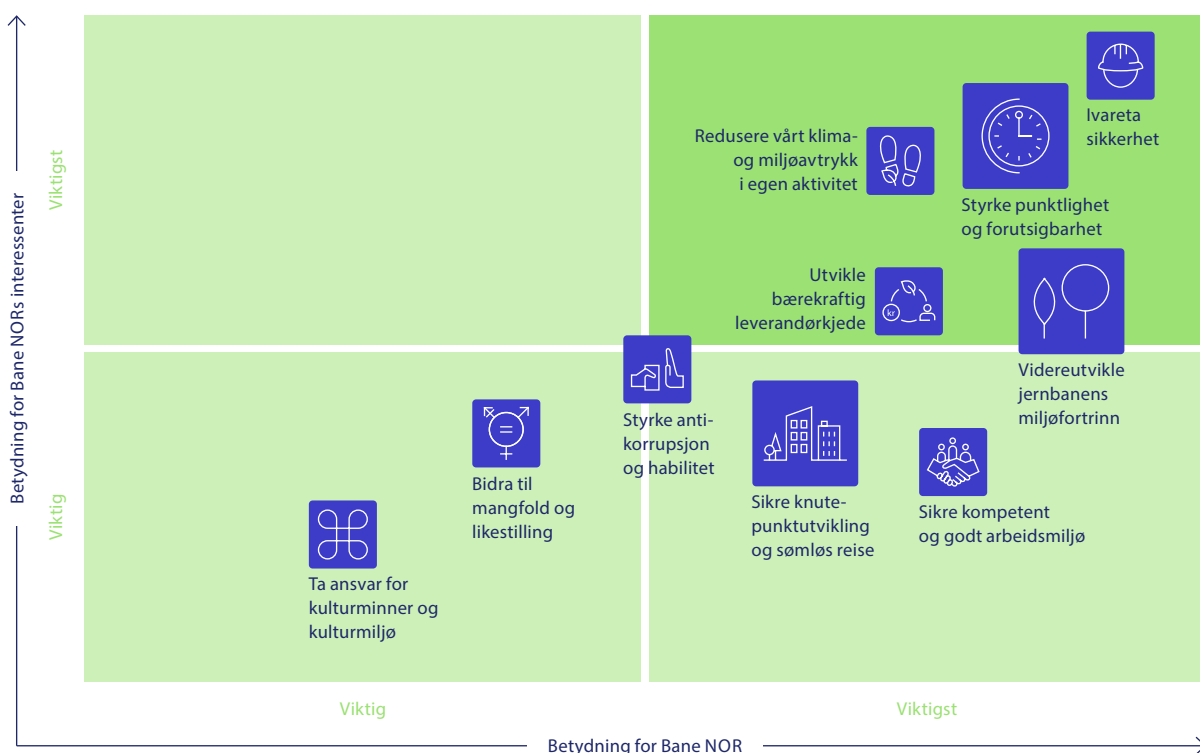
Denne prioriteringen betyr ikke at vi ikke jobber målrettet med de andre temaene som vi sammen med våre interessenter har definert som vesentlige og dermed prioriterte for Bane NORs arbeid med bærekraft (se punkt om vesentlig bærekraftstemaer nedenfor). De øvrige temaene vi har prioritert bidrar på ulikt 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.

Bane NORs vesentlige bærekraftstemaer

Bane NOR gjennomførte i 2019 en vesentlighetsanalyse som fremdeles ligger til grunn for våre prioriterte bærekraftstemaer og vesentlighetsmatrisen (figur 1). Som grunnlag for vesentlighetsmatrisen ble det gjennomført en strukturert analyse av temaer som var strategisk viktige for vårt bidrag

til samfunnsutviklingen, herunder FNs bærekraftsmål, Bane NORs konsernmål, eksterne føringer og lovverk og interessentenes tilbakemeldinger. Teamene er vurdert med utgangspunkt i strategisk viktighet for selskapets bidrag til bærekraftig samfunnsutvikling og prioritert ut fra forventningene fra våre interessenter og betydningen for selskapet.

Bane NORs vesentlighetsmatrise



De uthevede temaene er de som spesielt bidrar til konsernmålet bærekraftig samfunnsutvikling og ny konsernstrategi 2021. Det vil bli gjennomført en ny vesentlighetsanalyse i 2022 for å sikre integrering med Bane NORs nye konsernstrategi og eventuell justering av prioriterte temaer.

Siden etableringen av vesentlighetsmatrisen i 2019, har det blitt jobbet systematisk med våre prioriterte temaer. Våre interessenter har også gitt oss viktige innspill.

Med utgangspunkt i våre prioriterte bærekraftstemaer, etablerte Bane NOR i 2021 et eget veikart for bærekraft. Veikartet spisser Bane NORs arbeid med bærekraft, langsiktige ambisjoner og de strategiske målene det skal jobbes med for at vi skal nå vår ambisjon om å være rollemodell for

bærekraft i 2025. Veikartet er vårt utgangspunkt for oppfølging av tiltak og resultater og et nyttig verktøy i all intern og ekstern kommunikasjon.

Veikartet illustrerer også hvordan Bane NOR gjennom vår virksomhet bidrar til å nå FNs bærekraftsmål. Bane NOR har prioritert 6 av 17 bærekraftsmål. Disse er valgt fordi de er nærmest knyttet til vår kjernevirksomhet, og de er dermed områder der vår innsats vil kunne få størst positiv effekt.

I 2021 ble det gjennomført en rekke tiltak innenfor våre prioriterte temaer for bærekraft. Du finner et utvalg av de viktigste tiltakene på neste side:

[Les mer om arbeid med bærekraft og hvordan det jobbes med de prioriterte temaene her →](#)



Videreutvikle jernbanens miljøfortrinn

Langsiktige mål:

Jernbanens transportandel øker, miljøfortrinn er godt dokumentert, omtale og markedsføring er faktabasert og troverdig.

Eksempel på tiltak gjennomført i 2021:

- Åpnet Kongshavntunnelen: første steg for Follobanen
- Ny tunnel Bergen-Arna
- Bygget første utslippsfrie terminal på Ganddal
- Åpning av Hauer seter tømmerterminal
- Åpning av Fauske godsterminal

Klikk her og les mer!
Du kan lese mer om dette på nett.

PS!
Du finner hele klimaregnskapet som vedlegg bakerst i rapporten.

Bidrag til FNs bærekraftsmål:



Sikre punktlighet og forutsigbarhet

Langsiktige mål:

Være blant de mest driftsstabile infrastrukturforvalterne for jernbane i Europa og skape god tilfredshet for våre kunder.

Eksempel på tiltak gjennomført i 2021:

- Kontaktledning-Autotransformator-prosjektet på Kongsvingerbanen ferdigstilt
- Fornyelse av underbygning og overbygning på Skøyen, inkl. signal og elkraft-anlegg
- Fornyelse av infrastruktur, inkludert nytt spor og utvidelse av lastegate 5 på Alnabru
- Lanserte nye versjoner av overvåking av sporfelt og drivmaskiner
- Meråkerbanen oppgradert for 200 MNOK, oppklassifisert fra overbyggingsklasse c til b

Klikk her og les mer!
Du kan lese mer om dette på nett.

Bidrag til FNs bærekraftsmål:





Styrke knutepunktutvikling og sømløs reise

Langsiktige mål:

Styrke bærekraftig bevegelsesfrihet, gjøre tog mer attraktivt, styrke sømløs reise, utvikle stasjoner og løfte byliv.

Eksempel på tiltak gjennomført i 2021:

- Etablerte sykkelhotell på Klepp, Øksnavadporten, Ås, Ski og Mjøndalen med totalt 600 nye sykkelplasser
- Gjennomførte pilotprosjekt med Trøndelag energi for test av lading av el-biler på stasjoner
- Inngikk samarbeidsavtale med Ruter for tilrettelegging av el-sparkesykler ved stasjonene
- Etablerte mobilitetspunkt på Ski stasjon med utleie av elektrisk bil og 100 delte el-sparkesykler
- Inngikk samarbeid med SINTEF om metodeutvikling for dokumentasjon av miljøeffekten av fortetting rundt knutepunkt
- Gjennomførte ekstern knutepunktkampanje

Bidrag til FNs bærekraftsmål:



Klikk her og les mer!
Du kan lese mer om dette på nett.





Redusere vårt klima- og miljøavtrykk i egen aktivitet

Langsiktige mål:

Redusere direkte og indirekte klimautslipp, ivareta og fremme stedegen natur og fremme forutsetningene for sirkulærøkonomi.

Eksempel på tiltak gjennomført i 2021:

- Reduserte utslipp gjennom økt fokus på effektiv anleggsgjennomføring, gjenbruk av materialer og masser, samt resirkulering på flere utbyggingsprosjekter
- Reduserte utslipp på utbyggingsprosjekt Drammen-Kobbervikdalen ved å stille prestasjonskrav til klimagassutslipp på materialene stål og betong, samt krav til fossilfrie og utslippsfrie løsninger
- Pilotering av miljøstyringssystemet CEEQUAL for konstruksjonsfasen på to kontrakter på utbyggingsprosjekt Drammen-Kobbervikdalen
- Reduserte utslipp på utbyggingsprosjekt Sandbukta-Moss-Såstad ved bruk av lav-karbon kalksementtype
- Tiltak for ivaretagelse av amfibier ved Nittedal stasjon
- Energieffektivisering av en rekke bygg eid av Bane NOR Eiendom
- Sanering av radiomaster langs Bergensbanen

Bidrag til FNs bærekraftsmål:



Klikk her og les mer!
Du kan lese mer om dette på nett.





Utvikle en bærekraftig leverandørkjede

Langsiktige mål:

Være en drivkraft for å heve våre leverandørers nivå på bærekraft, opprettholde god kontroll på bærekraftsrisiko i egen leverandørportefølje og følge leverandørene tett opp på ivaretagelse av bærekraft.

Eksempel på tiltak gjennomført i 2021:

- Tok i bruk HMSREG i 160 nye prosjekter
- Økte etterlevelse av krav til medlemskap i StartBANK fra 63% til 83%
- Økte etterlevelse av krav til utvidet skattefullmakt fra 65% til 88%
- Etablerte logg for deling av erfaringer om leverandører og seriositetsrisiko på tvers av divisjoner i Bane NOR
- Utviklet krav til sosialt ansvar i kontrakter for å imøtekomme åpenhetsloven
- Etablerte ny godkjenningsordning for leverandører av sikkerhetstjenester til Bane NOR

Bidrag til FNs bærekraftsmål:



Sikre kompetent og godt arbeidsmiljø

Langsiktige mål:

Være en attraktiv arbeidsgiver som tiltrekker seg ledende kompetanse/ talenter, utvikle og beholde ledere og medarbeidere i tråd med våre fremtidige kompetanse- og kapasitetsbehov og skape et sunt og godt arbeidsmiljø som bygger på en verdidrevet og forretningsorientert kultur.

Eksempel på tiltak gjennomført i 2021:

- Tok i bruk ny og forbedret medarbeiderundersøkelse
- Lanserte flere nye moduler i det helhetlige HR-systemet DRIV
- Etablerte eget team for sykefraværsoppfølging
- Etablerte heldigitalt lederutviklings-program (Ledelse på skinner)
- Partnerskap i Digital Norway
- Gjennomført et digitalt løft gjennom programmet «Det digitale løftet»
- Etablert egen redegjørelse for hvordan Bane NOR jobber aktivt for likestilling og ikke-diskriminering i tråd med den forsterkede aktivitets- og redegjørelsesplikten i likestillings- og diskrimineringsloven § 26

Bidrag til FNs bærekraftsmål:





Ta ansvar for kulturminner og kulturmiljø

Langsiktige mål:

Vedlikeholde eide kulturminner og videreutvikle destinasjoner og reiseopplevelser.

Eksempel på tiltak gjennomført i 2021:

- Gjennomførte flere tiltak på Rallarvegen langs Ofotbanen og Bergensbanen
- Ytterligere hevet tilstandsnivået på vernede bygninger gjennom flere restaureringer
- Utbedring og restaurering av stasjonsområder
- Gjennomførte flere sikkerhets- og verdibevarende tiltak på Tinnosbanen og Numedalsbanen

**Klikk her
og les mer!**

Du kan lese mer om dette på nett.

Bidrag til FNs bærekraftsmål:



Bidra til mangfold og likestilling

Langsiktige mål:

Knytte mangfold til måloppnåelse innen utvalgte arbeidsområder og ta i bruk mangfoldskompetanse i oppgaveløsning.

Eksempel på tiltak gjennomført i 2021:

- Gjennomførte kommunikasjonsaktiviteter i forbindelse med kvinnedagen, Pride-måneden og Verdensdagen for psykisk helse
- Mangfold og likestilling inkludert i dilemmatrening for ledere og utvalgte avdelinger
- Mangfold utviklet til eget kapittel i 2022-versjonen av obligatorisk årlig e-læringskurs i etikk og samfunnsansvar for alle ansatte (lansert jan. 2022)
- Mangfold tema i den årlige medarbeiderundersøkelsen

Bidrag til FNs bærekraftsmål:



**Klikk her
og les mer!**

Du kan lese mer om dette på nett.



Styrke antikorrupsjon og habilitet

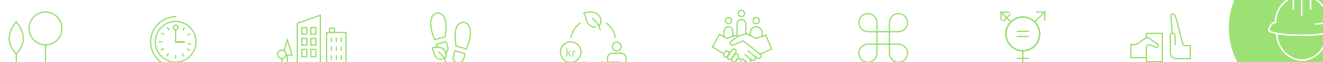
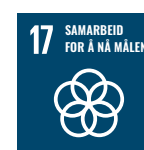
Langsiktige mål:

Tonen på toppen er reflektert i alle lederledd ved felles forståelse for betydning av Bane NORs verdier, varslinger og etiske adferdsavvik knyttet til personlig risiko forekommer ikke, tredjepartskontroller på integritet bidrar til redusert risiko for korrupsjon og atferd som bryter med Bane NORs verdier og personvern er innebygget i alle vesentlige prosesser og systemer.

Eksempel på tiltak gjennomført i 2021:

- Obligatorisk e-læring for alle med etiske dilemmaer
- Dilemmatrening for ledere og utvalgte avdelinger basert på risiko
- Månedens dilemma for hele Bane NOR
- Gjennomførte risikovurderinger som danner grunnlag for prioriteringer i årsplan for 2022
- Leverandørerfaringer deles i nyetablert, intern erfaringsbase.
- Regelmessig rapportering og kontroll på etterlevelse habilitet
- Regelmessig gjennomgang av de interne kontrolltiltakene for personvern

Bidrag til FNs bærekraftsmål:



Ivareta sikkerhet

Langsiktige mål:

Kontinuerlig forbedring av sikkerhet og digital sikkerhet.

Eksempel på tiltak gjennomført i 2021:

- De ti høyeste risikoene for selskapet er identifisert som prioriterte innsatsområder
- Etablerte nye strategiske KPIer for sikkerhet
- Bedret siktlinjer for planoverganger
- Program for bedret sikkerhet ved arbeid i og ved sporet
- Kartla stikkrennekapasitet og skredkartlegging av alle utsatte områder
- Kampanjer og informasjon rettet mot tredjepart for å bedre kunnskap om farer ved jernbanen

Bidrag til FNs bærekraftsmål:





Foto: Aksel Jernstad

Rammeverk for vårt arbeid med bærekraft og rapportering

Vår rapportering på bærekraft bygger på «Global Reporting Initiative» (GRI), den anerkjente internasjonale standarden for bærekraftsrapportering. GRI-standarden gir oss god systematikk for rapportering og er et godt verktøy for å utvikle oss og for å måle den kontinuerlige innsatsen på bærekraft. Det gjør det også mulig å sammenligne med andre selskaps utvikling på fagområdet. Bane NOR har som ambisjon å holde rapporteringsnivået «core», men gjør ingen ekstern revisjon av rapporteringen.

Du finner Bane NORs GRI-indeks her →

Føringer, lovverk og initiativer

I tillegg til FNs bærekraftsmål, er det en rekke lovverk, føringer, forventninger og initiativer som ligger til grunn for vårt arbeid med bærekraft:

- Meld. St. 8 (2019–2020) Statens direkte eierskap i selskaper - bærekraftig verdiskaping
- Meld. St. 20 (2020 – 2021) Nasjonal transportplan 2022-2033
- Regnskapsloven
- OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper om ansvarlig næringsliv
- FNs global compact
- Etisk Handel Norge

Les mer om føringer, lovverk og initiativer her →

7.2 Eiendom

Bane NOR Eiendom er en av Norges største eiendomsaktører. Våre oppgaver er å utvikle, forvalte, drifte, vedlikeholde og leie ut eiendommer.



Foto: N. Turrenc/Bane NOR

Vår eiendomsportefølje omfatter 1 560 bygg, 3 700 leiekontrakter og har en anslått brutto verdi på 54 milliarder kroner. Eiendomsdivisjonen har 225 årsverk og mer enn 230 pågående eiendomsutviklingsprosjekter. I 2021 utgjorde brutto investeringer inkludert eiendomskjøp 3,1 milliarder kroner. Eiendomsdivisjonen består delvis av aktiviteter i statsforetaket (SF) og delvis av aktiviteter i det heleide datterselskapet Bane NOR Eiendom AS¹.

Vi bidrar til å forvalte og drifte togstasjonene og holdeplassene i Norge, samt andre bygg til bruk for jernbanen. 2021 har vært et svært aktivt år for Eiendomsdivisjonen. Dette er de største sakene vi har jobbet med dette året:

Vi har inngått et samarbeid med Smartly om å sette opp og vedlikeholde ladestasjoner for elbiler på utvalgte togstasjoner og eiendommer.

¹ Bane NOR Eiendom AS er heleid av Bane NOR SF. Virksomheten opererer uten statsstøtte, i konkurranse med andre kommersielle aktører i eiendomsbransjen innen utvikling og utleie av lokaler til handel, kontor og hoteller. Bane NOR Eiendom utvikler og selger boliger ved knutepunkt for kollektivtrafikken over hele landet

Nøkkeltall Eiendom 2021

1556

Antall bygg

225

Årsverk

866 000

Forvaltningsareal i
kvadratmeter

93,6

Utleiegrad i prosent

3074

Investeringer i MNOK

3700

Leiekontrakter

5^{mill}Utviklingspotensial
i kvadratmeter

54,4

Estimert markedsverdi
i MRDNOK

Etter 20 års innsats i Bjørvika, solgte Bane NOR Eiendom sitt eierskap i Oslo S Utvikling for 950 millioner kroner.– Vi er stolte over å ha vært med på en slik utvikling midt i hjertet av Oslo sentrum. Nå er det meste av by- og knutepunktutvikling i nærheten av Oslo S ferdigstilt, og vi konsentrerer oss om nye, spennende oppgaver, uttalte administrerende direktør Jon-Erik Lunøe, i Bane NOR Eiendom.

«Brunosten» ble solgt til eiendomsselskapet NREP for 485 millioner kroner. «Brunosten» er det populære, folkelige og norske kallenavnet på Quality Hotel River Station i Drammen.

Vi var med på å etablere Oslobolig for å hjelpe folk med vanlig lønn til å kjøpe leilighet i hovedstaden. Konseptet er et samarbeid mellom Oslo kommune, Obos og eiendomsselskapet NREP.

Av større investeringer kjøpte vi Strandgata 19, med sin strategiske beliggenhet rett ved Oslo S, for litt over en milliard kroner. Bygget har med sine over 16 000 kvadratmeter både parkeringsplasser, kontorer og forretninger. Vi planlegger nå hvordan eiendommen best kan utvikles for å gi god avkastning og nytte for jernbanen.



Foto: Terje Borud

I Bergen åpnet det nye to-spors verkstedet, med plass til tog som er inntil 110 meter lange. Det har blant annet tagallerier, løftebukker og hjul-dreiebenk. I tillegg er det bygget et administrasjonsbygg, flere tekniske rom og lager. Verkstedet er et viktig bidrag til jernbanesektoren, og skal fungere i mange tiår for togmateriell i vest. Det skal kunne ta imot alt nåværende og fremtidig togmateriell som trafikkerer Bergensområdet.

I 2022 skal Bane NOR Eiendom fokusere på Hamar gjennom utbygging av Science park i strandsonen rett ved Hamar stasjon, der det skal bli forsknings- og næringsområder. Vi deler kostnaden på Espern bru med Hamar kommune og Espern Eiendom, og vi er i gang med reguleringsplaner i samarbeid med kommunen. I Kristiansand åpner

vi vårt store, nye og arkitektonisk spennende byutviklingsprosjekt, kalt Quadrum. De fem nye byggene ligger rett ved jernbanestasjonen og vil blant annet inneholde kontorlokaler for rundt 1 500 arbeidsplasser og et nytt politihus. Vi setter også spaden i jorda for Campus Kristiansund. På Devoldholmen i sentrum skal vi sammen med NHP Eiendom bygge en felles arena for høyere utdanning, forskning og innovasjon på Nordmøre. Som deleier i Drammen Helsepark er vi i gang med en større utbygging ved Brakerøya stasjon og ved siden av det nye sykehuset.

Bane NOR Eiendom har en egen årsrapport, som du finner på banenoreiendom.no →

Styrke knutepunktutviklingen og sømløs reise

Bane NOR og samarbeidspartnerne Ruter, Entur og Nordre Follo kommune lanserte i juni 2021 pilotprosjektet mobilitetspunkt på Ski stasjon. Målet er å få flere til å komme seg til og fra stasjonen uten å bruke bilen og lage et attraktivt knutepunkt i kommunen. Med utgangspunkt på Ski stasjon skal samarbeidspartnerne pilotere fremtidsrettede, effektive og inkluderende mobilitetsløsninger og teste om nye tjenester kan få flere til å sette fra seg privatbilen.

- For at jernbanen skal være sentral i vårt fremtidige reisemønster, må overgangen mellom jernbane og andre reisemåter bli mer sømløse – og de må være bærekraftige, sier administrerende direktør Jon – Erik Lunøe



Foto: Trine Marie Fjeldstad/Bane NOR

Bidrar til mer attraktive og klimavennlige byer

Jernbanestasjoner skal fungere som knutepunkt for kollektivtrafikken. Vi ser at der togtilbudet er godt, fungerer stasjonene som en kraftig motor for klimavennlig by- og sentrumsutvikling. Det bygges boliger, arbeidsplasser og handel rundt sentrale stasjoner.

Mange arbeidsgivere ønsker å lokalisere seg nær en stasjon. Slik kan de rekruttere dyktige folk fra et større område, som kan reise utslippsfritt med toget mellom arbeidsplassen og hjemmet. Denne satsingen på grønn fortetting i byene bygger samtidig opp under det politiske ønsket om at trafikkveksten i byene skal tas av gange, sykling og reiser med kollektivtrafikk. Det skal bidra til å redusere veksten i biltrafikken.

En slik utvikling gir flere grønne reiser i hverdagen, og det hindrer at bebyggelsen «eser ut» gjennom oppføring av nye, store boligområder i utkanten av byene. I motsetning til fortetting i sentrum, går en slik byutvidelse gjerne utover natur og dyrka mark. Vi skal utvikle knutepunkt som er attraktive å besøke, er universelt utformet, bærekraftige og som bidrar til å redusere folks reisetid.

7.3 Utbygging

Utbyggingsdivisjonen har ansvar for planlegging og gjennomføring av Bane NORs infrastrukturprosjekter og større fornyelsesprosjekter.



Foto: Einar Aslaksen/Bane NOR

Utbyggingsdivisjonen har ansvar for planlegging og gjennomføring av Bane NORs infrastrukturprosjekter og større fornyelsesprosjekter. Prosjektporteføljen spenner fra små og enkle prosjekter til teknisk komplekse gigantprosjekter. De omfatter alle typer jernbaneinfrastruktur; Lange strekninger med nytt dobbeltspor, tunneler og stasjoner, og mindre omfattende tiltak, som kryssingsspor, plattformforlengelser og områder for togparke-ring.

Året som har gått

Et viktig arbeid vi gjennomførte i 2021, var å legge til rette for de nye effektavtalene med Jernbandedirektoratet. Vi inngikk en avtale med Samferdselsdepartementet som gir mer forutsigbarhet og større operasjonelt handlingsrom, og det la grunnlaget for effektavtalene. Dette er i tråd med vår nye strategi, der mer for pengene og reduserte utbyggingskostnader er en hovedprioritet.

I 2021 hadde vi en portefølje på 68 prosjekter, hvorav 50 er i planfaser og 18 er under utbygging. I mars avlyste Bane NOR rådgiverkonkurransen om det største prosjektet i porteføljen, Ny tog-tunnel Oslo, og utsatte prosjektet på ubestemt tid. Årsaken var manglende avtale med Jernbandedirektoratet. På samme tid varslet Samferdselsdepartementet at Fellesprosjektet Ringeriksbanen E16 skulle overføres til Nye Veier.

I mai ble arbeidet med å bygge nytt kontaktledningsanlegg på Kongsvingerbanen ferdigstilt et halvt år før tiden, til 140 millioner kroner under budsjett. På samme banestrekning sto Skarnes stasjon ferdig oppgradert i desember. Dette er oppgraderinger som gir de reisende mer punktlig tog.

På Gjøvikbanen kunne de reisende glede seg over at Jaren stasjon sto ferdig oppgradert, sju måneder tidligere enn planlagt og til budsjett.

Nøkkeltall Utbygging 2021

13

Utbygging 2021 i MRDNOK
inkl. planlegging

525

Årsverk

18

Antall byggeprosjekter

50

Antall plan prosjekter

100

Total utbygging
portefølje i MRDNOK

160

Total utbygging portefølje
planlegging i MRDNOK

Når Gjøvikbanen er ferdig oppgardert i 2022, vil kapasiteten for persontrafikken doubles, i tillegg til at det blir plass til flere godstog.

I Trøndelag legges det til rette for mer klimavennlig tilbud på skinner, når Trønder- og Meråkerbanen nå blir elektrifisert. I 2021 ble det inngått kontrakter for de ulike leveransene og de første forberedende arbeidene ble satt i gang. Ved utgangen av året ble også fem nye spor for hensetting av nye og moderne bimodale togsett åpnet på Steinkjer. Disse togene ble delvis fasett inn i trafikken i Trøndelag i 2021 og resten i 2022.

I Bergen startet forberedelsene for byggingen av Norges mest miljøvennlige godsterminal på Nygårdstangen. Prosjektet Nygårdstangen-Bergen-Fløen inkluderer ferdigstillelse av den siste biten mellom Arna og Bergen. På den måten kan det gå tog i begge tunnelene i Ulriken, og ombygging av Nygårdstangen godsterminal kan ta imot mer enn dobbelt så mye gods fra 2024.

Det har vært god fremdrift takket være stor innsats, i en tid preget av Korona og strenge smitteverntiltak, i de store InterCity-prosjektene på henholdsvis Dovrebanen, Vestfoldbanen og Østfoldbanen.

2021 markerte en svært viktig milepel for Follo-baneprojektet. I løpet av sommerens seks uker lange togfrie periode, utførte vi den største utvidelsen av sporområdet på Oslo S siden 1981. Samtidig ble Kongshavntunnelen åpnet for trafikk for nye, inngående spor fra Østfoldbanen.

For utbyggingsprosjektet Sandbukta-Moss-Såstad på Østfoldbanen har året vært preget av at kvikkleireområdet under traséen i Moss sentrum viste seg være større og mer ustabil enn tidligere antatt. Det har vært full produksjon på ni av den ti kilometer lange dobbeltsporstrækningen som er under bygging. Videre arbeid i Moss sentrum er satt på vent, i påvente av at de nødvendige områdestabiliserende tiltakene blir gjennomført.

På Dovrebanen ble det i oktober gjennomført et stort stykke arbeid med å flytte togtrafikken fra det gamle til det nybygde sporet mellom Venjar og Eidsvoll stasjon. Nå skal det gamle sporet oppgraderes før det åpnes for trafikk i september 2022.

På Vestfoldbanen har de to byggeprosjektene Drammen-Kobbervikdalen og Nykirke-Barkåker hatt god fremdrift og ligger godt i rute til åpning i 2025.

Vi reduserer utslippene i utbyggingsprosjektene

Bane NOR har begynt å stille prestasjonskrav i forhold til klima-gassutslipp på materialene stål og betong, i tillegg til krav til fossilfrie og utslippsfrie løsninger innenfor anleggsgjerdet i våre kontrakter.

På et av riggområdene til Follobanen rives og gjenbrukes haller og installasjoner. Betongmassene knuses og sorteres og benyttes som fylling inne i tunnelen, bl.a. som 70 meter lang oppfylling/tetting av adkomsttunnel sør og nord. 10 000 m³ knust betong, som ellers ville blitt transportert til godkjent deponi eller avfallshåndteringsanlegg, er deponert i tunnelen. 2 500 m³ knust betong og asfalt brukes også som fundament for nye veier og gangveier på området. Totalt sett utgjør gjenbrukte betongmasser 14 000 m³. Betongmasser som ikke gjenbrukes deponeres hos Lindum Oredalen i Asker, 50 km unna Åsland. Innkjøp av tilsvarende masser (pukk) til fundament av veger ville blitt hentet fra Feiring bruk, 26 km unna Åsland.



Foto: Einar Aslaksen/Bane NOR

Veien videre

Med en portefølje på 260 milliarder kroner, er det nødvendig å kontinuerlig se på mulige besparelser og økt økonomisk samfunnsnytte, som igjen fører til mer jernbane for pengene. Nye rammevilkår innebærer at det må jobbes på nye måter. Det vil kreve mye av organisasjonen å få full kontroll på kostnadene, skape overskudd i fastprisavtalene og prioritere smart for å oppnå størst mulig effekt av hver investerte krone.

I 2020 skal arbeidet med å bidra til et bærekraftig leverandørmarked videreføres, blant annet ved å implementere samfunnsansvar i hele leverandørkjeden. Det er de etablerte bedriftene i Norge som

er ryggraden i utbyggingen av norsk jernbane. Ambisjonen er å fortsette med det, og samtidig komplettere med utenlandske når det er hensiktsmessig.

2022 betyr også oppstart av nye prosjekter og tildeling av flere kontrakter. Både Nygårdstangen-Bergen-Fløen på Bergensbanen og Kleverud-Sørli-Åkersvika på Dovrebanen får byggestart i 2020.

2022s største øyeblikk blir imidlertid åpningen av Follobanen i desember. Det betyr flere tog og kortere reisetid på Østfoldbanen.

7.4 Drift og Teknologi

Drift og Teknologi er Bane NORs største divisjon og jobber med å utvikle, drifte og vedlikeholde jernbanen. Divisjonen har ansvar for alt som påvirker fremføringen av tog, fra drift, overvåking og trafikkstyring til vedlikehold, fornyelse og innovasjon.



Foto: Einar Aslaksen/Bane NOR

Nå digitaliserer vi jernbanen for å standardisere, modernisere og levere en fremtidsrettet jernbane. Divisjonen består av sju enheter: ERTMS-programmet, Bane, IKT, Trafikk, Anskaffelser, Teknisk og Sikkerhet og kvalitet.

Sikkerheten er viktigst og et premiss for alt vi gjør. Det inkluderer tiltak for å redusere farlige hendelser på planovergangene, rutiner slik at folk kan arbeide trygt i sporet, nær jernbanen og i el-anlegg. Vi skal minimere risikoen for skader på personer og materiell.

Det inkluderer også forebyggende aktiviteter som Banorama.no, en nettside som ble lansert våren 2021. Banorama.no er et digitalt læringsverktøy for barn og unge om hvordan de kan bevege seg trygt i et område med jernbane.

Innføring av HMSREG skal bidra i kampen mot arbeidslivskriminalitet og øke sikkerheten på våre anleggsplasser. Gjennom integrasjon til adgangs-kontrollsystemer eller egen mobilapp, gir HMSREG oversikt over anleggslokasjoner med kontroll på leverandører og mannskap som er til stede. Slik sikres ryddige arbeidsforhold med kontroll på at alt mannskap er ansatt hos godkjente leverandører. Systemet er også koblet til ulike offentlige registre. Her ser vi om bedrifter følger lover og regler, og om de betaler skatter og avgifter. Det vil også framgå hvor, når og hvor lenge de ansatte jobber, og om de har nødvendig kursing og godkjent kompetanse.

I 2021 intensiverte vi arbeidet med å sikre planoverganger uten veisikringsanlegg. En ny gjennomgang viste at flere av planovergangene

Nøkkeltall Drift og Teknologi 2021

2886

Fornyelse MNOK

2185

Årsverk

10 944

Inntekter drift og vedlikehold inkl ERTMS, tekniske tiltak mm.

1498

ERTMS (K04) MNOK

806

Korrektiv vedlikehold i MNOK

1471

Forebyggende vedlikehold i MNOK

ikke tilfredsstilte kravet til sikt for den som skal krysse jernbanen. Medarbeiderne i områdene i Drift og teknologi jobbet hardt for å bedre sikten og legge ned usikrede planoverganger.

Vi ryddet store mengder skog og vegetasjon. Vi har også kjøpt og fjernet hus, samt fjernet fjell og løsmasser. I januar 2022 ble hastigheten satt ned ved 36 planoverganger for å øke sikkerheten for dem som krysser jernbanen, noe som dessverre medførte noe lengre reisetid på Rørosbanen og Solørbanen.

I 2021 endte punktligheten for alle persontog på 90,3 prosent, som er rett over målsettingen. I løpet av høsten kom stadig flere reisende tilbake til togstasjonene. I samme periode hadde vi noen hendelser som førte til forsinkelser og innstillinger. Vi jobber kontinuerlig med å analysere årsakene til avbrudd for å øke punktligheten.

Divisjonen hadde stor produksjon i 2021. Det ble brukt nesten tre milliarder kroner på prosjekter, programpakker og fornyelser. Her er noen eksempler på tiltak som ble gjennomført raskere og billigere enn planlagt:

- Fauske Godsterminal ble tatt i bruk i november 2021, et halvt år før fristen og 20 millioner kroner under budsjett.
- Plattformforlengelse på Trønderbanen ble ferdig innen fristen. Her sparte vi 20 millioner kroner under den effektive utbyggingen.

Langs hele jernbanenettet er det utdatert teknologi. Våre mange og gamle signalsystemer skal erstattes av en felles europeisk standard – European Rail Traffic Management System (ERTMS). Det skal gi mer punktlig tog, færre tekniske feil, lavere vedlikeholdskostnader, økt sikkerhet og bedre og raskere informasjon til reisende og togselskapene. 31. oktober 2021 feiret vi at det kun er ett år igjen til det nye digitale signalsystemet ERTMS åpner på Nordlandsbanen, fra Grong til Bodø. 31. oktober 2022 er en stor milepæl i norsk jernbanehistorie. Hele det norske jernbanenettet skal innen 2034 utstyres med ERTMS. Med en kostnadsramme på 25 milliarder kroner er dette et av Norges største digitaliseringsprosjekter.

Ny godkjenningsordning styrker sikkerheten

Mot slutten av året besluttet Bane NOR å innføre en ny godkjenningsordning for sikkerhetsvakter etter at det over tid har vært uheldige hendelser med sikkerhetsfunksjoner involvert som setter liv og helse i fare. Bane NOR ønsker med den nye godkjenningsordningen å bedre sikkerheten for egne ansatte og ansatte hos våre leverandører som arbeider i og ved jernbanesporet, unngå brudd på regelverk og sikre et seriøst arbeidsliv. Den nye godkjenningsordningen for sikkerhetsvakter innebærer blant annet krav som organisatoriske størrelse, kapasitet og robusthet, internkontroll, kvalitetssystem, sikkerhetsledelse etc..

- Vi har besluttet å innføre krav til selskapene som vil styrke sikkerhetsledelsen, internkontrollen og oppfølgingen av selskapene som jobber for oss, sier konserndirektør Sverre Kjenne.



Nytt og miljøvennlig signalsystem

Jernbanens signalanlegg skal fornyes over hele landet, langs 4 200 kilometer med jernbane. For Bane NOR har det vært viktig å velge teknologiske løsninger som er klimavennlige. Færre lyssignaler reduserer effektforbruk og behovet for signalkabler. Vi reduserer bruken av kabler med over 1 500 kilometer og reduserer energiforbruket med rundt 552 megawattimer årlig (som tilsvarer strømforbruket fra nesten 35 husstander).

Toget er allerede det mest energibesparende transportmiddelet. En vanlig elbil bruker 0,2 kilowattime på en kilometer. Det er tre ganger mer enn et tog bruker for å frakte hver passasjer en kilometer (0,066 kilowattime). Da regner vi toget som under halvfullt (40 prosent belegg). Et fullt tog er enda mer energieffektivt. Det forventes at ERTMS på sikt vil redusere energibruken fra togene ytterligere, fordi hastigheten overvåkes, styres automatisk og tilpasses annen trafikk i sporet.

Det pågår i tillegg utvikling og gjennomføring av en rekke moderniserings- og digitaliserings-

prosjekter i Drift og teknologi, som har vært sentrale i 2021, som prediktivt vedlikehold og hinder deteksjon for å bedre sikkerheten ved kryssing av planoverganger med veisikringsanlegg.

I 2021 ga divisjonen ut rapporten Infrastatus, den første i en serie av årlige statusrapporter som gir en overordnet tilstandsklassifisering av det nasjonale jernbanenettet. Rapporten er et viktig bidrag til Bane NORs kontinuerlige arbeid med å vurdere jernbaneinfrastrukturens tilstand og fornyelsesbehov, fra et overordnet og langsiktig perspektiv.

I Infrastatus blir 76 prosent av den nasjonale jernbaneinfrastrukturen klassifisert til å ha god eller svært god tilstand. 24 prosent av jernbanenettet har en tilstand som krever vedlikehold og fornyelse de neste tolv årene. Dette innebærer et årlig fornyelsesbehov på infrastrukturinvesteringer over hele landet for omtrent ni milliarder kroner de neste tolv årene. Det gjelder blant annet den pågående og kontinuerlige fornyelsen av kontaktledningsanlegget, samt kontinuerlig arbeid med å vedlikeholde og bytte skinnegang, sporveksler og sviller.

7.5 Kunde og Marked

I Bane NOR skal vi jobbe mer strukturert med å levere bedre tjenester som legger til rette for at togselskapene lettere når sine mål. Derfor ble divisjonen Kunde og Marked opprettet høsten 2020. Den skal legge til rette for en bedre dialog mellom Bane NOR og togselskapene, der kundenes behov blir satt i sentrum.



Foto: Øvind Haug

Kunde og Markeds ansvarsoppgaver er å følge opp persontogselskapene og aktørene i godsnæringen, men også å drive ruteplanlegging og kapasitetsfordeling, styre og drifte godsterminalene og tømmerterminalene og sørge for god informasjon til de reisende på stasjonene og i digitale kanaler.

Kunde og Marked har gjennom 2021 rigget seg til for hjelpe konsernet med å forbedre sine leveranser til kundene. I første omgang starter det med å styrke tjenestene på stasjonene, for togparkering og bedre kunde- og trafikkinformasjon.

Det er tolv selskaper som er lisensiert til å frakte gods i Norge.

Av persontog har vi avtaler med Vy, Flytoget, Go-Ahead og SJ Norge, samt TM Togdrift som har turisttrafikk på Ofotbanen og Flomsbana.

Utenlandstogkundene våre er SJ AB og Vy AB. Det er 58 ansatte i Kunde og Marked.

Bane NOR skal utvikle, tilby og levere tjenester som setter togselskapene i stand til å drive effektivt og lønnsomt. Divisjonen Kunde og



Foto: Øvind Haug

Marked skal gjennom tett og god dialog involvere kundene i utviklingen av jernbanen. Målsettingen er at kundene våre skal oppleve en virksomhet som alltid står på for dem. Jernbanen skal være et godt og etterspurt transporttilbud innen både person- og godstrafikk.

For reisende er det viktig å få god, rask og riktig informasjon. Dette har vi hatt et ekstra fokus på i 2021. Vi skal holde togselskapene godt oppdaterte på hva som skjer på jernbanenettet, og vi skal samtidig gjøre det mer attraktivt å reise med tog.

Jernbanedirektoratet gjennomfører en årlig kundetilfredshetsundersøkelse som viser hva passasjerene synes om informasjonen de får fra oss. Dette inkluderer også situasjoner når det er buss for tog. I 2021 var 88 prosent av passasjerene fornøyd med informasjonen de fikk før togreisen, gjennom skjermer og skilting på stasjonene. Dette er en økning på seks prosent fra 2018.

Høsten 2020 svarte 46 prosent at de var fornøyd med informasjonen på skjermene under avvik (forsinkelser, innstilte avganger eller buss for tog). Etter at vi tok noen grep i 2021, svarte hele 77 prosent det samme. Vi tror økningen skyldes disse enkle tiltakene:

- Nytt oppsett og endring av farger på informasjonsskjermene
- Tog som går og tog som er innstilt står hver for seg på skjermen
- Busstider og holdeplass står på utvalgte skjermer når det er buss for tog
- Faste busstopp til buss for tog med merking hele året
- Bedre skilting til holdeplassen når det er buss for tog
- Flere stasjoner har fått skjermer og merking som viser hvor du skal vente om du har med barnevogn eller kommer i rullestol

Mer gods på bane betyr mer klimavennlig varetransport

I 2021 hadde vi en kraftig vekst i gods på bane. Stadig flere flyttet gods fra vei til skinner. Mer gods på bane betyr mer miljø- og klimavennlig varetransport. Fra 2020 til 2021 økte godstransporten på bane med 12 prosent. Flere strekninger på Østlandet, Vestlandet og i Nord-Norge har hatt en enda større vekst. Aller øverst troner Østfoldbanen, med en oppgang på hele 28 prosent. Økningen på jernbanen er stor, og etterspørselen er enda større. Derfor initierer Bane NOR flere tiltak som styrker kapasiteten på jernbanenettet, som flere og lengre kryssingsspor, en opprusting og effektivisering av terminalene. Utvidelse av Fauske godsterminal har vært et viktig prosjekt på Nordlandsbanen. Det ble tatt i bruk rundt seks måneder før fristen, og over ti prosent under budsjettet. Åpningen ble foretatt av samferdselsminister Jon-Ivar Nygård 22. november 2021.



I tillegg har vi NÅ-appen til mobil, som blant annet gir reisende informasjon om hvor toget er og nøyaktig når det kommer fram, i hvilke vogner det er plass til rullestoler og barnevogner og hvor det er flest sitteplasser på toget. Appen kan også gi den samme informasjonen som talemelding.

2021 var preget av pandemi og tilhørende lave passasjertall. Togselskapene kjørte like mange tog som vanlig, men billettinntektene gikk kraftig ned. I tiden fremover er det stort fokus på å få reisende tilbake til togene. Vår oppgave er å støtte opp under dette målet.

Godstrafikken hadde derimot et betydelig løft i fjor, med tolv prosent vekst sammenlignet med 2020. Flere strekninger på Østlandet, Vestlandet og i Nord-Norge har hatt enda større vekst.

Det jobbes for at stadig mer av transporten i Norge kan flyttes over fra veiene til jernbanen. Økningen på jernbanen er stor, og etterspørselen er enda større. Derfor initierer Bane NOR flere tiltak som styrker kapasiteten på jernbanenettet, som flere og lengre kryssingsspor og opprustning og effektivisering av terminalene.

Vi skal gjøre vårt ytterste for å bidra til en mest mulig bærekraftig utvikling. Samtidig ser vi at kapasiteten på flere banestrekninger nærmer seg taket. Noen steder må vi rett og slett si nei til mer gods, fordi det ikke er plass

Det meste av norsk jernbane består av ett enkelt spor, som skal deles av både persontogtrafikken og godstogene. Det er en komplisert kabal. For å bidra til en maksimal kapasitetsutnyttelse, har vi styrket avdelingen Ruteplan med kompetanse og nye verktøy.

8.

Årsberetning



Hovedtrekk

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

Bane NOR videreførte arbeidet med å utvikle jernbanenettet i Norge i 2021. En viktig del av satsingen på jernbane 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 bosettingsmønstre og arbeidsliv. Utover arbeidet med InterCity pågår det blant arbeider i eksisterende tunnel på strekningen Arna-Fløen i eksisterende tunnel, i Trondheimsområdet arbeides det med å øke kapasiteten på Trønderbanen, og i Narvik arbeider Bane NOR med terminal for å bedre kapasiteten og logistikken for godstrafikken på Ofotbanen.

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.

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 vedlikeholdsetterlepe, oppnådde Bane NOR en punktlighet for persontog i 2021 på 90,3 prosent. Dette er noe lavere enn i 2020, da punktligheten endte på 92,7 prosent. Det er tre hovedforklaringer til endringen i punktligheten:

- Utbygging på Venjar-Eidsvoll, Follobanen, Skarnes og Nittedal har medført begrensninger i infrastrukturen, noe som har bidratt til at trafikkavviklingen har vært sårbar for forsinkelser.
- Togtrafikken er blitt påvirket av flere saktekjøringer i Oslo-området, blant annet på Hovedbanen og Kongsvingerbanen.
- Noen større enkelthendelser, for eksempel flere branner og svikt i omformer ved Sandefjord.

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 2021 fortsatte arbeidene med flere store, komplekse infrastrukturprosjekter. Det største pågående prosjektet er Follobanen, som vil halvere reisetiden og øke kapasiteten mellom Oslo og Ski. Prosjektet omfatter Norges lengste jernbanetunnel, hvor skinner nå er installert i alle tunnelløp. Arbeidet på Follobanen har i 2021 i all hovedsak gått i henhold til plan. Prosjektet har imidlertid fortsatt gjenværende risiko, i hovedsak knyttet til en stram tidsplan for den kompliserte innføringen til Oslo S. I tillegg er det utfordrende grunnforhold knyttet til utbygging av østsiden av Ski stasjon og kort tid for ferdigstilling av tunnelarbeidene.

Det har gjennom 2021 vært høy aktivitet i prosjektet nytt dobbeltspor Venjar-Langset. Prosjektet skal legge til rette for økt frekvens og reisetidsbesparelser på Gardermobanen og Dovrebanen. Det pågår arbeider langs strekningen med blant annet bygging av Minnevika bru og jernbanetekniske arbeider langs store deler av strekningen.

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. Sikkerhet har høyeste prioritet og arbeidene har vært stanset siden februar 2021 til gjennomgang av områdestabilitet er fullført.

I 2021 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. Tidsplanen for prosjektet Drammen-Kobbervikdalen er berørt på grunn av manglende personell som følge av innreiserestriksjoner. Det har vært tett oppfølging av korrektive tiltak for å redusere konsekvenser for arbeidet. Prosjektene er viktige i InterCity-utbyggingen og vil gi kortere reisetid, bedre punktlighet og plass til flere tog.

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, som i de fleste anlegg har utdatert teknologi. ERTMS skal gi økt sikkerhet og en mer stabil jernbaneinfrastruktur med høyere punktlighet. Over tid vil systemet gi økt kapasitet med automatisk kjøring av tog. Erfaringer med ERTMS i Norge og andre land tilsier at antall feil reduseres og punktligheten øker. Planen er åpning av ERTMS på Nordlandsbanen i oktober 2022, samt Gjøvikbanen i november 2022. ERTMS-programmet er omfattende, har høy kompleksitet og skal ferdigstilles gradvis frem til 2034.

Stortinget behandlet Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033 i juni 2021. Planen gir rammer for utvikling av et godt togtilbud der det bor flest folk, samt for å fullføre igangsatte byggeprosjekter før nye prosjekter starter opp. For å sikre et godt togtilbud anbefales å prioritere vedlikehold og fornyelse sterkere i kommende planperiode.

Bane NOR arbeider kontinuerlig med å fornye og modernisere jernbanen, samt forbedre prosesser og rutiner for å utbedre de forholdene som Riksrevisjonens rapport tar opp. Bane NOR jobber langsiktig med å utvikle og få på plass meto- dikk for å måle produktivitet og effektivitet, vil kontinuerlig videreutvikle og forbedre prosjektstyringen og har løpende tiltak som skal forberede punktligheten fremover.

Høsten 2019 igangsatte Bane NOR et større restrukturerings- og effektiviseringsprogram: Epoke 2023. Prosjektet legger opp til en betydelig effektivisering og det er målsatt en akkumulert effektiviseringsgevinst på 500 millioner kroner årlig i driften i 2023. Tiltakene omfatter hele virksomheten. 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 kjerneopp- gavene og oppnår «mer jernbane for pengene».

Ny konsernstrategi mot 2025 ble utarbeidet i løpet av første halvår og godkjent i styret i august 2021. Gjennom høsten 2021 har det pågått et omfattende arbeid med å operasjonalisere konsernstrategien for Bane NOR, både overordnet og for øverste divisjons-/stabsnivå. Styret har vært tett involvert i arbeidet med etableringen av målene og prioriteringene i den nye konsernstrategien.

Vedtatt statsbudsjett for 2022 gir et budsjett på 26,7 milliarder kroner til drift, vedlikehold og investeringer i jernbanenettet. Av dette er 19,1 milliarder 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.

Staten ved Samferdselsdepartementet reviderte Bane NORs vedtekter i desember for å presisere formålet med eierskapet i Bane NOR SF. Vedtektene stiller nå tydelig krav til at Bane NOR skal drive kostnadseffektivt og etter forretningsmessige prinsipper, foretaket skal legge samfunns- økonomiske lønnsomhetsvurderinger til grunn for sine prioriteringer og sin virksomhet og foretaket skal levere på mål og oppgaver som avtales med staten ved Jernbanedirektoratet og Samferdselsdepartementet.

Bane NOR har siste halvår arbeidet med å forbedre seg på nye rammebetingelser gjeldende fra 2022 og er nå i prosess med å endre styringsmodellen. Ny modell vektlegger effekt og nytte, samt legger til rette for profesjonell eier- og porteføljestyling på alle nivåer. Det er blitt fremforhandlet nye avtaler med Jernbanedirektoratet, som ble underskrevet 13. januar 2022. Effektpakker over terskelverdi med fastpris er avtalt, med unntak av Kleverud-Sørli-Åkersvika og Sandbukta-Moss-Såstad. Nye avtaler er i henhold til Bane NORs nye strategi, der mer for pengene og reduserte utbyggingskostnader er hovedprioritet.

Styret vil arbeide for at foretaket kontinuerlig styrker sin evne til å gjennomføre prosjekter til avtalt tid og kostnad, samt effektivisere driften for å sikre at utvidet handlingsrom gir resultater.

Styret benytter anledningen til å takke organisasjonen for et godt og omfattende arbeid i 2021.

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.

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 jernbanelenettet 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 jernbanelenett 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 2021 utgjorde 14 299 MNOK (2020: 14 383 MNOK) med et årsresultat på 363 MNOK (2020: 584 MNOK).

Driftsinntektene ble redusert med 84 MNOK fra 2020 til 2021. Inntektsført vederlag fra Jernbanedirektoratet var 5 455 MNOK (2020: 5 309 MNOK). Kompensasjon for slit og elde (utsatt inntektsføring av tilskudd) utgjorde 5 498 MNOK (2020: 5 760 MNOK) av driftsinntektene. Andre driftsinntekter utgjorde 3 318 MNOK (2020: 2 335 MNOK) og består i hovedsak av kjørevegsavgifter, energiinntekter for salg av kjørestrøm til togselskaper, samt leieinntekt fra fast eiendom og øvrige leieinntekter.

Samlede driftskostnader i 2021 var 8 397 MNOK (2020: 7 793 MNOK). Driftskostnader i 2021 inkluderte to vesentlige kostnadsøkninger som er hovedårsak til avvik mellom 2020 og 2021. Planlagt økt produksjon innen fornyelse og forebyggende vedlikehold ga en kostnadsøkning på rundt 300 MNOK. I tillegg var det i 2021 en betydelig økning i varekostnader, energi og diesel med i underkant av 300 MNOK.

Avskrivninger og nedskrivninger i 2021 var 5 968 MNOK (2020: 6 148 MNOK).

Finansinntekter på 98 MNOK (2020: 112 MNOK) består hovedsakelig av renteinntekter på bankinnskudd og agio. Av finanskostnader på 138 MNOK (2020: 122 MNOK) utgjorde 85 MNOK renter på låneopptak i Bane NOR Eiendom, mot 103 MNOK i 2020.

Ordinært resultat før skatt (EBT) utgjorde 449 MNOK (2020: 620 MNOK). Resultat etter skatt ble 363 MNOK (2020: 584 MNOK). For morselskapet Bane NOR SF er årsresultatet 13 MNOK (2020: 617 MNOK). Her inngår en finansinntekt bestående av utbytte fra Bane NOR Eiendom AS på 250 MNOK.

Bane NORs investeringer består i hovedsak av nye utbygginger og fornyelser (oppgraderinger) av jernbaneinfrastrukturen. Investeringene aktiveres i foretakets balanse. Totale investeringer i 2021 var 19 418 MNOK (2020: 17 862 MNOK).

Konsernets egenkapital per 31.12.2021 er 11 819 MNOK. Foretakets kapitalstruktur er en følge av finansieringsmodellen staten har valgt for selskapet.

Konsernets kontantbeholdning per 31.12.2021 er 3 115 MNOK. Konsernet hadde ved utgangen av året en rentebærende gjeld på 5 344 MNOK (4 644 MNOK), knyttet til Bane NOR Eiendom AS. Kontanter og bankinnskudd i balansen var i hovedsak bokført hos Bane NOR SF, som i tillegg har 500 MNOK i ubenyttet driftskreditt hos Norges Bank.

I henhold til regnskapslovens paragraf 3-3a bekrefter styret at forutsetningen for fortsatt drift er til stede. Årsregnskapet for 2021 er utarbeidet i samsvar med dette.

Disponering av årets resultat

Styret foreslår overfor foretaksmøtet følgende disponering av årets resultat på 13 MNOK for Bane NOR SF:

Til annen egenkapital: 13 MNOK

Sikkerhet og HMS

Bane NOR forvalter kritisk nasjonal infrastruktur og styret legger stor vekt på sikker drift og høy beredskap. God risikostyring og høy beredskapsevne er viktig i en situasjon hvor foretaket gjennomfører et historisk høyt investeringsnivå og samtidig skal ha en forsvarlig drift. Tiltak prioriteres i større grad på risiko, herunder strekningsanalyser, tilstandsvurderinger og rasfarekartlegginger.

Ledelsens gjennomgang viser at sikkerhets- og kvalitetsarbeidet utvikler seg i riktig retning, dvs. systematisk, risikobasert og forebyggende. Metoder og krav på konsernnivå er i all hovedsak på plass og risiko går ned, men det er fortsatt noen viktige utfordringer. Dette er en kontinuerlig prosess som involverer hele organisasjonen.

I Filipstad-saken, ulykken på Filipstad driftsbane-gård i 2019, ble Bane NOR i lagmannsretten idømt en foretaksbot på ti millioner kroner for brudd på sikkerhetsstyringsforskriften, samt for å ha voldt uaktsom legemsskade og død. Dommen er anket og Bane NOR venter på at saken skal behandles i Høyesterett.

De omfattende tiltakene etter Filipstadulykken, med fysisk sikring og merking av utsatte områder og rutiner for overvåking og kontroller, er i iverksatt. Et viktig satsingsområde i 2021 har vært et nettbasert program for bedre forståelse blant barn og ungdom om jernbanens farer (Banorama).

Det er etablert en oversikt over de ti viktigste risikoene som prioriterte tiltaksområder. Utviklingen i risikobildet følges opp månedlig, og oversikten viser at samlet risikonivå går ned.

Arbeidet med sanering og sikring av planoverganger har vært intensivert i 2021. Det er gjennomført et betydelig arbeid innenfor vegetasjonsrydding, hastighetsreduksjoner og ringerutiner. Arbeidet med å sikre arbeid i og ved spor har i flere år vært et prioritert innsatsområde. Det gjelder også for 2021, rettet mot personer og maskiner utilsiktet i spor og berøring med strømførende anlegg. Videre er arbeidet med flom og skredkartlegging og tiltak for å møte endringer i klima videreført fra 2020.

Bane NOR arbeider systematisk med å utforme og forbedre arbeidsforholdene for å unngå arbeidsulykker, arbeidsrelaterte sykdommer og sykefravær på grunn av fysiske og psykososiale risikofaktorer i arbeidsmiljøet. Gjennomsnittlig sykefravær i 2021 var 4,1 prosent (uendret fra 2020), noe som ligger under verdiene for både bygg- og anleggsbransjen og alle næringer samlet.

Personskader i virksomheten følges opp månedlig ved blant annet å måle antall fraværsskader per million arbeidstimer («H1-verdi»). H1-verdi for ansatte fortsetter å ligge lavt (0,3 ved utgangen av 2021 i forhold til en målsetting på 0,5). H1-verdi for entreprenører (5,1) ligger noe over målsettingen på 4,0.

Virksomheten i 2021 har naturlig vært preget av koronapandemien, og tiltak i foretaket har vært lagt tett opp mot myndighetenes anbefalinger og koronautfordringene har vært håndtert løpende.

Bane NOR setter strenge krav til at leverandører etterlever regler og krav til HMS, etikk, ytre miljø og sosiale forhold.

Bane NOR er eksponert for betydelig cyber-risiko, og trusselen om uautorisert tilgang til kritiske systemer har fått mye oppmerksomhet de siste årene. Flere hendelser bekrefter at virksomheter kan bli påført alvorlige konsekvenser ved uautorisert tilgang inn i IKT-systemene. Bane NOR har derfor gjort betydelige oppgraderinger for å sikre kritiske IKT-løsninger. Arbeidet vil fortsette kommende år.

Etter ledelsens gjennomgåelse har Bane NOR igangsatt vurdering av modenheten i sikkerhetsstyringen i henhold til ERAs metodikk. Videre arbeides det med å tydeliggjøre oppgaver og ansvar knyttet til virksomhetens kjerneprosesser. Det pågår en rekke initiativer for å videreutvikle sikkerhetskulturen.

Finansielle og operasjonelle forhold

Bane NOR har en finansieringsmodell som innebærer at størstedelen av selskapets årlige behov bevilges over statsbudsjettet. Tilgangen på likviditet for den delen av virksomheten som er basert på avtaler med Jernbanedirektoratet bestemmes i all hovedsak av dette, i tillegg til en driftskreditt i Norges Bank på 500 MNOK. Likviditeten i eienomsvirksomheten som utgjør den kommersielle delen av virksomheten er sikret gjennom ubenyttede midler på langsiktig kredittfasilitet og kortsiktige trekkrettigheter.

Det er knyttet risiko til målene for tilgjengelighet av infrastrukturen. Foretakets mål forutsetter at bevilgninger til vedlikehold sikrer 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 vedlikeholdsetterslep ikke reduseres, vil det påvirke mulighetene til å oppnå fastsatte mål for punktlighet og regularitet.

Det er 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 videre med å utvikle 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 har gitt økt risiko for merkostnader og forsinkelser i fremdrift for deler av prosjektporteføljen, blant annet på grunn av innreiserestriksjoner for utenlandske arbeidere.

Prosjektet for signal og trafikkstyring, ERTMS, har betydelig risiko. Prosjektet innebærer et vesentlig 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 NOK, samtidig som foretaket har noen utbetalinger i euro til hovedleverandører på prosjektet Follobanen. Det er imidlertid avtalefestet med Jernbanedirektoratet at Bane NOR ikke skal bære valutarisikoen verken for dette prosjektet eller ERTMS-programmet, fordi kostnadsrammen ble fastsatt før 1. januar 2017. Bane NOR bærer selv valutarisiko knyttet til andre prosjekter, men eksponeringen er begrenset ved at kontraktene i all hovedsak inngås i NOK.

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

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

Virksomheten har etablert styreansvarsforsikring med dekningsomfang i samsvar med markedspraksis.

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), der det 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. Det 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.

Samfunnsansvar og 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, samt 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 samfunnsansvar og bærekraft. I 2021 utarbeidet Bane NOR et veikart for bærekraft. Veikartet er integrert i Bane NORs nye konsernstrategi med felles visjon «mer på skinner setter mindre spor». Ambisjonen for arbeidet med bærekraft 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.

I 2021 har Bane NOR jobbet videre med å utvikle konsernets arbeid med bærekraft med utgangspunkt i de langsiktige ambisjoner og mål som er fastsatt i veikartet for bærekraft. Arbeidet omfatter ti prioriterte og vesentlige områder innenfor bærekraft for Bane NOR:

- Videreutvikle jernbanens miljøfortrinn
- Sikre punktlighet og forutsigbarhet
- Styrke knutepunktutvikling og sømløs reise
- Redusere vårt klima- og miljøavtrykk i egen aktivitet
- Utvikle en bærekraftig leverandørkjede
- Sikre kompetent og godt arbeidsmiljø
- Ta ansvar for kulturminner og kulturmiljø
- Bidra til mangfold og likestilling
- Styrke antikorrupsjon og habilitet
- Ivareta sikkerhet

Bane NOR har utarbeidet et klimaregnskap i tråd med «Global Reporting Initiative» sin klimagassmodell «Greenhouse Gas Protocol» og er vedlagt årsrapporten i kap. 10.2. Hvordan det jobbes med bærekraft og viktige tiltak gjennomført i 2021 er også beskrevet i kap. 7.1.

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).

Bane NOR samarbeider med Norges Geotekniske Institutt om 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 fordi slike hendelser ofte fører til store forsinkelser.

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 togselskaper i sju land omfattes i dag av samarbeidet.

HR og organisasjon

Ved utgangen av 2021 var det 3 337 ansatte i konsernet. Antall kvinner totalt i foretaket utgjorde 34 prosent. Kvinneandelen i konsernledelsen var 33 prosent og kvinneandelen i styret er 50 prosent.

Bane NOR arbeider for å fremme likestilling og mangfold, samt hindre all form for diskriminering og trakassering. Dette 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 med å videreutvikle foretakets strategi for mangfold og likestilling og innføre relevante måleparametere i henhold til føringene i ny konsernstrategi. Tema mangfold er fra 2021 inkludert i den årlige medarbeiderundersøkelsen. Alle medarbeidere gjennomfører årlig e-læring om etikk og samfunnsansvar, der mangfold fremheves.

I henhold til den forsterkede aktivitets- og redegjørelsesplikten i likestillings- og diskrimineringsloven § 26 redegjør Bane NOR for hvordan det jobbes aktivt for likestilling og ikke-diskriminering i egen redegjørelse på årsrapportens nettside, med henvisning i årsrapportens kapittel 7.1. Dette gjelder både hvordan de eventuelle likstillingsutfordringer som finnes i virksomheten kan avdekkes, faktisk tilstand rundt kjønnslikestilling og hva som er gjort for å oppfylle aktivitetsplikten.

I forbindelse med koronapandemien er det gjennomført regelmessige 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 og Konnekt (nasjonalt kompetansesenter for samferdsel, etablert av Jernbanedirektoratet). Det ble i 2021 implementert et helhetlig HR-system, hvor medarbeiderutvikling er en sentral del. For første gang har vi nå et felles system for registrering av mål- og utviklingssamtaler som gjør det enklere å følge opp mål og utviklingsplaner gjennom året. Trainee-ordningen er videreført fra tidligere, med elleve nye traineer i 2021. Totalt er det 33 traineer ved utgangen av 2021. Ledertreningsopplegget for alle ledere i Bane NOR har høy prioritet og videreutvikles kontinuerlig både med fysiske og digitale samlinger. Spesielt fokus i 2022 vil være leders ansvar tilknyttet implementering av ny strategi i hele organisasjonen.

Fremtidsutsikter og rammebetingelser

Melding om Nasjonal transportplan for perioden 2022-2033 ble behandlet i Stortinget i juni 2021 og legger rammer for hvordan man de neste tolv årene skal arbeide i retning av det overordnede målet for transportsektoren.

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.

Bane NOR har i 2021 og 2022 inngått nye avtaler med Samferdselsdepartementet og Jernbanedirektoratet. Avtalene følger opp Bane NORs nye strategi, der mer for pengene og reduserte utbyggingskostnader er hovedprioritet. Et nytt rammeverk vil gi økt handlingsrom, finansiell fleksibilitet og forutsigbar finansiering. Foretaket gjennomfører utviklingsarbeid innenfor portefølje- og eierstyring for å kunne levere på de nye rammebetingelsene. Utviklingsarbeidet vil omfatte en rekke tiltak for utvikling og implementering av det nye rammeverket, slik at Bane NOR skal kunne levere på forventningene.

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 å sikre at jernbanen bygges, driftes og vedlikeholdes så målrettet, sikkert og kostnadseffektivt som mulig, vil bli videreført med full styrke fremover.

Oslo, 1. april 2022

Cato Hellesjø
Styrets leder
(elektronisk signert)

Olaf Trygve Melbø
Nestleder
(elektronisk signert)

Gorm Frimannslund
Konsernsjef
(elektronisk signert)

Hildegunn Naas-Bibow
Styremedlem
(elektronisk signert)

Baard Haugen
Styremedlem
(elektronisk signert)

Renate Larsen
Styremedlem
(elektronisk signert)

Adele Norman Pran
Styremedlem
(elektronisk signert)

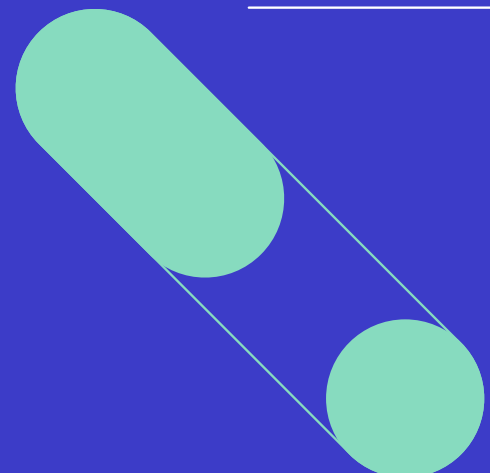
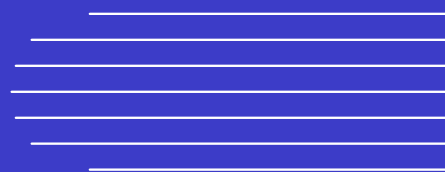
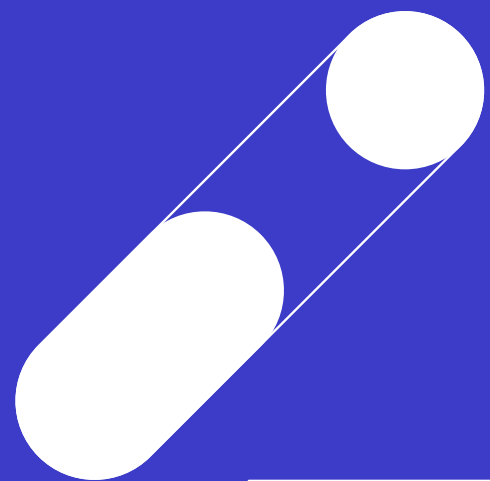
Terje Wold
Styremedlem
(elektronisk signert)

Bente Langeland Roheim
Styremedlem
(elektronisk signert)

9.

Regnskap

9.1.	Årsregnskap, noteverk og regnskapsprinsipper	72
9.2.	Redegjørelse for eierstyring og foretaksledelse	107
9.3.	Revisors beretning	114



Resultatregnskap

Tall i millioner kroner

Bane NOR SF				Bane NOR Konsern	
2021	2020		Note	2021	2020
5 455	5 309	Vederlag fra Jernbanedirektoratet	1	5 455	5 309
5 490	5 755	Kompensasjon for slit og elde (utsatt inntektsføring tilskudd)	1	5 498	5 760
0	0	Salgsinntekter, eiendomsprosjekter	1, 2	27	979
2 442	2 347	Andre driftsinntekter	1	3 318	2 335
13 388	13 411	Sum driftsinntekter		14 299	14 383
0	0	Prosjektkostnader eiendomsprosjekter	2	13	549
462	256	Varekostnad		565	287
1 911	1 890	Lønns- og personalkostnad	3, 4, 16	1 873	2 929
3 522	3 118	Maskinleie, materiell og vedlikehold	5	3 646	1 744
2 206	2 142	Andre driftskostnader	5	2 300	2 283
8 101	7 406	Sum driftskostnad før avskrivninger og nedskrivninger		8 397	7 793
5 572	5 721	Avskrivninger og nedskrivninger	8, 9	5 968	6 148
-286	284	Driftsresultat		-65	443
0	0	Resultat fra investering i felleskontrollert virksomhet	10	555	187
357	365	Finansinntekter	6	98	112
50	23	Finanskostnader	6	138	122
306	341	Netto finansresultat		514	177
20	626	Ordinært resultat før skattekostnad		449	620
7	9	Skattekostnad på ordinært resultat	7	86	36
13	617	Årsresultat		363	584

Balanse

Tall i millioner kroner

Bane NOR SF		Eiendeler	Note	Bane NOR Konsern	
2021	2020			2021	2020
390	307	Øvrige immaterielle eiendeler	8	390	302
390	307	Sum immaterielle eiendeler		390	302
31 907	31 711	Grunneiendom, bygninger mv.	9	40 430	40 138
86 172	83 836	Infrastruktur	9	86 172	83 836
65 492	55 877	Anlegg under utførelse	9	67 083	57 005
1 040	1 071	Driftsløsøre, maskiner, transportmidler m.v.	9	1 160	1 224
184 611	172 495	Sum varige driftsmidler		194 844	182 203
8 261	8 190	Investeringer i datterselskap	10	0	0
0	0	Investeringer i felleskontrollert virksomhet	10	732	1 127
0	0	Investeringer i aksjer og andeler		6	6
550	1 240	Andre fordringer og øvrige finansielle anleggsmidler	11, 21, 22	169	547
8 811	9 430	Sum finansielle anleggsmidler		907	1 680
193 812	182 231	Sum anleggsmidler		196 141	184 185
0	0	Utviklingseiendom	12	5 256	3 486
852	874	Varelager	12	855	874
345	245	Kundefordringer	11	475	475
4 430	6 737	Andre fordringer	11, 21, 22	3 452	6 231
400	0	Markedsbaserte finansielle instrumenter	11	400	0
3 056	1 731	Bankinnskudd	13	3 115	2 535
9 084	9 587	Sum omløpsmidler		13 554	13 601
202 897	191 818	Sum eiendeler		209 695	197 786

Balanse

Tall i millioner kroner

Bane NOR SF		Egenkapital og gjeld	Note	Bane NOR Konsern	
2021	2020			2021	2020
8 802	9 002	Innskuddskapital	14	8 802	9 002
8 802	9 002	Sum innskutt egenkapital		8 802	9 002
2 807	3 506	Annen egenkapital	14	3 017	3 302
2 807	3 506	Sum opptjent egenkapital		3 017	3 302
11 610	12 508	Sum egenkapital		11 819	12 304
183 389	171 978	Leveringsforpliktelse	15	183 749	172 346
3 073	2 366	Pensjonsforpliktelser	16	3 073	2 936
12	14	Utsatt skatt	7	367	264
310	603	Andre avsetninger for forpliktelser	17	310	603
186 784	174 962	Sum avsetninger for forpliktelser		187 499	176 148
0	0	Langsiktig rentebærende gjeld	18	4 100	2 900
0	0	Sum annen langsiktig gjeld		4 100	2 900
0	0	Kortsiktig rentebærende gjeld	18	1 244	1 744
1 165	1 413	Leverandørgjeld	21, 22	1 397	1 543
9	8	Betalbar skatt	7	94	104
127	126	Skyldige offentlige avgifter		127	164
3 202	2 802	Annen kortsiktig gjeld	19	3 414	2 878
4 503	4 348	Sum kortsiktig gjeld		6 277	6 433
191 287	179 310	Sum gjeld		197 876	185 482
202 897	191 818	Sum egenkapital og gjeld		209 695	197 786

Oslo, 1. april 2022

Cato Hellesjø
Styrets leder
(elektronisk signert)

Olaf Trygve Melbø
Nestleder
(elektronisk signert)

Gorm Frimannslund
Konsernsjef
(elektronisk signert)

Hildegunn Naas-Bibow
Styremedlem
(elektronisk signert)

Baard Haugen
Styremedlem
(elektronisk signert)

Renate Larsen
Styremedlem
(elektronisk signert)

Adele Norman Pran
Styremedlem
(elektronisk signert)

Terje Wold
Styremedlem
(elektronisk signert)

Bente Langeland Roheim
Styremedlem
(elektronisk signert)

Kontantstrømoppstilling

Tall i millioner kroner

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2021	2020		2021	2020
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter				
20	626	Resultat før skattekostnad	449	620
-8	-3	Periodens betalte skatt	-56	-67
-35	-382	Gevinst/tap ved salg av anleggsmidler og utviklingseiendom	-203	-470
5 572	5 721	Avskrivninger og nedskrivninger	5 968	6 148
-5 490	-5 755	Inntektsføring leveringsforpliktelse	-5 498	-5 760
0	0	Resultatandel felleskontrollert virksomhet	-555	-187
22	2	Endring i varelager	19	2
-100	2	Endring i kundefordringer	0	112
2 461	670	Fordring på vederlag på Jernbanedirektoratet	2 461	670
-248	331	Endring i leverandørgjeld	-146	262
-5	-2	Forskjell mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger i pensjonsordninger	-5	-10
-13	-21	Kalkulatorisk rente langsiktig fordring	-13	-21
198	-1 307	Endring i andre tidsavgrensningsposter	-239	-726
2 374	-118	Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	2 182	573
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter				
107	52	Salg av utviklingseiendom og varige driftsmidler	858	1 108
-17 724	-16 385	Investering i utviklingseiendom og varige driftsmidler	-20 911	-17 649
0	0	Innbetalinger ved salg av aksjer og andeler i andre foretak	951	0
-271	0	Utbetalinger ved investering i aksjer og andeler i andre foretak	-90	-118
-400	0	Utbetalinger ved kjøp av andre investeringer	-400	14
16	227	Innbetalinger på andre lånefordringer (kortsiktig/langsiktig)	17	27
0	-425	Utbetalinger på andre lånefordringer (kortsiktig/langsiktig)	-63	-18
-18 272	-16 531	Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-19 638	-16 636
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter				
17 223	16 534	Vederlag fra Jernbanedirektoratet benyttet til investeringer	17 223	16 534
0	0	Innbetalinger ved opptak av gjeld	3 080	1 393
0	0	Utbetalinger ved nedbetaling gjeld	-2 380	-1 550
0	0	Innbetalinger av utbytte og konsernbidrag	113	107
17 223	16 534	Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter	18 036	16 484
1 325	-115	Netto endring i kontanter og kontantekvivalenter	580	421
1 731	1 846	Kontanter og kontantekvivalenter ved periodens begynnelse	2 535	2 114
3 056	1 731	Kontanter og kontantekvivalenter ved periodens slutt	3 115	2 535

Noter

1.	Inntekter
2.	Eiendomsprosjekter
3.	Lønnskostnader, antall årsverk, godtgjørelser m.m.
4.	Retningslinjer om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse for ledende personer
5.	Driftskostnader
6.	Finansinntekter og finanskostnader
7.	Skatt
8.	Immaterielle eiendeler
9.	Varige driftsmidler
10.	Datterselskap og felleskontrollert virksomhet
11.	Fordringer
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

Tall i millioner kroner

Note
01

Inntekter

Bane NOR SF

Bane NOR Konsern

2021	2020	Inntekter fordelt på kategori	2021	2020
5 455	5 309	Inntektsført vederlag fra Jernbanedirektoratet	5 455	5 309
5 490	5 755	Kompensasjon for slit og elde	5 498	5 760
0	0	Salgsinntekter, eiendomsprosjekter	27	979
29	63	Inntekter fra andre offentlige virksomheter	29	64
458	226	Energiinntekter	458	226
1 049	850	Infrastrukturavgifter	1 049	850
35	382	Salgsgevinster	189	40
78	46	Undervisningstjenester	78	46
402	374	Leieinntekt fast eiendom og øvrige leieinntekter	962	908
392	406	Andre driftsinntekter	554	201
13 388	13 411	Sum inntekter	14 299	14 383

2021	2020	Inntekter fordelt på virksomhetsområder	2021	2020
11 072	9 941	Drift og teknologi	11 072	9 959
594	377	Utbygging	594	377
418	1 131	Kunde og marked	418	1 131
1 105	1 402	Eiendom	2 016	2 382
199	559	Administrasjon og støttefunksjoner	199	533
13 388	13 411	Sum inntekter	14 299	14 383

Vederlag fra avtalene med Jernbanedirektoratet er regnskapsmessig periodisert som følger:

2021	Endring uopptjent inntekt	Inntektsført driftstilskudd	Balanseført leveringsforpliktelse	Sum
K01		4 600	2 401	7 001
K02		29		29
K03		233	1 035	1 268
K04		394	13 634	14 027
K03/K04-hybrid		200	407	607
Sum vederlag	0	5 455	17 478	22 933

2020	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	-70	5 309	16 534	21 773

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 prosjektresultat.

I tillegg har Bane NOR Eiendom konsernet et betydelig antall prosjekter organisert som felleskontrollerte virksomheter med andre eiendomsaktører. Disse prosjektene (selskapene) konsolideres ikke, men regnskapsføres etter egenkapitalmetoden, jf. note 10.

Bane NOR Konsern

2021	Salgsinntekter	Prosjekt-kostnader	Sum netto resultat
Riverside (boliger, Fredrikstad)	27	-13	14
Sum	27	-13	14
2020			
Drammen Stasjon Kontor (næring, Drammen)	698	-388	310
Riverside (boliger, Fredrikstad)	281	-161	120
Sum	979	-549	430

Note 03

Lønnskostnader, antall årsverk, godtgjørelser m.m.

Bane NOR SF

2021	2020	Lønnskostnader	2021	2020
2 646	2 612	Lønninger	2 646	3 486
361	335	Arbeidsgiveravgift	361	437
338	341	Pensjonskostnader	338	432
16	15	Andre ytelser	16	21
-1 450	-1 413	Aktiverte lønnskostnader	-1 488	-1 446
1 911	1 890	Sum lønnskostnader	1 873	2 929
3 335	3 392	Sysselsatte årsverk i regnskapsåret har vært	3 335	4 647

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

2021	2020	Kostnadsført godtgjørelse til revisor (tall eksklusive mva.)	2021	2020
1,0	1,3	Lovpålagt revisjon	2,7	3,2
0,2	0,2	Andre attestasjonstjenester	0,3	0,5
0,0	0,0	Skatterådgivning	0,0	0,2
0,0	2,8	Andre tjenester*	0,0	2,8
1,2	4,3	Sum kostnadsført	3,0	6,8

* 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

Retningslinjer om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse for ledende personer

Retningslinjer om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse for Bane NORs konsernsjef og andre ledende personer (i det følgende kalt «ledende personer») er utarbeidet i overensstemmelse med bestemmelsene i regnskapsloven og Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse. Den norske regjeringens retningslinjer for godtgjørelse til ledende personer 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 personer i konsernet.

Retningslinjer for lederlønninger

Konsernprosedyre Lønn og annen godtgjørelse i Bane NOR SF er et rammeverk for fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse i Bane NOR. Hensikten er å sikre at Bane NOR tiltrekker og beholder de rette medarbeiderne, samt at lønn og annen godtgjørelse i Bane NOR skal oppleves som åpen, forståelig og forutsigbar. Konsernprosedyren gjelder total belønning for alle ansatte i Bane NOR og er vedtatt av styret.

Lønn og godtgjørelse til ledende personer 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 personer skal være transparent og i tråd med prinsippene for god eierstyring

Bane NOR foretar lønnsammenligninger der lønnsnivå for ledende personer i Bane NOR sammenlignes med lønnsnivå for sammenlignbare stillinger i relevante virksomheter og bransjer. Dette for å sikre at godtgjørelse til ledende personer i Bane NOR er på et konkurransedyktig nivå uten å være lønnsledende og at hensynet til moderasjon ivaretas.

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 personer. 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 personer
- bistå og rådgi konsernsjef i fastsettelsen av godtgjørelsen til de øvrige ledende personer
- 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 2021**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 2022.

Lønns-elementer**Fast lønn**

Bane NOR har som prinsipp at konsernledelsen skal honoreres med fast lønn. Basislønnen fastsettes på bakgrunn av stillingsinnhold, ansvarsnivå, kompetanse og erfaring.

Bane NOR har ikke vurdert det som formålstjenlig å innføre variabel godtgjørelse for personer i konsernledelsen eller andre ledende personer i konsernet.

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 videreføres ikke i 2022.

Pensjons- og forsikringsordninger

Ledende personer deltar i konsernets generelle pensjons- og forsikringsordninger, og er omfattet av konsernets generelle aldersgrense. Konsernets pensjonsordning er en innskuddspensjonsordning med 5,7 % av lønn fra 0 til 7,1 G og 23,8 % av lønn mellom 7,1 og 12 G. I tillegg har konsernet en lukket ytelsespensjonsordning i Statens pensjonskasse der medlemmene i ordningen er ansatte som ble virksomhetsoverført fra Jernbaneverket og som har valgt å beholde denne ordningen i stedet for å gå over til Konsernets innskuddspensjonsordning. Opptjente pensjonsrettigheter i pensjonsordningen i Statens pensjonskasse samordnes med opptjening av pensjonsrettigheter fra andre virksomheter med offentlig tjenestepensjon. 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 personer mottar ikke særskilt godtgjørelse for styreverv i datterselskaper.

Ansattvalgte styremedlemmer mottar kompensasjon tilsvarende eieroppnevnte medlemmer.

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

Sluttavtaler

Ved pålegg fra styret om fratredelse, har konsernsjef rett til sluttvederlag tilsvarende 12 måneders grunnlønn. Dette inkluderer lønn i oppsigelsestiden. Sluttvederlaget reduseres forholdsmessig ved inntekt fra ny stilling, men skal minst tilsvare 6 månedslønner, som er 3 måneder mer enn oppsigelsestidens lengde. Dette avviker noe i forhold til statens retningslinjer. Avviket må ses i forhold til at avtalt oppsigelsestid for Bane NORs konsernsjef er 3 måneder og ikke 6 måneder som er vanlig for denne type stilling. Øvrige prinsipper i Retningslinjene følges, inkludert at sluttvederlag ikke benyttes når lederen har tatt initiativ til oppsigelsen.

Øvrige ledende ansatte har ikke sluttvederlagsavtaler.

Note

04

fortsetter

Lederlønnspolitik og gjennomføring av retningslinjene for foregående regnskapsår

Lederlønnspolitikken for 2021 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 2021 var økningen i gjennomsnitt 2,7% på årsbasis, i tråd med resultatet av forhandlingene i frontfaget.

Ledelsens godtgjørelsesordning blir årlig gjennomgått av styret.

Lønn og eventuelle andre ytelser til ledende ansatte for 2021, og den enkeltes totale pensjonskostnad, fremgår i tabell nedenfor.

Tall i tusen kroner

Oversikt over samlet godtgjørelse til ledende ansatte i 2021:

Navn	Tittel	Lønn	Natural- ytelser	Pensjons- kostnad	Sum
Gorm Frimannslund *	konsernsjef	3 035	6	256	3 297
Jon-Erik Lunøe **	konserndirektør Eiendom	2 263	6	167	2 437
Stine B Ilebrekke Undrum *	konserndirektør Utbygging	2 411	9	290	2 710
Sverre Kjenne *	konserndirektør Drift og teknologi	2 634	9	258	2 901
Henning Scheel **	konserndirektør Kunde og marked	1 785	6	167	1 959
Eli Skrøvset ** (til 31.08.21)	konserndirektør Virksomhetsstyring	1 438	10	111	1 559
Rune Fjeldstad ** (fra 01.09.21)	konserndirektør Virksomhetsstyring	787	2	56	844
Karsten Boe **	konserndirektør Sikkerhet og kvalitet	1 768	10	167	1 946
Beate Hamre Deck **	konserndirektør HR og organisasjon	1 861	10	167	2 038
Torild Lid Uribarri **	konserndirektør Kommunikasjon og samfunnskontakt	1 800	10	167	1 978

* SPK - offentlig tjenestepensjon

** Innskuddspensjon DNB

Oversikt over samlet godtgjørelse til styret i 2021:

Navn	Rolle	Oppnevnt	Utbetalt styre- honorar	Godt- gjørelse utvalg	Sum
Cato Hellesjø	styreleder, leder KU, medlem PU	23.06.20	501	83	584
Olaf Trygve Melbø	nestleder, leder PU	10.02.16	305	77	381
Ane Rongen Breivega	styremedlem, medlem KU, medlem RU (til 20.06.21)	10.02.16	127	35	161
Renate Larsen	styremedlem, medlem KU (fra 21.06.21)	21.06.21	123	7	130
Toril Nag	styremedlem (til 20.06.21)	10.02.16	127	0	127
Adele Norman Pran	styremedlem (fra 21.06.21)	21.06.21	123	0	123
Baard Haugen	styremedlem, leder RU	20.06.17	249	77	326
Hildegunn Naas-Bibow	styremedlem, medlem RU (fra 02.08.21)	21.06.21	123	14	137
Solbjørg Engeset	styremedlem ansattvalgt, medlem RU (til 24.06.21)	01.04.17	129	23	153
Bente Langeland Roheim	styremedlem ansattvalgt, medlem PU (fra 25.06.21)	25.06.21	120	14	134
Torfinn Håverstad	styremedlem ansattvalgt, medlem KU (til 24.06.21)	09.08.19	129	13	141
Terje Wold	styremedlem ansattvalgt, medlem KU (fra 25.06.21)	25.06.21	120	7	128
Tor Egil Pålerud	observatør, medlem PU (til 24.06.21)	09.08.19	97	23	121
Lars Øyvind Sannes	observatør, medlem RU (fra 25.06.21)	25.06.21	90	14	104
Morten Lønnes	observatør (til 24.06.21)	09.08.19	97	0	97
Morten Fred Tannum	observatør (fra 25.06.21)	25.06.21	90	0	90

Benevnelse utvalg

Kompensasjonsutvalg ("KU")

Revisjonsutvalg ("RU")

Prosjektutvalg ("PU")

Tall i millioner kroner

Note 05

Driftskostnader

Bane NOR SF

Bane NOR Konsern

2021	2020	Maskinleie, materiell og vedlikehold	2021	2020
37	42	Leie av maskiner, inventar o.l.	37	120
242	230	Verktøy, inventar og driftsmateriell	242	305
330	241	Reparasjon og vedlikehold	477	396
2 913	2 605	Entreprenør- og prosjekteringstjenester	2 890	923
3 522	3 118	Sum maskinleie, materiell og vedlikehold	3 646	1 744

2021	2020	Andre driftskostnader	2021	2020
1	1	Frakt- og transportkostnader	1	1
140	84	Energikostnader vedrørende produksjon	140	84
785	800	Kontorlokaler og publikumsområder mv.	580	542
139	114	Konsulenttjenester	149	138
489	541	Andre fremmede tjenester	489	582
34	29	Kurs-, møte- og kontorkostnader	35	48
55	55	Telefon, datasamband, porto o.l.	58	68
47	58	Drift av egne transportmidler og maskiner	47	73
34	41	Reise, diett, bilgodtgjørelse	34	73
316	328	Kompensasjon til togselskaper	316	328
166	90	Andre kostnader	451	345
2 206	2 142	Sum andre driftskostnader	2 300	2 283

Note 06

Finansinntekter og finanskostnader

Bane NOR SF

Bane NOR Konsern

2021	2020	Finansinntekter	2021	2020
35	40	Renteinntekter fra eksterne	44	52
19	17	Renteinntekter fra andre konsernselskaper	0	0
13	23	Finansinntekt finansiell leasing fiberkabler	13	23
37	30	Agio	37	30
250	250	Utbytte fra Bane NOR Eiendom AS	0	0
3	6	Andre finansinntekter	4	8
357	365	Sum finansinntekter	98	112

2021	2020	Finanskostnader	2021	2020
0	0	Gjeldsrenter	85	103
0	9	Rentekostnad til andre konsernselskaper	0	0
0	0	Andre rentekostnader	0	0
43	13	Agio	43	14
7	1	Andre finanskostnader	10	6
50	23	Sum finanskostnader	138	122

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 skatteregelverk.

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 skatteregelverk.

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

2021	2020	Årets skattekostnad i resultatregnskapet	2021	2020
9	3	Betalbar skatt	95	101
-2	6	Endring i utsatt skatt	-9	-65
7	9	Skattekostnad i resultatregnskapet	86	36
Betalbar skatt i balansen				
9	8	Årets betalbare skatt	95	106
0	0	For lite/mye avsatt skatt tidligere år	-1	-2
9	8	Betalbar skatt i balansen	94	104
Avstemming fra nominell til faktisk skattesats				
20	626	Ordinært resultat før skattekostnad	449	619
4	138	Forventet inntektsskatt etter nominell skattesats (22%)	99	136
<i>Justert for skatteeffekten av følgende poster:</i>				
-55	-55	Permanente forskjeller (fritaksmetoden)	-105	-50
	0	Permanente forskjeller (resultatandel felleskontrollert virksomhet)	-26	-52
58	-63	Skattefritak etter skatteloven § 2-32 første ledd	58	0
	-5	For lite/mye avsatt skatt tidligere år	0	-15
	0	Andre poster	60	23
7	15	Skattekostnad	86	42
35 %	2 %	Effektiv skattesats	19 %	7 %

Beregning av utsatt skatt:

2021	2020	Midlertidige forskjeller	2021	2020
51	53	Anleggsmidler	-471	-446
0	0	Omløpsmidler	1 777	1 498
0	0	Gevinst- og tapskonto	400	433
0	0	Pensjonsforpliktelser	0	-213
0	0	Underskudd til fremføring	-3	-49
5	12	Andre poster	-34	-22
56	65	Grunnlag for utsatt skatt	1 669	1 201
12	14	Utsatt skatt i balansen	367	264

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

	Lisenser, rettigheter	Goodwill	Sum
Anskaffelseskost 01.01.	451	37	488
Tilgang	149	0	149
Overføringer til/fra varige driftsmidler	-31	0	-31
Anskaffelseskost 31.12.	569	37	606
Akkumulerte avskrivninger 01.01.	160	21	181
Årets avskrivninger	28	7	35
Akkumulerte avskrivninger 31.12.	188	28	216
Sum balanseført verdi 31.12.	381	9	390

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. Avskrivningstid for immaterielle eiendeler er fem år, med unntak av der levetiden på eiendelen er vurdert å være vesentlig lengre.

Bane NOR Konsern

	Lisenser, rettigheter	Goodwill	Sum
Anskaffelseskost 01.01.	455	19	474
Tilgang	150	0	150
Overføringer til/fra varige driftsmidler	-31	0	-31
Avgang	-5	0	-5
Anskaffelseskost 31.12.	569	19	588
Akkumulerte avskrivninger 01.01.	164	8	172
Årets avskrivninger	28	2	30
Avgang	-4	0	-4
Akkumulerte avskrivninger 31.12.	188	10	198
Sum balanseført verdi 31.12.	381	9	390

Tall i millioner kroner

Note 09

Varige driftsmidler

Bane NOR SF

	Grunneiendom, bygninger mv.	Infrastruktur	Anlegg under utførelse	Driftsløsøre, maskiner mv.	Sum
Anskaffelseskost 01.01.	32 070	105 093	55 877	1 533	194 573
Tilgang	0	437	17 534	12	17 982
Overføringer mellom anleggsgrupper	464	7 004	-7 549	81	0
Overføringer til/fra immaterielle eiendeler	0	0	0	33	33
Avgang	-165	-22	-369	-17	-573
Anskaffelseskost 31.12.	32 369	112 512	65 492	1 641	212 015
Akkumulerte avskrivninger 01.01.	359	21 257	0	462	22 078
Årets avskrivninger	225	5 095	61	156	5 537
Avgang	-122	-12	-61	-17	-212
Akkumulerte avskrivninger 31.12.	463	26 340	0	601	27 404
Sum balanseført verdi 31.12.	31 907	86 172	65 492	1 040	184 611
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	36
Bygninger	764

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.

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.	44 727	105 093	57 065	1 903	208 788
Tilgang	1 253	437	17 562	16	19 268
Overføringer mellom anleggsgrupper	0	7 004	-7 085	81	0
Overføringer til/fra utviklingseiendom	0	0	0	0	0
Overføringer til/fra immaterielle eiendeler	0	0	0	33	33
Avgang	-110	-22	-399	-40	-571
Anskaffelseskost 31.12.	45 870	112 512	67 143	1 993	227 518
Akkumulerte avskrivninger 01.01.	4 589	21 257	60	679	26 585
Årets avskrivninger	581	5 095	61	185	5 922
Årets nedskrivninger	-3	0	0	0	-3
Avgang	273	-12	-61	-31	169
Akkumulerte avskrivninger 31.12.	5 440	26 340	60	833	32 673
Sum balanseført verdi 31.12.	40 430	86 172	67 083	1 160	194 845
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	36
Bygninger	559

Ved årsslutt i 2021 ble det gjennomført en vurdering av behov for nedskrivning av konsernets merverdier, herunder merverdi tomter og bygninger.

Nedskrivningsvurderingen er basert på verddivurderinger utført av uavhengig aktør. Verddivurderingen viser en positiv verdiutvikling i eiendomsporteføljen i Bane NOR Eiendom Konsern, fratrukket årets investeringer.

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
Bn Lysaker Elveveien 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	Grenstølveien 40 AS
Bne 20legend AS	Bne Paradis 1 AS	Grønland 21 AS
Bne 254 Vikersund AS	Bne Parkering AS	Inkubator Sundland AS
Bne Asker AS	Bne Riverside AS	Jernbanebrygga 63 AS
Bne Asker Insekthotell AS	Bne S-22 AS	Jernbaneveien 27 AS
Bne Baneveien 57 AS	Bne Schweigaardsgate 40-46 AS	Lierstranda Tomteselskap AS
Bne Brueland AS	Bne Schweigaardsgate 41-51 AS	Moss Tomteselskap AS
Bne C6 AS	Bne Schweigaardsgate 51 I AS	Mysen S16 Næring AS
Bne Cecilienborg AS	Bne Schweigaardsgate 51 II AS	Mysen S16 Utvikling AS
Bne Egersund AS	Bne Schweigaardsgate 51 III AS	Paradis Boligutvikling 1B AS
Bne Foss Eikeland AS	Bne Schweigaardsgate 51 IV AS	Paradis Boligutvikling 2 AS
Bne Frodegaten 23 AS	Bne Ski Jernbanesvingen AS	Paradis Næring 1 AS
Bne Ganddal AS	Bne Ski Vestveien AS	Professor Smiths Hage Utvikling AS
Bne Horten AS	Bne Ski Vestveien Sør AS	Quadrum AS
Bne Hvalstad Bolig AS	Bne Strandgata 19 AS	Quadrum Bygg A AS
Bne Hvalstad Næring AS	Bne Stryn AS	Quadrum Bygg B AS
Bne Hvalstad Parkering AS	Bne Strømmen AS	Quadrum Bygg C AS
Bne Kanalhotellet AS	Bne Tangen AS	Quadrum Bygg D AS
Bne Kløfta Bolig AS	Bne Voss Knutepunktet AS	Skien Brygge AS
Bne Lagårdsveien felt G AS	Bne X6 AS	Skøyen Knutepunkt Utvikling 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	Togdiesel AS
Bne Lisleby Utvikling AS	Drammen Stasjon A1 AS	Trolløya Eiendom AS
Bne Nordfjordeid AS	Drammen Stasjon A3 AS	Trondheim Stasjonscenter Gryta AS
Bne Nye Nybyen AS	Fosnagaten 12 AS	

Note

10

fortsetter

Datterselskap og felleskontrollert virksomhet

Felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskaper i Bane NOR Eiendom underkonsern:

Navn	Forretnings- kontor	Eier-/stemme- andel, %
Bellevue Utvikling AS	Fredrikstad	50 %
Bne Holmestrand Bolig AS	Oslo	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 %
Jessheim Byutvikling AS	Ullensaker	50 %
Kammerherreløkka AS	Porsgrunn	50 %
Knutepunkt Porsgrunn AS	Porsgrunn	50 %
Kjærlighetsstien Bolig AS	Levanger	50 %
Lagårdsveien Utvikling AS	Oslo	50 %
Lierstranda Invest AS	Oslo	50 %
Lurhaugen Utvikling AS	Oslo	50 %
Nyhavna Hotell AS	Hamar	50 %
Oslo S Parkering Holding AS	Oslo	50 %
Oslo S Utvikling AS (solgt i 2021)	Oslo	0 %
Paradis Boligutvikling 1 AS	Stavanger	50 %
Paradis Stasjon Bolig AS	Stavanger	50 %
Perleporten Asker AS	Asker	50 %
Sagtomba 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 %
Steinkjer Fylkeshus AS	Hamar	33 %
Strandsonen Utvikling AS	Hamar	50 %
Tangenkaia AS	Drammen	37 %
Torggata 5 AS	Oslo	50 %
Trondheim Stasjonssenter AS	Trondheim	50 %
Vikersund Utvikling AS	Modum	50 %
Voss Stasjon - Hotell AS	Oslo	50 %
Årnes Brygge AS	Oslo	50 %
Åstadveien ABC Utvikling AS	Asker	50 %

Note

10

fortsetter

Datterselskap og felleskontrollert virksomhet (fortsetter)

Årets resultatandel fra felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskap

	Grefsen Utvikling AS	Jessheim Byut- vikling AS	Oslo S Parkering Holding AS	Oslo S Utvikling AS	Øvrige	Sum
Resultatandel	28	14	3	20	-18	46
Gevinst utgang	0	0	0	437	0	437
Internegevinster	22	0	0	51	17	90
Merverdier	0	0	0	0	-17	-17
Årets resultatandel	50	14	3	507	-18	555

Spesifikasjon balanseført verdi 31.12. felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskap

	Grefsen Utvikling AS	Jessheim Byutvikling AS	Oslo S Parkering Holding AS	Oslo S Utvikling AS	Øvrige	Sum
Balanseført verdi 01.01.	94	94	157	444	338	1 127
Øvrig tilgang/avgang i perioden	0	0	0	-951	90	-861
Årets resultatandel	50	14	3	507	-18	555
Endring internegevinst/merverdi	0	0	0	0	24	24
Utbytte	-65	-20	-20	0	-9	-114
Inn-/utbetaling egenkapital	0	0	0	0	0	0
Sum balanseført verdi 31.12.	79	88	139	0	426	732

Tall i millioner kroner

Note
11

Fordringer

Bane NOR SF

Bane NOR Konsern

2021	2020		2021	2020
		Kundefordringer		
347	251	Kundefordringer til pålydende	483	486
-2	-6	Avsetning til tap på kundefordringer	-7	-11
345	245	Sum kundefordringer	475	475
		Andre fordringer		
1 420	3 881	Fordring på vederlag fra Jernbanedirektoratet, jf. note 1	1 420	3 881
633	637	Til gode merverdiavgift	677	677
1 150	689	Fordring på selskap i samme konsern	0	0
412	433	Forskuddsbetalte kostnader og påløpte inntekter	492	478
816	1 096	Andre kortsiktige fordringer	864	1 195
4 430	6 737	Sum andre fordringer	3 452	6 231
		Markedsbaserte finansielle instrumenter		
400	0	Pengemarkedsfond	400	0
400	0	Sum andre fordringer	400	0
		Fordringer med forfall senere enn ett år		
0	438	Finansielle leieavtaler fiberinfrastruktur	0	438
537	787	Lån til foretak i samme konsern	0	0
0	0	Lån til felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskaper	157	94
13	15	Andre langsiktige fordringer	13	15
550	1 240	Sum fordringer med forfall senere enn ett år	169	547

Note
12

Varelager og utviklingseiendom for salg

Bane NOR SF

Bane NOR Konsern

2021	2020		2021	2020
		Varelager og utviklingseiendom for salg		
245	194	Distriktslager	245	194
692	687	Sentrallager	692	687
8	80	Øvrig varelager	11	80
0	0	Utviklingseiendom for salg inkludert merverdier	5 256	3 486
-93	-87	Nedskrivning for ukurans jernbanerelatert varelager	-93	-87
852	874	Sum varelager og utviklingseiendom for salg	6 111	4 360

Distriktslager vedrører komponenter til løpende vedlikehold og drift av jernbanen. Sentrallager vedrører komponenter til langsiktig materialbehov knyttet til eksisterende jernbaneinfrastruktur.

Ved årsslutt i 2021 ble det gjennomført en vurdering av behov for nedskrivning av konsernets merverdier, herunder merverdi på utviklingseiendom. Nedskrivningsvurderingen er basert på verddivurderinger utført av uavhengig aktør. Verddivurderingen viser en positiv verdiutvikling i eiendomsporteføljen i Bane NOR Eiendom Konsern, fratrukket årets investeringer. Gjennomgangen viste at enkelte eiendommer hadde bokført verdi høyere enn virkelig verdi. Disse utviklingseiendommene er nedskrevet med 47 mill. kr, til virkelig verdi.

Tall i millioner kroner

Note 13

Bundne bankinnskudd

Bane NOR SF

Bane NOR Konsern

2020	2019	Bundne bankinnskudd	2020	2019
126	119	Skattetreksmidler	170	159

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 31.12.19	9 002	2 011	11 013
Korrigerings usikre forpliktelser direkte mot egenkapital 1.1.20	0	1 446	1 446
Sum egenkapital 1.1.20	9 002	3 457	12 459
Årets resultat	0	617	617
Estimatavvik pensjon	0	-567	-567
Sum egenkapital 31.12.20	9 002	3 506	12 508
Tingsuttak 23.01.21	-200	0	-200
Årets resultat	0	13	13
Estimatavvik pensjon	0	-712	-712
Sum egenkapital 31.12.21	8 802	2 808	11 610

Bane NOR Konsern

Endring i egenkapital	Innskudds-kapital	Annen egenkapital	Sum
Egenkapital 31.12.19	9 002	1 946	10 948
Korrigerings usikre forpliktelser direkte mot egenkapital 1.1.20	0	1 446	1 446
Sum egenkapital 1.1.20	9 002	3 392	12 394
Årets resultat	0	584	584
Estimatavvik pensjon	0	-674	-674
Sum egenkapital 31.12.20	9 002	3 302	12 304
Tingsuttak 23.01.21	-200	64	-136
Årets resultat	0	363	363
Estimatavvik pensjon	0	-712	-712
Sum egenkapital 31.12.21	8 802	3 017	11 819

16. oktober 2020 fattet foretaksmøtet 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.

Åpningsbalansen per 1. januar 2017 inkluderte avsetning for årlige vedlikeholdsutgifter og vedlikeholdsetterslep for vernede og fredede banestrekninger og bygg, samt fremtidige fjernings- og oppryddingsutgifter. Begrunnelsen har vært at dette er eiendeler som ikke lenger er inntektsbringende. Det er foretatt en fornyet vurdering av grunnlaget disse regnskapsmessige avsetningene. Siden foretakets inntekter primært består av offentlige tilskudd, er all aktivitet i prinsippet regnskapsmessig inntektsgivende. Avsetningen er derfor korrigeret mot egenkapitalen som en korreksjon i tidligere perioder. Fjorårstallene er omarbeidet for sammenligningsformål.

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	
2021	2020	Årets endring i leveringsforpliktelse	2021	2020
171 978	161 586	Leveringsforpliktelse 01.01.	172 346	161 586
17 478	16 534	Tilgang ved anskaffelse av varige driftsmidler finansiert med tilskudd fra Jernbanedirektoratet	17 478	16 534
-576	-15	Reklassifisering	-576	-14
0	-372	Salg enkelteiendommer fra Bane NOR SF til BNE Konsern	0	0
-5 490	-5 755	Årets inntektsføring	-5 498	-5 760
183 389	171 978	Sum	183 749	172 346

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.

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 tilfredsstiller kravene i lov om obligatorisk tjenestepensjon.

Antall i ordningene per 31. desember 2021

Ytelsesordning aktive	1 600
Ytelsesordning pensjonister	621
Ytelsesordning oppsatte	1 323
Innskuddsordning	1 761

Balanse	Bane NOR SF		Bane NOR Konsern	
	2021	2020	2021	2020
Pensjonsforpliktelse 01.01.	5 714	5 043	7 024	6 164
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	158	169	158	205
Rentekostnad på pensjonsforpliktelsen	96	115	96	140
Pensjonsutbetalinger	-148	-113	-148	-132
Endring pensjonsforpliktelse (Spordrift AS)	0	0	-1 310	0
Endring pensjonsforpliktelse (frivillig overgang innskuddspensjon)	0	0	0	0
Planendring	0	0	0	0
Aktuarielt tap (gevinst)	638	500	638	646
Sum beregnet brutto pensjonsforpliktelse ved periodens slutt	6 457	5 714	6 457	7 024
Pensjonsmidler 01.01.	3 640	3 464	4 451	4 199
Renteinntekt på pensjonsmidlene	62	81	62	98
Innbetalinger inklusive administrasjonskostnader	199	208	199	260
Administrasjonskostnad	-4	-4	-4	-5
Pensjonsutbetalinger	-147	-113	-147	-132
Endring pensjonsmidler (Spordrift AS)	0	0	-811	0
Endring pensjonsmidler (frivillig overgang innskuddspensjon)	0	0	0	0
Aktuarielt tap (gevinst)	14	3	14	30
Sum pensjonsmidler ved periodens slutt	3 764	3 640	3 764	4 451
Netto pensjonsforpliktelse	2 693	2 074	2 693	2 573
Arbeidsgiveravgift av netto pensjonsforpliktelse	380	292	380	363
Sum netto balanseført pensjonsforpliktelse inklusive arbeidsgiveravgift	3 073	2 366	3 073	2 936

Note

16

fortsetter

Tall i millioner kroner

Pensjoner (fortsetter)	Bane NOR SF		Bane NOR Konsern	
	2021	2020	2021	2020
Resultat				
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	158	169	158	205
Arbeidsgiveravgift	28	29	28	36
Rentekostnad på pensjonsforpliktelsen	96	115	96	140
Forventet avkastning på pensjonsmidler	-62	-81	-62	-98
Gevinst frivillig overgang til innskuddspensjon	0	0	0	0
Planendring	0	0	0	0
Administrasjonskostnad	4	4	4	5
Sum pensjonskostnad ytelsesordning i resultatregnskapet	222	236	222	287
Aktuarielt tap (gevinst)	624	497	624	616
Arbeidsgiveravgift av aktuarielt tap (gevinst)	88	70	88	87
Sum pensjonskostnad (estimatavvik) ført direkte mot egenkapitalen	712	567	712	703
Sum pensjonskostnad ytelsesordning i resultatregnskapet	222	236	222	287
Kostnader ved innskuddsordning inklusive arbeidsgiveravgift	116	105	116	145
Sum netto pensjonskostnad i resultatregnskapet	338	341	338	432
Avstemming pensjonsforpliktelse og årets pensjonskostnad	2021	2020	2021	2020
Netto pensjonsforpliktelse ved periodens begynnelse	2 366	1 801	2 936	2 242
Endring netto pensjonsforpliktelse, inklusive arbeidsgiveravgift	0	0	-570	0
Årets premier, inklusive administrasjonskostnad og arbeidsgiveravgift	-227	-238	-227	-297
Sum pensjonskostnad (estimatavvik) ført direkte mot egenkapitalen	712	567	712	703
Sum pensjonskostnad ytelsesordning i resultatregnskapet	222	236	222	287
Sum netto balanseført pensjonsforpliktelse inklusive arbeidsgiveravgift	3 073	2 366	3 073	2 936
Økonomiske, demografiske og aktuarielle forutsetninger	2021	2020	2021	2020
Diskonteringsrente	1,90 %	1,70 %	1,90 %	1,70 %
Forventet avkastning pensjonsmidlene	1,90 %	1,70 %	1,90 %	1,70 %
Årlig forventet lønnsvekst	2,75 %	2,25 %	2,75 %	2,25 %
Årlig forventet regulering av alders- og etterlattepensjon over 67 år	1,75 %	1,25 %	1,75 %	1,25 %
Årlig forventet G-regulering, regulering av AFP, uføre- og etterlattepensjon	2,50 %	2,00 %	2,50 %	2,00 %
Gjennomsnittlig arbeidsgiveravgiftsfaktor	14,1 %	14,1 %	14,1 %	14,1 %
Antall yrkesaktive	1 600	1 796	1 600	2 282
Gjennomsnittsalder - yrkesaktive	54	53	54	52
Sum pensjonsgrunnlag (i mill. kr)	1 114	1 189	1 114	1 463
Gjennomsnittlig lønn (i tusen kr)	696	662	696	641
Antall pensjonister	621	501	621	572
Antall oppsatte	1 323	1 282	1 323	1 297
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 %	10,0 %	10,0 %	10,0 %
Frivillig avgang > 50 år	3,0 %	3,0 %	3,0 %	3,0 %
Uttakstilbøyelighet førtid (AFP) (lik begge år)	Aldersgrense 70: 36 % ved 62 år, Særalder 65: 100 % 62 år			

Note 17

Andre avsetninger for forpliktelser

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2021	2020	Bokførte usikre forpliktelser	2021	2020
305	597	Usikre betingede forpliktelser ifm. tvister og krav	305	597
5	6	Øvrige usikre forpliktelser	5	6
310	603	Sum bokførte usikre forpliktelser	310	603

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.

Forurenset grunn

For eiendom eiet av Bane NOR Eiendom-konsernet indikerer undersøkelser av eiendomsmasse latente miljøforpliktelser. Ved identifikasjon av utviklingsprosjekter hensyntas kostnader til klargjøring av grunn, herunder kostnader relatert til forurensete masser. Kostnadene inngår i prosjektkostnadene. Av denne årsak er det ikke foretatt avsetninger relatert til forurenset grunn på utviklingseiendom under utvikling for salg.

Note 18

Rentebærende gjeld

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2021	2020	Rentebærende gjeld	2021	2020
0	0	Obligasjonslån	2 750	3 100
0	0	Banklån	1 350	1 350
0	0	Sertifikatlån	950	0
0	0	Benyttet kassekreditt	294	194
0	0	Pensjonsvederlag, virksomhetsoverdragelse til Spordrift AS	0	0
0	0	Sum rentebærende gjeld	5 344	4 644
0	0	herav langsiktig gjeld	4 100	2 900
0	0	herav kortsiktig gjeld	1 244	1 744

Bane NOR Konsern

Forfallstruktur	2022	2023	2024	2025	2026	> 2027
Rentebærende gjeld	1 244	850		1 122	695	1 433

Covenantskrav (Bane NOR Eiendom Konsern)

	Krav	2021	2020
Belåningsgrad i forhold til markedsverdi	< 65,0 %	28,2 %	28,8 %

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 2021.

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 2021.

Note 19

Annen kortsiktig gjeld

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2021	2020	Annen kortsiktig gjeld	2021	2020
129	162	Uopptjent inntekt	174	90
2 249	1 795	Påløpte kostnader	2 405	1 693
548	552	Skyldig lønn, feriepenger og skattetrekk	548	738
276	293	Annen kortsiktig gjeld	287	357
3 202	2 802	Sum annen kortsiktig gjeld	3 414	2 878

Note 20

Virksomhetsoverdragelser

Per 31. desember 2020 eide foretaket 100% av aksjene i Spordrift AS. Bokført verdi av aksjene var 200 mill. kr. Eierskapet til Spordrift AS ble overført til staten i 2021. Overføringen er gjennomført ved nedsettelse av foretakskapitalen i Bane NOR SF, gjennom tingsuttak av aksjene til bokført verdi, jf. note 14. Transaksjonen er regnskapsført som egenkapitaltransaksjon i 2021.

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

2021	2020		2021	2020
Fordringer på:				
1 150	689	Datterselskaper	0	0
0	0	Felleskontrollert virksomhet	0	0
1 150	689	Sum	0	0
Lån til:				
537	787	Datterselskaper	0	0
0	0	Felleskontrollert virksomhet	157	94
537	787	Sum	157	94
Gjeld til:				
27	332	Datterselskaper	0	0
0	0	Felleskontrollert virksomhet	0	0
27	332	Sum	0	0
Lån fra:				
0	0	Datterselskaper	0	0
0	0	Felleskontrollert virksomhet	0	0
0	0	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:				
2021	2020	<i>Vederlag (offentlige tilskudd)</i>	2021	2020
22 933	21 773	Jernbanedirektoratet	22 933	21 773
<i>Salg av varer og tjenester</i>				
17	3	Jernbanedirektoratet	17	3
1 137	832	Operatører underlagt Samferdselsdepartementet	1 176	1 094
b) Kjøp av varer og tjenester:				
2021	2020		2021	2020
0	1	Jernbanedirektoratet	0	1
2 312	463	Operatører underlagt Samferdselsdepartementet	2 315	555
c) Mellomværende med nærstående parter utenfor konsernet (jf. note 15 for opplysninger innad i konsernet):				
2021	2020	<i>Kortsiktige fordringer</i>	2021	2020
1 420	3 881	Jernbanedirektoratet	1 420	3 881
85	87	Operatører underlagt Samferdselsdepartementet	145	98
<i>Kortsiktig gjeld</i>				
0	0	Samferdselsdepartementet	0	0
105	20	Operatører underlagt Samferdselsdepartementet	105	20

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 enstrategi 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 pr 31.12.2021 av terminkontrakter for foretakets eget forbruk har en virkelig positiv verdi på 8 mill. kr. Løpetid er året 2022. Beholdningen pr 31.12.2021 av terminkontrakter (kraft og valuta) for videresalget til togoperatørene har en virkelig positiv verdi på 184 mill. kr. Løpetid er årene 2022-2027.

Rentesikring

Underkonsernet Bane NOR Eiendom har tatt opp eksternt gjeld for å finansiere sin eiendomsvirksomhet. I låneavtaler med eksterne långivere fremgår det at deler av gjelden skal rentesikres. Det er inngått rentebytteavtaler for totalt 3 370 mill. kr. Gjennomsnittlig gjenværende levetid på rentebytteavtalene var på fire år per utgangen av 2021. Sikringsavtalene i Bane NOR Eiendom er behandlet som kontantstrømsikring og sikringsbokført, slik at løpende rentekostnader som bokføres tilsvarer 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 tilsvarer fast valutabeløp i sikringsavtalene. Per 31. desember 2021 er det inngått følgende valutasikringsavtaler; 63 mill. EUR, 8 mill. CHF og 4 mill. SEK.

Bane NOR SF

2021	2020	Virkelig verdi på sikringsinstrumenter	2021	2020
192	0	Energisikringsinstrumenter	192	0
0	0	Rentesikringsinstrumenter	46	-38
-36	-14	Valutasikringsinstrumenter	-36	-14
156	-14	Sum virkelig verdi på sikringsinstrumenter	202	-52

2021	2020	Ikke bokført gevinst(+)/tap(-) på sikringsinstrumenter	2021	2020
192	0	Energisikringsinstrumenter	192	0
0	0	Rentesikringsinstrumenter	46	-38
-36	-14	Valutasikringsinstrumenter	-36	-14
156	-14	Sum ikke bokført gevinst (+)/tap(-) på sikringsinstrumenter	202	-52

Bane NOR Konsern

Note 24

Hendelser etter balansedagen

Infrastrukturavgift er en brukerbetaling for bruk av skinnegangen, som er en tjeneste foretaket leverer til togoperatørene. Infrastrukturavgiften er en inntekt som fastsettes av foretaket og betales av togoperatørene direkte til foretaket. I vedtak av 23. mai 2019 ble Bane NOR SF pålagt av Statens Jernbanetilsyn ("SJT") å tilbakebetale beregnet påslag på infrastrukturavgifter for årene 2017 og 2018, samt delvis tilbakebetaling og delvis stans i videre innkreving for fremtidige år.

Bane NOR SF er ikke enig i vedtaket, og har stevnet SJT for å få en rettslig prøving av lovligheten av vedtaket. I dom av 27. januar 2022 kom Borgarting Lagmannsrett frem til at SJT sitt vedtak skal oppheves. 28. februar 2022 anket SJT dommen til Høyesterett. Regnskapsmessig har foretaket betraktet det beregnede påslaget som en betinget eiendel i samsvar med NRS 13 Usikre forpliktelser og betingede eiendeler. Det beregnede påslaget er, i påvente av endelig rettskraftig dom, ikke inntektsført.

Utover dette er det ingen kjente, vesentlige hendelser av betydning som har oppstått etter balansedagen for regnskapsåret 2021.

Situasjonen rundt utvikling av covid-19 pandemien og de økonomiske konsekvenser for selskapet er fortsatt beheftet med noe usikkerhet, men dette er nå 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.

9.2 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 ekstern rådgiver, verdivurdering av eiendeler og forpliktelser som ble overført fra Jernbaneverket til foretaket. Verdivurderingene ble gjort i henhold til regnskapsloven og prinsipper for god regnskapsskikk.

Driftsmidler som ble overført omfattet grunneierdommer, 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 % 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). Jmfør 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 lenger påhviler leveringsforpliktelse på eiendelene.

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 og periodiseres i samme periode som kostnadene de relaterer seg til. Vederlag til drift (driftstilskudd) inntektsføres i samme periode som driftskostnadene de relaterer seg til 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 porteføljestyring 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 tilsvarende påløpte kostnader. Prosjekter som vedrører planlegging etter vedtatt hovedplan anses å kvalifisere for balanseføring. Vederlag som vedrører slike prosjekter behandles som investeringstilskudd 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.

Nytt avtaleregime fra 2022

Med virkning fra 2022 er det innført nytt styringsregime, og styringsmodellen består nå av tre avtaler med staten;

- Avtale med Samferdselsdepartementet, som gir foretaket statlige inntekter
- To avtaler med Jernbanedirektoratet, som setter kravene til Bane NORs leveranser;
 - › Hovedavtale A1 om leveranse for tilgang til eksisterende infrastruktur (drift og vedlikehold) og utredninger, samt generelle bestemmelser mellom partene
 - › Hovedavtale A2 om leveranse av ny og endret infrastruktur (investeringer). Som vedlegg følger effektpakkebestemmelser med mål for togtilbud, basert på struktur i Nasjonal transportplan.

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 bruttotonnkilometer 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, jernbaneverksteder, 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.

Konsolideringsprinsipper

Konsernregnskapet omfatter morselskapet Bane NOR SF og datterselskapene Bane NOR Eiendom AS og Bn Lysaker Elveveien 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 tingsinnskudd gjennomført 20. juni 2017. Anskaffelseskost tilordnes identifiserbare eiendeler og gjeld i datterselskapet, som er oppført i konsernregnskapet til virkelig verdi på konsernetableringstidspunktet. Merverdier i konsernregnskapet avskrives over eiendelenes forventede levetid. Merverdier på tomter avskrives ikke.

Konsernets felleskontrollerte virksomheter regnskapsføres 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 ferdigstillelse. Ved likehold av driftsmidler kostnadsføres løpende under driftskostnader. Påkostninger og forbedringer, som i Bane NOR SF betegnes «fornyelse», tillegges driftsmidlets kostpris og avskrives over levetiden til påkostningen (dekomponert).

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

Aksjer i datterselskaper, felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskaper

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

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

Andre aksjer

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

Varer

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

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

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

Anleggskontrakter

Arbeid under utførelse, knyttet til konsernets boligprosjekter og øvrige eiendomsprosjekter under oppføring for kunde, vurderes etter løpende avregningsmetode. Fullførelsesgraden 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 Jernbaneløst 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 regnskapsføre pensjon i tråd med IAS 19 Ytelser til ansatte. Ved beregning av pensjonskostnaden, benyttes en lineær opptjeningsmodell basert på forventet sluttlønn. Beregningene er videre basert på forventning om diskonteringsrente, fremtidig regulering av lønn, pensjoner og ytelser fra folketrygden, fremtidig avkastning på pensjonsmidler samt aktuariemessige forutsetninger om dødelighet, frivillig avgang samt tidlig avgang som følge av særaldersgrense i Bane NOR SF.

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

Arbeids- og sosialdepartementet innførte med virkning fra 1. januar 2018 endrede bestemmelser for regulering av oppsatte rettigheter i statlige fristilte virksomheter. Finansiering av oppsatte pensjonsrettigheter for ansatte som slutter i 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. Øvrige leieavtaler behandles som operasjonelle leieavtaler.

Sikring

Foretaket sikrer innkjøp av kraft, både for videresalg 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 valutatermin-kontrakter for å valutasikre innkjøp.

Konsernets sikringsbokføring gjennomføres i samsvar med NRS 18, alternativ 2, slik at realisererte 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

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

9.2 Redegjørelse for eierstyring og foretaksledelse

Bane NOR følger statens prinsipper for god eierstyring og selskapsledelse, og har i tillegg valgt etterlevelse av Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse (www.nues.no), der det passer.

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. Dermed legges det vekt på kvalitet og å yte effektive tjenester til togselskapene og samfunnet.

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

Foretakets virksomhet er planlegging, utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold av det nasjonale jernbanenettet, trafikkstyring og forvaltning av jernbaneeiendom, samt annen virksomhet som står i naturlig sammenheng med dette. Foretaket mottar vederlag for de tjenestene som inngår i avtalene med Den norske stat v/Jernbanedirektoratet. Avtalene skal reflektere staten v/Samferdselsdepartementets avtale med foretaket. Foretaket skal, innenfor rammene av

avtalene med staten, ha ansvar for porteføljestyling av sine prosjekter. Foretaket skal legge samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger til grunn for sine prioriteringer og sin virksomhet. Jernbane- og eiendomsvirksomheten skal sammen bygge opp om foretakets formål.

Bane NORs visjon er «Mer på skinner setter mindre spor». 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 transport i Norge ved at gods og reisende flyttes fra andre transportformer til jernbanen og med dette redusere utslippene i transportsektoren.

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 ble skilt ut av Bane NOR tidlig i 2021. Spordrift har inngått avtaler med Bane NOR om drift- og vedlikeholdsoppgaver.

Selskapskapital

Selskapets foretakskapital er 8 802 181 516 NOK ved utgangen av 2021. Bane NOR SF er definert som et statlig eiet selskap med sektorpolitiske målsettinger (kategori 3). 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. Bane NOR har 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. Styremedlemmene til styret ble i 2021 valgt for en toårsperiode.

Bedriftsforsamling og styre, sammensetning og uavhengighet

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

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

Frem til og med 21 juni 2021 så var styresammensetningen 3 kvinner og 4 menn og fra 22 juni så har det vært 4 menn og 4 kvinner, hvor ett styremedlem hadde tiltredelsesdato 2 august. For informasjon om det enkelte styremedlem, se egen omtale i årsrapporten.

Styrets arbeid

Styret skal påse at Bane NOR drives i samsvar med Bane NORs formål, vedtekter og retningslinjer fastsatt av foretaksrådet. Styrets overordnede ansvar er å forvalte Bane NOR slik at hovedformålet søkes realisert på en mest mulig hensiktsmessig og regningsvarende måte innenfor rammen av de ressurser Bane NOR rår over. Styret ansetter konsernsjefen, og fører tilsyn med konsernsjefens ledelse av Bane NOR. Styret er generalforsamling for Bane NOR SFs datterselskaper. Det er utarbeidet en egen styreinstruks som gjennomgås årlig, og styret evaluerer sitt arbeid og sin kompetanse med samme frekvens.

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

Styret har etablert 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 eksternrevisjon, internkontroll, styrende dokumenter og risikostyring innenfor økonomi- og finansområdet. I tillegg er revisjonsutvalget saksforberedende organ for saker knyttet til eierstyring, selskapsledelse og samfunnsansvar.
- Revisjonsutvalget er ansvarlig for utførelse av sine oppgaver kun overfor styret i Bane NOR. Styrets og det enkelte styremedlems ansvar endres ikke som følge av utvalgets arbeid.

Kompensasjonsutvalg

- Styrets kompensasjonsutvalg er et underutvalg av styret i Bane NOR og har som formål å være et saksforberedende organ for styrets behandling av kompensasjonsspørsmål. I tillegg er kompensasjonsutvalget saksforberedende organ for ledelsessaker, compliance-funksjonen, samt for varslingssaker.
- 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 2021 er det gjennomført følgende møter:

	Rolle	Styret	Revisjons- utvalget	Kompen- sasjons- utvalget	Prosjekt- utvalget
Antall møter		12	6	8	7
Cato Hellesjø	Styreleder, leder for kompensasjonsutvalget og medlem i prosjektutvalget	12		8	7
Olaf Melbø	Nestleder, leder for prosjektutvalget	12			7
Baard Haugen	Styremedlem, leder for revisjonsutvalget	12	6		
Renate Larsen	Styremedlem, medlem i kompensasjons-utvalget (fra 22.06)	6		4	
Hildegunn Naas-Bibow	Styremedlem, medlem i revisjonsutvalget (fra 02.08)	6	3		
Adele Bugge Norman Pran	Styremedlem (fra 22.06)	6			
Bente Langeland Roheim	Styremedlem, medlem i prosjektutvalget (fra 22.06)	6			4
Terje Wold	Styremedlem, medlem i kompensasjons-utvalget (fra 22.06)	6		4	
Lars Øyvind Sannes	Observatør, medlem i revisjonsutvalget (fra 22.06)	6	3		
Morten Tannum	Observatør (fra 22.06)	6			
Bård Johnsen	Vararepresentant 1	3			
Torfinn Håverstad	Styremedlem, medlem i kompensasjons-utvalget (til 21.06)	5		4	
Solbjørg Engeset	Styremedlem, medlem i revisjonsutvalget (til 21.06)	6	3		
Ane Breivega	Styremedlem, medlem i revisjonsutvalget og kompensasjons-utvalget (til 21.06)	5	3	4	
Toril Nag	Styremedlem (til 21.06)	6			
Tor Egil Pålerud	Observatør, medlem i prosjektutvalget (til 21.06)	4			3
Morten Lønnes	Observatør (til 21.06)	6			

Konsernsjefens ansvar og oppgaver er nedfelt i instruks for konsernsjef og godkjennes årlig av styret.

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.

Det er gjennomført månedlige rapporteringer til ledelsen, månedlige og årlige stikkprøver, årlig oppdatering av prosedyrene samt årlig evaluering av internkontroll.

Konsernrevisjonen 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 er implementert for pengestrømmer. Det er fokus på etikk og en tydelig tone fra toppen.

På bakgrunn av konsernrevisjonens vurdering, gjennomførte internkontroller og kontrollaktiviteter samt lederens egenvurdering, vurderes Bane NOR sin internkontroll for 2021 som tilfredsstillende.

Compliance Officer

Bane NOR har en egen Compliance officer funksjon som rapporterer til styret og administrativt til konsernledelsen. Compliance officer skal ha en forebyggende, rådgivende og kontrollerende rolle, bistå styret og ledelsen med rådgivning i spørsmål om regeletterlevelse og bidra til Bane NORs etterlevelse av gjeldende eksterne og interne krav og forventninger. Compliance officer skal jobbe for å styrke Bane NORs omdømme og tillit ved å følge opp at eksternt og internt regelverk etterleves.

Konsernrevisjonen

Internrevisjonen har fra 01.01.2022 endret navn til konsernrevisjonen. Som et ledd i konsernets interne kontrollsystem har Bane NOR etablert en konsernrevisjonsfunksjon. Konsernrevisjonen utøver sin funksjon etter instruks fastsatt av styret og i henhold til standarder fastsatt av Institute for Internal auditors (IIA). Konsernrevisjonen 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.

Konsernrevisjonen skal gjennom en systematisk og strukturert tilnærming, evaluere hensiktsmessigheten og effektiviteten av Bane NORs styrings- og kontrollprosesser for governance, risikostyring og internkontroll. Konsernrevisjonen 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 konsernrevisjonen gi råd for å bidra til forbedringer i Bane NORs styrings- og kontrollprosesser, samt bidra til å øke verdiskapingen i Bane NOR.

Funksjonen utøves basert på en «co-sourcing»-modell, med internt ansatt leder og eventuelt nøkkelressurser samt faglig ekstern bistand etter behov. Leder for konsernrevisjonen rapporterer til styret og administrativt til konsernsjef. Konsernrevisjonen har til formål å bistå styret og ledelsen i å utøve god virksomhetsstyring og internkontroll gjennom en uavhengig og objektiv vurdering av om Bane NORs vesentligste risikoer er tilstrekkelig håndtert og kontrollert. Det vises til Instruks for konsernrevisjonen i Bane NOR.

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. Foretaksmøtet fastsetter godtgjørelse til styrets eiervalgte medlemmer, jf. statsforetaksloven § 19.

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 4 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 styreleder og 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.

BDO AS har vært foretakets revisor i 2021. Revisor fremlegger årlig et brev til styret (Management letter) som oppsummerer revisjon av foretaket og status vedrørende selskapets internkontroll.

Revisor fremlegger revisjonsplan og årlig beretning om årsregnskapet med uttalelse om revisjonen. Revisor deltar i styremøter når relevante saker er til behandling og skal ha et årlig møte med styret uten at ledelsen er til stede. Revisor møter i revisjonsutvalget når relevante saker er til behandling, og har møterett på foretaksmøtet.

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

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

9.2 Revisors beretning



BDO AS
Munkedamsveien 45
Postboks 1704 Vika
0121 Oslo

Uavhengig revisors beretning

Til generalforsamlingen i Bane Nor SF

Konklusjon

Vi har revidert årsregnskapet til Bane Nor SF.

Årsregnskapet består av:

- Selskapsregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2021, resultatregnskap, kontantstrømpoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper, og
- Konsernregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2021, resultatregnskap, kontantstrømpoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening:

- Oppfyller årsregnskapet gjeldende lovkrav,
- Gir selskapsregnskapet et rettvise bilde av den finansielle stillingen per 31. desember 2021 og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge, og
- Gir konsernregnskapet et rettvise bilde av konsernets finansielle stilling per 31. desember 2021 og av dets 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 de internasjonale revisjonsstandardene International Standards on Auditing (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet nedenfor under Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet. Vi er uavhengige av selskapet og konsernet slik det kreves i lov, forskrift og International Code of Ethics for Professional Accountants (inkludert internasjonale uavhengighetsstandarder) utstedt av the International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA-reglene), og vi har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Innhentet revisjonsbevis er etter vår vurdering tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Annen informasjon

Styret og daglig leder (ledelsen) er ansvarlig for annen informasjon. Annen informasjon består av årsberetningen og annen informasjon i årsrapporten, men inkluderer ikke årsregnskapet og revisjonsberetningen. Vår konklusjon om årsregnskapet ovenfor dekker ikke annen informasjon.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese annen informasjon. Formålet er å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom annen informasjon og årsregnskapet og den kunnskap vi har opparbeidet oss under revisjonen av årsregnskapet, eller hvorvidt informasjon i annen informasjon ellers fremstår som vesentlig feil. Vi har plikt til å



rapportere dersom annen informasjon fremstår som vesentlig feil. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.

Konklusjon om årsberetningen

Basert på kunnskapen vi har opparbeidet oss i revisjonen, mener vi at årsberetningen

- er konsistent med årsregnskapet og
- inneholder de opplysninger som skal gis i henhold til gjeldende lovkrav.

Styret og daglig leders ansvar for årsregnskapet

Styret og daglig leder (ledelsen) er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet og 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 må ledelsen ta standpunkt til selskapets og konsernets evne til fortsatt drift og 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 revisjon av årsregnskapet

Vårt mål 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>

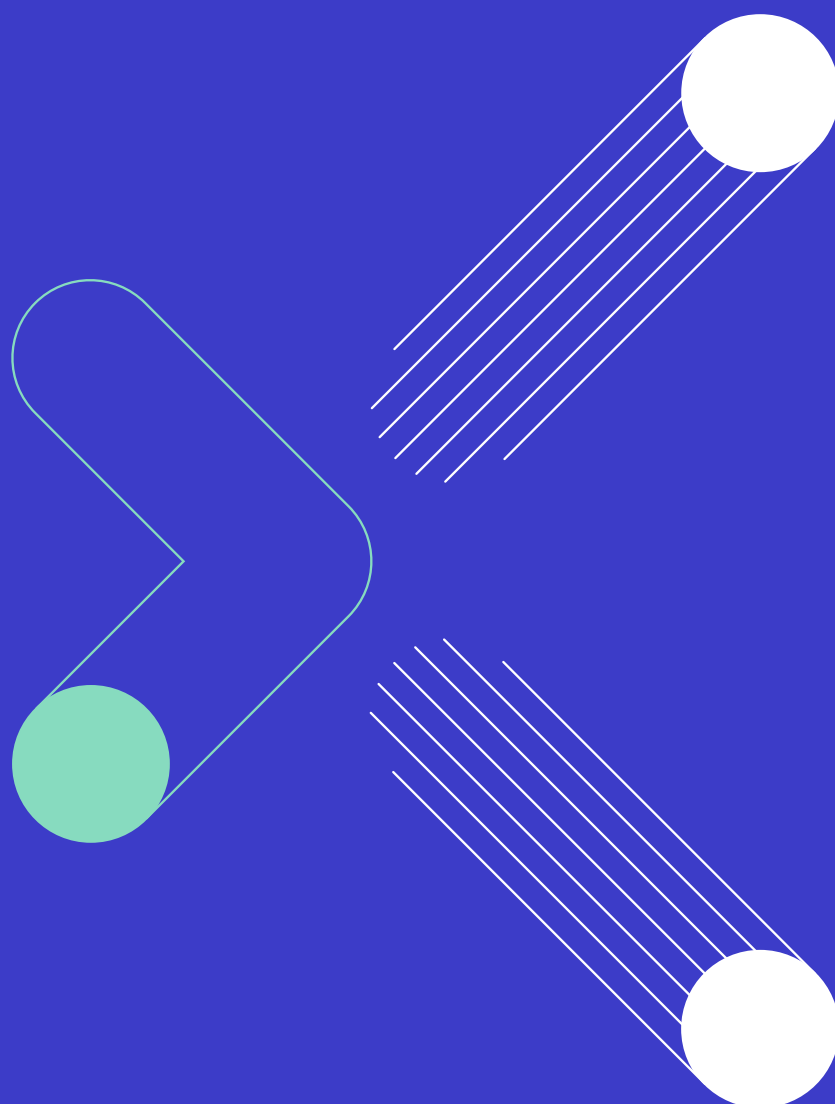
BDO AS

Terje Tvedt
statsautorisert revisor
(elektronisk signert)

10.

Vedlegg

10.1.	Klimaregnskap	117
10.2.	Definisjoner	123



10.1 Klimaregnskap

Bane NORs klimaregnskap er utviklet 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 i slike klimaregnskap fordelt på virksomhetens egne utslipp – direkte utslipp, og utslipp i virksomhetens verdikjede/leverandørkjede – indirekte utslipp, se tekstboks nedenfor «Forklaring på scope i en virksomhets klimaregnskap».

Forklaring på scope i en virksomhets klimaregnskap

Utslipp i en virksomhets klimaregnskap formidles på følgende måte:

Scope 1 angir virksomhetens direkte utslipp fra kilder som er «eiet eller brukt» av bedriften selv.

Scope 2 angir indirekte utslipp forbundet med virksomhetens energiforsyning til eget forbruk, hovedsakelig innkjøpt elektrisitet til virksomheten. Her oppgis utslipp fra innkjøpt elektrisitetsforbruk på to ulike sett, lokasjonsbasert og markedsbasert metode.

Lokasjonsbasert metode er et «fysisk» perspektiv på utslipp fra bedriftens elektrisitetsforbruk, der utslippsfaktoren er basert på faktiske utslipp fra elektrisitetsproduksjon som leverer strøm til nettet innenfor et geografisk område i et bestemt år. Faktoren vil da variere fra år til år. Bane NORs klimaregnskap bruker fra 2021 en faktor publisert av NVE for fysisk strøm levert i Norge (8 g CO₂/kWh i 2020).

Markedsbasert metode er et perspektiv som ivaretar de valg virksomheten har gjort i forbindelse med kjøp av strøm, f.eks. opprinnelsesgarantier. Elektrisitet som knyttes til opprinnelsesgarantier anses å ha ingen utslipp, fordi man kjøper en garanti på at elektrisitet tilsvarende mengden man har forbrukt har blitt produsert kun fra fornybare kilder. Elektrisitet som ikke er knyttet til opprinnelsesgarantier får en utslippsfaktor basert på produksjonen som er igjen etter at opprinnelsesgarantiene for fornybar andel er solgt. Dette kalles residualmiks, og faktoren vil variere fra år til år. I klimaregnskap for 2021 benyttes utslippsfaktor på 402 g CO₂/kWh (NVE 2020).

Scope 3 angir virksomhetens indirekte klimautslipp knyttet til verdikjeden for øvrig, både oppstrøms og nedstrøms. Det vil si utslipp som skjer på grunn av virksomhetens aktivitet, men som skjer et annet sted i verdikjeden enn hos virksomheten selv, f.eks. produksjon av innkjøpte varer og utførelse av tjenester.

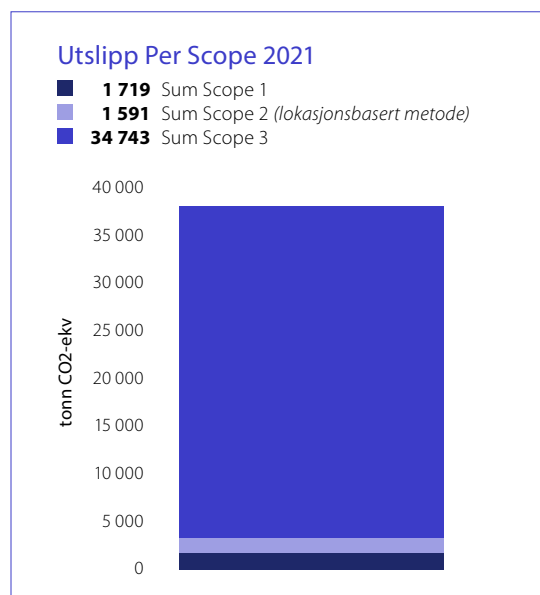
For å være i samsvar med «GHG-protocol Corporate Standard» må virksomheter ha komplett rapportering på minimum scope 1 og 2. For scope 3 velger virksomheten selv hvilke aktiviteter/utslipp de vil inkludere i sin oversikt. Ofte balanseres prinsipp om vesentlighet og tilgjengelighet av data. Jo flere vesentlige utslipp fra verdikjeden som synliggjøres, desto mer komplett bilde får man av en virksomhets fotavtrykk – men rapportering fra verdikjedeutslipp er mindre tilgjengelig enn egne utslipp. Siden virksomheter selv velger hvilke scope 3- utslipp som rapporteres vil som regel ikke denne delen av klimaregnskapet være så egnet for sammenligning på tvers av bedrifter, men heller som styringsinformasjon for virksomheten selv for å følge utvikling i relevante utslippskategorier over tid.

Merk at i kontekst klimagassregnskap etter GHG-protokollen brukes «direkte utslipp» om en virksomhets egne utslipp, mens i kontekst nasjonale klimaregnskaper brukes «direkte utslipp» om utslipp som skjer innenfor Norges grenser. Bane NOR har mål om å bidra til å redusere de «direkte utslippene» som skjer i Norge – og dette vil da være en kombinasjon av Bane NORs egne utslipp og utslipp som skjer hos våre leverandører på oppdrag for oss (f.eks. på anleggsplasser).

Bane NOR har relativt dekkende rapportering på Scope 1 og 2, det vil si at vesentlige utslippskilder og elektrisitetsforbruk er kjent og rapporteres på. Fra og med 2021 er kilder til elektrisitetsforbruk (bygg) dekket i større omfang.

Bane NOR jobber med å utvide rapportering for scope 3 for å få et mer komplett bilde av vårt klimaavtrykk. Dekningsgrad av klimaregnskapet per divisjon/prosjekt vil bli fulgt opp som en egen KPI fra og med 2022. Foreløpig har vi ikke rapportering på alle vesentlige indirekte utslipp, men dekningsgraden og kvaliteten øker fra år til år.

Tjenestereiser med fly og ansattes egne biler har vært inkludert i mange år. For 2020, og nå for 2021, har vi inkludert rapportering på energiforbruk, hovedsakelig fossilt drivstofforbruk fra kjøretøy/maskiner, fra mange kontrakter innen bygging, drift og vedlikehold av jernbane (foreløpig omfatter ikke regnskapet Bane NOR Eiendoms utbyggingsportefølje). En svært vesentlig kategori som foreløpig mangler i klimaregnskapet scope 3 er forbruk av materialer og produkter. LCA-analyser av jernbaneutbygging tyder på at indirekte utslipp fra materialproduksjon mm. kan utgjøre +/- 80% av utslippene fra byggefasen, mens resterende utslipp er fra anleggsmaskiner med mer. For å kvantifisere omfanget av klimautslipp fra Bane NORs utbyggingsprosjekter totalt sett i et livsløpsperspektiv, inkludert utslipp fra materialer og produkter, lages klimabudsjett for store prosjekter (> 1 milliard NOK).



Bane NORs klimaregnskap for regnskapsåret 2021

Rapporteringen baserer seg på egenrapportering fra kontraktsparter samt estimater basert på innkjøpstall. Det er dermed noe usikkerhet knyttet til tallene. Det er også viktig å huske at et klimaregnskap oppgir absolute utslippstall uavhengig av virksomhetens aktivitetsnivå. F.eks. vil økning eller nedgang i innkjøp påvirke størrelsen på utslippene. Men på sikt er det de absolute utslippene som skal ned, uavhengig av aktivitetsnivå, det vil at utslippsintensiteten fra alle aktiviteter må ned.

Kommentarer om aktivitetsnivå, utslippsfaktorer og andre parametere som påvirker de rapporterte utslippstallene er oppgitt i noter for hver utslippsskilde/aktivitet.

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

GRI*-ref.	Utslippskilder	Scope**	2017	2018	2019	2020	2021	Fotnote
305-1	Forbruk fossilt drivstoff - skinnegående kjøretøy og arbeidsmaskiner	1	4 041	4 274	5 209	533	789	[1]
305-1	Forbruk fossilt drivstoff - tjenestereiser med Bane NORs person- og varebiler	1	3 892	3 877	3 820	1 060	926	[2]
305-1	Forbruk fossile energikilder - fyringsolje til oppvarming av bygg	1	220	181	305	0	0	[3]
305-1	Lekkasje av SF ₆ -gass fra elektriske anlegg	1	16	93	0	5	5	[4]
305-1	Sum Scope 1		8 169	8 425	9 334	1 598	1 719	
305-2	Energiforbruk - elektrisitet lokasjonsbasert	2	13 875	15 847	4 006	3 519	1 591	[5]
305-2	Energiforbruk - elektrisitet markedsbasert	2	n/a	n/a	871	297	31 718	[6]
305-2	Energiforbruk - fjernvarme	2	n/a	n/a	15	16	n/a	[7]
305-2	Sum Scope 2 (lokasjonsbasert metode)		13 875	15 847	4 021	3 536	1 591	
305-2	Sum Scope 2 (markedsbasert metode)		0	0	886	313	31 718	
305-3	Forbruk fossilt drivstoff - tjenestereiser med fly	3	1 014	986	1 256	339	231	[8]
305-3	Forbruk fossilt drivstoff - tjenestereiser med ansattes egne personbiler	3	233	216	250	206	115	[9]
305-3	Forbruk fossilt drivstoff - arbeid innen drift og vedlikehold utført for Divisjon Drift og teknologi	3				7 175	6 681	[10]
305-3	Forbruk fossilt drivstoff - øvrige arbeider utført for Divisjon Drift og teknologi	3				12 114	11 680	[11]
305-3	Forbruk fossilt drivstoff - avfallstransport ifm. drift og vedlikehold av infrastruktur	3				86	73	[12]
305-3	Forbruk fossilt drivstoff - entrepriser utført for Divisjon Utbygging	3				22 780	15 737	[13]
305-3	Elektrisitetsforbruk ifm. arbeider utført for Divisjon Drift og teknologi	3				7	3	[14]
305-3	Elektrisitetsforbruk ifm. arbeid utført for Divisjon Utbygging	3				2 333	233	[15]
305-3	Utslipp av SF ₆ -gass – rapportert på leverandørs SF ₆ -regnskap	3			0	0	0	[16]
305-3	Eliktrisitetsforbruk eksterne leietakere av Bane NOR Eiendom	3					380	[17]
305-3	Sum Scope 3		1 247	1 201	1 506	45 040	34 743	

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

Fotnoter til klimaregnskapet:

Note 1

Gjelder anleggsdiesel levert til bruk av Bane NOR selv i arbeidsmaskiner, i hovedsak skinnegående kjøretøy (lokomotiv til skinnetransport og målevogn). Nedgang i 2020 skyldes utskillelse av driftsorganisasjonen til Spordrift, og utslipp fra dette føres nå under Scope 3.

Note 2

Gjelder innkjøpt diesel og bensin til tjenestebiler (person- og varebiler) brukt av Bane NOR. Til og med 2019 var Spordrift en del av klimagassregnskapet. Nedgang i utslipp fra 2020 til 2021 skyldes bl.a. at fra 2021 hensyntas at diesel og bensin solgt i Norge er innblandet en andel biodiesel/bioetanol (15% for diesel og 12,5% for bensin basert på omsetningstall for første halvår 2021) som er klimanøytralt i et livsløpsperspektiv. Bane NOR faser også inn el-biler, som vil bidra til reduserte utslipp, men andelen er fortsatt lav og i 2020/2021 har mangel på nødvendige komponenter medført forsinkelser i leveranse av el-biler.

Note 3

I tråd med forbud mot fossil fyringsolje til oppvarming av bygninger ble dette ikke brukt fom. 2020. Oppvarming gjøres med bio-olje eller elektrisk.

Note 4

Utslipp beregnes fra mengde SF₆ etterfylt i anlegg pga. noe utlekking over tid og eventuelle uønskede hendelser som har ført til utslipp. Etterfylling ved en omformerstasjon i 2021. Ingen uønskede utslippshendelser i 2021.

Note 5

Utslipp oppgitt etter lokasjonsbasert metode. Gjelder levert elektrisitet til jernbaneinfrastruktur og all bygningsmasse brukt av Bane NOR. Faktisk elektrisitetsforbruk i 2021 er større pga. bedre dekning av forbruk i bygg brukt av Bane NOR selv, som ikke har vært inkludert i tidligere regnskap (se også Nøkkeltall - energi). Allikevel har det vært en nedgang i beregnede utslipp fra 2020 til 2021, som skyldes en endring av utslippsfaktor fra norsk strømmiks 2016 (Asplan Viak) til Klimadeklarasjon for fysisk levert strøm i Norge 2020 (NVE) fra 33 til 8 g/kWh. Den store reduksjonen i utslippstall fra 2018 til 2019 skyldes overgang fra utslippsfaktor for nordisk strøm-miks til utslippsfaktor for norsk strøm-miks 2016.

Note 6

Utslipp oppgitt etter markedsbasert metode. Gjelder levert elektrisitet til jernbaneinfrastruktur og bygningsmasse brukt av Bane NOR. Bane NOR Energi, som leverer strøm primært til infrastrukturformål, kjøper opprinnelsesgaranti på all innkjøpt elektrisitet. Strøm med opprinnelsesgaranti settes til 0 CO₂-utslipp i et klimaregnskap. Strøm levert gjennom Bane NOR Eiendom, primært til bygningsmasse brukt av Bane NOR, er ikke dekket av opprinnelsesgarantier og får dermed utslippsfaktor for varedeklarasjon EU-restmiks (2020). Den store økningen fra tidligere år skyldes betydelig mer dekkende informasjon om bygg brukt av Bane NOR selv (kontorlokaler mm.) der Bane NOR Eiendom leverer strøm - disse har ikke vært inkludert i tidligere regnskap og er altså ikke dekket av opprinnelsesgarantier.

Note 7

Utslipp basert på fjernvarme levert til bygningsmasse brukt av Bane NOR.

Note 8

Utslippstall innhentes fra reisebyrå. Til og med 2019 var Spordrift en del av klimagassregnskapet. Nedgang i utslipp fra 2020 til 2021 skyldes primært redusert reiseaktivitet grunnet corona-situasjonen.

Note 9

Utslipp beregnes fra antall kjørte km for tjenestereise med egen bil slik oppgitt i reiseregninger. Inkl. reiser med egen bil mellom hjem og jobb som ble dekket av Bane NOR som et corona-tiltak. Til og med 2019 var Spordrift en del av klimagassregnskapet. Nedgang i utslipp fra 2020 til 2021 skyldes en kombinasjon av noe færre km kjørt pga. corona-situasjonen, en høyere andel av kjørte km var med privat el-bil istedet for diesel-/bensinbil, og utslippsfaktor for diesel/bensin hensyntar fra 2021 den fysiske innblandingen av biodiesel/bioetanol i drivstoff til veitrafikk. Sistnevnte gir lavere utslipp på hhv. 15% for diesel og 12,5% for bensin.

Note 10

Gjelder rapportert samlet forbruk av diesel, anleggsdiesel og bensin i biler og arbeidsmaskiner for alle kontraktsonråder i Drift- og vedlikeholds-kontrakt (i 2021 kun Spordrift som leverandør). Fysisk innblanding av biodrivstoff i drivstoff til vei er hensyntatt.

Note 11

Gjelder rapportert forbruk av diesel, anleggsdiesel og bensin fra enkelte leverandører i øvrige kontrakter for divisjon Drift og teknologi, samt estimater på drivstofforbruk basert på økonomisk forbruk i 2021 for kontrakter uten innrapportering. Tallet (inkl. estimater) dekker samtlige kontrakter innen entrepriser, drift og vedlikehold for Drift og teknologi med økonomisk forbruk over 0,5 MNOK i 2021. Fysisk innblanding av biodrivstoff i drivstoff til vei er hensyntatt.

Note 12

Gjelder rapportert drivstofforbruk for avfallstransport fra Drift og teknologi og Spordrift sine driftsbaser, verksteder, omformere mm. (ikke prosjekt)

Note 13

Gjelder rapportert forbruk av diesel, anleggsdiesel og bensin fra enkelte leverandører i kontrakter for divisjon Utbygging. Tallet dekker utslipp fra ca 70 % av kontrakter (basert på økonomisk forbruk i 2021) for prosjekter med kostnadsramme > 50 mill kr. Nedgang fra 2020 skyldes bl.a. at det ikke er gjort estimater for kontrakter som ikke har oppgitt faktisk rapportering, så tallene er ikke direkte sammenlignbare. Ett av de store prosjektene har også i 2021 kun brukt rent biodrivstoff til både maskiner og transport, noe som gir nullutslipp her. Størrelsen på portefølje av kontrakter med anleggsvirkosomhet i rapporteringsåret vil også variere fra år til år. Fysisk innblanding av biodrivstoff i drivstoff til vei er hensyntatt.

Note 14

Utslipp basert på rapportert elektrisitetsforbruk hos leverandører i kontrakter for Drift og teknologi, kun oppgitt lokasjonsbasert. Tallet dekker kun kontrakter som faktisk har rapportert elektrisitetsforbruk i 2021, det er ikke gjort estimater for resterende kontrakter.

Note 15

Utslipp basert på rapportert elektrisitetsforbruk hos leverandører i kontrakter for Utbygging, kun oppgitt lokasjonsbasert. Tallet dekker kun kontrakter som faktisk har rapportert elektrisitetsforbruk i 2021, det er ikke gjort estimater for resterende kontrakter.

Note 16

Utslipp av SF6 oppgitt på klimaregnskap hos andre medlemmer av "Brukergruppen for gassisolerte koblingsanlegg", i arbeider på Bane NORs anlegg. Ingen utslipp i 2021.

Note 17

Gjelder elektrisitetsforbruk hos eksterne leietakere i bygg eid av Bane NOR Eiendom, kun oppgitt med lokasjonsbasert metode. Ny rapportering fom. 2021.

10.2 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.
Korrupsjonssaker	Saker der myndigheter har konkludert med at gjeldende korrupsjonslovgivning er brutt

Definisjoner - alfabetisk (fortsetter):

KTI – passasjerer	De reisendes tilfredshet med stasjonene og informasjon på disse, basert på et gjennomsnitt av score på seks delspørsmål i NSBs spørreundersøkelse.
KTI – togselskap	Togselskapenes tilfredshet med hvordan Bane NOR løser sine oppgaver i forhold til regelverk og togselskapenes behov, basert på egen spørreundersøkelse.
Leietakerindeks	Leietakernes tilfredshet med Bane NOR Eiendom. Undersøkelse utført av Norsk Leietakerindeks (NLI).
M1-verdi	Antall målbare miljøskader pr million arbeidstimer, for egne medarbeidere og entreprenører, rullerende siste 12 mnd.
Medarbeiderengasjement	Utdrag av Bane NORs medarbeiderundersøkelse vedrørende medarbeiderengasjement, målt som gjennomsnitt av fire delspørsmål.
Omdømmeindeks	Bane NORs score i omdømmeundersøkelse utført av Kantar TNS, der målgruppen er den norske befolkningen. (skala 0-100, der 100 er best)
Punktlighet, alle persontog	Andel persontog som ankommer endestasjonen i rute (langdistanse: innenfor 5:59 min, øvrige: innenfor 3:59 min).
Punktlighet, godstog	Andel godstog som ankommer endestasjonen i rute (innenfor 5:59 min).
Regularitet	Andel kjørte tog i forhold til antall planlagt kjørte tog (inkluderer både hel- og delinnstillinger).
Tonnkilometer	Summen av total reiselengde x antall tonn fraktet
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

BANE NOR

