SPORDRIFT

Års- og Bærekraftsrapport

2021

Mer og bedre jernbane for pengene

SPOT

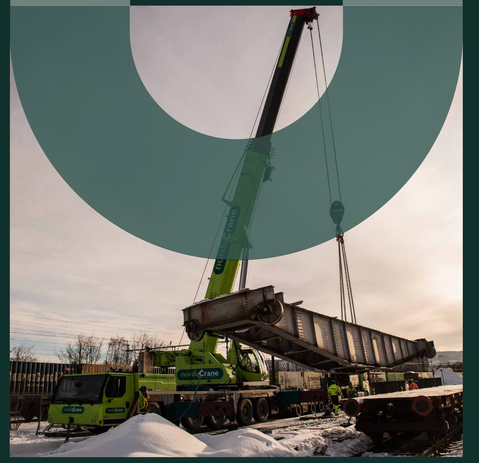
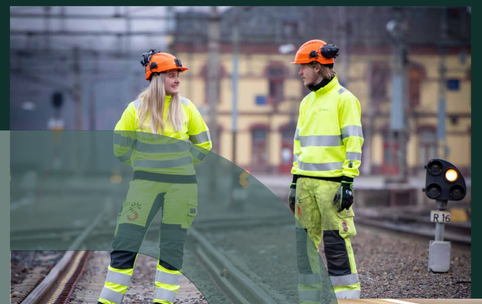


Foto: Oddgei Finstad, Steffen Johannes Bjørtnæs, Kalle Huelssner, Asbjørn Eidissen, Håkon Myrum, Jørgen Fossland, Lars Erik Nygaard, Eivind Røhne og Tor Erik Sagvolden



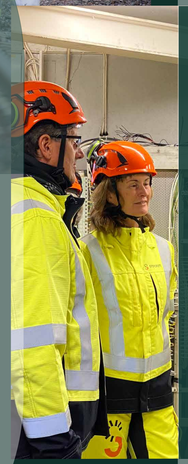


Foto: Oddgei Finstad, Steffen Johannes Bjørtnæs, Kalle Huelssner, Asbjørn Eidissen, Håkon Myrum, Jørgen Fossland, Lars Erik Nygaard, Eivind Røhne og Tor Erik Sagvolden

Innhold

1	Dette er Spordrift	6
	Nøkkeltall konsern	7
2	Godt arbeidsmiljø gir mer og bedre jernbane for pengene	11
3	Viktige hendelser	13
4	Sikkerhet først	16
5	Lærdom fra Sørlandet	19
6	Vi leverer effektivitet	22
7	På jobb i Spordrift	25
8	Prosjekter løfter konsernet	29
	Tre ansatte forteller om sine erfaringer fra prosjektarbeidet	32
9	Et bærekraftig Spordrift	34
	Tema 1 - Redusere miljøavtrykk	36
	Tema 2 - Ivareta Helse, arbeidsmiljø og sikkerhet	40
	Tema 3 - Likestilling og inkludering	42
	Tema 4 - Kompetanse og innovasjon	45
	Tema 5 - Styrke bærekraft i verdikjeden	74
10	Eierstyring og selskapsledelse	48
11	Spordrifts ledergruppe og styre	53
	Ledelsen i Spordrift	54
	Styret i Spordrift	55
12	Styrets årsberetning	56
13	Retningslinjer for lønn	66
14	Årsregnskap	72
15	Klimaregnskap	96
16	Revisjonsberetning	104

1

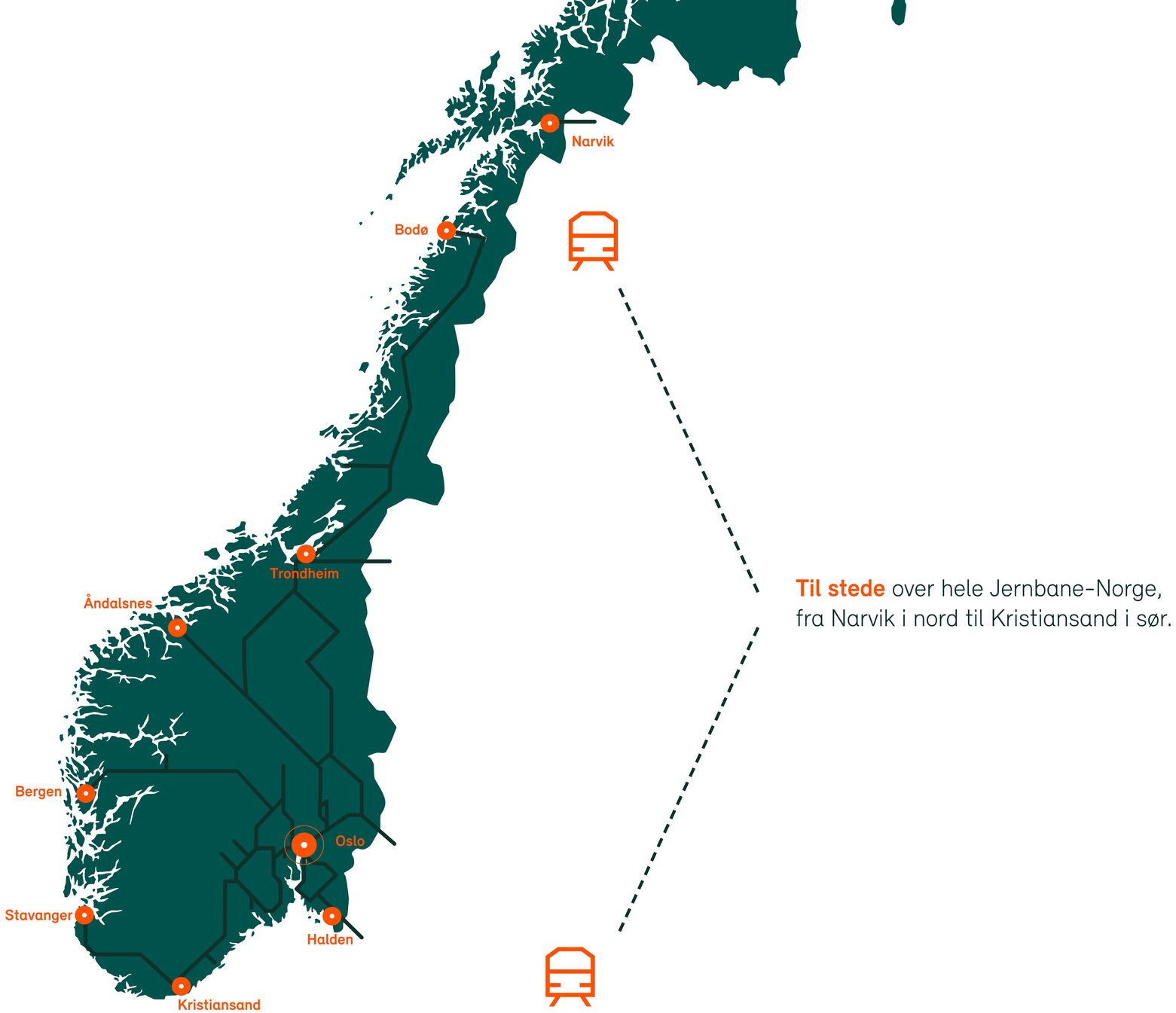
Dette er Spordrift

Størst i Norge på drift og vedlikehold av jernbane, med ansvar for drift, vedlikehold og beredskap på samtlige av de 10 områdene norsk jernbane er inndelt i.

Entreprenør med fokus på mindre fornyelses- og nybyggprosjekter på og ved jernbanen, med ambisjoner om å bygge fremtidens jernbane

Sterk fagstolthet og mye spesialkompetanse der storparten av de 1 267 ansatte er fagarbeidere innen fagene banemontør, energimontør, signalmontør og lavspentmontør.

Erfaren og stor lærlingebedrift, der lærlinger utgjør 9% av de ansatte



Til stede over hele Jernbane-Norge, fra Narvik i nord til Kristiansand i sør.

Nøkkeltall

Omsetning

2 181 mill. kr

(2020: 2 108 mill. kr)

Resultat før skatt

73 mill. kr

(2020: 72 mill. kr)

Egenkapitalandel: 14,9%
(2020: 17,1%)

EBITDA-margin: 4,4%
(2020: 4,8%)

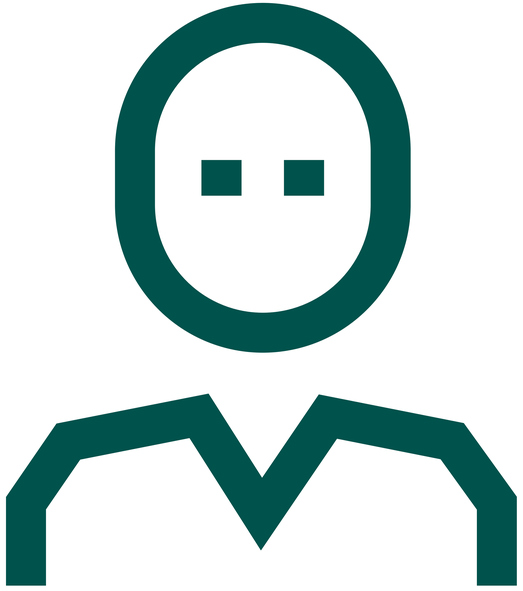
EBITDA: 97 mill. kr
(2020: 102 mill. kr)

Resultatgrad: 3,4%
(2020: 3,4%)

H1: 5,6
(2020: 6,5)

H2: 18,4
(2020: 13,1)

Totalt sykefravær: 4,8%
(2020: 4,6%)



Ansatte

1 267

(2020: 1 270)

Antall lærlinger

115

Antall fagarbeidere

961

Lærlinger	**Antall**	**Andel**
Antall lærlinger innen Signalfag	43	37%
Antall lærlinger innen Banefag	49	43%
Antall lærlinger innen Høyspent	21	18%
Antall lærlinger innen Lavspent	2	2%
Totalt	**115**	**100%**

Fagarbeidere	**Antall**	**Andel**
Antall ansatte innen Signalfag	233	24%
Antall ansatte innen Banefag	509	53%
Antall ansatte innen Høyspent	162	17%
Antall ansatte innen Lavspent	57	6%
Totalt	**961**	**100%**

2

Godt arbeidsmiljø gir mer og bedre jernbane for pengene

En forutsetning for å være effektiv og levere godt er at vi har det bra på jobb. For å finne ut hvordan vi har det på jobb, gjennomførte vi to medarbeiderundersøkelser, en i januar og en i desember 2021. Disse gav oss høy svarprosent og mange viktige funn. Gjennom tilbakemeldinger om arbeidsmiljøet får vi nyttig kunnskap om hva vi trenger å forbedre for at medarbeiderne skal oppleve mer engasjement i arbeidet, og hva vi skal ta vare på med dagens arbeidsmiljø. Alle enheter har i etterkant av de gjennomførte medarbeiderundersøkelsene utarbeidet egne tiltaksplaner som skal bidra til å opprettholde og styrke arbeidsmiljøet i den enkelte enhet. To undersøkelser med kort mellomrom i tid har gitt oss spennende svar i hvilken retning selskapet beveger seg.

For å trives på jobb og levere sikkert og effektivt må vi ha det trygt. Det gleder meg derfor å se at antall fraværsskader har gått ned gjennom året. Det viser at vi har blitt flinkere til å følge rutiner, melde ifra om uønskede hendelser og si ifra til våre kollegaer slik at vi alle blir bedre. Det jobbes målrettet og grundig i hele organisasjonen for å få til dette. I Spordrift har vi en nullvisjon for skader, og at alle ansatte skal komme seg trygt hjem hver eneste dag.
Vi er en betydelig bidragsyter til å tilføre nødvendig kompetanse for å holde jernbanen åpen, gjennom å lære opp og gi mange lærlinger et første positivt møte med arbeidslivet. Det er ikke bare vårt ansvar å gi lærlingene jernbanefaglig kompetanse, vi skal også gi dem riktige holdninger som gjør at de tar riktige valg gjennom hele sitt yrkesaktive liv. Vi vet hva som skal til for at jernbanen skal være trygg, og for at det skal være trygt å jobbe på jernbanen. I år har vi fått inn over 40 lærlinger og de aller fleste har valgt å fortsette sin karriere hos oss. I 2022 er målet å ta inn 68 lærlinger. Spordrift kjennetegnes av faste ansettelser, seriøse arbeidsforhold, høy organisasjonsgrad og gode lønns- og pensjonsvilkår.

Vi sørger for at folk og gods kommer seg trygt frem – samtidig har vi fullt trykk på effektivisering og prosjektaktivitet. Eller, sagt med andre ord: Mer og bedre jernbane for pengene. Dette skal vi i Spordrift få til som et lag.

Sammen er vi Spordrift!
Henning Bråtebæk, Administrerende direktør

3

Viktige hendelser 2021

2021

JANUAR

- Samferdselsdepartementet overtar eierskapet i Spordrift fra Bane NOR.
- Spordrift Prosjekt etableres som datterselskap.
- Spordrift oppnår sertifiseringene NS-EN ISO 3834-2 sertifisering som sveisebedrift og NS-EN ISO 9001 - sertifisering av kvalitetssystem.
- Spordrift gjennomfører sin første medarbeiderundersøkelse.

FEBRUAR

- Nytt kvalitetssystem lanseres i Spordrift.
- Spordrift Prosjekt AS vinner sitt første prosjekt - sporombygging på Fauske godsterminal og Bodø stasjon, samt rehabilitering av plattform på Bodø stasjon.

NYTT KVALITETSSYSTEM LANSERES

MARS

- Spordrift mottok 461 søknader på 51 utlyste stillinger i årets lærlingekampanje.
- Spordrift Prosjekt blir underentreprenør i arbeidet med oppgradering av Reinsvoll stasjon og tilknyttede jernbanetekniske anlegg.

ANTALL LÆRLINGESØKNADER MOTTATT

461

APRIL

- Spordrifts første årsrapport presenteres og godkjennes av generalforsamlingen.
- Spordrift inngår avtale om nytt produksjonssystem.
- Totalbrudd på Dovrebanen med 56 ansatte fra Spordrift som gjennomførte arbeid innenfor alle fagområder.

MAI

- Spordrift blir prekvalifisert til konkurransen om drift og vedlikehold for Kontraktsområde Sørlandet.
- Spordrift inngår avtale om nytt HR-system.

PREKVALIFISERER I KONKURRANSE

JUNI

- Spordrift vinner anbudskonkurranse om vintervedlikehold av stasjoner på Hoved- og Gardermobanen, Dovrebanen Sør, Kongsvingerbanen og Gjøvikbanen.
- Spordrift inngår nye overenskomster med partene Norges Jernbaneforbund (NJF), Delta, SAN og Norsk Lokomotivmannsforbund (NLF).

JULI

- Det bryter ut brann flere steder på jernbaneanleggene i og rundt Sandefjord stasjon. Skadene er omfattende, og Spordrift gjennomfører store deler av utbedringsarbeidet.

AUGUST

- Spordrift leverer tilbud i konkurransen om drift og vedlikehold for Kontraktsområde Sørlandet
- Spordrift ønsker 42 nye lærlinger velkommen.

SPORDRIFT FÅR 42 NYE LÆRLINGER

SEPTEMBER

- Driftspersonell i Spordrift har første befaring i Blixtunnelen på Follobanen. Spordrift vil få ansvar for drift og vedlikehold av tunnelen når den ferdigstilles.
- Vestfoldbanen gjenåpnes etter brann i juli. Spordrift har brukt store ressurser i dette arbeidet.

BEFARING I BLIXTUNELLEN • FOLLOBANEN •

OKTOBER

- Spordrift er en av tilbyderne Bane NOR ønsker å gå videre med i forbindelse med tilbudet for kontraktsområde Sørlandet og deltar i forhandlingsmøte nr. 1.
- Spordrift deltar i Nasjonal sikkerhetsmåned.
- Et tømmertog drar med seg kabler fra Nationaltheatret til Bryn. Spordrift befarer hele strekningen og utbedrer en mengde feil på 10 timer. Trafikkaos i morgenrushet rundt Oslo unngås.

NOVEMBER

- Spordrift gjennomfører sin første fysiske ledersamling.
- Samferdselsministeren åpner utvidelsen av Fauske godsterminal, Spordrifts første ferdigstilte prosjekt vunnet i konkurranse.

ÅPNING AV FAUSKE GODSTERMINAL •

DESEMBER

- Spordrifts «Program for bedre konkurransekraft» har identifisert gevinster for over 100 millioner kroner.
- Konkurranseutsettingen av drift og vedlikeholdsoppgaver på jernbanen stoppes offisielt, og Spordrift beholder alle 10 kontraktsområder.
- Spordrift gjennomfører sin andre medarbeiderundersøkelse.

2022

Foto av Jon-Ivar Nygård, Fredrik Naumann Felix Features

4

Sikkerhet først

Drift og vedlikehold av jernbane innebærer mange potensielt farlige arbeidssituasjoner. Spordrift setter sikkerhet først, og har i 2021 fortsatt det systematiske arbeidet med å redusere skadefrekvensen i selskapet. Totalt hadde Spordrift 12 hendelser som førte til fravær over 24 timer (H1-verdi) i 2021. I løpet av de første kvartalene opplevde vi en økende H1-verdi, opp til 9,4. Dette var en utvikling som vakte stor bekymring i hele selskapet, og som ble betraktet som uakseptabel.

– Personskade er den potensielt mest alvorlige risikoen for selskapet, og jeg er glad for at ikke noen av ulykkene har hatt mer alvorlig utfall, uttrykker sikkerhets- og kvalitetsdirektør Bernt Kristian Poulsson.

På bakgrunn av den økende trenden ble det iverksatt flere tiltak. Spordrift satt tydelig fokus på utførelse av sikker jobbanalyse (SJA) i forkant av arbeider, og opplevde at dette fokuset ga resultater. Utførelse av SJA gir oss en mulighet til å stoppe opp og vurdere alle typer risiko ved arbeidet vi skal utføre.

I tillegg har Spordrift skjerpet kravene til bruk av verneutstyr og opplæring, og stiller egne krav på områdene der vi opplever at gjeldende regelverk ikke går langt nok. Dette gjelder spesielt utstyr som krever fornyelse. Spordrifts ansatte skal til enhver tid arbeide med sikkert, oppdatert og riktig utstyr. Spordrift har sikkerhet som et av sine strategiske hovedmål, for å minne hele selskapet på viktigheten av å kontinuerlig jobbe systematisk med sikkerhet. Vår viktigste oppgave er å sørge for at våre ansatte kommer seg trygt hjem – hver dag. Spordrifts ansatte skal aldri utsette seg selv eller andre for farlige situasjoner, heller ikke for å arbeide raskere eller mer effektivt. Våre effektiviserings-gevinster skal og vil hentes fra andre områder enn sikkerhetsarbeid. HMSK-miljøet i Spordrift har også gjort flere systemendringer i løpet av 2021. Tidlig på året implementerte vi det nye kvalitetssystemet, der alle som arbeider med sikkerhet var involvert det første kvartalet.

– Det er utfordrende å arbeide med HMSK (Helse, Miljø, Sikkerhet og Kvalitet) i en driftsorganisasjon hvor ansatte er spredt over store geografiske avstander, og ansatte har ulik arbeidstid. Dette øker betydningen av gode systemer som tilgjengeliggjør informasjon på en god måte, samt sørger for at det er enkelt å gi tilbakemelding om eksempelvis avvik eller farlige forhold. Vi må hver eneste dag jobbe for at våre systemer og rutiner gir de ansatte reell støtte til å forstå, huske og redusere risikoen ved de arbeidsoperasjonene som skal utføres, poengterer Bernt.

Med stasjoneringssteder i hele Norge, er vi avhengig av lokal tilstedeværelse også i sikkerhetsarbeidet. Dette er årsaken til at Spordrift i 2021 utvidet det operative HMSK-miljøet, og nå har en HMSK-rådgiver per kontraktsområde. Ansatte vil oppleve at deres HMSK-ressurs har mer tid til dem, og at ressursen er tettere på i det daglige arbeidet. Dette vil være med på å sette sikkerheten først i alle situasjoner.

Oppsummert for 2021 så Spordrift at det systematiske arbeidet resulterte i forbedringer. Ved årsslutt hadde selskapet en H1-verdi på 5,6, en betydelig nedgang fra verdien tidligere på året.

Fremover arbeider Spordrift med stadige forbedringer innen sikkerhetsarbeidet. God og fleksibel planlegging, og å hensynta at uventede hendelser kan inntreffe, er en sentral del av dette arbeidet. Sikkerhet må settes først, også når det oppstår en uventet hendelse på jernbanen.

– Togene skal gå – det er i vår ryggmarg og vår stolthet. Da er det viktig at vi unngår å ta snarveier eller raske løsninger som medfører risiko vi ikke har tatt oss tid til å vurdere. Vi har behov for å knytte mer stolthet over at vi til enhver tid gjennomfører vårt arbeid på en trygg måte. Heltene i Spordrift skal være effektive i arbeidet, men fremfor alt gjøre jobben på en trygg måte, med hensiktsmessig verneutstyr. Å sette sikkerhet først gir en bedre jernbane for Norge.

«Vi tar ikke snarveier – vi bygger dem»

5

Lærdom fra Sørlandet

Konkurranseutsettelsen har vært en god kulturreise, sier Stian Wesøy, Regiondirektør i Spordrift for Sør-Vest.

Drift og vedlikehold av jernbanenettet ble i 2015 besluttet konkurranseutsatt. Dette skulle skje innen 2027 med noen av de 10 strekningene hvert år. Sørlandsbanen mellom Neslandsvatn og Stavanger, samt Arendalsbanen mellom Nelaug og Arendal var de første strekningene som skulle konkurranseutsettes. Prekvalifisering for kontrakten startet 1. juli 2021 og planlagt kontraktsignering var 1. mars 2022.

– Vi startet med en informasjonsturné om hva konkurransen ville bety for oss og hvordan vi skulle vinne. Etter det la vi ut på en reise for å sette tydelige mål for hvordan gjennomføring av tilbudsarbeidet skulle gjøres samtidig som vi bygget en sterk lagfølelse. Til slutt nådde vi destinasjonen med et godt gjennomarbeidet tilbud i konkurransen om Sørlandsbanen, forteller Stian.

Oppgaven med å svare ut forespørselen var en konkret oppgave. Alle forsto raskt hva som var forventet, hvilke mål vi hadde satt oss og alle medvirket slik at vi som organisasjon fikk en sterk «vi følelse». Samtidig hadde vi et solid og velfungerende samarbeid med fagforeningene. Alle budskap ble forankret med de tillitsvalgte før vi informerte resten av de ansatte.

Foto: Eivind Røhne

Omfanget av utarbeidelsen av tilbudet i konkurransen var betydelig større enn de tilbudene vi tidligere har utarbeidet, og vi tilegnet oss mye ny erfaring. Samtidig har vi gjennomgått driften fra A til Å og avdekket forbedringspotensialet og blitt bevist på områder der vi bør tenke nytt. Vi har identifisert en rekke nye tiltak, deriblant flere spennende nye teknologiløsninger som gjør vedlikeholdet mer forutsigbart enn i dag. Resultatene av dette arbeidet vil kunne gi bedre vedlikehold og bedre oppetid uten å bruke mer ressurser.

– Reisen vi har vært ute på har gitt en endring i vår kultur. Alle har fått bedre forståelse for og erfaring innen arbeidet med å realisere forbedrings- og effektiviseringspotensialet som vi har identifisert underveis, og vi er motiverte for dette, sier Stian.

6

Vi leverer effektivitet

Program for bedre konkurransekraft (PBK) har svært god fremdrift og gode resultater. På to år er det realisert betydelige gevinster som er over 80 % av den totale gevinstambisjonen som opprinnelig ble satt til utgangen av 2024.

– For å lykkes med programmet kreves det god oversikt og forståelse av virksomheten, våre leveranser og ikke minst innsikt i kundenes behov.

Helhetsforståelse av programmet sett opp mot drift og selskapets strategi har vært en forutsetning for å lykkes, forteller prosjektleder for PBK, Ingvild Huse, entusiastisk.

Det har vært viktig å strukturere og dele opp programmet i mindre delprosjekter. Store nok for å dekke relevante problemstillinger, men små nok for å være håndterbare i en travel hverdag.

Man må få folk til å snakke sammen på tvers av geografi og fag, og koble folk sammen om felles problemstillinger for å sikre like løsninger og samle gode tanker. Man må rett og slett være flinke med folk – bygge nettverk og skape tillit, fortsetter Ingvild.

Det er høyt tempo og det er mange ting som skjer samtidig hos oss i Spordrift. Programmet krever derfor modning samtidig som man må være tett på og utfordre når driften er klare for å ta neste skritt.

Forbedringene gjennomføres i hvert kontraktområde, men støttes av sentrale delprosjekter som bidrar med analyser og strategi. Vi samarbeider tett med driftssjefene og sitter i ulike arbeidsgrupper hvor vi bidrar til eller fasiliteter prosessene som pågår lokalt. Vi setter inn støttefunksjoner ved behov og sikrer at det jobbes etter samme metodikk.

I 2021 har alle områder hatt god fremdrift knyttet til arbeidet med nye driftskonsepter. Vi ser på driftskonsepter for å undersøke muligheten for samlokalisering, eller andre driftsformer som optimaliserer driften i kontraktsområdene.
To kontraktsområder har til nå samlokalisert seg i sentrale driftsbaser. Et nytt delprosjekt

FAKTABOKS

for kurs og kompetanse er startet. Målet er å få bedre kontroll over kostnader, krav og gjennomføring av kurs av produksjonspersonell. Delprosjektet har et grensesnitt mot dokumentasjonen som ligger i Kompass – det nye HR-systemet.

For å forbedre utnyttelsen av maskinparken og redusere utslippene av klimagasser har Spordrift i 2021 utarbeidet en maskinstrategi. Det jobbes nå med å sette konkrete tiltak, for eksempel til maskinforvaltning, styringsinformasjon, maskintimer og kontraktsoppfølging.

Hva er «Program for bedre konkurransekraft (PBK)»?

I Spordrifts strategi er produktivitet ett av selskapets strategiske satsningsområder. For å øke produktiviteten må vi sikre god planlegging av produksjonen og arbeidstider i tråd med kundens behov. Vi skal gjøre ting riktig første gang, og øke vår konkurransekraft for å bidra til mer jernbane for pengene.

Program for bedre konkurransekraft er derfor et viktig tiltak innen produktivitet, som hjelper oss mot å være en konkurransedyktig entreprenør og bidra til å sikre den langsiktige verdiskapningen for Spordrift. Arbeidet i programmet skal medføre verdi i form av lavere kostnader, økte inntekter og bedre arbeidsmetoder.

Gjennom god kostnadskontroll og økt produktivitet sikrer vi også en bærekraftig utvikling av selskapet.

7

På jobb i Spordrift

Midt i Oslo, på Alnabru godsterminal har Josefine Jensen (22) sin arbeids-plass. Josefine har jobbet i Spordrift siden oppstart av selskapet i 2019. Først som lærling, nå som elektriker og arbeidsplanlegger.

Foto: Thomas Øverland

–Jeg liker utfordringer og det å gjøre noe annet. De varierte arbeids-oppgavene som er på jernbanen, syntes jeg er interessante. Og det å kunne være ute, ikke minst. Hele året, uansett vær. Det kan snø sidelengs for min del, utroper hun når vi spør hva som gjorde arbeidet på jernbanen spennende.

Spordrift tar årlig inn 40-70 lærlinger som skal bli banemontører, signalmontører, lokførere, el-montører og elektrikere. Opplæringsløpet for lærlinger er vanligvis rundt to og et halvt år. Fra egen læretid trekker Josefine fram fagmiljøet i avdelingen.

– Vi har et veldig stort fagmiljø. Da jeg var lærling, var vi 23 på avdelingen og du vil lære mange ting fra alle.

Da læretiden var over, var det ingen ledige elektrikerstillinger i selskapet. Da tok Josefine en sjanse og søkte på stillingen som arbeidsplanlegger.

– Det var et «desperat» forsøk fordi jeg ikke ville jobbe noe annet sted enn Spordrift etter at jeg var ferdig med lærlingtiden. Så jeg søkte for moro skyld. Jeg hadde ingen forventninger eller intensjoner om at det var arbeidsplanlegging jeg skulle drive med. Da jeg fikk den muligheten, så var det jo en enorm tillit å ansette en lærling rett inn i en sånn stilling.

Som arbeidsplanlegger planlegger hun lavspenningsarbeidet for region øst.

– Først når jeg kommer på jobb så er det å sørge for at beredskapen blir ivaretatt, at noen kan ta telefonen hvis det skjer noe. Så er det den daglige planleggingen. I tillegg må det tas hensyn til at mye av jernbanens maskineri er gammelt, så det går ikke alltid så «smooth» som man vil at det skal gjøre, forteller hun om sin typiske arbeidshverdag.

Planleggingen legges opp etter jobber som ligger i systemet Banedata.

– Det er lett å planlegge etter de genererte kontrollene i systemet, som ofte ligger tre måneder fram i tid, mens andre oppgaver bare ligger to uker fram. Da må det søkes etter sportilgang, og skaffes de riktige folkene, med den riktige kompetansen. Noen er kjempegode på en ting, andre er gode på noe annet. Så legger jeg opp puslespillet med de riktige brikkene da, forteller hun.

Tradisjonelt har jernbanen blitt sett på som et mannsdominert og hardt miljø. Josefine mener moderne utstyr, og flere kvinner på jernbanen endrer dette.

– Jeg er vant med å skille meg ut siden jeg var eneste kvinnelige lærling i mitt opptak. Jeg har likevel følt meg inkludert fra første dag. Hos oss har vi et åpent og inkluderende miljø. Jeg liker jo å tro at det kan være positivt for alle med mangfold, uansett om det er kjønn, bakgrunn eller noe annet, sier hun og skryter av miljøet på Alnabru.

Josefine trekker fram arbeidsmiljøet som en av grunnene til at hun ville fortsette i Spordrift etter læretiden.

– Jeg trives veldig godt, og har det veldig bra med kollegaer, arbeidsplassen, og ikke minst det tverrfaglige miljøet på Alnabru. Det som står sterkest, er det kollegiale miljøet som vi har. Det er utrolig at vi gjennom pandemien har klart å ivareta kommunikasjonen med alle vi jobber med. Selv om du kanskje ikke ser dem så ofte, så er de bare en telefon unna, forteller Josefine.

– Jeg er jo veldig stolt og glad for at jeg jobber i Spordrift. Og jeg legger meg alltid med god samvittighet, for jeg vet at jeg har planlagt så folkene mine kan være ute og jobbe når jeg sover. Jeg vet at jeg har et fantastisk lag som er ute og gjør vedlikehold på jernbanen.

Josefine har etter at intervjuet ble gjennomført takket ja til stilling som fungerende produksjonsleder på Alnabru.

8

Prosjekter løfter konsernet

Prosjektvirksomhet er et av de to forretningsområdene i Spordriftkonsernet. Hovedsakelig er Spordrift entreprenør for mindre utbyggings og fornyingsprosjekter, eller jernbanetekniske prosjekter. Prosjektaktiviteten bidrar til å benytte selskapets kapasitet på en best mulig måte ved at medarbeidere som er engasjert til vinterdrift og vedlikehold, er engasjert i prosjekter i sommerhalvåret. Samtidig bygger vi da kompetanse og gir utviklingsmuligheter for våre medarbeidere. Den kommersielle forståelsen skal spres til hele virksomheten og bidra til å forbedre måten vi arbeider på. Målet vårt er å levere effektivitet og kvalitet slik at vi kan gi samfunnet mer og bedre jernbane for pengene.

I januar 2021 ble Spordrift Prosjekt AS etablert som et heleid datterselskap. I forkant av dette ble det lagt ned en betydelig innsats for å få på plass en kostnadsmodell, beslutte organisering og planlegge for langsiktig vekst. Spordrift Prosjekt AS skal dekke alle sine kostnader, og kostnadsmodellen har vært gjenstand for både juridisk og revisjonsmessig kvalitetssikring. Det er viktig for konsernet at det er et profesjonelt forhold mellom mor og datter med organisatorisk og regnskapsmessig skille og at det er etablert tjenestekjøpsavtaler på forretningsmessige vilkår.

På tross av en annerledes hverdag under koronapandemien har vi samarbeidet tett på tvers av hele landet med god hjelp av digitale verktøy. Vi har jobbet med interne utviklingsaktiviteter for å sikre effektive rutiner og prosesser, samt kvalitet på leveransene våre.

Prosjektdirektør Tore Fjukstad legger til at han er utrolig stolt av alt vi har oppnådd i løpet av det første året.

– Vi har mye vi kan være stolte av og jeg er imponert over den innsatsen våre ansatte har lagt ned i løpet av det første året i drift. Vi har vunnet og gjennomført en rekke prosjekter, rekruttert mange nye dyktige kolleger og vi har høyt fokus på kompetanseutvikling i prosjektaktiviteten, forteller han.

Et viktig prosjekt i 2021 var utvidelsen av godsterminalen på Fauske. Prosjektet står som en milepæl i Spordrift Prosjekt sin historie som det første gjennomførte prosjektet som ble vunnet i konkurranse. Dette var et stort og omfattende prosjekt, men ble likevel gjennomført under budsjett og raskere enn planlagt, samtidig som vi leverte høy kvalitet. Prosjektsjef i Region Nord, Tom Petter Høgset sier blant annet:

– På tross av at dette var det første prosjektet i denne størrelsesorden så landet vi på begge beina og

Prosjekter gir meg ny kompetanse

er godt fornøyd med det vi har fått til. Prosjektet har vært viktig for videreutvikling av prosjektmetodikken og har styrket vår gjennomføringsevne i prosjektvirksomhet.

Spordrift hadde ansvaret for alt av jernbaneteknisk arbeid. Dette innebar blant annet fjerning og bygging av sporveksler, samt bygging av 1 000 meter nytt spor. Prosjektet komplementerte også signalanlegget og bistod ved innlegging av nye drivmaskiner for det nye ERTMS-anlegget. Tom Petter legger til at:

– En essensiell faktor for at vi lykkes er de mange dyktige menneskene som har jobbet sammen i dette prosjektet. Fagarbeidere fra hele Norge har vært involvert, særlig fra Nordland og Fauske, og det er nettopp deres strålende innsats som muliggjør at vi lykkes med prosjektgjennomføringen. Vi skal gjøre det riktig første gang, og for å få til dette er vi avhengig av dyktige kolleger på laget.

Den offisielle åpningen av terminalen fant sted mandag 22. november 2021 og ble utført av Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård.

– Ifølge prosjektleder Geir Solvoll var han meget fornøyd og takket alle involverte parter.

Lyset på terminalen ble tent og første godstog kom inn og ble lastet før Nygård sendte det av gårde. Tom Petter legger til at:

– Gjennomføringen av dette prosjektet viser både for oss selv og for våre kunder at vi kan håndtere store og omfattende prosjekter, samt løse komplekse utfordringer. Vi har store vekstambisjoner og skal ta på oss flere og større prosjekter i fremtiden. For å få til dette skal vi vokse, og med det rekruttere flere nye og dyktige kolleger som vil bli med på vår reise.
Vi har et høyt fokus på HMS og har en nullvisjon for alvorlige hendelser og fraværsskader i våre prosjekter. Vi setter sikkerhet først, og som et resultat av målrettet arbeid med HMS har alle våre prosjekter blitt gjennomført uten en eneste skade.

Tom Petter legger til at dette er en statistikk vi er stolte av og har alle intensjoner om å opprettholde.

Utvidelse av godsterminalen på Fauske

FAKTABOKS

Faktapunkter med hva Prosjektaktiviteten i Spordrift oppnådde i 2021

- *Første driftsår i 2021.*
- *Total omsetning på 190 mill. kr.*
- *Resultat i første driftsår på – 14 mill. kr.*
- *Ingen skader i gjennomførte prosjekter.*
- *Strålende resultat fra medarbeiderundersøkelsen*

Tre ansatte forteller om sine erfaringer fra prosjektarbeidet.

Spørsmål 1:

Hva vil du trekke frem som det beste med å jobbe i prosjekt?

Spørsmål 2:

Hvilke erfaringer og utvikling tar du med deg?

Spørsmål 3:

Ønsker du å jobbe på flere prosjekter fremover, og vil du anbefale dette til dine kolleger?

TONY PEDERSEN

Alder: 31 år
Stilling: BAS Linjen
Stasjoneringssted: Region Øst - Kongsvinger

Prosjekt:
Vedlikeholdstiltak Drammen og Spikkestadbanen

Spørsmål 1:
Det beste var å jobbe et annet sted enn der man er stasjonert, samt å få jobbe med større og mer varierte oppgaver enn det man vanligvis gjør. Det var også veldig sosialt å reise med et arbeidslag, vi ble en sammensveiset gjeng.

Spørsmål 2:
Tar med meg utvikling og kompetanseheving fra å jobbe med varierte oppgaver. Jeg lærte også mye om hvordan gode prosjekter kan drives og ledes.

Spørsmål 3:
Ja! Det er veldig fint å få andre impulser og nye inntrykk, så dette anbefales.

KÅRE GJERMUND JUVA

Alder: 65 år (startet i jernbanesektoren i 1980)
Stilling: Arbeidsplanlegger Linjen
Stasjoneringssted: Region Sør-Vest - Neslandsvatn

Prosjekt:
Nelaug – nye føringsveier for kabler

Spørsmål 1:
Det beste er at man får tildelt én jobb og kan fokusere på én stor ting om gangen. Jeg drives også av det å være involvert i planleggingen av jobbene sammen med Prosjekt.

Spørsmål 2:
Har lært mye om prosjektledelse. Får øve på å bli god på å levere høy kvalitet på tross av tidspress og strenge krav fra kunden.

Spørsmål 3:
Ja, absolutt! Synes det er kjempemoro å få være med på å planlegge prosjektarbeid helt fra starten av.

MATS ANDRÉ AASEN JENSEN

Alder: 29 år
Stilling: Banemontør
Stasjoneringssted: Region Nord - Fauske

Prosjekt:
Overbygging Godsterminal Fauske

Spørsmål 1:
Det beste er kompetanseheving og det at man får prøvd ting man ikke gjør i det daglige i driftsavdelingen med tanke på nybygging.

Spørsmål 2:
Nyttig erfaring å jobbe opp mot et prosjekt hvor det er mange faktorer og ulike parter man må hensynta. Har lært mye om prosjektledelse og viktigheten av å se det store bildet, ikke bare fokusere på sine egne oppgaver.

Spørsmål 3:
Ja, det er en bra erfaring! Man får prøvd seg på litt forskjellige ting som man ikke gjør til vanlig i driften.

9

Et bærekraftig Spordrift

Vi ønsker en bærekraftig utvikling av jernbanen

Bærekraft i Spordrift har mange fasetter. Vi er arbeidsgiver for nærmere 1 300 personer som gjør samfunnskritisk arbeid, og skal ta hensyn til bærekraft i både lokalt og globalt perspektiv. De fleste tenker på jernbanen som persontransport, for pendlere rundt storbyene, og som transportmiddel til og fra småbyer og bygder langs jernbanen.

Godstransporten er imidlertid vel så viktig for å få det norske samfunnet til å gå rundt. Ofotbanen frakter 90 prosent av dagligvareforsyningen til Nord-Norge, mens 50 prosent av godstransporten mellom Bergen og Oslo går via Bergensbanen. Vår jobb er å holde jernbanen åpen så folk og gods kan bevege seg uhindret, og rykke ut og rette feil som oppstår.

Siden vi tar vare på infrastruktur som ble bygget på 1800 og 1900-tallet, er det naturlig for Spordrift å se på bærekraft i et generasjonsperspektiv. Slik Brundtland-kommisjonen for bærekraftig utvikling formulerte det i 1987: «en utvikling som imøtekommer dagens behov uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov». Det vil si at vi har minst mulig negativ innvirkning på miljøet, at vi ivaretar sosiale hensyn, og at vi har ryddige økonomiske forhold og effektiv drift.

I 2021 har vi satt bærekraftsarbeidet i Spordrift i system, allokert ressurser og forankret arbeidet i virksomhetens strategi. Vi støtter bærekraftsmålene som er utarbeidet av FN og har vurdert relevansen for hvert av de 17 målene. Under hvert av våre utvalgte satsningsområder innen bærekraft, har vi identifisert hvilke av FNs bærekraftsmål som Spordrifts satsning bygger opp under, gjennom ett eller flere delmål.

Vi har kartlagt Spordrifts påvirkning og handlingsrom i dialog med interne og eksterne interessenter og identifisert fem hovedområder som de mest vesentlige for vår påvirkning. Det utvikles nå en handlingsplan for bærekraft, og arbeidet i 2022 vil bli å konkretisere tiltak og gode rutiner for rapportering. Våre tematiske prioriteringer innen bærekraft er:

- Redusere miljøavtrykk
- Ivareta helse, arbeidsmiljø og sikkerhet
- Likestilling og inkludering
- Kompetanse og innovasjon
- Styrke bærekraft i verdikjeden

Tema 1 - Redusere miljøavtrykk

For å redusere miljøavtrykket skal Spordrift begrense og redusere klimagassutslipp, ta best mulig vare på naturen i forbindelse med aktiviteter langs jernbanen og redusere ressursbruk og avfall, samt sørge for forsvarlig håndtering av avfall.

Spordrifts bidrag til FNs bærekraftsmål under tema 1 - redusere miljøavtrykk

12-Ansvarlig forbruk og produksjon: Mer energi- og ressurseffektiv drift reduserer det totale ressursbehovet og har dermed en direkte påvirkning på ansvarlig forbruk og produksjon.

13-Stoppe klimaendringene: Tiltak for å redusere direkte og indirekte klimautslipp i driften av selskapet bidrar direkte til målet om å stoppe klimaendringene.

15-Livet på land: Tiltak for å hindre utslipp av kjemikalier og for å ta best mulig vare på sårbare arter og naturtyper reduserer negativ påvirkning på livet på land.

Utslipp av klimagasser

Spordrift er avhengig av å bruke en del maskiner og kjøretøy som bruker fossilt drivstoff. Dette skyldes delvis gammel maskinpark, at knappe halvparten av norsk jernbane ikke er elektrifisert, og at vi må kunne komme fram langs jernbanen også ved strømbrudd. En stor andel av Spordrifts maskinpark leies fra Bane NOR, og en reduksjon av utslipp fra maskinparken er derfor avhengig av et godt samarbeid med dem. Bil er også et nødvendig verktøy for å utføre arbeidet i Spordrift. Selskapet har derfor en målsetting om å bytte alle fossilbiler i fossilfrie alternativer innen 2030 som et viktig bidrag for å redusere egne klimagassutslipp. Våre maskiner og biler brukte nesten 2,7 millioner liter diesel og bensin i 2021. Dette kan reduseres på kort sikt gjennom bevisstgjøring og bedre organisering av arbeidet. De tyngste og eldste skinnegående maskinene forurenser aller mest. Vi har prioritert tiltak for å unngå unødvendig tomgangskjøring av disse og vurderer løpende om det er mulig å bruke lettere materiell.

For å fjerne klimagassutslippene helt, må både maskiner og biler skiftes ut med nullutslippsteknologi. Når det gjelder tyngre maskiner er dette krevende, da det ikke er kommersielt tilgjengelig. For anleggsmaskiner er tilgangen bedre,

og lavutslippsmaskiner prioriteres i kommende anskaffelser. For tjenestebilene er dette realistisk, markedet leverer snart også el-varebiler med god rekkevidde, firehjulstrekk og god bakkeklaring.

Elektriske verktøy
I tillegg har vi kjøpt inn og tatt i bruk flere typer batterielektriske verktøy. Dette gir flere gevinster; bruken gir verken klimagassutslipp eller luftforurensning, noe som er særlig viktig i tunneler. Verktøyene lager også mindre støy og vibrasjoner.

Reduksjon i utslipp
For 2021 vil Spordrift for første gang publisere et klimaregnskap i tråd med Greenhouse Gas Protocol, der selskapet rapporterer de data vi har tilgjengelige innen direkte og indirekte klimagassutslipp. Tallene viser at direkte klimautslipp fra egen virksomhet i 2021 var på 6 630 tonn CO2. Det er 5 prosent lavere enn i 2020. Noe av forbedringen skyldes økt innblanding av biodrivstoff, men vi ser også en sammenheng mellom bedre organisering og styring i bruken av arbeidsmaskiner og redusert forbruk av drivstoff.

Påvirkning av natur
Spordrift har ansvar for drift og vedlikehold av over 4 000 km skinner og annen infrastruktur, stedvis i sårbar natur. Sammen med byggherre har vi et ansvar for å ikke ødelegge naturen gjennom vårt arbeid. Jernbanen skjærer gjennom landskapet og berører et tverrsnitt av norsk natur. Geografiske analyser viser at ca. 5–10 prosent av banen enten går gjennom, eller har nærføring til verdifull og sårbar natur. Risikoanalyser viser at de fleste drifts- og vedlikeholdsaktiviteter har potensiale for å påvirke natur- og vannmiljø langs jernbanen negativt. Denne risikoen kan reduseres ved endring av tidspunktet for gjennomføring, og miljøtilpasning av aktivitetene.

Dette danner grunnlag for videre stedsspesifikke analyser for å vurdere og dokumentere faktisk påvirkning og evaluere effekten av avbøtende tiltak som miljøtilpassede driftsrutiner. Vårt arbeid påvirker naturen på ulike måter, for eksempel ved å rydde vegetasjon langs jernbanelinjene slik at togene har oversikt i terrenget. I denne typen arbeid prøver vi å minimere vår påvirkning på natur-mangfold ved å ha god oversikt over områder med verdifull natur og hvordan vi kan unngå eller redusere vår påvirkning.

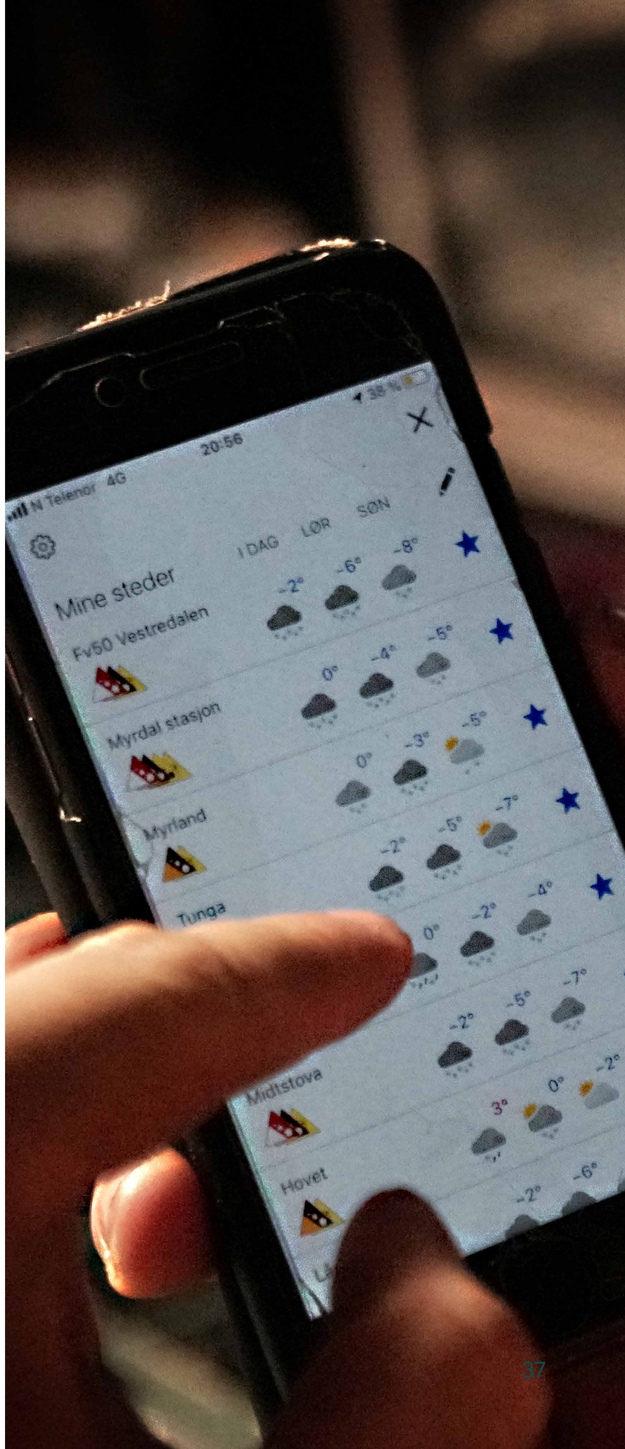
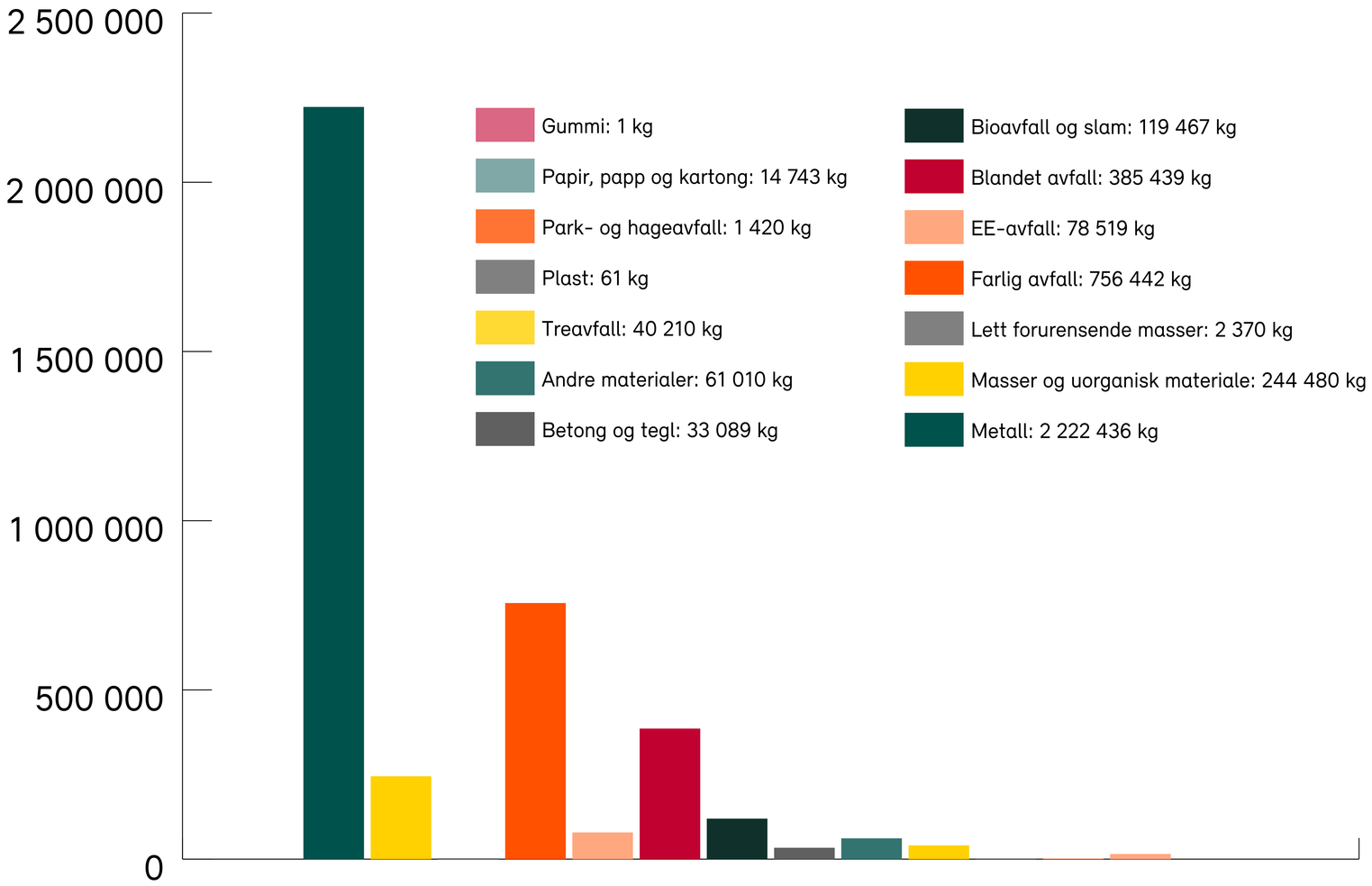


Foto: Lars Erik Nygaard

Figur 1: Totalt avfall håndtert av Spordrift i 2021



Avfall

Godt vedlikeholdsarbeid skal hindre at ressurser blir avfall. Likevel må vi, for å holde jernbanen åpen og trygg, bytte ut skinner, sviller, ledninger og andre komponenter. Det betyr at vi både må ta i bruk nye materialer, og håndtere det som ikke kan brukes lenger på en forsvarlig måte. Noe av dette regnes som farlig avfall og er strengt regulert av lovverket.

Avfall inneholder ressurser som bør utnyttes gjennom materialgjenvinning, samtidig som det er viktig å sikre forsvarlig håndtering for å redusere påvirkning på helse, miljø og klima. Ressursene må brukes mest mulig effektivt, slik at vi også reduserer behovet for å ta ut nye ressurser.

Avfallsregnskapet vårt tyder på at vi har håndtert ca. 3 960 tonn avfall i 2021, hovedsakelig på vegne av Bane NOR. Dataene er imidlertid usikre, og fremover vil vi sammen med våre leverandører legge større vekt på å få bedre kontroll på avfallsstrømmene våre og søke å skille mellom vårt eget og kundens avfall.

Gjennomførte kontroller av Bane NOR i 2021 har vist at avfallshåndtering lokalt utføres forsvarlig, har god systematikk og avtalte rammeavtaler brukes.

Revisjoner og miljøsertifisering

I 2021 avdekket 5 revisjoner flere avvik knyttet til miljøoppfølgingen i prosjektene og den daglige driften i regionene. Avvikene viser at vi har et forbedringspotensial knyttet til ivaretakelse av krav i både miljølovverket og våre egne rutiner for ytre miljø. For å redusere risiko for slike hendelser i framtiden har vi oppdatert vår egen prosjektmetodikk, med tydelige krav til planlegging og håndtering av miljørisiko i de ulike fasene av et prosjekt, samt utarbeidet sjekklister og maler for ytre miljø for aktiviteter som gjelder både drift- og prosjektvirksomheten. Fremover vil det legges større vekt på risikobasert tilnærming til det daglige miljøarbeidet. Eksempler på viktige innsatsområder er kompetanseheving innen miljørisikoanalyser, håndtering av avfall og miljøtilpassede driftsrutiner.

For å styrke arbeidet med bærekraft og miljø, begynte Spordrift i 2021 prosessen med å bli miljøsertifisert etter ISO 14001-standarden. Målet med sertifiseringen er å etablere et system for miljøarbeidet som skal sørge for at miljølovverket er ivaretatt i alle faser av et prosjekt, og i driften av jernbanen. I tillegg krever standarden kontinuerlig søkelys på forbedring, samtidig som det legges til rette for økt lønnsomhet og bærekraftig vekst.

Foto: Tor Erik Sagvolden

Tema 2 - Ivareta helse, arbeidsmiljø og sikkerhet

I Spordrift setter vi sikkerhet først, og har en nullvisjon for skader. Det vil ta tid å innfri denne visjonen.

Spordrifts bidrag til FNs bærekraftsmål under tema 2 - Ivareta helse, arbeidsmiljø og sikkerhet

3-God helse og livskvalitet: Kontinuerlig arbeid med å forbedre arbeidsmiljøet og sikkerheten bidrar til bedre helse og livskvalitet.

8-Anstendig arbeid og økonomisk vekst: Å sette sikkerheten først og videreutvikle sikkerhetskulturen for å hindre skader, samt godt samarbeid med fagforeninger, bidrar til et anstendig arbeidsliv.

Ved utgangen av 2021 er H1-verdien 5,6 (6,5) og H2-verdien 18,4 (13,1). H1-verdi viser hyppighet av arbeidsulykker som er så alvorlige at det medfører minimum én hel dags fravær fra arbeidsplassen. H2-verdi viser summen av arbeidsrelaterte personskader både med og uten fravær. I 2021 har det vært tre alvorlige arbeidsulykker. Vår målsetting de neste årene er en H1-verdi under 5 i 2022 og under 3 innen 2025.

Spordrift har klare rutiner for håndtering og oppfølging av denne typen hendelser. Ledelsen av selskapet iverksatte i første kvartal 2021 en kraftig forsterket innsats for en trygg arbeidshverdag som følge av en økning i H1 verdien til 9,4 i mars 2021. Et av tiltakene som ble innført var ansettelse av egne HMSK-rådgivere i alle kontraktsområdene for en tettere daglig oppfølging av sikkerhets- og vernearbeidet i driften.

I løpet av 2021 har det blitt gjort en rekke forbedringstiltak knyttet til HMS, for å redusere skadeomfang og styrke rutinene knyttet til vurdering av risiko. Eksempler på dette er etablering av gode rutiner knyttet til gjennomføring av sikker jobb analyse (SJA), kartlegging av alt utstyr og verktøy som må risikovurderes og utstrakt bruk av undersøkelsesmetodikk ved uønskede hendelser, og tett oppfølgning av forbedringstiltak.

I tillegg er det gjennomført flere kampanjeaktiviteter for å sette fokus på identifisering av risiko og bruk av verneutstyr knyttet til aktivitetene langs jernbanen, særlig i forbindelse med håndtering av kniver og andre skarpe verktøy. Undersøkelser gjennomført i 2021, i alt 9 stykker, peker på manglende risikoforståelse og etterlevelse av interne og eksterne krav som hovedårsaker.

I tiden fremover vil det legges større vekt på tiltak som vil kunne bidra til økt risikoforståelse i organisasjonen. Helt konkret vil en videreutvikling av risikoregisteret for Spordrift og videre implementering av dette, samt mer systematisk sikkerhetsopplæring i alle verktøy, maskiner og arbeidsprosesser, ha høy prioritet.

Høsten 2021 ble det gjennomført et pilotprosjekt på Lillestrøm i regi av bedriftshelsetjenesten, som satte søkelys på ergonomi og kartlegging av potensielle farer som finnes i arbeidsmiljøet. Prosjektet gikk ut

på kompetanseheving og vernerunder med fokus på ergonomi for å innfri lovkrav om at vi skal informere om de risikoene som ansatte kan være utsatt for i de arbeidene de skal gjøre.

Medarbeiderundersøkelser
I 2021 ble det gjennomført to medarbeider-undersøkelser, både i starten og mot slutten av året. Disse hadde en svarprosent på 95% i januar og 90% i desember. Resultatene viser at antallet som melder om mobbing har gått litt opp. I Spordrift er det nulltoleranse for mobbing og trakassering og resultatene viser at vi må handle. Ett av flere tiltak har vært å etablere en ekstern varslingskanal som er synlig på hjemmesider og intranett. Gjennom året har det vært fem saker som er varslet gjennom den eksterne varslingskanalen. Disse er blitt fulgt opp og løst på best mulig måte.

Sykefravær 2021	
Korttidsfravær	1,8% (1-16 dager)
Langtidsfravær	3,0% (over 16 dager)
Totalt	**4,8%**

Sykefravær gjennom året har vært stigende, fra 4,4 prosent i første kvartal til 5,0 prosent i siste kvartal. Vi ser en tydelig trend etter gjenåpningen av samfunnet som følge av covid-19 der tallene for korttidssykefravær går opp. Nattarbeider og ugunstig arbeidstid og -sted har en høyere arbeidsbelastning og gir også høyere sykefravær. Dette gjelder hele bransjen og våre tall ligger ikke uvanlig høyt i forhold til sektoren bygg og anlegg. Våre ledere er tett på driften og tilrettelegger der de kan.

I 2021 har vi gjennomført lederopplæring i rusmiddelpolitikk og gjennomgått policy for Spordrift. Det har vært kjørt kurs med HR og AKAN kompetansesenter og det har blitt utarbeidet en rusmiddelplakat som er hengt opp lokalt, lederne har også fått opplæring til å gjennomføre den nødvendige samtalen.

Foto: Tor Erik Sagvolden

Tema 3 - Likestilling og inkludering

Spordrift skal være en arbeidsplass der enhver med rett kompetanse skal ha mulighet til å bli ansatt og utvikle seg. Vi har nulltoleranse for forskjellsbehandling og diskriminering av alle slag. Diskriminering skal ikke foregå verken når det gjelder lønn, utviklingsmuligheter eller på andre måter.

Spordrifts bidrag til FNs bærekraftsmål under tema 3 - likestilling og inkluderiing

5-Likestilling mellom kjønnene: Arbeid for å hindre forskjellsbehandling på grunn av kjønn, kan bidra til likestilling mellom kjønnene.

10-Mindre ulikhet: Arbeid for å hindre forskjellsbehandling på grunn av bakgrunn, fysiske forskjeller og identitet, kan bidra til mer mangfold, inkludering og mindre ulikhet.

Kvinneandelen øker

Mangfold og likestilling er viktig for Spordrift. Samlet er kvinneandelen fortsatt lav, 7 prosent, opp fra 6 prosent i 2020. Kvinneandelen er høyere blant ledere (21%), styret (50%), administrativt ansatte (37%) og lærlinger (10%).

Vi forventer at vi vil innfri ambisjonen om å øke kvinneandelen gradvis i årene som kommer, ettersom dagens lærlinger i stor grad er morgendagens fagarbeidere. I tillegg er andelen menn blant de ansatte over 50 år, høyere enn blant kvinner. Systematisk arbeid for å motivere og rekruttere kvinner både til disse og andre stillinger vil forhåpentligvis gi gode resultater også framover.

Ikke tegn til lønnsdiskriminering

Lønnsstatistikken viser at kvinner i Spordrift i gjennomsnitt tjener 122% av det menn gjør. Den viktigste forklaringen på dette er at kvinneandelen er høyere blant ledere og administrativt ansatte, og at disse stillingene generelt er høyere lønnet enn fagarbeidere. Innen hver kategori er lønnsforskjellene små (104% for fagarbeidere og 97% for administrativt ansatte) eller ikke signifikante (100% for lærlinger).

Vi kan ikke se at tallene indikerer at verken menn eller kvinner i noen av kategoriene diskrimineres lønnsmessig på bakgrunn av kjønn, men at forskjellene skyldes at ulike kategorier ansatte har ulik lønn. I de fleste av kategoriene er det små forskjeller, mens forskjellene blant ledere etter alt

å dømme skyldes at forholdsmessig flere av de kvinnelige lederne er ansatt på høyere ledernivåer enn de mannlige lederne. I henhold til GRI 405-2 skal selskapet rapportere på lønnsforskjeller mellom kjønn på ulike ledernivå, for 2021 har ikke dette vært mulig. Årets beregning har også vært en gjennomsnittsberegning der enkelte lønninger kan trekke snittet for sin gruppe opp eller ned. Neste års rapportering vil inkludere ulike ledernivå basert på forskjeller i medianinntekt.

Spordrift følger opp likestillings- og diskriminerings-lovens aktivitets- og redegjørelsesplikt årlig. Selskapets utgangspunkt er at alle skal ansettes i 100 prosent stilling, og det er ikke funnet tilfeller av ufrivillig deltid. Likestillingsarbeidet til Spordrift er forankret i selskapets etiske retningslinjer, hensynet til likestilling og ikke-diskriminering er ellers inkludert i den øvrige personalpolitikken. For 2022 vil selskapet utarbeide en egen rutine for likestilling og mangfold for å styrke og strukturere det allerede etablerte arbeidet. Medarbeiderundersøkelsen i Spordrift brukes også i arbeidet med likestilling og inkludering, der det stilles spørsmål om de ansatte har vært vitne til verbal eller fysisk trakassering, eller seksuell trakassering i jobbsammenheng. Resultatene fra undersøkelsen følges opp av HR i samarbeid med ledelse og tillitsvalgte.

Foto: Eivind Røhne

Mangfold i styrende organer og blant ansatte i Spordrift AS i 2021

STYRET	*2021*
Menn	50 %
Kvinner	50 %
Under 30 år	0 %
30-50 år	25 %
Over 50 år	75 %

TOPPLEDERE (7 STK)	*2021*
Menn	71 %
Kvinner	29 %
Under 30 år	0 %
30-50 år	14 %
Over 50 år	86 %

ALLE LEDERE (70 STK)	*2021*
Menn	79 %
Kvinner	21 %
Under 30 år	3 %
30-50 år	49 %
Over 50 år	49 %

ALLE ANSATTE (1251 STK I SPORDRIFT AS)	*2021*
Menn	93 %
Kvinner	7 %
Under 30 år	29 %
30-50 år	36 %
Over 50 år	35 %

KVINNEANDEL ULIKE KATEGORIER AV ANSATTE	
Ledere	21 %
Administrasjon/Stab	37 %
Fagarbeidere eks lærlinger	2 %
Lærlinger	10 %

Gjennomsnittlig lønnsforhold kvinner/menn i ulike kategorier, som andel av gjennomsnitt hele morselskapet (Spordrift AS)

LØNN	*KVINNER/MENN*	*ANTALL*
Fagarbeider	104 %	955
Leder	114 %	70
Administrasjon	97 %	111
Lærlinger	100 %	115
Alle	**122 %**	**1251**

Foto: Tor Erik Sagvolden

Tema 4 - Kompetanse og innovasjon

Spordrift utdanner relevant fagkompetanse som er nyttig for samfunnet, bidrar til innovasjon og er med på å skape en utvikling som vil gjøre jernbanen mer bærekraftig.

Spordrifts bidrag til FNs bærekraftsmål under tema 4 - kompetanse og innovasjon

4-God utdanning: Høy lærlingeandel, videreutvikling av lærlingeordningen og kontinuerlig kompetansebygging i selskapet sikrer høy intern kompetanse og bidrar til å bygge tilstrekkelig nasjonal kompetanse innen jernbanen.

8-Anstendig arbeid og økonomisk vekst: Innovative løsninger for drift av jernbanen bidrar til effektivisering, trygge og forutsigbare rammer for næringen som bruker jernbanen og til økonomisk vekst.

9-Innovasjon og infrastruktur: Arbeid med å utvikle innovative løsninger for å drifte og oppgradere jernbanen bidrar til en bedre jernbane, trygge forsyningslinjer og en jernbane med høy oppetid.

Drift og vedlikehold av jernbane krever spesialisert kompetanse innenfor flere ulike fag. For å sikre at vi kan fortsette å dekke dette behovet er om lag 9 prosent av våre ansatte lærlinger. Mange av lærlingene går rett inn i faste stillinger etter avlagt fagprøve, og dekker viktige kompetanseområder i Spordrift. Vi er også en betydelig bidragsyter til å tilføre næringen nødvendig kompetanse for å kunne vedlikeholde og drifte jernbanen i Norge. Vi vet hva som skal til for at jernbanen skal bringe reisende og gods godt frem og for at det skal være trygt å jobbe med jernbanen. I 2021 har Spordrift hatt 115 lærlinger totalt, der 42 var nye lærlinger i august. Mange lærlinger velger å fortsette sin karriere hos oss etter endt læretid.

Foto: Eivind Rønne

Prediktivt vedlikehold

Avansert sensorteknologi montert på togene kombinert med maskinlæring kan gjøre det mulig å oppdage materialtretthet og feil på jernbanen før noe går i stykker. Dermed kan vi drive såkalt prediktivt vedlikehold, og redusere både driftsstans og forsinkelser, samt farlige situasjoner og ødelagt materiell. Det reduserer både ressursbruk, avfall og kostnader.

Spordrift har et innovasjonssamarbeid med eksternt firma, for å utvikle sensorbasert teknologi for overvåkning av sporgeometri, hvor fremtidsmålet er prediktivt vedlikehold og tilstandsoveråking basert på AI-teknologi (Artificial Intelligence/ kunstig intelligens). I et pågående testprosjekt er det påmontert sensorer på materiell for å kunne predikere fremtidig tilstand på infrastruktur. Moderne vedlikeholdsstyring vil gi en mer forutsigbar hverdag for Spordrift, våre kunder og bedre oppetid for togselskapene.

I et annet pilotprosjekt tester vi ut små, skinnegående roboter som både kan fjernstyres og automatiseres. Slike kan gjøre det mulig å erstatte tyngre og mer drivstoffkrevende maskiner, samtidig som mer risikable oppgaver kan gjennomføres uten å utsette personell for farlige situasjoner eller omfattende og ressurskrevende sikkerhetstiltak.

Foto: Einar Aslaksen

Tema 5 - Styrke bærekraft i verdikjeden

Spordrift inngår i et økosystem av selskaper som til sammen er ansvarlige for å levere mest mulig jernbane for pengene i Norge, med minst mulig miljøbelastning. Spordrift er særlig tett knyttet til Bane NOR, som vi var en del av fram til januar 2021, og som i dag er vår største kunde. Vi har også et tett samarbeid med Bane NOR når det gjelder bruk av maskiner, lokaler og håndtering av avfall.

Spordrifts bidrag til FNs bærekraftsmål under tema 5 - styrke bærekraft i verdikjeden

17-Samarbeid for å nå målene: Gjennom dialog med kunder, leverandører, konkurrenter og samarbeid med andre selskaper skal vi lære om og dele kunnskap om tiltak som bidrar til en bærekraftig verdikjede.

I arbeidet med elektrifisering og effektivisering av bilparken, har vi et godt samarbeid med Leaseplan, som eier, administrerer og drifter de fleste av kjøretøyene Spordrift bruker. Gjennom gode data om kjørelengde og drivstofforbruk setter vi inn målrettede tiltak.

Spordrift har også en rekke andre underleverandører av varer og tjenester, som vi stiller bærekraftskrav til. Vi viderefører grunnleggende krav i henhold til drifts- og vedlikeholdsavtalen med Bane NOR, og vil også sikre mer systematikk og kompetanse innenfor temaet grønne anskaffelser. Både når det gjelder drivstoff, avfall, strømforbruk og innkjøp er vi avhengig av godt samarbeid i verdikjeden, både for å ha god oversikt og rapportering, og for å kunne oppnå bærekraftsgevinster.

10

Eierstyring og selskapsledelse

Spordrift AS er heleid av staten ved Samferdsels-departementet. Staten forventer at alle heleide statlige selskaper følger Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse (NUES) der denne passer, og skal som en del av dette gi en samlet redegjørelse for selskapets eierstyring og selskapsledelse, herunder redegjøre for eventuelle avvik fra anbefalingen.

Spordrift følger statens prinsipper for god eierstyring og selskapsledelse og har utarbeidet en redegjørelse for etterlevelse av NUES. I pkt. 1 - 15 nedenfor redegjøres det for hvordan de enkelte punktene i NUES er fulgt opp av selskapet. Redegjørelsen gir en overordnet beskrivelse av hvordan prinsippene er oppfylt, hva som eventuelt er grunnen til avvik, samt hvordan Spordrift har innrettet seg der forholdene avviker fra NUES.

Foto: Eivind Rønne

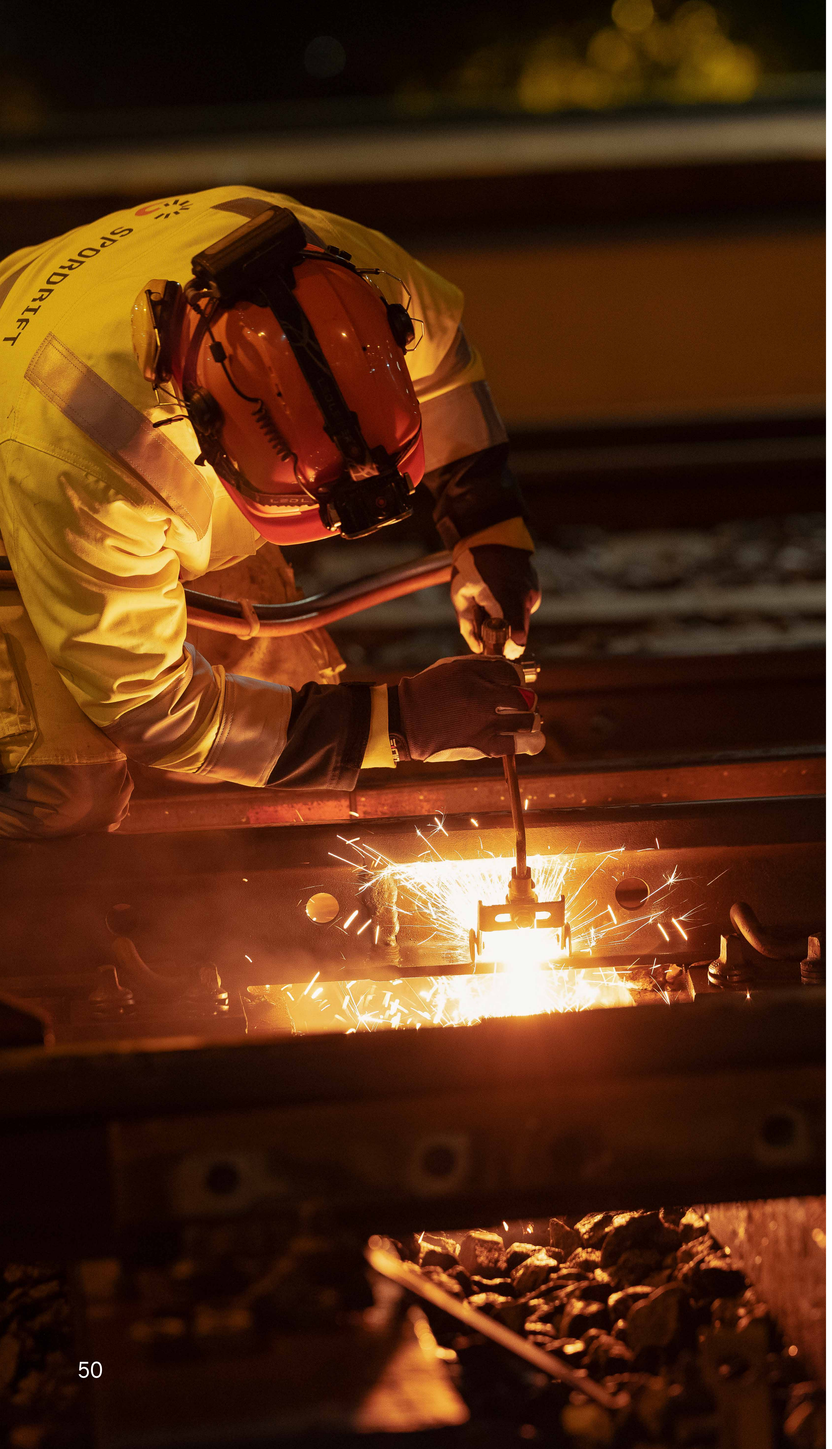


Foto: Tor Erik Sagvolden

1. Redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse

Styret i Spordrift legger vekt på å etablere og videreutvikle standard for eierstyring og selskaps-ledelse i tråd med norske standarder for beste praksis. Spordrift er, fra 22. januar 2021, heleid av den norske stat ved Samferdselsdepartementet. God eierstyring og selskapsledelse skal bidra til at Spordrift jobber målrettet mot selskapets hovedmål som er effektiv drift og vedlikehold av den norske jernbanen.

2. Virksomhet

Spordrifts virksomhet og formål er beskrevet i selskapets vedtekter hvor det fremgår at; «Selskapets virksomhet er drift og vedlikehold av jernbane og alt som står i naturlig forbindelse med dette. Virksomheten skal drives på en sikker, effektiv og miljømessig måte, samt etter forretningsmessige prinsipper»

Spordrift sitt hovedmål er effektiv drift og vedlikehold av den norske jernbaneinfrastrukturen. Spordrifts verdier er under utvikling da selskapet er relativt nyetablert. Selskapets styre vedtar strategiplan for selskapet. Det redegjøres for hovedelementene i strategien i selskapets årsrapport.

3. Selskapskapital og utbytte

Spordriftkonsernets egenkapital var pr. 31.12.2021 kr. 189,1 mill. og egenkapitalen anses tilpasset selskapets behov. Selskapets driftsmodell bygger på drifts- og vedlikeholdsavtalen med Bane NOR. Videre er Spordrift Prosjekt AS etablert som et nytt virksomhetsområde for å sikre størst mulig helårsaktivitet for de ansatte i konsernet og gi mest mulig jernbane for pengene. Generalforsamlingen vil fastsette et eventuelt uttak av utbytte og vil ikke være bundet av styrets forslag om utdeling av utbytte.

4. Likebehandling av aksjeeiere og transaksjoner med nærstående

Selskapet har kun én aksjeklasse. Transaksjoner mellom Spordrift AS og datterselskapet Spordrift Prosjekt AS defineres som transaksjoner mellom nærstående. Slike transaksjoner gjøres på armlengdes avstand og er gjenstand for årlig revisjon. Styreinstruksen i Spordrift slår fast at Styrets medlemmer må ikke delta i behandling eller avgjørelser av spørsmål som har slik særlig betydning for ham/henne selv eller nærstående som må anses for å ha en framtredende personlig eller økonomisk særinteresse i saken. Når det gjelder habilitet kan det øvrige styret bestemme hvorvidt det foreligger slike tungtveiende særinteresser som antas å medføre interessekonflikt.

5. Fri omsettelighet
Selskapet er av eier klassifisert som et «kategori 2 selskap» hvor det er særskilte grunner for statens eierskap. Selskapet er 100 prosent eid av staten. På denne bakgrunn anses NUES anbefalingen på dette punkt som ikke relevant for selskapet.

6. Generalforsamling
Den norske stat ved Samferdselsdepartementet er generalforsamlingen i Spordrift AS. Generalforsamlingen avholdes innen utgangen av juni hvert år. Selskapets revisor er til stede på generalforsamlingen. I tillegg inviteres representant fra Riksrevisjonen til å delta på møtet. Likeledes deltar styreleder og administrerende direktør. Øvrige styremedlemmer inviteres og deltar etter eget ønske. Samferdselsdepartementet står for innkallingen til både ordinær og eventuell ekstraordinær generalforsamling og bestemmer innkallingsmåten. På denne bakgrunn anses NUES anbefalingene om innkalling til generalforsamling som ikke relevante for selskapet.

7. Valgkomité
Selskapet har ingen valgkomité. Utvelgelse av styremedlemmer følger de prosesser Samferdselsdepartementet har for sammensetning av styrer i heleide selskaper. Styret velges av generalforsamlingen. På denne bakgrunn anses NUES anbefalingene på dette punkt som ikke relevante for selskapet.

8. Bedriftsforsamling og styre, sammensetning og uavhengighet
Spordrift har ikke bedriftsforsamling. Selskapets vedtekter angir ikke minimum eller maksimum antall styremedlemmer. Medlemmer som velges av og blant de ansatte velges i henhold til aksjeloven og forskrifter fastsatt i medhold av aksjelovens bestemmelser om de ansattes rett til representasjon i styre. Øvrige medlemmer velges av generalforsamlingen. Styret velger sin egen leder. Styrets medlemmer velges for inntil to år av gangen. Styret har i 2021 bestått av 5 aksjonærvalgte medlemmer hvorav 3 er kvinner og 2 er menn. Inkludert ansattrepresentantene består styret av 4 kvinner og 4 menn, med kvinnelig styreleder. Styret representerer bred erfaring fra næringslivet slik at styret samlet sett reflekterer selskapets virksomhetsområde og strategiske mål. Administrerende direktør og ledende ansatte i Spordrift er ikke medlemmer av styret. Med unntak av representanter valgt av og blant de ansatte er styremedlemmene uavhengig av virksomheten og eier. NUES anbefaling under dette punkt om at styremedlemmer bør oppfordres til å eie aksjer i selskapet, anses som ikke relevant for Spordrift ettersom staten eier alle aksjene i selskapet.

9. Styrets arbeid
Forvaltningen av Spordrift hører under styret. Styret skal påse at selskapet drives i samsvar med bestemmelser fastsatt i eller i medhold av lov, selskapets vedtekter samt generelle retningslinjer fastsatt av generalforsamlingen. Styret har åtte ordinære styremøter i året. Det innkalles til ekstraordinære møter ved behov. Det er vedtatt styreinstruks som blant annet fastsetter roller og ansvarsfordeling mellom styret og daglig leder og som skal sikre habilitet i behandling av saker. Styret har vedtatt instruks for administrerende direktør.

Policy for etikk og samfunnsansvar er en del av Spordrifts styrende dokumenter og inneholder krav om etisk adferd og ivaretakelse av selskapets samfunnsansvar. Tydelige krav skal sikre forutsigbarhet rundt forventet etisk korrekt adferd og hvordan ansatte, ledere og samarbeidspartnere skal bidra til etterlevelse.

Styret etablerte i 2021 revisjonsutvalg og kompensasjonsutvalg som underutvalg av styret. Underutvalgene arbeider etter egne instrukser som er vedtatt av styret i Spordrift. Hvert underutvalg har

tre medlemmer. Hvert styremedlem er kun medlem av ett underutvalg. Medlemmene i underutvalgene velges av styret. Revisjonsutvalget tilfredsstiller allmennaksjelovens krav om at minst ett medlem har nødvendige kvalifikasjoner innenfor regnskap eller revisjon. Selskapet har ingen børsnoterte verdipapirer eller krav til ekstern rapportering utover rapportering til Samferdselsdepartementet som eier og avleggelse av årsregnskap i henhold til regnskapsloven. Selskapets styre påser at Spordrift har god eierstyring og selskapsledelse, blant annet ved å vedta rammeverk for risikostyring og internkontroll.

10. Risikostyring og internkontroll
Styret har det overordnede ansvaret for at Spordrift har hensiktsmessige og effektive systemer for risikostyring og internkontroll. Spordrift hadde i etableringsfasen bygget sitt internkontroll- og risikostyringssystem på samme mal som tidligere eier, Bane NOR. I løpet av 2020 og 2021 har Spordrift etablert egne systemer for risikostyring og internkontroll, som også i større grad har tilgjengeliggjort disse verktøyene for de ansatte i selskapet.

11. Godtgjørelse til styret
Generalforsamlingen fastsetter godtgjørelse til styret. Godtgjørelsen er ikke resultatavhengig. Styremedlemmer, eller selskaper de er tilknyttet, har ikke påtatt seg særskilte oppgaver for selskapet i tillegg til styrevervet. Det er ikke gitt andre godtgjørelser utover ordinært styrehonorar og honorar for deltagelse i styrets underutvalg. I note til årsregnskapet fremgår godtgjørelsen til hvert enkelt styremedlem.

12. Godtgjørelse til ledende ansatte
Spordrift følger statens retningslinjer knyttet til lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i foretak og selskaper med statlig eierandel. Redegjørelse for lønn og godtgjørelse til ledende ansatte finnes i note til årsregnskapet, og legges fram for godkjenning i generalforsamling hvert år etter §5 i selskapets vedtekter. Spordrift har ikke variabel kompensasjon for noen ansatte. Spordrift følger reglene som er nedfelt i statens eierskapsmelding for avlønning av ledende ansatte.

13. Informasjon og kommunikasjon
Spordrift er heleid av staten. Regelverk knyttet til likebehandling av aktører i verdipapirmarkedet er således ikke relevant. Selskapet har kvartalsvise møter med eier hvor finansielle og ikke finansielle resultater blir presentert, sammen med annen relevant informasjon. Spordrift jobber også for å møte informasjonsbehovet til andre interessenter som kunder, samarbeids-partnere, premissgivere og samfunnet for øvrig, gjennom en målrettet interessentdialog. Spordrift er underlagt offentleglova og er derfor pliktig til å føre journal etter reglene i arkivloven, og gi innsyn dersom det kommer innsynsbegjæringer til selskapet.

14. Selskapsovertakelse
Spordrift er klassifisert som et «kategori 2 selskap», og er heleid av staten. På denne bakgrunn anses ikke NUES-anbefalingene på dette punktet som relevant for selskapet.

15. Revisor
Spordrift har en uavhengig ekstern revisor valgt av generalforsamlingen. Selskapets valgte revisor er PwC. Revisor deltar på styremøter som behandler årsregnskapet og gjennomgår eventuelle vesentlige endringer i selskapets regnskapsprinsipper, vurdering av regnskapsestimater og alle vesentlige forhold hvor det har vært uenighet mellom revisor og adminis-trasjonen. Revisor deltar også ved behov i revisjons-utvalget. Styret og revisor har minst ett møte i året uten daglig leder eller andre fra den daglige ledelse til stede. Det samme gjelder også i revisjonsutvalget. Styret orienterer generalforsamlingen om revisors godtgjørelse fordelt på revisjon og andre tjenester.

11

Spordrifts ledergruppe

Henning Bråtebæk, *Administrerende direktør*

Foto: Eivind Røhne

Henning Bråtebæk har fra april 2019 vært administrerende direktør i Spordrift.

Fra 1993 til 2008 var Henning Bråtebæk banesjef på Østfoldbanen og Kongsvingerbanen, eiendomssjef og prosjektsjef for «Oslo-prosjektet» i Jernbaneverket. I 2008 gikk han til Avinor Oslo Lufthavn som direktør for lufthavntjenester og som direktør for flysidedrift fra 2015.

Bråtebæk er utdannet sivilingeniør fra NTH i Trondheim.

Didrik Lund, *CFO*

Foto: Eivind Røhne

Lund kom fra stillingen som CFO/Økonomidirektør i Veidekke Industri, og har tidligere blant annet jobbet som CFO i GS Hydro, Nespresso Nordic og Sønnico Installasjon, samt flere lederposisjoner i Nexans Norway.

Lund er utdannet Master of business and administration (MBA) fra BI og Washington State University, Handelsøkonom fra Oslo Handelshøyskole (nå BI) og Fenrik fra Befalsskolen for Kystartilleriet.

Bernt Kristian Poulsson, *Direktør Sikkerhet og Kvalitet*

Foto: Eivind Røhne

Bernt Kristian Poulsson har vært SK-direktør siden februar 2020. Poulsson kom fra stillingen som Nordisk transformasjons direktør i Leaseplan og har tidligere jobbet som CFO i Jotne industrier.

Poulsson har en master innen international business fra NHH.

Tore Fjukstad, *Direktør prosjekter/Regiondirektør Øst/amd. Direktør Spordrift Prosjekt*

Foto: Eivind Røhne

Tore Fjukstad har fra juli 2019 vært Regiondirektør for region Øst i Spordrift og Direktør for Prosjekter siden opprettelsen av egen prosjektenhet i Spordrift februar 2020.

Fjukstad kom fra stillingen som Områdedirektør i Bane NOR, og har tidligere blant annet jobbet som CEO i Jotne Industrier, Konserndirektør i AF Gruppen, adm direktør i Bravida Norge samt flere lederposisjoner i ABB konsernet. Fjukstad er utdannet ingeniør fra Trondheim Ingeniørhøyskole, økonom fra Trondheim Økonomiske Høyskole og har en master i Energy Management fra ESCP Business School i Paris.

Trude Berntzen, *HR-direktør*

Foto: Anne Mette Storvik

Trude Berntzen har fra mars 2019 vært HR-direktør i Spordrift.

Berntzen kom fra stillingen som HR sjef i Bane NOR og har tidligere vært fungerende HR-direktør og ledet flere større omstillingsprosesser i samme selskap.

Berntzen er universitetsutdannet innen språk og historie fra UiO og masterfag i ledelse fra BI.

Kristine Jessen, *Regiondirektør Nord*

Foto: Anne Mette Storvik

Kristine Jessen har fra juli 2019 vært Regiondirektør for region Nord i Spordrift. Jessen kom fra stillingen som Områdedirektør i Bane NOR, og har bred erfaring fra jernbanesektoren som blant annet Banesjef for Nordlandsbanen og driftssjef for region nord i Jernbaneverket. Før dette var hun ansatt i Statens Vegvesen.

Jessen er utdannet sivilingeniør fra NTH i Trondheim.

Stian Wesøy, *Regiondirektør Sør-Vest*

Foto: Anne Mette Storvik

Stian Wesøy har fra juli 2019 vært Regiondirektør for region Sør-Vest i Spordrift. Wesøy har tidligere jobbet som områdedirektør, Banesjef og prosjektleder i Bane NOR, Administrerende direktør i Marex AS, prosjektleder BaneProduksjon og prosjektsjef Wiebe Scandinavia. Wesøy har lang erfaring fra jernbane og startet karrieren som Banemester i NSB.

Wesøy har Fagskolene anleggslinje og bygg- og anleggslinje i tillegg til fagbrev som Banemontør og prosjektlederutdanning.

Styret i Spordrift

Alle foto denne side: Eivind Rønne

Eli Giske, *Styreleder*

Eli Giske startet som styreleder i Spordrift i januar 2021. Hun er selvstendig næringsdrivende med rådgivningstjenester innenfor virksomhetsstyring, er også styreleder i Sykehusapotekene HF og Bredvid AS, samt styrets nestleder i Nye Veier AS og styremedlem i Oslobygg KF, iteam AS, Økonomibistand AS og Sparebanken Sør.

Giske har tidligere blant annet jobbet som CFO i EVRY ASA og Posten Norge AS, og som styremedlem iblant annet Multiconsult, Ruter og BaneService.

Giske er utdannet Master of Business and Marketing fra Oslo Handelshøyskole (nå BI).

Anita Meidell, *Styremedlem*

Anita Meidell har vært styremedlem i Spordrift siden mars 2020. Meidell jobber som førsteamanuensis ved NHH ved institutt for regnskap, revisjon og rettsvitenskap. Hun har en doktorgrad innen virksomhetsstyring, og har særlig fokus på dynamisk virksomhetsstyring, helhetlig risikostyring, samt styring av bærekraft. Tidligere har hun jobbet som partner i EY.

Christine Flataker Johannessen, *Styremedlem*

Christine Flataker Johannessen startet som styremedlem i Spordrift i april 2021. Til daglig er Johannessen administrerende direktør i Tide Buss – og hun har tidligere vært direktør for forretningsutvikling og kommersiell direktør i samme konsern. Hun er utdannet jurist og startet sin karriere som jurist i Sporveien. Utover Spordrift er Johannessen også nestleder i styret i Coop Hordaland, samt innehar interne styreverv i Tide AS både i Norge og Danmark.

Tore Olaf Rimmereid, *Styremedlem*

Tore Olaf Rimmereid ble valgt inn i styret i april 2021. Rimmereid er prosjektdirektør i HafslundEco. Han har tidligere blant annet vært adm. dir. i E-CO Energi, adminstrasjons- og finansdirektør i NRK og CFO i SpareBank1 Gruppen. Rimmereid har erfaring fra en rekke styreverv, blant annet 13 år i styret i DNB. I dag innehar han styreverv i flere selskaper, både private og offentlige.

Han er utdannet siviløkonom fra Norges Handelshøyskole og autorisert finansanalytiker fra samme høyskole.

Lasse Bardal, *Styremedlem*

Lasse Bardal har vært styremedlem i Spordrift siden april 2020. Bardal er pensjonist og har jobbet som konserndirektør i Avinor med bla. ansvar for konsernets rolle i Norges totalforsvar, som Lufthavndirektør ved Trondheim Lufthavn og flere stillinger i Avinors konsernledelse samt som styreleder/nestleder for Visit Trondheim og Trøndelag Reiseliv.

Bardal har bakgrunn som flygeleder og flere høyskoleprogram i bl.a. ledelse, administrasjon og kriseledelse.

Janina Hortman, *Styremedlem*

Janina Hortman har vært ansattvalgt styremedlem siden opprettelsen av Spordrift i 2019. Hortman jobber som driftskoordinator for Spordrift i Trondheim, og er leder for elektropersonalets landsråd i Norsk Jernbaneforbund.

Tor Raymond Halvorsen, *Styremedlem*

Tor Raymond Halvorsen har vært ansattvalgt styremedlem siden opprettelsen av Spordrift i 2019. Halvorsen jobber som arbeidsleder Signal for Spordrift i Hamar og faglig leder for signal lærlinger i Hamar/Hove og Elverum. Halvorsen er hovedtillitsvalgt for Delta-medlemmer i Spordrift og leder for Signal- og teleteknikernes forening i Delta.

Halvorsen har bakgrunn som Signalmontør fra Jernbaneverket/ Bane NOR.

Ola Rune Kleiven, *Styremedlem*

Ola Kleiven har vært ansattvalgt styremedlem i Spordrift siden november 2020. Kleiven jobber som arbeidsplanlegger for Spordrift i Otta. Kleiven er tillitsvalgt for medlemmer av banepersonalets-forening og er leder for Banepersonalets landsråd i Norsk Jernbaneforbund.

Kleiven startet som anleggsarbeider i NSB i 1988, og er utdannet banemontør og lokfører.

12

Styrets årsberetning

Spordrift AS ble etablert 1.7.2019 og Samferdselsdepartementet overtok eierskapet 22.1.2021 fra Bane NOR SF. Konsernet har forretningsområdene drift- og vedlikehold av jernbanen og prosjektvirksomhet tilknyttet jernbanen. Dette gjør at selskapets kapasitet kan utnyttes gjennom hele året og bidra til mer jernbane for pengene. Selskapet leverer et bredt tjenestespekter innenfor fagene elkraft, signal og linjen, samt en rekke tjenester som naturlig hører sammen med dette. Selskapet ivaretar en samfunnskritisk funksjon som Norges største entreprenør innen drift og vedlikehold av jernbane, og bidrar til å sikre landets forsyningslinjer. Hovedkontoret er i Oslo, og konsernet hadde ved årsskiftet 1 267 ansatte fordelt over hele landet. Alle våre ansatte bidrar til at reisende og gods kommer trygt frem under tidvis svært krevende forhold, til alle årstider og til alle døgnets timer.

Foto: Eivind Røhne

Hovedpunkter for 2021

I løpet av året har virksomheten styrket seg som en effektiv jernbaneentreprenør, forberedt organisasjonen på konkurranseutsetting av drift og vedlikehold av jernbanen, og videreutviklet prosjektaktivitet som virksomhetsområde.

Spordrift har levert effektive og gode drift- og vedlikeholdstjenester, og tilhørende beredskap på jernbanen i hele 2021, til tross for en krevende situasjon med Covid-19. Spordrift var tidlig ute med å etablere planer for fortsatt drift under ulike scenarioer under pandemien, herunder redusert produksjon dersom et vesentlig antall ansatte ble utilgjengelige som følge av sykdom eller smittevernstiltak. Gjennom 2021 har det takket være god forebygging og planlegging, ikke vært nødvendig å iverksette disse planene. Våre ansatte og ledere håndterte smittesituasjonen på en svært god måte, på tross av smittevernstiltak som førte til endrede arbeidsmetoder. Spordrift har ikke hatt behov for å benytte seg av de økonomiske tiltakspakkene myndighetene har fremlagt.

Spordrift brukte i 2021 store ressurser på å forberede organisasjonen på konkurranseutsettingen av drift- og vedlikehold av jernbanen, og utarbeidet tilbud for det første konkurranseutsatte kontraktsområdet Sørlandet. Etter stortingsvalget høsten 2021, ble konkurranseutsettingen satt på vent, før den i januar 2022 ble avlyst. Spordrift vil som en følge av dette beholde alle drift- og vedlikeholdskontraktene for jernbanen i hele Norge, og nåværende drift- og vedlikeholdskontrakt løper til september 2027. Arbeidet på Sørlandet, samt tilbudsprosessene innenfor prosjektarbeid, har vært viktige bidrag for å utvikle selskapet og kompetansen blant de ansatte, noe som vil bidra til mer jernbane for pengene.

I 2021 fortsatte selskapet arbeidet med å videreutvikle prosjektvirksomheten som et av forretningsområdene i Spordriftkonsernet. Spordrift Prosjekt AS ble etablert som et heleid datterselskap i januar 2021. I forkant av dette ble det lagt ned en betydelig innsats for å få på plass en internprisingsmodell, tjenestekjøpsavtaler, organisering og plan for videre utvikling. Modellen ble utarbeidet i nært samarbeid med våre juridiske rådgivere og kvalitetssikret av ekstern revisor. Spordrift Prosjekt AS medfører blant annet at vi får benyttet ressursene i konsernet best mulig, samtidig som vi hever kompetansen vår, og våre ansatte får nye og interessante arbeidsoppgaver. Spordrift Prosjekt AS leverer hovedsakelig tilbud på mindre fornyelse- og nybyggingsprosjekter.

Spordrifts målsetting om å være en attraktiv arbeidsgiver legger føringer for vår lønnspolitikk. Godt samarbeid mellom arbeidsgiver og arbeidstaker er avgjørende for å sikre gode vilkår og rammebetingelser for begge parter. Etter utsettelser grunnet Covid-19 og krevende forhandlinger, opprettet Spordrift i mai 2021 en ny overenskomst med alle fagforeningene, som sluttføring av

hovedoppgjøret fra 2020. De nye overenskomstene er vesentlig forenklet og legger til rette for en høyere produktivitet enn tidligere. Nytt avtaleverk gir mulighet for hvert enkelt driftsområde i Spordrift til å bli mer konkurransedyktig og er mer på linje med konkurrerende jernbaneentreprenører. Spordrift har gjennom de to første driftsårene iverksatt en rekke effektiviseringstiltak. Disse tiltakene gir lavere kostnader og høyere produktivitet. Til nå har Spordrift sitt eget effektiviseringsprogram redusert driftskostnadene med et betydelig beløp hvert år. Dette er hovedsakelig knyttet til bedre planlegging av ressursbruk, husleie, biler og IT-drift. Spordrift har gode planer for ytterligere reduksjon av kostnader og økt effektivitet. Dette vil gi vesentlig mer jernbane for pengene.

Spordrift har etter to års drift videreutviklet virksomhetsstrategien for perioden 2022 – 2024. Sikkerhet er vår høyeste prioritet slik at alle våre ansatte skal komme seg trygt hjem hver dag. De øvrige strategiske satsningsområdene er medarbeiderutvikling, bærekraft, prosjektaktivitet, kommersiell forståelse og produktivitet. Strategien bygger opp under Spordrift sin utvikling hvor selskapet har en viktig rolle for å løse transport-, miljø- og klimautfordringene. Samtidig arbeider selskapet kommersielt og sørger for mer og bedre jernbane, samt høyest mulig avkastning over tid til eier. Selskapets visjon er «Alltid på banen», som viser til medarbeidernes eierskap til virksomhetens viktige samfunnsoppdrag. Samarbeid og involvering av ledere, medarbeidere og tillitsvalgte har vært en viktig del av strategiprosessen.

Det siste året har Spordrift satt bærekraftsarbeidet i system og forankret arbeidet i virksomhetens strategi. Dette bidrar til at hensyn til klima, miljø og ressursbruk tas med i alle beslutningsprosesser. Selskapet har identifisert fem hovedområder innenfor bærekraft; redusere miljøavtrykket, styrke sikkerhetsarbeidet, øke mangfoldet og likestillingsarbeidet, styrke kompetansen gjennom innovative løsninger, og styrke bærekraftsarbeidet i verdikjeden. For hvert av disse områdene utvikles det en handlingsplan og arbeidet fremover blir å konkretisere tiltak og gode rutiner for rapportering. Selskapet vil rapportere på bærekraft etter standarden Global Reporting Initiativ (GRI) og klimaregnskap etter Greenhouse Gas Protocol (GGP). Bærekraft, inkludert Spordrifts påvirkning på ytre miljø, er omtalt i kapittel 9 «et bærekraftig Spordrift», og klimaregnskapet er vedlagt denne årsrapporten.

Sikkerhet

Sikkerhet står i sentrum for all aktivitet i Spordrift. Det arbeides systematisk for å unngå arbeidsulykker, arbeidsrelaterte sykdommer og sykefravær på grunn av både fysiske og psykososiale risikofaktorer i arbeidsmiljøet. Ved utgangen av 2021 er H1[1] verdien 5,6 (6,5)[2] og H2[3] verdien 18,4 (13,1). I 2021 var det tre alvorlige arbeidsulykker. Spordrift har klare rutiner for håndtering og oppfølging av disse hendelsene. Ledelsen av selskapet iverksatte i første kvartal 2021 en kraftig forsterket innsats for en trygg arbeidshverdag som følge av at H1 verdien økte til 9,4 i mars 2021. Ett av tiltakene som ble innført var ansettelse av egne HMSK-rådgivere i alle kontraktsområdene for en tettere daglig oppfølging av sikkerhets- og vernearbeidet i driften.

Det systematiske arbeidet har siden den gang redusert antall hendelser i alle regioner.

For å bli en best mulig entreprenør har Spordrift i 2021 fortsatt utviklingen av rutiner, systematikk, metodikk og verktøy innen sikkerhet, beredskap, sikring, kvalitet, arbeidsmiljø og ytre miljø. Sertifiseringer er viktig for Spordrift for å sikre at selskapet jobber systematisk, effektivt og etter gode rutiner, og for å dokumentere at selskapet har nødvendig kompetanse til å utføre oppgavene. Sikkerhetsgodkjenningene er spesielt viktig for å ivareta helsen til våre ansatte. I januar 2021 ble selskapet sertifisert etter ISO 9001 (kvalitetsledelse) og ISO 3834 (sveisebedrift). Det er også startet et program for å bli sertifisert etter ISO 14001 (miljøledelse) innen utgangen av første kvartal 2022.

Videre har selskapet programmer gående for å bli sertifisert innen ISO 45001 (arbeidsmiljø) og ISO 31001 (risikostyring). Som del av sertifiseringen innen kvalitetsledelse ble nytt kvalitetssystem (EQS) innført i februar 2021.

Gjennom kvalitetssystemet EQS får selskapet et verktøy for å øke fokus på arbeidet med å redusere ulykker, avvik, uønskede hendelser og nestenulykker. Systemet bidrar til en tettere og mer målrettet oppfølging av innrapporterte hendelser og avvik, samt mulighet til å etablere hjelpeinformasjon for Spordrifts spesifikke fagområder. HMS-ledelse i Spordrift er forankret i lederlinjen der HMS-arbeidet har vært innrettet mot å motivere organisasjonen og den enkelte til å utvikle en kultur med god HMS-atferd hos alle ansatte. Dette arbeidet videreføres i 2022.

[1] H1 indikator: antall skader som har ført til mer enn 24 timers sykefravær pr. million arbeidede timer.
[2] Alle tall i parentes er sammenligningstall fra 2020
[3] H2 indikator: antall skader som har ført til medisinsk tilsyn og under 1 dags sykefravær pr. million arbeidede timer.

Organisasjon

Våre ansatte

Ved årsskiftet hadde konsernet 1 267 ansatte med sin arbeidsplass langs hele jernbanen i Norge. Fagorganisasjonene står sterkt blant de ansatte i Spordrift, og av fagarbeiderne er 94 prosent organisert. Spordrift forhandler med organisasjonene for alle ansatte på alle nivåer der dette er relevant. Spordrift er medlem av Spekter og er omfattet av Spekter sitt tariffavtalesystem inkludert hovedavtalene. Dette legger rammene for samarbeidet mellom Spordrift og fagforeningene i selskapet. Spordrift har ulike samhandlingsarenaer med de tillitsvalgte i selskapet, på forskjellige nivåer i organisasjonen. Selskapet har jevnlige kontaktmøter mellom hovedtillitsvalgte og selskapets ledelse og lokale møter rundt om i landet.

Arbeidsmiljø, likestilling og mangfold

Et godt arbeidsmiljø er en kilde til både lavere sykefravær og økt produktivitet.
I 2021 har det totale sykefraværet i Spordrift vært på 4,8 prosent. Korttids- og langtidsfraværet har vært henholdsvis 1,8 prosent og 3,0 prosent. Selskapet har hatt fokus på smittevern, og har lykkes med å opprettholde operativ drift i den krevende tiden under pandemien. Ved gjenåpning av samfunnet høsten 2021, så selskapet en markant økning i korttidsfraværet. Fra tredje til fjerde kvartal økte dette fra 1,6 til 2,4 prosent. Årsaken var mer smitte på grunn av mer sosial kontakt i samfunnet.

For å utføre vedlikehold på flere av våre jernbanestrekninger, kreves det arbeid på natten. Selskapet er bevisst på at nattarbeid har en høyere helsebelastning enn arbeid på dagtid. Dette medvirker til at Spordrift har et høyere langtidsfravær enn i samfunnet generelt, men noe lavere enn tilsvarende selskaper i bransjen.

Ansatte i sikkerhetskritiske stillinger i Spordrift er underlagt jernbanelovens krav til pliktmessig avhold i tjeneste. Fokus på holdningsskapende og forebyggende arbeid mot rus- og spillavhengighet, bidrar til å fremme gode og helsebringende arbeidsforhold. I 2021 har selskapet gjennomført ledеropplæring i rusmiddelpolitikk for Spordrift. Det har også blitt holdt kurs med HR og AKAN kompetansesenter.

Jernbanen har tradisjonelt vært mannsdominert, og er det fortsatt. Spordrift har som mål å være en arbeidsplass der det råder full likestilling mellom kvinner og menn. Ved årsskiftet besto de ansatte i konsernet av 1 176 menn og 91 kvinner, som gir en kvinneandel på 7 prosent. Det er en oppgang fra 6 prosent året før. Andel kvinner i lederstillinger er 21 prosent og er stabilt fra året før. Styret i Spordrift består av 4 kvinner og 4 menn med kvinnelig styreleder. Etter at selskapet ble opprettet i 2019, har vi fokusert på rekruttering av flere kvinner til alle stillinger i selskapet. I administrative stillinger har vi lyktes godt, mens vi fremdeles har en god vei å gå for å øke andelen kvinner blant fagarbeidere. Vi arbeider derfor med å gjøre fagarbeiderstillinger mer attraktive for kvinner, deriblant ved å synliggjøre mulighetene for lærlingplasser til kvinner. I 2021 rekrutterte særlig region Nord en betydelig andel av kvinnelige lærlinger.

Spordrift gjennomgår årlig lønnsforskjellene i selskapet i forbindelse med lønns- og hovedoppgjørene. Dette gjøres for å sikre at det ikke forekommer kjønnsdiskriminering på lønn. Lønnsfastsettelse blant fagarbeidere i Spordrift fastsettes med utgangspunkt i garantilønntabell. Spordrift tilstreber å sikre lik lønn, i samme arbeidsmarked, for samme arbeid, med samme erfaring, innsats og utdanning. Kvinner i Spordrift har noe høyere lønn enn menn i Spordrift. Det kan forklares med at kvinner i Spordrift i større grad er ansatt i ledende- og administrative stillinger, og bosatt i Oslo-området, som har et generelt høyere lønnsnivå enn resten av landet. Gjennomgangen finner ikke tilfeller av ufrivillig deltid i Spordrift.

I 2021 ble det gjennomført to medarbeider-undersøkelser, en i januar og en i desember. Resultatene viser en positiv utvikling gjennom året innen engasjement, arbeidsglede og organisasjonstilhørighet. Gjennom tilbakemeldinger om arbeidsmiljøet får selskapet nyttig kunnskap om hva vi trenger å forbedre for at medarbeiderne skal oppleve mer engasjement i arbeidet, og hva vi skal ta vare på med dagens arbeidsmiljø. Alle enheter har i etterkant av de gjennomførte medarbeiderundersøkelsene utarbeidet egne tiltaksplaner som skal bidra til å opprettholde og styrke arbeidsmiljøet i den enkelte enhet.

I Spordrift har vi nulltoleranse for forskjellsbehandling og diskriminering av kjønn og kjønnsidentitet, etnisitet, hudfarge, religion, livssyn, seksuell orientering, funksjonsevne og alder. Medarbeiderundersøkelsen fra desember 2021 viste at antallet som meldte om mobbing hadde økt med ett prosentpoeng fra undersøkelsen i januar. Alle ledere har et ansvar for å jobbe forebyggende, men også følge opp og motvirke eventuell diskriminering. Alle ansatte har i tråd med arbeidsmiljøloven plikt til å si fra om diskriminering eller forskjellsbehandling av andre i Spordrift. Spordrift vil i 2022 intensivere arbeidet mot forskjellsbehandling og diskriminering, blant annet gjennom en anti-mobbekampanje. Spordrift er opptatt av like muligheter for alle, og vår målsetting er at alle mennesker, uavhengig av bakgrunn og preferanser, skal føle seg velkomne. Spordrift er opptatt av at arbeidsmiljøet vårt skal være trygt, og at vi har et ytringsklima der vi kan varsle om kritikkverdige forhold. I Spordrift kan alle varsle til verneombud eller tillitsvalgte.

Spordrift har siden 2020 hatt en ekstern varslingstjeneste hvor alle ansatte og eksterne kan varsle. Varslingen kan være åpen eller anonym, enten til en ekstern mottaker eller internt i Spordrift. I 2021 kom det inn 5 varslinger gjennom det eksterne varslingsinstituttet, som er fulgt opp i henhold til prosedyre.

Verdier og ledelse

Spordrift startet en prosess på ledersamlingen høsten 2021 for å utvikle egne verdier for selskapet. Verdiene i Spordrift skal bygge videre på «vi-følelsen» og skape fellesskap på tvers av geografi, fag og stilling. I tillegg er verdiene en viktig del av arbeidet for å være en attraktiv arbeidsplass.

Ledelse er en av grunnsteinene i vår konkurransekraft. Spordrifts lederskap er basert på lederprinsippene:

- Vi setter sikkerheten først
- Vi er tydelige ledere som tar ansvar og viser tillit
- Vi skaper resultater sammen

Lederprinsippene uttrykker forventninger til ledere om hvordan lederrollen skal utøves for å nå målene til Spordrift sammen med medarbeiderne.

Spordrift lanserte i 2021 et nytt lederutviklingsprogram for alle med lederansvar. Dette innebærer opplæring i praktisk ledelse rundt temaer som blant annet personaloppfølging, økonomi, HMS og planlegging. Opplæringen er heldigital og gjennomføres over Teams, og gir lederne mulighet til å sparre med hverandre og dele erfaringer effektivt på tvers av landet. Opplæringen trygger lederne i rollen og bygger verktøykassen deres rundt kommersiell forståelse, endringsledelse, motivasjon, entreprenørrollen og kundefokus.

Selskaps- og risikostyring

Styret i Spordrift arbeider etter vedtatt styreinstruks og basert på anbefalingene fra Norsk utvalg for eierstyring og selskapsledelse (NUES). I 2021 opprettet styret revisjonsutvalg og kompensasjonsutvalg som underutvalg av styret, i tråd med NUES sine anbefalinger. Styret har behandlet og vedtatt redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse, som er en del av års- og bærekraftsrapporten.

Det er tegnet en styreansvarsforsikring for konsernet. Forsikringen omfatter styret og ledelsen i konsernet sitt personlige erstatningsansvar for formueskade styret og ledelsen på grunnlag av uaktsomhet har påført noen i egenskap av sin stilling eller verv.

Et grunnleggende styringsprinsipp i Spordrift er risikobasert styring. Gjennom dette vil bedriften påse at det velges tekniske, operasjonelle og organisatoriske løsninger som reduserer sannsynligheten for at feil-, fare- og ulykkessituasjoner utvikler seg, samt begrenser mulige skader og ulemper. I 2021 ble et nytt kvalitetssystem tatt i bruk, der risikostyring gjennom risikoregister er en del av dette. Spordrift har i løpet av 2021 videreutviklet rutiner og prosesser for å sikre god virksomhetsstyring på både prosjekt-, region-, og selskapsnivå hvor risikostyring inngår som et element i dette. Arbeidet vil fortsette i 2022.

Et annet viktig område innen risikostyring er oppfølging av finansiell risiko, med fokus på valutarisiko, likviditetsrisiko og kredittrisiko. Valutarisiko vurderes i 2021 å være uvesentlig, da inntekter og kostnader i Spordrift hovedsakelig er i norske kroner.

Konsernet har ingen rentebærende langsiktig gjeld pr 31.12.21. Alle rentebærende mellomværender med datterselskap Spordrift Prosjekt AS er gjort opp. Risiko for tap på fordringer vurderes å være lav ettersom det vesentligste av inntekter kommer fra Bane NOR. Samlet vurderes likviditetsrisiko å være lav.

Spordrift AS har en avtale med Bane NOR om drift og vedlikehold av jernbanenettet i Norge som løper ut september 2027. Forutsetningen for kontrakten har vært at omfanget blir redusert med strekninger som i perioden frem til 2027 skulle blitt lagt ut på konkurranse. Første strekning, Sørlandet, ble utlyst i 2021, og senere avlyst i januar 2022. Dette betyr at gjeldende kontrakt videreføres. Fra og med 2021 er faktureringen mot Bane NOR endret fra forskuddsvis til etterskuddsvis fakturering med 30 dagers betalingsfrist. Dette hadde negativ påvirkning på arbeidskapitalen i 2021. Kredittrisiko vurderes å være lav.

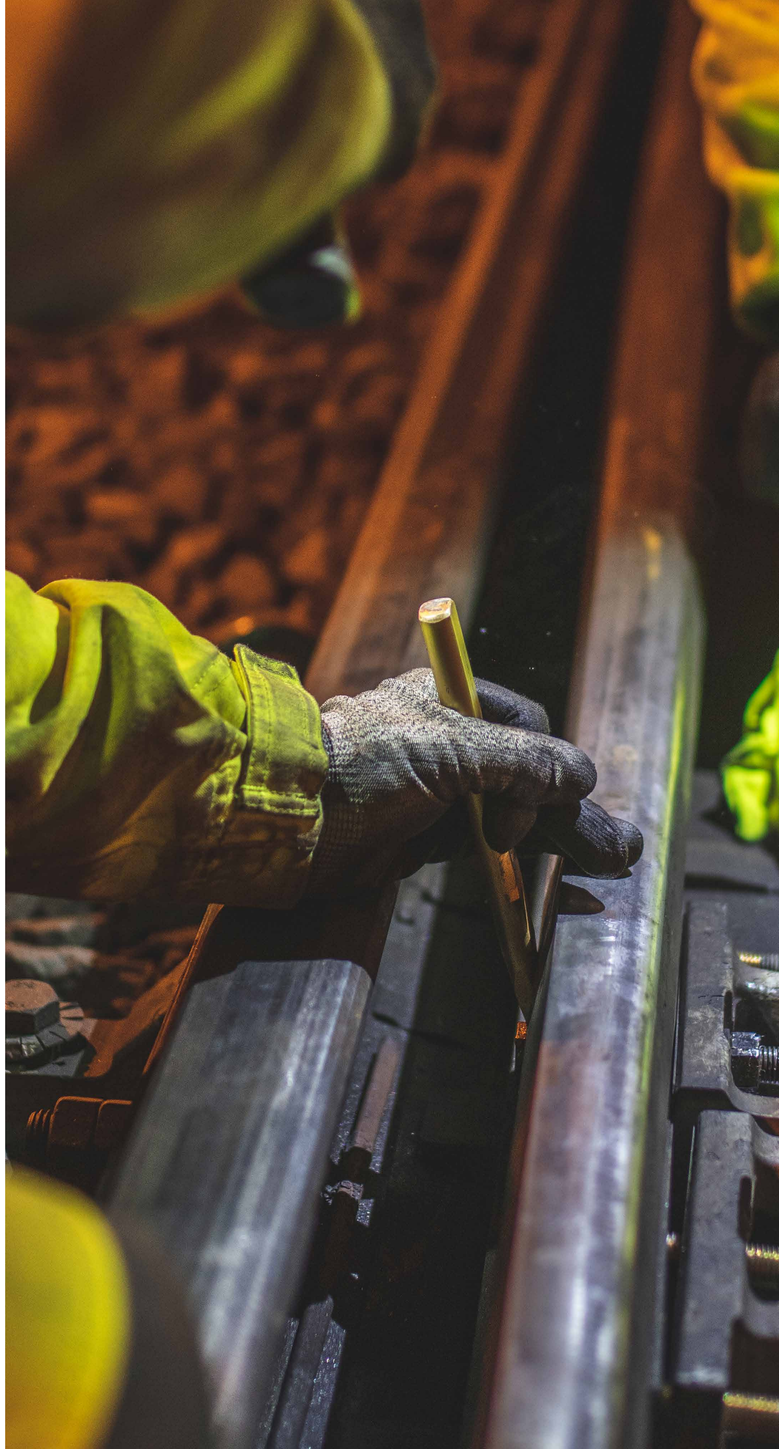


Foto: Tor Erik Sagvolden

Redegjørelse for årsregnskapet

Konsernets årsregnskap er utarbeidet etter god regnskapsskikk og er i samsvar med norsk regnskapslovgivning. Spordrift AS var pr 31.12.20 en del av Bane NOR-konsernet. I 2021 er Spordrift AS morselskap i Spordriftkonsernet med datterselskapet Spordrift Prosjekt AS. For sammenligningsformål er tall for konsernet i 2020 satt lik morselskapet.

Konsernets driftsinntekter i 2021 var på 2 180,5 mill. kr (2 108,2). EBITDA var 96,7 mill. kr (101,5) og årsresultatet etter skatt var 57,2 mill. kr (56,1).

Ved utgangen av året var konsernets totalkapital 1 267,3 mill. kr (1 175,9), mens egenkapitalen var 189,1 mill. kr (201,6). Egenkapitalandelen var 14,9% (17,1%).

Spordrift AS

Morselskapets driftsinntekter i 2021 var på 2 150,5 mill. kr (2 108,2). EBITDA var 104,8 mill. kr (101,5) og årsresultatet etter skatt er 63,5 mill. kr (56,1). Det er resultatført 0 mill. kr (0) i konsernbidrag fra datterselskapet. Morselskapet har pr 31.12.21 en egenkapital på 195,4 mill. kr (201,6) og en egenkapitalandel på 15,4% (17,1%). Det er ikke avsatt for utbytte i 2021.

Ved utgangen av 2021 var det 1 251 ansatte i morselskapet (1 270).

Skattepolicy og kapitalstruktur

Konsernet har ordinær skatteplikt i Norge, hvor selskapet har sin virksomhet. Ved årsskiftet har ikke konsernet virksomhet i andre land. På tidspunktet for avleggelse av denne årsrapporten består Spordriftkonsernet av morselskapet Spordrift AS og datter selskapet Spordrift Prosjekt AS. Det vil ved behov kunne gis konsernbidrag mellom selskapene i konsernet.

I forbindelse med etableringen av Spordrift ble selskapet kapitalisert 1. juli 2019 ifm. virksomhets-overdragelsen fra Bane NOR SF. En mindre andel av egenkapitalen ble tilført som kontantinnskudd, mens verdien av drifts- og vedlikeholdskontrakten med Bane NOR utgjorde den største andelen av egenkapitalen. Ved virksomhetsoverdragelsen i juni 2019, fikk Spordrift overført en betydelig pensjonsforpliktelse knyttet til ansattes rettigheter i Statens Pensjonskasse (SPK). Pensjonsordningen er lukket, men selskapet har risiko for fremtidig opptjening og utvikling i pensjonsordningen. Estimat-avvik føres direkte mot egenkapitalen. Forpliktelsen ble finansiert gjennom en rentebærende fordring mot Bane NOR pålydende 427 mill. kr som ble innfridd i 2020. Pensjonsmidlene står i dag plassert på driftskonto i bank. Det er iverksatt en prosess for å skille disse midlene fra den daglige driften og etablere en forvaltningsstrategi for midlene.

Pr. 31.12.21 har selskapet ingen langsiktig gjeld til banker eller finansieringsinstitusjoner.

Resultatdisponering

Samferdselsdepartementet, som eier Spordrift, har en målsetting om høyest mulig avkastning over tid. Styret har utarbeidet en utbyttepolicy for å ivareta eiers målsetting. Ettersom vilkårene for utbetaling av utbytte i henhold til vedtatt utbyttepolicy ikke er til stede, foreslår styret at hele årsresultatet for 2021 på 57,2 mill. kr disponeres til annen egenkapital.

Annen egenkapital (mill. kr)	57,2
Totalt disponert (mill. kr)	57,2

I samsvar med regnskapsloven § 3-3a bekreftes det at forutsetningene om fortsatt drift er til stede.

Fremtidig utvikling

Arbeidet med konkurranseutsettingen av drift- og vedlikeholdskontraktene gav Spordrift en unik mulighet til å analysere og vurdere egen organisasjon med nye øyne. Selv om konkurranseutsettingen er stanset, vil selskapet kunne dra stor nytte av dette arbeidet i årene fremover. Spordrift har vist at selskapet er kapabelt til å levere et tilbud av en slik dimensjon, og det har gitt virksomheten motivasjon til å utvikle seg videre i en kommersiell retning.

I fremtiden skal Spordrift fortsette å være en ledende entreprenør i jernbanesektoren. Utvikling og bruk av ny teknologi og smartere løsninger er en del av dette bildet. Ny teknologi vil kunne skape både kostnadsbesparelser og mer miljøvennlige måter å utføre arbeid på. Ikke minst vil det resultere i bedre stabilitet og oppetid, noe som vil tjene alle som benytter seg av jernbanen. Spordrift er i dialog med teknologiselskaper og har begynt å se på bruk av AR- teknologi, droner, sensor- og robot-teknologi. Dette blir viktig for å oppnå målsettingen om et mer prediktivt og forutsigbart vedlikehold.

For best mulig bruk av konsernets ressurser og for å kunne tilby spennende nye arbeidsoppgaver for våre ansatte, så bruker Spordrift sin unike kompetanse og lange erfaring til å utvikle seg videre innen prosjektaktivitet. Siden oppstart i 2019 har vi tatt en rekke steg innenfor prosjektaktivitet. Dette arbeidet vil utvikles i årene som kommer.

Styret ønsker spesielt å takke våre medarbeidere som hver dag utfører et viktig arbeid, på en sikker måte, for å sikre at jernbanen holdes åpen og at folk og gods kommer trygt fram.

Oslo, 28. april 2022

Eli Giske, Styremedlem *(sign.)*

Anita Meidell, Styremedlem *(sign.)*

Lasse Bardal, Styremedlem *(sign.)*

Christine Flataker Johannessen,Styremedlem *(sign.)*

Tore Olaf Rimmereid, Styremedlem *(sign.)*

Ola Rune Kleiven, Styremedlem (ansattrepresentant) *(sign.)*

Janina Hortman, Styremedlem (ansattrepresentant) *(sign.)*

Tor Raymond Halvorsen, Styremedlem (ansattrepresentant) *(sign.)*

Henning Bråtebæk, Adm. direktør *(sign.)*

signert elektronisk

13

Retningslinjer for lønn

Retningslinjer for fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende personer i Spordrift AS, samt godtgjørelsesrapport.

Retningslinjene bygger på Statens retningslinjer for lederlønn i selskaper med statlig eierandel (fastsatt av Nærings- og fiskeridepartementet 30.4.2021), og er utarbeidet av styret i henhold til selskapets vedtekter § 5 jf. allmennaksjeloven § 6-16 a og b med tilhørende forskrifter.

Retningslinjene skal behandles på Spordrift AS' ordinære generalforsamling. Retningslinjene gjelder til styret opphever disse eller vedtar nye retningslinjer.

Retningslinjene gjelder for administrerende direktør i Spordrift AS og direktører som rapporterer til administrerende direktør. Retningslinjene gjelder også for daglig leder og ledere som rapporterer til daglig leder i det heleide datterselskapet Spordrift Prosjekt AS. I tillegg omfatter retningslinjene ansattvalgte og eiervalgte styremedlemmer. Disse gruppene betegnes «ledende personer».

Retningslinjene har to hoveddeler. Del I omhandler retningslinjer for fastsettelse av lederlønn, jf. allmennaksjeloven § 6-16 a og b, med tilhørende forskrifter. Retningslinjene i del I gjelder fullt ut når nye avtaler inngås.

Del II er en rapport for godtgjørelse for det foregående regnskapsåret, jf. allmennaksjeloven tidligere § 6-16 b, første, tredje og fjerde ledd.

Del 1
Retningslinjer for fastsettelse av lønn og godtgjørelse til ledende personer

Retningslinjene i del I gjelder lederlønnspolitikken for Spordrift AS og det heleide datterselskapet Spordrift Prosjekt AS.

1. Hovedprinsipper for retningslinjene

Hovedprinsippene bygger på de statlige retningslinjene.

Godtgjørelse er et viktig verktøy for at vi skal tiltrekke oss og beholde ledere i Spordrift som er motiverte og i stand til å skape resultater i samsvar med forretningsstrategien. Godtgjørelsen skal bidra til oppnåelse av selskapets mål og bærekraftig verdiskapning for eier på lang sikt, herunder at godtgjørelsen skal bidra til selskapets strategi, langsiktige interesser og økonomiske bæreevne.

Godtgjørelsesordningene skal være forståelige, og ikke gi uheldige virkninger eller svekke omdømme for selskapet.

Styret skal bidra til moderasjon i godtgjørelsen. For å understøtte vurderinger av lønnsnivået, benyttes det jevnlig markedsinformasjon om lederlønninger fra tilsvarende bransje og sammenliknbare selskaper i Norge.

Ved ansettelsen av nye ledende personer skal styrets kompensasjonsutvalg bli konsultert før kompensasjonen fastsettes.

Styret skal ha oversikt over den enkelte ledende persons samlede godtgjørelse. Spordrift AS skal ha oversikt og se til at retningslinjene etterleves i Spordrift Prosjekt AS.

2. Godtgjørelsesstrukturen

Godtgjørelsesstrukturen består av fastlønn og naturalytelser og skal utgjøre en konkurransedyktig, men ikke lønnsledende godtgjørelse som bidrar til å oppnå Spordrifts strategiske mål og bærekraftig verdiskapning for eier over tid.

Spordrift er et ungt selskap hvor bruk av variabel lønn ennå ikke er vurdert. Ledende personer i Spordrift har per i dag ikke variabel lønn.

Godene pensjon og forsikring er viktige elementer som sikrer at den totale godtgjørelsen er attraktiv og konkurransedyktig.

2.1 Fastlønn

Hovedelementet i godtgjørelsesordningen skal være fastlønnen.

2.2 Andre ytelser

Ledende personer kan ha naturalytelser som er vanlig for sammenliknbare stillinger. Det gis tilbud om fri telefoni, bredbånd og fri avis. Det tilbys også personalbillett for reiser med tog, jf. Jernbanedirektoratets personalbillettordning, for ledende ansatte som ble ansatt før 1.3.2020, tilsvarende øvrige ansatte i selskapet.

2.3 Forsikringer

Ledende personer skal ha forsikringsdekninger på samme nivå som øvrige ansatte.

2.4 Pensjonsytelser

Ledende personer skal ha de samme pensjonsordninger og pensjonsvilkår som øvrige ansatte i selskapet. Spordrift har innskuddspensjon samt ytelsesbasert tjenestepensjon i lukket ordning. En av de ledende ansatte har medlemskap i Statens pensjonskasse (SPK) fra før ordningen ble lukket 1.1.2017 lik øvrige ansatte med tjenestepensjon i SPK. Pensjonsutbetalingen skal ikke overstige 66 % av lønn opp til 12 G. Den innskuddsbaserte pensjonsordningen utgjør 5,7% av lønn mellom 0-7,1 G og 23,8 % av lønn mellom 7,1 og 12 G. Pensjonsgrunnlaget for alderspensjon skal ikke overstige 12 G. Arbeidsgivers innbetaling på innskuddsordningen skal kun gjøres løpende i ansettelsesperioden, slik at det ikke påløper kostnader etter at en ledende person har fratrådt stillingen i selskapet.

2.4 Styrehonorar

Ledende personer skal ikke motta særskilt godtgjørelse for styreverv i andre selskaper i konsernet. Aksjonærvalgte og ansattvalgte styremedlemmer i Spordrift AS vil motta godtgjørelse på samme nivå.

2.5 Etterlønn

Ved pålegg fra styret om fratredelse, har administrerende direktør i Spordrift AS 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. Det beregnes ikke feriepenger av etterlønnen og etterlønnen gir ikke grunnlag for pensjonsinnbetaling. Øvrige prinsipper i retningslinjene følges, inkludert at sluttvederlaget ikke benyttes når lederen har tatt initiativ til oppsigelsen.

Ansettelsesavtalen til administrerende direktør ble inngått før Spordrift AS formelt ble opprettet 1.7.2019, og mens Spordrifts virksomhet fortsatt var en del av Bane NOR SF. Ordningen avviker derfor noe fra de statlige retningslinjene.

Del 2
Rapport om lønn og godtgjørelse til ledende personer for det foregående regnskapsåret

1. Spordrift AS

Godtgjørelsene til ledende personer har i 2021 vært i samsvar med «Erklæring om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende personer i Spordrift AS» vedtatt på Spordrifts generalforsamling, 26. april 2021.

En av de ledende personene har medlemskap i Statens pensjonskasse (SPK) fra før ordningen ble lukket den 1.1.2017, tilsvarende andre ansatte i selskapet med tjenestepensjon i SPK. Øvrige ledende personer har den innskuddsbaserte pensjonsordningen tilsvarende øvrige ansatte i selskapet.

Lønnsøkning i 2021 for ledende personer var i tråd med frontfagsrammen på 2,7 prosent, tilsvarende øvrige ansatte.

Administrerende direktør tiltrådte selskapet 1.4.2019. På bakgrunn av en markedsvurdering av lønn fra tilsvarende stillinger i sammenliknbare norske bedrifter ble administrerende direktørs lønn justert til kr. 2 400 000,- fra 1.1.2021.

2. Spordrift Prosjekt AS

Spordrift Prosjekt AS har 16 ansatte som i 2021 er virksomhetsoverdratt fra Spordrift AS uten at det er gjort endringer i betingelsene. Spordrift Prosjekt AS har samme forsikringsordning som i Spordrift AS og den samme innskuddsbaserte pensjonsordningen som for Spordrift AS.

Foto: Thomas Øverland

Samlet godtgjørelse til ledelsen

Tall i 1000 NOK

Navn	Rolle	Årstall	Fast årslønn per 31.12	Andre ytelser	Utbetalt lønn	Naturalytelser	Pensjonskostnad	Total godtgjørelse
Henning Bråtebæk	Administrerende direktør	2021	2 400		2 400	7	164	2 571
		2020	2 195		2 195	6	159	2 360
Trond Roger Johannessen[1]	CFO	2021	1 687		1 687	10	164	1 861
		2020	1 650		1 650	9	155	1 814
Trude Berntzen	HR-direktør	2021	1 400		1 400	11	164	1 575
		2020	1 370		1 370	6	165	1 541
Bernt Poulsson	Direktør for sikkerhet og kvalitet	2021	1 380		1 380	8	164	1 552
		2020	1 350		1 350	1	117	1 468
Tore Fjukstad[2]	Regiondirektør Øst og direktør prosjekter	2021	1 707	283	1 990	11	164	2 165
		2020	1 670	200	1 870	6	158	2 034
Kristine Jesssen	Regiondirektør Nord	2021	1 554		1 554	12	164	1 730
		2020	1 520		1 520	6	246	1 772
Stian Wesøy[3]	Regiondirektør Sør-vest	2021	1 316	48	1 364	13	115	1 492
		2020	1 287	78	1 365	5	166	1 536

Tall i 1000 NOK

Navn	Rolle	Årstall	Honorar	Styre-utvalg	Total godtgjørelse
Eli Giske	Styreleder og leder Kompetanseutvalget[4]	2021	430	23	453
Anita Meidell	Styremedlem (fra 01.04.20) og leder Revisjonsutvalget[5]	2021	200	46	246
		2020	86		86
Lasse Bardal	Styremedlem (fra 21.04.20)	2021	200	14	214
		2020	77		77
Christine Flataker Johannesen	Styremedlem (fra 10.05.21)	2021	133		133
Tore Olaf Rimmereid	Styremedlem (fra 10.05.21) og medlem RU	2021	133	27	160
Janina Hortman	Styremedlem ansattvalgt og medlem av RU	2021	200	27	227
		2020	103		103
Tor Raymond Halvorsen	Styremedlem ansattvalgt	2021	200		200
		2020	103		103
Ola Rune Kleiven[6]	Styremedlem ansattvalgt (fra 19.11.20) og medlem av KU	2021	200	14	214
		2020			
Jan Georg Daae Hansen	Styremedlem ansattvalgt (til 19.11.20)	2020	86		86
Gorm Frimannslund	Styreleder	2020	0		0
Beate Hamre Deck	Styremedlem (til 31.03.20)	2020	0		0
Espen Almlid	Styremedlem (til 20.04.20)	2020	0		0

1 sluttet 31.12.21. og erstattet av Didrik Lund 1.2.2022
2 for rollen direktør prosjekter i 2021 og 2020
3 inkluderer tillegg for reisetid på kr 48.000 i 2021 og kr 78.000 i 2020
4 KU er styrets kompensasjonsutvalg
5 RU er styrets revisjonsutvalg
6 styrehonorar 2020 etterbetales i 2021

14

Innhold

Årsregnskap

Resultatregnskap	74
Balanse, eiendeler	75
Balanse, egenkapitel og gjeld	76
Kontantstrømoppstilling	77

Noter		78
	Regnskapsprinsipper	79
1	Driftsinntekter	82
2	Transaksjoner med nærstående parter	82
3	Lønnskostnader, antall ansatte, godtgjørelser, lån til ansatte mm.	83
4	Spesifikasjon av finansinntekter og finanskostnader	84
5	Immaterielle eiendeler	86
6	Varige driftsmidler	86
7	Datterselskap, tilknyttet selskap og felleskontrollert virksomhet	87
8	Prosjekter	88
9	Fordringer og gjeld	89
10	Mellomværende med selskap i samme konsern m.v.	89
11	Bundne bankinnskudd, trekkrettigheter	89
12	Egenkapital	90
13	Aksjekapital og aksjonærinformasjon	90
14	Pensjoner	92
15	Skatt	94
16	Finansiell markedsrisiko	95
17	Hendelser etter balansedagen	95

Resultat

mor/konsern

Tall i 1000 NOK

Morselskap				*Konsern*	
2021	**2020**		**Note**	**2021**	**2020**
		DRIFTSINNTEKTER OG DRIFTSKOSTNADER			
2 145 489	2 107 844	Salgsinntekt	1, 2, 8	2 180 504	2 107 844
5 053	341	Annen driftsinntekt	1, 2	6	341
2 150 542	**2 108 186**	**Sum driftsinntekter**		**2 180 510**	**2 108 186**
238 315	245 141	Varekostnad	2, 6, 8	263 035	245 141
1 185 215	1 080 018	Lønnskostnad	3, 14	1 190 586	1 080 018
23 757	33 016	Avskrivning av driftsmidler og immaterielle eiendeler	5, 6	23 757	33 016
387	0	Nedskrivning av driftsmidler og immaterielle eiendeler	6	387	0
622 247	681 566	Annen driftskostnad	2, 3, 6	630 232	681 566
2 069 921	**2 039 741**	**Sum driftskostnader**		**2 107 997**	**2 039 741**
80 620	**68 445**	**Driftsresultat**		**72 513**	**68 445**
		FINANSINNTEKTER OG FINANSKOSTNADER			
1 184	11 197	Annen renteinntekt	4	1 184	11 197
17	40	Annen finansinntekt	4	17	40
114	7 694	Annen rentekostnad	4	89	7 694
259	26	Annen finanskostnad	4	259	26
829	**3 517**	**Resultat av finansposter**		**854**	**3 517**
81 450	**71 961**	**Ordinært resultat før skattekostnad**		**73 367**	**71 961**
17 939	15 862	Skattekostnad på ordinært resultat	15	16 160	15 862
63 511	**56 100**	**Ordinært resultat**		**57 207**	**56 100**
63 511	**56 100**	**Årsresultat**		**57 207**	**56 100**
		OVERFØRINGER			
63 511	56 100	Avsatt til annen egenkapital	12	63 511	56 100
0	0	Overført fra annen egenkapital	12	6 304	0
63 511	**56 100**	**Sum disponert**		**57 207**	**56 100**

Balanse

Mor/konsern

Tall i 1000 NOK

Morselskap				*Konsern*	
2021	**2020**	**Note**		**2021**	**2020**
		EIENDELER			
		Anleggsmidler			
		Immaterielle eiendeler			
120 609	142 538	Konsesjoner, patenter o.l.	5	120 609	142 538
76 646	48 654	Utsatt skattefordel	15	78 424	48 654
197 255	**191 191**	**Sum immaterielle eiendeler**		**199 033**	**191 191**
		Varige driftsmidler			
12 110	1 089	Maskiner og anlegg	6	12 110	1 089
17 130	19 378	Driftsløsøre, inventar o.a. utstyr	6	17 130	19 378
29 240	**20 467**	**Sum varige driftsmidler**		**29 240**	**20 467**
		Finansielle anleggsmidler			
26 006	1 006	Investeringer i datterselskap	7	0	1 006
26 006	**1 006**	**Sum finansielle anleggsmidler**		**0**	**1 006**
252 500	**212 664**	**Sum anleggsmidler**		**228 273**	**212 664**
		OMLØPSMIDLER			
		Fordringer			
273 098	110 507	Kundefordringer	9	297 601	110 507
3 350	0	Kundefordringer konsern	9, 10	0	0
97 610	49 526	Andre kortsiktige fordringer	10	96 015	49 526
374 058	**160 033**	**Sum fordringer**		**393 616**	**160 033**
638 540	803 197	Bankinnskudd, kontanter o.l.	11	645 392	803 197
1 012 598	**963 230**	**Sum omløpsmidler**		**1 039 008**	**963 230**
1 265 098	**1 175 894**	**Sum eiendeler**		**1 267 281**	**1 175 894**

Balanse

Mor/konsern

Tall i 1000 NOK

Morselskap				*Konsern*	
2021	**2020**		**Note**	**2021**	**2020**
		EGENKAPITAL OG GJELD			
		Innskutt egenkapital			
1 000	1 000	Aksjekapital	12, 13	1 000	1 000
199 110	199 110	Overkurs	12	199 110	199 110
200 110	**200 110**	**Sum innskutt egenkapital**		**200 110**	**200 110**
		Opptjent egenkapital			
-4 754	1 539	Annen egenkapital	12	-11 059	1 539
-4 754	**1 539**	**Sum opptjent egenkapital**		**-11 059**	**1 539**
195 356	**201 649**	**Sum egenkapital**		**189 051**	**201 649**
		GJELD			
		Avsetning for forpliktelser			
603 921	569 530	Pensjonsforpliktelser	14	603 921	569 530
603 921	**569 530**	**Sum avsetning for forpliktelser**		**603 921**	**569 530**
		Kortsiktig gjeld			
77 277	87 449	Leverandørgjeld		78 461	87 449
26 242	27 245	Betalbar skatt	15	26 242	27 245
141 519	82 193	Skyldig offentlige avgifter		145 137	82 193
220 783	207 827	Annen kortsiktig gjeld	8, 10	224 468	207 827
465 821	**404 715**	**Sum kortsiktig gjeld**		**474 308**	**404 715**
1 069 742	**974 245**	**Sum gjeld**		**1 078 229**	**974 245**
1 265 098	**1 175 894**	**Sum egenkapital og gjeld**		**1 267 281**	**1 175 894**

Oslo, 28. april 2022

Styret for Spordrift AS

Eli Giske, *Styremedlem (sign.)*

Anita Meidell, *Styremedlem (sign.)*

Lasse Bardal, *Styremedlem (sign.)*

Christine Flataker Johannessen, *Styremedlem (sign.)*

Tore Olaf Rimmereid, *Styremedlem (sign.)*

Ola Rune Kleiven, *Styremedlem (ansattrepresentant) (sign.)*

Janina Hortman, *Styremedlem (ansattrepresentant) (sign.)*

Tor Raymond Halvorsen, *Styremedlem (ansattrep.) (sign.)*

Henning Bråtebæk, *Adm. direktør (sign.)*

Kontant-strøm-opp-stilling

Mor/konsern

Tall i 1000 NOK

Morselskap			*Konsern*	
2021	**2020**		**2021**	**2020**
		KONTANTSTRØMMER FRA OPERASJONELLE AKTIVITETER		
81 450	71 961	Resultat før skattekostnad	73 367	71 961
-27 245	-9 097	Periodens betalte skatt	-27 245	-9 097
23 757	33 016	Avskrivninger	23 757	33 016
387	0	Nedskrivning/reversering anleggsmidler	387	0
-55 102	-7 649	Forskjell mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbet. i pensj.ordn.	-55 102	-7 649
-165 941	-91 613	Endring i kundefordringer	-187 094	-91 613
-10 172	25 729	Endring i vareleverandørgjeld	-8 988	25 729
24 636	300 780	Endring i andre tidsavgrensingsposter	33 540	300 780
-128 231	**323 128**	**Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter**	**-147 379**	**323 128**
		KONTANTSTRØM FRA INVESTERINGSAKTIVITETER		
-11 426	-14 326	Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	-11 426	-14 326
0	427 070	Innbetalinger på lånefordring Bane NOR (korts./langs.)	0	427 070
-25 000	-1 006	Utbetalinger ved kjøp av aksjer, obligas. / konsernbidrag til datterselskap	0	-1 006
-36 426	**411 739**	**Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter**	**-11 426**	**411 739**
		KONTANTSTRØMMER FRA FINANSIERINGSAKTIVITETER		
0	-200 000	Utbetalinger gjeld Bane NOR	0	-200 000
0	**-200 000**	**Netto kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter**	**0**	**-200 000**
-164 657	**534 867**	**Netto kontantstrøm for perioden**	**-158 805**	**534 867**
803 197	268 330	Kontanter og kontantekvivalenter ved periodens begynnelse	804 197	268 330
638 540	**803 197**	**Kontanter og kontantekvivalenter ved periodens slutt**	**645 392**	**803 197**
		Denne består av:		
638 540	**803 197**	**Bankinnskudd m.v.**	**645 392**	**803 197**

Noter

til regnskapet for 2021

Foto: Einar Aslaksen

Regnskapsprinsipper

Årsregnskapet er satt opp i samsvar med regnskapsloven og god regnskapsskikk.

Spordrift AS var pr 31.12.2020 en del av Bane NOR konsernet. Pr 31.12.2021 er Spordrift AS morselskap i konsern med datterselskap Spordrift Prosjekt AS. For sammenligningsformål er 2020 tall for konsernet satt lik tall for morselskapet.

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

Aksjer i datterselskap
Datterselskaper er selskaper der morselskapet har kontroll, og dermed bestemmende innflytelse på enhetens finansielle og operasjonelle strategi, normalt ved å eie mer enn halvparten av den stemmeberettigede kapitalen.

Følgende selskaper inngår i konsernet 31.12.:

Mor- og datterselskaper	Eierandel
• Spordrift AS (morselskap)	
• Spordrift Prosjekt AS	100 %

Regnskapsprinsipper for aksjer i datterselskaper
Kostmetoden brukes som prinsipp for investeringer i datterselskaper i selskapsregnskapet. Kostprisen økes når midler tilføres ved kapitalutvidelse, eller når det gis konsernbidrag til datterselskap. Mottatte utdelinger resultatføres i utgangspunktet som inntekt. 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.

I konsernregnskapet brukes egenkapitalmetoden som prinsipp for investeringer i tilknyttede selskaper. Bruk av metoden fører til at regnskapsført verdi i balansen tilsvarer andelen av egenkapitalen i det tilknyttede selskapet, korrigert for eventuelle gjenværende merverdier fra kjøpet og urealiserte interngevinster Resultatandelen i resultatregnskapet baseres på andelen av resultatet etter skatt i det tilknyttede selskapet, og korrigeres for eventuelle avskrivninger på merverdier og urealiserte gevinster. I resultatregnskapet vises resultatandelen under finansposter.

Foto: Einar Aslaksen

Konsolideringsprinsipper
Datterselskaper blir konsolidert fra det tidspunkt kontrollen er overført til konsernet (oppkjøpstidspunktet). I konsernregnskapet erstattes posten aksjer i datterselskap med datterselskapets eiendeler og gjeld. Konsernregnskapet utarbeides som om konsernet var én økonomisk enhet. Transaksjoner, urealisert fortjeneste og mellomværende mellom selskapene i konsernet elimineres.

Salgsinntekter
Inntekter ved salg av varer og tjenester vurderes til virkelig verdi av vederlaget, netto etter fradrag for merverdiavgift. Tjenester inntektsføres i takt med utførelsen.

Klassifisering av balanseposter
Eiendeler bestemt til varig eie eller bruk klassifiseres som anleggsmidler. Eiendeler som er tilknyttet varekretsløpet klassifiseres som omløpsmidler. Fordringer for øvrig klassifiseres som omløpsmidler hvis de skal tilbakebetales innen ett år. For gjeld legges analoge kriterier til grunn. Første års avdrag på langsiktige fordringer og langsiktig gjeld klassifiseres likevel ikke som omløpsmiddel og kortsiktig gjeld.

Anskaffelseskost
Anskaffelseskost for eiendeler omfatter kjøpesummen for eiendelen, med fradrag for bonuser, rabatter og lignende, og med tillegg for kjøpsutgifter (frakt, toll, offentlige avgifter som ikke refunderes og eventuelle andre direkte kjøpsutgifter). Ved kjøp i utenlandsk valuta balanseføres eiendelen til kursen på transaksjonstidspunktet. For varige driftsmidler og immaterielle eiendeler omfatter anskaffelseskost også direkte utgifter for å klargjøre eiendelen for bruk.

Immaterielle eiendeler
Utgifter til immaterielle eiendeler balanseføres i den grad det kan identifiseres en fremtidig økonomisk fordel knyttet til utvikling av en identifiserbar immateriell eiendel og utgiftene kan måles pålitelig. I motsatt fall kostnadsføres slike utgifter løpende. Balanseført utvikling avskrives lineært over økonomisk levetid.

Varige driftsmidler
Varige driftsmidler balanseføres og avskrives lineært til restverdi over driftsmidlenes forventede utnyttbare levetid. Ved endring i avskrivningsplan fordeles virkningen over gjenværende avskrivningstid ("knekkpunktmetoden"). Vedlikehold av driftsmidler kostnadsføres løpende under driftskostnader. Påkostninger og forbedringer tillegges driftsmidlets kostpris og avskrives i takt med driftsmidlet. Skillet mellom vedlikehold og påkostning/ forbedring regnes i forhold til driftsmidlets stand på anskaffelsestidspunktet. Leide (leasede) driftsmidler balanseføres som driftsmidler hvis leiekontrakten anses som finansiell.

Nedskrivning av anleggsmidler
Ved indikasjon om at balanseført verdi av et anleggsmiddel er høyere enn virkelig verdi, foretas det test for verdifall. Testen foretas for det laveste nivå av anleggsmidler som har selvstendige kontantstrømmer. Hvis balanseført verdi er høyere enn både salgsverdi og bruksverdi (nåverdi ved fortsatt bruk/eie), foretas det nedskrivning til det høyeste av salgsverdi og bruksverdi. Tidligere nedskrivninger, med unntak for nedskrivning av goodwill, reverseres hvis forutsetningene for nedskrivningen ikke lenger er til stede.

Varelager
Varer vurderes til det laveste av anskaffelseskost (etter FIFO-prinsippet) og virkelig verdi. For råvarer brukes gjenanskaffelseskost som tilnærming til virkelig verdi. For ferdig tilvirkede varer og varer under tilvirkning består anskaffelseskost av utgifter til produktutforming, materialforbruk, direkte lønn, og andre direkte og indirekte produksjonskostnader (basert på normal kapasitet). Virkelig verdi er estimert salgspris fratrukket nødvendige utgifter til ferdigstillelse og salg. Bare variable utgifter anses nødvendige for å selge ferdige varer, mens også faste tilvirkningskostnader inkluderes som nødvendige for varer som ikke er ferdig tilvirket.

Fordringer
Kundefordringer føres opp i balansen etter fradrag for avsetning til forventede tap. Avsetning til tap gjøres på grunnlag av individuell vurdering av fordringene og en tilleggsavsetning som skal dekke øvrige påregnelige tap. Vesentlige økonomiske problemer hos kunden, sannsynligheten for at kunden vil gå konkurs eller gjennomgå økonomisk restrukturering, og utsettelser og mangler ved betalinger anses som indikatorer på at kundefordringer må nedskrives. Andre fordringer, både omløpsfordringer og anleggsfordringer, føres opp til det laveste av pålydende og virkelig verdi. Virkelig verdi er nåverdien av forventede framtidige innbetalinger. Det foretas likevel ikke neddiskontering når effekten av neddiskontering er uvesentlig for regnskapet. Avsetning til tap vurderes på samme måte som for kundefordringer.

Utenlandsk valuta
Fordringer og gjeld i utenlandsk valuta vurderes etter kursen ved regnskapsårets slutt. Kursgevinster og kurstap knyttet til varesalg og varekjøp i utenlandsk valuta føres som salgsinntekter og varekostnad.

Gjeld
Gjeld, med unntak for enkelte avsetninger for forpliktelser, balanseføres til nominelt gjeldsbeløp.

Pensjoner
Selskapet har ulike pensjonsordninger. Pensjonsordningene er finansiert gjennom innbetalinger til forsikringsselskap, med unntak av AFP-ordningen. Selskapet har både innskuddsplaner og ytelsesplaner. Regnskapsføring av pensjon skjer i samsvar med Norsk Regnskapsstandard, NRS 6 Pensjonskostnader og IAS 19 Ytelser til ansatte.

Innskuddsplaner
Ved innskuddsplaner betaler selskapet innskudd til et forsikringsselskap. Selskapet har ingen ytterligere betalingsforpliktelse etter at innskuddene er betalt. Innskuddene regnskapsføres som lønnskostnad. Eventuelle forskuddsbetalte innskudd balanseføres som eiendel (pensjonsmidler) i den grad innskuddet kan refunderes eller redusere framtidige innbetalinger.

AFP-ordningen er en usikret ytelsesbasert flerforetaksordning. En slik ordning er reelt en ytelsesplan, men behandles regnskapsmessig som en innskuddsplan som følge av at ordningens administrator ikke gir tilstrekkelig informasjon til å beregne forpliktelsen på en pålitelig måte.

Ytelsesplaner
En ytelsesplan er en pensjonsordning som ikke er en innskuddsplan. Typisk er en ytelsesplan en pensjonsordning som definerer en pensjonsutbetaling som en ansatt vil motta ved pensjonering. Pensjonsutbetalingen er normalt avhengig av flere

faktorer, som alder, antall år i selskapet og lønn. Den balanseførte forpliktelsen knyttet til ytelsesplaner er nåverdien av de definerte ytelsene på balansedagen minus virkelig verdi av pensjonsmidlene (innbetalte beløp til forsikringsselskap), justert for ikke resultatførte estimatavvik og ikke resultatførte kostnader knyttet til tidligere perioders pensjonsopptjening. Pensjonsforpliktelsen beregnes årlig av en uavhengig aktuar ved bruk av en lineær opptjeningsmetode.

Ytelsesbasert pensjonsordning kostnadsføres iht beregning fra SPK og estimatavviket føres mot egenkapital i tråd med reglene i NRS 6 og IAS 19. Endring i ytelsesbaserte pensjonsforpliktelser som skyldes endringer i pensjonsplaner, fordeles over antatt gjennomsnittlig gjenværende levetid.

Skatt
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 eventuelt ligningsmessig underskudd til fremføring ved utgangen av regnskapsåret. Skatteøkende og skattereduserende midlertidige forskjeller som reverserer eller kan reversere i samme periode er utlignet. Oppføring av utsatt skattefordel på netto skattereduserende forskjeller som ikke er utlignet og underskudd til fremføring, begrunnes med antatt fremtidig inntjening. Utsatt skatt og skattefordel som kan balanseføres oppføres netto i balansen.

Skattereduksjon ved avgitt konsernbidrag, og skatt på mottatt konsernbidrag som føres som reduksjon av balanseført beløp på investering i datterselskap, føres direkte mot skatt i balansen (mot betalbar skatt hvis konsernbidraget har virkning på betalbar skatt, og mot utsatt skatt hvis konsernbidraget har virkning på utsatt skatt). Utsatt skatt både i selskapsregnskapet og i konsernregnskapet regnskapsføres til nominelt beløp.

Kontantstrømoppstilling
Kontantstrømoppstillingen utarbeides etter den indirekte metoden. Kontanter og kontantekvivalenter omfatter kontanter, bankinnskudd og andre kortsiktige likvide plasseringer, som umiddelbart og med uvesentlig kursrisiko kan konverteres til kjente kontantbeløp og med gjenværende løpetid mindre enn tre måneder fra anskaffelsesdato.

Foto: Einar Aslaksen

NOTE 1

Driftsinntekter

Tall i 1000 NOK

Morselskap			*Konsern*	
2021	**2020**		**2021**	**2020**
2 145 489	2 107 844	Salgsinntekter	2 180 504	2 107 844
5 053	341	Andre driftsinntekter	6	341
2 150 542	**2 108 186**	**Sum**	**2 180 510**	**2 108 186**

2021	**2020**	**Fordeling på virksomhetsområder**	**2021**	**2020**
2 150 542	2 108 186	Drift og vedlikehold Jernbane	2 180 510	2 108 186
2 150 542	**2 108 186**	**Sum**	**2 180 510**	**2 108 186**

2021	**2020**	**Geografisk fordeling**	**2021**	**2020**
2 150 542	2 108 186	Norge	2 180 510	2 108 186
2 150 542	**2 108 186**	**Sum**	**2 180 510**	**2 108 186**

NOTE 2

Transaksjoner med nærstående parter

Tall i 1000 NOK

Ytelser til ledende ansatte er omtalt i note 3, og mellomværende med konsernselskaper er omtalt i note 10.

Konsernets transaksjoner med nærstående parter:	**Morselskap**	**Konsern**
a) Salg av varer og tjenester		
Salg av tjenester:		
- Datterselskap	35 974	36 524
b) Kjøp av varer og tjenester		
Kjøp av tjenester:		
- Datterselskap	550	36 524

Foto: Lars Frøystein

NOTE
3 Lønnskostnader, antall ansatte, godtgjørelser, lån til ansatte mm.

Tall i 1000 NOK

Morselskap			*Konsern*	
2021	**2020**	**Lønnskostnader**	**2021**	**2020**
944 707	868 345	Lønninger	949 117	868 345
123 388	105 358	Arbeidsgiveravgift	123 917	105 358
94 621	86 214	Pensjonskostnader	89 520	79 958
22 499	20 102	Andre ytelser	28 032	26 357
1 185 215	**1 080 018**	**Sum**	**1 190 586**	**1 080 018**
1 234	1 250	Sysselsatte årsverk i regnskapsåret har vært	1 250	1 250

Ytelser til ledende personer

Navn	Tittel	Årslønn	Andre ytelser	Pensjonskostkostnad
Henning Bråtebæk*	Administrerende direktør	2 407	7	164
Kristne Jessen*	Regionsdirektør Nord	1 553	12	164
Stian Wesøy**	Regionsdirektør Sør-Vest	1 332	61	115
Tore Fjukstad*	Regionsdirektør Øst***	1 959	11	164
Bernt Kristian Poulsson*	Sikkerhets- og kvalitetsdirektør	1 371	8	164
Trond Johannessen*	CFO ****	1 687	10	164
Trude Berntzen*	HR-direktør	1 398	11	164

* Innskuddspensjon
** SPK offentlig tjenestepensjon (pensjonspremie 2021). Lønnskostnad inkluderer et tillegg for reisetid på kr 48.093
*** Lønnskostnad inkluderer et fast årlig kronebeløp på kr 200 000 for rollen som Direktør Prosjekt
**** CFO Trond Johannessen sluttet i Spordrift AS 31.12.2021 og blir erstattet av Didrik Lund som starter 01.02.2022.

Tall i 1000 NOK

Oversikt over samlet godtgjørelse til styret i 2021

Navn	Rolle	Opp-nevnt	Styre-honorar	Kompen-sjonsutv.	Revisj-onsutvalg
Gorm Frimannslund	Styreleder (til 25.01.21)	08.06.17	-	-	-
Eli Giske	Styreleder (fra 25.01.21) og leder KU	25.01.21	430	23	
Anita Meidell	Styremedlem og leder RU	01.04.20	200		46
Lasse Bardal	Styremedlem	21.04.20	200	14	
Christine F. Johannesen	Styremedlem	10.05.21	133		
Tore Olaf Rimmereid	Styremedlem	10.05.21	133		27
Janina Hortman	Styremedlem ansattvalgt	27.05.19	200		27
Tor Raymond Halvorsen	Styremedlem ansattvalgt	27.05.19	200		
Ola Rune Kleiven	Styremedlem ansattvalgt	19.11.20	200	14	
Totalt			**1 697**	**51**	**101**

Revisjonsutvalg og kompensasjonsutvalg ble vedtatt etablert på styremøte 11. mai 2021, honorar for utvalg gjelder fra mai.
Det er ikke gitt lån eller sikkerhetsstillelser til daglig leder, styreleder eller andre nærstående parter.
Administrerende direktør i Spordrift AS har rett til sluttvederlag tilsvarende 12 måneders grunnlønn. Dette inkluderer lønn i oppsigelsestiden. Sluttvederlaget reduseres forhodsmessig ved inntekt fra ny stilling, men skal minst tilsvare 6 månedslønner, som er 3 måneder mer enn oppsigelsestidens lengde. Det beregnes ikke feriepenger av etterlønn og etterlønn danner ikke grunnlag for pensjonsinnbetaling. Sluttvederlag benyttes ikke når lederen har tatt initiativ til oppsigelsen.
Styrets leder har ingen avtale ved opphør om bonus eller overskuddsdeling.

	2020		*2021*	
Kostnadsført godtgjørelse til revisor	**Morselskap**	**Konsern**	**Morselskap**	**Konsern**
Lovpålagt revisjon (inkl. teknisk bistand med årsregnskap)	342	342	287	340
Andre attestasjonstjenester	25	25	24	24
Annen bistand	0	0	25	25
Sum	**367**	**367**	**336**	**390**

NOTE
4

Spesifikasjon av finansinntekter og finanskostnader

Tall i 1000 NOK

Morselskap			*Konsern*	
2021	**2020**	**Finansinntekter**	**2021**	**2020**
1 184	11 197	Annen renteinntekt	1 184	11 197
17	40	Andre finansinntekter	17	40
1 202	**11 236**	**Sum finansinntekter**	**1 202**	**11 236**

2021	**2020**	**Finanskostnader**	**2021**	**2020**
114	7 694	Annen rentekostnad	89	7 694
259	26	Andre finanskostnader	259	26
373	**7 720**	**Sum finanskostnader**	**348**	**7 720**

Selskapet hadde i 2020 renteinntekter og rentekostnader mot Bane NOR SF som en del av Bane NOR konsernet.

NOTE
5 Immaterielle eiendeler

Tall i 1000 NOK

Morselskapet	Aktiverte IT prosjekter	Kontraktsverdi	Sum
Anskaffelseskost 01.01.	3 569	175 431	179 000
Tilgang	0	0	0
Avgang	0	0	0
Anskaffelseskost 31.12.	3 569	175 431	179 000
Akkumulerte avskrivninger 31.12.	3 569	54 822	58 391
Balanseført verdi 31.12.	**0**	**120 609**	**120 609**
Årets avskrivninger	**0**	**21 929**	**21 929**
Forventet økonomisk levetid	**3 år**	**8 år**	
Avskrivningsplan	**Lineær**	**Lineær**	

Tall i 1000 NOK

Konsern	Aktiverte IT prosjekter	Kontraktsverdi	Sum
Anskaffelseskost 01.01.	3 569	175 431	179 000
Tilgang	0	0	0
Avgang	0	0	0
Anskaffelseskost 31.12.	3 569	175 431	179 000
Akkumulerte avskrivninger 31.12.	3 569	54 822	58 391
Balanseført verdi 31.12.	**0**	**120 609**	**120 609**
Årets avskrivninger	**0**	**21 929**	**21 929**
Forventet økonomisk levetid	**3 år**	**8 år**	
Avskrivningsplan	**Lineær**	**Lineær**	

Spordrift har en immateriell eiendel som følge av kontraktsporteføljen selskapet fikk gjennom virksomhetsoverdragelsen 1. juli 2019. Kontraktsporteføljen løper fra 1. juli 2019 til 30.september 2027. Gjennom Hurdalserklæringen er konkurranseutsetting av drift og vedlikehold på jernbanen stanset. Frem til et evt. regjeringsskifte i 2025, forventes det at verdien av de tildelte kontraktene vil bestå isin helhet. Dersom konkurranseutsetting ikke finner sted og Spordrift AS beholder de tildelte kontraktene med dagens betingelser, vil verdien av kontrakten være høyre enn verdien som ble lagt til grunn for verdsettelsen og implisitt den immaterielle eiendelen. Eiendelen avskrives lineært over kontraktens levetid over perioden 2019 - 2027, og vil løpende vurderes for evt. verdifall.

Det er i 2021 aktivert totalt kr 20.899.276 i IT Utviklingsprosjekter. Eiendelen er presentert netto i balansen som en eiendel fratrukket tilhørende finansiering fra restruktureringsmidler.

NOTE
6 Varige driftsmidler

Tall i 1000 NOK

Morselskapet	Maskiner	Datautstyr	Driftsløsøre	Sum
Anskaffelseskost 01.01.	17 061	4 796	13 109	34 966
Tilgang	3 204	710	7 513	11 426
Anskaffelseskost 31.12.	20 264	5 505	20 622	46 392
Akkumulerte av og nedskrivninger 31.12.	8 155	3 414	5 583	17 152
Balanseført verdi 31.12.	**12 110**	**2 091**	**15 039**	**29 240**
Årets av og nedskrivninger	**291**	**546**	**991**	**1 828**
Forventet økonomisk levetid	**3-10 år**	**3-5 år**	**3-10 år**	
Avskrivningsplan	**Lineær**	**Lineær**	**Lineær**	

Årlig leie av ikke balanseførte driftsmidler		Årlig leie	
Driftsmiddel	**Oppsigelsestid**	**2021**	**2020**
Maskiner	3-6 mnd	237 382	201 562
Bygninger	9 mnd	88 666	101 842
Biler	3 mnd	78 453	86 088

Tall i 1000 NOK

Konsernet	Maskiner	Datautstyr	Driftsløsøre	Sum
Anskaffelseskost 01.01.	17 061	4 796	13 109	34 966
Tilgang	3 204	710	7 513	11 426
Avgang	0	0	0	0
Anskaffelseskost 31.12.	20 264	5 505	20 622	46 392
Akkumulerte av og nedskrivninger 31.12.	8 155	3 414	5 583	17 152
Balanseført verdi 31.12.	**12 110**	**2 091**	**15 039**	**29 240**
Årets av og nedskrivninger	**291**	**546**	**991**	**1 828**
Forventet økonomisk levetid	**3-10 år**	**3-5 år**	**3-10 år**	
Avskrivningsplan	**Lineær**	**Lineær**	**Lineær**	

Årlig leie av ikke balanseførte driftsmidler		Årlig leie	
Driftsmiddel	Oppsigelsestid	2021	2020
Maskiner	3-6 mnd	239 332	201 562
Bygninger	9 mnd	88 729	101 842
Biler	3 mnd	78 469	86 088

NOTE
7

Datterselskap, tilknyttet selskap og felleskontrollert virksomhet

Tall i 1000 NOK

Investeringene i datterselskap, tilknyttet selskap og felleskontrollert virksomhet regnskapsføres etter kostmetoden.

Datterselskap	Forretningskontor	Eier-/ stemme-andel	Egenkapital siste år (100 %)	Resultat siste år (100 %)	Balanseført verdi
Spordrift Prosjekt AS	Oslo	100 %	19 701	-6 304	26 006
Balanseført verdi 31.12.					**26 006**

Spordrift Prosjekt AS ble etablert 12.11.2020. 2021 er første driftsår for Spordrift Prosjekt AS. Resultatet for 2021 er som forventet og uviklingen er i tråd med business caset som er lagt til grunn for etableringen av selskapet. Det er forventet positive resultater fra 2023 og balanseført verdi pr 31.12.21 kan forsvares ut fra en langsiktig vurdering.

Foto: Elvind Røhne

NOTE
8 Prosjekter

Tall i 1000 NOK

Morselskap			*Konsern*	
2021	**2020**	**Balanseførte verdier vedrørende prosjekter**	**2021**	**2020**
		Inkludert i kundefordringer		
0	0	Opptjent ikke fakturert produksjon	0	0
0	0	Tilbakeholdte betalinger i.h.t. kontrakt	0	0
		Inkludert i kortsiktig gjeld		
0	0	Fakturert, ikke utført produksjon (forskudd)	-444 482	0

2021	**2020**	**Resultatposter vedrørende prosjekter**	**2021**	**2020**
		Resultat på prosjekter under utførelse		
0	0	Resultatførte totale inntekter	66 022	0
0	0	Estimert kontraktsfortjeneste	15 127	0

Foto: Tor Erik Sagvolden

NOTE 9

Fordringer og gjeld

Tall i 1000 NOK

Morselskap			*Konsern*	
2021	**2020**	**Kundefordringer**	**2021**	**2020**
278 269	113 958	Kundefordringer til pålydende	299 422	113 958
-1 821	-3 450	Avsetning til tap på kundefordringer	-1 821	-3 450
276 448	110 507	Kundefordringer i balansen	297 601	110 507

Det ble i 2020 forskuddsfakturert til Bane NOR lik månedens produksjon hver måned. Siste forskuddsfaktura ble fakturert i begynnelsen av desember 2020. Med virkning fra 01.01.2021 gikk man over til etterskuddsfakturering i henhold til påløpt.

Selskapet har ingen langsiktige fordringer eller langsiktig gjeld med forfall senere enn ett år i morselskapet eller konsernet. Det er ingen pantstillelser eller garantier pr 31.12.2021.

Foto: Tor Erik Sagvolden

NOTE 10

Mellomværende med selskap i samme konsern m.v.

Tall i 1000 NOK

	Kundefordringer		Andre fordringer	
Morselskapet	**2021**	**2020**	**2021**	**2020**
Foretak i samme konsern m.v.	3 350	0	887	0
Sum	**3 350**	**0**	**887**	**0**

	Leverandørgjeld		Annen kortsiktig gjeld	
	2021	**2020**	**2021**	**2020**
Foretak i samme konsern	0	0	220	0
Sum	**0**	**0**	**220**	**0**

NOTE 11

Bundne bankinnskudd, trekkrettigheter

Tall i 1000 NOK

Morselskap			*Konsern*	
2021	**2020**	**Bundne bankinnskudd**	**2021**	**2020**
29 000	43 986	Skattetrekksmidler	29 229	0

NOTE 12

Egenkapital

Tall i 1000 NOK

Morselskapet

Årets endring i egenkapital	Aksjekapital	Overkurs	Annen egenkapital	Sum
Egenkapital 01.01.	1 000	199 110	1 539	201 649
Estimatavvik på pensjonsforpliktelse	0	0	-69 804	-69 804
Årets resultat	0	0	63 511	63 511
Egenkapital 31.12.	**1 000**	**199 110**	**-4 754**	**195 356**

Konsernet

Årets endring i egenkapital	Aksjekapital	Overkursfond	Annen egenkapital	Sum
Egenkapital 01.01.	1 000	199 110	1 539	201 649
Estimatavvik på pensjonsforpliktelse	0	0	-69 804	-69 804
Årets resultat	0	0	57 207	57 207
Egenkapital 31.12.	**1 000**	**199 110**	**-11 059**	**189 051**

NOTE 13

Aksjekapital og aksjonærinformasjon

Tall i 1000 NOK

Aksjekapitalen på kr. 1.000.000 består av 100 aksjer á kr. 10.000

Selskapets aksjonær pr 31.12.	Antall	Eiendeler
Samferdselsdepartementet	100	100,0 %
Totalt antall aksjer	**100**	**100,0 %**

Aksjene i Spordrift AS ble overført fra Bane NOR SF til Samferdselsdepartementet 22.01.2021.

Våre ansattes kunnskap har holdt jernbanen åpen i over 150 år. Vi vet hva som skal til for at jernbanen skal være trygg, og for at det skal være trygt å jobbe med jernbanen. Det trygger Norges forsyningssikkerhet, og er med på å sørge for at folk og gods kommer seg trygt frem på sine reiser.

Henning Bråtebæk,
Administrerende Direktør

Foto: TLars-Erik Nygaard

NOTE
14 Pensjoner

Tall i 1000 NOK

Selskapet og konsernet har pensjonsordninger som omfatter i alt 1 267 personer. Dette inkluderer ikke pensjonister, ansatte i mindre enn 20% stilling og ansatte som var under 20 år per 31.12.2021. Morselskapet har en kollektiv lukket pensjonsordning etter Lov om foretakspensjon og konsernet har en innskuddsordning. Forpliktelsene knyttet til den kollektive ordningen er dekket gjennom et forsikringsselskap. Innskuddspensjonen inklusive arbeidsgiveravgift kostnadsføres løpende.

Selskapet og konsernet har også en avtalefestet førtidspensjonsordning (AFP). Denne er å anse som en ytelsesbasert flerforetaksordning, men regnskapsføres som en innskuddsordning frem til det foreligger pålitelig og tilstrekkelig informasjon slik at konsernet kan regnskapsføre sin proporsjonale andel av pensjonskostnad, pensjonsforpliktelse og pensjonsmidler i ordningen. Selskapets forpliktelser er dermed ikke balanseført som gjeld.

Selskapets og konsernets pensjonsordninger tilfredsstiller kravene i lov om obligatorisk tjenestepensjon.

	Morselskapet		*Konsernet*	
Personer i ordningene	**Aktive**	**Pensjonister**	**Aktive**	**Pensjonister**
Ytelsesordning (lukket)	385	149	385	149
Innskuddspensjon	866		882	

Tall i 1000 NOK

	Konsernet	
Resultatregnskap	**2021**	**2020**
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	31 124	35 814
Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen	21 884	25 574
Avkastning på pensjonsmidler	-14 145	-17 261
Arbeidsgiveravgift	4 878	6 344
Netto pensjonskostnad ytelsesordning	**43 740**	**50 471**
Administrasjonskostnad	798	867
Kostnader ved innskuddsordning inkl arbeidsgiveravgift	50 082	34 875
Sum netto pensjonskostnad	**94 621**	**86 214**

	Konsernet	
Balanse	**2021**	**2020**
Bevegelser pensjonsforpliktelse		
PBO ved periodens begynnelse	1 309 939	1 121 488
Nåverdi av årets pensjonsopptjening, Service cost	31 124	35 814
Rentekostnad på pensjonsforpliktelsene	21 884	25 574
Pensjonsutbetalinger	-45 343	-19 173
Aktuarielt tap (gevinst)	122 078	146 237
PBO ved periodens slutt	**1 439 681**	**1 309 939**
Bevegelser pensjonsmidler		
Pensjonsmidler ved periodens begynnelse	810 789	734 647
Renteinntekt på pensjonsmidlene	14 145	17 261
Innbetaling inklusiv adm kostnad	88 727	51 698
Administrasjonskostnad	-798	-867
Pensjonsutbetalinger	-45 343	-19 173
Aktuarielt tap (gevinst)	34 387	27 225
Pensjonsmidler ved periodens slutt	**901 906**	**810 789**

Tall i 1000 NOK

	Konsernet	
Balanse	**2021**	**2020**
Bevegelser pensjonsforpliktelse		
PBO ved periodens slutt	1 439 681	1 309 939
Pensjonsmidler ved periodens slutt	901 906	810 789
Netto pensjonsforpliktelse	**-537 775**	**-499 150**
Aga av netto pensjonsforpliktelse*	-66 146	-70 380
Balanseført pensjonsforpliktelse inkl aga	**-603 921**	**-569 530**

* Det er i 2021 benyttet faktisk gjennomsnittlig aga prosent for selskapet i aktuarberegningen.
Effekten av endringen er på kr 8,9 millioner og er bokført som en del av estimatavviket som er bokført mot egenkapitalen

Økonomiske forutsetninger	**2021**	**2020**
Diskonteringsrente	1,90 %	1,70 %
Forventet lønnsregulering	2,25 %	2,75 %
Forventet pensjonsregulering	1,25 %	1,75 %
Forventet G-regulering	2,00 %	2,50 %
Forventet avkastning på pensjonsmidler	1,70 %	1,90 %
Forventet turnover under 50 år	5,00 %	5,00 %
Forventet turnover over 50 år	1,00 %	1,00 %
Levealder-tariff	K2013	K2013
Uføre-tariff	200%*K63	200%*K63
Arbeidsgiveravgift	12,30 %	14,10 %

Foto:

NOTE
15 Skatt

Tall i 1000 NOK

Beregning av utsatt skatt/utsatt skattefordel

Morselskap 2021	Morselskap 2020	Midlertidige forskjeller	Konsern 2021	Konsern 2020
1 004	-4 160	Driftsmidler	1 004	-4 160
-1 821	-3 450	Fordringer	-1 821	-3 450
-603 921	-569 530	Regnskapsmessig verdi pensjonsforpliktelse	-603 921	-569 530
256 347	355 987	Overtatte forpliktelser ved virksomhetsoverdragelse	256 347	355 987
-348 391	-221 154	Netto midlertidige forskjeller	-348 391	-221 154
0	0	Underskudd til fremføring	-8 083	0
-348 391	**-221 154**	**Grunnlag for utsatt skatt**	**-356 473**	**-221 154**
-76 646	-48 654	Utsatt skattefordel	-78 424	-48 654
-76 646	**-48 654**	**Utsatt skatt i balansen**	**-78 424**	**-48 654**

Grunnlag for skattekostnad, endring i utsatt skatt og betalbar skatt

Morselskap 2021	Morselskap 2020	Grunnlag for betalbar skatt	Konsern 2021	Konsern 2020
81 450	71 961	Resultat før skattekostnad	73 367	0
-89 493	-135 793	Permanent forskjell estimatavvik pensjonforpliktelse	-89 493	
90	138	Permanente forskjeller	90	0
-7 953	-63 694	Grunnlag for skattekostnad på årets resultat	-16 036	0
127 237	187 536	Endring i midlertidige forskjeller	127 237	0
119 284	**123 843**	**Gr.lag for bet.bar skatt i res.regnskapet**	**111 201**	**0**
0	0	Fremførbart underskudd	8 083	0
119 284	**123 843**	**Skattepliktig inntekt (grunnlag for betalbar skatt i balansen)**	**119 284**	**0**

Tall i 1000 NOK

Morselskap 2021	Morselskap 2020	Fordeling av skattekostnaden	Konsern 2021	Konsern 2020
26 242	27 246	Betalbar skatt	26 242	27 245
0	0	For mye, for lite avsatt i fjor	-15	0
26 242	27 246	Sum betalbar skatt	26 227	27 245
-27 992	-41 258	Endring i utsatt skatt/skattefordel	-29 770	-41 258
19 688	29 874	Endring utsatt skatt på estimatavvik ført mot EK	19 688	29 874
17 939	**15 864**	**Skattekostnad**	**16 146**	**15 864**

Morselskap 2021	Morselskap 2020	Avstemming av årets skattekostnad	Konsern 2021	Konsern 2020
81 450	71 961	Regnskapsmessig resultat før skattekostnad	73 367	71 961
17 919	15 832	Beregnet skatt	16 141	15 832
17 939	15 864	Skattekostnad i resultatregnskapet	16 146	15 862
20	**30**	**Differanse**	**6**	**30**
		Differansen består av følgende:		
20	30	Skatt av permanente forskjeller	20	30
0	0	For mye avsatt i fjor	-15	0
20	**30**	**Sum forklart differanse**	**6**	**30**
		Betalbar skatt i balansen		
26 242	27 246	Betalbar skatt i skattekostnaden	26 242	27 246
26 242	**27 246**	**Betalbar skatt i balansen**	**26 242**	**27 246**

NOTE
16

Finansiell markedsrisiko

Innkjøp
Spordrift AS gjør det vesentligste av sine innkjøp basert på priser i norske kroner

Likvider
Plassering av likvide midler gjøres med kort tidshorisont med banker

NOTE
17

Hendelser etter balansedagen

Bane Nor meddelte 03.01.22 at konkurranse Drift og Vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen - Sørlandet avlyses etter føringer fra Samferdselsdepartementet. Det foreligger saklig grunn til avlysning, jf. forsyningsforskriften § 21-4. Bane Nor henviser til pressemelding https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/vil-be-bane-nor-om-a-stoppe-konkurranseutsettingen-av-drifts-og-vedlikeholdsoppgaver-pa-jernbanen/id2890427/ for ytterligere informasjon. Spordrift tar meddelelsen til etteretning.Spordrift AS leverer tjenester knyttet til drift og vedlikehold av Jernbane. Driften har vært gjennomført på en god måte til tross for økt sykefravær pga Corona og selskapet har hatt stabile inntekter gjennom 2021.

Foto: Tor Erik Sagvolden

15

Klimaregnskap 2021

Dette dokumentet redegjør for Spordrifts klimaregnskap for 2021, herunder metodikk for beregning av utslipp i ulike kategorier, og avgrensinger som er gjort i regnskapet. Klimaregnskapet publiseres som en del av Spordrifts årsmelding, som redegjør for selskapets struktur, styringssystemer, eierskap og øvrige forhold som legger føringer for hvordan klimaregnskapet er organisert.

Klimaregnskap for Spordrift

Scope og kategorier i GHG-protokollen	Referanse til Global Reporting inititative 2021	Beskrivelse av utslippskilden	Utslippstall i tonn CO2-ekvivalenter. Intensitet i egne enheter		
Scope-kategori	**GRI*-ref.**	**Utslippskilder**	**2021**	**2020**	**Endring**
		Scope 1: Direkte utslipp fra egen virksomhet			
1	305-1	Fossilt drivstoff - arbeidsmaskiner	4 107	4 326	-5 %
1	305-1	Fossilt drivstoff - tjenestereiser med Spordrifts person- og varebiler	2 617	2 687	-3 %
		Intensitet: kgCO2e/antall km kjørt	0,21	0,23	-8 %
	305-1	**Sum Scope 1**	**6 724**	**7 013**	**-4 %**
		Klimaintensitet, scope 1 (tCo2/MNOK omsetning)	3,25	3,44	-6 %
		Klimaintensitet, scope 1 (tCo2/antall årsverk)	5,4	5,6	-4 %
2	305-2	**Scope 2: Indirekte utslipp - energi og strøm**	Ingen tall for 2021		
		Scope 3: Indirekte utslipp (utvalgte kategorier)			
3-3	305-3	Produksjon av drivstoff	1 653		
3-5	305-3	Håndtering og avhending av avfall, (kun transport)	50		
3-6	305-3	Ansattes tjenestereiser, fly	374	349	7,1 %
3-6	305-3	Ansattes tjenestereiser, hotellromdøgn	59		

Hovedfunn i klimaregnskapet

Spordrifts direkte klimautslipp fra egen virksomhet i 2021 var på 6630 tonn CO2-ekvivalenter (CO2e). I tillegg innebærer Spordrifts virksomhet innkjøp av varer og tjenester som også medfører klimagassutslipp i andre virksomheter, såkalte indirekte utslipp. Disse utslippene har vi ikke fullstendig oversikt over, men vi har beregnet at utslippene fra produksjon av drivstoff, avfallshåndtering, flyreiser og hotellovernatteringer utgjør 2136 tonn CO2e.

Lavere utslipp.
I de sammenliknbare tallene ser vi at de direkte klimagassutslippene er redusert med nesten 400 tonn CO2, dvs 5 prosent sammenliknet med 2020. Vi har reduksjoner både fra arbeidsmaskiner og biler, trolig med litt ulike årsaker.

Den største utslippsreduksjonen er i bruken av arbeidsmaskiner, men vi har ikke gode data som kan forklare dette nærmere. Det er ingen ting som tilsier at aktivitetsnivået i vedlikeholdsarbeidet har vært lavere. Tvert imot er omsetningen høyere i 2021 enn i 2020. Den mest nærliggende forklaringen er at Spordrift i løpet av 2021 satte i gang et eget arbeid for bedre styring av maskinbruken, blant annet for å sørge for mest mulig effektivt og hensiktsmessig bruk av maskinene. For eksempel vil det ofte ikke være nødvendig å ta i bruk de største og tyngste maskinene med høyest drivstofforbruk, dersom et oppdrag kan løses ved hjelp av lettere materiell.

Biodrivstoff kutter utslippstall.
Når det gjelder den mindre nedgangen i utslipp for Spordrifts biler på 4 prosent, skyldes dette at graden av innblandet biodrivstoff var høyere enn i 2020. Dette i sin tur skyldes myndighetenes omsetningskrav. Uten økt innblanding av biodrivstoff ville utslippene vært høyere enn i 2020.

Både antall kilometer kjørt og antall liter drivstoff har økt fra 2020 til 2021, noe skyldes økt aktivitetsnivå. Selv om Spordrift har begynt å ta i bruk elbiler i nye leasingavtaler, utgjør foreløpig ikke dette nok til å redusere utslippene i en slik grad at det synes i statistikken.

Flyreiser gir utslipp.
Av de indirekte utslippene vi har tall på, utgjør flyreiser en betydelig mengde utslipp, oppunder 400 tonn i 2021. Det aller meste av dette er innenlands flyreiser knyttet til kurs og kompetanseutvikling blant ansatte, samt interne møter mellom ansatte i ulike deler av selskapet. Ettersom både 2020 og 2021 var preget både av begrensninger i reisevirksomhet på grunn av pandemi, og et visst behov for reising i forbindelse med etablering av et nytt selskap, er det svært vanskelig å anslå hva som ville vært et «vanlig» nivå på reisevirksomhet i Spordrift.

Bedre klimaintensitet.
I klimaregnskapet måler vi også klimaintensitet, altså utviklingen i utslipp sammenliknet med utviklingen i virksomheten ellers. Dette gjør vi på flere måter, og finner jevnt over at Spordrift blir mer «klimaeffektive»:

- Den generelle klimaintensiteten er redusert med 4-6 prosent, avhengig av om vi måler etter omsetning eller antall årsverk. I 2021 har Spordrift økt både omsetning og antall ansatte, samtidig som vi har redusert klimautslippene.

- Vi måler også spesifikk klimaintensitet i bilparken, og ser at denne også er forbedret med 8 prosent. Dette skyldes økt innblanding av biodrivstoff.

Foto: Tor Erik Sagvolden

Omfang, metodikk og avgrensinger

Klimaregnskapet er utformet med utgangspunkt i GHG-protokollen, og i tråd med retningslinjene i «GHG Protocol Corporate Standard, revised edition». Vi oppgir alle utslippstall som CO2-ekvivalenter (CO2e), men i all hovedsak er det kun snakk om CO2.

Spordrifts første hele driftsår som selvstendig selskap etter utskillelse fra Bane Nor var i 2020, så klimaregnskapet omfatter kun tall for 2020 og 2021. Først når vi har tall for 2022 vil vi kunne vise til et klimaregnskap over tre sammenliknbare år i tråd med standarden.

Utslipp knyttet til drift og vedlikehold av jernbanen i Norge for 2019 og tidligere er inkludert i Bane Nor sine klimaregnskaper.

Omfang

Klimaregnskapet for 2021 omfatter følgende utslipp:

Scope 1: Direkte utslipp i egen drift.
Det består av to vesentlige utslippskilder, fra forbrenning av fossilt drivstoff fra henholdsvis arbeidsmaskiner og biler.

2. Scope 2: Indirekte utslipp knyttet til produksjon av elektrisitet.
Dette har vi ikke tilgjengelige data til å kunne rapportere på.

3. Scope 3: Indirekte utslipp i Spordrifts verdikjede.
Dette kan deles inn i flere typer, eller kategorier etter GHG-protokollen:

a. Oppstrøms (kategori 1-8):
Innkjøp av varer og tjenester i ulike kategorier. Her rapporterer vi utslipp vi har data for (se tabell for detaljer).

b. Nedstrøms (kategori 9-15):
Utslipp knyttet til bruken av det Spordrift produserer. Vi rapporterer ikke noe i disse kategoriene for 2021. Et mulig framtidig prosjekt kunne vært å anslå klimaeffekter av arbeidet Spordrift gjør. Det er sannsynlig at Spordrifts arbeid med vedlikehold av jernbane medvirker til høyere markedsansdel for en type person- og godstrafikk som har lave utslipp, og at dette går på bekostning av transport med høyere utslipp. Det kan hende dette kunne gitt negative utslipp i Spordrifts klimaregnskap, men dette er usikkert. Denne effekten ville det imidlertid vært krevende å beregne, og det er usikkert om denne informasjonen ville gitt en merverdi som rettferdiggjorde innsatsen.

Grad av sikkerhet og fullstendighet i klimaregnskapet

Vi anser klimaregnskapet for 2021 å oppfylle de grunnleggende kravene til rapportering av utslipp i tråd med GHG-protokollen for Scope 1, og tilsvarende GRI-standard 305-1. Vi anser også rapporteringen på klimaintensitet å være i henhold til GRI-standard 305-4. På disse områdene anser vi at klimaregnskapet gir et hovedsakelig riktig bilde av klimagassutslippene i Spordrift.

Se Tabell 1 under for oversikt over beregnings-metoder og usikkerhet knyttet til de ulike utslipps-kildene. Den største usikkerheten når det gjelder direkte utslipp er knyttet til rapportering av drivstofforbruk i arbeidsmaskinene. Denne usikkerheten vil reduseres i framtidige klimaregnskap, på grunn av innføring av nye drivstofftanker og nytt system for å måle forbruk.

Når det gjelder indirekte utslipp (GHG Scope 3, GRI 305-3), er rapporteringen ufullstendig, men likevel relevant for de kategoriene vi har rapportert. Se tabellen for oversikt og metodikk for de utslippene vi rapporterer på.

I tillegg er det noen typer indirekte utslipp vi per i dag mangler tilstrekkelige data til å kunne rapportere på innen GHG scope 2 og 3, men som vi håper vi kan få med i framtidige klimaregnskap. Dette gjelder indirekte utslipp fra energi og strøm, innkjøpte varer og tjenester, investeringer, transport av varer og ansattes pendling.

Kategori 1:
innkjøpte varer og tjenester. Basert på regnskapstallene er sannsynligvis arbeidsklær og verneutstyr, verktøy og IKT-utstyr de tre viktigste kategoriene.

Vi har vurdert tre måter å beregne klimagassutslipp knyttet til dette på, men har per i dag ikke gode nok data til å realisere noen av dem.

- Det beste ville vært å ha en database over klimagassutslipp knyttet til hver enkelt innkjøpt vare, basert på LCA-analyser fra leverandør. Dette vil trolig forutsette nye krav i alle rammeavtaler for anskaffelser.
- Det nest beste ville vært om vi hadde informasjon om vekt knyttet til hver kategori varer. Da kunne vi ha knyttet dette sammen med offentlig tilgjengelige utslippsfaktorer for ulike kategorier varer, f.eks. fra DEFRA, som har egne kategorier for bl.a. klær, elektrisk utstyr og batterier.
- Det tredje beste ville vært om vi kunne beregnet utslipp direkte basert på regnskapstall for ulike varer. Denne typen beregninger er ikke standardisert, men det finnes aktører som har utviklet egne verktøy for å knytte databasert over LCA-analyser til forbruksategorier.

Kategori 1/4:
Vi rapporterer heller ikke på forbruk av drivstoff i innleide maskiner og kjøretøy, transport eller andre utslipp knyttet til innkjøpte tjenester, på grunn av manglende data. Vi har foreløpig ikke etablert et system for at underleverandører rapporterer data for drivstofforbruk til Spordrift.

Kategori 7:
Ansattes pendling. Dette har vi ikke gode data for, og anslag basert på antall ansatte og gjennomsnittlige reisevaner ville neppe gitt realistiske data gitt graden av hjemmekontor som ble praktisert i løpet av 2021. Vi vurderer derfor at usikkerheten i dataene ville blitt for stor.

Kategori 8:
Drift av innleide maskiner og utstyr. Dette har vi ikke tilstrekkelig data til å kunne rapportere på.

Klimaregnskap for Spordrift

Tabell 1 Oversikt over utslipp, beregninger og usikkerhet

Type utslipp (scope)	Utslippskilde	Beregningsmetode og datakilder	Usikkerhet og datakvalitet	Spordrifts påvirkningsmuligheter
Direkte (1)	Arbeids-maskiner, forbrenning av fossilt drivstoff.	Antall liter diesel innkjøpt X utslippsfaktor for anleggsdiesel. Antall liter er basert på volumrapport fra hovedleverandøren Circle K, som utgjør 2/3 av drivstoffet. I tillegg har vi kjøpt diesel fra andre kilder. De 25 største av disse er inkludert, dvs alle over 4000,-. For disse har vi brukt rapportert volum der det er mulig, for om lag 82% av volumet. For det resterende har vi anslått mengde basert på egne regnskapstall og gjennomsnittlig drivstoffpris for 2021.	Bedre styring av maskinparken gjør at datakvaliteten i underlaget for 2021 er bedre enn det var i 2020. Estimater basert på regnskapstall innebærer to typer usikkerhet: • Ved å bruke gjennomsnittspris for å anslå volum tar vi ikke høyde for sesongvariasjoner i drivstoffbruken og -prisene. • Utgifter kan være ført på feil post i regnskapet. Siden dette kun utgjør under 10% av samlet volum, er det lite sannsynlig at dette utgjør en alvorlig feilkilde. Gjenværende drivstoff i egne tanker og maskiner per 31.12.21 kan være ulikt mengden per 31.12.20. Siden vi baserer våre utslippstall på innkjøpt drivstoff, tar vi ikke høyde for dette.	Spordrift kan påvirke hvordan maskinene brukes og hvilke maskiner som brukes til hvilke oppdrag, med sikte på å redusere bruken av drivstoff. Spordrift eier i liten grad disse maskinene selv, men leier i hovedsak av Bane Nor i tråd med gjeldende Drifts- og vedlikeholdsavtale. Ettersom utslippene foregår i Spordrifts drift, og vi kjøper drivstoffet selv, regnes utslippene som direkte utslipp hos Spordrift. Spordrift har imidlertid begrenset handlingsrom til å påvirke disse utslippene, ettersom vi ikke har beslutningsmyndighet over arbeidsmaskinene. Det pågår et arbeid i regi av Jernbanedirektoratet for å utrede mulighetene for å ta i bruk nullutslippsløsninger
Direkte (1)	Tjenestebiler, forbrenning av fossilt drivstoff	Antall liter diesel og bensin innkjøpt X utslippsfaktor for hhv diesel og bensin, fratrukket 15% for diesel og 5%for bensin for å ta høyde for innblandet biodrivstoff. Innblandingsgraden er anslått basert på de siste årenes faktiske innblanding av biodrivstoff, samt omsetningen første halvår 2021. Alle kjøretøy har et drivstoffkort utstedt av vår samarbeidspartner Leaseplan. Ved hver fylling registreres km stand og antall liter og type drivstoff.	Gjenværende drivstoff i egne tanker og maskiner per 31.12.21 kan være ulikt mengden per 31.12.20. Siden vi baserer våre utslippstall på innkjøpt drivstoff, tar vi ikke høyde for dette. Elbiler lades i stor grad på tjenestestedene, og denne elektrisiteten er det ikke praktisk hensiktsmessig å skille fra øvrig strømforbruk. Dette inkluderes derfor i Scope 2 under.	Spordrifts tjenestekjøretøy består i all hovedsak av leasede varebiler og biler. Vi har som policy at nye biler i størst mulig grad skal være elbiler, og fra 2021 har nye leasingavtaler for personbiler i stor grad vært elbiler. Markedet har til nå ikke kunnet tilby varebiler som tilfredsstiller Spordrifts behov, men vi forventer at også nye varebiler i årene som kommer i økende grad vil kunne være elektriske.

Tabell 1 Oversikt over utslipp, beregninger og usikkerhet

Type utslipp (scope)	Utslippskilde	Beregningsmetode og datakilder	Usikkerhet og datakvalitet	Spordrifts påvirkningsmuligheter
Indirekte strøm (2)	Produksjon av elektrisitet for-brukt på våre tjenestesteder	Ingen data		
Indirekte utslipp fra produksjon av drivstoff (3-3)	Utvinning, produksjon og transport av drivstoff rapportert i scope 1	Total mengde drivstoff i tre kategorier (bensin, anleggsdiesel, veidiesel med innblandet bio) X respektive utslippsfaktorer fra DEFRA 2021.	Samme usikkerheter når det gjelder beregning av drivstoffvolum som over.	Samme muligheter for påvirkning som angitt for scope 1 over.
Indirekte utslipp fra avfall (3-5)	Håndtering og avhending av avfall	Total mengde avfall i ulike fraksjoner rapportert fra tre leverandører som håndterer avfall. SSB (2015) har beregnet en utslippsfaktor for forbrent avfall.	Samme usikkerheter når det gjelder beregning av drivstoffvolum som over.	Samme muligheter for påvirkning som angitt for scope 1 over.
Indirekte utslipp fra ansattes tjenestereiser (3-6)	Transport, først og fremst med fly	Antall passasjerkm X utslippsfaktorer for hhv innenriks og utenriks X faktor på 1,9 for større klimaeffekt av utslipp i høyere luftlag. Data for bestilte flyreiser fra Berg-Hansen reisebyrå. Vi inkluderer dermed eventuelle reiser er bestilt, men ikke faktisk har blitt gjennomført. Vår vurdering er at dette er riktig å inkludere, fordi det er antall bestilte seter som avgjør hvor mange flyavganger som faktisk blir satt opp.	Reiser kan ha blitt gjennomført uten at bestilling har gått gjennom Berg-Hansen, og at vi ikke har fanget opp dette i kontroll.	Den viktigste påvirkningen handler om omfanget av reiser for ansatte gjennom hvordan vi planlegger og organiserer arbeidet. Reisene gjennomføres av ulike grunner, inkludert kurs, interne samlinger og reiser mellom ulike tjenestesteder for personell som har oppgaver som krever tilstedeværelse på ulike steder. Spordrift kan også påvirke gjennom å gi føringer eller legge til rette for at ansatte velger mindre utslippsintensive transportformer som tog, buss og elbil. Det største potensialet ligger i å redusere omfanget av flyreiser.

Kilder:

· Department for Business, Energy & Industrial Strategy (DEFRA): Conversion factors 2021: full set (for advanced users) - revised January 2022 https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1049332/conversion-factors-2021-condensed-set-most-users.xls
· Miljødirektoratet: Tabeller for omregning fra energivare til utslipp. https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/klima/for-myndigheter/kutte-utslipp-av-klimagasser/klima-og-energiplanlegging/tabeller-for-omregning-fra-energivarer-til-kwh/
· SSB (2015). Nadiya Fedoryshyn. Beregning av CO2-faktor for utslipp fra fossil del av avfall brent i forbrenningsanlegg. Notater 2015/8. https://www.ssb.no/natur-og-miljo/artikler-og-publikasjoner/_attachment/216702?_ts=14b3a6839a0

16

Revisjons-beretning

Til generalforsamlingen i Spordrift AS

Uavhengig revisors beretning

Konklusjon

Vi har revidert årsregnskapet til Spordrift AS, som består av:

- selskapsregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2021, resultat og kontantstrømoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper, og
- konsernregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2021, resultat og kontantstrømoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening

- oppfyller årsregnskapet gjeldende lovkrav,
- gir selskapsregnskapet et rettvisende bilde av selskapets finansielle stilling per 31. desember 2021 og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge, og
- gir konsernregnskapet et rettvisende bilde av konsernets finansielle stilling per 31. desember 2021 og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret 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.

Øvrig informasjon

Styret og daglig leder (ledelsen) er ansvarlige for informasjonen i årsberetningen og annen øvrig informasjon som er publisert sammen med årsregnskapet. Øvrig informasjon omfatter informasjon i årsrapporten bortsett fra årsregnskapet og den tilhørende revisjonsberetningen. Vår konklusjon om årsregnskapet ovenfor dekker verken informasjonen i årsberetningen eller annen øvrig informasjon.

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

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.

Ledelsens ansvar for årsregnskapet

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

Ved utarbeidelsen av årsregnskapet er ledelsen ansvarlig for å ta standpunkt til selskapets og konsernets evne til fortsatt drift, og 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 avviklet.

Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen 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 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

Oslo, 28. april 2022
PricewaterhouseCoopers AS

Hans-Christian Berger
Statsautorisert revisor

SPORDRIFT