



Våre skinner går ikke bare rundt neste sving eller til neste stasjon. De strekker seg lengre. De går videre til neste generasjon.

Derfor sier vi at satsing på jernbanen er satsing på en bærekraftig fremtid. Derfor moderniserer vi i dag, så du skal få et bedre togtilbud i morgen. Derfor vil vi se deg på våre stasjoner.

For når vi reiser på skinner, setter vi mindre spor.



Jernbanenettet i tall

2022



4 247

Kilometer med jernbanespor
2021: 4 221

2 622 Bruer
2021: 2 618

725 Tunneler
2021: 723



335

Stasjoner/holdeplasser
2021: 335

4 360 Eiendommer
2021: 4 360



15

Godsterminaler
2021: 15

15 Verksteder
2021: 14

15 Tømmerterminaler
2021: 15

Innhold

Leder	5
1.0 Om Bane NOR	7
1.1 Bane NOR: Historie, nåtid, fremtid og mål	8
1.2 Året som gikk	13
2.0 Sikkerhet	19
2.1 Vi setter sikkerheten først	21
2.2 De som vokter over togene	24
2.3 Hendelsene som forplikter oss	27
3.0 Bærekraftig samfunnsutvikling	28
3.1 Slik skal vi bidra til et grønt samfunn	30
3.2 Det er både lys og utslippskutt i enden av tunnelen	33
4.0 Kunden i sentrum	37
4.1 Samarbeider for å gjøre Bergensbanen bedre	39
4.2 Når vi stanser trafikken, er målet et mer pålitelig tilbud	42
4.3 Slik ble punktligheten på jernbanen i 2022	45
5.0 Mer jernbane for pengene	48
5.1 Vi ønsker å styrke punktligheten	50
5.2 Sparte en halv milliard på grønn strøm	53
5.3 Skal oppnå gevinster for samfunnet	55
6.0 Årsberetning, konsernledelse og styret	58
6.1 Årsberetning	59
6.2 Konsernledelse	67
6.3 Styret	69
7.0 Regnskap	71
7.1 Årsregnskap, noteverk og regnskapsprinsipper	72
7.2 Redegjørelse for eierstyring og foretaksledelse	115
7.3 Revisors beretning	122
7.4 Retningslinjer om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse for ledende personer	124
7.5 Lønnsrapport for 2022	126
8.0 Vedlegg	133
8.1 Klimaregnskap	134



Vi spår en bærekraftig
transportsektor, fordi
vi skal skape den selv



Som fersk konstituert konsernsjef i Bane NOR ønsker jeg først og fremst å takke avtroppende konsernsjef Gorm Frimannslund. Han har lagt ned en stor innsats for jernbanen og Bane NOR. Siden oppstarten i 2017 er det gjort mye godt arbeid for å styrke både foretaket og våre anlegg. Det skal videreføres.

Som tidligere administrerende direktør i Spordrift kjenner jeg godt til samfunnets høye forventninger til jernbanen. Bane NOR skal fornye og modernisere, og vi skal drifte den daglige togtrafikken. Vår jobb kan se enkel ut fra utsiden. Gjennom et grundigere blikk blir det likevel tydelig hvor komplekst og krevende det er å vedlikeholde og bedre dagens anlegg. Samtidig er det fullt forståelig at passasjerene vil ha det togtilbudet de betaler for. Vi må erkjenne at jernbanen ikke har levd opp til folks forventninger.

Fjoråret endte med problemer på den nye Follobanen. Den offisielle åpningen 12. desember var en festdag, men bare syv dager senere måtte vi stenge strekningen. I over to måneder kjørte det ikke trafikk gjennom Blixtunnelen. Det gikk utover pendlernes, andre togpassasjerer og togselskapene.

I 2022 opplevde passasjerene også mange forsinkelser og innstilte avganger. Målet er alltid å levere en infrastruktur

som sørger for stabil og pålitelig togtrafikk. Det klarte vi ikke i fjor. Undersøkelsene av Follobanen er i full gang. Vi skal lære av det som har skjedd, og samtidig er det viktig at vi ser fremover. Bane NOR har et betydelig samfunnsansvar som fordrer at vi hever blikket og gjør jobben vår. For tross utfordringene på jernbanen; samfunnet er avhengig av en fungerende, klimavennlig, energi- og arealeffektiv transport. Norge trenger jernbanen. Landet vårt trenger mer utslippsfri frakt av gods og folk. Det skal vi levere – sammen med togselskapene.

Selv utenfra har jeg ikke kunnet unngå å legge merke til innsatsen de ansatte i Bane NOR la ned gjennom fjoråret. Jeg ser kompetanse, profesjonalitet og en vilje til å lykkes. Det styrker troen på fremtiden til norsk jernbane og Bane NOR. I vår virksomhet er det dyktige og kunnskapsrike fagfolk. Vi er ansatte som står på for hverandre. Jeg er omgitt av kloke hoder, folk med dyktige hender og hjerter for jernbanen. I vår virksomhet har vi en kultur fra tidligere tider, som går i arv fra erfarne folk til nyansatte kolleger. Jernbanen og vårt samfunnsoppdrag betyr mye for oss. Det merker alle som er i Bane NOR.

Jeg gleder meg til vi ser effekten av de mange punktlighetstiltakene vi nå jobber med. Det arbeidet er en maraton,

ikke en sprint. På sikt skal det redusere feilene som dagens foreldede infrastruktur fører til. For sammen med vår oppdragsgiver og eier må vi sørge for at vår enkeltsporede jernbane ikke blir stadig mer nedslitt. Vi må øke satsingen på fornyelse. Det vil ta flere år, men når disse tiltakene fungerer sammen – når de utfyller hverandre – vil vi oppleve en ny hverdag på jernbanen.

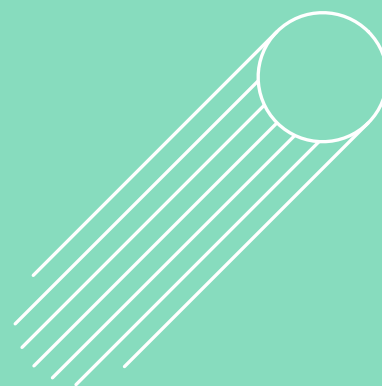
Derfor spår vi en mer bærekraftig fremtid innen transportsektoren. Vi spår bedre punktlighet. Vi spår en fremtid der flere reiser med jernbane og mer gods flyttes fra vei til bane. Vi spår en slik fremtid, fordi vi skal være med og skape den selv.



Henning Bråtebæk,
Konstituert konsernsjef

1.0 Om Bane NOR

1.1	Bane NOR: Historie, nåtid, fremtid og mål	8
1.2	Året som gikk	13



Bane NOR: Historie, nåtid, fremtid og mål



Vi kommer fra et land delt av høye fjell og dalførene mellom dem. Vi kommer fra langstrakte belter av skog og innsjøer. Vi har en av verdens lengste kystlinjer, med fjordarmer og værutsatte knauser. I tidligere tider var ofte havet raskeste vei mellom landsdelene. Til lands kunne vi gå eller reise med hest og kjerre. Da gikk turen fra en skystasjon til neste, langs datidens hovedleder. Veiene var få og enkle, naturen uendelig.

På 1800-tallet var samfunnet i utvikling. Befolkningen var i sterk vekst, mens den

industrielle revolusjonen brakte med seg teknologiske og økonomiske fremskritt. Det var behov for et effektivt transportmiddel. Vi trengte noe som kunne frakte folk og større mengder gods over lengre distanser.

Jernbanen bygger byer

Historien om jernbanen i Norge begynte med et spadestikk mellom Oslo og Eidsvoll for 172 år siden. I 1854 sto Hovedbanen ferdig, finansiert av engelsk og norsk privatkapital. Tre år senere ble det bestemt at staten selv skulle stå





En tredjedel av landets utslipp kommer fra transportsektoren, og da særlig biltrafikken. I tillegg får vi mikroplast, svevestøv, salt- og kjemikaliebruk fra veiene. **Utslippene fra jernbanen er nær null.**





Å reise med tog er for mange en opplevelse i seg selv, uavhengig av om opplevelsene foregår på utsiden av toget eller innside av egne tanker.

for utbyggingen av jernbanen. Det ble starten på en større satsing som pågikk frem til 1920-årene.

Toget ble viktig for transport av folk mellom by og bygd. Jernbanen ble viktig for leveranser av gods og handelsvarer. Det åpnet opp for en helt ny mobilitet på kryss og tvers av landet. Norge var i endring. Fra det gamle bondesamfunnet gikk flyttestrømmen inn til industriarbeidsplasser i byene.

Rundt togstasjonene spiret og grodde det. Her vokste byenes sentrum frem. Hammerslag fra snekring av reisverk ble landets nye puls. Jobber ble skapt, hjem ble til, familier flyttet inn. Slik bidro toget til bygging av byer og tettsteder. Slik ble stasjonene motorer for byutvikling. Derfor sier vi at jernbanen bygger byer.

Stolt fortid, stolt fremtid

Historien om toget er gammel, mens fortellingen om Bane NOR er av nyere dato. 1. januar 2017 overtok vi stafett-pinnen fra Jernbanelverket som eier av infrastruktur og ansvarlig for drift, vedlikehold og modernisering av jernbanen. Våre oppdrag kommer fra Jernbanedirektoratet, og vi er heleide av Samferdselsdepartementet.

I 2022 feiret vi fem års jubileum som statlig foretak. Likevel kan vi spore vår historie tilbake til de som bygde jernbanen, den gangen redskapene var trillebår, hakke og dynamitt.

I dag har maskinene tatt over meste-parten av jobben. Vi har gått fra å være rallare til ingeniører og dronepiloter. Vi planlegger arbeid i tredimensjonale simulatorer, og jobber for å redusere



FAKTA | Om Bane NOR

- Bane NOR er et statsforetak. Vi er eid av staten ved Samferdselsdepartementet, og ble opprettet som en del av Jernbanereformen 1. januar 2017.
- Vi har ansvar for infrastrukturen på den norske jernbanen, som vi drifter, vedlikeholder og bygger ut.
- Det inkluderer 4 200 kilometer med spor, 335 togstasjoner og holdeplasser og over 4 300 eiendommer.
- Vi er arbeidsgiver for 3 400 medarbeidere og har hovedkontor i Oslo.
- Foretaket er organisert i fire divisjoner med ansvar for hver sine fagområder: Drift og teknologi, Utbygging, Kunde og marked og Eiendom.
- Fire konsernstaber har fagansvar på tvers av divisjonene: HR og organisasjon, Virksomhetsstyring, Kommunikasjon og samfunnskontakt og Sikkerhet og kvalitet.
- Bane NOR følger statens prinsipper for god eierstyring og selskapsledelse. Vårt arbeidsmiljø skal være inkluderende og mangfoldig.

klimaavtrykket på anleggsplassene. Vår største styrke er likevel den samme som i rallarens dager; menneskene som jobber her. Vår samlede kompetanse og det store engasjementet for å gjøre jernbanen bedre. Derfor liker vi å si at jernbanen har en stolt fortid, og en stolt fremtid.

Vår tids store utfordring

I gamle dager var vi avhengig av toget for å utvikle landet. I dag har samfunnet andre utfordringer. Likevel er nåtidens behov for kollektive løsninger større enn noensinne. For de fleste reiser i Norge skjer med bil. Vi har 3,3 millioner av dem, og tallet er stigende. Varer fraktes stort sett på veiene av vogntog og trailere. Det er praktisk, raskt og enkelt – og denne trafikken er i vekst.

Men av hensyn til naturen kan vi ikke fortsette slik. En tredjedel av landets utslipp kommer fra transportsektoren, og da særlig biltrafikken. I tillegg får vi mikroplast, svevestøv, salt- og kjemikaliebruk fra veiene. Utslippene fra jernbanen er nær null.

Våre målsettinger

Vi må vedlikeholde den felles arven våre 4 200 kilometer med jernbanespor utgjør. Passasjerene skal få et mer driftsikkert og punktlig tilbud. Togene skal gå i rute. Derfor fornyer og moderniserer vi infrastrukturen i dag, for å gi reisende et bedre tilbud i morgen.

Det er viktig at vi bygger nytt. Vi har flere linjer der kapasiteten er sprengt, der det ikke er plass til flere tog. Grunnen er at hoveddelen av norsk jernbane har ett enkelt spor, mens trafikken er økende.

Skal vi styrke kapasiteten trengs det store investeringer. Vi jobber for at flere av oss skal kunne reise klimavennlig mellom våre byer og tettsteder. Vi jobber for at mer gods kan fraktes klimavennlig fra terminalene og ut i landet, eller eksporteres skinnelangs over landegrensene.

Bane NOR står ovenfor store utfordringer og oppgaver. De skal vi løse. Det fordrer god økonomisk styring. Det krever kostnadseffektive løsninger. Vi skal få mer samfunnsnyttig infrastruktur for hver krone. Vi skal få mer jernbane for pengene.

Når vi er mange som reiser med tog, sparer vi mye energi og store utslipp. I tillegg sparer vi natur og matjord – fordi jernbanen tar mindre plass enn veitrafikken. Derfor er satsing på jernbanen satsing på en bærekraftig fremtid. Derfor ønsker vi å se deg på våre stasjoner.

For når vi reiser på skinner, setter vi mindre spor. ●

Tjenester fra Bane NOR

Bane NOR har et stort samfunnsansvar: vi forvalter jernbanen på vegne av staten. Foretaket leverer ni hovedgrupper av tjenester, til alle deler av Norge. Dette gjør oss til en av landets største tjenesteleverandører.



Bane

Bane NOR har ansvar for drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen. Vi vedlikeholder anleggene som trengs for at togselskapene skal kunne kjøre på skinnegangen.



Verksteder

Vi har 15 verksteder der togselskapene får reparert og vedlikeholdt lokomotiv og vogner.



Togparkering (hensetting)

Når togene ikke går, må de parkeres på egne plasser utenfor det trafikkerte sporet. Her får de også enkelt vedlikehold, renhold og varme.



Strømforsyning

Togene kjøres på grønn energi som vi kjøper og leverer. Vi handler også strøm til eget bruk.



Trafikkstyring

Sentralene våre sørger for sikkerhet og punktlighet. Når det oppstår feil, jobbes det for å minimere antall forsinkelser og innstilte avganger.



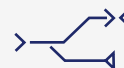
Kunde- og trafikkinformasjon

Vi sikrer god informasjon til de reisende på stasjonen og i apper, både når togene er i rute og når det er avvik.



Stasjoner

Passasjerene skal oppleve det som praktisk og hyggelig å reise med tog. På stasjonene er det blant annet venterom, informasjon om togtrafikken og parkeringsplass.



Ruteplan

Det kjører mange godstog, persontog og arbeidstog på jernbanen. Arbeidet med ruteplan setter faste tidspunkter for kjøring av tog mellom stasjonene.



Godsterminaler

På våre 15 terminaler kan godstogselskapene laste og losse varer fra sine kunder. Frakten på skinner gir oss klimavennlig transport.

Året som gikk

13. JANUAR

Nye avtaler gir Bane NOR økt handlingsrom

Bane NOR og Jernbanedirektoratet signerte 13. januar to nye avtaler som gir Bane NOR større handlingsrom og bedre forutsetninger for å utvikle jernbanen. Bane NORs beslutninger skal være basert på samfunnsøkonomisk lønnsomhet i tråd med de nye vedtektene.

– Vi har lenge bedt om større handlingsrom, og det har vi nå fått. Med økt frihet følger mer ansvar. Avtalene gir oss mer egnede økonomiske forutsetninger for å utvikle og vedlikeholde jernbanen, og nå ser vi fram til å ta dette i bruk, sa Gorm Frimannslund, daværende konsernsjef i Bane NOR.

Det betyr at foretaket i større grad kan bestemme hvilke tiltak som skal føre til at effektmål nås og når de iverksettes.



– Med økt frihet følger mer ansvar. Avtalen gir oss mer egnede økonomiske forutsetninger for å utvikle og vedlikeholde jernbanen, sa daværende konsernsjef Gorm Frimannslund.

Fyllingen under sporet raste ut da Gyda herjet som verst. Omfattende reparasjonsarbeid pågikk frem til siste uken av januar.



13. JANUAR

Meråkerbanen stengt etter uværet Gyda

God beredskap til tross, Gyda satte spor etter seg som det tok tid å rette opp i. Meråkerbanen måtte stenge etter vinterstormens herjinger torsdag 13. januar da vinterstormen Gyda traff Hardanger og videre nordover hele veien opp til Finnmark. De påfølgende dagene ble det varslet ekstreme nedbørmengder. Verst ble det på Vestlandet og i Trøndelag.

Ekstremværet førte til store skader på Meråkerbanen og omfattende reparasjonsarbeid. En fylling raste ut og det var ikke tillatt å ferdes i området. Det gjorde at oppstart av utbedringene tok tid.

Banen var stengt i over tre uker, og åpnet for trafikk igjen 7. februar.

6. FEBRUAR

Samarbeider i respekt for hverandres næring

Bane NOR og reindriftsnæringens samarbeid på Saltfjellet gir resultater. Målet er at reinsdyra ledes trygt til beite, og toget kjører i rute.

– Påkjørsler av tamrein med tog skaper utfordringer for både Bane NOR og reindriftsnæringen. Det handler om dyrevelferd, viltøkologi og tapt næringsgrunnlag. Det gir også et arbeidsmiljøproblem for lokførere i tog-selskapene og ansatte i Bane NOR. Derfor har vi et felles mål om å unngå påkjørsler, sier Bjørn Sørum, banesjef ved Nordlandsbanen.



Bane NOR og reindriftsnæringa samarbeider godt for at reinsdyra skal kunne ledes trygt til beite og at toget kjører i rute.

22. FEBRUAR

I startgropa for ny togparkering på Lillehammer

På Hove nord for Lillehammer planlegger Bane NOR nye spor for parkering av tog, og i februar gikk vi i gang med forberedelser med sikte på byggestart i 2023. Prosjektet er viktig for å få flere avganger på Dovrebanen i fremtiden. Hove ligger rundt tre kilometer nord for Lillehammer sentrum. Området for hensetting (togparkering) skal bygges mellom Dovrebanen og E6, avgrenset i nord av fylkesveg 2522 Storhovearmen og i syd av driftsbasen for skinnegående arbeidsmaskiner. Det planlegges åtte spor med plass til totalt 16 togsett av typen Flirt, og det blir mulig for tog å kjøre inn på området både nordfra og sydfra.

– Vi tar sikte på at byggingen kan starte i løpet av 2023 og sluttføres på sensommeren 2025, opplyser Morten Berg, prosjektleder i Bane NOR.

9. MARS

Jernbanen i Europa støtter Ukraina

Hele jernbanefamilien i Europa mobiliserer. Østbanehallen på Oslo S ble lysst i Ukrainiske farger kort tid etter Russlands invasjon, for å markere solidaritet og støtte til det ukrainske folk. Bane NOR sendte støtteerklæringer til våre kolleger på den ukrainske jernbanen. Vi tilbød vår hjelp og medarbeiderne samlet inn penger til kolleger i det krigsrammede landet. Krigen i Ukraina engasjerte jernbaneansatte over hele Europa. Tiltakene varierte fra land til land.

– De humanitære lidelsene berører og engasjerer oss alle. Det er vondt å se tv-bilder av kvinner og barn på flukt, ødeleggelse og død. Det er naturlig at man kjenner et behov for å hjelpe og vise støtte til det ukrainske folk som er i en fortvilet situasjon, sa Gorm Frimannslund, daværende konsernsjef.

1. APRIL

Grønne og ambisiøse planer for Trondheim S

April 2022 gikk startskuddet for sentrumsutvikling rundt Trondheim S. Dette blir et nytt, moderne knutepunkt til glede for reisende og byen. Det nye terminalbygget skal etter planen stå ferdig i 2025. På sikt skal det også bygges boliger i området, slik at flere kan jobbe og bo sentralt nær togstasjonen. Her skal det også komme et større tilbud innen handel og service.



Illustrasjon av hvordan nye Trondheim S skal se ut. Et romslig og grønt innendørsområde med god takhøyde og varme materialer.

7. JULI

Fikk løvebesøk i barnehagen

På Ranheim i Trondheim er det planoverganger i et område med flere skoler og barnehager. I juli dukket Løven Lukas opp i Ranheimsfjæra barnehage for å lære barna om hvordan de skal krysse planovergangen på en sikker måte. Hit kom også NRK Midtnytt, som laget et fint innslag om besøket.

– Når man ser sånne togskinner, med sånne bånd, da må en vente til de åpner seg før en går over, fortalte seks år gamle Ingrid Sandven Morseth, til NRK.

Dette var et ledd i Bane NORs holdningsskapende arbeid for å redusere ulykker og farlige hendelser ved planoverganger.



9. MAI

Kutter utslipp og stiller strengere krav

Å kjøre tog er en utslippsfri, arealbesparende og energi-effektiv transport. Å bygge jernbane har derimot kostnader for klima og miljø. Nå skal prosjektene våre miljøsertifiseres. Det vil styrke tiltak for klima og miljø i utbyggingsprosjektene våre.

Bane NOR har store ambisjoner for utslippskutt på anleggsplassene og ønsker å være en rollemodell for bærekraftig utvikling innen 2025. Selv om det jobbes godt med mange konkrete tiltak, må vi erkjenne at det gjenstår en del før vi blir grønnest i klassen.

Våren 2022 ble det også klart at seks av våre prosjekter i Drammen, Sandnes, Narvik og Sande skal bidra til grønnere jernbaneutbygging. Det kan styrke hele byggebransjens kunnskap om utslippsfrie anleggsplasser. Samferdselsdepartementet ga støtte til totalt tolv prosjekter som skal bidra til mer bærekraftige utbygginger. Bane NOR står bak seks av disse, og samarbeider i tillegg om ytterligere ett prosjekt med Nye Veier og Statens vegvesen.



Fra utbyggingen ved Drammen stasjon sommeren 2021.

8. AUGUST

Hele nye Ski stasjon åpnet for trafikk

I august kunne endelig de reisende benytte hele den nye stasjonen på Ski, med gjennomgang fra øst til vest og avganger fra alle spor og plattformer.

– Vi takker for tålmodigheten til reisende og naboer, og vi takker for innsatsen til nesten 600 arbeidere som i sommer har jobbet på Follobanen, sa Per David Borenstein, prosjektdirektør i Follobaneprosjektet i Bane NOR.



Ski stasjon åpnet for trafikk 8. august med tre nye plattformer med seks spor, to store reisetorg, utvidet parkeringsområde og flere sykkelparkeringsplasser.

24. AUGUST

Trønderske tog får stell på Støren

Onsdag 24. august åpnet det nye og toppmoderne verkstedet på Støren. Her skal laserstyrte jekker løfte inntil 280 tonn tog nesten to meter over bakken for vedlikehold. I tillegg er det bygget nye parkeringsspor, som er viktige for den store jernbanesatsingen i Trøndelag.

Verkstedet kan gjøre vedlikehold av alle typer persontog som trafikkerer trønderske spor og det er spesielt innrettet mot de nye Flirt-togene som kan gå både på strøm og diesel. Disse togene er mye lengre enn de gamle, og derfor har Støren også fått nye spor der settene kan parkeres når de ikke er i bruk. Plasseringen på Støren er ideell for å betjene lokaltogpendelen på Trønderbanen, og her møtes også Rørosbanen og Dovrebanen.

1. SEPTEMBER

Bane NOR fem år!

1. januar 2017 ble Bane NOR opprettet. Derfor feiret vi femårsjubileum i 2022 ved å invitere alle våre ansatte til fest i Oslo spektrum. Dette var også den første anledningen etter pandemien til å møtes sosialt på tvers av regioner, divisjoner og avdelinger. Jubileet ble behørig markert 1. september med god mat, taler, musikk og dans.



2. NOVEMBER

Nye planer for togparkering sparer samfunnet for milliarder

Bane NOR utarbeidet i fjor en ny nasjonal strategi for togparkering, der vi ser behovet for parkeringsplasser i hele landet under ett. Det planlegges og bygges nye spor flere steder i landet. Samtidig moderniseres og fornyes dagens anlegg. Målet er at stadig flere skal kunne reise kollektivt og utslippsfritt på skinner. Til det trengs flere tog og dermed flere parkeringsplasser. Her kan togene få enkelt vedlikehold og stå utenfor det trafikkerte sporet – når de ikke er i bruk.

Med den nye strategien kan vi halvere antall nye parkeringsplasser fra 80 til 40, ved å bygge på eiendom vi allerede eier og som er utviklet for jernbanedrift. Det gjør at vi sparer samfunnet for to milliarder kroner. Å «resirkulere jernbanegrunn» er både billigere og mer miljøvennlig.

Ny nasjonal strategi for togparkering (hensetting) gir en besparelse på to milliarder kroner.



19. OKTOBER

Gratulerer med 150-årsdagen, Drammenbanen!

I sin tid var den uønsket i Drammen, men 150 år senere er Drammenbanen en pulsåre i det norske jernbaneliknet. Banen er i dag det mest klimavennlige og effektive transportmiddelet i ett av Norges tettest befolkede områder. Derfor var vi stolte av å kunne feire vår livskraftige og vitale jubelant i oktober i fjor. Vi skal fortsette å utvikle knutepunktene og modernisere banen i minst 150 år til.

10. NOVEMBER

Åpnet ny sentral for trafikkstyring i Trondheim

Det var god stemning, kake på bordet og flotte ord under åpningsmarkeringene av Trafikkstyringssentral Nord i Trondheim 10. november.

– Vi er i gang med den digitale revolusjonen, og går rett fra jernbane 1.0 til jernbane 2.0, sa statssekretær Johan Vasara i Samferdselsdepartementet. Herfra overvåkes 40 prosent av landets jernbanestrekninger, med utstyr som er tilpasset fremtidig teknologisk utvikling.

– Dette er selve «hjernen» i trafikkavviklingen, sa Sverre Kjenne, konserndirektør for Drift og teknologi i Bane NOR.

8. DESEMBER

Åpnet ny Narvikterminal – viktig for lokal og global transport

8. desember åpnet en opprustet Narvikterminal. Nå kan malm- og godstransporten fortsette sin vekst, fra en godsterminal som også kommer Forsvaret og våre allierte til gode.

Bakgrunnen for utvidelsen er den sterkt økende godstrafikken mellom Sør- og Nord-Norge. Både Nordlandsbanen og Ofotbanen er viktig for denne trafikken, og Narvikterminalen har vært overbelastet i flere år i sene kvelds- og nattetimer.



Ny terminal legger til rette for fortsatt vekst for malm- og godstransport.

19. DESEMBER

Spordrift AS blir tilbakeført til Bane NOR SF

– Ved å integrere Spordrift som en divisjon i Bane NOR, får vi en mer helhetlig kontroll over tilstanden på jernbaneinfrastrukturen. Dette kan bidra til raskere utvikling av et moderne vedlikeholdssystem. Målet er færre forsinkelser og innstillinger i togtrafikken, sa samferdselsminister Nygård.



11. DESEMBER

Follobanen åpnet – og måtte stenge

Etter mange års utbygging åpnet Follobanen 11. desember 2022. Dessverre ble det som skulle være en stor feiring, raskt til en større krise da det etter kort drift oppsto problemer i Blixtunnelen. 19. desember måtte Follobanen stenge, mens vi gikk i gang med en stor og omfattende jobb for å rette feilene som hadde oppstått. For alle i Bane NOR har dette vært en svært vanskelig situasjon som gikk ut over pendlerne, andre togpassasjerer og togselskapene. Det er vi lei oss for. Trafikken kom endelig i gang igjen 5. mars 2023.



Nyheten om Bane NORs tilslutning til råvarebørsen Nasdaq Commodities gikk ikke upåaktet hen. Her fra storskjerm på New Yorks Times Square.

21. DESEMBER

Norsk jernbane på Times Square

Da Bane NORs navn lyste opp på Times Square i New York i desember, var det for å ønske norsk jernbane velkommen til det europeiske kraftmarkedet Nasdaq Commodities.

Det aller meste av togtrafikken i Norge går på strøm og Bane NOR kjøper inn og leverer kraft til togselskapene. Tilknytningen til dette markedet gir oss mulighet til å handle og levere grønn energi både billigere og mer forutsigbart. Det betyr standardisert og pålitelig handel på en råvarebørs med rundt 250 medlemmer fra 20 land.

2.0 Sikkerhet

2.1	Vi setter sikkerheten først	21
2.2	De som vokter over togene	24
2.3	Hendelsene som forplikter oss	27



I Bane NOR følger vi lover og regler.
Vi bryr oss om folk, lokalsamfunn,
rettferd og bærekraftig utvikling.
Det viktigste er å sørge for din og
min sikkerhet. For vi skal alle komme
trygt frem. Vi skal alle trygt hjem.



Vi setter sikkerheten først



I det europeiske jernbanebyrået (ERA) sin ferskeste rapport trekkes den norske jernbanen frem som en av de sikreste i Europa.



En trygg og robust jernbane er en forutsetning for å kunne opprettholde grunnleggende nasjonale funksjoner. Sikkerhet er derfor fundamentet i Bane NOR sin konsernstrategi for 2021–2025. Vi gjør mye bra, men jobber alltid mot å bli bedre.

I 2022 gjennomførte vi en modenhets-evaluering av sikkerhetsarbeidet i alle operative enheter. Basert på resultatene jobber vi nå, både på konsernnivå og i de evaluerte enhetene, med å bedre sikkerhetskulturen. Vi igangsatte arbeidet med å utvikle et mer prosess-basert og brukervennlig styringssystem, basert på vårt samfunnsoppdrag og våre kjerneoppgaver. Hensikten er å tydeliggjøre krav og ansvar i organisasjonen på en enkel og brukervennlig måte. Systemet bedrer tilretteleggingen av beste praksis og kontinuerlig forbedring. Dette er et viktig tiltak for å effektivisere driften og styrke sikkerheten i alt vi gjør. Arbeidet fortsetter inn i 2023.

Vi har et uttalt mål om at ingen liv skal gå tapt eller bli hardt skadd som følge av vår virksomhet, og vi har heldigvis få dødsulykker på jernbanen. Det overordnede risikobildet for sikkerhet består av selskapets ti største risikoer og har vist en nedadgående trend siden 2018. Dette er positivt. Antall hendelser på planoverganger og i sporet har på den andre siden gått opp i 2022. Sikring og sanering av planoverganger har derfor vært et prioritert innsatsområde gjennom store deler av fjoråret.



Kontinuerlig jobbes det med sikkerheten på jernbanen, enten det er under bakken, på skinneganger eller i kontrollrom.



I løpet av høsten besluttet konsernledelsen en ti-punkts tiltaksplan for sikkerhet. Dette er et arbeid som skal gå over flere år, i alle ledd av virksomheten. Tiltaksplanen er kulturbyggende aktiviteter både internt og eksternt. Internt jobber vi med å få ansatte til å varsle om farlige forhold og nestenykker, samt avvik i regler og krav. Eksternt rettes arbeidet spesielt mot passering på planoverganger og personer som beveger seg inn på jernbanens forbudte områder.

Personskader hos ansatte, entreprenører og innleide fører vi også statistikk over. Dette måles som skadefrekvens H1 eller H2, som henviser til internasjonalt anerkjente verdier. H1-verdiene illustrerer personskader med fravær per million arbeidstimer. H2-verdiene illustrerer totalt antall personskader per million arbeidstimer. Skadestatistikken for egne

ansatte har holdt seg på et stabilt lavt nivå gjennom 2022 (H1 = 0,7 og H2 = 1,1). For entreprenører så vi en svak økning i H1-verdien til 5,2, men en stabil H2-verdi på 12,4. Dette er et stykke over målene som ble satt for fjoråret, og derfor noe det vil bli lagt vekt på å bedre i 2023.

Arbeidet med å identifisere risiko på operative enheter i divisjonene er en viktig del av vårt forebyggende arbeid. Dette er prosesser som foregår «nedenfra og opp».

I 2022 hadde vi én dødsulykke der en person ble påkjørt av et tog på Nærbø stasjon i Rogaland. I tillegg hadde vi to alvorlige personskader. En strømutykke og en påkjørsel med truck. Hendelser som dette er alltid en tragedie. Først og fremst for de berørte og deres pårørende,

men også for Bane NOR som arbeidsgiver og byggherre. Spesielt når det ender med at liv går tapt.

Krigen i Ukraina har på samme tid tydeliggjort hvorfor jernbanen er viktig, og mer aktuell enn noen gang. Det forplikter for et statlig foretak som oss og illustrerer hvorfor jernbanen er vedtatt som grunnleggende nasjonal funksjon. ●



De som vokter over togene

24 timer i døgnet, 365 dager i året: Fra Trafikkstyringssentralen i Oslo overvåkes og styres alle Østlandets tog. Når du reiser med jernbanen, har disse menneskene ansvaret for sikkerheten.

Foran et rom fylt med store skjermer og dypt konsentrerte mennesker, står assisterende togdriftsleder Stig Sætermo. Han befinner seg inne på Trafikkstyringssentralen i Oslo. Herfra styres Østlandets jernbane. Det vil si rundt 70 prosent av all togtrafikk i Norge.

De ansatte har noen viktige oppgaver: togene skal komme trygt fram. Sikkerheten er viktigst, dernest kommer punktligheten. Togene skal gå i rute.

Stig Sætermo ser seg rundt i rommet. – Hvis ikke den gjengen her kommer på jobb, så stopper togtrafikken. Så enkelt er det. Da er det ingen som ivaretar sikkerheten, sier han.

Store skjermer gir full oversikt

I løpet av et døgn kjører det rundt 1 040 tog til, fra og gjennom Oslo. Det betyr at det gjennomsnittlig kjører tog oftere enn annethvert minutt. Trafikken kan ses på skjermene rundt om i rommet. Den største og mest iøynefallende henger fra taket.

Skjermen strekker seg fra den ene til den andre siden av lokalet. Skjermen er svart i midten, grå på sidene, med streker i ulike farger som viser hele jernbanenettet på Østlandet, med Oslo S i midten.



– Vi kan se hvor togene skal kjøre, hvor de har kjørt eller står parkert. I tillegg kan vi se hvor det blir utført arbeid, hvor det kan være en feil og om strømmen er frakoblet, forklarer han.

Uten dem stanser all trafikk

Det er ikke stille inne på sentralen, tvert imot. I det store rommet kan man høre flere telefoner som ringer og summingen av folk som prater sammen.

Det er en hektisk, men samtidig rolig atmosfære. En får inntrykk av at det er mye å gjøre, men at folk har full kontroll. Sætermo tar noen skritt tilbake og peker

Skjermene på trafikkstyringssentralen i Oslo er uforståelig for de fleste, men logisk for de som hvert døgn sikrer at 1040 tog kommer seg trygt til, fra og gjennom hovedstaden.





Mange av oss tar selv toget. Vi vet hvordan det er å vente på forsinkede avganger eller buss for tog. Det gjør vondt for oss når det står frustrerte folk på plattformen uten at toget kommer.

Stig Sætermo, assisterende togdriftsleder



mot pultene innerst i lokalet. Hvert bord har egne skjermer og en rød alarmklokke plassert på toppen.

– Her sitter toglederne. De har ansvar for hver sin banestrekning og skal passe på at sikkerheten til enhver tid er ivaretatt, forteller han.

Det gjelder både togenes bevegelser, arbeid på jernbanen, hendelser og feil.

– Har vi ikke en togleder ved pulten, så kan det ikke kjøre tog på den strekningen, sier togdriftslederen.

Lang erfaring og gode rutiner

På hvert skift er det mellom 25 og 30 personer på jobb. De har ulike oppgaver fordelt på togledelse, kundeinformasjon, hendelseslogg som tar imot feilmeldinger, elkraft som styrer strømmen på jernbanen og vaktledergruppen som styrer hvert skift.

Plutselig reagerer Sætermo på et signal fra vaktlederen. Hun har fått melding om et avvik og trenger et råd. Det viser seg at flere tog på Alnabru har fått rødt signal. De to snakker sammen i noen minutter før Stig kommer tilbake.

1 040

tog kjører daglig til,
fra eller gjennom Oslo.





Stig Sætermo,
assisterende
togdriftsleder.

– Togekspeditøren på Alnabu har meldt ifra om at de ikke får stilt signaler. Nå skal vaktleder her gi beskjed og koordinere ut mot signalavdelingen, slik at de kan dra ut og rette feilen, forklarer han.

Slike hendelser er ikke uvanlig. På sentralen håndteres alt fra små avvik til store feil. Det aller meste er løst på noen minutter. Av og til tar det timer. I de verste tilfellene kan det oppstå kriser som varer i flere dager eller uker. På sentralen sitter det folk med mye erfaring og gode rutiner som vet hva de skal gjøre når det oppstår en feil.

Når folk ikke kommer seg hjem

I september 2022 ble togtrafikken på Østlandet rammet av en jordfeil på Oslo S. Feilen førte til store forsinkelser og innstillinger i trafikken. På perrongene stod det mange frustrerte passasjerer, folk som ikke kom seg tidnok til jobb og skole. De ble anbefalt å ta alternativ transport og etter hvert ble det satt inn busser for tog.

Inne på trafikstyringsentralen ble feilen raskt oppdaget. Vaktleder plukket da opp telefonen og ringte til signalavdelingen for å varsle at de måtte gå i gang med feilsøking.

Det finnes to typer jordfeil: en «permanent» variant som er enklere å finne fordi det konstant går strøm til jord. Dermed er det lettere å måle seg frem til feilen.

Dette var imidlertid en feil som «kommer og går». Feilen kan vare så kort som noen sekunder og likevel stanse togtrafikken. Så kommer strømmen tilbake, før den kobles ut igjen. Det kan være svært vanskelig å drive feilretting hvis situasjonen kun varer i noen sekunder – med ujevne mellomrom.

Måtte fjerne flere ruter

Det måtte tas grep for å forhindre at hele togtrafikken stoppet opp. Vaktleder satt da i gang et aksjonskort, som er en forhåndsbestemt plan for hvordan trafikken skal håndteres ved en feil på en bestemt strekning. Aksjonskortet er utarbeidet i samarbeid med togselskapene, som umiddelbart får beskjed. De informerer raskt både reisende og egne ansatte.

– Fordi feilen kom og gikk, fant vi frem et kort som reduserte antall togbevegelser i Oslo-området med rundt 30 prosent, forteller Sætermo.

Alle de ekstra rushtidsavgangene (innsatstogene) ble fjernet, det samme ble flere flytog og lokalruter.

– Det var helt nødvendig, for ved full produksjon ville det blitt for mange tilleggsforsinkelser. Dette gjorde at vi kom oss igjennom feilen uten full stans i trafikken. Det er vi glade for, forklarer togdriftslederen.

Stemningen i rommet blir annerledes når slike hendelser oppstår. Mange av de som jobber på sentralen tar selv toget. De vet hvordan det er å vente på forsinkede avganger eller buss for tog.

– Det gjør vondt for oss når det står frustrerte folk på plattformen uten at toget kommer. Derfor jobber vi hardt for å få tilbake ordinær trafikk så raskt vi kan, sier han. ●

Hendelsene som forplikter oss

Filipstaddommen

24. februar 2019 skjedde en alvorlig hendelse på vårt hensettingsområde på Filipstad i Oslo. En ungdom døde og to ble alvorlig skadd. De tre ungdommene hadde tatt seg inn på Bane NORs område, og ulykken skjedde da de klatret på et tog og fikk strøm gjennom kroppen fra en kjøreledning.

Etter ulykken ble Bane NOR det første foretaket i Norge som er dømt for å ha forvoldt død. I juridiske termer ble vi dømt for uaktsomt å ha forvoldt død og kroppsskade, samt for brudd på forskrift for sikkerhetsstyring av jernbanevirksomhet.

– Denne saken er vond og ikke annet enn en tragedie. Hvordan vi evner å lære av dette, er et ansvar vi i Bane NOR tar på høyeste alvor, sier Gunhild Hernes Synnestvedt, juridisk direktør i Bane NOR.

Retten konkluderte med at Bane NOR hadde "mulighet og oppfordring" til å iverksette tiltak som kunne avverget ulykken. Derfor ble Bane NOR sin anke over lagmannsrettens dom forkastet i Høyesterett, som mente det var en årsakssammenheng mellom våre unnlatelser og ulykken.

– Denne saken har vært en tankevekker for alle. Det var ikke god nok sikkerhet på Filipstad. Det må vi erkjenne, og det får konsekvenser for hele Bane NOR. Dette er tema på allmøter, ledersamlinger og i vår daglige drift, sier Synnestvedt, og legger til;

– Samfunnet har store forventninger til en virksomhet som vår – også når det gjelder systematisk sikkerhetsarbeid. Det forplikter oss. Derfor jobbes det for å forbedre sikkerhetsarbeidet i organisasjonen.



Hendelsen i Romeriksporten

To tog med flere hundre reisende ble stående fast i fire timer i Romeriksporten 12. desember 2022, før de ble berget ut av tunnelen. Dette førte til spørsmål om Bane NORs beredskap og sikkerhetskultur.

Vi jobber alltid for å løse slike situasjoner så raskt som mulig med sikkerhet som førsteprioritet. Denne desemberdagen var det flere uheldige sammentreff som førte til den lange stansen og en ekstra komplisert og omfattende operasjon.

Bane NOR sin ledelse vil følge tett opp læring fra denne hendelsen og påleggene fra Statens Jernbanetilsyn.



3.0 Bærekraftig samfunnsutvikling

- 3.1 Slik skal vi bidra til et grønt samfunn 30
- 3.2 Det er både lys og utslippskutt i enden av tunnelen 33



I dag legger vi premissene for våre barns fremtid.
Valgene vi tar får konsekvenser utover vår egen
levetid. Jernbanen sørger for utslippsfri transport
– også til kommende generasjoner.





Slik skal vi bidra til et grønt samfunn

Mange setter likhetstegn mellom jernbanen og en klimavennlig framtid. Vi stiller store krav til oss selv og har bærekraftig samfunnsutvikling som et hovedmål i konsernstrategien.

Da arbeidet med ny jernbanetunnel på Eidsvoll startet i 2019, bygget vi samtidig en ny dam for salamanderne. De små krabatene som sto i fare for å bli hjemløse flyttet inn, slo seg ned, og vokste seg til i frodig leirjord.



En bærekraftig samfunnsutvikler ivaretar behovene til mennesker som lever i dag, uten at det går på bekostning av behovene til kommende generasjoner. Som en natur-, areal- og klimavennlig transportmetode, hvor det meste av driften foregår på elektrifiserte strekninger, står jernbanen og Bane NOR godt rustet for å levere på dette løftet.

Vi må likevel anerkjenne at vi har betydelige klimautslipp i vår verdikjede, som vi må jobbe målrettet med å kutte. Vi skal heller ikke glemme oss bak den etablerte sannheten om at toget er en miljøvennlig transportløsning, for det er i bygging av ny infrastruktur at de største utslippene forekommer – og vi bygger fortsatt en hel del. Den mest bærekraftige

infrastrukturen er den som ikke bygges. Derfor er det beste vi kan gjøre for vårt klima og miljø, å ta godt vare på det vi allerede har og utnytte det eksisterende heller enn å bygge noe nytt.

Når nybygging skjer, som vi ikke kommer utenom, er vi spesielt opptatte av å finne gode løsninger som holder utslippene til et minimum. I høst har vi gjort et omfattende utviklingsarbeid i klimaregnskapet, slik at vi i større grad får oversikt over hvilke utslippskilder det gir størst effekt å rette tiltak mot. Vi har også skrudd til ambisjonsnivået og planlegger å kutte 50 prosent i direkte og indirekte klimagassutslipp innen 2030, sammenlignet med nivået fra 2019.

Bærekraft
omhandler mer enn klima og miljø. Som en arbeidsplass for tusenvis av mennesker, og enda flere tusen i verdikjeden vår, har vi også et stort ansvar for sosial bærekraft.





Hver dag, fra november til april, ryddes det togspor i landet for snø og is. Det må til for å holde den miljøvennlige jernbanen åpen, slik at folk og gods kommer seg trygt fram vinterstid.

For å sikre at vi beveger oss i riktig retning, bestemte vi oss i høst for at alle store utbyggingsprosjekt skulle benytte det internasjonale miljøsertifiserings-systemet BREEAM Infrastructure. Systemet pålegger oss å ha en tredjepart som verifiserer at prosjektene vi utfører har vært bærekraftig utviklet, fra planfase og prosjektering hele veien frem til ferdigstillelse. Dette hjelper oss å vende hver mulige stein på leting etter løsninger, noe som sikrer mer bærekraftige prosjektgjennomføringer.

Bærekraft omhandler mer enn klima og miljø. Som en arbeidsplass for tusenvis av mennesker, og enda flere tusen i verdikjeden vår, har vi også et stort ansvar for sosial bærekraft. I løpet av 2022 har vi blant annet startet et samarbeid med virksomheten «Sammen om en jobb»

for å få innvandrere med høyskole- og universitetsutdanning inn i arbeidslivet. Vi gjennomførte også flere kommunikasjonsaktiviteter for å sikre prioritering i organisasjonen og øke kompetanse om inkludering og mangfold. Vi har markert Pride, markert Kvinnedagen og Verdensdagen for psykisk helse. I Bane NOR er også mangfold inkludert i det årlige kurset etikk og samfunnsansvar for alle ansatte. Arbeidet med inkludering og mangfold i Bane NOR skal få enda mer fokus og videreutvikles i 2023.

Gjennom eiendomsvirksomheten vår kuttet det store CO₂-utslipp, spesielt gjennom fortetting i sentrale strøk med tilhørende reduksjon i antallet parkeringsplasser. Fortetting vil si at man utnytter allerede utbygget areal enda bedre, for eksempel gjennom å bygge i høyden. Slik reduseres behovet for å bygge ned natur, skog eller matjord. Knutepunktutvikling er også en helt sentral del i dette arbeidet, som igjen bidrar til at flere velger å reise kollektivt. Når mange bor og jobber nær et kollektivknutepunkt går bilbruken ned, mens klimavennlige reiser med tog og buss går opp. Fortettingen i sentrum får i så måte flere positive ringvirkninger enn de fleste tror.

Energi og energieffektivitet er løftet stadig høyere opp på agendaen, ikke bare for oss i Bane NOR. Utviklingen er positiv, men på ingen måte enkel. Den er imidlertid høyst nødvendig og en alle må forholde seg til. Nettopp derfor legger vi stort alvor i å utføre denne jobben godt. ●

Les mer om Bane NORs bærekraftsarbeid her:
banenor.no/barekraft

Det er både lys og utslippskutt i enden av tunnelen



Klimamålet er klart: Innen 2030 skal vi redusere direkte og indirekte utslipp med 50 prosent. Det krever tiltak på anleggsplassene, og i Drammen er vi godt i gang.



For å teste ut løsninger som etter hvert skal bidra til utslippsfrie anleggsplasser, bevilget Samferdselsdepartementet midler til hele tolv pilotprosjekter i 2022. Seks prosjekter var i regi av Bane NOR. To av dem i Drammen.

– Prosjektene har alle et mål om å redusere klima- og miljøavtrykk i egen aktivitet. I tillegg gjennomføres et kunnskapsprogram med Nye Veier og Statens vegvesen, hvor vi sammen skal forsøke å finne hvilke tiltak som gir størst kutt, i kombinasjon med lønnsomhet og kostnadseffektivitet, sier Hanne Stormo, prosjektsjef i Bane NOR.

Hun har ansvar for utbygging av tolv kilometer dobbeltspor mellom Drammen og Kobbervikdalen, og er sterkt involvert i utviklingen som Bane NOR tar fatt på: Å bli en rollemodell for bærekraftig utvikling innen 2025. Skal vi nå det målet, har vi en stor jobb foran oss.

– For å få dette til, pleier jeg å si at vi må evne å gjøre det HMS-faget gjorde i sin tid; vi må gjøre bærekraft til en naturlig og integrert del av hverdagen.

Drammenstunnelen blir den første miljøsertifiserte togstunnelen i Norge. Slik møter vi fremtidens krav og forventninger.



Har tatt et kvantesprang i 2022

Det ene prosjektet som ble tildelt støtte fra departementet er utbyggingen i Drammen. Det andre er et som omhandler utviklingen av dataverktøy for å kunne estimere og evaluere alternative tiltak og løsninger.

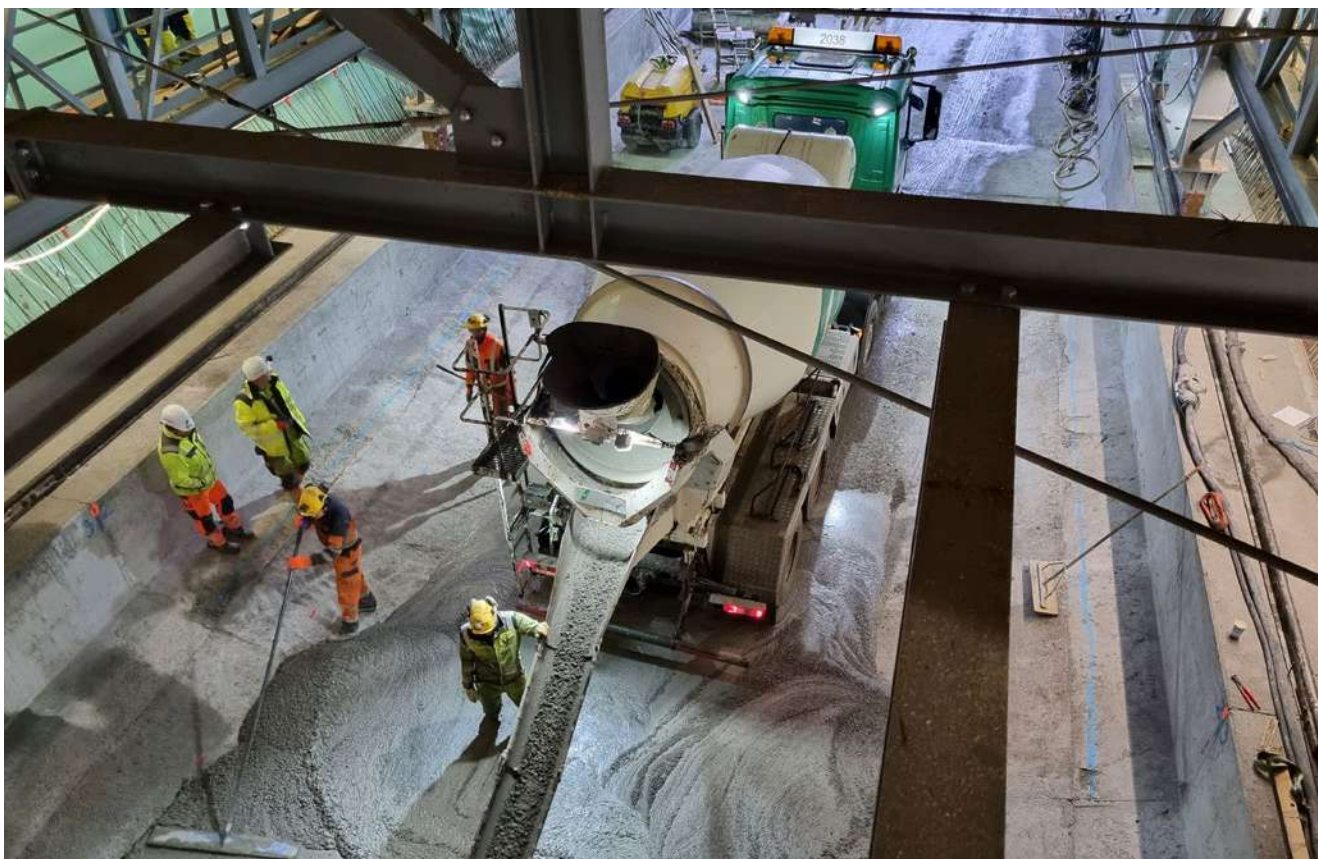
I utbyggingen av jernbane benyttes det ofte aggregater og fossildrevne kjøretøy. I arbeidet med Vestfoldbanen i Drammen bruker disse et sted mellom 200 000 og 250 000 liter med diesel per

år. Overgangen til utslippsfritt krever med andre ord vel så mye innsikt som innsats.

– Skiftet til miljøvennlig drift tar tid. Gravemaskiner, hjullastere, dumpere og andre maskiner som vi benytter, står for store utslipp av klimagasser. Samtidig er det ikke til å legge skjul på at måten vi til nå har bygget på har hatt rom for forbedring. Spesielt når det kommer til byggemetoder og materialer, noe vi har tatt kvantesprang på i 2022, sier Stormo.

Kutter ned på stål og betong

BREEAM Infrastructure er en internasjonalt anerkjent miljøsertifisering. Drammenstunnelen bygges etter denne standarden og blir den første miljøsertifiserte tog tunnelen i landet. Nå er det bestemt at alle større utbyggingsprosjekt i Bane NOR skal ha BREEAM-sertifikat, slik at fremtidens krav og forventninger blir møtt.



– Ordningen tilbyr en bevisstgjøring og påminnelser i vårt daglige arbeid. Det er et nyttig verktøy for å tenke smart og samfunnsøkonomisk, sier Lise Backer, prosjektleder, og utdyper:

– I samarbeid med Veidekke har vi gjennom bruken av BREEAM evnet å bygge med betydelig mindre stål og betong, som står for en større miljøbelastning enn det mange kanskje skulle tro. Vi har også redusert bruken av sement.

Bygger tunnel i sand og grus

Drammenstunnelen skal stå ferdig i 2025. Den ligger sør for Drammen stasjon og er nærmere syv kilometer lang. Tunnelen består av 540 meter kulvert som går over i en 290 meter lang tunnel gjennom løsmasser, og seks kilometer bergtunnel. Arbeidet har pågått siden desember 2019.

– En kulvert er enkelt forklart en betongtunnel som bygges i en åpen byggegrop, som videre fylles over slik at det blir en nedgravd tunnel. Utgravingen av denne kulverten har foregått på inntil 21 meter under terrengnivå. Løsmasse-tunnelen bygges først og fremst for å ivareta nærmiljøet på Danvik, noe vi gjør gjennom grunnforsterkning: Først borres det hull ned i morenen (sand og grus). Deretter spyles det inn en blanding av vann og sement ved bruk av roterende dyser og høytrykk. Til slutt graves tunnelen ut i de nye og forsterkede løsmassene, sier Backer.

Kuttet 100 000 tonn CO₂

I norsk kontekst er dette nybrottsarbeid. Ingen har tidligere bygget en løsmasse-tunnel i denne størrelsen, på denne måten. Sammen med flere andre tiltak har dette redusert utslippet av CO₂ med 100 000 tonn. Stormo og Backer håper

flere henter inspirasjon til å gjøre det samme, både i og utenfor Bane NOR:

– Store mål er viktige, og jeg er stolt over arbeidet vårt i Drammenstunnelen. I fremtiden må det bli selvsagt å tenke gjenbruk, bærekraft, klima og samfunn. Og hvert lite steg som inspirerer og baner vei, hjelper miljøet og tar oss i riktig retning, avslutter Stormo. ●

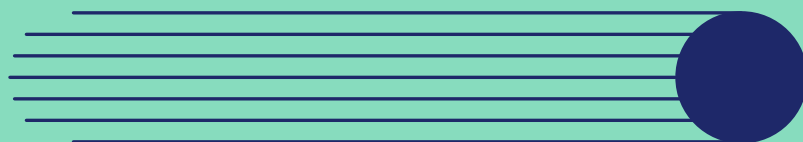
100 000 tonn CO₂

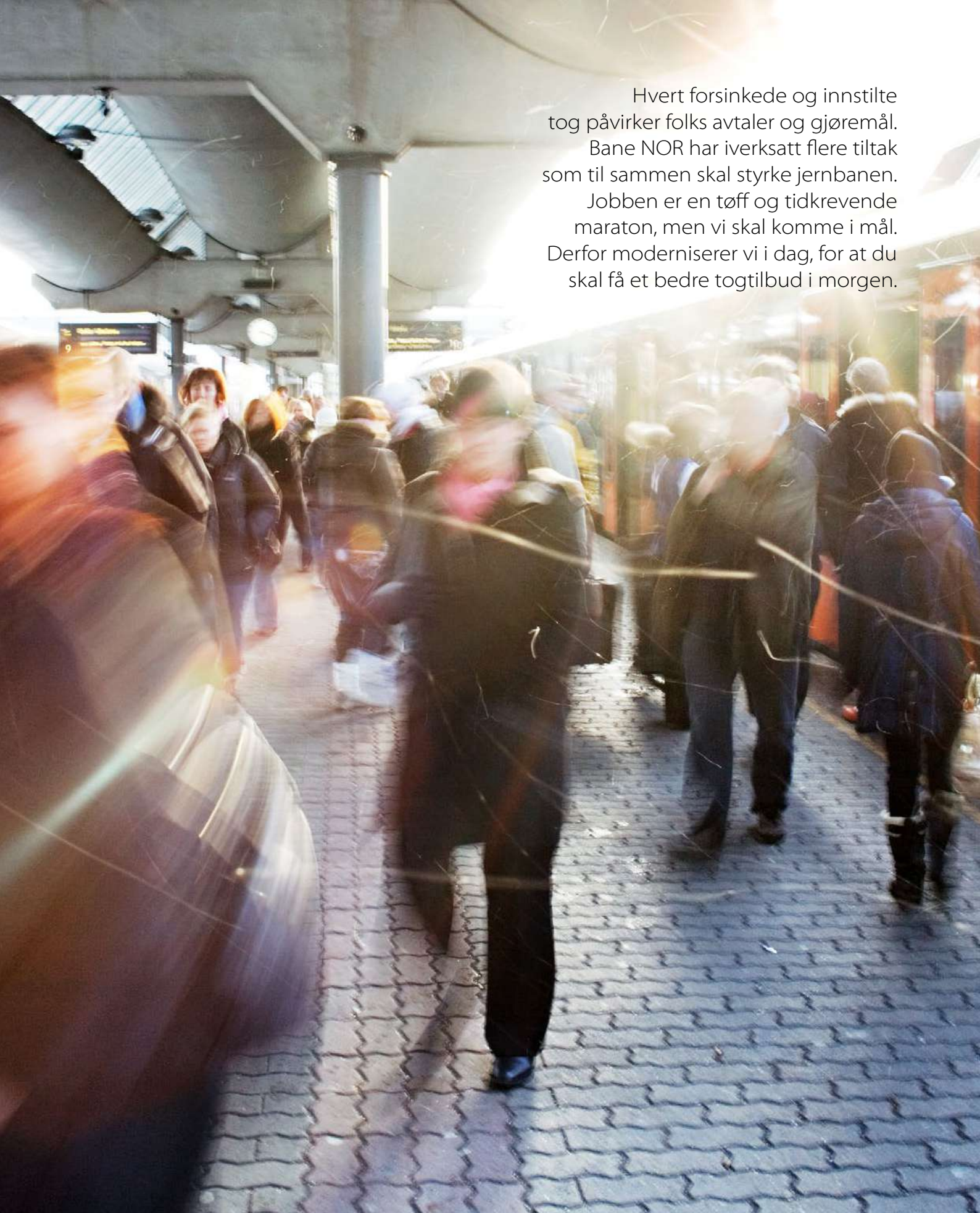
er kuttet i utslipp fra prosjektet i Drammen. Det tilsvarer ett års utslipp fra samtlige innbyggere i en mindre by – ca. 11 400 personer eller 4 300 norske husstander.



4.0 Kunden i sentrum

- 4.1 Samarbeider for å gjøre Bergensbanen bedre 39
- 4.2 Når vi stanser trafikken, er målet et mer pålitelig tilbud 42
- 4.3 Slik ble punktligheten på jernbanen i 2022 45





Hvert forsinkede og innstilte tog påvirker folks avtaler og gjøremål. Bane NOR har iverksatt flere tiltak som til sammen skal styrke jernbanen. Jobben er en tøff og tidkrevende maraton, men vi skal komme i mål. Derfor moderniserer vi i dag, for at du skal få et bedre togtilbud i morgen.

Samarbeider for å gjøre Bergensbanen bedre



Vi jobber for å utvikle tilbudet til våre kunder, togselskapene. På Bergensbanen ser vi gode resultater, etter å ha invitert til et nært og godt samarbeid.

Bane NORs jobb er blant annet å følge opp togselskapene gjennom ruteplanlegging og kapasitetsfordeling. Det er viktig for oss at de er fornøyde med oss som leverandør av infrastruktur, altså togstasjoner og holdeplasser, skinnegang og teknisk utstyr.

I 2022 la vi inn et ekstra gir på hvordan vi ønsker å sette kunden mer i sentrum, som er et av våre strategiområder. Vi skal utvikle, tilby og levere tjenester som setter togselskapene i stand til å drive effektivt og lønnsomt.

En suksesshistorie fra året som har gått kommer fra Bergensbanen. Reparasjoner og retting av feil, vedlikehold som forebygger problemer, utvikling av utstyr og komponenter, beredskapsarbeid, tiltak for økt sikkerhet, snørydding og måking, var oppgavene vi ønsket å samarbeide med togselskapene på Bergensbanen om. På denne banestrekningen kjører persontogselskapet Vy og godselskapene CargoNet og Onrail.



På Austvoll like vest for Flå i Hallingdal finnes Bergensbanens eneste gjenværende vanntårn, tegnet av arkitekt Paul A. Due og tatt i bruk i 1907.



Roser arbeidet med punktlighet

I fjor ble det opprettet tre fora for dialog mellom virksomhetene, med særlig fokus på sikkerhet, punktlighet og kvalitet. Styrkingen og formaliseringen av samarbeidet har gitt strekningen et stort løft.

– Tettere dialog og samarbeid begrenser nedetid og avvik, som igjen hjelper togselskapene med å levere konkurransedyktige tilbud. Samlet sett bidrar dette til at jernbanen blir bedre, som er nøyaktig det vi ønsker å oppnå, forklarer Tony Dæmring, områdedirektør i Bane NOR.

Siden Bergensbanen åpnet i 1909 har persontogselskapet Vy (tidligere NSB) fraktet passasjerer mellom Bergen og Oslo. Et løft i samhandlingen mellom alle som jobber på strekningen er noe Vy peker på som en vesentlig forbedring i 2022.





Min jobb er å få togene på Bergensbanen sikkert frem i rute, hver eneste dag. Dette handler først og fremst om å planlegge godt.

Områdedirektør Tony Dæmring



– Vi jobber mer tverrfaglig enn det andre regioner på jernbanen gjør. Dette er helt klart en styrke som både passasjerene og vi tjener på. Det er også positivt at Bane NOR evner å iverksette program som punktlighetsfokus. Det er ett av flere tiltak vi har lagt merke til i hverdagen, sier Yvonne Hetlevik, leder i Vy Tog Vest.

Setter kundene først

Hetlevik legger til at kommunikasjonen med Bane NOR er blitt styrket:

– Å ha en person som kontaktpunkt har også gitt oss fordeler, for eksempel ved at vi blir forespurt om en del arbeid som tidligere bare ville ha dukket opp noe tilfeldig. Vi var blant annet med i planleggingen av sporarbeid og skal snart i

gang med et nytt prosjekt, sier Hetlevik. Områdedirektør Tony Dæmring mener den økte markedsorienteringen er til stor fordel for Bane NOR:

– Min jobb er å få togene på Bergensbanen sikkert frem i rute, hver eneste dag. Dette handler først og fremst om å planlegge godt, slik at vi slipper vanskelige situasjoner som egentlig kunne vært unngått, sier han.

Tenker større og lengre framover

I fjor rettet Bane NOR oppmerksomheten mot intern ansvars- og rollefordeling, for å styrke dialogen med kundene. Bergensbanen er et godt eksempel på det. Her er den ansvarlige for innovasjon og utvikling også blitt kontaktperson for togselskapene.

– Dette gjør at vi er tettere på kunden og raskere i stand til å fatte tiltak. Videre sørger det for at vi som tjenesteleverandør tenker større og lengre, med kundenes beste i fokus, sier Terje Myrland, direktør for Marked og Persontrafikk i Bane NOR. ●

Når vi stanser trafikken, er målet et mer pålitelig tilbud

Buss for tog er en løsning som tilbys ved stans eller planlagt arbeid i sporet, men også ved nødvendig fornyings- og forbedringsarbeid.



Hver påske og sommer gjøres det et stort arbeid for å styrke togtrafikken på Østlandet. Færre tar toget når det er felles ferietid, derfor bruker Bane NOR anledningen til å utføre arbeid i og ved jernbanesporet.

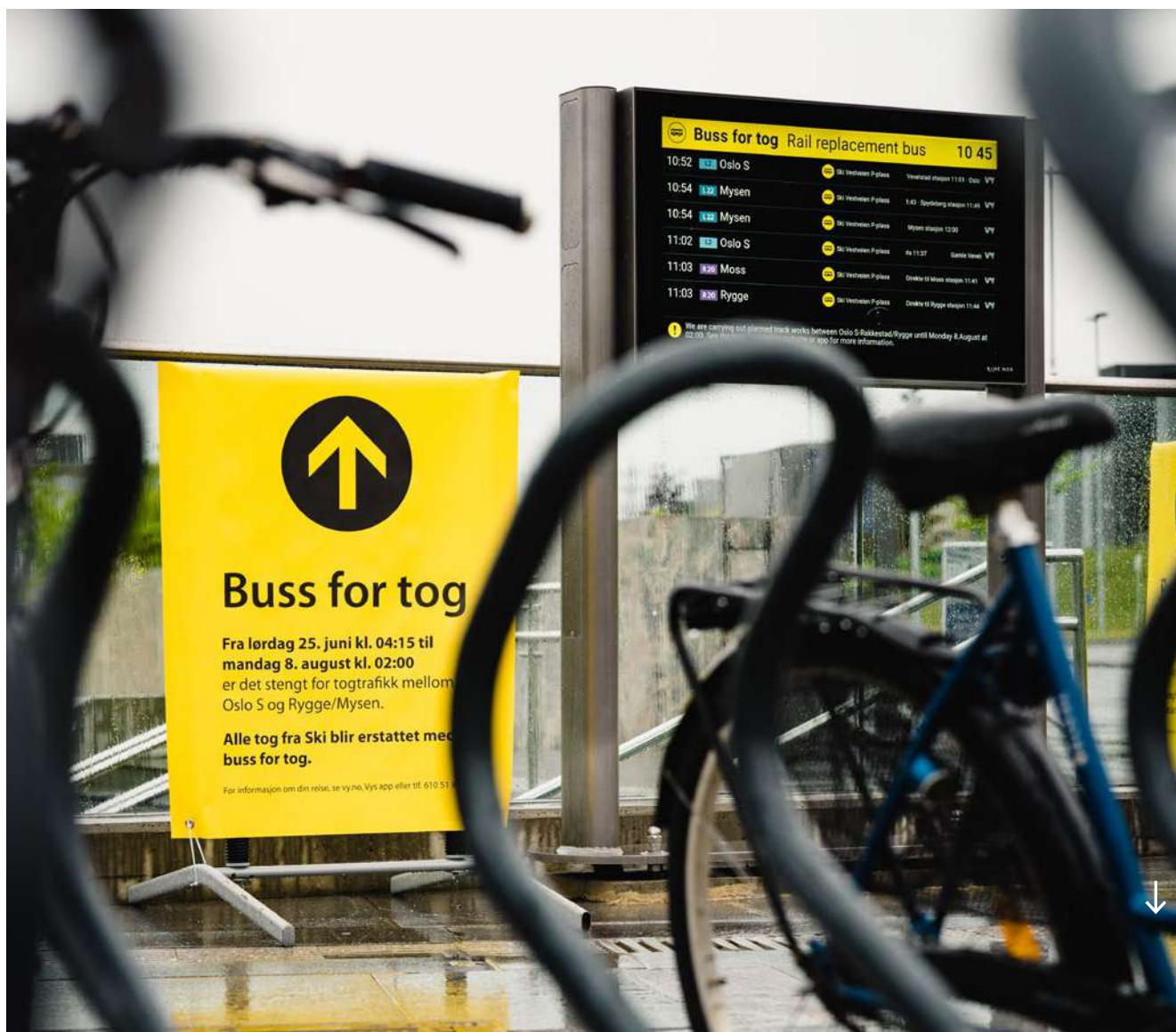
Fra ett punkt i hovedstaden går det jernbanespor ut i alle retninger: Oslo S. Over 1 000 tog i døgnet frakter folk og gods til, fra og gjennom byen. Det sliter på infrastrukturen, og krever jevnlig vedlikehold. I tillegg er det flere store byggeprosjekter på gang på Østlandet som krever arbeid i og ved sporet over flere uker.

Vedlikehold og buss for tog

Alle med bolig, bil eller båt vet at behovet for vedlikehold aldri tar slutt. Slik er det også på jernbanen. Skal vi få gjort arbeid som monner, trenger vi flere uker i strekk når sporene ikke er trafikkerte. Derfor parkeres togene i flere uker og erstattes av buss for tog.

85 av 100

Antallet passasjerer som sier seg fornøyde med vår trafikkinformasjon når toget har vært i rute.



- Oppgradering av sporene, bygging av nye stasjoner og dobbeltspor, og ikke minst forbedring av signalsystemene, er noen av de viktigste oppgavene Bane NOR gjør når passasjerene må bruke buss for tog. I 2023 skal vi blant annet fullføre arbeidet med Follobanen, som som gir større fleksibilitet i trafikken og som gjør at de reisende fra desember 2023 slipper å bytte tog på Oslo S, forklarer Victor Hansen, direktør for Kunde- og trafikkinformasjon i Bane NOR.

Et godt samarbeid på tvers i samferdselsfamilien

Nye dobbeltspor og stasjoner skal bidra til å øke kapasiteten med flere tog, bedre punktlighet og kortere reisetid på flere strekninger. Til sammen krever dette mange arbeidstimer og stor innsats. Selve jobben i sporet gjøres av våre dyktige leverandører og entreprenører. Planleggingen er det vi i Bane NOR som står for.

Vi samarbeider med Statens vegvesen, togselskapene og Ruter om informasjon til de reisende. Togselskapene setter opp buss for tog, mens vi bidrar til at passasjerene får god informasjon, og kommer seg fra togstasjonene til de midlertidige bussholdeplassene. Det innebærer tiltak som skilting, plakater, bannere og informasjon på skjermene. I forkant går vi ut med informasjon til naboer, kultur- og næringsliv, og lokal presse. Målsettingen er at flest mulig skal få kunnskap om hvilke strekninger som



stenges, hvorfor vi gjør det, og hvordan de kan reise med alternativ transport. Bane NOR leder også koordineringsmøter for trafikkavvikling i Oslo, Bergen, Trondheim og Drammen. Her møtes kommune, fylke og Statens vegvesen, beredskapsmyndigheter, kollektivaktører og togoperatører. I møtene samkjøres de planlagte arbeidene på jernbane og vei gjennom hele året, slik at vi sikrer at folk har et transporttilbud, selv når deler av jernbanen stenges.

Mange fornøyde reisende

Jernbanedirektoratet gjennomfører årlige spørreundersøkelser om bord på togene. Her blir passasjerene spurt om de fikk god informasjon om togtrafikken

og hvordan de opplever stasjonene. I 2022 sa 85 av 100 passasjerer seg fornøyde med trafikkinformasjonen når toget deres var i rute. Ved forsinkelser eller innstilte avganger sank andelen, naturlig nok. Likevel var hele 73 av 100 fornøyde.

– Dette er gode nyheter som viser at vi er på rett vei. Resultatene kommer av mye godt arbeid på tvers i Bane NOR for å forbedre kundeinformasjonen, sier Hansen, som lover at det skal jobbes videre for et enda bedre resultat. ●

Slik ble punktligheten på jernbanen i 2022

I 2022 endte punktligheten på jernbanen i Norge på 87,8 prosent for persontog. Dette er en nedgang på 2,5 prosentpoeng fra året før og den dårligste punktligheten siden 2010.



Etter to år med gode punktlighets-tall på den norske jernbanen gikk punktligheten for 2022 ned både for persontog og godstog. Punktligheten endte på 87,8 prosent for persontog og 76,2 prosent for godstog.



– Dette er vi ikke fornøyde med. Målet vi har satt oss, er at minst 90 prosent av persontogene og 80 prosent av godstogene skal være i rute. Vi beklager til de reisende og alle kunder av jernbanen for at vi ikke nådde målene våre i året som gikk, sier Sverre Kjenne, konserndirektør for Drift og teknologi i Bane NOR.

Han vet godt at hvert tog som ikke er i rute eller er innstilt, påvirker folks hverdag negativt.

– Alle som bruker jernbanen skal vite at vi hele tiden jobber for å unngå forsinkelser og for å levere en best mulig jernbane, sier Kjenne.

Bane NOR måler også regularitet, som er andelen togavganger som har blitt kjørt uten å være delvis eller helt innstilt. Regulariteten i 2022 endte på 95,1 prosent, som er litt under målet på 97 prosent.

Slik måles punktligheten

Persontog som ankommer endestasjonen og Oslo S innenfor en margin på 03:59, regnes som i rute. For langdistansetog, godstog, og tog som krysser grensen mellom Norge og Sverige, er marginen 05:59 minutter. For de reisende kan opplevelsen av punktlighet være annerledes. For eksempel kan et tog som kjører fra Bergen til Oslo, være i rute på alle stasjoner frem til nest siste stopp. Det er likevel tidspunktet toget ankommer endestasjonen Oslo S, som teller i denne statistikken, og toget vil derfor bli logget som forsinket selv om du kom presis frem til din stasjon. Tilsvarende kan et lokaltog med bare et par minutters forsinkelse skape irritasjon og friksjon i



hverdagen til pendlerne. Dette toget vil imidlertid logges som i rute.

- **En betydelig økning i togtrafikken:** Siden 2012, hvor vi første gang leverte en punktlighet på over 90 prosent, har vi hatt en betydelig trafikkvekst. Flere togavganger gjør at også flere tog blir påvirket når det oppstår problemer. I området rundt Oslo S kjører det nå så mange tog at det bare er to timer i døgnet hvor vi kan rette feil og gjøre utbedringer uten at det påvirker trafikken negativt.
- **Hendelser i infrastrukturen:** Det er spesielt to jordfeil på Oslo S som førte til betydelige forsinkelser i 2022. Den ene jordfeilen påvirket trafikken i nesten en uke. Det har

også vært flere hendelser med kontaktledninger som har vært revet ned.

- **Flere feil på togene:** I 2022 så vi dessverre en økning i antall havarerte tog og at feil på togsettene fører til problemer for trafikken. Siden 2018 har antall tog med feil økt med 7 prosent. Disse feilene har igjen gitt en økning på 30 prosent forsinkelsestimer. Økningen i antall feil er størst for godstogene.



- **Økt aktivitet i sporet:**

I 2022 har vi hatt flere store fornyelses- og utbyggingsprosjekter som dessverre i en periode har gitt forsinkelser og innstilte tog. Eksempler er utbyggingen av Alnabru godsterminal, utbyggingen av det nye dobbeltsporet Venjar – Eidsvoll, nye Arna stasjon med nytt kryssingsspor gjennom tunnelene og prosjektene på Nittedal og Monsrud.

Feilen på den nye Follobanen har i tillegg ført til forsinkelser og innstillinger. 0,7 prosent av alle forsinkelsestimene på persontog i 2022 og 10,8 prosent av innstillingene skyldes feilen på den nye Follobanen.

- **Stadig eldre infrastruktur:**

Det er stort behov for å satse på fornyelse av jernbanen. Vår rapport «Infrastatus 2021» viser at 26 prosent av jernbanenettet har en tilstand som krever vedlikehold og fornyelse de neste tolv årene. Høsten 2022 er særlig akutte hendelser som jordfeil og signalfeil i tillegg til nedringing av kontaktledning eksempler på feil på infrastruktur som har ført til forsinkelser og innstillinger.

- **Tiltak vi jobber med**

– Vi forventer at det nye signalanlegget vil gi færre forsinkelser og mer punktlig tog. I fremtiden kommer vi til å ha en mer moderne og stabil jernbane i Norge,

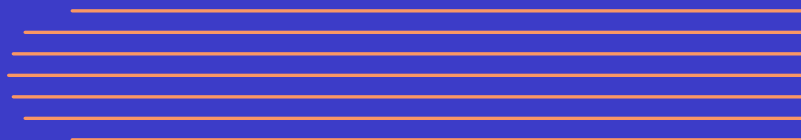
men over 90 prosent av det norske jernbanenettet ble bygget for mer enn 60 år siden. Flere banestrekninger er langt over hundre år gamle, og derfor er det et krevende arbeid, sier Kjenne. ●

Hendelser som fikk størst konsekvenser for trafikken i 2022

Dato	Sted	Hendelse	Forsinkelsestimer	Innstillinger
19. desember	Follobanen (Oslo S) - (Ski)	KL - Strømløst/Redusert kapasitet	144,1	2234
14. september	Oslo S	Signal - Jordfeil	163,0	740
12. desember	Oslo S - Hellerud	KL - Strømløst/Redusert kapasitet	279,0	318
1. august	Arna stasjon	Planlagt arbeid endret eller ikke avsluttet i tide	146,8	448
23. juni	Monsrud	Planlagt arbeid endret eller ikke avsluttet i tide	60,2	344
10. juni	Oslo S	Signal - Jordfeil	112,8	267
1. juni	Oslo S	KL - Nedrevet	81,1	297
22. april	Oslo S - Skøyen	Signal - Annet	92,7	196
27. oktober	Hakadal - Jensrud	Utglidning	48,6	190
6. september	Ski stasjon	Signal - Annet	25,9	199

5.0 Mer jernbane for pengene

5.1	Vi ønsker å styrke punktligheten	50
5.2	Sparte en halv milliard på grønn strøm	53
5.3	Skal oppnå gevinster for samfunnet	55





Når vi bruker penger, kommer det fellesskapet til gode. Mer effektiv transport gir samfunnet store gevinster og bidrar til en bærekraftig framtid. Derfor skal vi få mest mulig jernbane for pengene.

Vi ønsker å styrke punktligheten

Hver dag. Hver time. Hver togavgang. Vi påvirker folks hverdag. I 2022 tok vi et nytt grep i arbeidet med vedlikehold. Målet er at flere tog skal gå i rute.





Ved å gjenbruke blant annet sviller, sporveksler, skinner og annet jernbanemateriell, har Bane NOR i 2022 hatt færre utbyggingsprosjekter og flere ombyggingsprosjekter.

I Bane NORs konsernstrategi er ett av tre strategiske mål å sikre mer jernbane for pengene. Økte inntekter og kostnadsbesparelser i alle divisjoner skal bidra til verdiskaping som gir et bedre togtilbud. Et grønt og bærekraftig tilbud som er punktlig og forutsigbart.

Effektiv drift og godt vedlikehold er avgjørende for at punktligheten skal bli bedre. Derfor har Bane NOR i 2022 iverksatt flere tiltak som til sammen skal bidra til å bedre punktligheten og gi mer jernbane for pengene.

Fikser feil før de oppstår

Vi er i gang med flere moderniseringsprosjekter med færre forsinkelser og innstilte avganger som mål. Sporovervåkingsappen er en del av denne satsingen og utvikles av Bane NORs eget IKT-miljø. Teknologien retter seg spesielt mot feil på drivmaskiner, jordfeil og sporfeltfeil. Dette er feil som av ulike årsaker

gir togfører rødt lys, og som ofte forklares som signalfeil eller feil på sporveksler.

Ved hjelp av sensor- og overvåkingsdataen ønsker vi å komme i forkant av problemene. Vi jobber for å oppdage og fikse problemene, før problemene blir feil som stopper togtrafikken.

– Alle som bruker jernbanen skal vite at vi hele tiden jobber for å unngå forsinkelser og for å levere en best mulig jernbane, sier Sverre Kjenne, konserndirektør for Drift og teknologi i Bane NOR.

Finnes ikke enkle, raske løsninger

Bane NOR jobber med store prosjekter som skal bidra til en opprusting av jernbanen. Noen tiltak går over mange år; som den landsomfattende utbyggingen av det nye digitale signalsystemet ERTMS.

90 %

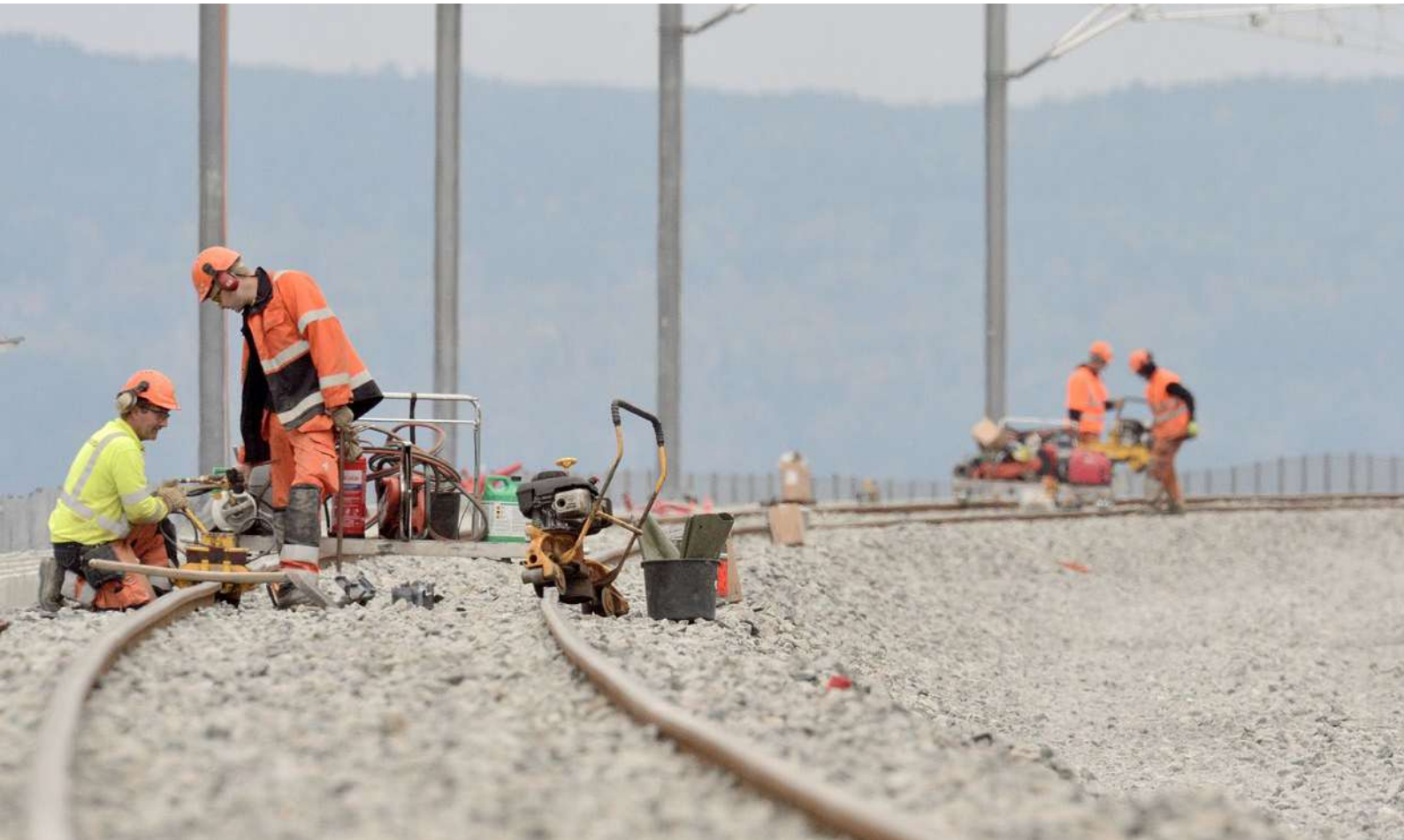
av jernbanen ble bygget for mer enn 60 år siden.



– Vi satser på en kombinasjon av flere tiltak som skal sørge for at togene går i rute. Prosjektene vi er i gang med, vil sakte, men sikkert gi passasjerene et bedre togtilbud, sier konserndirektøren. Med det understreker han at arbeidet med vedlikehold, modernisering og styrking av jernbanen ikke er en sprint-distanse, men en maraton.

– Det finnes ikke enkle, raske løsninger. All infrastruktur må vedlikeholdes. Slik er det også med jernbanen. Til det trenger vi penger, tid, smarte løsninger og stor arbeidsinnsats, sier Kjenne.

Sporovervåkingsappen og forebyggende vedlikehold testes nå ut på Østlandet, og vil bli tatt i bruk på flere banestrekninger. I 2022 åpnet vi også to moderniserte trafikkstyringssentraler, som er viktige i arbeidet med å fornye jernbanen. ●



Sparte en halv milliard på grønn strøm

Sammen med togselskapene sparte vi 555 millioner kroner på strømregningen i 2022.

For at landets tog skal gå, trengs det elektrisitet. Denne kraften har Bane NOR ansvaret for å kjøpe inn og videregjøre til togselskapene.

Da togselskapene ønsket økt forutsigbarhet rundt driftskostnadene knyttet til energi i 2018, tok Bane NOR initiativ til å se nærmere på hvordan innkjøpene av strøm kunne forbedres. Kun to år senere var en helt ny strategi i bruk.

– Kraftkostnaden ville vært 50 prosent høyere i 2022 uten den nye prissikringsstrategien vi innførte sammen med togselskapene i 2020, konstaterer Johnny Glærum, fagansvarlig kraftmarked og finansiell energihandel i Bane NOR.





Sparer mest når prisene er på topp

Regningen for fjorårets forbruk kunne kommet på 1 535 millioner kroner. Istedet betalte vi 980 millioner.

– Noe av det mest fornøyelige med det hele, er at energien vi forbruker utelukkende stammer fra norsk vannkraft, sier Glærum.

I et år med rekordhøye strømgjeldinger kan det virke forunderlig at Bane NOR har spart store beløp på energi. Det skyldes strategien rundt innkjøp og fordeling av strøm, hvis formål er økt forutsigbarhet og stabilitet.

Fordeler og reduserer risikoen

Løsningen er kontinuerlige innkjøp av strøm, for bruk både på kort og lang sikt.

– Vi jobber i et flerårsperspektiv. Det innebærer at store deler av strømmen vi kjøper til dagens markedspris først benyttes i fremtidige år. Da kan spotprisene være høyere eller lavere enn i dag, slik strømprisen er for folk flest, sier Glærum.

I praksis betyr det at Bane NOR kan betale mindre eller mer for strømmen, sammenlignet med gjeldende markedspris.

– Noen år vil by på hyggelige besparelser, som de vi opplevde i 2021 og 2022. Andre år vil kanskje ikke gi noen positiv effekt, men likevel inneha økt økonomisk sikkerhet og forutsigbarhet, sier Glærum, og fortsetter:

– I det store og det hele reduserer vi antallet overraskelser, siden vi har spredd risikoen.

Handler i tre marked

Handel av energi for virksomheter som Bane NOR skiller seg fra energihandel til hus og hjem på flere måter.

– På sett og vis handler vi energien fra tre markeder på én og samme tid, hvor det ene er fysisk, det andre finansielt og det tredje knyttet til grønn legitimitet, sier Glærum.

Den fysiske kraften forbrukes løpende og handles på kraftbørsen NordPool. Det finansielle omhandler markedene som prissikringsstrategien anvender. Dette kan være direkte fra motpart eller på råvarebørsen Nasdaq Commodities.

Den grønne legitimiteten skiller seg fra de andre ved at den omhandler kjøp av grønne sertifikater. Disse bevisene gjør tilbydere og konsumenter i stand til å garantere for opprinnelsen til energien de tar i bruk eller selger.

– Energihandel og -bruk er innfløkt, og besparelsene vi oppnår er på ingen måte penger som noen vil motta eller som kan bli puttet i lommen; besparelsene reduserer kostnader og gir økt forutsigbarhet. Dette har gitt mer jernbane for pengene, sier Glærum. ●

Skal oppnå gevinster for samfunnet

I 2022 gikk startskuddet for et skifte innen prosjektstyring i Bane NOR. Det har allerede spart samfunnet for store utgifter. I tillegg har vi beholdt mer natur og matjord.





Kylling bru på Raumabanen.

I stortingsmeldingen Nasjonal transportplan 2022-2033 ble ansvarsdelingen mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR klargjort. Bane NOR fikk et større økonomisk handlingsrom og bedre forutsetninger for å utvikle jernbanen.

Innføringen av ny avtalestruktur med effektpakkeavtaler var en viktig del av endringen. Det betyr at alle bevilgninger nå inneholder krav om effekter som må nås, som oftest knyttet til samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

– Tidligere mottok vi mengder med enkeltbestillinger. Nå får vi færre og større bestillinger. Målet er å skape overordnede, mer helhetlige effekter. Dette sikrer at vi ser arbeidet på tvers av regioner, strekninger og initiativ, og at Bane NOR selv velger hvordan effektene skal nås, sier Morten Ullnæss, produksjef for hensetting i Bane NOR.

Oppnå målene på bedre og billigere vis enn planlagt, sitter vi igjen med et overskudd som kan brukes til flere jernbaneprosjekter.

Omfavner ny arbeidsmetodikk

Bane NOR har til enhver tid mellom 20-25 såkalte effektpakker som det jobbes med å realisere. Hver pakke er skrudd sammen på forskjellige vis. Noen har flere togavganger eller redusert reisetid som mål. Andre skal eksempelvis øke antallet togparkeringsplasser eller redusere utslipp av klimagasser.

– Muligheten direktoratet har gitt oss til å jobbe på denne måten er en vi har omfavnet. Fra første stund har vi sett på effektpakkene fra et fugleperspektiv. Dette har gjort oss i stand til å finne nye og smartere måter å jobbe på, både for oss selv og for samfunnet. Underveis har vi gradvis gjort et skifte i hvordan vi sam-



arbeider internt og på tvers av prosjekter, både med entreprenører og samarbeidspartnere. Resultatet er at vi nå driver helhetlig porteføljestyling i Bane NOR, med suksess, sier Henning Scheel, leder for Kunde og marked i Bane NOR.

Spart matjord og gjenbruk

Det nye styringssettet henter sin inspirasjon fra Nye Veier, som har høstet mye oppmerksomhet for tilsvarende måte å jobbe på. Endrede rammevilkår sikret Nye Veier økt forutsigbarhet, bedre kostnadskontroll og samfunnsøkonomisk lønnsomhet, og har hittil gjort nøyaktig det samme for Bane NOR.

For porteføljen av togparkeringsplasser har Bane NOR i denne omgang oppnådd besparelser på rundt regnet to milliarder kroner.

– Ved å se på effekten av arbeidet vi samlet sett utfører, har vi evnet å finne alternative måter å utnytte eksisterende områder på heller enn ved at vi utvider og bygger nytt. Spesielt knyttet til parkering av tog, men også ved gjenbruk av jernbanemateriell der vi har anledning til å benytte eldre, men på ingen måte utdatert utstyr. Det skaper effekt i form av reduserte utslipp, besparelse av matjord og økt gjenbruk av utstyr og materialer, sier Morten Ullnæss.

Kuttet 50 prosent av plassene

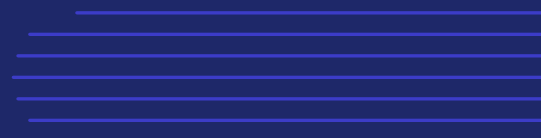
Ved å gjenbruke blant annet sviller, sporveksler, skinner og annet jernbanemateriell, lager Bane NOR nye parkeringsløsninger for togene på eksisterende jernbane. Samtidig har fire planlagte anlegg for togparkering på Hamar, Ski, Rakkestad og Dal blitt fjernet fra de opprinnelige planene.

– Gjennom kuttene av anlegg reduserte vi antallet nye togparkeringsplasser fra 80 til 40. Vi har også færre utbyggingsprosjekter og flere ombyggingsprosjekter. Viktigst av alt er det imidlertid at ombyggingsprosjektene blir gjort der togselskapene har sagt at de behøver det, ikke hvor det er antatt at behovet trengs, sier Scheel. ●



6.0 Årsberetning, konsernledelse og styret

6.1	Årsberetning	59
6.2	Konsernledelse	67
6.3	Styret	69



Årsberetning 2022

Hovedtrekk

2022 var et begivenhetsrikt, men også krevende år for Bane NOR. Konsernet oppnådde fremgang på mange områder, allikevel preges året av en rekke alvorlige hendelser. Dette gjelder blant annet problemene relatert til åpning av Follobanen, domfellelsen i Høyesterett etter den tragiske ulykken på Filipstad i 2019, hendelsen med togstans i Romeriksporten i desember og forsinkelser i ERTMS-programmet. I tillegg var punktligheten i 2022 på laveste nivå siden 2010. Styret og ledelsen i Bane NOR iverksetter en rekke tiltak for å forbedre måloppnåelsen i Bane NOR innen kjerneoppgavene sikker og effektiv togdrift og utbygging av jernbanenettet.

Punktligheten for persontog endte på 87,8 prosent i 2022, mens punktligheten for godstog ble 76,2 prosent. Til sammenligning var punktligheten i 2021 på 90,3 prosent for persontog og 79,9 prosent for godstog. Bane NORs ambisjon er at minst 90 prosent av persontogene og 80 prosent av godstogene skal være i rute. En av Bane NORs strategiske prioriteringer for 2023, er å gjennomføre tiltak som vil løfte punktligheten til forventet nivå.

Både domfellelsen i Høyesterett etter den tragiske ulykken på Filipstad i 2019 og hendelsen i Romeriksporten hvor et Vy-tog ble sittende fast i fire timer i tunnelen før det ble berget ut, er sterke påminnelser om at arbeidet med

å styrke sikkerheten må ha prioritet. Pålegg og læring fra disse to hendelsene følges opp tett. Det er viktig for styret og ledelsen at Bane NOR har en sterk sikkerhetskultur.

Bane NOR skal i årene fremover bygge ut ERTMS¹ på hele jernbanenettet. Programmet skal gradvis ferdigstilles frem til 2034. Det har imidlertid oppstått forsinkelser på installering av ERTMS-utstyr ombord i togsett, blant annet på grunn av den globale forsyningskrisen som rammer IT-utstyr. I tillegg er det framdriftsutfordringer knyttet til utviklingen av det nye systemet for styring og overvåking av togtrafikken (TMS). Forsinkelsene medførte utsettelse av innføringen av ERTMS på Gjøvikbanen og Nordlandsbanen fra 2022 til henholdsvis 2023 og 2024. En revidert og kvalitetssikret framdriftsplan for hele programmet vil bli offentliggjort i løpet av første halvdel av 2023. Styret og ledelsen følger opp programmet tett, og vil løpende vurdere ytterligere tiltak for å sikre framdriften i prosjektet.

Som del av jernbanereformen, ble Spordrift AS i 2019 etablert som et datterselskap av Bane NOR SF for å levere drift og vedlikeholdstjenester. Spordrift AS ble overdratt til Samferdselsdepartementet 1. januar 2021. Som varslet gjennom pressemelding den 19. desember 2022, ble det i foretaksmøte den 13. mars 2023 vedtatt at Spordrift AS og Bane NOR SF skal slås sammen. I foretaksprotokollen fremhever statsråden at Spordrift AS

FAKTA | Andre viktige hendelser i 2022

- På investeringsprosjektet Venjar-Langset leverte entreprenøren NCC Norge syv måneder før fristen og under budsjett. Hele prosjektet Eidsvoll-Langset planlegges åpnet i oktober 2023. Det vil da være sammenhengende dobbeltspor fra Oslo til Kleverud, noe som bidrar til redusert reisetid og bedre punktlighet.
- På Alnabu godsterminal ble det installert to nye, og store energieffektive kraner som bidrar til ca. ti prosent bedre kapasitet, samt reduserte håndteringskostnader for godstrafikken.
- I Trøndelag ble det åpnet et nytt verksted og hensettingsanlegg på Støren med ni hensettingsplasser, samt åpningen av ny Trafikkstyringssentral Nord i Trondheim.
- I Narvik ble det åpnet en ny og utvidet godsterminal, som også er tilrettelagt for Forsvarets behov. Terminalkapasiteten har derav økt med ca. 50 prosent.
- Bane NOR utarbeidet en nasjonal strategi for hensetting av tog, som sparer natur og matjord, og samfunnet for planlagte investeringer på to milliarder kroner.

¹ERTMS: European Rail Traffic Management System er et standardisert system i Europa for digitalisert signal- og trafikkstyring for jernbanen. Systemet skal erstatte dagens signalanlegg, som i de fleste anlegg har utdatert teknologi

både har oppnådd vesentlige kostnadsbesparelser innenfor drift og vedlikehold av jernbanen, i tillegg til å ha identifisert ytterligere potensiale for effektivisering. Sammenslåingen gjennomføres i 2023, og det forventes at integrasjonen vil gi grunnlag for ytterligere utvikling av effektivitet innen drift og vedlikehold.

I 2022 fortsatte arbeidene med Bane NORs store investeringsportefølje. I løpet av året ble det investert 17,9 milliarder kroner i ny jernbane, derav flere store og komplekse infrastrukturprosjekter på Inter-City-satsningen.

Follobanen åpnet for trafikk 11. desember 2022, men måtte stenges igjen 19. desember grunnet problemer i høyspentanlegget. Etter omfattende utbedringer ble banene gjenåpnet 5. mars 2023. Styret har igangsatt en ekstern undersøkelse av Follobane-prosjektet med fokus på hendelsene som førte til stengingen i desember. Undersøkelsen vil bli utført av selskapet PwC og forventes ferdigstilt sommeren 2023. Styret og ledelsen vil sikre at forbedringer og læring som blir identifisert, følges opp i organisasjonen. Åpningen av Follobanen gir et betydelig forbedret tilbud til de reisende, med halvert reisetid til 11 minutter mellom Ski og Oslo S. Med ferdigstilling av arbeidene ved Oslo S sommeren 2023, muliggjør dette ytterligere tilbudsforbedring for de reisende.

På Østfoldbanen skal prosjektet Sandbukta-Moss-Såstad, sammen med Follobanen, muliggjøre forbedret togtilbud med fire tog i timen i rush-tiden til Moss, i tillegg til kortere reisetid.

På grunn av større utfordringer med grunnforhold og områdestabilitet i Moss sentrum vil ikke Sandbukta-Moss-Såstad kunne ferdigstilles innenfor vedtatte rammer. Sikkerhet har høyeste prioritet, og arbeidene i sentrum ble stanset i februar 2021. I 2022 ble byggearbeidet knyttet til Moss sentrum avbestilt fra entreprenør. Det ble etablert ny kontraktstrategi og byggekonsept som ivaretar ny kunnskap om grunnforhold legger til grunn sikker anleggsgjennomføring. Forberedende arbeid til områdestabilitetstiltak ble også igangsatt. Forslag til nye rammer for prosjektet skal behandles i styret sommeren/høsten 2023.

På Dovrebanen skal prosjektene Venjar-Langset og Kleverud-Sørli-Åkersvika muliggjøre forbedret togtilbud i 2027 med to tog i timen til Hamar og kortere reisetid. Prosjektet Venjar-Langset ligger an til å åpne etter planen i oktober 2023. Kleverud-Sørli-Åkersvika hadde i 2022 oppstart på entreprisene for Hestnestunnelen og Tangenvika bru, og prosjektet er planlagt ferdigstilt i 2027.

På Vestfoldbanen skal prosjektene Drammen-Kobbervikdalen og Nykirke-Barkåker muliggjøre forbedret togtilbud i 2025 med fire tog i timen til Tønsberg og kortere reisetid. For begge prosjekter har det vært stor aktivitet i 2022, og begge har god fremdrift.

Om Bane NOR

Bane NOR SF er et statsforetak som drifter, vedlikeholder og bygger ut statens jernbaneinfrastruktur med

tilhørende anlegg. Per 31. desember 2022 består konsernet av Bane NOR SF og Bane NOR Eiendom AS med datterselskaper.

Bane NOR skal være en fremtidsrettet samfunnsaktør som leverer en velfungerende, pålitelig og sikker infrastruktur for togdrift, der utvikling av banestrekninger, stasjoner, knutepunkter og godsterminaler legger til rette for trafikkvekst på jernbanen. Trafikkstyring på det nasjonale jernbanenettet er også foretakets ansvar. Dette omfatter kapasitetsfordeling, ruteplanlegging og operativ trafikkstyring. Foretaket skal bidra til at verdien av jernbaneinfrastrukturen opprettholdes og videreutvikles, samt at den utnyttes best mulig.

Knutepunktutvikling innebærer tilrettelegging for sømløse reiser og fortetting rundt togstasjoner gjennom å bygge attraktive næringsbygg og boliger og legge til rette for relevante tjenestetilbud. De reisende skal tilbys gode fasiliteter på stasjonene som øker jernbanens konkurransekraft. Bane NOR tilbyr videre togselskapene funksjonelle og moderne verksteder, terminaler og driftsbygg. Kommersielle eiendommer utvikles i all hovedsak for salg i markedet.

Bane NORs hovedkontor ligger i Oslo.

Økonomi og finans

Konsernets samlede driftsinntekter i 2022 utgjorde 15 793 MNOK (2021: 14 299 MNOK). Konsernets årsresultat ble på 573 MNOK (2021: 363 MNOK).

Driftsinntektene økte med 1 494 MNOK fra 2021 til 2022. Inntektsført vederlag fra Jernbanedirektoratet var 5 317 MNOK (2021: 5 455 MNOK). Kompensasjon for slit og elde (utsatt inntektsføring av tilskudd) utgjorde 5 405 MNOK (2021: 5 498 MNOK). Andre driftsinntekter utgjorde 5 071 MNOK (2021: 3 346 MNOK), og bestod i hovedsak av kjørevgsavgifter, energiinntekter for salg av kjørestrøm til togselskaper, samt leieinntekt fra fast eiendom og øvrige leieinntekter. Økningen skyldes i stor grad eksterne rammebetingelser med energikrise og krig i Ukraina. Bane NOR er dog lite eksponert mot svingninger i energiprisene, da innkjøp av energi er sikret gjennom terminkontrakter, og salg av energi for togfremføring er sikret mot togselskapene. Samlede driftskostnader i 2022 var 9 476 MNOK (2021: 8 397 MNOK). I 2022 var det en betydelig økning i varekostnader, energi og diesel, som i sum utgjorde i underkant av 700 MNOK av kostnadsøkningen.

Avskrivninger og nedskrivninger i 2022 var 5 888 MNOK (2021: 5 968 MNOK).

Årets finansinntekter på 322 MNOK (2021: 98 MNOK) bestod hovedsakelig av renteinntekter på bankinnskudd. Av finanskostnader på 202 MNOK (2021: 138 MNOK), utgjorde renter på lån tatt opp av Bane NOR Eiendom 111 MNOK, mot 85 MNOK i 2021.

Ordinært resultat før skatt (EBT) utgjorde 647 MNOK (2021: 449 MNOK). Resultat etter skatt ble 573 MNOK (2021: 363 MNOK). For morselskapet Bane NOR SF er årsresultatet 516 MNOK (2021: 13 MNOK). Her inngår en finansinntekt bestående av utbytte fra Bane NOR Eiendom AS på 50 MNOK.

Bane NORs investeringer består i hovedsak av utbygging og fornyelser av jernbaneinfrastrukturen. Investeringene aktiveres i foretakets balanse. Totale investeringer i 2022 var 21 620 MNOK (2021: 19 418 MNOK).

Konsernets egenkapital per 31. desember 2022 var 12 866 MNOK. Foretakets kapitalstruktur er en følge av finansieringsmodellen staten har valgt for selskapet.

Konsernets kontantbeholdning per 31. desember 2022 var 3 816 MNOK. I tillegg hadde konsernet 2 127 MNOK i markedsbaserte finansielle instrumenter. Konsernet hadde ved utgangen av året en rentebærende gjeld på 6 733 MNOK (2021: 5 344 MNOK), knyttet til Bane NOR Eiendom AS. Kontanter og bankinnskudd i balansen var i hovedsak bokført hos Bane NOR SF, som i tillegg har 500 MNOK i ubenyttet driftskreditt hos Norges Bank.

I henhold til regnskapslovens paragraf 3-3a bekrefter styret at forutsetningen for fortsatt drift er til stede. Årsregnskapet for 2022 er utarbeidet i samsvar med dette.

Styret foreslår overfor foretaksmøtet følgende disponering av årets resultat på 516 MNOK for Bane NOR SF:

Foreslått utbytte:	50 MNOK
Til annen egenkapital:	466 MNOK

Sikkerhet og HMS

Bane NOR forvalter kritisk nasjonal infrastruktur. Styret legger stor vekt på sikker drift og at beredskapen for håndtering av ulykker er høy. Foretakets historisk høye investeringsprogram innebærer også risiko forbundet med sikkerhet, helse og arbeidsmiljø på anleggsplassene, og dermed foretakets ansvar om å verne arbeidstakere mot farer i henhold til byggherreforskriften. Disse forholdene gjør at kravene til risikostyring og beredskap er spesielt høye. Prioriteringen av tiltak er risikobaserte, og i risikoanalysen inngår blant annet strekningsanalyser, tilstandsvurderinger og rasfare-kartlegginger.

Ledelsens årlige gjennomgang av sikkerhetsarbeidet, jfr. Sikringsforskriften § 4-3, viser at sikkerhets- og kvalitetsarbeidet utvikler seg i riktig retning. Arbeidet gjøres systematisk, risikobasert og med vekt på forebyggende tiltak. Metoder og krav på konsernnivå er etablert og utvikles basert på de erfaringer organisasjonen fortløpende tilegner seg. Sikkerhetsarbeidet er en kontinuerlig prosess som involverer hele organisasjonen.

I 2022 ble det gjennomført en modenhetsevaluering av sikkerhetsarbeidet i alle operative enheter. Både på konsernnivå og i evaluerte enheter arbeides det nå i henhold til forbedringsprogrammer som er etablert for å bedre sikkerhetskulturen ytterligere. I løpet av 2022 startet arbeidet med å utvikle et mer

prosessbasert og brukervennlig styrings-system. Dette arbeidet fortsetter inn i 2023.

Det arbeides videre kontinuerlig med kulturbyggingene aktiviteter både internt og eksternt. Eksternt rettes arbeidet spesielt mot passering på planover-ganger og mot å forhindre at personer beveger seg inn på jernbanens områder, som er forbudt for allmenn ferdsel. Internt jobbes det med at ansatte skal fortsette å varsle om farlige forhold og nesten-ulykker, samt avvik fra regler og krav.

Bane NOR har et mål om at det ikke skal forkomme dødsfall eller ulykker med alvorlig personskade som følge av virksomheten. Overordnet risiko-bilde, som er en samlet vurdering av konsernets ti høyeste sikkerhetsrisikoer, har vist en positiv utvikling siden 2018. Dessverre har imidlertid antall hendelser på planoverganger og i sporet gått opp i 2022. Sikring og sanering av planover-ganger har derfor vært et prioritert innsatsområde gjennom fjoråret.

Etter Filipstadulykken i 2019, hvor én person omkom og to ble alvorlig skadd, ble Bane NOR i 2022 dømt for uaktsomt å ha forvoldt død og kroppsskade, samt for brudd på forskrift for sikkerhetsstyring av jernbaneverksamhet. Bane NOR har i etterkant av ulykken iverksatt en rekke spesifikke tiltak for å forhindre at lignende skjer igjen, herunder en ti-punkts tiltaksplan for å løfte sikkerhets-arbeidet i konsernet. Dette er arbeid som også videreføres i 2023.

I 2022 inntraff det én dødsulykke da en person ble påkjørt av toget. Det forekom i tillegg to alvorlige personskader; én strømgjennomgangssulykke og én påkjørsel ved en av våre terminaler. Begge personskadene gjaldt ansatte hos tredjepart.

Skadefrekvensen for egne ansatte holdt seg på et stabilt lavt nivå gjennom 2022 ($H1^2 = 0,7$ og $H2^3 = 1,1$). For entreprenører er det en svak økning i H1-verdien til 5,2, men en stabil H2-verdi på 12,4. Dette er høyere enn målene som ble satt for 2022, og vil være fokusområde i 2023 for å få ned skadestatistikken.

Bane NOR arbeider systematisk med å utforme og forbedre arbeidsforholdene for å unngå arbeidsulykker, arbeidsrelaterte sykdommer og sykdommer på grunn av fysiske og psykososiale risikofaktorer i arbeidsmiljøet. Gjennomsnittlig sykefravær i 2022 var imidlertid 5,2 prosent (opp 1,1 prosentpoeng fra 2021).

Finansielle og operasjonelle risikoer

Bane NOR har en finansieringsmodell som innebærer at størstedelen av selskapets årlige kapitalbehov bevilges over statsbudsjettet. Tilgangen på likviditet for den delen av virksomheten som er basert på avtaler med Jernbane-direktoratet, bestemmes i all hovedsak av bevilgningene fra staten. Likviditeten i underkonsernet Bane NOR Eiendom AS, som utgjør det vesentligste av den

kommersielle delen av konsernet, er sikret gjennom ubenyttede midler på langsiktig kredittfasilitet og kortsiktige trekkrettigheter. Foretakets finansierings- og likviditetsrisiko ansees som lav.

Det er knyttet risiko til oppnåelsen av målene for tilgjengelighet av infrastrukturen. Foretakets mål forutsetter at bevilgninger til vedlikehold sikrer at fornyelsesbehovet ikke fortsetter å øke. Dersom midler til fornyelse av jernbaneinfrastrukturen ikke økes, vil et stadig økende vedlikeholds- og fornyelsesbehov gi økte kostnader på sikt og en mindre tilgjengelig infrastruktur som følge av flere feil. Anlegg som allerede har passert teknisk levetid krever økt vedlikehold for å opprettholde tiltenkt funksjon. Infrastruktur med høyt fornyelsesbehov har flere feil og skaper flere uforutsette driftsforstyrrelser. Resultatet er at antall feil som skaper driftsforstyrrelser øker, det blir flere saktekjøringer, flere forsinkelsestimer og dårligere punktlighet. Dette vil påvirke mulighetene til å oppnå fastsatte mål for punktlighet og regularitet.

Det er økonomisk risiko i Bane NORs prosjektportefølje. Særlig de store utbyggingsprosjektene er komplekse, med stor avhengighet av eksterne aktører og krevende gjennomføring, og i mange tilfeller med utfordrende grunnforhold. Det arbeides målrettet med å få bedre grunnlag for investeringsbeslutninger og med risiko- og økonomistyringen i prosjektene for å styrke kontrollen på risiko og at tilhørende tiltak blir implementert. Det er viktig at Bane NOR kommer inn

² Antall arbeidsrelaterte personskader med fravær pr million arbeidstimer

³ Antall arbeidsrelaterte personskader pr million arbeidstimer

i planleggingen av nye utbyggingsprosjekter på et tidlig tidspunkt, før konseptutredninger foretas, slik at foretaket i større grad kan håndtere projektrisiko.

Koronapandemien ga økt risiko for merkostnader og forsinkelser i fremdrift for deler av prosjektporteføljen, blant annet på grunn av innreiserestriksjoner for utenlandske arbeidere. I 2022 ble denne risikoen redusert etter at verdenssamfunnet i stor grad åpnet opp igjen. Krigen i Ukraina og høye energipriser har bidratt til stor usikkerhet rundt kostnadene i entreprenørmarkedet.

Prosjektet for signal og trafikkstyring, ERTMS, har betydelig risiko. Prosjektet innebærer et vesentlig element av utvikling av nye tekniske løsninger og har høy kompleksitet og en rekke avhengigheter mellom delprosjektene og mot andre prosjekter og aktiviteter innen jernbanesektoren. Det gjelder blant annet trafikkelskaper og eiere av tog. Gjennomføringen krever godt samarbeid med disse aktørene, så vel som med leverandørene til programmet.

Bane NOR har i all hovedsak inntekter i NOK, samtidig som foretaket har noen utbetalinger i euro til hovedleverandører på prosjektet Follobanen. Det er imidlertid avtalefestet med Jernbandedirektoratet at Bane NOR ikke skal bære valutarisikoen verken for dette prosjektet eller ERTMS-programmet, fordi kostnadsrammen ble fastsatt før 1. januar 2017. Bane NOR bærer selv valutarisiko knyttet til andre prosjekter, men eksponeringen er begrenset i forhold til den totale andelen av Bane NORs prosjektportefølje. Flere prosjekter er valutasisikret for å ytterligere redusere konsernets totale valutaeksponering.

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

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

Foretaksstyring i Bane NOR

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

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

For nærmere redegjørelse om foretaksstyring, vises det til styrets redegjørelse for eierstyring og foretaksledelse i Bane NOR, tatt inn som eget avsnitt i årsrapporten og publisert på www.banenor.no under fanen Investor Relations.

Bane NOR har tegnet styreansvarsforsikring for konsernet og datterselskaper. Forsikringen omfatter styret

og daglig leders personlige rettslige erstatningsansvar for ren formueskade forårsaket i utførelsen av vervene.

Bærekraftig verdiskaping

Bane NORs samfunnsoppdrag og rolle

Bane NORs bærekraftsarbeid reflekterer statens mål om en bærekraftig utvikling innen konsernets kjerneoppgaver.

Ambisjoner, mål og strategier

Bane NORs overordnede bærekraftsfokus i 2022, var å bidra til en økt oppslutning om jernbanen, slik at flere vil ta mer tog. Ambisjonen for arbeidet er reflektert i Bane NORs visjon «Mer på skinner setter mindre spor,» og springer ut av jernbanens miljøfortrinn og virksomhetens bidrag til et mer bærekraftig samfunn. Å flytte mer transport over på jernbane vil gjøre transportsektoren mer bærekraftig, da jernbanen bruker mindre energi og areal og har lavere karbonfotavtrykk i forhold til kapasitet enn andre transportmidler. Jernbanen er dermed en del av svaret på en av verdens største utfordringer.

Bane NORs veikart for bærekraft er konsernets plan for å realisere strategi og mål for bærekraft. Veikartet er strukturert rundt de temaene som er vurdert som mest vesentlige for Bane NOR:

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

I tillegg til de prioriterte temaene, er ytterlige syv tema definert som vesentlige. De øvrige temaene og målene som er beskrevet i veikartet, bidrar på ulike vis til at jernbanen «setter mindre spor».

En komplett oversikt som viser samtlige vesentlige tema, mål og KPIer, inntas i Bane NORs separate bærekraftsrapport for 2022.

Det er i løpet av året lagt ned et betydelig arbeid i å øke dekningsgraden for klimaregnskapet, noe som kan gi et bilde av en økning i Bane NORs totale direkte og indirekte CO₂-utslipp for 2022. Målingen for 2022 viser et utslipp på 1 129 583 tonn CO₂. Dette gir et mer nøyaktig utgangspunkt for reell vurdering av måloppnåelse de kommende årene.

Antall miljøskader i 2022 viser en nedgang fra 2021. Tilsvarende gjelder elektrisitetsbruk både per tog og kvadratkilometer.

Klima, miljø og naturmangfold

Det er igangsatt et løft for å øke dekningsgraden for Bane NORs klimaregnskap i tråd med forventningene i statens eierskapsmelding. Bane NOR har utarbeidet klimagassregnskap i tråd med standarden «Greenhouse Gas Protocol» vedlagt årsrapporten i kap. 6. Fokus i 2023 er på å etablere et utgangspunkt i faktisk situasjon i 2019 og å utarbeide klimaregnskap fra 2019-2021 ved hjelp av samme metode, slik at utviklingen over tid kan måles. I 2022 ble det besluttet at Bane NOR skal sertifisere alle store utbyggingsprosjekter med BREEAM Infrastructure. Erfaringer fra gjennom-

førte BREEAM Infrastructure prosjekter i Norge viser at bruk av ordningen fører til lavere kostnader og betydelige klima- og miljøgevinster gjennom utslippsreduksjon, smart materialbruk og massehåndtering.

Ansvarlig virksomhet, menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold

Bane NOR arbeider for å fremme likestilling og mangfold, samt hindre all form for diskriminering og trakassering. Dette er tydeliggjort i Bane NORs verdier og styrende dokumenter, og vektlegges ved gjennomføring av aktiviteter som ledertrening, rekruttering, lønns- og arbeidsvilkår, samt ved å etterstrebe like utviklingsmuligheter for alle. Gjennom tydelige retningslinjer, forebyggende arbeid og god oppfølging av varsler, ønsker konsernet å hindre trakassering og uønsket adferd blant både fast ansatte og innleide. Temaet mangfold er inkludert i den årlige medarbeiderundersøkelsen, og alle medarbeidere gjennomfører årlig e-læring om etikk og samfunnsansvar, der mangfold fremheves. I Bane NORs lederprogrammer er kultur og verdier sentrale tema.

I henhold til den forsterkede aktivitets- og redegjøringsplikten i likestillings- og diskrimineringsloven § 26, redegjør Bane NOR for hvordan det jobbes aktivt for likestilling og ikke-diskriminering i egen redegjørelse, som publisert på www.banenor.no under fanen Investor Relations. Dette gjelder både hvordan de eventuelle likstillingsutfordringer som finnes i virksomheten kan avdekkes, faktisk tilstand rundt kjønnslikestilling, og hva som er gjort for å oppfylle aktivitetsplikten.

Total kvinneandel blant de ansatte, samt kvinner i ledende stillinger, er stabil, sammenlignet med foregående år. Tilsvarende gjelder lønnsnivå for kvinner versus menn.

I forbindelse med koronapandemien er det gjennomført regelmessige risikovurderinger for smittevern og innførte smittevernstiltak, herunder opplæring i smittevern for alle ansatte. Det er i tillegg gjennomført risikovurdering for arbeid hjemmefra med påfølgende tiltak for å ivareta arbeidsmiljø. Jevnlige pulsundersøkelser har gjort det mulig med målrettede tiltak for å sikre et fullt forsvarlig arbeidsmiljø for medarbeiderne. Fleksibiliteten til å arbeide hjemmefra under pandemien er videreført og formalisert i henhold til HMS-regelverket. Bane NOR praktiserer fleksibilitet med kontoret som kjerne, og har inngått avtale med ansatte som arbeider hjemmefra. Kompetanse er et høyt prioritert område, og Bane NOR har blant annet representanter i styrene for Opplæringskontoret for jernbanefag og Konnekt (nasjonalt kompetansesenter for samferdsel, etablert av Jernbanedirektoratet). Bane NOR har et helhetlig HCM-system, hvor medarbeiderutvikling er en sentral del. I 2022 er det etablert nettverk av ambassadører for den digitale sikkerheten, som støtter organisasjonen og styrker kunnskap om mulige digitale angrep mot Bane NOR. Videre utvikling av HCM-system, hvor analyse, dashboard for ledere, samt pålagt bruk av utviklingsplan, er tiltak som utgjør en viktig del av medarbeideres digitale hverdag.

For nærmere om Bane NORs arbeid med menneskerettigheter og aktsomhetsvurderinger i henhold til åpenhetsloven, vises det til redegjørelsen for aktsomhetsvurderinger i Bane NOR, som publisert på www.banenor.no under fanen Investor Relations.

Forskning og innovasjon

Arbeidet med forskning og utvikling i Bane NOR skal sikre god kompetanse og fremtidsrettede teknologiske løsninger. Arbeidet skal understøtte målsetningene om effektiv og sikker trafikkavvikling med høy punktlighet og forutsigbarhet. Bane NOR utfører ofte forsknings- og utviklingsaktiviteter sammen med partnerne, slik som andre infrastrukturforvaltere (f.eks. Statens Vegvesen, Nye Veier, Statnett), forskningsorganisasjoner (f.eks. SINTEF, NGI, Ruralis) eller universiteter (f.eks. NTNU, UiO, OsloMet).

Fremtidsutsikter og rammebetingelser

Bane NOR har i 2021 og 2022 inngått nye avtaler med Samferdselsdepartementet og Jernbanedirektoratet. Avtalene er viktige premisser for Bane NORs strategiske mål om mer jernbane for pengene og reduserte utbyggingskostnader. Det nye rammeverket gir økt handlingsrom, finansiell fleksibilitet og forutsigbar finansiering. Foretaket gjennomfører utviklingsarbeid innenfor portefølje- og eierstyring for å kunne levere på de nye rammebetingelsene.

Utviklingsarbeidet omfatter en rekke tiltak for utvikling og implementering av det nye rammeverket, slik at Bane NOR kan levere på forventningene. Styret og ledelsen prioriterer også forbedringer i den helhetlig risiko- og prosjektstyringen av de større prosjektene.

Styret og ledelsen i Bane NOR vil følge opp sammenslåingen med Spor drift tett for å sikre realisering av bedre drift og mer vedlikehold for pengene, som igjen bidrar til bedre oppetid i infrastrukturen.

Bane NOR jobber målrettet for å oppnå punktlighet på forventet 90 prosent i året som kommer. Styret vil fremover ha økt fokus på stabil drift og togframføring, og at tiltakene som skal bidra til dette gir ønsket effekt.

Bane NORs bærekraftsatsing i 2023 har som overordnet mål å operasjonalisere statens forventninger som er tydeliggjort i statens eierskapsmelding 2022 – 2023. Dette innebærer blant annet gjennomføring av fornyet interessent- og vesentlighetsanalyse innenfor samtlige bærekrafttema. Internkontroll for ikke-finansielle forhold skal styrkes, og bærekraft blir integrert i konsernstrategi, forretningsdrift og risikooppfølging.

Føringene for rammene for jernbanen blir lagt i arbeidet med Nasjonal transportplan for perioden 2025-2036. Bane NOR er deltager i dette arbeidet som ledes av Samferdselsdepartementet, og vil pågå hele 2023. Bane NOR

FAKTA |

Noen forsknings- og innovasjonsaktiviteter i 2022

- Bane NOR deltar i prosjektet ClimDesign (delfinansiert av Forskningsrådet og ledes av NVE). Målet med prosjektet er å oversette teori om økning i nedbør til praktisk bruk, herunder å generere brukervennlige dimensjonerende verdier for klimatilpasset infrastruktur. I tillegg ble det satt opp tre målestasjoner i Trøndelag som måler vannhøyde ved innløp til tre stikkrenner.
- Bane NOR har arbeidet i 2022 med Rail Heating System, hvor hensikten er å øke varmetilførsel til skinner og unngå bruk av ekstra varmekabler som beskytter sporveksler mot isdannelse.
- Det jobbes med bildebehandling med kunstig intelligens for forebyggende vedlikehold. Hensikten er å kunne rapportere avvik og feil, automatisk og digitalt, og spesielt åpne for muligheten til å fange opp avvik før det utvikler seg til feil. Arbeidet forsetter til 2024 for å harmonisere praksis med øvrige infrastrukturforvaltere i Europa, samt utvikle flere algoritmer til relevante jernbanesystemer.

foreslår å prioritere økt satsing på drift og vedlikehold av eksisterende jernbanelinjer, foran igangsettelse av investeringer rettet mot økt kapasitet. Dette er en viktig forutsetning for å sikre mer stabil drift og togfremføring.

Styret i Bane NOR legger vekt på å sikre foretaket forutsigbarhet og rammebetingelser som gir grunnlag for god utvikling og drift av norsk jernbaneinfrastruktur. Arbeidet med å sikre at

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

Oslo, 22. mars 2023

Cato Hellesjø
Styrets leder
(elektronisk signert)

Olaf Trygve Melbø
Nestleder
(elektronisk signert)

Hildegunn Naas-Bibow
Styremedlem
(elektronisk signert)

Baard Haugen
Styremedlem
(elektronisk signert)

Renate Larsen
Styremedlem
(elektronisk signert)

Adele Norman Pran
Styremedlem
(elektronisk signert)

Terje Wold
Styremedlem
(elektronisk signert)

Bente Langeland Roheim
Styremedlem
(elektronisk signert)

Eli Giske
Styremedlem
(elektronisk signert)

Henning Bråtebæk
Konstituert konsenssjef
(elektronisk signert)

Konsernledelse

Bane NORs konsernledelse består av en konsernsjef og ni konserndirektører.



Henning Bråtebæk
Konstituert konsernsjef

Henning Bråtebæk (f. 1967) ble konstituert konsernsjef i mars 2023. Han er utdannet sivilingeniør fra NTNU i Trondheim. Han har bakgrunn fra Jernbaneverket, som banesjef og eiendomssjef. I 2008 gikk han til Avinor Oslo Lufthavn og har siden april 2019 til mars 2023 vært administrerende direktør i Spordrift.



Sverre Kjenne
Konserndirektør for Drift og Teknologi

Sverre Kjenne (f. 1964) er utdannet sivilingeniør fra Manchester (UMIST) med en MBA fra Lausanne (IMD). Kjenne har bred erfaring fra ledelse av børsnoterte og privateide industri- og teknologiskaper i Norge og utlandet. Han startet i Jernbaneverket i 2011 som teknologidirektør.



Birger Steffensen
Fung. konserndirektør for Virksomhetsstyring

Birger Steffensen (f. 1971) er utdannet sivilingeniør ved Institutt for marin teknikk ved NTNU og har en MBA i finans fra ESADE. Han begynte i Bane NOR i 2017, og sitter i styret til Grønn Byggallianse og Næringslivsringen (Bygg og Miljø NTNU). Han har ledererfaring fra Aker Solutions og rederibransjen.



Jon-Erik Lunøe
Konserndirektør for Eiendom

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



Stine Undrum
Konserndirektør for Utbygging

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



Henning Scheel
Konserndirektør for Kunde og Marked

Henning Scheel (f. 1980) er samfunnsviter med påbygde mastergrader i innovasjon og «International management». Han ble ansatt i Bane NOR i 2017 som direktør for kontrakt og marked. Han har jobbet med flere store prosjekter i Hydro, REC og Equinor. I Equinor hadde han flere lederjobber.



Torild Lid Uribarri
Konserndirektør for Kommunikasjon
og Samfunnskontakt

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



Karsten Boe
Konserndirektør for Sikkerhet og Kvalitet

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



Beate Hamre Deck
Konserndirektør for HR og Organisasjon

Beate Hamre Deck (f. 1967) er utdannet siviløkonom fra Frankrike. Hun jobbet mange år i Arthur Andersen & co og i Statkraft som internerisjonsdirektør og HR-direktør. Hun var HR-direktør i forretningsområdet internasjonal produksjon og utvikling i Equinor, før hun startet i Bane NOR i 2017.



Hans Gunnar Dokken
Fungerende konserndirektør Spordrift

Hans Gunnar (f. 1967) er fungerende konserndirektør for Spordrift. Han er utdannet siviløkonom, og startet sin karriere hos Det Norske Veritas på starten av 90-tallet. Han har hatt ulike roller i Veidekke og Norsk Ståldrift før han startet som administrerende direktør i Norsk Jernbanedrift AS i 2013. I 2019 startet han egen konsulentvirksomhet, før han 15. september 2022 startet i Spordrift som Regionsdirektør Sør-Vest.

Styret

Styret i Bane NOR består av ni styremedlemmer og tre observatører, inkludert styreleder og nestleder.



Cato Hellesjø
Styreleder

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



Olaf Melbø
Nestleder

Olaf Melbø (f. 1949) har vært nestleder siden 2016. Han er utdannet sivilingeniør fra NTNU og har 35 års erfaring som leder av store landbaserte utbyggingsprosjekter. Melbø har styreverfaring fra Baneservice, AF-gruppen og Norge på Expo 2000.



Renate Larsen
Styremedlem

Renate Larsen (f. 1975) har vært styremedlem siden juni 2021. Hun er siviløkonom fra NHH og har over 20 års erfaring fra ledelse og styrearbeid. Larsen er styreleder i Oceanfood AS og Helse Nord RFH. Hun var adm.dir. i Norges sjømatråd, og har vært styreleder i Hålogaland Teater. Hun har erfaring fra styrer i Folketrygdfondet, Nofima, NHO Troms og Svalbard og Lerøy-konsernet.



Hildegunn Naas-Bibow
Styremedlem

Hildegunn Naas-Bibow (f. 1972) har vært styremedlem siden juni 2021. Hun er utdannet siviløkonom fra NHH og MBA fra Harvard Business School. Hun er tidligere partner i PwC Consulting og konsulent i BCG. Naas-Bibow er også daglig leder for Furusetth gård, styremedlem i GK Gruppen AS og Unibuss.



Baard Haugen
Styremedlem

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



Adele Norman Pran
Styremedlem

Adele Norman Pran (f. 1970) har vært styremedlem siden juni 2021. Hun er jurist, har en mastergrad i revisjon og lang erfaring fra Private Equity og selskapsutvikling. Pran har bakgrunn fra finans, erfaring fra styrer i børsnoterte, statseide og private selskaper og har ledet styrer og revisjonsutvalg.



Eli Giske
Styremedlem

Eli Giske (f. 1964) er nytt styremedlem i Bane NOR. Hun er styreleder i Sykehusapotekene HF og Bredvid AS, nestnestleder i Nye Veier AS, og styremedlem i flere virksomheter. Giske har tidligere blant annet jobbet som CFO i EVRY ASA og Posten Norge AS, og har vært styreleder i Spordrift AS. Hun har en Master of Business and Marketing fra Oslo Handelshøyskole (BI).



Terje Wold
Styremedlem / ansattrepresentant

Terje Wold (f. 1961) har vært styremedlem siden sommeren 2021 og har verv som tillitsvalgt. Han har etatsutdanning som Jernbanefullmektig, og har jobbet i jernbanen siden 1978. Han har erfaring med tollbehandling og skiftetjeneste, og jobber i dag som trafikkstyrer i Bane NOR.



Bente Langeland Roheim
Styremedlem / ansattrepresentant

Bente Langeland Roheim (f. 1972) har vært styremedlem siden sommeren 2021. Hun har master i elkraftteknikk fra NTNU i Trondheim i 1997 og begynte å jobbe for Jernbaneverket i 1998. Siden det har hun jobbet med forskjellige ting innenfor prosjekter i Bane NOR.



Lars Øyvind Sannes
Observatør / ansattrepresentant

Lars Øyvind Sannes (f. 1975) har vært observatør siden sommeren 2021. Han er utdannet ved Den Polytekniske høyskolen. Sannes startet i Jernbaneverket i 2000, og har vært tillitsvalgt siden 2005. Han har også verv i lokalforening og landsråd i Norsk Jernbaneforbund.



Morten Tannum
Observatør / ansattrepresentant

Morten Tannum (f. 1958) har vært observatør i styret siden sommeren 2021. Han er utdannet ingeniør på elektrolinja ved Oslo Ingeniørhøgskole og markedsøkonom ved Oslo Markedshøgskole. Fra 1982 og frem til 2009 har han hatt varierte ingeniørstillinger innen IKT og elektro. Siden 2009 har han jobbet i Jernbaneverket som senior ingeniør.

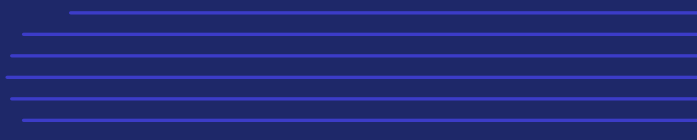


Ola Rune Kleiven
Observatør / ansattrepresentant

Ola Rune Kleiven (f. 1971) er ny observatør og ansattrepresentant i styret. Han har vært ansattvalgt styremedlem i Spordrift og var også hovedtillitsvalgt for NJF i Spordrift. Kleiven jobber som arbeidsplanlegger og er leder for Banepersonalets Landsråd i NJF. Kleiven har erfaring som anleggsarbeider, formann, visitør, gruppeleder, anleggsleder og tilstandskontrollør.

7.0 Regnskap

7.1	Årsregnskap, noteverk og regnskapsprinsipper	72
7.2	Redegjørelse for eierstyring og foretaksledelse	115
7.3	Revisors beretning	122
7.4	Retningslinjer om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse for ledende personer	124
7.5	Lønnsrapport for 2022	126



Resultatregnskap

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF				Bane NOR Konsern	
2022	2021		Note	2022	2021
5 317	5 455	Vederlag fra Jernbanedirektoratet	1	5 317	5 455
5 397	5 490	Kompensasjon for slit og elde (utsatt inntektsføring tilskudd)	1	5 405	5 498
0	0	Salgsinntekter, eiendomsprosjekter	1,2	152	27
3 926	2 442	Andre driftsinntekter	1	4 919	3 318
14 640	13 388	Sum driftsinntekter		15 793	14 299
0	0	Prosjektkostnader eiendomsprosjekter	2	132	13
909	462	Varekostnad		1 122	565
2 069	1 911	Lønns- og personalkostnad	3,4	2 037	1 873
3 484	3 522	Maskinleie, materiell og vedlikehold	5	3 588	3 646
2 452	2 206	Andre driftskostnader	5	2 597	2 300
8 914	8 101	Sum driftskostnad før avskrivninger og nedskrivninger		9 476	8 397
5 514	5 572	Avskrivninger og nedskrivninger	6,7	5 888	5 968
212	-286	Driftsresultat		428	-65
0	0	Resultat fra investering i felleskontrollert virksomhet	8	99	555
393	357	Finansinntekter	9	322	98
87	50	Finanskostnader	9	202	138
305	306	Netto finansresultat		219	514
518	20	Ordinært resultat før skattekostnad		647	449
1	7	Skattekostnad på ordinært resultat	10	74	86
516	13	Årsresultat		573	363

Balanse

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern		
2022	2021	Eiendeler	Note	2022	2021
19	0	Utsatt skattefordel	10	0	0
544	390	Øvrige immaterielle eiendeler	6	574	390
563	390	Sum immaterielle eiendeler		574	390
32 128	31 907	Grunneiendom, bygninger mv.	7	41 280	40 430
89 960	86 172	Infrastruktur	7	89 960	86 172
76 280	65 492	Anlegg under utførelse	7	77 695	67 083
975	1 040	Driftsløsøre, maskiner, transportmidler m.v.	7	1 068	1 160
199 343	184 611	Sum varige driftsmidler		210 003	194 844
8 261	8 261	Investeringer i datterselskap	8	0	0
0	0	Investeringer i felleskontrollert virksomhet	8	740	732
0	0	Investeringer i aksjer og andeler		6	6
1 646	550	Andre fordringer og øvrige finansielle anleggsmidler	11, 12, 13	218	169
9 907	8 811	Sum finansielle anleggsmidler		963	907
209 814	193 812	Sum anleggsmidler		211 540	196 141
0	0	Utviklingseiendom	14	5 880	5 256
1 067	852	Varelager	14	1 072	855
650	345	Kundefordringer	11	856	475
2 249	4 430	Andre fordringer	11, 12, 13, 15	2 492	3 452
2 127	400	Markedsbaserte finansielle instrumenter	11	2 127	400
3 753	3 056	Bankinnskudd	16	3 816	3 115
9 845	9 084	Sum omløpsmidler		16 243	13 554
219 658	202 897	Sum eiendeler		227 783	209 695

Balanse

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF				Bane NOR Konsern	
2022	2021	Egenkapital og gjeld	Note	2022	2021
8 809	8 802	Innskuddskapital	17	8 809	8 802
8 809	8 802	Sum innskutt egenkapital		8 809	8 802
3 791	2 807	Annen egenkapital	17	4 057	3 017
3 791	2 807	Sum opptjent egenkapital		4 057	3 017
12 600	11 610	Sum egenkapital		12 866	11 819
198 109	183 389	Leveringsforpliktelse	18	198 461	183 749
2 510	3 073	Pensjonsforpliktelse	4	2 510	3 073
0	12	Utsatt skatt	10	325	367
123	310	Andre avsetninger for forpliktelse	19	123	310
200 742	186 784	Sum avsetninger for forpliktelse		201 419	187 499
0	0	Langsiktig rentebærende gjeld	20	5 200	4 100
0	0	Sum annen langsiktig gjeld		5 200	4 100
0	0	Kortsiktig rentebærende gjeld	20	1 533	1 244
1 374	1 165	Leverandørgjeld	12, 13	1 500	1 397
28	9	Betalbar skatt	10	92	94
132	127	Skyldige offentlige avgifter		132	127
4 783	3 202	Annen kortsiktig gjeld	12, 21	5 042	3 414
6 316	4 503	Sum kortsiktig gjeld		8 298	6 277
207 058	191 287	Sum gjeld		214 917	197 876
219 658	202 897	Sum egenkapital og gjeld		227 783	209 695



Oslo, 22. mars 2023

Cato Hellesjø
Styrets leder
(elektronisk signert)

Olaf Trygve Melbø
Nestleder
(elektronisk signert)

Hildegunn Naas-Bibow
Styremedlem
(elektronisk signert)

Baard Haugen
Styremedlem
(elektronisk signert)

Renate Larsen
Styremedlem
(elektronisk signert)

Adele Norman Pran
Styremedlem
(elektronisk signert)

Terje Wold
Styremedlem
(elektronisk signert)

Bente Langeland Roheim
Styremedlem
(elektronisk signert)

Eli Giske
Styremedlem
(elektronisk signert)

Henning Bråtebæk
Konstituert konsernsjef
(elektronisk signert)

Kontantstrømoppstilling

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2022	2021	Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter	2022	2021
518	20	Resultat før skattekostnad	647	449
-6	-8	Periodens betalte skatt	-91	-56
-8	-35	Gevinst/tap ved salg av anleggsmidler og utviklingseiendom	-5	-203
5 514	5 572	Avskrivninger og nedskrivninger	5 888	5 968
-5 397	-5 490	Inntektsføring leveringsforpliktelse	-5 405	-5 498
0	0	Resultatandel felleskontrollert virksomhet	-99	-555
-215	22	Endring i varelager	-217	19
-305	-100	Endring i kundefordringer	-380	0
2 038	2 461	Fordring på vederlag på Jernbanedirektoratet	2 038	2 461
209	-248	Endring i leverandørgjeld	102	-146
-46	-5	Forskjell kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger	-46	-5
0	-13	Kalkulatorisk rente langsiktig fordring	0	-13
654	198	Endring i andre tidsavgrensingsposter	758	-239
2 956	2 374	Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	3 190	2 182
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter				
84	107	Salg av utviklingseiendom og varige driftsmidler	206	858
-20 728	-17 724	Investering i utviklingseiendom og varige driftsmidler	-22 192	-20 911
0	0	Innbetalinger ved salg av aksjer og andeler i andre foretak	0	951
0	-271	Utbetalinger ved investering i aksjer og andeler i andre foretak	-91	-90
-1 727	-400	Utbetalinger ved kjøp av andre investeringer	-1 727	-400
2	16	Innbetalinger på andre lånefordringer (kortsiktig/langsiktig)	2	17
0	0	Utbetalinger på andre lånefordringer (kortsiktig/langsiktig)	-51	-63
-22 369	-18 272	Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-23 853	-19 638
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter				
20 110	17 223	Vederlag fra Jernbanedirektoratet benyttet til investeringer	20 110	17 223
0	0	Innbetalinger ved opptak av gjeld	3 783	3 080
0	0	Utbetalinger ved nedbetaling gjeld	-2 603	-2 380
0	0	Innbetalinger av utbytte og konsernbidrag	74	113
20 110	17 223	Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter	21 364	18 036
697	1 325	Netto endring i kontanter og kontantekvivalenter	701	580
3 056	1 731	Kontanter og kontantekvivalenter ved periodens begynnelse	3 115	2 535
3 753	3 056	Kontanter og kontantekvivalenter ved periodens slutt	3 816	3 115

Noter

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

Note 01

Inntekter

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2022	2021	Inntekter fordelt på kategori	2022	2021
5 317	5 455	Inntektsført vederlag fra Jernbanedirektoratet	5 317	5 455
5 397	5 490	Kompensasjon for slit og elde	5 405	5 498
0	0	Salgsinntekter, eiendomsprosjekter	152	27
34	29	Inntekter fra andre offentlige virksomheter	34	29
955	458	Energiinntekter	955	458
1 953	1 049	Infrastrukturavgifter	1 953	1 049
8	35	Salgsgevinster	5	189
97	78	Undervisningstjenester	97	78
489	402	Leieinntekt fast eiendom og øvrige leieinntekter	1 385	1 138
390	392	Andre driftsinntekter	490	378
14 640	13 388	Sum inntekter	15 793	14 299
2022	2021	Inntekter fordelt på virksomhetsområder	2022	2021
12 475	11 072	Drift og teknologi	12 475	11 072
479	594	Utbygging	479	594
391	418	Kunde og marked	391	418
1 161	1 105	Eiendom	2 314	2 016
134	199	Administrasjon og støttefunksjoner	134	199
14 640	13 388	Sum inntekter	15 793	14 299

Vederlag fra avtalene med Jernbanedirektoratet er regnskapsmessig periodisert som følger:

	2022	Inntektsført driftstilskudd	Balanseført leverings forpliktelse	Sum
A1		4 545	3 246	7 792
A2		772	16 872	17 643
Sum vederlag		5 317	20 118	25 435
	2021			
K01		4 600	2 401	7 001
K02		29	0	29
K03		233	1 035	1 268
K04		394	13 634	14 027
K03/K04-hybrid		200	407	607
Sum vederlag		5 455	17 478	22 933

Note 02

Eiendomsprosjekter

Konsernet har flere utviklingsprosjekter gjennom egne datterselskap i Bane NOR Eiendom-konsernet. Nedenfor er en oversikt over de mest vesentlige prosjektene som har generert byggherregevinster ved realisering/salg eller løpende avregning.

Utviklingsprosjektene til Bane NOR Eiendom-konsernet aktiveres i balansen som utviklingseiendom for salg, jf. note 14. Næringsbygg og boliger inntektsføres etter løpende avregning først når kontrakt for salg er inngått (iht. inntektsføring av anleggskontrakter), jf. omtale i prinsippnote om anleggskontrakter. Tilhørende merverdier er inkludert i beregningen av fullføringsgrad og netto prosjektresultat.

I tillegg har Bane NOR Eiendom-konsernet betydelig antall prosjekter organisert som felleskontrollerte virksomheter med andre eiendomsaktører. Disse prosjektene (selskapene) konsolideres ikke, men regnskapsføres etter egenkapitalmetoden, jf. note 8.

Bane NOR Konsern

2022	Salgsinntekter	Prosjektkostnader	Sum netto resultat
Proffen Hageby (boliger, Drammen)	152	-132	20
Sum	152	-132	20
2021			
Riverside (boliger, Fredrikstad)	27	-13	14
Sum	27	-13	14

Note 03

Lønnskostnader, antall årsverk, godtgjørelser m.m.

Bane NOR SF			Bane NOR konsern		
2022	2021	Lønnskostnader	2022	2021	
2 801	2 646	Lønninger	2 801	2 646	
380	361	Arbeidsgiveravgift	380	361	
364	338	Pensjonskostnader	364	338	
44	16	Andre ytelser	44	16	
-1 520	-1 450	Aktiverte lønnskostnader	-1 552	-1 488	
2 069	1 911	Sum lønnskostnader	2 037	1 873	
3 321	3 335	Sysselsatte årsverk i regnskapsåret har vært	3 321	3 335	

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

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern		
2022	2021	Kostnadsført godtgjørelse til revisor (tall eksklusive mva.)	2022	2021	
1,1	1,0	Lovpålagt revisjon	2,3	2,7	
0,1	0,2	Andre attestasjonstjenester	0,2	0,3	
0,0	0,0	Skatterådgivning	0,0	0,0	
0,0	0,0	Andre tjenester	0,0	0,0	
1,1	1,2	Sum kostnadsført	2,6	3,0	

Note 04

Pensjoner

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

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

Foretakets pensjonsordninger tilfredsstiller kravene i lov om obligatorisk tjenestepensjon.

Antall i ordningene per 31. desember 2022

Ytelsesordning aktive	1 363
Ytelsesordning pensjonister	727
Ytelsesordning oppsatte	1 431
Innskuddsordning	2 003

Balanse	2022	2021
Pensjonsforpliktelse 01.01.	6 457	7 024
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	154	158
Rentekostnad på pensjonsforpliktelsen	121	96
Pensjonsutbetalinger	-157	-148
Endring pensjonsforpliktelse (Spordrift AS)	0	-1 310
Aktuarielt tap (gevinst)	-427	638
Sum beregnet brutto pensjonsforpliktelse ved periodens slutt	6 148	6 457
Pensjonsmidler 01.01.	3 764	4 451
Renteinntekt på pensjonsmidlene	72	62
Innbetalinger inklusive administrasjonskostnader	246	199
Administrasjonskostnad	-3	-4
Pensjonsutbetalinger	-156	-147
Endring pensjonsmidler (Spordrift AS)	0	-811
Aktuarielt tap (gevinst)	26	14
Sum pensjonsmidler ved periodens slutt	3 949	3 764

Netto pensjonsforpliktelse	2 200	2 693
Arbeidsgiveravgift av netto pensjonsforpliktelse	310	380
Sum netto balanseført pensjonsforpliktelse inklusive arbeidsgiveravgift	2 510	3 073
Resultat	2022	2021
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	154	158
Arbeidsgiveravgift	29	28
Rentekostnad på pensjonsforpliktelsen	121	96
Forventet avkastning på pensjonsmidler	-72	-62
Administrasjonskostnad	3	4
Sum pensjonskostnad ytelsesordning i resultatregnskapet	235	222
Aktuarielt tap (gevinst)	-453	624
Arbeidsgiveravgift av aktuarielt tap (gevinst)	-64	88
Sum pensjonskostnad (estimataavvik) ført direkte mot egenkapitalen	-517	712
Sum pensjonskostnad ytelsesordning i resultatregnskapet	235	222
Kostnader ved innskuddsordning inklusive arbeidsgiveravgift	130	116
Sum netto pensjonskostnad i resultatregnskapet	365	338
Avstemming pensjonsforpliktelse og årets pensjonskostnad	2022	2021
Netto pensjonsforpliktelse ved periodens begynnelse	3 073	2 936
Endring netto pensjonsforpliktelse, inklusive arbeidsgiveravgift	0	-570
Årets premier, inklusive administrasjonskostnad og arbeidsgiveravgift	-281	-227
Sum pensjonskostnad (estimataavvik) ført direkte mot egenkapitalen	-517	712
Sum pensjonskostnad ytelsesordning i resultatregnskapet	235	222
Sum netto balanseført pensjonsforpliktelse inklusive arbeidsgiveravgift	2 510	3 073

Økonomiske, demografiske og aktuarielle forutsetninger	2022	2021
Diskonteringsrente	3,00 %	1,90 %
Forventet avkastning pensjonsmidlene	3,00 %	1,90 %
Årlig forventet lønnsvekst	3,50 %	2,75 %
Årlig forventet regulering av alders- og etterlattepensjon over 67 år	2,60 %	1,75 %
Årlig forventet G-regulering, regulering av AFP, uføre- og etterlattepensjon	3,25 %	2,50 %
Gjennomsnittlig arbeidsgiveravgiftsfaktor	14,1 %	14,1 %
Antall yrkesaktive	1 363	1 600
Gjennomsnittsalder - yrkesaktive	55	54
Sum pensjonsgrunnlag (i mill. kr)	986	1 114
Gjennomsnittlig lønn (i tusen kr)	724	696
Antall pensjonister	727	621
Antall oppsatte	1 431	1 323
Dødelighet	K2013	K2013
Uførhet	200 % * K63	200 % * K63
Etterlatte/giftesannsynlighet mv.	K2013	K2013
Frivillig avgang < 50 år	10,0 %	10,0 %
Frivillig avgang > 50 år	3,0 %	3,0 %
Uttakstilbøyelighet førtid (AFP) (lik begge år)		Aldersgrense 70: 36 % ved 62 år, Særalder 65: 100 % 62 år

Note 05

Driftskostnader

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2022	2021		2022	2021
		Maskinleie, materiell og vedlikehold		
39	37	Leie av maskiner, inventar o.l.	40	37
269	242	Verktøy, inventar og driftsmateriell	269	242
293	330	Reparasjon og vedlikehold	440	477
2 883	2 913	Entreprenør- og prosjekteringstjenester	2 839	2 890
3 484	3 522	Sum maskinleie, materiell og vedlikehold	3 588	3 646
		Andre driftskostnader		
2	1	Frakt- og transportkostnader	2	1
238	140	Energikostnader vedrørende produksjon	238	140
876	785	Kontorlokaler og publikumsområder mv.	617	580
171	139	Konsulenttjenester	180	149
530	489	Andre fremmede tjenester	526	489
60	34	Kurs-, møte- og kontorkostnader	67	35
36	55	Telefon, datasamband, porto o.l.	39	58
57	47	Drift av egne transportmidler og maskiner	57	47
61	34	Reise, diett, bilgodtgjørelse	61	34
328	316	Kompensasjon til togselskaper	328	316
93	166	Andre kostnader	482	451
2 452	2 206	Sum andre driftskostnader	2 597	2 300

Note 06

Immaterielle eiendeler

Bane NOR SF	Lisenser, rettigheter	Goodwill	Sum
Anskaffelseskost 01.01.	569	37	606
Tilgang	200	0	200
Overføringer til/fra varige driftsmidler	20	0	20
Anskaffelseskost 31.12.	789	37	826
Akkumulerte avskrivninger 01.01.	188	28	216
Årets avskrivninger	57	9	66
Akkumulerte avskrivninger 31.12.	245	37	282
Sum balanseført verdi 31.12.	544	0	544

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

Bane NOR Konsern	Lisenser, rettigheter	Goodwill	Sum
Anskaffelseskost 01.01.	569	19	588
Tilgang	230	0	230
Overføringer til/fra varige driftsmidler	20	0	20
Avgang	0	0	0
Anskaffelseskost 31.12.	819	19	838
Akkumulerte avskrivninger 01.01.	188	10	198
Årets avskrivninger	57	9	66
Avgang	0	0	0
Akkumulerte avskrivninger 31.12.	245	19	264
Sum balanseført verdi 31.12.	574	0	574

Note 07

Varige driftsmidler

Bane NOR SF	Grunneiendom, bygninger mv.	Infrastruktur	Anlegg under utførelse	Driftsløsøre, maskiner mv.	Sum
Anskaffelseskost 01.01.	32 369	112 512	65 492	1 641	212 015
Tilgang	0	0	20 509	18	20 528
Overføringer mellom anleggsgrupper	497	8 884	-9 437	56	0
Overføringer til/fra immaterielle eiendeler	0	0	-20	0	-20
Avgang	-186	-69	-265	-5	-525
Anskaffelseskost 31.12.	32 680	121 326	76 280	1 711	231 997
Akkumulerte avskrivninger 01.01.	463	26 340	0	601	27 404
Årets avskrivninger	133	5 053	0	139	5 324
Avgang	-43	-26	0	-5	-74
Akkumulerte avskrivninger 31.12.	553	31 366	0	735	32 654
Sum balanseført verdi 31.12.	32 128	89 960	76 280	975	199 343
Forventet økonomisk levetid	20-50 år	20-50 år		3-10 år	
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær		Lineær	

Årlig leie av ikke balanseførte driftsmidler:

Driftsmiddel	Årlig leie
Maskiner	40
Bygninger	860

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

Bane NOR Konsern	Grunneiendom, bygninger mv.	Infrastruktur	Anlegg under utførelse	Driftsløse, maskiner mv.	Sum
Anskaffelseskost 01.01.	45 870	112 512	67 143	1 993	227 518
Tilgang	863	0	20 509	18	21 390
Overføringer mellom anleggsgrupper	370	8 884	-9 310	56	0
Overføringer til/fra utviklingseiendom	0	0	0	0	0
Overføringer til/fra immaterielle eiendeler	0	0	-20	0	-20
Avgang	-223	-69	-265	-5	-562
Anskaffelseskost 31.12.	46 880	121 327	78 057	2 062	248 326
Akkumulerte avskrivninger 01.01.	5 440	26 340	60	833	32 673
Årets avskrivninger	203	5 053	303	166	5 725
Årets nedskrivninger	0	0	0	0	0
Avgang	-43	-26	-1	-5	-75
Akkumulerte avskrivninger 31.12.	5 600	31 367	362	994	38 323
Sum balanseført verdi 31.12.	41 280	89 960	77 695	1 068	210 003

Forventet økonomisk levetid	10-50 år	20-50 år	2-10 år
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær	Lineær

Årlig leie av ikke balanseførte driftsmidler:

Driftsmiddel	Årlig leie
Maskiner	40
Bygninger	602

Ved årsslutt i 2022 ble det gjennomført en vurdering av behov for nedskrivning av konsernets merverdier, herunder merverdi tomter og bygninger. Nedskrivningsvurderingen er basert på verddivurderinger utført av uavhengig aktør.

Note 08

Datterselskap og felleskontrollert virksomhet

Bane NOR SF

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

Datterselskap

Bane NOR Eiendom AS

Bn Lysaker Elveveien AS

Bne S-22 AS

Bane NOR Konsern

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

Datterselskaper i Bane NOR Eiendom konsern:

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

Selskap

Bane NOR Serviceeiendom AS
 Bne 20legend AS
 Bne 254 Vikersund AS
 Bne Asker AS
 Bne Baneveien 57 AS
 Bne Brueland AS
 Bne C6 AS
 Bne Cecilienborg AS
 Bne Egersund AS
 Bne Foss Eikeland AS
 Bne Frodegaten 23 AS
 Bne Ganddal AS
 Bne Horten AS
 Bne Hovemoen Eiendom AS
 Bne Hvalstad Bolig AS
 Bne Hvalstad Næring AS
 Bne Hvalstad Parkering AS
 Bne Kanalhotellet AS
 Bne Kløfta Bolig AS
 Bne Kongsvinger Elvebredden AS
 Bne Lagårdsveien felt G AS
 Bne Lagårdsveien felt I AS
 Bne Lagårdsveien Veiareal AS
 Bne Langhus AS
 Bne Lensmannslia AS
 BNE LFC
 Bne Lisleby Utvikling AS
 Bne Nordfjordeid AS
 Bne Nordisk Lys AS
 Bne Nye Nybyen AS

Selskap

Bne Orkanger AS
 Bne Paradis 1 AS
 Bne Parkering AS
 Bne Porsgrunn Overgangen 7 AS
 Bne Riverside AS
 Bne Sandefjord Rosenvoldsgate AS
 Bne Schweigaardsgate 40-46 AS
 Bne Schweigaardsgate 41-51 AS
 Bne Schweigaardsgate 51 I AS
 Bne Schweigaardsgate 51 II AS
 Bne Schweigaardsgate 51 III AS
 Bne Schweigaardsgate 51 IV AS
 Bne Ski Jernbanesvingen AS
 Bne Ski Vestveien AS
 Bne Ski Vestveien Parkering AS
 Bne Ski Vestveien Sør AS
 Bne Slagmarken AS
 Bne Strandgata 19 AS
 Bne Stryn AS
 Bne Strømmen AS
 Bne Tangen AS
 Bne Voss Knutepunktet AS
 Bne X6 AS
 Bne Økern AS
 Bne Årnes AS
 Brakerøya Tomteselskap AS
 Byterminalen Stavanger AS
 Drammen Stasjon A1 AS
 Drammen Stasjon A3 AS
 Flekkefjordbanen Utvikling AS

Selskap

Fosnagaten 12 AS
 Grenstølveien 40 AS
 Grønland 21 AS
 Inkubator Sundland AS
 Jernbanebrygga 63 AS
 Jernbaneveien 27 AS
 Kammerherreløkka AS
 Lierstranda Tomteselskap AS
 Moss Tomteselskap AS
 Mysen S16 Næring AS
 Mysen S16 Utvikling AS
 Paradis Boligutvikling 1B AS
 Paradis Boligutvikling 2 AS
 Paradis Næring 1 AS
 Professor Smiths Hage Utvikling AS
 Pshu Næring AS
 Quadrum AS
 Quadrum Bygg A AS
 Quadrum Bygg B AS
 Quadrum Bygg C AS
 Quadrum Bygg D AS
 Skien Brygge AS
 Skøyen Knutepunkt Utvikling AS
 Stabæk Torg Utvikling AS
 Strandgata Moss 25 og 27 AS
 Sundland Eiendom AS
 Togdiesel AS
 Trolløya Eiendom AS
 Trondheim Stasjonscenter AS
 Trondheim Stasjonscenter Gryta AS

Felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskaper i Bane NOR Eiendom underkonsern:

Navn	Forretningskontor	Eier-/stemme-andel, %
Bellevue Utvikling AS	Fredrikstad	50 %
Bne Holmestrand Bolig AS	Oslo	50 %
Devoldholmen Utvikling AS	Oslo	50 %
Drammen Helsepark AS	Drammen	50 %
Eidos Eiendomsutvikling AS	Lier	23 %
Grefsen Utvikling AS	Oslo	50 %
HAL 12 D AS	Oslo	50 %
Hinna Stasjon Utvikling AS	Stavanger	50 %
Hokksund Vest Utvikling AS	Oslo	50 %
Hommelvik Stasjonsby AS	Malvik	50 %
Innlandet Næringsutvikling AS	Gjøvik	50 %
Jessheim Byutvikling AS	Ullensaker	50 %
Kjærlighetsstien Bolig AS	Levanger	50 %
Knutepunkt Porsgrunn AS	Porsgrunn	50 %
Lagårdsveien Utvikling AS	Oslo	50 %
Lurhaugen Utvikling AS	Oslo	50 %
Nyhavna Hotell AS	Hamar	50 %
Oslo S Parkering Holding AS	Oslo	50 %
Oslobolig AS	Oslo	25 %
Paradis Boligutvikling 1 AS	Stavanger	50 %
Paradis Stasjon Bolig AS	Stavanger	50 %
Perleporten Asker AS	Asker	50 %
Sagtomta Utvikling Mysen AS	Indre Østfold	33 %
Sjøsidan Moss AS	Moss	50 %
Skien Brygge Utvikling AS	Skien	50 %
Snipetorp AS	Oslo	50 %
Stasjonsgarasjen Voss AS	Oslo	50 %
Stasjonskvartalet Utvikling AS	Oslo	50 %
Steinkjer Fylkeshus AS	Hamar	33 %
Strandsonen Utvikling AS	Hamar	50 %
Tangenkaia AS	Drammen	37 %
Vikersund Utvikling AS	Modum	50 %
Voss Stasjon - Hotell AS	Oslo	50 %
Årnes Brygge AS	Oslo	50 %
Åstadveien ABC Utvikling AS	Asker	50 %

Årets resultatandel fra felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskap

	Grefsen Utvikling AS	Jessheim Byutvikling AS	Oslo S Parkering Holding AS	Eidos Eiendomsutvikling AS	Øvrige	Sum
Resultatandel	40	19	10	1	34	104
Interntgevinster	0	0	0	0	0	0
Merverdier	0	0	0	0	-5	-5
Årets resultatandel	40	19	10	1	29	99

Spesifikasjon balanseført verdi 31.12. felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskap

	Grefsen Utvikling AS	Jessheim Byutvikling AS	Oslo S Parkering Holding AS	Eidos Eiendomsutvikling AS	Øvrige	Sum
Balanseført verdi 01.01.	79	88	139	121	305	732
Øvrig tilgang/avgang i perioden	0	0	0	0	35	35
Årets resultatandel	40	19	10	1	29	99
Endring interntgevinst/merverdi	0	0	0	0	-108	-108
Utbytte	-29	-20	-25	0	0	-74
Inn-/utbetaling egenkapital	0	0	0	0	56	56
Sum balanseført verdi 31.12.	90	87	124	122	317	740

Note 09

Finansinntekter og finanskostnader

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2022	2021	Finansinntekter	2022	2021
258	35	Renteinntekter fra eksterne	280	44
42	19	Renteinntekter fra andre konsernselskaper	0	0
0	13	Finansinntekt finansiell leasing fiberkabler	0	13
36	37	Agio	36	37
50	250	Utbytte fra Bane NOR Eiendom AS	0	0
7	3	Andre finansinntekter	6	4
393	357	Sum finansinntekter	322	98

2022	2021	Finansinntekter	2022	2021
0	0	Gjeldsrenter	111	85
0	0	Rentekostnad til andre konsernselskaper	0	0
0	0	Andre rentekostnader	0	0
36	43	Agio	36	43
51	7	Andre finanskostnader	55	10
87	50	Sum finanskostnader	202	138

Note 10

Skatt

Skattepolicy

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

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

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

Årets beregning av betalbar og utsatt skatt

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

Øvrige konsernselskaper er underlagt ordinær skatteplikt.

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2022	2021	Årets skattekostnad i resultatregnskapet	2022	2021
33	9	Betalbar skatt	114	95
-32	-2	Endring i utsatt skatt	-40	-9
1	7	Skattekostnad i resultatregnskapet	74	86
Betalbar skatt i balansen				
33	9	Årets betalbare skatt	114	95
-5	0	For lite/mye avsatt skatt tidligere år	-22	-1
28	9	Betalbar skatt i balansen	92	94

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2022	2021	Avstemming fra nominell til faktisk skattesats	2022	2021
518	20	Ordinært resultat før skattekostnad	654	449
114	4	Forventet inntektsskatt etter nominell skattesats (22 %)	144	99
Justert for skatteeffekten av følgende poster:				
-11	-55	Permanente forskjeller (fritaksmetoden)	0	-105
0	0	Permanente forskjeller (resultatandel felleskontrollert virksomhet)	12	-26
-97	58	Skattefritak etter skatteloven § 2-32 første ledd	-97	58
-5	0	For lite/mye avsatt skatt tidligere år	-5	0
0	0	Andre poster	20	60
1	7	Skattekostnad	74	86
0 %	35 %	Effektiv skattesats	11 %	19 %

Beregning av utsatt skatt:

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2022	2021	Midlertidige forskjeller	2022	2021
41	51	Anleggsmidler	-538	-471
-128	0	Omløpsmidler	1 759	1 777
0	0	Gevinst- og tapskonto	343	400
0	0	Pensjonsforpliktelse	0	0
0	0	Underskudd til fremføring	-27	-3
0	5	Andre poster	-59	-34
-87	56	Grunnlag for utsatt skatt	1 478	1 669
-19	12	Utsatt skatt i balansen	325	367

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

Note 11

Fordringer

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2022	2021		2022	2021
		Kundefordringer		
653	347	Kundefordringer til pålydende	865	483
-3	-2	Avsetning til tap på kundefordringer	-9	-7
650	345	Sum kundefordringer	856	475
		Andre fordringer		
0	1 420	Fordring på vederlag fra Jernbanedirektoratet, jf. note 1	0	1 420
830	633	Til gode merverdiavgift	901	677
133	1 150	Fordring på selskap i samme konsern	0	0
719	412	Forskuddsbetalte kostnader og påløpte inntekter	968	492
567	816	Andre kortsiktige fordringer	624	864
2 249	4 430	Sum andre fordringer	2 492	3 452
		Markedsbaserte finansielle instrumenter		
2 127	400	Pengemarkedsfond	2 127	400
2 127	400	Sum andre fordringer	2 127	400
		Fordringer med forfall senere enn ett år		
1 635	537	Lån til foretak i samme konsern	0	0
0	0	Lån til felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskaper	208	157
11	13	Andre langsiktige fordringer	11	13
1 646	550	Sum fordringer med forfall senere enn ett år	218	169

Note 12

Mellomværende med selskap i samme konsern

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2022	2021	Fordringer på:	2022	2021
133	1 150	Datterselskaper	0	0
0	0	Felleskontrollert virksomhet	0	0
133	1 150	Sum	0	0
Lån til:				
1 635	537	Datterselskaper	0	0
0	0	Felleskontrollert virksomhet	208	157
1 635	537	Sum	208	157
Gjeld til:				
76	27	Datterselskaper	0	0
0	0	Felleskontrollert virksomhet	0	0
76	27	Sum	0	0
Lån fra:				
0	0	Datterselskaper	0	0
0	0	Felleskontrollert virksomhet	0	0
0	0	Sum	0	0

Note 13

Transaksjoner med nærstående parter

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

Egenkapitaltransaksjoner med Samferdselsdepartementet er omtalt i note 17 og 22, samt i prinsippnotene.

Tilsettelser til ledende ansatte er omtalt i Lederlønsrapport, og mellomværende med konsenselskaper er omtalt i note 12.

For konsernet opplyses det ikke om transaksjoner som er eliminert i konsernregnskapet.

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

a) Inntekter og mottatte offentlige tilskudd:

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern		
2022	2021	Vederlag (offentlige tilskudd)	2022	2021	
25 435	22 933	Jernbanedirektoratet	25 435	22 933	
Salg av varer og tjenester					
12	17	Jernbanedirektoratet	12	17	
1 878	1 137	Operatører underlagt Samferdselsdepartementet	2 087	1 176	

b) Kjøp av varer og tjenester:

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern		
2022	2021		2022	2021	
1	0	Jernbanedirektoratet	1	0	
2 589	2 312	Operatører underlagt Samferdselsdepartementet	2 589	2 315	

c) Mellomværende med nærstående parter utenfor konsernet (jf. note 12 for opplysninger innad i konsernet):

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2022	2021	Kortsiktige fordringer	2022	2021
0	1 420	Jernbanedirektoratet	0	1 420
114	85	Operatører underlagt Samferdselsdepartementet	152	145
Kortsiktig gjeld				
620	0	Jernbanedirektoratet	620	0
37	105	Operatører underlagt Samferdselsdepartementet	37	105

Note 14

Varelager og utviklingseiendom for salg

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2022	2021	Varelager og utviklingseiendom for salg	2022	2021
331	245	Distriktslager	334	245
822	692	Sentrallager	822	692
9	8	Øvrig varelager	12	11
0	0	Utviklingseiendom for salg inkludert merverdier	5 880	5 256
-96	-93	Nedskrivning for ukurans jernbanerelatert varelager	-96	-93
1 067	852	Sum varelager og utviklingseiendom for salg	6 952	6 111

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

Ved årsslutt i 2022 ble det gjennomført en vurdering av behov for nedskrivning av konsernets merverdier, herunder merverdi på utviklingseiendom.

Nedskrivningsvurderingen er basert på verddivurderinger utført av uavhengig aktør. Med grunnlag i disse vurderingene ble det gjennomført en netto reversering av tidligere års nedskrivninger med 12 mill. kr, til virkelig verdi.

Note 15

Sikring ved bruk av finansielle derivater

Energisikring

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

Beholdningen pr 31.12.2022 av terminkontrakter for foretakets eget forbruk har en virkelig negativ verdi på 24 mill. kr. Løpetid er året 2023. Beholdningen pr 31.12.2022 av terminkontrakter (kraft og valuta) for videresalget til togoperatørene har en virkelig positiv verdi på 683 mill. kr. Løpetid er årene 2023-2027.

Rentesikring

Underkonsernet Bane NOR Eiendom har tatt opp eksternt gjeld for å finansiere sin eiendomsvirksomhet. I låneavtaler med eksterne långivere fremgår det at deler av gjelden skal rentesikres. Det er inngått rentebytteavtaler for totalt 4 970 mill. kr. Gjennomsnittlig gjenværende levetid på rentebytteavtalene var på fire år per utgangen av 2022. Sikringsavtalene i Bane NOR Eiendom er behandlet som kontantstrømsikring og sikringsbokført, slik at løpende rentekostnader som bokføres tilsvarer fast rente i sikringsavtalene.

Valutasikring

I forbindelse med selskapets prosjekter er det inngått enkelte valutasikringsavtaler. Sikringsavtalene er behandlet som kontantstrømsikring og sikringsbokført, slik at prosjektkostnadene som bokføres tilsvarer fast valutabeløp i sikringsavtalene. Per 31. desember 2022 er det inngått følgende valutasikringsavtaler; 145 mill. EUR og 9 mill. CHF.

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2022	2021	Virkelig verdi på sikringsinstrumenter	2022	2021
659	192	Energisikringsinstrumenter	659	192
0	0	Rentesikringsinstrumenter	150	46
-8	-36	Valutasikringsinstrumenter	-8	-36
651	156	Sum virkelig verdi på sikringsinstrumenter	801	202
2022	2021	Virkelig verdi på sikringsinstrumenter	2022	2021
659	192	Energisikringsinstrumenter	659	192
0	0	Rentesikringsinstrumenter	150	46
-8	-36	Valutasikringsinstrumenter	-8	-36
651	156	Sum ikke bokført gevinst (+)/tap(-) på sikringsinstrumenter	801	202

Note 16

Bundne bankinnskudd

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2022	2021	Bundne bankinnskudd	2022	2021
135	126	Skattetrekkmidler	135	126

Note 17

Egenkapital og eierinformasjon

Foretaket er 100 prosent eid av staten ved Samferdselsdepartementet.

Bane NOR SF

Endring i egenkapital	Innskuddskapital	Annen egenkapital	Sum
Egenkapital 31.12.20	9 002	3 506	12 508
Tingsuttak 23.01.21	-200	0	-200
Årets resultat	0	13	13
Estimatavvik pensjon	0	-712	-712
Sum egenkapital 31.12.21	8 802	2 808	11 610
Tingsinnskudd 01.10.22	7	0	7
Avsatt utbytte	0	-50	-50
Årets resultat	0	516	516
Estimatavvik pensjon	0	517	517
Sum egenkapital 31.12.22	8 809	3 791	12 600

Bane NOR Konsern

Endring i egenkapital	Innskuddskapital	Annen egenkapital	Sum
Egenkapital 31.12.20	9 002	3 302	12 304
Tingsuttak 23.01.21	-200	64	-136
Årets resultat	0	363	363
Estimatavvik pensjon	0	-712	-712
Sum egenkapital 31.12.21	8 802	3 017	11 819
Tingsinnskudd 01.10.22	7	0	7
Avsatt utbytte	0	-50	-50
Årets resultat	0	573	573
Estimatavvik pensjon	0	517	517
Sum egenkapital 31.12.22	8 809	4 057	12 866

16. oktober 2020 fattet foretaksmøtet følgende vedtak: "Innskuddskapitalen i Bane NOR SF nedsettes med NOK 200.110.000, fra NOK 9.002.291.516, til NOK 8.802.181.516. Nedsettelsen skal anvendes til tilbakebetaling til staten. Jf. Lov om statsforetak §16 første ledd nr. 2, ved at foretakets aksjer i Spordrift AS, bokført til NOK 200.110.000, overføres til staten." Nedsettelsen av innskuddskapitalen ble endelig registrert i Foretaksregisteret 23. januar 2021.

Med virkning fra 1. oktober 2022 overtok foretaket eiendeler tilknyttet berging- og beredskapsvirksomheten fra Vygruppen AS.

Note 18

Leveringsforpliktelse

Leveringsforpliktelsen oppstår som følge av bruttoføring av offentlige tilskudd, og er motposten til aktiverte kostnader relatert til jernbaneinfrastruktur finansiert med offentlige tilskudd. Leveringsforpliktelsen inntektsføres i takt med avskrivning av eiendelene de offentlige tilskuddene har finansiert.

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2022	2021	Årets endring i leveringsforpliktelse	2022	2021
183 389	171 978	Leveringsforpliktelse 01.01.	183 749	172 346
20 118	17 478	Anskaffelse varige driftsmidler finansiert med tilskudd	20 118	17 478
0	-576	Reklassifisering	0	-576
-5 397	-5 490	Årets inntektsføring	-5 405	-5 498
198 109	183 389	Sum	198 461	183 749

Note 19

Andre avsetninger for forpliktelser

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2022	2021	Årets endring i leveringsforpliktelse	2022	2021
78	305	Usikre betingede forpliktelser ifm. tvister og krav	78	305
45	5	Øvrige usikre forpliktelser	45	5
123	310	Sum bokførte usikre forpliktelser	123	310

Usikre betingede forpliktelser i forbindelse med tvister og krav

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

Forurenset grunn

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

Note 20

Rentebærende gjeld

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2022	2021	Rentebærende gjeld	2022	2021
0	0	Obligasjonslån	4 083	2 750
0	0	Banklån	1 500	1 350
0	0	Sertifikatlån	800	950
0	0	Benyttet kassekreditt	350	294
0	0	Sum rentebærende gjeld	6 733	5 344
0	0	herav langsiktig gjeld	5 200	4 100
0	0	herav kortsiktig gjeld	1 533	1 244

Bane NOR SF Konsern

Forfallstruktur	2023	2024	2025	2026	2027	> 2028
Rentebærende gjeld	1 533	200	1 450	971	1 145	1 434

Covenantskrav (Bane NOR Eiendom Konsern)	Krav	2022	2021
Belåningsgrad i forhold til markedsverdi	< 65,0 %	32,2 %	28,2 %

Kredittfasiliteter/trekkrettigheter

Bane NOR Eiendom-konsern har totalt 2 000 mill. kr i kommitert og tilgjengelig fasilitet, hvorav 500 mill. kr er en driftskreditt i konsernkontoordningen og resterende 1 500 mill. kr er en rullerende trekkfasilitet. Den rullerende trekkfasiliteten benyttes ikke i den daglige driften, og er å anse som en sikkerhet for dekning av finansieringsbehov. Bane NOR SF har i tillegg en driftskreditt i Norges Bank, med en ramme på totalt 500 mill. kr.

Driftskreditten er ubenyttet per 31. desember 2022.

Pant og sikkerhetsstillelser:

Hverken Bane NOR SF eller andre selskaper i konsernet har pantsatt eller stilt eiendommer eller andre eiendeler som sikkerhet per 31. desember 2022.

Note 21

Annen kortsiktig gjeld

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2022	2021	Annen kortsiktig gjeld	2022	2021
286	129	Uopptjent inntekt	348	174
3 235	2 249	Påløpte kostnader	3 405	2 405
593	548	Skyldig lønn, feriepenger og skattetrekk	593	548
618	0	Gjeld vederlag til Jernbanedirektoratet, jf. note 1	618	0
50	0	Avsatt utbytte	50	0
1	276	Annen kortsiktig gjeld	28	287
4 783	3 202	Sum annen kortsiktig gjeld	5 042	3 414

Note 22

Virksomhetsoverdragelser

Per 31. desember 2020 eide foretaket 100 % av aksjene i Spordrift AS. Bokført verdi av aksjene var 200 mill. kr. Eierskapet til Spordrift AS ble overført til staten i 2021. Overføringen er gjennomført ved nedsettelse av foretakskapitalen i Bane NOR SF, gjennom tingsuttak av aksjene til bokført verdi, jf. note 17. Transaksjonen er regnskapsført som egenkapitaltransaksjon i 2021.

Note 23

Hendelser etter balansedagen

13. mars 2023 fattet foretaksmøtet følgende vedtak: "Innskuddskapitalen i Bane NOR SF økes med NOK 200.110.000, fra NOK 8.809.381.516, til NOK 9.009.516". Innskuddet består av alle aksjene i Spordrift AS.

Utover dette er det ingen kjente, vesentlige hendelser av betydning som har oppstått etter balansedagen for regnskapsåret 2022.

Regnskapsprinsipper

Generelt

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

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

Bane NOR SF er et statsforetak som er 100 prosent eid av staten. Statens eierskap forvaltes av Samferdselsdepartementet. Foretaket ble opprettet som del av Stortingets vedtak om ny organisering av jernbanesektoren og om innføring av konkurranse om persontransport med jernbane, i dagligtale kalt «Jernbanereformen».

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

Ved utarbeidelsen av åpningsbalansen til foretaket gjennomførte Samferdselsdepartementet, i samråd med eksterne rådgiver, verddivurdering av eiendeler og forpliktelser som ble overført fra Jernbaneverket til foretaket. Verddivurderingene ble gjort i henhold til regnskapsloven og prinsipper for god regnskapsskikk. Driftsmidler som ble overført omfattet grunneiendommer,

infrastruktur, bygninger, maskiner og transportmidler, driftsløsøre og IKT. Overførte eiendeler er spesialiserte og skaper i utgangspunktet ingen separat inntjening. For de fleste eiendelene eksisterer det heller ikke et fungerende annenhåndsmarked med referansepriser. De fleste eiendeler ble derfor verddivurdert basert på en kostbasert tilnærming, noe som er vanlig ved verdsettelse av eiendeler i statsforetak der eierskapet er begrunnet i sektorpolitiske hensyn. Gjenanskaffelseskostnaden ble basert på priser på tidspunktet for gjenanskaffelsen og deretter justert for slit, elde, annen verdiforringelse og teknisk utvikling.

Den 20. juni 2017 ble 100 % av aksjene i Rom Eiendom AS (nå: Bane NOR Eiendom AS) skutt inn som tingsinnskudd i Bane NOR SF. Overføringen skjedde som del av Jernbanereformen, og medførte at eiendomsmasse, herunder jernbaneeiendom som stasjoner, verksteder og terminaler, som tidligere hadde vært i NSBs eie ble tilført infrastrukturforvalteren Bane NOR SF. Tingsinnskuddet ble gjennomført til virkelig verdi, og med regnskapsmessig virkning fra 1. januar 2017.

Leveringsforpliktelse

Ved overføringen av anleggsmidler fra staten til Bane NOR SF ble foretaket tilført verdier knyttet til historisk investering i jernbanerelatert infrastruktur, målt til gjenanskaffelseskost.

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

Verdireduksjon ved slit og elde, som følge av bruk av foretakets varige driftsmidler i foretakets samfunnsoppdrag, reflekteres gjennom avskrivninger. At foretaket benytter sine varige driftsmidler til utøvelsen av samfunnsoppdraget medfører igjen at det i regnskapet gjøres tilsvarende reduksjon av leveringsforpliktelsen. Reduksjonen i leveringsforpliktelsen inntektsføres på regnskapslinjen Kompensasjon for slit og elde (utsatt inntektsføring tilskudd). Jamfør også prinsippbeskrivelse for vederlag fra Jernbanedirektoratet og øvrige inntekter.

Dersom eiendeler frigjøres fra jernbaneformål, blir resterende leveringsforpliktelse relatert til slike eiendeler inntektsført

på overnevnte regnskapslinje, ettersom frigjøring fra jernbaneformål medfører at det ikke lengre påhviler leveringsforpliktelse på eiendelene.

Vederlag fra Jernbanedirektoratet og øvrige driftsinntekter

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

Nytt avtaleregime fra 2022

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

- Avtale med Samferdselsdepartementet, som regulerer utbetalingshyppighet og minimumsnivå for foretakets likviditetstilførsel fra Jernbanedirektoratet, som skal finansiere leveranser til Staten i henhold til avtaler inngått med Direktoratet
- To avtaler med Jernbanedirektoratet, som setter kravene til Bane NORs leveranser;
 - Hovedavtale A1 om leveranse for tilgang til eksisterende infrastruktur (drift og vedlikehold) og utredninger, samt generelle bestemmelser mellom partene
 - Avtale A2 om leveranse av ny og endret infrastruktur (investeringer). Denne avtale, og eventuelle andre avtaler som inngås med Jernbane-

direktoratet, er underordnet Hovedavtale A1. Som vedlegg følger effektpakkebestemmelser med mål for togtilbud, basert på struktur i Nasjonal transportplan.

Vederlag fra Jernbanedirektoratet

Foretaket inntektsfører vederlag fra Jernbanedirektoratet i samsvar med NRS 4 Offentlige tilskudd. Dette innebærer at vederlagene resultatføres og periodiseres i samme periode som kostnadene de relaterer seg til. Vederlag til drift (driftstilskudd) inntektsføres i samme periode som driftskostnadene de relaterer seg til påløper. Vederlag til investeringer (investeringstilskudd) periodiseres slik at det balanseføres en utsatt inntekt som kalles leveringsforpliktelse, som senere inntektsføres i takt med avskrivningene av driftsmidlet. Foretaket bruttofører driftstilskuddene, ettersom dette gir det beste bildet av foretakets aktivitetsnivå. Dette gjelder med unntak av ikke-avskrivbare driftsmidler, som i samsvar med standarden presenteres netto.

Foretaket har inngått to avtaler med Jernbanedirektoratet som regulerer hvilke vederlag foretaket skal motta, og hvilke ytelser foretaket må levere. Hovedavtale (A1) har, i tillegg til å regulere tilgang til eksisterende infrastruktur og utredninger, som formål å fastlegge de generelle rammene som gjøres gjeldende for avtalene som inngås mellom Jernbanedirektoratet og foretaket, samt regulere partenes generelle samarbeid. Virkeområdet for de to avtalene omtales nedenfor.

Hovedavtale A1

Tilgang til eksisterende infrastruktur
Vederlaget skal dekke kostnader til drift,

vedlikehold og fornyelse av eksisterende infrastruktur. Det tildeles et samlet vederlag, som dekomponeres av foretaket til henholdsvis drift (som omfatter driftskostnader, driftsinvesteringer, korrektivt vedlikehold og forebyggende vedlikehold) samt fornyelse. En eventuell effektivisering innenfor drift og en mer langsiktig og effektiv innretning av vedlikeholdsarbeidet i foretaket kan friggi midler til fornying.

- *Drift:* Vederlag til drift anses i hovedsak som driftstilskudd. Inntektsføring av årets driftsvederlag skjer i regnskapsåret vederlaget tildeles, med unntak for driftsinvesteringer som forskyves i tid. Vederlag til driftsinvesteringer behandles parallelt som vederlag til A1-fornyelse, jmf. beskrivelse nedenfor. Ettersom vederlaget i A1 er fast, kan foretaket få regnskapsmessig overskudd eller underskudd knyttet til avtalen, avhengig av hvor effektivt foretaket gjennomfører driften av foretaket.
- *Fornyelse:* Vederlag til fornyelse anses i hovedsak som investeringstilskudd. Vederlaget balanseføres og behandles som utsatt inntekt fram til anleggsmiddelet er ferdigstilt og klart til å tas i bruk. Inntektsføring skjer fra tidspunktet hvor anleggsmiddelet er klart til å tas i bruk og avskrivninger påløper. Inntektsføring skjer i takt med tilhørende avskrivninger.

Utredninger

Avtaler som inngås om utredninger skal fremforhandles mellom foretaket og Jernbanedirektoratet og formaliseres gjennom avrop på denne avtalen.

Vederlag for gjennomføring avtales i det enkelte avrop. Avtalt vederlag for utred-

ninger er ikke omfattet av den årlige finansieringen som ytes foretaket. Det avklares i hvilket omfang foretakets leveranser gir grunnlag for særskilt vederlag. Foretaket fakturerer vederlag for det enkelte avrop i henhold til forutsetninger avtalt i avropet.

Andre tjenesteleveranser

Kontroll- og visitasjonsansvaret av spor på Direktoratets museumsområder ivaretas av Foretaket og dekkes av vederlaget.

Foretaket skal i løpet av 2023 ferdigstille arbeidet med å etablere digital infrastrukturmodell (DIM) med funksjonalitet som ivaretar Direktoratets behov. Inntil denne modellen er på plass må det skje manuelle prosesser slik at nødvendige kapasitetsberegninger og simuleringer kan gjennomføres.

Grensesnitt mot infrastrukturavgifter

Ved endringer i statlig kjøp av persontransporttjenester som følge av endrede infrastrukturavgifter for persontog-selskapene, kan vederlaget til foretaket justeres tilsvarende, slik at nettoeffekten for foretaket av avgiftsendringen er null. Avregningen skal skje innen 31. januar påfølgende år.

A2 - Avtale om ny og endret infrastruktur

Avtale om planlegging og bygging ny eller endret infrastruktur

Avtalen består av et hoveddokument med vedlegg. Vedleggsserie E er en konkretisering av foretakets leveringsforpliktelse under avtalen. Vedleggsserie E er i hovedsak strukturert i henhold til effektpakke i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2022-33 (NTP).

I tillegg kommer et vedlegg for investeringsprosjekter som inngår i «Mindre investeringstiltak jernbane».

Når det inngås avtale om en effekt-pakke, tar foretaket et helhetlig ansvar for realiseringen av denne. Det enkelte vedlegg regulerer krav foretaket skal ivareta ved planlegging og bygging slik at effektpakke realiseres i henhold til avtalefestet ibruktage, effektmål og forutsetninger mv.

Vederlagene vedrører tilskudd til planleggings- og prosjekteringsavtaler frem til investeringsbeslutning og bygging av infrastruktur etter investeringsbeslutning. Vederlagene behandles i hovedsak som investeringstilskudd, jmfør omtale ovenfor av A1-fornyelse. Prosjekter som vedrører planlegging etter vedtatt hovedplan anses å kvalifisere for balanseføring.

Prosjekter som vedrører planlegging før vedtatt hovedplan, anses ikke regnskapsmessig å tilfredsstille kriteriene for aktivering. Tilhørende vederlag behandles som driftstilskudd og det inntektsføres vederlag som tilsvarer påløpte kostnader.

For administrasjonskostnader som ikke er direkte knyttet til prosjekter, og for kostnader som ikke tilfredsstiller kriterier for balanseføring, inntektsføres tilskudd likt kostnadspådrag i det aktuelle år.

Porteføljestyling

Foretaket kan benytte den samlede økonomiske ramme fritt for å gjennomføre avtalt togtilbud (effektmål) under denne avtalen - så lenge avtalte leveransekrav og resultatmål realiseres. Dersom Stortinget har fattet vedtak som legger

føringer på bruken av midlene, skal dette nedfelles i vedleggsserie E. Dersom foretaket gjennomfører avtalt togtilbud (effektmål) til en lavere kostnad enn avtalt fastpris beholder foretaket differansen. Slike midler kan nyttes til planlegging og bygging av ny eller endret infrastruktur som gjennomføres til høyere kostnad enn avtalt fastpris. Dersom Foretaket gjennomfører avtalt tiltak til en høyere kostnad enn avtalt fastpris skal dette finansieres av foretaket gjennom oppsparte midler.

Inntekter fra togoperatører

Inntekter fra togoperatører deles inn i tre hovedkategorier:

Infrastrukturavgift

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

Ytelsesordning (kompensasjon til togselskapene)

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

Andre tjenester i henhold til forskrift

Dette er inntekter fra andre tjenester som foretaket tilbyr togoperatørene i henhold til jernbaneforskriften og tillatelsesforskriften, og vedrører hovedsakelig leveranse av kraft og service-tjenester. Salg av tjenester resultatføres når tjenesten er levert og inntekten er opptjent.

Øvrige inntekter

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

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

Inntekter fra utleie av fast eiendom resultatføres over leieavtalenes løpetid. Gevinst ved salg av eiendom resultatføres i perioden risiko og kontroll overføres kjøper (overtagelsestidspunktet), med unntak av salgsgvinster relatert til eiendom som oppføres for salg (anleggskontrakter).

For eiendom som oppføres for salg, herunder bolig- og næringsprosjekter, innregnes inntekt i takt med salgsgrad og ferdigstillelsesgrad på eiendommen. Løpende avregningsinntekt utgjør forventet prosjektinntekt multiplisert med salgsgrad og ferdigstillelsesgrad. Se også omtale av anleggskontrakter i egen prinsippbeskrivelse. Ved tingsinnskuddet av Bane NOR Eiendom AS ble alle konsernets eiendomsprosjekter skutt

inn til virkelig verdi per 20. juni 2017. På konsernnivå elimineres derfor resultat fra løpende avregning mot merverdier relatert til de aktuelle pågående prosjektene, inntil verdien prosjektene ble skutt inn til ved tingsinnskuddet.

Bruk av estimater

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

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

Vurdering av virkelig verdi på anleggsmidler og enkelte omløpsmidler

Konsernet har betydelige balanseførte merverdier knyttet til tingsinnskuddet av Bane NOR Eiendom-konsern. Dette gjelder verdier i anleggsmidler knyttet til investeringseiendom inkludert i grunneiendom, bygninger mv. samt utviklingseiendom klassifisert under omløpsmidler. Disse eiendelene testes

for nedskrivninger når det foreligger indikatorer på mulige verdifall, slik at det er risiko for at regnskapsført verdi overstiger gjennvinnbart beløp. Gjennvinnbart beløp fra kontantgenererende enheter er fastsatt ved beregninger av bruksverdi for anleggsmidler og realisasjonsverdi for omløpsmidler. Disse beregninger krever bruk av estimater.

Regnskapsførte verdier av eiendomsporteføljen testes årlig for verdifall. Utfallet av en verdifallstest kan være at betydelige tap knyttet til balanseførte eiendeler må resultatføres. Eiendomsporteføljen i Bane NOR Eiendom-konsern består av to porteføljer fordelt mellom driftsavhengige eiendommer (investeringseiendom) og utviklings-eiendommer under utvikling for salg. Driftsavhengig portefølje (investeringseiendom) består for det meste av stasjonsområder, jernbaneverksteder, lokstaller og terminalbygg. Utviklings-eiendommer er i hovedsak områder for prosjektutvikling, enten allerede i igangsatte eller på planleggingsstadiet. I påvente av reguleringsplaner leies utviklingseiendommer, både tomter og bygg, ut på kortere og fleksible leieavtaler.

Usikre forpliktelse og øvrige langsiktige forpliktelse

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

Konsolideringsprinsipper

Konsernregnskapet omfatter morselskapet Bane NOR SF og datterselskapene Bane NOR Eiendom AS, Bne S-22 AS og Bn Lysaker Elveveien AS. Datterselskapet Bane NOR Eiendom AS er igjen morselskap i Bane NOR Eiendom-konsernet, som består av om lag 100 hel- og del-eide selskaper.

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

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

Konsernets felleskontrollerte virksomheter regnskapsføres etter egenkapitalmetoden. Bruk av metoden fører

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

Hovedregel for klassifisering av eiendeler og gjeld

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

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

Anleggsmidler med begrenset økonomisk levetid avskrives planmessig.

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

Anskaffelseskost

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

Varige driftsmidler

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

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

Aksjer i datterselskaper, felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskaper

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

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

Andre aksjer

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

Varer

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

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

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

Anleggskontrakter

Arbeid under utførelse, knyttet til konsernets boligprosjekter og øvrige eiendomsprosjekter under oppføring for kunde, vurderes etter løpende avregningsmetode. Fullførelsesgraden beregnes som påløpte kostnader i prosent av forventet totalkostnad. Totalkost-

naden revurderes løpende. For prosjekter som antas å gi tap, kostnadsføres hele det beregnede tapet umiddelbart.

Valuta

Fordringer og gjeld, samt pengeposter i utenlandsk valuta, er vurdert til balanse-dagens kurs.

Pensjon

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

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

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

Foretaket benytter muligheten i NRS 6 Pensjoner til å regnskapsføre pensjon i tråd med IAS 19 Ytelser til ansatte. Ved beregning av pensjonskostnaden, benyttes en lineær opptjeningsmodell

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

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

Arbeids- og sosialdepartementet innførte med virkning fra 1. januar 2018 endrede bestemmelser for regulering av oppsatte rettigheter i statlige fristilte virksomheter. Finansiering av oppsatte pensjonsrettigheter for ansatte som slutter i foretaket forblir foretakets ansvar.

Finansielle og operasjonelle leieavtaler

Leieavtaler som overfører det vesentligste av økonomisk risiko og kontroll fra utleier til leietaker behandles som finansielle leieavtaler. Øvrige leieavtaler behandles som operasjonelle leieavtaler.

Sikring

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

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

Konsernet har i enkelte prosjekter inngått valutaterminkontrakter for å valutasi sikre innkjøp.

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

Skatteplikt

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

Skattekostnaden i resultatregnskapet omfatter både periodens betalbare skatt og endring i utsatt skatt. Utsatt skatt beregnes på grunnlag av de midlertidige forskjeller som eksisterer mellom regnskapsmessige og skattemessige verdier, samt skattemessig underskudd til fremføring ved utgangen av regnskapsåret. Skatteøkende og skattereduserende midlertidige forskjeller som reverserer

eller kan reversere i samme periode er utlignet. Utsatt skatt og skattefordel som kan balanseføres oppføres netto i balansen.

Kontantstrøm

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

Redegjørelse for eierstyring og foretaksledelse

Bane NOR følger statens prinsipper for god eierstyring og selskapsledelse, og har i tillegg valgt etterlevelse av Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse (www.nues.no). Regnskapslovens føringer om redegjørelse om foretaksstyring dekkes ved at krav i §3-3b punkt 4, 7 og 8 er dekket i teksten under. Bane NORs bærekraftsrapportering for 2022 bygger på den internasjonale standarden for bærekraftsrapportering, Global Reporting Initiative (GRI). Standarden gir Bane NOR et verktøy for å utvikle virksomheten og måle den kontinuerlige innsatsen. Bane NOR SF eies 100 prosent av staten og regjeringens eierskapsmelding (Meld. St. 6 (2022–2023)) legger føringer for Bane NORs eierstyring og foretaksledelse.

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

God eierstyring og foretaksledelse reduserer forretningsrelatert risiko, samtidig

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

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

Bane NORs etiske retningslinjer gjelder for styremedlemmer, selskapets medarbeidere, innleide konsulenter og andre som utfører arbeid for konsernet. Bane NOR har ansvar for komplekse leveranser, omfattende kontrakter, et stort antall leverandører og er involvert i bransjer med betydelig risiko for økonomisk kriminalitet og arbeidslivskriminalitet. Alle styremedlemmer, medarbeidere og innleide konsulenter må bekrefte at de har lest og er kjent med Bane NORs etiske retningslinjer ved tiltredelse i

selskapet. Bane NOR gjennomfører obligatorisk e-læring for alle og målrettet dilemmatrening årlig for å understøtte kunnskap og forståelse om de etiske retningslinjene.

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

Bane NOR SF eies 100 prosent av staten. Statens eierskap forvaltes av Samferdselsdepartementet. Bane NORs vedtekter utformes og besluttes av eier. Bane NOR SF er definert som et statlig eiet selskap med sektorpolitiske målsettinger (kategori to). Målene for slike selskap skal tilpasses formålet med eierskapet, og eier vektlegger bærekraftig og mest mulig effektiv oppnåelse av sektorpolitiske mål. For Bane NOR er statens mål som eier kostnadseffektiv forvaltning og utvikling av en sikker og tilgjengelig jernbaneinfrastruktur og jernbanerelatert eiendomsvirksomhet, basert på samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger. For den kommersielle eiendomsvirksomheten er statens mål som eier høyest mulig avkastning over tid innenfor bærekraftige rammer. Det er derfor ikke fastsatt avkastningsmål eller krav til utbytte for foretaket.



Organisering av Bane NOR

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



Figur 1: Oversikt over organiseringen av Bane NOR SF

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

Foretakets formål er å utvikle og sørge for tilgjengelig jernbaneinfrastruktur og effektive og brukervennlige jernbaneinfrastrukturstjenester, inkludert knutepunkts- og terminalutvikling, som

grunnlag for transport av personer og gods på det nasjonale jernbanenettet.

Foretakets virksomhet er planlegging, utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold av det nasjonale jernbanenettet, trafikkstyring og forvaltning av jernbane-eiendom, samt annen virksomhet



som står i naturlig sammenheng med dette. Foretaket mottar vederlag for de tjenestene som inngår i avtalene med Den norske stat v/ Jernbanedirektoratet. Avtalene skal reflektere staten v/ Samferdselsdepartementets avtale med foretaket. Foretaket skal, innenfor rammene av avtalene med staten, ha ansvar for porteføljestyling av sine prosjekter. Foretaket skal legge samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger til grunn for sine prioriteringer og sin virksomhet. Jernbane- og eiendomsvirksomheten skal sammen bygge opp om foretakets formål.

Virksomheten skal drives på en kostnads-effektiv, sikker, og miljøvennlig måte, og sikre god tilgjengelighet og kundeorienterte tilbud for alle grupper reisende og gods. Virksomheten skal drives etter forretningsmessige prinsipper. Virksomheten kan drives av foretaket selv, av heleide datterselskaper, eller gjennom andre selskaper det har eiendeler i eller samarbeider med. Datterselskaper mv. skal drives i henhold til foretakets formål.

Bane NORs visjon er «Mer på skinner setter mindre spor». Visjonen peker på foretakets samfunnsrolle og betydningen av jernbanen for bærekraftig verdiskaping i Norge. Den rommer ambisjoner om at jernbanen skal ta en stadig større andel av transport Norge ved at gods og reisende flyttes fra andre transportformer til jernbanen og med dette blant annet redusere utslippene i transportsektoren. Dette er også i tråd med eiers forventninger til Bane NOR jf. eierskapsmeldingen.

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

Datterselskapet Bane NOR Eiendom AS med underselskaper driver kommersiell eiendomsutvikling og drift i tillegg til å realisere prosjekter som ikke møter krav til bedriftsøkonomisk lønnsomhet, men som støtter opp under Bane NORs samfunnsoppdrag og lønnsomhet fra et samfunnsøkonomisk perspektiv. All fast eiendom i Bane NOR skal ha et bruksformål og tilpasses dette. Jernbanen skal ha tilstrekkelig og egnet areal til sine drift-, og servicefunksjoner, alt annet areal skal utvikles, selges, leies ut eller utnyttes på annen måte til beste for Bane NOR. Bane NOR Eiendom AS har ingen ansatte da disse er ansatt i statsforetaket.

Spordrift ble skilt ut av Bane NOR tidlig i 2021. Spordrift har inngått avtaler med Bane NOR om drift- og vedlikeholdsoppgaver. Spordrift blir den 13. mars 2023 et datterselskap av Bane NOR SF da samtlige aksjer skal skytes inn i statsforetaket som et tingsinnskudd. Spordrift skal integreres i Bane NOR SF.

Selskapskapital

Selskapets foretakskapital er NOK 8 809 381 516 ved utgangen av 2022. Dette blir forhøyet til NOK 9 009 491 516 i forbindelse med tingsinnskuddet av aksjene i Spordrift AS den 13. mars 2023.

Bane NOR Eiendom AS har målsetting om belåningsgrad som ikke overskrider 50 prosent over tid. For å ha en tilstrekkelig sikkerhetsmargin for uforutsette markedshendelser, tar selskapet sikte på å opprettholde en lav belåningsgrad sammenlignet med andre eiendoms-selskaper. Belåningsgraden er i dag litt over 30 prosent.

Likebehandling av eiere og transaksjoner med nærstående

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

Bane NORs etiske retningslinjer setter krav til at styrets medlemmer og medarbeidere melder ifra dersom det kan være spørsmål om deres habilitet. Bane NOR har et habilitetsregister med oversikt over nærstående relasjoner for styremedlemmer, konsernledelsen, ledende ansatte og medarbeidere innen anskaffelser.

Fri omsettelighet

Bane NOR SF er et statsforetak uten fritt omsettelige aksjer.

Foretaksmøte

Gjennom foretaksmøtet utøver staten som eier ved Samferdselsdepartementet den øverste myndighet i Bane NOR. Ordinært foretaksmøte avholdes årlig og senest i løpet av juni. I tillegg kan ekstraordinært foretaksmøte avholdes dersom Samferdselsdepartementet, styret eller revisor finner det nødvendig. Det kan arrangeres eiermøter der styret møter eier for dialog og utveksling av informasjon.

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



Valgkomite

Foretaksmøtet velger foretakets eieroppnevnte styremedlemmer. Styremedlemmene til styret ble i 2021 valgt for en toårsperiode.

Styrets sammensetning og uavhengighet

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

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

Blant styremedlemmene var det i 2022 fire kvinner og fire menn. De to observatørene er menn. For informasjon om det enkelte styremedlem, se egen omtale i årsrapporten.

Styrets arbeid

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

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

Styret har etablert tre styreutvalg.

Revisjonsutvalg

- Styrets revisjonsutvalg er et underutvalg av styret i Bane NOR og skal virke som et saksforberedende organ for styret i utøvelsen av sitt ansvar for regnskapsrapportering, intern- og eksterne revisjon, internkontroll, styrende dokumenter og risikostyring innenfor økonomi- og finansområdet. I tillegg er revisjonsutvalget saksforberedende organ for saker knyttet til eierstyring, foretaksledelse og samfunnsansvar (inkludert bærekraft og menneskerettigheter).
- Revisjonsutvalget er ansvarlig for utførelse av sine oppgaver kun overfor styret i Bane NOR. Styrets og det enkelte styremedlems ansvar endres ikke som følge av utvalgets arbeid.

Kompensasjonsutvalg

- Styrets kompensasjonsutvalg er et underutvalg av styret i Bane NOR og har som formål å være et saksforberedende organ for styrets behandling av kompensasjonsspørsmål. I tillegg er kompensasjonsutvalget saksforberedende organ for ledelsessaker, compliance-funksjonen, samt for varslingsaker.
- Kompensasjonsutvalget er ansvarlig for utførelse av sine oppgaver kun overfor styret i Bane NOR. Styrets og det enkelte styremedlems ansvar endres ikke som følge av utvalgets arbeid.



Prosjektutvalg

- Styrets prosjektutvalg er et underutvalg av styret i Bane NOR og har som formål å være et saksforberedende organ for styrets behandling av prosjektbeslutninger, kontraktinngåelse og øvrige saker relatert til store prosjekter med tilhørende kontrakter.
- Prosjektutvalget er ansvarlig for utførelse av sine oppgaver kun overfor styret i Bane NOR. Styrets og det enkelte styremedlems ansvar endres ikke som følge av utvalgets arbeid.

I 2022 er det gjennomført følgende møter:

	Rolle	Styret	Revisjons- utvalget	Kompensasjons- utvalget	Prosjekt- utvalget
Antall møter		12	6	5	10
Cato Hellesjø	Styreleder, leder for kompensasjonsutvalget og medlem i prosjektutvalget	12		5	10
Olaf Melbø	Nestleder, leder for prosjektutvalget	12			10
Baard Haugen	Styremedlem, leder for revisjonsutvalget	12	6		
Renate Larsen	Styremedlem, medlem i kompensasjonsutvalget	12		4	
Hildegunn Naas-Bibow	Styremedlem, medlem i revisjonsutvalget	12	6		
Adele Bugge Norman Pran	Styremedlem	12			
Bente Langeland Roheim	Styremedlem, medlem i prosjektutvalget	12			10
Terje Wold	Styremedlem, medlem i kompensasjonsutvalget	12		5	
Lars Øyvind Sannes	Observatør, medlem i revisjonsutvalget	12	6		
Morten Tannum	Observatør	12			

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



Risikostyring og internkontroll

Bane NORs organisering, virksomhetsstyring og rapporteringslinjer utgjør grunnlaget for et godt internt kontrollmiljø. Bane NOR har etiske retningslinjer og verdigrunnlag som støtter opp om dette. Internkontroll er en integrert del av virksomhetsstyringen og er basert på prinsippet om tre forsvarslinjer.

Styret skal fastsette Bane NORs risiko-profil og påse at Bane NOR har god internkontroll, tilstrekkelige systemer og ressurser for å sikre at lovbestemmelser etterleves. Dette inkluderer hensiktsmessige systemer for risikostyring som reflekterer omfanget og arten av virksomheten, herunder regelverk og risiko tilknyttet sikkerhet. Bane NORs risikostyring skal inngå i strategien. Risikobegrepet omfatter risiko knyttet til blant annet klima og natur. Strategisk eller annen signifikant konsernrisiko med tilhørende tiltak rapporteres til styret hvert tertial.

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

Modenheten i Bane NORs internkontroll og status på forbedringstiltak rapporteres årlig til styret. Det er gjennomført månedlige rapporteringer til ledelsen, månedlige og årlige stikkprøver, årlig oppdatering av prosedyrene samt årlig

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

På bakgrunn av konsernrevisjonens vurdering, gjennomførte internkontroller og kontrollaktiviteter samt ledelsens egenvurdering, vurderes Bane NOR sin internkontroll for 2022 som tilfredsstillende.

Compliance officer

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

Konsernrevisjonen

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

har til formål å bistå styret og ledelsen i å utøve god virksomhetsstyring gjennom en uavhengig og objektiv vurdering av om Bane NORs vesentligste risikoer er tilstrekkelig håndtert og kontrollert.

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

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

Godtgjørelse til styret og ledende ansatte

Det er foretaksmøtet som fastsetter styrets godtgjørelse. Detaljert oversikt over godtgjørelse til styret finnes i note 7.5 i lønnsrapport. Styremedlemmenes honorarer er ikke knyttet til resultat, opsjonsprogram eller lignende. Det



eksisterer heller ikke bonusprogrammer, resultatbasert avlønning eller lignende for ledende ansatte (eller andre ansatte) i Bane NOR.

Bane NOR følger de retningslinjer som gjelder for lederlønninger i statlig eid virksomhet, inkludert de forventningene som staten stiller til statlige eide virksomheter i eierskapsmeldingen. I samsvar med vedtektenes §8 utarbeider styret en erklæring om lederlønn i samsvar med allmennaksjelovens § 6-16a, regnskapsloven og retningslinjer for statlig eierskap. Erklæringen behandles på ordinært foretaksmøte. Detaljert oversikt over godtgjørelse til ledende ansatte finnes i note 7.5 i lønnsrapport.

Informasjon og kommunikasjon

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

Det avholdes tertialvise kontaktmøter mellom eier og Bane NORs styreleder og ledelse for utveksling av informasjon. Eventuelle synspunkter som formidles i slike møter er å betrakte som innspill til Bane NORs styre og administrasjon.

Selskapsovertakelse

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

Revisor

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

BDO AS har vært foretakets revisor i 2022. Revisor fremlegger årlig et brev til styret (Management letter) som oppsummerer revisjon av foretaket og status vedrørende selskapets internkontroll.

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

For å sikre revisors uavhengighet har styret fastsatt retningslinjer for konsernets adgang til å benytte ekstern revisor til andre tjenester enn revisjon. Revisors godtgjørelse er fordelt på revisjon og andre konsulenttjenester, og fremgår av note 3 til regnskapet. Foretaksmøtet skal godkjenne revisors godtgjørelse.



BDO AS
Munkedamsveien 45
Postboks 1704 Vika
0121 Oslo

Uavhengig revisors beretning

Til foretaksmøtet i Bane Nor SF

Konklusjon

Vi har revidert årsregnskapet til Bane Nor SF.

<p>Årsregnskapet består av:</p> <ul style="list-style-type: none"> Selskapsregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2022, resultatregnskap, kontantstrømpoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper, og Konsernregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2022, resultatregnskap, kontantstrømpoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper. 	<p>Etter vår mening:</p> <ul style="list-style-type: none"> Oppfyller årsregnskapet gjeldende lovkrav, Gir selskapsregnskapet et rettvise bilde av den finansielle stillingen per 31. desember 2022 og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge, og Gir konsernregnskapet et rettvise bilde av konsernets finansielle stilling per 31. desember 2022 og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.
--	--

Grunnlag for konklusjonen

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med de internasjonale revisjonsstandardene International Standards on Auditing (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet nedenfor under Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet. Vi er uavhengige av selskapet og konsernet slik det kreves i lov, forskrift og International Code of Ethics for Professional Accountants (inkludert internasjonale uavhengighetsstandarder) utstedt av the International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA-reglene), og vi har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Innhentet revisjonsbevis er etter vår vurdering tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Annen informasjon

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

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

Penneo Dokumentnøkkel: 8GK7Y-C5DFC-DKKHG-1888W-64361-14WBZ



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

Konklusjon om årsberetningen

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

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

Styret og daglig leders ansvar for årsregnskapet

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

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

Revisors oppgaver og plikter ved revisjon av årsregnskapet

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

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

BDO AS

Terje Tvedt
 statsautorisert revisor
 (elektronisk signert)

Retningslinjer om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse for ledende personer

Retningslinjer om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse for Bane NORs konsernsjef og andre ledende personer (i det følgende kalt «ledende personer») er utarbeidet i overensstemmelse med bestemmelsene i regnskapsloven og Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse. Statens retningslinjer for lederlønn i selskaper med direkte statlig eierandel, fastsatt av Nærings- og fiskeridepartementet 12. desember 2022 ("Retningslinjene") er bindende for Konsernet. Styret mener at Retningslinjene er godt egnet for fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende personer i konsernet.

Retningslinjer for lederlønn

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

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

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

Bane NOR foretar lønnsammenligninger der lønnsnivå for ledende personer i Bane NOR sammenlignes med lønnsnivå for sammenlignbare stillinger i relevante virksomheter og bransjer. Dette for å ha kunnskap om lønnsutviklingen i det norske arbeidsmarkedet og dermed sikre at vi ikke er lønnsledende og at hensynet til moderasjon ivaretas, jfr. Retningslinjene.

Prosess for fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse

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

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

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

Fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse i 2022

Generelt

I Bane NORs retningslinjer for fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse inngår følgende elementer; fastlønn, naturalytelser og pensjons- og forsikringsordninger. Det er ikke planlagt endringer i retningslinjer for 2023.

Lønns-elementer

Fast lønn

Bane NOR har som prinsipp at konsernledelsen skal honoreres med fast lønn. Det i samsvar med eierskapsmeldingen og statens retningslinjer for lederlønn for kategori 2 selskaper, selskaper med mål om bærekraft og mest mulig effektiv måloppnåelse av sektorpolitiske mål. Basislønnen fastsettes på bakgrunn av stillingsinnhold, ansvarsnivå, kompetanse og erfaring.

I Bane NOR er stillingene i konsernledelsen innplassert i et helhetlig stillingsvurderingssystem, og lønnsfastsettelse for ledende ansatte blir vurdert i forhold til både internt og eksternt lønnsnivå. Bane NOR bruker etablert benchmark for å vurdere lønnsnivå mot sammenlignbare stillinger i sammenlignbare selskaper.

Naturalytelser

Det gis tilbud om fri telefon og fribillett for reise med tog omfattet av Jernbanedirektoratets personalbillettordning på lik linje som for øvrige ansatte.

Pensjons- og forsikringsordninger

Ledende personer deltar i konsernets generelle pensjons- og forsikringsordninger, og er omfattet av konsernets generelle aldersgrense. Konsernets pensjonsordning er en innskuddspensjonsordning med 5,7 % av lønn fra 0 til 7,1 G og 23,8 % av lønn mellom 7,1 og 12 G. I tillegg har konsernet en lukket ytelsespensjonsordning i Statens pensjonskasse der medlemmene i ordningen er ansatte som ble virksomhetsoverført fra Jernbaneverket og som har valgt å beholde denne ordningen i stedet for å gå over til Konsernets innskuddspensjonsordning. Opptjente pensjonsrettigheter i pensjonsordningen i Statens pensjonskasse samordnes med opptjening av pensjonsrettigheter fra andre virksomheter med offentlig tjenestepensjon. Det er ikke etablert pensjonsordninger for lønn over 12G. Det påløper ikke pensjonskostnader når lederen ikke lenger er ansatt i virksomheten utover pensjonskostnader som påløper i den ordinære oppsigelsestiden samt kostnad for regulering av oppsatte pensjonsrettigheter.

Styrekompensasjon

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

Ansattvalgte styremedlemmer mottar kompensasjon tilsvarende eieroppnevnte medlemmer.

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

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

Sluttavtaler

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

Øvrige ledende personer har ikke sluttvederlagsavtaler.

Lønnsrapport for 2022

1. Lederlønnspolitik og gjennomføring av retningslinjene for foregående regnskapsår.

Lederlønnspolitikken for 2022 er gjennomført i samsvar med Statens retningslinjer for lederlønn i selskaper med direkte statlig eierandel, fastsatt av Nærings- og fiskeridepartementet 12. desember 2022.

Lønnsregulering for ledende personer er foretatt samtidig med og etter samme prinsipp som for øvrige ansatte i konsernet. For 2022 var økningen i gjennomsnitt 3 prosent på årsbasis.

Ledelsens godtgjørelsesordning blir årlig gjennomgått av styret.

2. Godtgjørelse til ledende ansatte.

Bane NOR definerer konsernledelsen som ledende ansatte. I tabellene nedenfor vises lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i 2022 og 2021 samt total godtgjørelse til ledene ansatte i perioden 2018 til og med 2022.

Oversikt over samlet godtgjørelse til ledende ansatte i 2022:

Navn	Tittel	Lønn	Naturalytelser	Pensjons- innskudd	Samlet godtgjørelse for 2022
Gorm Frimannslund *	konsernsjef	3 023 146	5 536	341 189	3 369 871
Jon-Erik Lunøe **	konserndirektør Eiendom	2 346 737	6 318	172 112	2 525 167
Stine B Illebrekke Undrum *	konserndirektør Utbygging	2 509 048	5 536	314 657	2 829 241
Sverre Kjenne*	konserndirektør Drift og teknologi	2 735 330	5 536	273 874	3 014 740
Henning Scheel **	konserndirektør Kunde og marked	1 851 168	6 318	172 112	2 029 598
Rune Fjeldstad **	konserndirektør Virksomhetsstyring	2 266 000	1 926	172 112	2 440 038
Karsten Boe**	konserndirektør Sikkerhet og kvalitet	1 837 255	6 318	172 112	2 015 685
Beate Hamre Deck**	konserndirektør HR og organisasjon	1 951 565	6 318	172 112	2 129 995
Torild Lid Uribarri **	konserndirektør Kommunikasjon og samfunnskontakt	1 870 741	6 318	172 112	2 049 171

* SPK - offentlig tjenestepensjon. ** Innskuddspensjon DNB.

Oversikt over samlet godtgjørelse til ledende ansatte i 2021:

Navn	Tittel	Lønn	Naturalytelser	Pensjons- innskudd	Samlet godtgjørelse for 2021
Gorm Frimannslund *	konsernsjef	3 034 772	6 348	255 644	3 296 764
Jon-Erik Lunøe **	konserndirektør Eiendom	2 263 411	6 307	167 142	2 436 860
Stine B Illebrekke Undrum *	konserndirektør Utbygging	2 411 128	9 372	289 801	2 710 301
Sverre Kjenne*	konserndirektør Drift og teknologi	2 634 245	8 740	257 629	2 900 614
Henning Scheel **	konserndirektør Kunde og marked	1 785 437	6 307	167 142	1 958 886
Eli Skrøvset** (01.01.21 til 31.08.21)	konserndirektør Virksomhetsstyring	1 437 733	10 307	111 428	1 559 468
Rune Fjeldstad **	konserndirektør Virksomhetsstyring	786 559	1 915	55 714	844 188
Karsten Boe**	konserndirektør Sikkerhet og kvalitet	1 768 058	10 307	167 142	1 945 507
Beate Hamre Deck**	konserndirektør HR og organisasjon	1 860 588	10 307	167 142	2 038 037
Torild Lid Uribarri **	konserndirektør Kommunikasjon og samfunnskontakt	1 800 355	10 307	167 142	1 977 804

* SPK - offentlig tjenestepensjon. ** Innskuddspensjon DNB.

Samlet godtgjørelse for ledende ansatte i perioden 2018 til og med 2022

Navn	Tittel	2018	2019	2020	2021	2022
Gorm Frimannslund *	konsernsjef	3 046 602	3 165 895	3 157 303	3 296 764	3 369 871
Jon-Erik Lunøe **	konserndirektør Eiendom		786 902	2 384 626	2 436 860	2 525 167
Stine B Illebrekke Undrum *	konserndirektør Utbygging		854 379	2 571 483	2 710 301	2 829 241
Sverre Kjenne*	konserndirektør Drift og teknologi	2 157 437	2 265 564	2 388 199	2 900 614	3 014 740
Henning Scheel **	konserndirektør Kunde og marked			601 680	1 958 886	2 029 598
Rune Fjeldstad **	konserndirektør Virksomhetsstyring				844 188	2 440 038
Karsten Boe**	konserndirektør Sikkerhet og kvalitet	1 771 503	1 874 735	1 902 595	1 945 507	2 015 685
Beate Hamre Deck**	konserndirektør HR og organisasjon	1 765 708	1 929 104	1 980 863	2 038 037	2 129 995
Torild Lid Uribarri **	konserndirektør Kommunikasjon og samfunnskontakt	964 963	1 891 854	1 939 047	1 977 804	2 049 171
Petter Eiken*	konserndirektør Eiendom	2 855 491	3 405 149			
Helga Nes**	konserndirektør Utbygging	1 679 298				
Vibeke Aarnes*	konserndirektør Infrastruktur	2 077 377	2 238 254	1 621 556		
Bjørn Kristiansen*	konserndirektør Kunde og trafikk	2 131 139	2 304 474	1 660 831		
Jørn Johansen*	konserndirektør Virksomhetsstyring	1 488 725				
Eli Skrøvset**	konserndirektør Virksomhetsstyring	655 764	2 322 496	2 340 490	1 559 468	
Hans Kristian Amundsen**	konserndirektør Kommunikasjon og samfunnskontakt	567 262				
Einar Kilde**	konserndirektør Utbygging	703 870	2 032 380			

* SPK - offentlig tjenestepensjon. ** Innskuddspensjon DNB.

3. Godtgjørelse til styret

Tabellene nedenfor viser godtgjørelse til styre for 2022 og 2021 samt samlet godtgjørelse til styremedlemmer i perioden 2018 til og med 2022.

Oversikt over samlet godtgjørelse til styret i 2022 (tall i norske kroner)

Navn	Utbetalt styrehonorar	Godtgjørelse for styreutvalg	Rolle	Oppnevnt	Samlet godtgjørelse 2022
Cato Hellesjø	478 000	79 700	Styreleder, leder kompensasjonsutvalg og medlem prosjektutvalg	23/06/2020	557 700
Olaf Melbø	291 000	74 006	Nestleder, leder prosjektutvalg	10/02/2016	365 006
Renate Larsen	238 311	22 539	Styremedlem, medlem kompensasjonsutvalget	21/06/2021	260 850
Adele Bugge Norman Pran	238 311	0	Styremedlem	21/06/2021	238 311
Baard Haugen	238 311	73 617	Styremedlem, leder revisjonsutvalg	20/06/2017	311 928
Hildegunn Naas-Bibow	238 311	42 539	Styremedlem og medlem revisjonsutvalget	21/06/2021	280 850
Bente Langeland Roheim	238 311	42 539	Styremedlem ansattvalg, medlem prosjektutvalget	25/06/2021	280 850
Terje Wold	238 311	22 539	Styremedlem ansattvalg, medlem kompensasjonsutvalget	25/06/2021	260 850
Lars Øyvind Sannes	179 233	42 539	Observatør, medlem av revisjonsutvalget	25/06/2021	221 772
Morten Fred Tannum	179 233	0	Observatør	25/06/2021	179 233

Godtgjørelse til styret er utbetalt etterskuddsvis hver måned.

Oversikt over samlet godtgjørelse til styret i 2021 (tall i norske kroner)

Navn	Utbetalt styrehonorar	Godtgjørelse for styreutvalg	Rolle	Oppnevnt	Samlet godtgjørelse 2021
Cato Hellesjø	501 000	83 333	Styreleder, leder kompensasjonsutvalg og medlem prosjektutvalg	23/06/2020	584 333
Olaf Melbø	304 583	76 833	Nestleder og leder prosjektutvalg	10/02/2016	381 417
Ane Rongen Breivega	126 782	34 576	Styremedlem, medlem kompensasjonsutvalg og medlem av revisjonsutvalg tom 20.06.21	10/02/2016	161 358
Renate Larsen	122 850	7 333	Styremedlem og medlem kompensasjonsutvalget fra 21.06.2021	21/06/2021	130 183
Toril Næg	126 742	0	Styremedlem tom 20.06.21	10.02.2016	126 742
Adele Bugge Norman Pran	122 850	0	Styremedlem fra 21.06.21	21.06.2021	122 850
Baard Haugen	249 417	76 833	Styremedlem, medlem revisjonsutvalg og leder revisjonsutvalg.	20.06.2017	326 250
Hildegunn Naas-Bibow	122 850	14 000	Styremedlem og medlem revisjoneutvalget fra 21.06.2021	21/06/2021	136 850
Solbjørg Engeset	129 253	23 358	Styremedlem ansattvalg og medlem revisjonsutvalget tom 24.06.2021	01/04/2017	152 611
Bente Langeland Roheim	120 250	14 000	Styremedlem ansattvalg og medlem prosjektutvalget fra 25.06.2021	25/06/2021	134 250
Torfinn Håverstad	128 633	12 589	Styremedlem ansattvalg og medlem kompensasjonsutvalg tom 24.06.2021	09/08/2019	141 222
Terje Wold	120 250	7 333	Styremedlem ansattvalg og medlem kompensasjonsutvalget fra 25.06.2021	25/06/2021	127 583
Tor Egil Pålerud	97 375	23 346	Observatør og medlem prosjektutvalget tom 24.06.2021	09/08/2019	120 722
Lars Øyvind Sannes	90 445	14 000	Observatør og medlem av revisjonsutvalget fra 25.06.2021	25/06/2021	104 445
Morten Lønnes	97 375	0	Observatør tom 24.06.2021	09/08/2019	97 375
Morten Fred Tannum	90 445	0	Observatør fra 25.06.2021	25/06/2021	90 445

Godtgjørelse til styret er fra 1. januar 2021 utbetalt etterskuddsvis hver måned.

På grunn av overgang fra utbetaling hver andre måned til hver måned, er honorar for desember 2020 kommet til utbetaling i 2021

Navn	Rolle	Samlet godtgjørelse 2018	Samlet godtgjørelse 2019	Samlet godtgjørelse 2020	Samlet godtgjørelse 2021	Samlet godtgjørelse 2022
Cato Hellesjø	Styreleder, leder kompensasjons- utvalg og medlem prosjektutvalg			233 489	584 333	557 700
Olaf Melbø	Nestleder, leder prosjektutvalg	333 000	330 333	358 667	381 417	365 006
Renate Larsen	Styremedlem, medlem kompensasjonsutvalget				130 183	260 850
Adele Bugge Norman Pran	Styremedlem				122 850	238 311
Baard Haugen	Styremedlem, leder revisjonsutvalg.	258 500	269 333	297 000	326 250	311 928
Hildegunn Naas-Bibow	Styremedlem og medlem revisjonsutvalget				136 850	280 850
Bente Langeland Roheim	Styremedlem ansattvalg, medlem prosjektutvalget				134 250	280 850
Terje Wold	Styremedlem ansattvalg, medlem kompensasjonsutvalget				127 583	260 850
Lars Øyvind Sannes	Observatør, medlem av revisjonsutvalget				104 445	221 772
Morten Fred Tannum	Observatør				90 445	179 233
Ane Rongen Breivega	Styremedlem, medlem kompensasjonsutvalg og medlem av revisjonsutvalg	231 250	251 333	289 000	161 358	
Toril Nag	Styremedlem	218 750	224 000	227 000	126 742	
Solbjørg Engeset	Styremedlem ansattvalg og medlem revisjonsutvalget	218 750	224 000	264 583	152 611	
Torfinn Håverstad	Styremedlem ansattvalg og medlem kompensasjonsutvalg	164 250	187 167	246 250	141 222	
Morten Lønnes	Observatør		57 000	171 000	97 375	
Siri Hatlen	Styreleder, leder kompensasjons- utvalg og medlem prosjektutvalg	462 000	484 500	317 166		
Tor Egil Pålerud	Observatør og medlem prosjektutvalget	218 750	205 333	208 583	120 722	
Auke Lont	Styremedlem	231 916	210 834			
Jens Heiberg	Observatør	164 250	83 000			
Helliesen, Ida	Styremedlem	50 000				
Hortman, Janina	Varastyremedlem ansattvalg	8 500				
Voldstad, Hans Kristian	Styremedlem	100 000				



Munkedamsveien 45
Postboks 1704 Vika
0121 Oslo
www.bdo.no

Til foretaksmøtet i Bane NOR SF

Uavhengig revisors attestasjonsuttalelse om rapport om lønn og annen godtgjørelse til ledende personer

Konklusjon

Vi har utført et attestasjonsoppdrag for å oppnå betryggende sikkerhet for at Bane NOR SF sin rapport om lønn og annen godtgjørelse til ledende personer (lønnsrapporten) for regnskapsåret som ble avsluttet 31. desember 2022, er utarbeidet i samsvar med statens retningslinjer for lederlønn i selskaper med statlig eierandel og allmennaksjeloven § 6-16 b og tilhørende forskrift.

Etter vår mening er lønnsrapporten i det alt vesentlige utarbeidet i samsvar med statens retningslinjer for lederlønn i selskaper med statlig eierandel og allmennaksjeloven § 6-16 b og tilhørende forskrift.

Styrets ansvar

Styret er ansvarlig for utarbeidelsen av lønnsrapporten og for at den inneholder de opplysninger som kreves etter allmennaksjeloven § 6-16 b og tilhørende forskrift. Styret har også ansvar for slik intern kontroll som det finner nødvendig for å utarbeide en lønnsrapport som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, hverken som følge av misligheter eller feil.

Vår uavhengighet og kvalitetskontroll

Vi er uavhengige av selskapet 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. Vi anvender internasjonal standard for kvalitetsstyring (ISQM 1) og internasjonal standard for oppdragskontroll (ISQM 2) og opprettholder et omfattende system for kvalitetskontroll inkludert dokumenterte retningslinjer og prosedyrer vedrørende etterlevelse av etiske krav, faglige standarder og gjeldende lovmessige og regulatoriske krav.

Revisors oppgaver og plikter

Vår oppgave er å gi uttrykk for en mening om lønnsrapporten inneholder de opplysninger som kreves etter allmennaksjeloven § 6-16 b og tilhørende forskrift, og at opplysningene i lønnsrapporten ikke inneholder vesentlig feilinformasjon. Vi har utført vårt arbeid i samsvar med internasjonal attestasjonsstandard (ISAE) 3000 - «Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller forenklet revisorkontroll av historisk finansiell informasjon».

Penneo Dokumentnøkkel: CTXFX-WTSHX-5CJSC-VDI7P-10JOU-WQBD4



Vi har gjort oss kjent med retningslinjene om fastsettelse av lønn og godtgjørelse til ledende personer som er godkjent av generalforsamlingen.

Våre handlinger omfattet opparbeidelse av en forståelse av den interne kontrollen som er relevant for utarbeidelse av lønnsrapporten for å utforme kontrollhandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets interne kontroll. Videre utførte vi kontroller av fullstendigheten og nøyaktigheten av opplysningene i lønnsrapporten, herunder om den inneholder de opplysningene som kreves etter lov og tilhørende forskrift. Vi mener at innhentet bevis er tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

BDO AS

Terje Tvedt
statsautorisert revisor
(elektronisk signert)

Penneo Dokumentnøkkel: C7XFX-IMTSHX-5CJSC-VDI7P-1010U-WQBD4

8.0 Vedlegg

8.1 Klimaregnskap

134



Klimaregnskap

Bane NORs klimaregnskap er utviklet i tråd med «Global Reporting Initiative» sin klimagassmodell («Greenhouse Gas Protocol», også kalt GHG-protokollen).

For å unngå dobbelrapportering på tvers av virksomheter, er utslippene i slike klimaregnskap fordelt på virksomhetens egne utslipp – direkte utslipp, og utslipp i virksomhetens verdikjede/leverandørkjede – for indirekte utslipp, se tekstboks nedenfor «Forklaring på scope i en virksomhets klimaregnskap».

Forklaring på scope i en virksomhets klimaregnskap

I henhold til GHG-protokollen skal en virksomhets klimaregnskap formidles fordelt på tre såkalte scopes, som forklart under:

Scope 1 angir virksomhetens direkte utslipp fra kilder som er eid eller kontrollert av bedriften selv.

Scope 2 angir indirekte utslipp forbundet med innkjøpt elektrisitet og fjernvarme til eget forbruk. Disse utslippene oppgis på to ulike sett, lokasjonsbasert og markedsbasert metode.

Lokasjonsbasert metode er et «fysisk» perspektiv på utslipp fra bedriftens elektrisitetsforbruk, der utslippsfaktoren representerer faktiske utslipp fra elektrisitetsproduksjon i kjøperens geografiske område. Faktoren varierer fra år til år. I årets klimaregnskap brukes en utslippsfaktor publisert av NVE for fysisk strøm levert i Norge (11 g CO₂e/kWh i 2021).

Markedsbasert metode er et perspektiv der strømmen anses som en handelsvare som flyter fritt på tvers av regioner og landegrenser. Metoden åpner opp for kjøp og salg av opprinnelsesgarantier, der kjøperen av en opprinnelsesgaranti sikrer seg tilgang på den fornybare strømmen. Elektrisitet som knyttes til opprinnelsesgarantier anses derfor å ha ingen utslipp, fordi man kjøper en garanti på at elektrisitet tilsvarende mengden man har forbrukt har blitt produsert kun fra fornybare kilder. Elektrisitet som ikke er knyttet til opprinnelsesgarantier får en utslippsfaktor basert på produksjonen som er igjen etter at opprinnelsesgarantiene for fornybar andel er solgt. Dette kalles residualmiks, og faktoren varierer fra år til år. I årets klimaregnskap benyttes en utslippsfaktor på 405 g CO₂e/kWh (NVE 2021).

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

varer og utførelse av tjenester. For å være i samsvar med GHG-protokollens «Corporate Standard» må virksomheter ha komplett rapportering på minimum scope 1 og 2. For scope 3 velger virksomheten selv hvilke aktiviteter/utslipp de vil inkludere. Ofte balanseres prinsipp om vesentlighet og tilgjengelighet av data. Jo flere vesentlige utslipp fra verdikjeden som synliggjøres, desto mer komplett bilde får man av virksomhetens klimafotavtrykk. Utslipp fra virksomhetens verdikjede er mindre tilgjengelig enn egne utslipp, og det er derfor utfordrende å lage et dekkende utslippsregnskap for scope 3. Siden virksomheter selv velger hvilke scope 3- utslipp som rapporteres er ikke denne delen av klimaregnskapet egnet for sammenligning på tvers av bedrifter, men heller som styringsinformasjon for virksomheten selv for å følge utvikling i relevante utslippskategorier over tid.

Merk at i kontekst klimagassregnskap etter GHG-protokollen brukes «direkte utslipp» om en virksomhets egne utslipp, mens i kontekst nasjonale klimaregnskaper brukes «direkte utslipp» om utslipp som skjer innenfor Norges grenser. Sistnevnte vil være en kombinasjon av Bane NORs egne utslipp og utslipp som skjer hos våre leverandører på oppdrag for oss (f.eks. på anleggsplasser).

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

Fra og med 2022 er også klimaregnskapet utvidet til å være mer dekkende for scope 3. I motsetning til scope 1 og 2 er det utfordrende å skaffe et fullstendig datagrunnlag i fysiske enheter

for alle aktiviteter i verdikjeden. For å beregne utslipp i scope 3 er det derfor benyttet en metode kalt miljøutvidet kryssløpsanalyse, der utslipp beregnes basert på økonomiske data. Denne metoden sikrer svært høy dekningsgrad av virksomhetens aktiviteter, men er forbundet med større usikkerheter, sammenlignet med klimaregnskap basert på fysiske data. For enkelte av de største investeringsprosjektene under utbyggingsdivisjonen er imidlertid økonomiske data erstattet med fysiske data fra klimaregnskap og -budsjetter utarbeidet for hvert enkelt prosjekt. Bane NOR jobber med å erstatte flere av de vesentlige utslippskildene i scope 3 med fysiske data.

Bane NOR har en målsetting om å redusere direkte- og indirekte klimagassutslipp i henhold til nasjonale ambisjoner. En viktig del av videreutviklingen til

klimaregnskapet er å anvende metodikken som er brukt i 2022-regnskapet tilbake til 2019, som et grunnlag for å vurdere utvikling over tid.

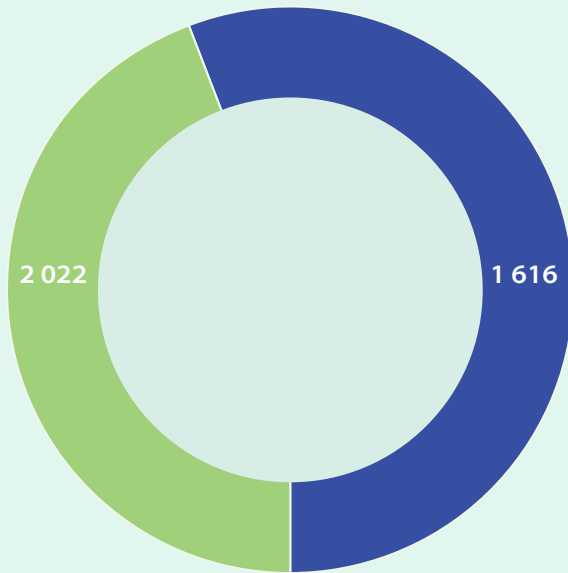
Bedre dekningsgrad i scope 3 gir et annerledes bilde av hvordan Bane NORs utslipp fordeler seg, sammenlignet med tidligere års klimaregnskap. Dette er et direkte resultat av bedre dekning av Bane NOR sine aktiviteter, og skal ikke leses som en negativ utvikling i virksomhetens utslipp.

Bane NORs klimaregnskap for regnskapsåret 2022

GRI*- ref	Utslippskilder	Scope	2021	2022	Fotnote
305-1	Forbruk fossilt drivstoff – leasede biler	1	926	1 038	[1]
305-1	Forbruk fossilt drivstoff – skinnegående kjøretøy	1	789	960	[2]
305-1	Lekkasje av SF6-gass fra elektriske anlegg	1	5	23	[3]
	Sum scope 1		1 719	2 022	
305-2	Elektrisitetforbruk - Bygninger	2	251	346	[4]
305-2	Elektrisitetsforbruk - Infrastruktur	2	970	1 270	[5]
305-2	Fjernvarme - Oppvarming	2	-	-	[6]
	Sum scope 2 (Lokasjonsbasert metode)		1 222	1 616	
	Sum scope 2 (Markedsbasert metode)		12 631	-	[7]

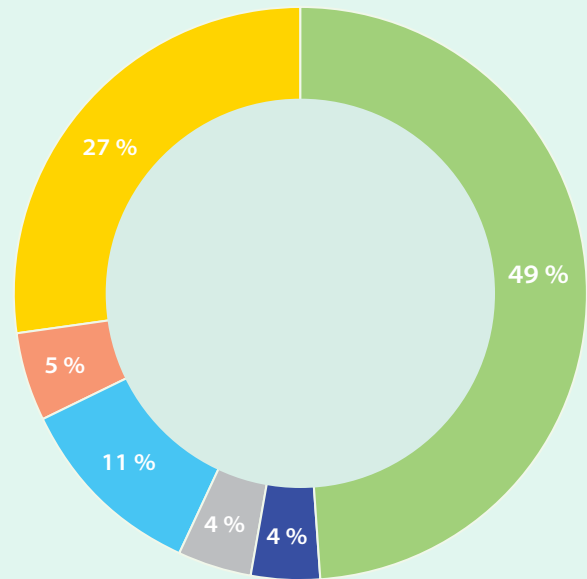
	Hovedområde	Scope 3 kategori	2022	Fotnote
305-3	Bane NOR Eiendom AS	15 Investeringer	43 384	[8]
305-3	Annet	1 Kjøp av varer og tjenester	-	[9]
305-3	Drift	1 Kjøp av varer og tjenester	66 734	[10]
305-3		15 Investeringer	12 811	[10]
305-3		6 Jobbreiser	4 858	[10]
305-3		8 Oppstrøms leasede produkter	38 578	[10]
305-3		9 Nedstrøms transport og distribusjon	93	[10]
305-3	Forebyggende vedlikehold	1 Kjøp av varer og tjenester	58 581	[11]
305-3		6 Jobbreiser	357	[11]
305-3		8 Oppstrøms leasede produkter	175	[11]
305-3		9 Nedstrøms transport og distribusjon	3	[11]
305-3	Fornyelse	1 Kjøp av varer og tjenester	299 086	[12]
305-3		6 Jobbreiser	840	[12]
305-3		8 Oppstrøms leasede produkter	910	[12]
305-3		9 Nedstrøms transport og distribusjon	21	[12]
305-3	Investering	1 Kjøp av varer og tjenester	545 332	[13]
305-3		15 Investeringer	1 409	[13]
305-3		6 Jobbreiser	2 435	[13]
305-3		8 Oppstrøms leasede produkter	2 071	[13]
305-3		9 Nedstrøms transport og distribusjon	48	[13]
305-3	Korrektivt vedlikehold	1 Kjøp av varer og tjenester	48 153	[14]
305-3		6 Jobbreiser	41	[14]
305-3		8 Oppstrøms leasede produkter	15	[14]
305-3		9 Nedstrøms transport og distribusjon	10	[14]
	Sum scope 3		1 125 945	

Klimagassutslipp
Scope 1 og 2 (tonn CO₂e)



Scope 1 Scope 2

Klimagassutslipp
Scope 3 per hovedområde (prosent)



Bane NOR Eiendom AS Drift Forebyggende vedlikehold
Fornyelse Investering Korrektivt vedlikehold

Klimagassutslipp
(tonn CO₂e)

Scope 1	2 022
Scope 2	1 616
Scope 3	1 125 945

Fotnoter til klimaregnskapet

Note 1

Gjelder innkjøpt bensin og diesel til tjenestebiler (person- og varebiler) som Bane NOR disponerer gjennom leasingavtaler.

Note 2

Gjelder anleggsdiesel levert til bruk av Bane NOR selv i arbeidsmaskiner, i hovedsak skinnegående kjøretøy (lokomotiv til skinnetransport og målevogn).

Note 3

Utslipp beregnes fra mengde SF₆ etterfylt i anlegg på grunn av noe utlekking over tid og eventuelle uønskede hendelser som har ført til utslipp. Etterfylling ved to omformerstasjoner i 2022. Ingen uønskede hendelser i 2022.

Note 4

Utslipp fra elektrisitet, oppgitt etter lokasjonsbasert metode. Gjelder levert elektrisitet til bygningsmasse brukt av Bane NOR. Det er benyttet fjorårets utslippsfaktor for strøm tilsvarende NVE sin klimadeklarasjon for fysisk levert strøm i Norge for 2021, siden faktoren for 2022 publiseres senere på året. Denne ligger på 11 g CO₂e/kWh for 2021, mot 8 g CO₂e/kWh for 2020, noe som medfører en økning i utslipp fra strømforbruket i 2022, sammenlignet med 2021.

Note 5

Utslipp fra elektrisitet, oppgitt etter lokasjonsbasert metode. Gjelder levert strøm til utbyggingsprosjekter, gods- og tømmerterminaler og til lading av elbiler som Bane NOR disponerer. Det er benyttet utslippsfaktor for strøm tilsvarende NVE sin klimadeklarasjon for fysisk levert strøm i Norge for 2021, da

faktoren for 2022 publiseres senere på året. Denne ligger på 11 g CO₂e/kWh for 2021, mot 8 g CO₂e/kWh for 2020, noe som medfører en økning i utslipp fra strømforbruket i 2022, sammenlignet med 2021.

Note 6

Utslipp fra fjernvarme levert til bygningsmasse brukt av Bane NOR. Det ble ikke rapportert om bruk av fjernvarme i 2022.

Note 7

Utslipp fra elektrisitet, oppgitt etter markedsbasert metode. Gjelder levert strøm til bygningsmasse og infrastruktur; utbyggingsprosjekter, gods- og tømmerterminaler og til lading av elbiler som Bane NOR disponerer. Bane NOR kjøper opprinnelsesgaranti på all innkjøpt elektrisitet. Strøm kjøpt med opprinnelsesgaranti gis en utslippsfaktor på 0 g CO₂e/kWh i klimaregnskapet, mens strøm uten opprinnelsesgaranti gis en utslippsfaktor som tilsvarer europeisk restmiks. Reduksjonen i strømrelaterte utslipp fra 2021 til 2022, sett fra et markedsbasert perspektiv, skyldes at også strøm til bygningsmasse er kjøpt med opprinnelsesgarantier i 2022, i motsetning til 2021.

Note 8

Utslipp fra pågående byggeprosjekter under Bane NOR Eiendom AS, fratrukket kostnader knyttet til tomtekjøp, renter og interne arbeidstimer. Prosjektene tilhører kategori 15 Investeringer, iht. GHG-protokollens kategoriinndeling for scope 3. Utslippsberegningene er utført på et svært overordnet nivå og det bør etterstrebes å innhente mer detaljerte data i fremtidige klimaregnskap.

Note 9

Det er ikke registrert utslippsdrivende aktivitet under hovedområde Annet i 2022.

Note 10

Klimagassutslipp knyttet til ulike utslippskategorier innenfor hovedkategorien Drift i 2022. Sentral og desentral teknisk administrativ støtte, banestrømforsyning, sambandsleie, planlegging, drift av bygninger og publikumsområder, snørydding og trafikkstyring. Utslippene er estimert basert på regnskapstall for Bane NOR SF.

Note 11

Klimagassutslipp knyttet til ulike utslippskategorier innenfor hovedkategorien Forebyggende vedlikehold i 2022. Vedlikehold som utføres etter forutbestemte intervaller eller i følge forutbestemte kriterier, og som har til hensikt å forlenge levetider og redusere sannsynligheten for svikt eller funksjonsnedsetting (degradering). Hovedregelen er at "Forebyggende vedlikehold" utføres på komponenter som har betydning for sikkerhet, punktlighet, verdisikring, komfort og miljø. Utslippene er estimert basert på regnskapstall for Bane NOR SF.

Note 12

Klimagassutslipp knyttet til ulike utslippskategorier innenfor hovedkategorien Fornyelse i 2022. Utskifting av anlegg hvor det ikke lenger er økonomisk eller mulig å opprettholde en krevd funksjon ved hjelp av "Forebyggende- eller Korrektivt vedlikehold", eller utbedring av større komponenter for å unngå akselerert degradering. Utslippene er estimert basert på regnskapstall for Bane NOR SF.

Note 13

Klimagassutslipp knyttet til ulike utslippskategorier innenfor hovedkategorien Investering i 2022. Bygging av nye banestrekninger eller anlegg, samt tiltak i eksisterende infrastruktur for å heve standarden, og der den utløsende årsak er økte funksjonskrav. Utslippene er hovedsakelig estimert basert på regnskapstall for Bane NOR SF. For enkelte av de største prosjektene i utbyggingsporteføljen er økonomiske data erstattet med fysiske data fra klimaregnskap og -budsjetter utarbeidet for hvert enkelt prosjekt. Dette gjelder for prosjektene Utbygging Drammen-Kobbervikdalen, Sandbukta-Moss-Såstad, Nykirke-Barkåker, Venjar-Langset, Kleverud-Sørli, Sørli-Åkersvika og Elektrifisering Trønder- og Meråkerbanen.

Note 14

Klimagassutslipp knyttet til ulike utslippskategorier innenfor hovedkategorien Korrektivt vedlikehold i 2022. Vedlikehold som utføres etter at feil er oppdaget og som har til hensikt å bringe en enhet tilbake i en tilstand som gjør det mulig å utføre en krevd funksjon. Utslippene er estimert basert på regnskapstall for Bane NOR SF.

FOTO: Forside: Nikolas Gogstad

2, 20, 29, 42-44, 56, Nikolas Gogstad. 5, 8, 16, 23, 46, 49, 54, 57, 67-70 Aksel Jermstad/Bane NOR. 9, 18, 22, 52, 135 Øystein Grue/FotoWare FotoStation. 10, Simen Slette Sunde/Bane NOR. 13, 51, 53 Anne Mette Storvik/FotoWare FotoStation. 13, 15 Marianne Henriksen. 14 Bane NOR. 15 Illustrasjon Bane NOR Eiendom. 15 Ranheimsfjæra barnehage. 16 Andreas Kleiberg. 17 Snøhette/Vy, Harry Korslund/Bane NOR. 18 OBSAS Spordrift, Nasdaq. 21 Øivind Haug. 24, 26 Ida Taule Brentebraaten/Bane NOR. 25, 27, 38, 50 Hilde Lillejord/FotoWare FotoStation. 27 Berging og Beredskap/Bane NOR. 30 Hilde Marie Braaten/Bane NOR. 31 Bård Haug. 32 Martin Birkeland Ulleberg. 33 Johan Bjarte Jansen. 34 Geir Boman Rinde. 35 José María Menchén Ongil. 36 Lars Petter Rypdal. 39 Tim Adrian Amblie/Vy. 40 Jostein Skår-Ekse. 41 Njål Svingheim/FotoWare FotoStation. 45 Nicolas Tourrenc. 55 Hans Petter Lyshaug. 70 Eivind Röhne.

BANE NOR



Årsrapport 2022

BANE NOR
EIENDOM



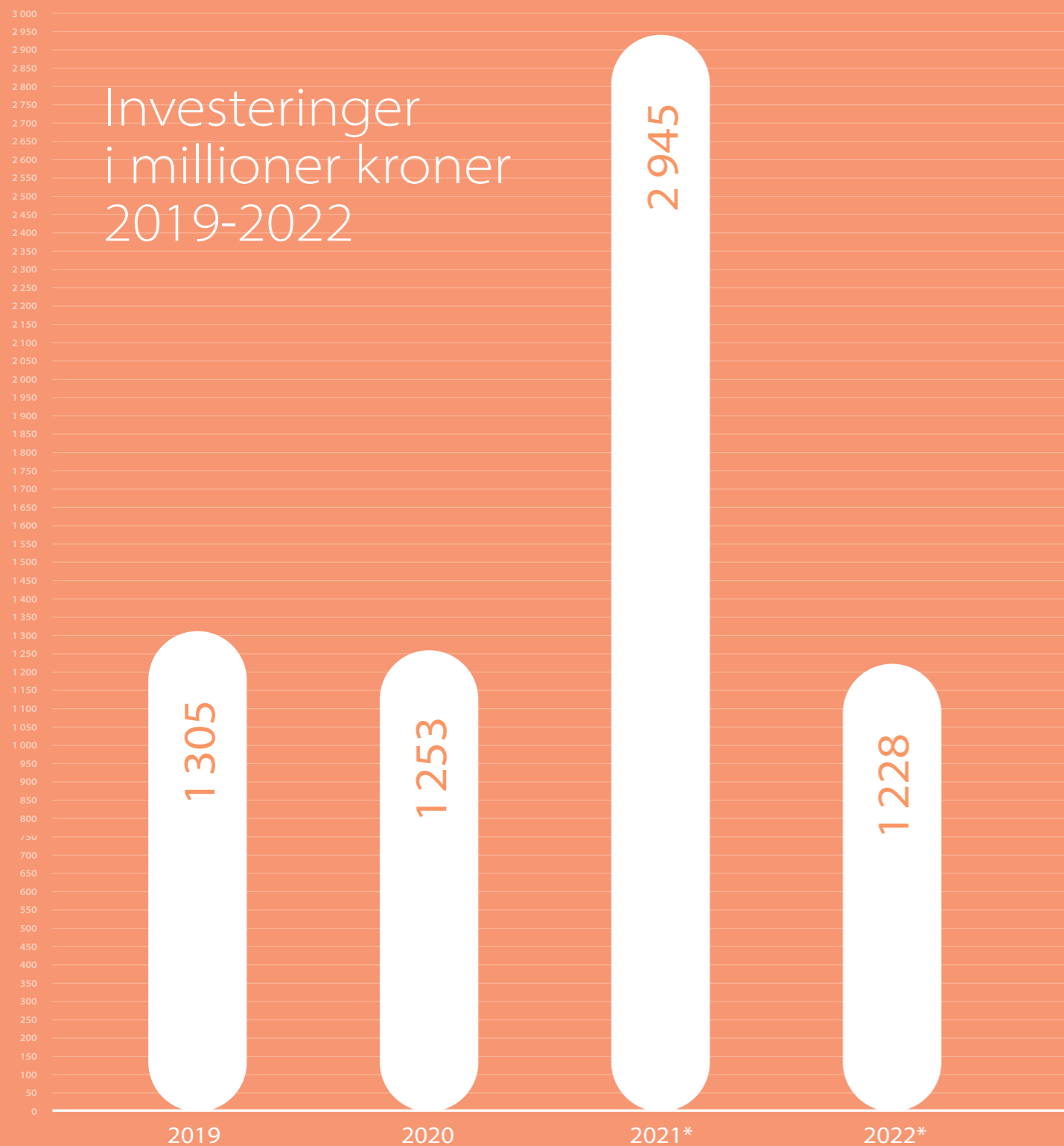


Vi er Norges ledende knutepunktutvikler

Bane NOR Eiendom AS er en statseid og kommersiell eiendomsaktør, og en viktig bidragsyter til bærekraftig by- og stedsutvikling. Vi eier, utvikler og forvalter jernbanestasjoner, togverksteder og en rekke sentrumsnære eiendommer over hele landet. Målet vårt er å skape attraktive kollektivknutepunkt med boliger og næringsbygg som bidrar til at flere velger tog, kollektivtilbud, sykkel eller gange fremfor privatbil.

Selskapets 149 dyktige medarbeidere har ledende kompetanse i forvaltning og utvikling av eiendom. Vi er en del av Bane NOR SF og har hovedkontor i Oslo samt regionskontorer i Kristiansand, Stavanger, Bergen, Skien, Trondheim og Narvik.

Investeringer i millioner kroner 2019-2022



Investeringer i Bane Nor Eiendom AS, MNOK, (kun heleide selskaper)
* Inkl. kjøp av eiendommer

Året i tall

882

Bygninger

149

Årsverk

5 000 000

Utviklingspotensial i kvadratmeter

250

Utviklingsprosjekter

94,6 %

Utleiegrad

758 580

Forvaltningsareal i kvadratmeter

3 100

Leiekontrakter

25,9

Estimert markedsverdi av eiendommer i millioner kroner⁴

Finansielle nøkkeltall, MNOK

Bane NOR Eiendom AS konsern ¹	2021	2022
Leieinntekter	939	1081
Salgsgevinster inkl byggherregevinster ²	228	24
Andre driftsinntekter	237	355
Sum inntekter	1 404	1 460
Bidrag fra FKV og TS ³	604	20
Driftskostnader	-965	-1 243
Driftsresultat	1 043	238
Resultat før skatt	1 030	206
Årsresultat	934	143

Fordeling type bygg

311	72	49
Stasjoner	Bolig	Kontor
45	213	192
Verksted	Lager	Øvrige

1: Konsolidert etter IFRS.

2: Byggherregevinster er bruttoført i årsregnskapet og består av påløpte inntekter og kostnader knyttet til prosjekter i egenregi (100% eid).

3: Felleskontrollert Virksomhet (FKV) og Tilknyttede selskaper (TS).

4: Basert på verddivurdering fra Newsec og Cushman og Wakefield per årsslutt. Inkl. eiendom som er 100% eid og ekskl. verdi av deleide selskaper.



Innhold

08 Leder

Året som gikk

- 12** Første kvartal
- 16** Andre kvartal
- 20** Tredje kvartal
- 24** Fjerde kvartal

Verdiskaping

- 32** Knutepunktene er fremtiden
- 36** Drammensdrømmen
- 46** Stasjonsbyen Ski
- 52** Samarbeid skapte Sagabyen
- 58** En rating av rang
- 64** Våre eiendommer

Styre og ledelse

- 72** Styret
- 74** Ledergruppen
- 76** Styrets beretning

Årsregnskap

- 82** Resultatregnskap
- 83** Balanse
- 86** Egenkapitalendringer
- 87** Kontantstrøm

Sammen med jernbanen bygger vi fremtidens byer

Vi er opptatt av å skape vekst og utvikling i byer og tettsteder, og vi ønsker å bidra til at folk får en grønnere og enklere hverdag.

Det gjør vi ved å utvikle og forvalte knutepunktene ved togstasjonene. I praksis betyr det å bygge boliger og arbeidsplasser nær jernbanen, og gjøre togstasjonene og overgangene mellom kollektivformer så attraktive at flere reiser med tog eller annen kollektivtransport i hverdagen. Fortetting ved knutepunktene er bra for både helsa og miljøet. Det bidrar til klimavennlig vekst med redusert CO₂-utslipp, det sparer naturmangfoldet og det bedrer folkehelsa fordi flere sykler og går fremfor å bruke privatbilen. Det er bra for innbyggerne og samfunnet som helhet.

2022 var et aktivt år for oss i Bane NOR Eiendom. Jeg har dyktige, engasjerte og kreative kolleger som planlegger og får gjennomført utbygging over hele landet. Nå har vi om lag 250 små og store pågående utviklingsprosjekter i ulike faser – alle med nærhet til et knutepunkt. Utviklingspotensialet på cirka fem millioner kvadratmeter er enormt, og vi kan utvilsomt utvikle prosjekter i flere generasjoner fremover.

I tillegg til alle togstasjonene i landet har vi blant annet togverksteder, boliger, kontorer og hoteller som vi eier og forvalter. Vi har over 880 bygg spredt over hele landet, som direkte eller indirekte bidrar til å fremme toget som et attraktivt transportvalg fordi byggene ligger i nærheten av en togstasjon. Om

lag en tredjedel av byggene er så gamle at de er vernet eller fredet. I dette ligger et samfunnsansvar, og jeg er stolt av at vår kompetanse bidrar til at byggene fortsatt er i bruk. De minner oss på kulturarven vi bærer med oss og leverer videre til neste generasjon.

Noen høydepunkter fra aktivitet i 2022:

- I fjor åpnet vi Trondheim S P-hus, som er det første utbyggingstrinnet av nye Trondheim Stasjonscenter.
- Vi fortsatte arbeidet med å planlegge flere nye bydeler i Drammen.
- Vi åpnet et moderne togverksted på Støren, som er viktig for den store jernbanesatsingen i Midt-Norge.
- Butikkene og restaurantene på Oslo S og i Østbanehallen nesten doblet omsetningen sammenlignet med året før.
- Og vi er godt i gang med Oslo-bolig – et samarbeidsprosjekt som skal gi folk med vanlig inntekt mulighet til å kjøpe leilighet i hovedstaden.

For å kunne nå nullutslippsmålet i Parisavtalen må folk blant annet reise mer kollektivt. Nettopp det er kjernen i vår virksomhet som knutepunktutvikler. I tillegg bidrar vi til at matjord, skog og myrer får være i fred fordi vi bygger på allerede brukt grunn. Vi har regnet ut at bolig- og næringsprosjektene våre vil spare samfunnet for 4,3 millioner tonn CO₂.



Når vi reiser på skinner, setter vi mindre spor.

Kjernen i Bane NOR Eiendoms rolle som knutepunktutvikler er å bidra til at flere reiser mer kollektivt.

Når flere bor og jobber ved en togstasjon, reiser flere kollektivt. I tillegg vil folk gå og sykle mer på sine ærender. Slik bidrar vi positivt til både miljøet og folkehelsa.

Jeg er stolt av det vi oppnår sammen i Bane NOR Eiendom. Jeg er stolt over å jobbe på en arbeidsplass som bidrar til en positiv samfunnsutvikling. Satsing på

jernbane og knutepunktutvikling, er satsing på en bærekraftig framtid. Derfor ønsker vi å se deg på våre stasjoner. For når vi reiser på skinner, setter vi mindre spor.

Jon-Erik Lunøe,
administrerende direktør i Bane NOR Eiendom AS



Året som gikk

Q1



Medvirkningsarbeid både her og der

Samfunnsansvar

– At Bane NOR Eiendom er så aktive og framoverlente, og setter seg i førersetet på denne måten, var nytt for meg. Og de har ressurser til å få ting gjort, sa ordføreren Bjørn Ole Gleditsch (H) til Sandefjords Blad i vinter da vi inviterte til samarbeid om knutepunktutvikling rundt dagens og fremtidens jernbanelinje i Sandefjord.

På Godsen i Nybyen i Drammen inviterte vi til åpent hus for å diskutere og få innspill til hva vi kan fylle den gamle godsterminalen med når den er ferdig restaurert.

I Ski inviterte vi til Bylab da vi startet planarbeidet for området rundt Ski stasjon. 100 personer var innom for å få informasjon og gi innspill til utbyggingen og uterommene.

I dag er det havnevirksomhet på Tangenkaia. Den utvikles og vi skal, sammen med Drammen kommune, bygge en helt ny bydel her. I oktober inviterte vi befolkningen og fagfolk til en dag med planlegging og diskusjoner om hvordan Tangenkaia skal bli. Dagen ble avsluttet med nabolagsfest!



Byggestart på Meierihagen

Eiendomsutvikling

Byggestart for trinn to på Meierihagen i Askim med 34 leiligheter. Prosjektet ligger rett ved togstasjonen og utvikles av SP-selskapet Stasjonskvartalet Utvikling AS som eies likt av oss og Karlander Utvikling AS.

Avtale med Horten kommune og Horten havnevesen

Eiendomsutvikling

Sammen med Horten kommune og Horten havn eier vi 116 mål ved fergeleiet i Horten, og i januar 2022 skrev vi under på en avtale om å utvikle disse sjønære arealene sammen. Området strekker seg fra fergeleiet i nord til Strandparken i sør. Sammen med partene skal vi utvikle området og gjøre Horten enda mer attraktiv.

Oslobolig lansert

Samfunnsansvar

Sammen med Oslo kommune, OBOS og NREP lanserte vi Oslo-bolig i begynnelsen av året, og på høsten var de første leilighetene til salgs på Østensjø. Oslobolig tilbyr bolig til personer som kan betjene månedlige leve- og boutgifter i Oslo, men som ikke har tilstrekkelig egenkapital til å kjøpe 100% av en bolig. De kjøper en del av boligen og leier resten. Over tid kan de kjøpe mer og mer av leiligheten, slik at de til slutt eier hele selv.

Vi mener at flere bør få bli med på boligreisen. Det skaper et mer robust samfunn med mindre forskjeller, og gode byer og knutepunkt med mer mangfold.

Byggestart på Paradis Brygge

Eiendomsutvikling

Fase to i boligprosjektet Paradis Brygge ved Stavanger ble igangsatt og omfatter 118 leiligheter fordelt på fire bygg. Boligene utvikles av SP-selskapet Paradis Boligutvikling 1 AS som er eid 50 % av oss, 35 % av Solon Eiendom AS og 15 % av K2 Bolig AS.

Norges lengste lakkhall

Verksted

Norges første og eneste lakkhall som kan kjøre inn hele tog er 113 meter lang, 7 meter høy og 6 meter bred – og den befinner seg på Grorud verksted!

I hallen blir det enkelt å omprofilere og lakkere de 110 meter lange togsettene som kjører i Norge. Lakkhallen vil også kunne tilby konkurransedyktig omprofilering og lakkering av andre små og store objekter relatert til jernbanevirksomheten. Mantena skal leie og bruke den nye lakkhallen.





Nye kunstverk på Oslo S
Samfunnsansvar

Kunst har en naturlig plass i og utenfor storstua vår, og målet med kunsten denne gangen var å vise solidaritet med Ukraina. Inne i Østbanehallen fikk lysveggen gul og blå farge. På Øvre Jernbanetorg og Flytogramterminalen på Oslo S ble en installasjon av kunstneren Jens Stegger Ledaal satt opp. Kunstverket heter «Slava Ukraini» etter et gammelt ukrainsk slagord og består av malte stridsvognsperrer i gult og blått. Disse sperrerne er historiske og metallkonstruksjonene ble brukt under andre verdenskrig og har frem til nå stått på Trandum leir. Kunsten formidles av Kulturbyrådet Mesén.

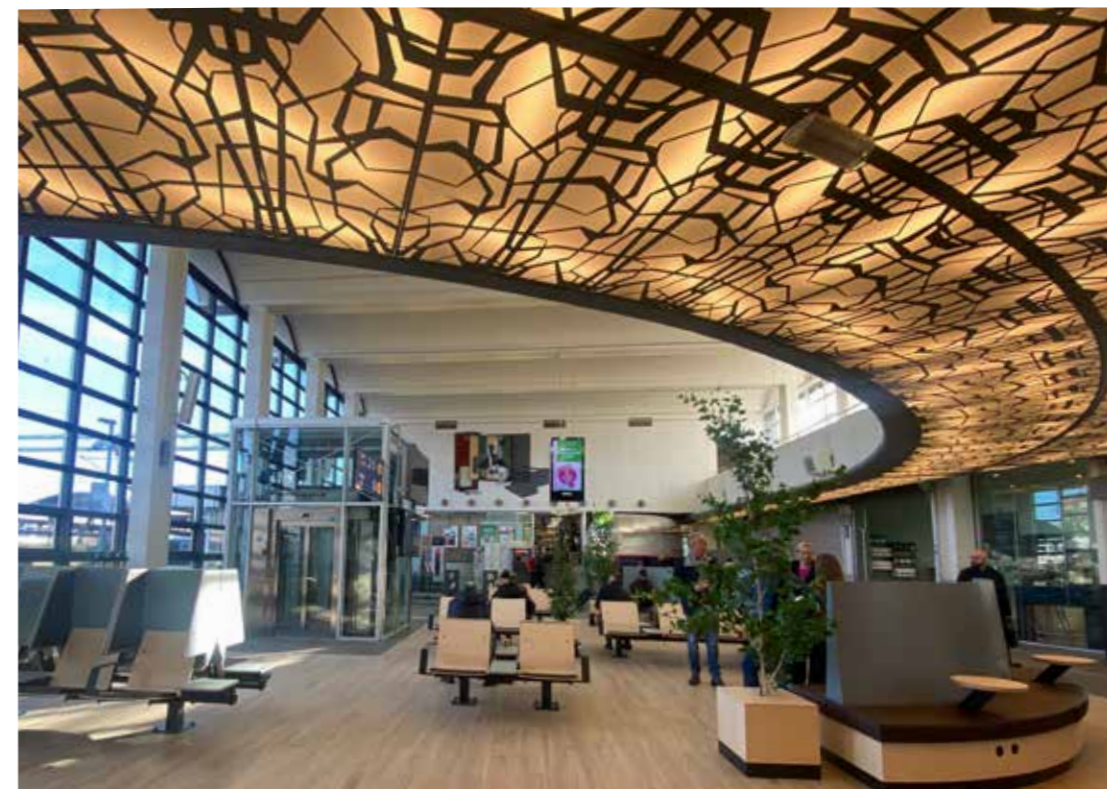
Historisk leieavtale i Kristiansund
Eiendomsutvikling

I mars startet selveste statsråd Ola Borten Moe (Sp) rivningen som må til før vi kan bygge nye Campus Kristiansund. På Devoldholmen i Kristiansund sentrum skal vi sammen med NHP Eiendom etablere Campus Kristiansund – en felles arena for høyere utdanning, forskning og innovasjon på Nordmøre som vil forandre Kristiansund sentrum. Leieavtale ble inngått med Møre og Romsdal fylkeskommune og Høgskolen i Molde for ti år med opsjon på ti års forlengelse. Bygget skal stå ferdig høsten 2024.



Nye og fine fellesarealer på stasjonene
Stasjoner

Vi gratulerer stasjonene i Drammen og Tønsberg med nye og oppgraderte fellesarealer. Vi har bygd om og gitt venterommene et skikkelig løft med nye møbler, lademuligheter, arbeidsplasser langs vinduet og ulike sittedoner for de som skal på langtur, de som reiser alene og de som reiser sammen. Flere venterom rundt om i landet står for tur for å bli oppgradert.



Byggestart trinn fem på Saga Terrasse
Eiendomsutvikling

Femte trinn i utviklingen av boliger på Jessheim igangsettes. Hus H5 og L4 utgjør til sammen 91 leiligheter, og utvikles av SP-selskapet Jessheim Byutvikling AS som eies halvparten av oss og Ø. M. Fjeld Utvikling. Når Saga Terrasse er ferdigstilt vil det bestå av 496 boliger og flere næringslokaler mot gateplan.

Q2

Vi tar vare på kulturarven!

Jernbaneeiendom

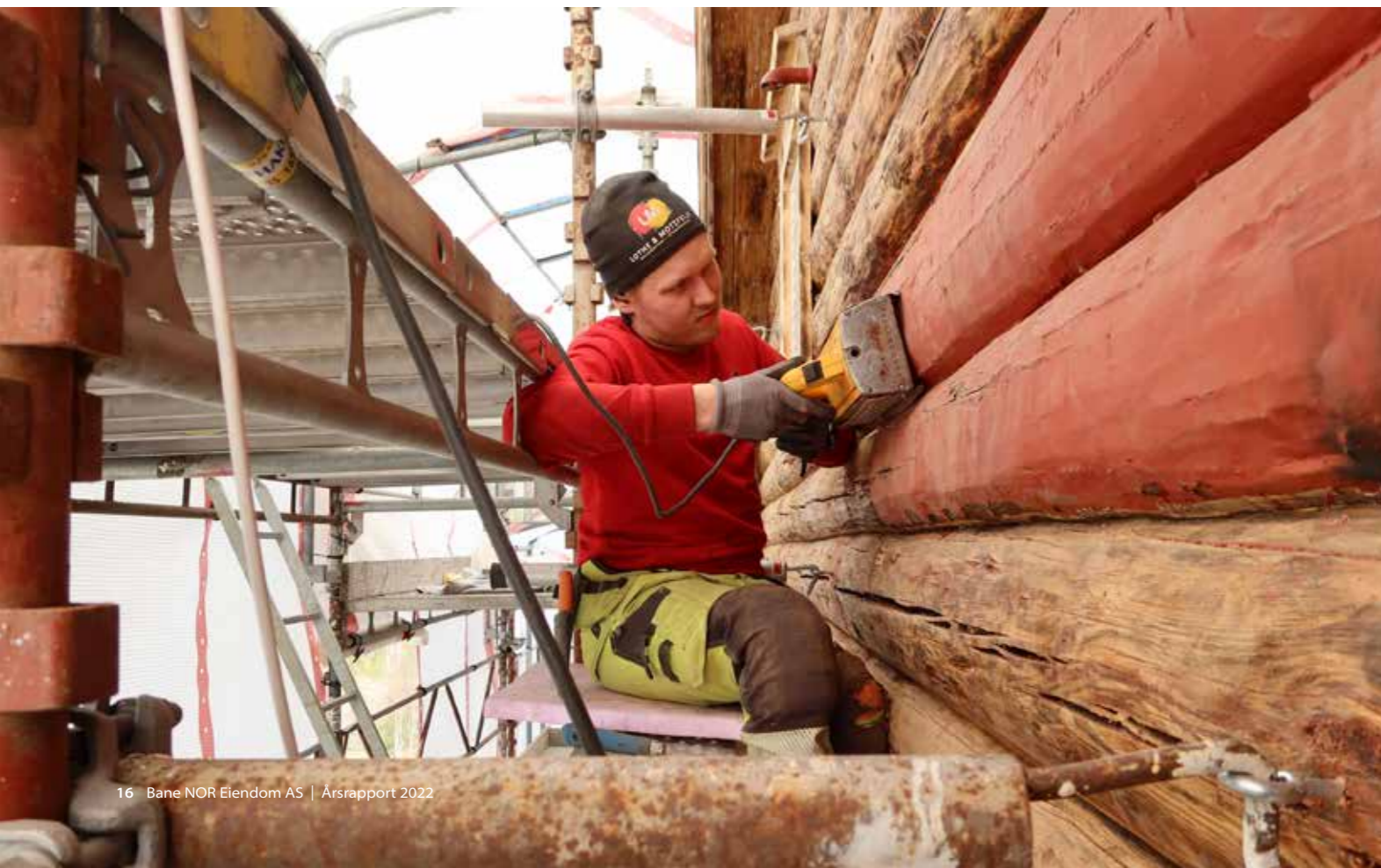
I tillegg til Lademoen stasjon var Meheia, Saggrenda, Tinnoset og Bestun noen av våre vernede stasjoner som ble restaurert i løpet av året. Ved disse stasjonene stopper ikke toget lengre og byggene leies som oftest ut til næringsvirksomhet og boliger. Meheia er en ærverdig laftet bygning fra 1916.



Vellykket renoveringen av Halden godshus

Kulturarv / samfunnsansvar

Renoveringen av godshuset er ferdig og var et samarbeid med Kirkens Bymisjon. Godshuset inngår i prosjektet Byparken som gir de unge et enda bredere tilbud gjennom Ung på dagtid. Byparken er den største satsingen til Kirkens Bymisjon i Østfold for barn og ungdom de neste årene.



Hjertet i en ny bydel

Kulturarv

Når vi bygger nytt, er det flott å kunne ha noe gammelt med videre. Den gamle godsterminalen «Godsen» i Nybyen i Drammen står alene igjen etter at lagerbygningene rundt er revet. Godsen skal restaureres og bli selve hjertet i den nye bydelen Godsløkka i Drammen som vi om noen år skal utvikle.

Vi inviterte lokale ressurser og virksomheter til Åpent hus her, for å finne ut hva vi kan fylle dette praktfulle bygget med. – Vi ønsker at bygget skal være kjernen og møteplassen i bydelen, men også en sentral del av områdeutviklingen, sa prosjektleder Jonas Love Norlin.

Sykelhotell på Bryne Stasjoner

Sykkelparkeringen rett overfor Narvesen ved Bryne stasjon har kapasitet til 46 sykler. Trygg sykkel-parkering skal bidra til at flere velger å sykle til toget.

Kremtomt i Sandefjord Eiendomsutvikling

Ny togstasjon er under planlegging i Sandefjord. Det åpner opp for utviklingen av et bærekraftig og spennende knutepunkt. Vi sikret oss en strategisk plassert tomt mellom den nye og den gamle stasjonen.

Fornøyde leietakere i nytt kontorbygg

Jernbaneeiendom

Totens Sparebank åpnet dørene for publikum i det nye kontorbygget i Parkgata 6, som vi har ferdigstilt rett ved stasjonen på Gjøvik. Banken er leietaker i hele første etasje, de tre øvrige etasjene har Norconsult AS tatt i bruk.



Tok imot flyktninger på Oslo S

Samfunnsansvar

De fleste flyktninger fra Ukraina kom rett til Råde, men noen kom også til Oslo S. Der ble de tatt varmt imot av våre kolleger og Kirkens Bymisjon.

Berit Urianstad, driftssjef på Oslo S, hadde travle dager da ukrainske flyktninger kom. Sammen med vekterne, konduktørene og de som jobber i billettsalget, viste de dem vei til området som var gjort klart til dem med mat, drikke og en seng å hvile på. Derfra sørget Kirkens Bymisjon og Berit for at flyktningene kom seg til hotellet hvor de kunne registrere seg som flyktninger.

Best i norsk eiendomsbransje med kreditt-rating «A»

Finans

Bane NOR Eiendom AS fikk kreditt-ratingen «A» med stabile utsikter på grunn av vår unike posisjon i eiendomsmarkedet. Ingen andre eiendomsaktører i Norge har tidligere fått denne ratingen.

– Offisiell rating blir stadig viktigere i kapitalmarkedet, og med denne solide ratingen sikrer vi fortsatt god tilgang på kapital til attraktive vilkår, sa vår finanssjef Sven Erik Pløen.

I rapporten trekker Nordic Credit Rating frem at vi er en av landets ledende knutepunktutviklere som har sentrale eiendommer med solide leietakere og store besøkstall.

Porteføljen av eiendomsutviklingsprosjekter, verdsatt til 10 milliarder kroner, anses å utgjøre en begrenset risiko på grunn av selskapets solide eiendomsbank og gode risikovurderinger. Vår administrerende direktør Jon-Erik Lunøe, sier:

– Vi har kunnskapsrike og erfarne ansatte som gjør riktige valg, og dette er et kvalitetsstempel på vår virksomhet. Som ledende knutepunktutvikler er vi ikke bare en attraktiv samarbeidspartner for eiendomsutviklingsprosjekter og for leietakere, men vi er med på å utvikle samfunnet bærekraftig.

Mer liv på jernbanestasjonen i Bergen

Stasjoner

21. juni åpnet Sabi sushi på Bergen jernbanestasjon. Den japanske konsulen var til stede for å smake på sushien. Her er det både tilbud til folk på farten og til dem som vil sitte ned og nyte et bedre måltid.

– Vi jobber med å skape mer liv på stasjonen i Bergen og dette er et av flere tiltak. Tidligere har vi fått inn BRGN og i den tidligere togledersentralen i andre etasje etablerte TV- og filmproduksjonsselskapet Mothership Entertainment seg. Det pågår også et større utleieprosjekt i andre og tredje etasje og vi har også planer om å gjøre ventehallen til et bedre sted å være, sa eiendomssjef Anna Bang.



Overtakelse av Knutepunktet Voss

Knutepunktutvikling

Voss er et godt eksempel på et vellykket knutepunkt; her er bussterminal, hotell og kontor rett ved togstasjonen – perfekt både for de som jobber og besøker Voss. Kontorbygget Knutepunktet på 11 700 kvadratmeter ble offisielt åpnet i april og ligger rett ved stasjonen. Det brukes av Helse Vest, Vestland fylke, NAV, Voss herad med blant annet helsestasjon, legekontor og barnevern, i tillegg til Bane NOR. Bygget er sertifisert BREEAM NOR Excellent, har passivhusstandard og hele 800 kvadratmeter solceller som nesten står for all strømmen bygget trenger.

Vi eier også Stasjonsgarasjen AS sammen med Voss Herad. Den ble åpnet senere i 2022 og driftes av Voss Parkering.

Nyåpnet sykkelverksted på Spydeberg stasjon

Stasjoner

Etter flere måneder med mye hard jobbing og sene kvelder er det nye sykkelverkstedet i historiske lokaler på Spydeberg stasjon ferdig.

– Bane NOR Eiendom har vært veldig hjelpelige. De hadde ikke trengt å være det, men det virker som at de virkelig har hatt lyst til at det skulle bli mer liv i disse lokalene. Jeg er takknemlig for all hjelp jeg har fått, sa den nye eieren.

Q3



Ski is the place to be

Knutepunktutvikling / Stasjoner

11. august var det offisiell åpning av Ski stasjon og det ble en stor dag for Ski, jernbanen og byutviklingen! Mange hadde møtt opp og samferdselsministeren, fungerende jernbandedirektør, konsernsjefen i Bane NOR og ordføreren i Nordre Follo kommune var blant talerne.

– Vi har overtatt verdens fineste stasjon og dette er startskuddet for knutepunktutvikling på stasjonen: Her kommer 400 boliger og 1000 arbeidsplasser bare fra Bane NOR Eiendom, sa vår administrerende direktør. Den nye stasjonen har tre plattformer med to spor hver. Undergangen fra øst til vest er bred og godt belyst, og stasjonen har fått nytt reisetorg og stor kiosk.

Vi har også inngått avtale med Scandic Hotels om å drifte et nytt hotell rett ved togstasjonen. Hotellet planlegger vi å åpne i 2026 og får en unik plassering rett ved togstasjonen i sentrum. Scandic Ski vil få 220 rom, moderne møte- og konferansefasiliteter, restaurant/cafe på gateplan og en takterrasse med panoramautsikt over byen.

– Vi er svært glade for å ha fått muligheten til å åpne vårt første hotell i Ski. Dette vil bidra til å styrke vår posisjon i Oslo-regionen ytterligere, og jeg tror hotellet vil bli en etterlengtet møteplass for alle som bor og jobber i denne flotte byen, uttalte administrerende direktør i Scandic Norge, Asle Prestegard.

Strandsonen på Hamar

Eiendomsutvikling

Byggingen av Espern bru begynte i 2022 og må ferdigstilles før vi kan begynne å bygge ut i strandsonen. Over cirka 30 år skal vi bygge 1500 boliger og det skal bli 5000 arbeidsplasser blant annet på Innlandet Science Park som skal ha lokaler nærmest Hamar stasjon.

Da Høyre-leder og tidligere statsminister Erna Solberg besøkte Hamar, uttrykte hun stor begeistring for planene. Bebyggelsen skal ligge mellom jernbanen og Mjøsa. Utenfor vil det komme strandpromenade med lekeplasser, hvileplasser og sykkelfelt.

DSB leier i Quadrum

Jernbaneeiendom

Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap (DSB) skal flytte inn i Quadrum i Kristiansand, og vil dele bygget med politiet. Vi har inngått en tiårs leieavtale med DSB i 7. etasje i det nye politihuset, og innflytting skjer våren 2023. Fra tidligere har Agder Politidistrikt signert leiekontrakt for 1.-6. etasje. Quadrum har blitt et landemerke rett ved stasjonen i Kristiansand, og leietakerne setter stor pris på at det er enkelt å reise med tog eller buss til og fra jobb. Politihuset består av to bygg og ferdigstilles 1. januar 2023. Det første bygget på Quadrum er allerede i bruk og det foreligger planer for de to siste byggene.

Bergens beste arkitektur: Stasjonsbygningen vår vant!

Kulturarv

BTs lesere kåret Bergen jernbanestasjon som vinner i kategorien Arkitektur da de i sommer kåret Bergens ti beste.

I juryens begrunnelse står det: Stasjonen er et av byens ikoniske landemerker, oppført i 1913 og tegnet av arkitekt Jens Z.M. Kielland. Stasjonen ble fredet i 2003, og er restaurert en rekke ganger, senest i 2016 og 2017. «Den gamle murbygningen og glasstaket passer overraskende godt sammen», heter det i begrunnelsen til en av innsenderne.



Nytt og flott verksted på Støren

Verksted

24. august åpnet det topp moderne verkstedet med nye parkeringsspor, som er viktig for den store jernbanesatsingen i Trøndelag. Verkstedet kan gjøre vedlikehold av alle typer persontog som trafikkerer trønderske spor, og det er spesielt innrettet mot de nye Flirt-togene som kan gå både på strøm og diesel.

– Nå blir det raskere å parkere, rengjøre og vedlikeholde togene – og dermed et bedre tilbud til alle som velger å reise klimasmart med SJs tog, sa Rikke Lind, administrerende direktør i SJ Norge.

De nye togene er mye lengre enn de gamle, og derfor har Støren også fått nye spor til disse.

Verkstedet er utstyrt med avanserte systemer for blant annet å løfte togene. Et tjuetalls laserstyrte, skinnegående løftebukker posisjoneres seg i tråd med hvilken togtype som skal løftes, og inntil 280 tonn med tog kan heves 1,7 meter over bakken i løpet av et par minutter.

For både verksted og parkering er plasseringen på Støren ideell for å betjene lokaltogene på Trønderbanen, hvor også Rørosbanen og Dovrebanen møtes.

– Vi har verksteder i hele Norge, men er ekstra stolte av dette. Ikke bare fordi det er nytt og flott, men også fordi vi har hatt et så godt samarbeid med SJ gjennom hele prosessen fram til ferdig verksted, sa Jon-Erik Lunøe i sin åpningstale før han overrakte en gyllen skiftenøkkel til toppsjefen i SJ.



Sundland i utvikling

Jernbaneeiendom

Sundland skal de neste 20 årene transformeres til en aktiv bydel, rik på funksjoner og tilbud for næringslivs-aktører, beboere og tilreisende. For umiddelbart å vise naboer og leietakere at prosessen har startet, har vi blant annet etablert løpebaner, bordtennisbord og sandvolleyballbane, og en Tuftepark er under etablering.



Den 9. Knutepunkt-konferansen

Samfunnsansvar

6. september arrangerte vi Knutepunkt-konferansen med tittelen: Nok folk + Kollektivtilbud = God sentrumsutvikling? Her deltok representanter fra Regjeringen, kommuner, forskningsmiljø, Ruter og vi med innlegg og diskusjoner om mange interessante problemstillinger. Det ble lystige debatter, latter og friske fraspark fra scenen.

To nye trafikkstyrings-sentraler

Jernbaneeiendom

I forbindelse med etableringen av nye trafikkstyringsentraler for Bane NOR i henholdsvis Oslo og Trondheim har vi bidratt med å finne egnede lokaler, tegne leieavtale med gårdeier, samt bistått som prosjektleder for ombyggings- og innredningsarbeider.



Vi flyttet Villa Elverheim

Jernbaneeiendom

17. september fraktet vi huset fra den ene siden av jernbanesporet til den andre på grunn av en farlig planovergang som måtte stenges. I en komplisert operasjon med to kraner og en lastebil ble det rundt 50 tonn tunge huset fraktet på en provisorisk vei over jernbanen og bort til den nye grunnmuren.

Vedlikeholdssjef Tatiana Dmitrieva i Bane NOR Eiendom sier at de er veldig fornøyde med at huset nå får nytt liv: Vi er veldig glade for at huset blir bevart, og at operasjonen gikk etter planen, sa hun. Vi bistår Bane NOR i flere lignende saker hvor vi kjøper eiendommer som er forbundet med farlige planoverganger for å kunne fjerne overgangen.

Nytt stasjonsbygg på Marnardal stasjon

Stasjoner

Etter halvannet år uten et permanent venterom ved Marnardal stasjon kan det nye ventebygget tas i bruk. Bygget er tegnet spesielt for Marnardal.

Q4



Øvingsbygget for ERTMS klart for innflytting

Verksted

Vi overleverte nøklene til det nye øvingsbygget til ERTMS-programmet. ERTMS (European Rail Traffic Management system) er et nytt digitalt signal- og styrings-system som skal dekke alle jernbanestrekningene i Norge. Med ERTMS sendes informasjon og kjøretillatelse via jernbanens egne mobilnett, GSM-R, til en skjerm i lokomotivførerens panel i toget. Signalene langs sporet blir derfor overflødig.

Otta med «nytt» knutepunkt

Knutepunktutvikling

Otta er et knutepunkt for et nokså stort omland som strekker seg over flere dalfører. Skysstasjonen her ligger strategisk til med kort avstand til både sentrum og offentlige funksjoner, og har fått en etterlengtet oppgradering og tryggere trafikkavvikling.

Det er et godt busstilbud fra bygdesentra rundt som korresponderer med toget. Knutepunktet er et samarbeid og spleiselag mellom oss, Statens vegvesen og fylket.

Opprinnelsesgaranti for strøm

Samfunnsansvar

Vi inngikk en avtale med vår kraftleverandør Entelios om kjøp av strøm som garanterer at den kommer fra 100 prosent fornybar energi. Avtalen gjelder for hele 2023 og omfatter kjøp av fornybar energi til hele porteføljen.

Byggestart for trinn tre på Meierihagen

Eiendomsutvikling

Interessen for Meierihagen i Askim har vært stor siden den første salgsstarten.

Byggetrinn en og to har solgt veldig godt, og det var solgt 10 av 28 leiligheter i byggetrinn tre før byggestart.

↓ Fire kunstnere fikk boltre seg på stasjonen

Samfunnsansvar

Heimdal stasjon hadde en 400 kvadratmeter grå og trist undergang som vi syntes trengte et løft. Vi endte med graffiti-kunst utført av fire flinke kunstnere som fikk stor kunstnerisk frihet, men også beskjed om å «bake inn» enkelte elementer fra tog og regionen.



Norges mest moderne kollektivknutepunkt

Knutepunktutvikling

Mye har skjedd på Trondheim S: Nye kollektivfelt, holdeplasser for Metrobuss, ny sykkelvei og en promenade langs kanalen – og parkeringsplasser flyttet under bakken. Det frigjør areal til byutvikling og er første byggetrinn i det som blir Norges mest moderne kollektivknutepunkt.

Tidligere i år kjøpte vi aksjeposten som Trøndelag fylkeskommune eide og er nå eiere av selskapet Trondheim Stasjonssenter AS. Prosjektet skal utvikle knutepunktet med ny tog- og bussterminal, parkering, kontor, forretning, bolig og byrom. Vi har startet det forberedende arbeidet med den nye jernbanestasjon som vil inneholde ankomsthall og lokaler for servicefunksjoner, café og restaurant, og skal stå ferdig i fjerde kvartal 2025. I 2026 starter byggingen av om lag 250 nye boliger og arealer for handel og kontorer.

Fantastisk omsetningsvekst!

Stasjoner

Over en milliard i omsetning og en vekst på 66,7 prosent! Hurra for Oslo S Shopping som hadde et helt fantastisk år i 2022. Det er ikke tvil om at folk er tilbake på togstasjonene og liker et enkelt liv med handling på vei hjem. – Veldig deilig å få et år med pluss igjen etter to harde år. Folk handler mer og det er et godt tegn på at de er fornøyde med oss, fortalte senterleder Torstein Heldal.





Hamar stasjon i all sin prakt

Kulturarv

Hamar stasjon trengte oppussing, og i stedet for en moderat tilnærming valgte vi å ta alt. Det viste seg å bli en langt mer omfattende jobb enn først antatt, spesielt fordi stasjonen er vernet.

Noen ganger er det eldste det beste, særlig på gamle hus. Å bruke de materialene og metodene som ble brukt da bygningen var ny, gir ikke bare et vakkert resultat, men gjør at bygningen blir teknisk god og holder seg lengre. Mange skader skyldes feil vedlikehold og materialbruk gjennom tidene, som sementbasert mørtel eller tette malingssjikt.

Utsmykningen av fasaden kalles trekning. Noen er smale, noen brede og noen har en dryppekant som dermed har en viktig funksjon og som ikke bare er til pynt. For å forme en trekning måtte vi lage en sjablong, og det er det ikke mange som kan lenger. Vi hyret derfor inn en pensjonist på 78 år for å lage alle sjablongene! Hamar stasjon har blitt fantastisk flott og er et stjerneeksempel på kulturarven vi er så stolte av.

Nedlagte Kragerøbanen – gammel grunn får nytt liv

Jernbaneeiendom

Vi har avhendet den nedlagte Kragerøbanen til Drangedal og Kragerø kommuner som skal bruke den tidligere banen til turvei, samt gang- og sykkelsti til glede for innbyggere og besøkende. Vi er i dialog med flere kommuner og private aktører for å finne tilsvarende positive løsninger for andre nedlagte jernbanestrekninger i Norge.

Byggestart BT 2 Strandholmen, Holmestrand

Eiendomsutvikling

Boligprosjektet Strandholmen består av tre boligbygg på henholdsvis seks, seks og åtte etasjer med totalt 69 leiligheter. Byggingen av det første trinnet pågår, og vi besluttet å igangsette trinn to. Utviklingsområdet er på 3,6 dekar og ligger vakkert til ved sjøen og rett nord for hovedinngangen til togstasjonen.



Bygger nye kontorer for SSB i Kongsvinger

Eiendomsutvikling

Statistisk sentralbyrå har signert leieavtale med oss og flytter inn i splitter nytt, miljøvennlig kontorbygg rett ved Kongsvinger stasjon sommeren 2025. Med torg, butikker og kafe eller restaurant (med uteservering) i første etasje av kontorbygget, blir dette et viktig steg i Kongsvingers byutvikling.

SSBs ansatte vil kunne gå tørrskodd fra toget til kontorplassen, siden det blir direkte inngang fra togstasjonen og ny kollektivterminal. Det vil også bli plass til flere bedrifter i bygget.



Majestetiske Lademoen

Kulturarv

Lademoen stasjon har fått tilbake sitt opprinnelige 1904-uttrykk! Hele fasaden er ført tilbake til original stand med intrikate og fine detaljer som utskjæringer, lister og dekor av entreprenør Braa & Sørvaag sammen med malermester Hepsø og hjelp fra byantikvaren.

Stasjonsbygget ble tegnet av arkitekt Paul Armin Due. Han var regnet som landets ledende jernbanearkitekt den gang. Det er viktig for oss å ta vare på både nye og gamle knutepunkt, og ikke minst kulturarven vår.



Beslutning om å bygge nytt fylkeshus i Steinkjer

Eiendomsutvikling

Styret vårt ga oss klarsignal for å gå videre med planen om å bygge nytt kontorbygg for Trøndelag fylkeskommune i Steinkjer. Planen omfatter et bygg på drøyt 7000 kvadratmeter med byggestart sent i 2023.

Energisparedugnad!

Samfunnsansvar

Vi gjør som regjeringen oppfordrer til og blir med på energisparedugnaden ved å senke temperaturen på stasjonene. Slik sparer vi både energi og penger. I gjennomsnitt bruker vi om lag 40 millioner kilowattimer per år på venterommene. Ved å senke temperaturen fra 21 til 17 grader regner vi med å kunne spare rundt fire millioner kilowattimer og 13 millioner kroner hvert år.



Vi lanserte Strandgata 19


Eiendomsutvikling

Her lå Norges kongebolig fram til slottet ble ferdig. I dag er det Paleet parkeringshus, og endelig kan vi lansere skissene av det nye bygget som vi mener passer perfekt med Amerikalinjen og de andre byggene på sørsiden av Oslo S. Vi skal fylle huset med butikker, restaurant og kafe og mange moderne kontorplasser. Bærekraft står i fokus når vi erstatter 400 parkeringsplasser med liv på gateplan og flere arbeidsplasser rett ved Oslo S. Transformasjonen bidrar til en etterlengtet vitalisering av bygulvet ved inngangen til Kvadraturen, forteller prosjektsjef Knut Yngve Larsen.





Verdiskaping

A photograph of two women walking on a snowy street. The woman in the foreground is wearing a white puffer jacket and has her hair blowing in the wind. She is smiling and looking to the right. The woman behind her is wearing a green jacket and has her hair tied back. The background is a blurred snowy street with a white cylindrical object, possibly a trash can, visible.

Hver eneste dag skånes hovedstaden
for hele 22 000 bilturer til og fra Bjørvika,
som tilsvarer en miljøbelastning
på 15 tonn CO₂-utslipp.

Transportøkonomisk Institutt



4,3 millioner

tonn CO₂ er mengden fremtidige utslipp Bane NOR Eiendom sparer miljøet for ved å bygge smart i nærhet til knutepunkt.

Knutepunktene er fremtiden

Utviklingen av boliger, arbeidsplasser og næring ved togstasjoner gir positive ringvirkninger og sparer samfunnet for millioner av tonn med CO₂-utslipp.

– For oss er knutepunkt områdene rundt togstasjoner i byer og tettsteder. Her ønsker vi at mennesker skal kunne bo, jobbe og være, og ha enkel tilgang til handel og kulturtilbud. De skal enkelt komme seg rundt til fots, med sykkel eller med et godt kollektivtilbud. Slik bidrar vi til redusert bruk av privatbil. Det er klimavennlig, det skaper vekst sentralt og hindrer at stedet eser utover natur og dyrket mark, sier Jon-Erik Lunøe, administrerende direktør i Bane NOR Eiendom.

Når flere mennesker samles på ett sted, blir områdene mer interessante for arbeidsgivere samtidig som det gir grobunn for et større tilbud innen handel, næring, service og kultur.

Byer og tettsteder blir rett og slett mer konkurransedyktige og attraktive takket være sine knutepunkt.

– Knutepunkt er like vesentlig for Mo i Rana og Narvik i nord som for Sarpsborg og Kristiansand i sør, konstaterer Lunøe.

Sparer penger og miljøet

70 av våre utbyggingsprosjekter som fordeler seg på henholdsvis 26 000 nye boliger og rundt 1,4 millioner kvadratmeter næringsareal, sparer miljøet for fremtidige utslipp tilsvarende 4,3 millioner tonn CO₂.

– Redusert bilbruk og økt bruk av kollektivtransport bidrar til reduksjon av utslipp, men like viktig er det at vi sparer

ubrukt jord og naturmangfold fordi vi bygger på allerede brukt grunn. Samlet sparer dette samfunnet for store mengder klimagassutslipp. Ved å bidra til at mange kan bo og jobbe ved knutepunktene, spares også tid. Dette sikrer økt verdiskaping, sier Lunøe, som får støtte fra forsker og samfunnsøkonom Erling Røed Larsen:

– Nordmenn jobber i overkant av fire milliarder timer hvert år. Når flere kan jobbe på samme plass, eller kan reise raskere til jobb via kollektive knutepunkt, brukes det mindre tid til transport og mer tid på verdiskaping og fritid. I tillegg yter vi mennesker mer når vi er nær hverandre. Vi snakker om store lokaliseringsgevinster som er lønnsomt for oss alle, uavhengig av hvor knutepunktene befinner seg, sier han.

Fortetting: Kontroversielt, men nødvendig

Siden Lunøe trådte inn i rollen som administrerende direktør for Bane NOR Eiendom i 2019, har han tatt stadig større eierskap til posisjonen som Norges ledende knutepunktutvikler. Det medfører kontroverser og debatter, men først og fremst støtte:

– Vi blir stadig flere her i landet, og flere av oss vil bo i byene. Av plass- og miljøhensyn er bygging i høyden det vi anbefaler og ønsker. Vårt samfunnsoppdrag er å bidra til fremtidsrettet og bærekraftig bruk av områdene vi eier, bygger, drifter og forvalter. Såkalt fortetting (økning i arealutnyttelse av eksisterende bebyggelse) gjennom høyhus er utvilsomt kontroversielt for enkelte, men en nødvendighet om det grønnere og mer

bærekraftige fremtidsmålet skal oppnås. Debatten omkring dette temaet er både viktig og riktig, og jeg personlig mener det er verdifullt for oss som samfunnsaktør å vise tydelighet på dette området.

Sparer samfunnet for 22 000 daglige bilturer

Bjørvika med sitt Barcode er sannsynligvis landets mest kjente knutepunkt, og en utbygging Bane NOR Eiendom har vært delaktig i. Det er også et svært suksessfullt knutepunkt.

– Området består av 12 500 arbeidsplasser og flere hundre boliger, men har til tross for dette overraskende få parkeringsplasser. Det er heller ikke nødvendig med flere parkeringsplasser: Jernbane, T-bane, buss og trikk, samt sykkelsti- og gangvei, står for mesteparten av trafikken i området. Disse transportformene er attpåtil foretrukne, sier Lunøe, og legger til:

– Grønn og bærekraftig byutvikling som dette er vi stolte over å ha bidratt til. Ifølge Transportøkonomisk Institutt (TØI) skånes hovedstaden for hele 22 000 bilturer til og fra Bjørvika hver eneste dag, som tilsvarer en miljøbelastning på 15 tonn CO₂-utslipp. Dette er likevel kun ett av utallige eksempler på hvordan knutepunktutvikling fra Bane NOR Eiendom bringer nordmenn inn på et mer bærekraftig fremtidsspor, noe de kommende eksemplene i denne årsrapporten klart og tydelig vil illustrere. ●



I Barcode er alt lagt tilrette for at det er enkelt å gå, sykle og reise kollektivt.

I Drammen har vi ferdigstilt og solgt kontorbygget DBC og hotellet Quality Hotel River Station – begge et steinkast fra stasjonen.



Definisjon | Knutepunkt

Et område nær en togstasjon som er tilrettelagt for gående og syklende, og som har høy arealutnyttelse og godt besøkte virksomheter. Det er et attraktivt sted for folk å bo, jobbe og besøke. Her kan de enkelt bevege seg rundt og ha god tilgang til ulike kollektive reisemidler.

Drammens- drømmen

Med en uttalt ambisjon om å bli blant Europas mest moderne byer, er det ikke uten grunn at Bane NOR Eiendom satser stort på utviklingen av Drammen. Med lokalbefolkningen på lag ser de uante framtidsmuligheter.

I tilknytning til jernbanen i Drammen har Bane NOR Eiendom flere hundre mål med sentrale tomter som driftes, utvikles og moderniseres. All byutvikling som selskapet står ansvarlig for, skjer på bærekraftig vis i samarbeid med lokalbefolkning og -politikere:

– Med elven som x-faktor har Drammen et eksepsjonelt fortrinn og stort potensial. Det er både spennende og krevende arbeid for oss som knutepunktutviklere. Målet er å gjøre vårt fremtidige Drammen til noe helt unikt, forteller Connie Nyhaven.

Hun er prosjektdirektør i Bane NOR Eiendom og har brukt store deler av sin arbeidskarriere til å tenke på den såkalte elvebyens ve og vel:

– Når vi utvikler områdene ved togstasjoner til levende bydeler, gjør vi det med tanke på de som skal bo, jobbe og være her. Og vi gjør at det blir enklere for flere å velge toget. Like viktig er det at utviklingen her bidrar til å bevare urørt natur, i og med at stasjonstomtene allerede er utbygd.

Transformative prosesser

Noen av Bane NOR Eiendom sine prosjekter ligger på tegnebrettet, mens andre er under bygging. Enkelte prosjekter er også fullført, som hotellet og kontorbygget ved stasjonen.

– Gradvis transformerer vi områder som tidligere har blitt brukt til jernbane-relaterte formål. Vi skal bygge nye nabolag med hyggelige parker og byrom, omkranset av boliger, arbeidsplasser, næring, og skole- og helsetilbud.

Alle våre eiendommer ligger i gangavstand til jernbanen og vi ønsker selvsagt å bidra til at flere velger sykkel, gange og kollektivtransport fremfor bilen. Det er dessuten togavganger omtrent hvert tiende minutt og du er i Oslo på en halvtime, sier Nyhaven, og poengterer:

– For øyeblikket står Drammen foran den mest spennende byutviklingen her i landet.

Krevende dimensjoner

Statens utviklingsplaner for Drammen beløper seg til hele 45 milliarder kroner, og har oppgraderingen av jernbanen som første steg. På sikt er målet å utvikle 1,2 millioner kvadratmeter til nye og attraktive bydeler med boliger og arbeidsplasser.

Connie Nyhaven
– prosjektdirektør i
Bane NOR Eiendom

1,2
millioner
kvadratmeter
skal på sikt
utvikles til nye
og attraktive
bydeler med
boliger, byrom
og arbeidsplasser.



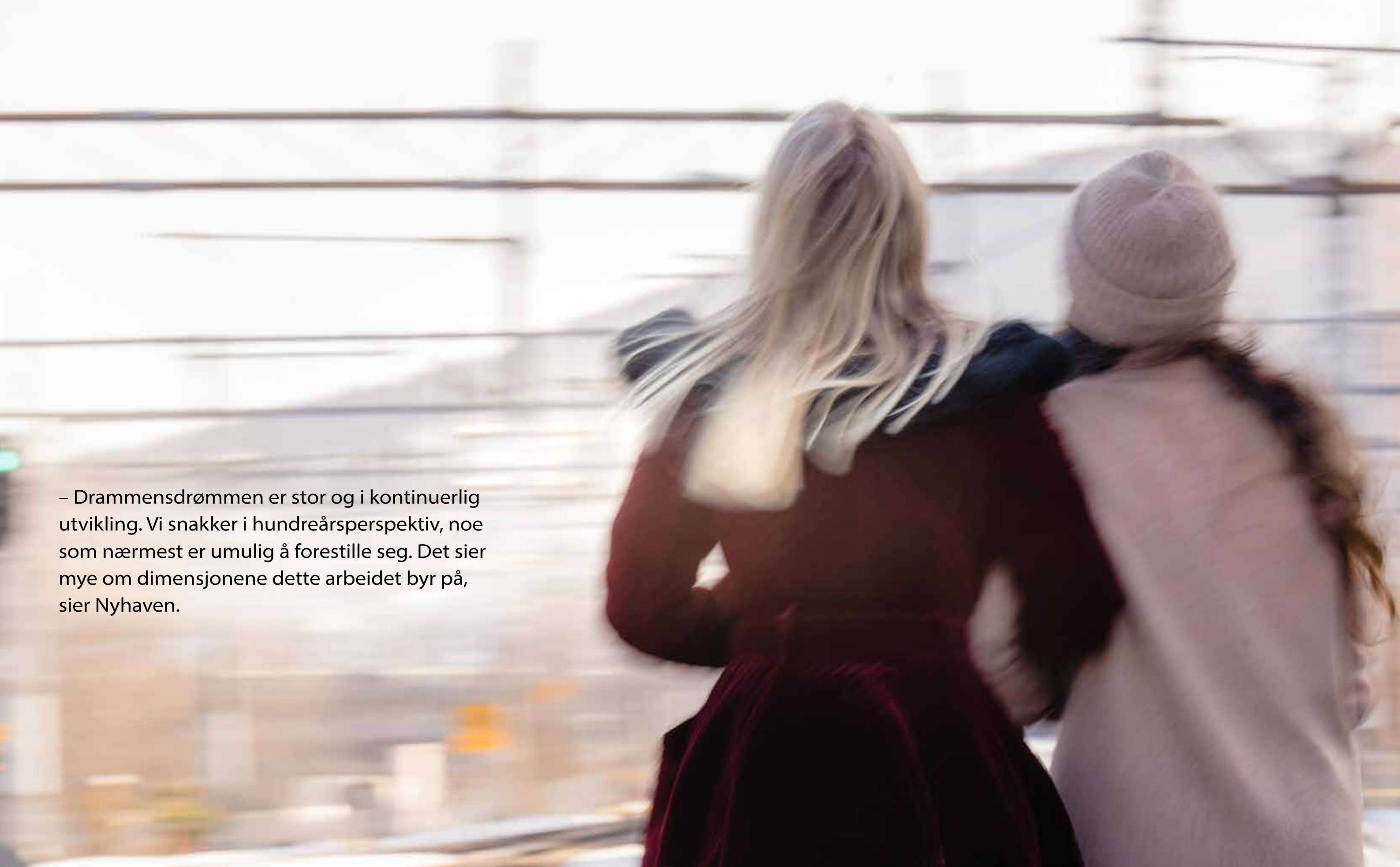
Nybyen godsterminal blir frigjort når den nye InterCity-strekningen åpner i 2025. Hele området som vi kaller Godsløkka, har et betydelig potensial for fremtidig utvikling.

– Drammensdrømmen er stor og i kontinuerlig utvikling. Vi snakker i hundreårsperspektiv, noe som nærmest er umulig å forestille seg. Det sier mye om dimensjonene dette arbeidet byr på, sier Nyhaven.

Byutviklingsprosjektet Fjordbyen langs Lierstranda, som Bane NOR Eiendom tar del i, er så omfattende at det forventes å ta flere generasjoner å utvikle området. Planen omfatter opptil 20.000 arbeidsplasser og 10.000 boliger.

Mer nærliggende blir det derfor å vise til utviklingen av boligprosjektet Proffen Hageby. Her har flere familier allerede flyttet inn og utbyggingen fortsetter til det er bygget omkring 300 boliger.

– Når det nye dobbeltsporet fra Drammen til Kobbervikdalen ferdigstilles i 2025, frigis arealer til utviklingen av bydelen Godsløkka i Nybyen. Dette blir en bilfri perle med frodige parker, lune gårdsrom og sjarmerende gater. Om lag 800 boliger skal på plass, noe som er bakgrunnen for at det også legges til rette for varierte tilbud innen handel, næring og kultur. I hjertet av den nye bydelen står den gamle Godsterminalen, som blir restaurert og skal inneholde ulike mat- og kulturtilbud, sier Nyhaven.



- Drammensdrømmen er stor og i kontinuerlig utvikling. Vi snakker i hundreårsperspektiv, noe som nærmest er umulig å forestille seg. Det sier mye om dimensjonene dette arbeidet byr på, sier Nyhaven.

Tangenkaia er et tidligere havne- og godsområde som i kommuneplan for Drammen er avsatt til byutvikling. Her vil vi utvikle en ny bydel med boliger og næringsområder langs Drammenselva.

Opptatt av forankring

Tangenkaia, som utvikles i samarbeid med Drammen kommune Eiendomsutvikling, har en distinkt egenart som Bane NOR Eiendom er opptatt av å bevare. Havne- og godsvirksomheten er lagt ned, så planen for den gradvise transformasjonen til en ny og levende bydel langs Drammenselva er godt i gang:

– Både her og på Godsløkka har vi hatt medvirkningsprosesser som både informerer og inviterer alle berørte. Disse gir folk flest anledning til å komme med innspill på planene som er lagt og vi får en bedre forståelse av hva som er viktig for innbyggerne, sier Nyhaven.

I tilknytning til det nye sykehuset til Vestre Viken, som er under etablering på Brakerøya, er byggingen av Drammen Helsepark også i gang. Sammen med Eidos Eiendomsutvikling AS skal Bane NOR Eiendom utvikle drøye 75 000 kvadratmeter med helserelevante virksomheter.

Mange parter tar del i en knutepunktutvikling, og alle skal bli sett, hørt eller forstått. Som kommunalsjef for arealplan, klima og miljø er Anne-Marie Vikla tett på det meste som skjer i Drammen. Hun roser samarbeidet i utviklingen av sin by:

– Bane NOR Eiendom er en av flere dyktige aktører vi samarbeider med, som på en positiv måte bidrar til attraktiv

by- og stedsutvikling i Drammen. De evner å tenke nytt når det kommer til bærekraft, gjenbruk og trivsel, og derigjennom utviklingen av gode nærmiljøer for alle, sier hun.

Lokalbefolkningen som fanebærere
Det viktigste for Drammensdrømmen, er at byen forblir tilgjengelig og attraktiv for folk som bruker – og ønsker å bruke – den. Knutepunktene skal også inneha en egenart, noe Nyhaven mener at

det engasjerte samarbeidet mellom utbyggere, arkitekter, politikere og lokalbefolkningen ivaretar.

– I Drammenserne eksisterer det en særegen stolthet og et engasjement rundt utbyggingen av byen. Dette gjør det ekstra lystig for mennesker som meg å møte på jobb. Mens Bragernes på nordsiden av elven er «den pene» siden, med lineære kvartalsstrukturer og eldre arkitektur, har Strømsø på

sørsiden et mer «rocka» preg – som lokalbefolkningen elsker, og gledelig tar del i utformingen av, sier Nyhaven.

En moderne fremtidsby

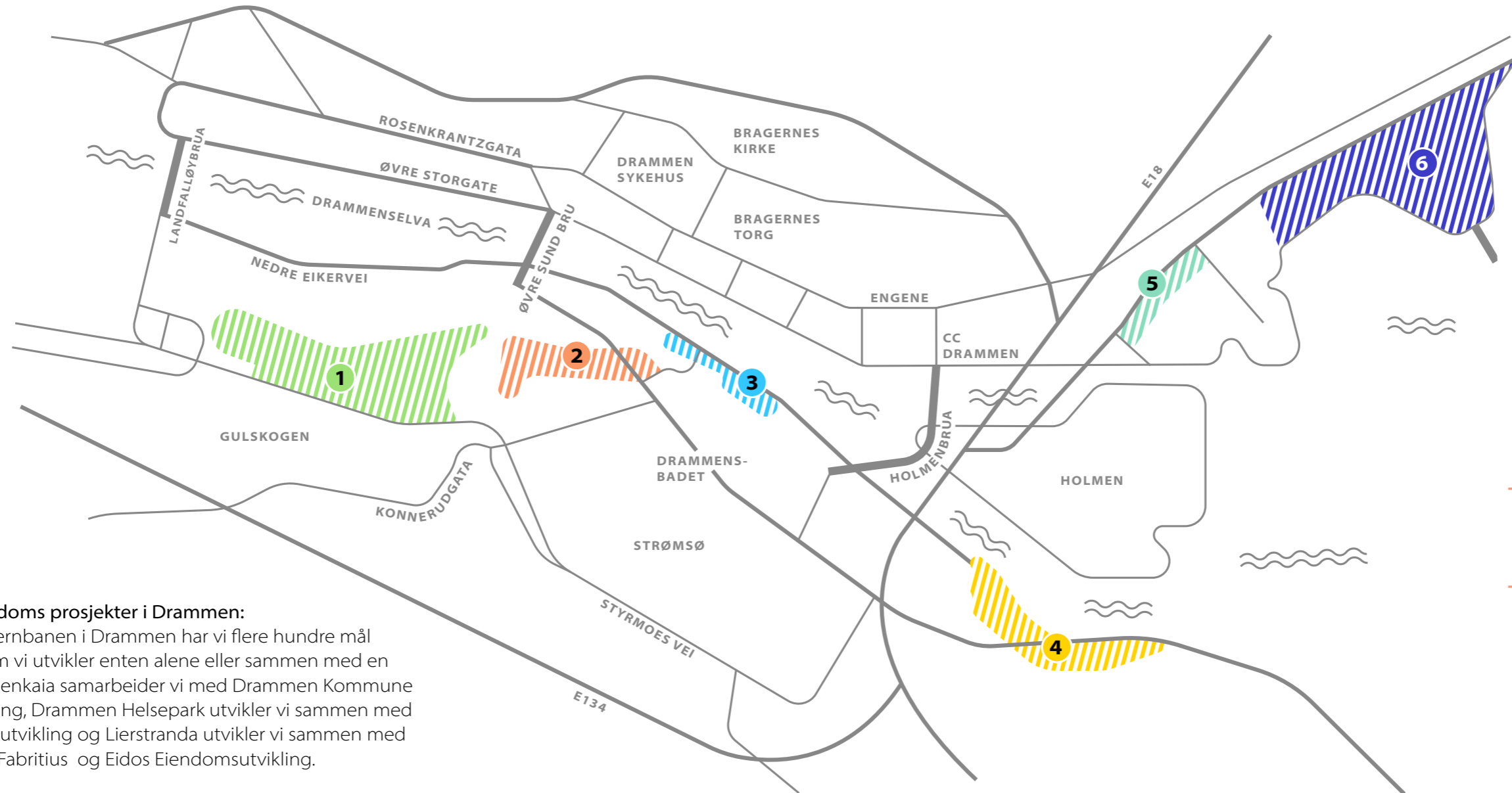
Knutepunktutviklingens suksess viser seg som best når områdene blir så attraktive å ta i bruk og oppholde seg i, at de som bor og jobber i byen velger å la privatbilene stå. Drømmen til Nyhaven er å en gang overhøre noen si at de ikke har behov for privatbil i Drammen:

– Drammen er nå et høyaktuelt knutepunkt som innehar alt som trengs, uavhengig av om dette er jobb, bolig, kultur eller reise. Tilgangen til aktiviteter og tilbud er raskere og bedre uten bilen enn med den, samme hvor i byen man oppholder seg, sier hun, og tilføyer:

– Etter opprustingen av elvepromenaden i 2011 var selvtilliten til Drammenserne på topp: Folk fra hele landet kom til Drammen for å se og føle på transfor-

masjonen som byen hadde gjennomgått. Siden den gang har derimot ting stått litt stille. Arbeidet vi nå tar del i kan anses som starten på en ny epoke, som vil bringe elvebyen tilbake til fordums stolthet. ●





Bane NOR Eiendoms prosjekter i Drammen:

I tilknytning til jernbanen i Drammen har vi flere hundre mål med tomter som vi utvikler enten alene eller sammen med en partner. På Tangenkaia samarbeider vi med Drammen Kommune Eiendomsutvikling, Drammen Helsepark utvikler vi sammen med Eidos Eiendomsutvikling og Lierstranda utvikler vi sammen med Lier kommune, Fabritius og Eidos Eiendomsutvikling.

1 256 200 m²
utbyggingsareal

12 560
boliger

34 500
arbeidsplasser

1

Sundland

Dette er et stort og spennende utviklingsprosjekt. Et jernbaneområde erstattes av skoler og kunnskapsbedrifter, kultur og idrett. Utbyggingen er i gang. Resultatet blir en idyllisk bydel med mange boliger og arbeidsplasser.

Fakta
200 000 m²
950 boliger
5900 arbeidsplasser

2

Godsløkka og Grønlandskvartalet i Nybyen

Området bygges om fra gammel godsterminal til et attraktivt bolig- og næringsområde. Dette blir en perle som skal tilpasses både eldre, barnefamilier og yngre. Det gamle godsbygget restaureres og tas i bruk, midt i sentrum av Drammen.

Fakta
120 000 m²
850 boliger
2000 arbeidsplasser

3

Skamarken/Drammen Stasjon

Nær den nye jernbanen og stasjonen er det bygget et toppmoderne hotell og flotte kontorarealer. Det bringer folk og liv til et sentralt område under utvikling. Her kommer et av byens mest spektakulære og bærekraftige bygg.

Fakta
40 000 m²
1600 arbeidsplasser

4

Tangenkaia

Havnevirksomheten på Holmen må vike. Inn kommer en ny kultur-historisk bydel med mange boliger og arbeidsplasser langs Drammenselva. Vi ivaretar og utvikler et område med spennende fortid, til glede for beboere og besøkende.

Fakta
120 000 m²
850 boliger
2000 arbeidsplasser

5

Drammen helsepark

Dette blir Europas mest moderne helsepark. Perfekt plassert ved Brakerøya togstasjon og det kommende Vestre Viken sykehus. Med plass til forskning og utdanning, helsetjenester, hotell og konferanser, treningssenter og butikker.

Fakta
76 500 m²
3000 arbeidsplasser

6

Lierstranda/Fjordbyen

Langs Lierstranda skal det bygges en spektakulær ny bydel. Fjordbyen er et storslått prosjekt som det trolig vil ta over 100 år å ferdigstille. Her byttes industri ut med moderne by: mange nye hjem, arbeidsplasser og handel.

Fakta
700 000 m²
10 000 boliger
20 000 arbeidsplasser

Stasjonsbyen Ski

Etter flere år med tilnærmet stillstand i utviklingen av bolig- og næringsbygg, ble 2022 et år for historiebøkene til tettstedet Ski i Nordre Follo. Åpningen av den nye togstasjonen og Follobanen markerte startskuddet på byens neste fase.

– Når du tar steget ut av et tog på Ski stasjon, skal du fra første skritt oppleve å tre inn i et sentrum proppet med muligheter, sier prosjektsjef i Bane NOR Eiendom Rune Breivik, og legger til:

– Den virkelige byfølelsen kommer først om noen år, men et fantastisk førsteinntrykk er allerede skapt for de reisende, selv om starten for Blixtunnelen har vært litt humpete. Egenarten og de buede formene på det nye stasjonsbygget vitner om en by på vei mot noe stort, sier han.

Den nye stasjonen har tre plattformer med seks spor og to reisetorg, samt utvidet parkeringsområde for både biler og sykler. Den kortere reiseveien til Oslo gjør at Ski nå utvikles til å bli et treffpunkt for nærings-, handels-, hotell- og reiseliv.

– Dette inkluderer også mange nye boliger og andre tjenestetilbud. I utviklingen av Ski Stasjonsby er vi spesielt opptatt av hva som skal kjenne-tegne den. Stasjonens uttrykk er for eksempel i seg selv allerede blitt en merkevare, sier Breivik.


Follobanen med sine 22 kilometer lange dobbeltspor til og fra hovedstaden reduserer reisetiden herfra fra 22 til 11 minutter.

Begeistret ordfører

Bane NOR Eiendom disponerer om lag 30 mål med anvendelig tomt i og omkring Ski stasjon. Tomtene inngår i prosjektet Ski Stasjonsby og skal utvikles i kommende år. Utviklingen tett på den nye togstasjonen vil i sum bidra til omtrent 1000 nye arbeidsplasser, 400 boliger og nærmere 25 prosent reduksjon av bilkjøring.



Ski stasjon som vi åpnet i 2022, blir midtpunktet i utviklingen av Ski Stasjonsby.

A group of young people are gathered in a modern urban setting. In the foreground, a man in a green hoodie and white pants sits on a wooden bench, talking to a woman in a light blue sweater. Behind them, a man in a grey and black striped jacket and a woman in a beige jacket are standing and talking. The background features a red brick building, a modern glass building, and trees with autumn foliage. The scene is brightly lit, suggesting a sunny day.

Utviklingen av
Ski Stasjonsby
kan bidra med:

400
nye boliger

1000
nye arbeidsplasser



Egenarten og de buede formene på det nye stasjonsbygget vitner om en by på vei mot noe stort.

Rune Breivik, prosjektsjef i Bane NOR Eiendom



Rune Breivik, prosjektsjef i Bane NOR Eiendom

– Redusert bilkjøring og det faktum at utbyggingen skjer i allerede utbygde områder, sparer natur og arts mangfold. Det reduserer også CO₂-utslipp, poengterer Breivik. Målet er å skape et funksjonelt knutepunkt med boliger, arbeidsplasser og hotell som skaper mer liv i sentrum. Det vil sikre at flere reiser bærekraftig og tilbringer mer av sin tid i byen.

– Bane NOR Eiendoms nye utbyggingsprosjekt er praktisk talt på stasjonen. Det vil bidra til en god hverdag for mange mennesker som kan oppleve at de dermed ikke trenger egen bil. Det er gunstig for økonomien og positivt for klimaet og miljøet, sier Hanne Opdan, ordfører i Nordre Follo.

År med stillstand

I påvente av at den nye Follobanen skulle komme og frem til sentrumsplanen ble vedtatt, har det vært tilnærmet byggestopp i Ski sentrum.

De siste årene har det egentlig skjedd ganske lite i Ski siden storsenteret åpnet i 1995, mens det i nabokommunen Ås har blitt bygget en del. På sett og vis har dette vært utfordringen til byen som jeg selv også bor i; det har stått litt stille, sier Breivik, og legger til:

– Etter mange års stillstand, vil det nok kreve en del av mange å skifte takt. Jeg synes vel å merke at byen og befolkningen virker motiverte for å komme i gang.

Ja takk, begge deler

Kun et steinkast sør for togstasjonen ligger Ski Storsenter. Med årene har kjøpesenteret fått en utvidelse og er i dag blant landets største. Ifølge Breivik har kjøpesenteret vært positivt for Ski som tettsted, men også fungert som et slags sugerør ut av togstasjonen. Akkurat dette gir ham blandede følelser:

– Håpet mitt er å gjøre Ski til en vital by, fullstappet med sentrumsaktiviteter. Tendensen per i dag, som på ingen måte er unikt for Ski, er at kjøpesenteret fungerer som et sugerør fra alle hold. Spesielt for de togreisende: Etter ankomst går folk rett inn på storsenteret, noe jeg på mange måter forstår. Store deler av Ski sentrum er ikke så attraktiv å oppholde

seg i akkurat nå. Målet er derfor å sikre at det blir flere tilbud både i og utenfor kjøpesenteret. Slik kan kjøpesenteret og andre bynære tilbud eksistere i skjønn harmoni, med tilbud til både store og små, tidlig som seint, sier han.

Øker sysselsettingen

Stasjonsbyen har som mål å skape pulserende liv gjennom tilbud og tjenester for nær sagt alt og alle. En vesentlig bit i dette arbeidet handler om å tilføre næring til området, eksempelvis gjennom fortetting nær stasjonen.

– Et nytt konferansehotell er allerede i støpeskjeen, og Bane NOR Eiendom har inngått avtale med Scandic Hotels om å drifte dette, sier prosjektsjefen.

Planen er å bygge et hotell med 220 rom. Høyden på bygget håper vi vil skape rom for etableringen av en offentlig tilgjengelig takterrasse, med panoramautsikt over byen. I tillegg vil hotellet ha restauranter og kaféer på gateplan og moderne møterom- og konferansefasiliteter.

– Hotellet skal forhåpentlig stå klart i 2026 og kan skape rundt 100 nye arbeidsplasser. Samtidig bidrar hotellvirksomheten til at aktiviteter foregår gjennom større deler av døgnet enn det vi ville fått med et kontorbygg. Samlet sett gir dette Stasjonsbyen en helt ny dimensjon og attraksjonsverdi, sier Breivik.

Lys framtid

Til tross for at åpningen av Follobanen fikk problemer og måtte stenge på tampen av 2022, er Breivik positiv med tanke på fremtiden til Ski. Mye av årsaken er villigheten han ser hos lokalpolitikere og byplanleggere til å tenke stort:

– De er tett på, godt opplyste og ønsker å utvikle byen i en positiv retning. Ting ser lyst ut for Ski, som jeg selv flyttet til i 2004 og med årene har fått en forkjærlighet for. Jeg har med andre ord en sterk egeninteresse i arbeidet jeg gjør. Det burde da være godt for noe, avslutter han. ●



Samarbeid
skapte
Sagabyen

700

leiligheter er oppført i Sagabyen på Jessheim siden oppstarten av utviklingen i 2007.

For en av Norges raskest voksende byer har transformasjonen av jernbanen bidratt til en årlig vekst på 1 000 nye innbyggere i hele ti år på rad. Veksttakten er spådd å fortsette frem til minst 2030.

Med ti minutter fra Gardermoen, 39 minutters togreise fra hovedstaden, skog og mark i bakgården, er Jessheim en by i stadig vekst. Tross sin unge levealder som by, har den opplevd en utvikling som få byer er forunt:

– Ved millenniumskiftet hadde Jessheim i underkant av 10 000 innbyggere og de fikk bystatus i 2012. Sånn sett er det imponerende å kunne vise til et innbyggertall på godt over 22 000 i dag, sier Morten Austestad, direktør utvikling i Bane NOR Eiendom.

Urban «kaffe latte»-faktor

Mange av tilflytterne i Jessheim kommer fra nabo-kommuner på Øvre Romerike: Noen ønsker å bo sentralt og bynært, og ser på den korte reiseveien med tog til Oslo og nærheten til flyplassen på Gardermoen som viktig. Andre føler seg kanskje ferdige med tiden i enebolig og er klare for en ny fase i livet:

– Jessheim er en by som har evnet å ivareta sin helt egne sjarm og autenticitet, og det er et godt og ønsket alternativ for mange. Samtidig har byen tilstrekkelig med «kaffe latte»-faktor til å føles urban, noe som for mange er viktig, sier Austestad.

Bane NOR Eiendom har jobbet lenge med utviklingen av Jessheim, og etablerte utviklings-selskapet Jessheim Byutvikling AS i 2007 sammen med Ø.M. Fjeld Utvikling.

– Vi jobber tett med kommune, innbyggere, politikere og næring, og bygger gradvis trinn for trinn, sier Austestad, og legger til:

– Våre samarbeidspartnere i Ullensaker kommune har alle et tankesett jeg til stadighet blir imponert over: De ikke bare ønsker og vil, men skal få ting gjort. Slikt blir det resultater av.



Sagaen om Sagabyen

Da byggingen av hovedbanen startet i 1854, vokste Jessheim frem som en stasjonsby tuftet på godstransport. Hit ble det transportert tømmer, som gav grobunn til etableringen av et sagbruk inntil jernbanen.

I over 100 år var Dampsagbruket en hjørnesteins-bedrift i lokalsamfunnet, men er i disse dager historie. På de tidligere jernbane- og sagbrukstomtene utvikler Sagabyen seg, som gjennom sitt navn trekker historiske linjer til tomtens tidligere aktiviteter.

– Både vi i Bane NOR Eiendom og byggetrepre-nøren Ø.M. Fjeld hadde kjøpt sagbrukstomter på samme tid. Hver vår lange og tynne tomtestripe var plassert tett inntil hverandre. I stedet for å bygge noe smått hver for oss, slo vi kreftene sammen og tenkte ut visjonen om Sagabyen. Nå har vi i Jessheim Byutvikling bygget nærmere 700 nye leiligheter og et kjøpesenter. Et betydelig antall leiligheter er også planlagt for kommende år, sier Austestad.

Kvalitet og beliggenhet som fortrinn

Sagabyen har utviklet seg bra siden oppstarten, selv i et konkurranseutsatt boligmarked. På Øvre Romerike har salget av leiligheter foregått jevnt og trutt:

– Vi har et av prosjektene som år etter år selger best i Jessheim. Vi tror litt av grunnen til dette er at vi har utviklet Saga-prosjektene med kvalitet i førersetet:

Nye trinn er bygd på skulderen av de forrige. Vi har også en langsiktig tilnærming til kundeoppfølging og opplever at mange av våre kjøpere er gode ambassadører for området. Vår unike beliggenhet ved kollektivknutepunktet Jessheim stasjon er naturligvis også et fortrinn sammenlignet med andre prosjekter i området, forteller Austestad.



Morten Austestad,
direktør utvikling i
Bane NOR Eiendom

Gav nytt liv til «Skammens hus»

Sentralt i utviklingen av byer står ofte videreføringen av spesifikke eiendommers historier, minner og uttrykk. Jessheim var ikke noe unntak, noe Austestad fikk erfare da kommunen krevde at det 100 år gamle administrasjonshuset til Dampsagtomta skulle bevares:

– Det nedslitte huset var egentlig bare en kostnads-post for oss og ble av lokale omtalt som «Skammens hus». Vi har heldigvis lang og god erfaring med restaurering av gamle bygg, og tok fatt på oppgaven med å gjøre det funksjonelt for nye brukere, og etablerte dessuten en park like ved, sier han.

Bygget er i ettertid overført til kommunen og leies nå ut til Frivilligsentralen, som bidrar til høy aktivitet store deler av døgnet.

Alltid på moten

I løpet av 2024 kan sannsynligvis nye Saga Torg bli presentert i markedet. Utviklingen av Sagabyen har pågått lenge og vil fortsette i mange år videre:

– Bynære leiligheter på kollektivknutepunktet vil aldri gå av moten, og bidrar dessuten til å redusere bilbruk og miljøbelastninger. Sagabyen er et fremragende eksempel på dette som jeg gledes over å bidra til utviklingen av, avslutter han. ●

FAKTA | Sagabyen:

Saga Senter stod ferdig i 2012 med 120 leiligheter og nærmere 9000 kvadratmeter forretningslokaler. Fire år etter stod Saga Atrium ferdig med 60 leiligheter og et mindre forretningslokale. Det største utbyggingsområdet, Saga Terrasse, ble påbegynt i 2017 og vil bestå av nesten 500 leiligheter og flere næringslokaler når det ferdigstilles i 2024.

Nå pågår reguleringsarbeidet for Saga Torg som kan inneholde rundt 400 leiligheter samt arealer til næring og kontor. Prosjektet utvikles sammen med en partner og vår andel utgjør 180 leiligheter. Ved utgangen av 2022 var det solgt 651 leiligheter i Sagabyen.





Strandgata 19 ligger på hjørnet av Christian Frederiks plass – et lite steinkast fra Oslo S. Her skal vi erstatte 400 parkeringsplasser med butikker, kontorer og restaurant for å skape mer liv i området. Med den høye kollektivdekningen her er dette et praktisk eksempel på knutepunktutvikling.

En rating av rang

Solid, lønnsom og nytenkende – med kredittrating A: Bane NOR Eiendom mottok Nordic Credit Rating's høyeste rangering i 2022, og er med det best og tryggest av alle aktører i den norske eiendomsbransjen.

– I et usikkert marked som det vi opplever nå, er tilgangen på kapital til eiendomsprosjekter krevende for mange. Den gode kredittratingen vi mottok fra Nordic Credit Rating reduserte usikkerheten knyttet til oss som aktør, og var utslagsgivende da vi blant annet utstedte nye «grønne» obligasjonslån på til sammen 1,5 milliarder kroner i juni 2022, sier finansdirektør i Bane NOR Eiendom, Sven Erik Pløen.

32,2 %

er Bane NOR Eiendom sin konkurransedyktige belåningsgrad sammenlignet med bransjegjennomsnittet

Grønne obligasjonslån sikrer lavere renteutgifter over tid, noe som videre sikrer at større deler av egenkapitalen benyttes der den er ment å skulle bli brukt, nemlig til utviklingen av knutepunkt:

– Våre nyeste obligasjonslån vil ene og alene sørge for at vi sparer fem millioner kroner i renteutgifter. Ved å ivareta vår status og solide risikovurdering, sikrer vi at flere lignende besparelser vil skje over tid.

Bransjens laveste gjeldsgrad

Med en belåningsgrad på 32 prosent sammenliknet med bransjegjennomsnittet har Bane NOR Eiendom evnet å stå støtt i et utfordrende og problemfylt år:

– Vi har en svært diversifisert portefølje bestående av alt fra hoteller og kontorbygg til togverksteder og -stasjoner. Majoriteten av leietakerne våre er offentlige virksomheter, som oftest tilknyttet jernbanen. Vi har i tillegg mange pågående utviklingsprosjekter og en stor tomtebank som gir oss flere bein å stå på. Samlet gir dette oss en styrke i form av stabilitet og soliditet over tid sammenlignet med de fleste andre aktører som jobber med utvikling og forvaltning, sier Pløen.

Med årene har kravene som stilles til investorer blitt gradvis strammere. Dette påvirker etterspørselen til utstedelse av lån.

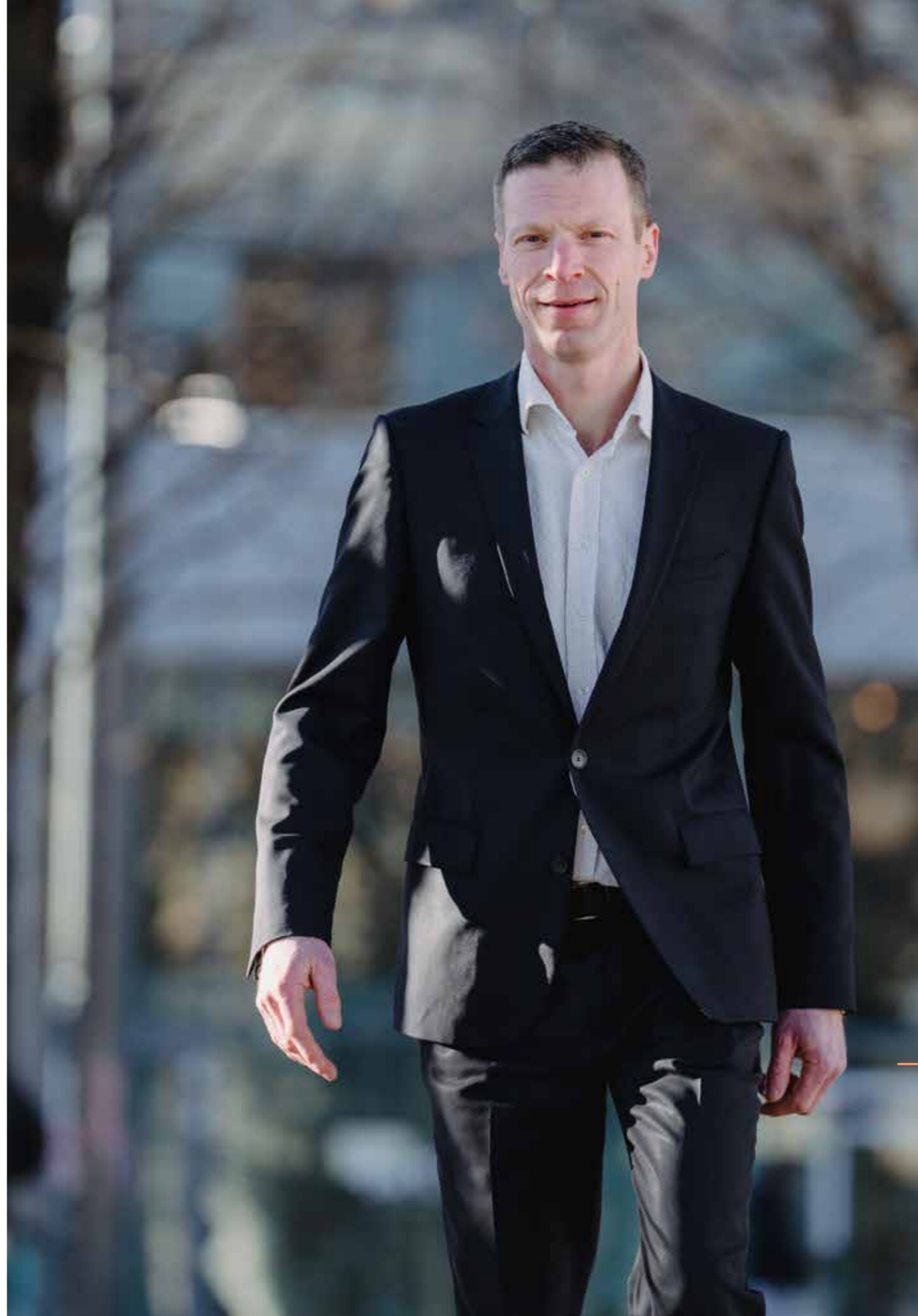
Konsekvensene blir ifølge Pløen forsterket når markedene opplever nedgangstider. Dette var også noe av bakgrunnen for at Bane NOR Eiendom i 2022 valgte å ta initiativ til en offisiell uavhengig kredittvurdering:

– Det som for folk flest fremstår som litt traust og kjedelig, vil for kredittanalytikere være det komplett motsatte; spennende investeringsobjekter med lav risiko. I kredittanalytikernes øyne er selskaper som vårt både langsiktige, troverdige og lønnsomme. Vi visste at Bane NOR Eiendom som virksomhet ville ha appell hos analytikere, og ville derfor motta et håndfast bevis i svart-på-hvitt.

Et fantastisk grunnlag for vekst og utvikling

Bygg i og rundt knutepunkt holder seg bedre i verdi og er lettere å selge. Spesielt sammenlignet med prosjekter og bygg i randsoner:

– Vårt samfunnsoppdrag som knutepunkt utvikler, med et særskilt ansvar for bærekraftig byutvikling, har i kombinasjon gitt oss et godt grunnlag for stabil vekst og utvikling over tid. Fortetting ved knutepunktene gir dessuten en lokaliseringsevinst. Det betyr at de som bor og jobber tett sammen oppnår flere gevinster enn de som ikke gjør det, mener Pløen.



Boligprosjektene i regi av Bane NOR Eiendom på steder som Mysen, Holmestrand, Jessheim og Askim er eksempler på at boligsalget har gått jevnt siden salgsstart. Salgstakten har naturligvis avtatt en del gjennom høsten 2022, men det er på ingen måte stillstand. Verken i andelen boligprosjekter eller antallet forretningsbygg.

– Som en sterk kontrast til de fleste andre, har vi solgt enheter jevnt og trutt gjennom hele 2022. Mange av våre konkurrenter har på den andre siden sett seg nødt til å komme med lokketilbud, noe som vitner om trangere tider. Det må sies å være et paradoks at markedsuro er hva som skulle til for at vi virkelig kunne belyse Bane NOR Eiendom sin styrke som virksomhet, avslutter Pløen. ●

- Det at vi har så mange pågående utviklingsprosjekter og en stor tomtebank gir oss en styrke i form av stabilitet og soliditet over tid, sier finansdirektør Sven Erik Pløen.



Våre eiendommer

Bolig

Oslogate 35 bolig
 Bryn stm. bolig
 Nyland store bolig
 Hafslund vokterbolig
 Kløfta vokterbolig Dragvoll
 Sløtford vokterbolig
 Matrand betj. bolig
 Oslogate 7 bolig
 Oslogate 1 bolig
 Lesjaverk vokterbolig ferieste
 Lisleby stasjonsbolig
 Nor inspektørbolig
 Nor banemesterbolig
 Haugenstua vokterbolig
 Bjorli vokterbolig 2
 Kjelsås anneks
 Myrdal banemesterbolig
 Myrdal vokterbolig II
 Myrdal funksjonærbolig I
 Myrdal funksjonærbolig II
 Kongsvinger betjentbolig
 Sand disponentbolig
 Stensrudlia Enebyggveien 947
 Dunderdalsvn 1 - Kongsvinger bolig 1
 Dunderdalsvn 3 - Kongsvinger bolig 2
 Dunderdalsvn 5 - Kongsvinger bolig 3
 Dunderdalsvn 10 - Kongsvinger bolig 4
 Dunderdalsvn 12 - Kongsvinger bolig 5
 Dunderdalsvn 14 - Kongsvinger bolig 6
 Dunderdalsvn 13 - Kongsvinger bolig 7
 Dunderdalsvn 11 - Kongsvinger bolig 8
 Tynset - Aumveien 471 (Fosås gård)
 Oslo h.hus Enebyggveien 47
 Grorud h.hus Jernkroken
 Lørenskog betjentbolig
 Sagdalen bolig 1
 Sagdalen bolig 2
 Sagdalen bolig 3
 Hauerseier bfm bolig
 Mosjøen velferd
 Bolna Garasje/vannanlegg
 Kjelsås banevokterbolig
 Grua vokterbolig
 Roa banemesterbolig
 Kvernum vokterbolig
 Jevnaker vokterbolig
 Ål betjentbolig 1
 Ål betjentbolig 2
 Ustaoset vokterbolig
 Haugastøl funksjonærbolig 2
 Haugastøl funksjonærbolig 3
 Flåm funk.bolig II
 Hvalstad hybelhus
 Hvalstad vaktm. bolig
 Asker Eikevn 57, bolig
 Asker Eikevn 53, bolig
 Sandvika Jongsbruveien 16 enebolig

Sandvika Jongsbruveien 18 enebolig
 Sandvika Slepndveien 36 Tomannsbolig
 Vestfossen bolig
 Mosby bolig
 Kristiansand Setesdalsveien 79 dobbelbolig
 Kristiansand Setesdalsveien 81 enebolig
 Gamle Mandalsvei 2
 Gamle Mandalsvei 4
 Gamle Mandalsvei 6
 Gamle Mandalsvei 8
 Gamle Mandalsvei 10
 Gamle Mandalsvei 12
 Hellvik enebolig
 Langeid hytte
 Sannidal enebolig

Forretning

Hamar Jernbanerestaurant
 Lillestrøm Musikkskolen
 Kristiansand restaurant/kiosk
 Stavanger Jernbanevn restaurant
 Sandefjord Peter Castbergsgate 9

Garasje

Sandvika Jongsbruveien 16 garasje
 Sandvika Jongsbruveien 18 garasje
 Sandvika Slepndveien 36 Garasje
 Kongsberg åpen garasje

Kontor

Røros pakkhus
 Sundland bygg A
 Sand kontorbygg
 Rolvsøy terminalbygg
 Sarpsborg velf./legekontor
 Mysen banemesterkontor
 Kongsvinger velferd/lokstall
 Kongsvinger velferd/lokstall
 Oslo S Banebygget
 Alnabru fellesekspedisjon
 Alnabru terminalbygg
 Grorud Portvakt
 Grorud utdanningscenter ERTMS
 Grorud kontor
 Eidsvoll Adm.bygg buss
 Hamar undervisningsbygning m/f
 Hamar velferdsbygg linjepers/bm-kontor
 Hovemoen adm.bygg/godshus
 Fåberg velferdsbygg Bane
 Marienborg administrasjonsbygning
 Trondheim stasjon Østre bygg
 Trondheim stasjon Trapphus
 Åndalsnes godstern.adm.bygg
 Mo i Rana godssenter
 Fauske terminal adm.bygg
 Øyheim ekspedisjons hus
 Grefsen Velferdsbygg
 Hønefoss personalbygg

Nesbyen banemesterkontor/hvile
 Ål velferdsbygg
 Hallingskeid eksp.hus
 Voss velferdshus
 Bergen terminalbygg nr 5
 Vatnahalsen eksp.hus
 Berekvam eksp.hus
 Dalsbotn eksp.hus
 Håreina eksp.hus
 Flåm funk.bolig I Velferdshus
 Drammen velferdsbygg
 Drammen stasjon - bygg C
 Drammen stasjon - bygg D
 Krossen velferdsbygning
 Kristiansand bryggerigropa kontorbygning
 Forus kontor/lager
 Flesberg stasjonsbygning
 Skien kontorpaviljong
 Menstad godssenter/adm.bygg

Lager og godshus

Bryn stm. bolig uthus
 Prestebakke godshus
 Fetsund godshus
 Seterstøa godshus
 Åbøgen godshus
 Åbøgen uthus
 Åbøgen privat
 Matrand godshus
 Roverud bryggerhus
 Roverud privat
 Flisa godshus
 Flisa bryggerhus
 Stai godshus
 Glåmos godshus
 Singsås godshus
 Dal godshus
 Hamar oljebu/lager m/f
 Hamar verkstedlager m/f
 Sel godshus
 Sel stasjon, uthus
 Hjerkinns godshus
 Kongsvoll godshus
 Skogn godshus
 Skogn ilgodshus
 Bodø godshus
 Gran godshus
 Nesbyen godshus
 Nesbyen Privat/Uthus
 Haugastøl uthus
 Bergen ekspresgodsbygning
 Kongsberg godshus
 Rollag uthus
 Veggli uthus/privet
 Norefjord uthus
 Rødberg godshus
 Notodden godshus
 Skoppum godshus

Galterud godshus
 Grinder bryggerhus
 Elverum ilgods/velferdshus
 Sjøa toalettbygning
 Sjøa stasjon, uthus
 Brennhaug godshus
 Dovre godshus
 Gjøvik uthus
 Gjøvik skystasjon
 Hønefoss uthus
 Sokna godshus
 Sokna ilgodshus
 Sokna privet
 Urdland uthus
 Saggrenda godshus
 Drangedal godshus/relehus
 Figgjo ekspedisjonshus
 Stokke godshus
 Sandefjord godshus
 Nordstrand uthus
 Vestby godshus
 Sarpsborg godshus
 Halden godshus m.rampeob.
 Halden bryggerhus
 Spydeberg godshus
 Magnor godshus
 Magnor privet
 Kirkenær bryggerhus
 Kirkenær privetbygg
 Våler godshus nord
 Våler godshus syd
 Våler privet
 Ådalsbruk godshus
 Løten godshus
 Alvdal godshus
 Alvdal ilgodshus
 Tolga godshus
 Strømmen uthus
 Frogner godshus
 Hauerseier godshus
 Eidsvoll bgf's lager
 Morskogen godshus
 Moelv bryggerhus
 Vinstra godshus
 Vinstra bryggerhus
 Bjorli uthus/garasje
 Hell ilgodshus
 Kopperå godshus
 Jaren godshus 2
 Reinsvoll godshus
 Reinsvoll privetbygning
 Raufoss godshus
 Bolstadøyri godshus
 Drammen godsterninal
 Sundland bygg H
 Bø godshus
 Moi lager/vedskjul
 Vikersund godshus

Eidanger uthusbygning
 Bøn uthus
 Tretten bryggerhus
 Røra godshus
 Hakadal bryggerhus
 Hakadal godshus
 Lunner st. bryggerhus
 Eina godshus
 Eina uthus
 Evanger godshus
 Dale godshus
 Dale garasje/uthus
 Trengereid godshus
 Nordstrand godshus
 Ljan godshus
 Moss ekspresgodsbygning
 Dilling godshus
 Kornsjø godshus
 Skotbu godshus
 Tomter godshus
 Spydeberg uthus
 Gautestad bryggerhus
 Ise lagerhus
 Blaker godshus
 Arnes - Høievegen 9
 Kongsvinger godshus
 Kongsvinger ishus
 Grinder privet
 Flisa kalklager
 Hjellum godshus
 Elverum godshus
 Rena godshus
 Koppang godshus
 Atna godshus
 Lodalen garasje og lager
 Lodalen BM's lager t.hytta
 Lodalen tilfluktsrom
 Grorud oksygenlager
 Grorud tilfluktsrom 1 (syd)
 Grorud tilfluktsrom 2
 Grorud tilfluktsrom 3 (nord)
 Grorud st. uthus
 Grorud store trelastlager
 Grorud lagerbygg 2
 Minnesund godshus
 Tangen godshus
 Steinsrud godshus
 Hamar godslager
 Brumunddal godshus
 Rudshøgda stasjon, uthus
 Bergseng bryggerhus
 Lillehammer godshus
 Fåberg godshus
 Fåberg bryggerhus
 Øyer bryggerhus
 Fåvang godshus
 Kvam godshus
 Kvam stasjon, uthus

Trondheim Fagervika
 Leangen godshus
 Ranheim godshus
 Hommelvik godshus
 Åsen godshus
 Røra lagerbygg
 Grong godshus
 Fauske godshus
 Gudå godshus
 Meråker godshus
 Sandermosen uthus
 Bleiken uthus
 Breiskallen uthus
 Hønefoss godshus
 Gulsvik st. pakkhus
 Gulsvik st. ilgodshus
 Ål godshus
 Ål materiellager
 Finse godshus
 Finse betjentbolig uthus
 Mjølfjell st. godshus
 Reimegrend st. godshus
 Stabekk lagerhus
 Hvalstad godshus
 Drammen - lagerbygg Tangen
 Sundland bygg F
 Sundland fjærlager
 Sundland tilfluktsrom
 Hokksund tilfluktsrom
 Hokksund godshus
 Skollenborg godshus
 Nordagutu stasjon lager
 Garv godshus
 Moi godshus
 Egersund godshus
 Vigrestad godshus
 Nærbø godshus
 Sandnes godshus
 Stavanger Paradisveien LG terminal
 Skotselv godshus
 Skotselv uthus/garasje
 Åmot godshus
 Geithus godshus
 Tyrstrand godshus
 Skien plasthall
 Menstad godshotell/lager
 Borgestad godshus
 Figgjo pakkhus
 Tønsberg godshus
 Sem lager
 Larvik bryggerhus
 Larvik godshus

Lokstall

Hamar Rørosbanestallen
 Hamar ringstall
 Hjerkinns lokstall
 Marienborg lokstall

Åndalsnes lokstall
 Ål lokstall
 Krossen el.lokstall
 Larvik lokomotivstall
 Lillestrøm gml lokstall
 Arendal lokstall/verksted
 Sarpsborg lokstall m/velferd
 Kornsjø lok.stall
 Kongsvinger lokstall
 Røros lokstall
 Otta lokstall
 Marienborg tog garasje
 Mosjøen lokstall
 Mo i Rana lokstall/verksted
 Bodø lokstall
 Eina velferd og lokstall
 Gulsvik traktorstall
 Voss lokstall
 Arna traktorstall
 Bergen truckgarasje nr 2
 Flåm lokstall
 Sundland bygg I
 Sundland bygg L
 Kvaleberg lokstall
 Filipstad lokstall
 Menstad lokstall

Omformer

Notodden transformator st./ hy
 Sundland transformator

Parkering

Nesbyen oljebod/truckgarasje
 Tinnoset vedskur/garasje
 Rolvsøy truckgarasje
 Elverum truckgarasje
 Sand bussgarasje
 Svarstad bussgarasje
 Eggedal bussgarasje
 Rolvsøy garasje/carport
 Kornsjø garasje
 Rakkestad garasje
 Åbogen garasje
 Braskereidfoss uthus/garasje
 Lodalen kaldgarasje
 Alnabru frontlastergarasje
 Hamar banemester garasje Tyvholmen
 Åndalsnes godstern. garasje
 Grong garasje
 Bjerka garasje
 Mo i Rana garasje
 Hønefoss garasje
 Nesbyen garasje elektro
 Ål garasjer
 Gvarv DV-garasje
 Kristiansand Setesdalsveien garasje for 3
 Egersund truckg/sykkelskur
 Stavanger Kongsgaten garasjer

Stavanger Jernb.vn. garasje/lager
 Flesberg garasje
 Notodden dobbeltgarasje
 Larvik garasjer

Pumpehus

Kongsvoll pumpehus
 Marienborg pumpehus ved tankanlegg
 Marienborg pumpehus ved diagnose
 Hallingskeid pumpestasjon
 Hjuksebø pumpehus
 Krossen dieselpumpehus
 Tinnoset pumpehus

Relehus

Otta fyrhus m/releerom
 Eina relehus/garasje
 Moi relehus/uthus

Reneseanlegg

Myrdal reneanseanlegg
 Sundland reneanseanlegg

Stasjon

Sørumsand stasjonsbygning
 Bryn stasjonsbygning
 Ljan stasjonsbygning
 Halden stasjonsbygning
 Prestebakke stasjonsbygning
 Fetsund stasjonsbygning
 Seterstøa stasjonsbygning
 Sander stasjonsbygning
 Åbogen stasjonsbygning
 Matrand stasjonsbygning
 Roverud stasjonsbygning
 Flisa stasjonsbygning
 Stai stasjonsbygning
 Glåmos stasjon
 Singsås stasjon
 Oslo S Østbanebygget
 Jessheim stasjonsbygning
 Sel stasjonsbygning
 Hjerkin stasjonsbygning
 Kongsvoll stasjon
 Langstein stasjon
 Skogn stasjon
 Levanger stasjon
 Bodø stasjon
 Gran stasjonsbygning
 Gjøvik stasjonsbygning
 Nesbyen stasjonsbygning
 Haugastøl stasjonsbygning
 Bergen stasjonsbygning
 Hokksund stasjonsbygning
 Kongsberg stasjon
 Rollag stasjonsbygning
 Veggli stasjonsbygning
 Norefjord stasjonsbygning

Rødberg stasjon
 Notodden stasjonsbygning
 Flekkefjord eksp/godshus
 Skoppum stasjonsbygning
 Larvik stasjonsbygning
 Galterud stasjonsbygning
 Grinder stasjonsbygning
 Elverum stasjonsbygning
 Reitan stasjon
 Oslo Sentralstasjon
 Sjøa stasjonsbygning
 Brennhau stasjonsbygning
 Dovre stasjonsbygning
 Berkåk stasjon
 Hovin stasjon
 Verma stasjonsbygning
 Snåsa stasjon
 Majavatn stasjon
 Elsfjord stasjon
 Hønefoss stasjon
 Sokna stasjon
 Flå stasjonsbygning
 Urdland stasjonsbygning
 Arna stasjonsbygning
 Hvalstad gml. st. bygn.
 Gulskogen stasjonsbygning
 Nordagutu stasjon
 Drangedal stasjonsbygning
 Herefoss stasjonsbygning
 Snartemo stasjonsbygning
 Brusand stasjonsbygning
 Tyristrand stasjon
 Borgestad stasjonsbygg
 Tønsberg stasjonsbygning
 Stokke stasjonsbygning
 Borre st.bgn. m/godshus
 Nordstrand stasjonsbygning
 Kolbotn stasjon
 Oppegård stasjonsbygning
 Ås stasjonsbygning
 Vestby stasjonsbygning
 Moss stasjonsbygning
 Rygge stasjonsbygning
 Råde stasjonsbygning
 Fredrikstad stasjonsbygning
 Sarpsborg stasjonsbygning
 Skjeberg stasjonsbygning
 Kråkstad stasjonsbygning
 Spydeberg stasjonsbygning
 Askim stasjonsbygning
 Slitu stasjonsbygg m/godshus
 Eidsberg stasjonsbygning
 Rakkestad stasjonsbygning
 Årnes stasjonsbygning
 Skarnes stasjonsbygning
 Kongsvinger stasjonsbygning
 Magnor stasjonsbygning
 Kirkenær stasjonsbygning

Våler stasjonsbygning
 Ådalsbruk stasjonsbygning
 Løten stasjonsbygning
 Rena stasjonsbygning
 Koppang stasjonsbygning
 Alvdal stasjonsbygning
 Tolga stasjon
 Røros stasjon
 Grorud stasjonsbygning
 Lørenskog stasjonsbygning
 Strømmen stasjonsbygning
 Lillestrøm nye st.bygning
 Frogner stasjonsbygning
 Kløfta stasjonsbygning
 Haukeret stasjonsbygning
 Dal stasjonsbygning
 Morskogen stasjonsbygning
 Hamar stasjon
 Moelv stasjonsbygning
 Lillehammer nye skysstasjon
 Hundorp stasjonsbygning
 Vinstra stasjonsbygning
 Heimdal stasjon
 Trondheim stasjon
 Skansen stasjon
 Lesja stasjonsbygning
 Bjørli stasjonsbygning
 Lademoen stasjon
 Ranheim stasjon
 Hell stasjon
 Stjørdal stasjon
 Verdal stasjon
 Steinkjer stasjon
 Bolna stasjon
 Kopperå stasjon
 Grefsen stasjonsbygning
 Kjelsås stasjonsbygning
 Sanderosen stasjonsbygning
 Nittedal stasjonsbygning
 Hakadal stasjonsbygning
 Grua stasjonsbygning
 Jaren stasjonsbygning
 Reinsvoll stasjonsbygning
 Raufoss stasjonsbygning
 Myrdal stasjonsbygning
 Voss stasjonsbygning
 Bolstadøyri stasjonsbygning
 Trengereid stasjonsbygning
 Myrdal stasjonsbygning
 Blommenholm stasjonsbygning
 Drammen st.bygn.-bygg A
 Drammen st.bygn.-bygg B
 Mjøndalen stasjonsbygning
 Bø stasjonsbygning
 Mosby stasjonsbygning
 Kristiansand stasjonsbygning
 Moi stasjonsbygning
 Heskestad stasjonsbygning

Skøyen stasjonsbygning
 Heggedal stasjonsbygning
 Røyken stasjonsbygning
 Spikkestad stasjonsbygning
 Vikersund stasjon
 Arendal stasjonsbygning
 Sem stasjon
 Eidanger stasjonsbygning
 Tomter stasjonsbygning
 Haga stasjonsbygning
 Skotterud stasjonsbygning
 Bøn stasjonsbygning
 Tretten stasjonsbygning
 Oppdal stasjon
 Soknedal stasjon
 Selsbakk stasjon
 Lora stasjonsbygning
 Lesjaverk stasjonsbygning
 Marstein stasjonsbygning
 Åndalsnes stasjonsbygning
 Røra stasjon
 Trofors stasjon
 Lunner stasjonsbygning
 Eina stasjonsbygning
 Evanger stasjonsbygning
 Dale stasjonsbygning
 Stanghelle stasjonsbygning
 Vaksdal stasjonsbygning
 Hjuksebø stasjon
 Sandefjord stasjonsbygning
 Hauketo stasjonsbygning
 Langhus stasjonsbygning
 Dilling stasjonsbygning
 Tistedal stasjonsbygning
 Aspedammen stasjonsbygning
 Skotbu stasjonsbygning
 Mysen stasjonsbygning
 Gautestad stasjonsbygning
 Ise stasjonsbygning m/godshus
 Blaker stasjonsbygning
 Rånåsfoss stasjonsbygning
 Namnå stasjonsbygning
 Braskereidfoss stasjonsbygning
 Hjellem stasjonsbygning
 Ilseng stasjonsbygning
 Elverum skysstasjon
 Grundset stasjonsbygning
 Opphus stasjonsbygning
 Atna stasjonsbygning
 Hanestad stasjonsbygning
 Os stasjon
 Haltdalen stasjon
 Oslo S Flytoterminale
 Høybråten stasjonsbygning
 Kløfta nye stasjonsbygning
 Eidsvoll nye stasjonsbygning
 Minnesund stasjonsbygning
 Tangen stasjonsbygning

Steinsrud stasjonsbygning
 Stange stasjonsbygning
 Ottestad stasjonsbygning
 Jessnes stasjonsbygning
 Brumunddal stasjonsbygning
 Rudshøgda stasjonsbygning
 Bergsens stasjonsbygning
 Fåberg stasjonsbygning
 Øyer stasjonsbygning
 Losna stasjonsbygning
 Fåvang stasjonsbygning
 Ringebu stasjonsbygning
 Kvam stasjonsbygning
 Otta stasjonsbygning
 Dombås stasjon
 Vålås stasjonsbygning
 Ulsberg stasjon
 Støren stasjon
 Lundamo stasjon
 Heimdal nye stasjon
 Trondheim stasjon Vestre tilb.
 Trondheim stasjon Ventehall
 Oslo Lufthavn ankomsthall
 Leangen stasjon
 Hommelvik stasjon
 Åsen stasjon
 Grong stasjon
 Namsskogan stasjon
 Kvalfors stasjon/godshus
 Mosjøen stasjon
 Drevvatn stasjon
 Bjerka stasjon
 Mo i Rana stasjon
 Skonseng stasjon
 Dunderland stasjon
 Lønsdal stasjon
 Røklund stasjon
 Rognan stasjon
 Fauske stasjon
 Oteråga stasjon
 Gudå stasjon
 Meråker stasjon
 Åneby stasjonsbygning
 Roa stasjonsbygning
 Bleiken stasjonsbygning
 Hågår stasjonsbygning
 Breiskallen stasjonsbygning
 Nygard stasjonsbygning
 Jevnaker stasjonsbygning
 Leira stasjonsbygning
 Gulsvik stasjonsbygning
 Gol stasjonsbygning
 Torpo stasjonsbygning
 Ål stasjonsbygning
 Geilo stasjonsbygning
 Ustaoset stasjonsbygning
 Finse stasjonsbygning
 Upsete eksp.hus

Mjølfjell stasjonsbygning
 Reimegrend stasjonsbygning
 Voss terminal
 Bergen Stasjon Ny Vestfløy
 Nationaltheatret stasjon
 Lysaker nye stasjon
 Sandvika nye stasjonsbygning
 Asker stasjonsbygning
 Vestfossen stasjon
 Skollenborg stasjonsbygning
 Saggrenda stasjon
 Øysteinstul stasjonsbygning
 Gvarv stasjonsbygning
 Lunde stasjonsbygning
 Neslandsvatn stasjonsbygning
 Gjerstad stasjonsbygning
 Vegårshei stasjonsbygning
 Nelaug stasjonsbygning
 Vennessla stasjonsbygning
 Nodeland nye stasjon
 Storekvina stasjonsbygning
 Gyland stasjonsbygning
 Egersund stasjonsbygning
 Hellvik stasjonsbygning
 Sirevåg stasjonsbygning
 Ogna stasjonsbygning
 Vigrestad stasjonsbygning
 Varhaug stasjonsbygning
 Nærbø stasjonsbygning
 Bryne stasjonsbygning
 Klepp stasjon/godshus
 Skeiane stasjonsbygning
 Sandnes stasjonsbygning
 Hinna stasjonsbygning
 Stavanger Jernb.v. stasjonsbygg
 Bestun stasjonsbygning
 Spikkestad uthus
 Skotselv stasjonsbygning
 Åmot stasjonsbygning
 Notodden kollektivterminal
 Skien stasjonsbygning
 Porsgrunn stasjonsbygning
 Sannidal stasjonsbygning
 Rossedalen ekspedisjonshus
 Horten stbgn/godshus

Toghall

Lodalen toghall
 Marienborg tine-/spylehall
 Skien vedlikeholdshall

Vanntårn

Marienborg vanntårn

Vannverk

Kongsvoll trykkbasseng
 Bolstadøyri vannverk
 Ustaoset vannverk

Haugstøl vannverk
 Myrdal vannverk
 Upsete vannverk
 Mjølfjell vannverk

Verksted

Hamar verkstedbygning m/f
 Rødberg bakeribygning
 Notodden snekkerv./smie
 Krossen verksted/lokstall
 Eidsvoll snekkerverksted
 Marienborg lokverksted
 Marienborg smie/ hjulverksted
 Marienborg maler- og snekkerverksted
 Sundland bygg C
 Sundland bygg B
 Sundland bygg D
 Sundland bygg E
 Sundland bygg K
 Svarstad verksted
 Sarpsborg snekkerverksted/lage
 Lodalen tinehus
 Lodalen dreiebenkhus
 Lodalen mekaniske verksted
 Lodalen Fjellstallen
 Alnabru vognverksted
 Grorud verksted
 Grorud vst. tekn. lab.
 Grorud verksted - Fløy A
 Grorud lakkhall
 Eidsvoll Verkstedbygning buss
 Støren verksted
 Marienborg motorvognverksted
 Marienborg diagnosestasjon
 Dombås e-avd. verkstedbygning
 Roa bm.kontor og lager
 Ål elektroverksted
 Arna fremmøteplass/lager
 Arna kontor/verks. br. BHVB
 Bergen Verksted 2021
 Sundland bygg G
 Sundland bygg J
 Drammen spiserom/verksted
 Sundland Verksted 2012 N
 Nærbø snekkerverksted
 Vaulen gamle verksted
 Kvaleberg verksted
 Kvaleberg nye verksted
 Vikersund maler og s.verk
 Holmestrand smie
 Narvik terminalen tinehall

Vognhall

Hamar motorvognhall
 Lodalen vognbehandlingshall

Øvrige

Trondheim driftsbane-gard

Prestebakke privet
 Matrand privet
 Roverud tørkehus
 Flisa privet
 Gran Drosjebu
 Veggli hvilebu
 Norefjord hvilehytte
 Skoppum takoverbygg
 Nor vedskjul
 Søkkunda vokterbolig
 Lesjabekk vokterbolig
 Lesjabekk uthus 1 (sør)
 Lesjabekk uthus 2 (nord)
 Kråkstad privetbygg
 Slitu privetbygg
 Eidsberg privetbygg/garasje
 Ådalsbruk privet
 Eidsvoll flishus
 Eidsvoll b.avd. smielager
 Lesja privet
 Bjorli vokterbolig 1
 Sundland fyrhus
 Sundland NSB kompetansesenter
 Soknedal privet
 Steinkjer vognremisse
 Bjørkelangen bussanlegg
 Bjørkelangen Lokstall/Bussanlegg
 Klokkekarstua kontor/bussgarasje
 Ski personalbygg
 Kornsjø privetbygg
 Ise privetbygg
 Årnes nye banebygg
 Kongsvinger Glommengata 16-20
 Ilseng uthus
 Elverum takoverbygg bussterminal
 Lodalen vognvaskemaskin
 Lodalen blåbygg
 Alnabru opph.rom/toalett
 Grorud Kontrollhall
 Grorud b.avd.brakke
 Kløfta Trondheimsveien 67
 Hamar toalettanlegg
 Lillehammer renholdsbu
 Lillehammer kunstpaviljong
 Hågåseter brakke/feriested
 Vålåsjø vokterb./feriested
 Heglingen vokterb./feriested
 Hovin godshus
 Marienborg bad
 Marienborg overbygg 1
 Marienborg sykkelstur
 Marienborg overbygg 2
 Marienborg hovedkiosk
 Marienborg sanitærstasjon 1
 Marienborg vaskehall 1
 Steinkjer Linjegodsterminal
 Mosjøen bussoverbygg
 Ål visitorhytte

Solbakken vokterbolig
 Reimegrend garasje
 Fossmarkli anleggsbolig
 Arna overbygg gangvei
 Bergen driftsbygning A
 Leite brakke
 Reinunga venteskur
 Kårdal uværskur
 Blomheller uværskur
 Lunden uværskur
 Asker drosjebu
 Tangen spise-/velferdsrom
 Hokksund bussanlegg
 Kongsberg bussgarasje
 Langemyr kontor/garasje
 Langemyr godsoverbygg
 Langemyr vaskehall

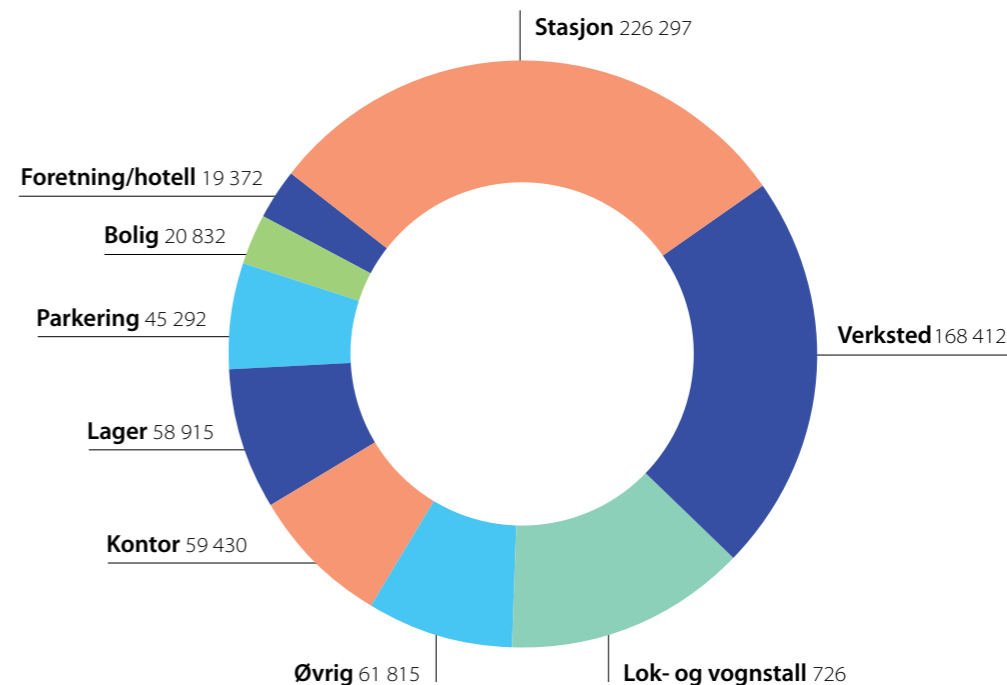
Fredede/
 vernede bygg: **376**

Bygg
 totalt: **882**

Krossen kontorbygning/hybel
 Kristiansand bryggerigropa klatrehall
 Kristiansand østre brokar ROM
 Kristiansand spor 1, 33 rom
 Kristiansand sovevognterminal/oppbevaring
 Kristiansand driftsbygning
 Marnardal venterom
 Sandnes hvilebu ny
 Sandnes betong overbygg
 Forus rubbhall
 Stavanger Paradisveien driftsbygning
 Stavanger Paradis Pumpestasjon
 Stavanger Paviljong
 Filipstad terminalbygg
 Bestun snust. hvilebrakke
 Skien Sandvikveien 10
 Menstad takoverbygg/rampe

Borgestad takoverbygg
 Merkebekk stasjonsbygning
 Merkebekk hvilebu/trallebu
 Langsjø hvilebrakke
 Ådalsbruk uthus/vedbu
 Marienborg skiftebrakke
 Flesberg vedbu
 Lillehammer - Kirkegata 64
 Bergen terminal Kontorrigg
 Kristiansand leskur plattform
 Sundland stillverkshus
 Kolbotn sykkelhotell
 Nelaug telefonforsterker

Forvaltningsareal i kvadratmeter



BANENOR

Styre og ledelse

Styret 2022



Fra venstre:
Martin Mæland
Gorm Frimannslund
Trine-Marie Hagen
Helga Nes
Hans Kristian Voldstad

Gorm Frimannslund Styrets leder

Frimannslund var styreleder og konsernsjef i Bane NOR fra 2017 til mars 2023. Han var tidligere direktør for Infrastrukturdivisjonen i Jernbaneverket, og har hatt flere ledende stillinger i SAS og Widerøe. Frimannslund har utdanning innen transportfag, økonomi og ledelse, fra hhv. Møre og Romsdal distriktshøyskole, Handelshøyskolen BI og Templeton College Oxford. Fødselsår: 1962.

Martin Mæland Styremedlem

Mæland har vært styremedlem siden 2019. Han er konsulent og investor, og har flere styreverv, bl.a. i Consto og Arctic Securities. Han leder Skattetakstnemnda for næringseiendom i Oslo kommune og var tidligere konsernsjef i OBOS i over 30 år. Mæland har vært medlem av Oslo Bystyre, og har vært medlem av og styreleder i en rekke styre i børsnoterte, offentlige og private selskaper. Mæland er utdannet cand. mag. i realfag og cand.oecon (sosialøkonom). Fødselsår: 1949.

Hans Kristian Voldstad Styremedlem

Voldstad har vært styremedlem siden 2004 (da ROM Eiendom). Han er eiendomsutvikler og -investor, og eier eiendoms-selskapet Voldstad Eiendom som igjen er hovedeier i Niklasberg AB i Sverige. Han var tidligere eiendomsdirektør i Fagbygg/BPA, og har styreverv i egne selskaper, i Schage Eiendom og har hatt verv innen idretten og politikk. Voldstad er utdannet siviløkonom ved Norges handelshøyskole i Bergen. Fødselsår: 1958.

Helga Nes Styremedlem

Nes har vært styremedlem siden 2017. Hun er også styremedlem i Sporveien AS og daglig leder i eget konsulentfirma, VadNes AS. Nes var utbyggingsdirektør i Bane NOR fram til 2018, og har mer enn 30 års ledererfaring fra Hydro og Statoil (nå Equinor), bl.a. som direktør for konsernstaber og fellestjenester og medlem av konsernledelsen i Statoil. Nes er utdannet MSc i kjemi og har en MBA i strategi og ledelse fra Handelshøyskolen BI. Fødselsår: 1956.

Trine-Marie Hagen Styremedlem

Hagen har vært styremedlem siden 2022. Hun er CFO i Felleskjøpet Agri SA, og har erfaring som CFO i Ekornes ASA og i Mentor Medier AS. Hun har også hatt flere roller i Norske Skogindustrier ASA, blant annet økonomisjef ved to fabrikker. Hagen har styreverv i Norske Skog ASA og i flere datterselskaper av Felleskjøpet Agri SA. Hagen er utdannet siviløkonom fra Handelshøyskolen i Bergen og har også 1. avdeling jus. Fødselsår: 1977.

Ledergruppen

Jon-Erik Lunøe Administrerende Direktør

Begynte som administrerende direktør i 2019. Han kom fra stillingen som daglig leder i eiendomsutviklings-selskapet Ulven AS, eid av OBOS. Lunøe har bred erfaring fra eiendoms- og entreprenørbransjen. Han er utdannet sivilingeniør bygg og anlegg fra Manchester i England, og har en mastergrad i prosjektledelse fra samme sted.
Fødselsår: 1962



Fra venstre foran:
Jørn Seljelid
Jon-Erik Lunøe,
Anette Palm Vesterkjær
Jørn Johansen

Stående fra venstre:
Knut Øivind Ruud Johansen
Stine Smemo Strachan
Morten Austestad
Morten Stray Floberghagen
Sjur Helseth
Espen Wikerholmen

Stine Smemo Strachan Kommunikasjonssjef

Kommunikasjonssjef for Bane NOR Eiendom og Bane NOR Kunde & Marked siden september 2021. Hun har lang erfaring fra det private og offentlige i London og Oslo, for eksempel som PR Director for Random House og HarperCollins, og kommunikasjonsrådgiver for Nittedal kommune og Bane NOR Utbygging. Strachan er utdannet litteraturviter fra Middlesex University, London.
Fødselsår: 1976

Espen Wikerholmen Økonomisjef

Økonomisjef siden 2018. Han kom fra stillingen som konserncontroller i Bane NOR. Wikerholmen har lang internasjonal erfaring som økonomi- og stabsleder innen shipping, varehandel og produksjon. Han er utdannet diplomøkonom ved handelshøgskolen BI.
Fødselsår: 1971

Jørn Seljelid Direktør Strategi og Forretningsutvikling

Direktør for strategi og forretningsutvikling siden 2017. Han var tidligere direktør før økonomi og finans i Bane NOR Eiendom og i ROM Eiendom. Seljelid har lang ledererfaring fra andre virksomheter og er utdannet siviløkonom ved handelshøgskolen BI.
Fødselsår: 1959

Jørn Johansen Direktør Verksted og Hensetting

Direktør for verksted og hensetting siden 2018. Johansen var tidligere konserndirektør Virksomhetsstyring i Bane NOR, og har hatt ulike lederstillinger i næringsliv og forvaltning. Han er utdannet siviløkonom fra Handelshøgskolan i Göteborg.
Fødselsår: 1961

Morten Austestad Direktør Utvikling

Direktør utvikling siden 2017. Han hadde tilsvarende stilling i ROM Eiendom. Austestad har lang erfaring fra finans- og eiendomsbransjen, blant annet fra Aberdeen Property Investors og Alfred Berg Industrifinans. Han er utdannet siviløkonom ved Handelshøgskolen i Bergen.
Fødselsår: 1972

Morten Stray Floberghagen Direktør Jernbaneeiendom

Direktør for jernbaneeiendom siden 2017. Floberghagen var tidligere direktør for verkstedutvikling og eiendomssjef i ROM Eiendom. Han drev tidligere eget eiendomsmeglerselskap og er utdannet ved BI, hvor han har studert eiendomsjuss og økonomi.
Fødselsår: 1973

Sjur Helseth Direktør Fag og Utvikling

Direktør for fag- og utviklingsstaben siden 2019. Helseth var tidligere assisterende avdelingsdirektør, samt regionaldirektør i Strategi og samfunn i Jernbaneverket. Han har mange års ledererfaring, blant annet fra Riksantikvaren og er utdannet sivilarkitekt ved Arkitekt-høgskolen i Oslo.
Fødselsår: 1958

Anette Palm Vesterkjær HR Business Partner

HR-leder for Bane NOR Eiendom og Kommunikasjon og samfunnskontakt i Bane NOR. Hun har bred erfaring fra HR-fagfeltet, spesielt organisasjonsutvikling, endringsledelse, HR-tech og strategi- og kulturutviklingsarbeid. Anette er utdannet Master of Science i Ledelse og organisasjonspsykologi fra Handelshøgskolen BI.
Fødselsår: 1982

Knut Øivind Ruud Johansen Direktør Stasjoner

Direktør for stasjoner siden 2017. Johansen var tidligere regiondirektør og eiendoms-sjef i ROM Eiendom, samt forvalter og eiendomssjef i Storebrand og innkjøps-ansvarlig i If skade- forsikring. Han har bakgrunn fra forsvarret og er utdannet eiendoms-økonom.
Fødselsår: 1962

Styrets årsberetning 2022

Bane NOR Eiendom AS

Bane NOR Eiendom AS konsernet (heretter Bane NOR Eiendom) består av morselskapet Bane NOR Eiendom AS med datterselskap og felleskontrollerte virksomheter. Konsernet har hovedkontor i Oslo.

Bane NOR Eiendom oppnådde tilfredsstillende økonomiske resultater i 2022. Det ble ferdigstilt og overlevert flere næringsbygg til forvaltning gjennom året (Gjøvik kontorbygg, Voss kontorbygg, Quadrum kontorbygg i Kristiansand, Støren verksted og Trondheim parkeringshus). Det var ingen salg av næringsbygg i 2022. Det ble ferdigstilt og overlevert ett boligprosjekt i løpet av året (Saga Terrasse på Jessheim). Det er flere pågående boligprosjekter i gjennomføringsfase som har hatt godt salg og god fremdrift.

Årsresultat før skatt ble MNOK 206 (MNOK 1.030 i 2021)^[1]. Konsernets eiendomsportefølje hadde en god verdiutvikling gjennom året, og estimert eiendomsverdi ved utgangen av 2022 er MNOK 25.898 (MNOK 23.560), noe som er MNOK 13.750 høyere enn bokført verdi (MNOK 12.962). Belåningsgrad per 31.12.2021 var 32,2 prosent (28,2 prosent).

Økt inflasjon og renteøkninger har satt lønnsomheten i enkelte prosjekter under press og resultert i utsatt byggestart for noen prosjekter. Samtidig er etterspøreren etter nye boliger og næringsarealer på sentrale knutepunkt fortsatt god

og støtter opp om selskapets posisjon som en av Norges ledende eiendomsutviklere.

Økte driftskostnader som følge av prisstigning med etterslep på indeksregulering av husleie gir midlertidig press på lønnsomheten knyttet til forvaltning av driftsporteføljen. Allikevel er brutto driftsresultat 9% høyere enn fjoråret som primært skyldes redusert økonomisk ledighet og et noe redusert vedlikeholdsprogram sammenlignet med 2021.

Oslo S Shopping økte bruttoomsættningen med 67% fra 2021 mens besøket økte med 54% (besøket var samtidig ned 19 prosent sammenlignet med 2019). Dette gav økt handel per kunde og bedre inntjening for våre leietakere på Norges største togstasjon.

Økte energipriser har gitt økte kostnader for leietakere gjennom avregning av strøm og fjernvarme knyttet til felles- og leietakerarealer. Mange har gjort ekstra a-konto innbetalinger gjennom året, mens andre har fått til dels store avregningsfaktura på nyåret 2023. Selskapet bistår leietakere med å fremskaffe grunnlag til å kunne søke om strømstøtte.

Selskapet følger utviklingen i norsk økonomi og eiendomsmarkedene nøye, og vurderer løpende aktuelle risikoreduserende tiltak.

Virksomhetens art

Bane NOR Eiendom AS driver utvikling, forvaltning og omsetning av fast eiendom, samt hva som herved står i forbindelse, for å skape god avkastning over tid. Selskapet skal gjennom sin virksomhet legge til rette for at flere velger å benytte tog. Geografisk er virksomheten tett knyttet til det norske jernbanenettet, og først og fremst til togstasjoner og knutepunkter i byer og tettsteder. Bane NOR Eiendom-konsernet er opptatt av langsiktig, bærekraftig knutepunktutvikling der ambisjonen om å få flere til å ta toget står sentralt.

Arbeidsmiljø og personale

Bane NOR Eiendom AS har ingen egne ansatte. De rundt 225 årsverkene som jobber med eiendomsrelaterte oppgaver for divisjon Eiendom er ansatt i Bane NOR SF, derav er det rundt 145 av disse årsverkene som utvikler og driver selskapet Bane NOR Eiendom AS. Selskapets personalkostnader kommer fram i regnskapet under noten tilhørende «Andre driftskostnader» som «Kjøp av personell og tjenester fra Bane NOR SF». I tillegg til personalkostnader, omfatter posten tilknyttede administrative kostnader. Posten avregnes ved hver årsslutt mot faktisk forbruk.

Redegjøringsplikt etter åpenhetsloven

En redegjørelse av selskapets aktsomhet i tråd med kravene i åpenhetsloven vil tilgjengeliggjøres på selskapets nettside innen 30 juni. Denne kan

finnes på våre «Investor relations» sider, under «Rapporter og presentasjoner». Åpenhetsloven pålegger virksomhetene en informasjonsplikt og en plikt til å gjennomføre aktsomhetsvurderinger som skal redegjøres for i en årlig redegjørelse. Aktsomhetsvurderingene skal analysere risikoen for om det skjer brudd på menneskerettigheter eller anstendige arbeidsforhold internt, i leverandørkjeder og hos øvrige forretningspartnere. Vurderingene skal utføres i tråd med OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper.

Bærekraft og samfunnsansvar

Bane NOR Eiendom skal etterstrebe å være et forbilde i eiendomsbransjen med sin bærekraftspraksis, da særlig innen områder hvor Bane NOR Eiendom har komparative fortrinn. Bane NOR Eiendoms samfunnsoppdrag er å utvikle knutepunkt med boliger og næringsbygg samt forvalte stasjonene for å legge til rette for at flere velger å bruke tog, samt å delfinansiere jernbanen.

Et viktig tiltak for å øke antall togreisende er å tilrettelegge for gode mobilitetsløsninger. Selskapets «Strategi for mobilitet på knutepunkt» har som mål at Bane NOR Eiendom, som Norges største knutepunktaktør, skal jobbe proaktivt innen mobilitet. Bane NOR Eiendom skal derfor intensivere arbeidet med å tilrettelegge for andre reisemidler til og fra stasjonen slik at toget fremstår som en del av en helhetlig og bærekraftig reisekjede. Kravene til mobilitet rundt

stasjonene er innarbeidet i Stasjons-håndboken, og Bane NOR Eiendom deltar i flere piloter innen mobilitet rundt knutepunktene.

I 2022 startet arbeidet med to innovative prosesser for å møte behovene til de reisende som sykler til stasjonen. I samarbeid med «StartOff» har vi sett på muligheter for at flere skal velge sykkel som transportmiddel til stasjonen. De innovative prosessene resulterer i to piloter som skal testes i starten av 2023. «StartOff» er et rammeverk og et innovasjonsvirkemiddel som skal gjøre det mer attraktivt for oppstartsbedrifter (start-ups) å delta i offentlige anskaffelser. «StartOff» driftes av DFØ (direktoratet for forvaltning og økonomistyring) i samarbeid med Digitaliseringsdirektoratet og Nasjonalt program for leverandørutvikling.

Et system for dokumentasjon av CO₂ utslipp fra eiendomsutviklingsprosjekter er under etablering og metode for dokumentasjon av agglomerasjons-effekter ved fortetting er utviklet. Det arbeides også med å utvikle metodikk for dokumentasjon av positive miljøeffekter ved fortetting på og rundt knutepunktene.

Bane NOR Eiendom er tilsluttet Grønn Byggallianse og følger opp nitten av de tjue satsingspunktene for eiendomsbransjen. Grønn Byggallianses strakstiltak for byggeiere i Veikartet for Eiendomssektoren frem mot 2050 er innarbeidet

i selskapets strategi og langtidsplaner. «Breeam-in-use» testes samtidig ut på utvalgte bygg og satsing på solceller vurderes implementert i deler av eiendomsmassen.

Bane NOR Eiendoms Knutepunkt-konferanse 2022 ble avholdt 6. september. «Skal vi nå nullutslippsmålet i Parisavtalen må vi sørge for at folk reiser kollektivt. Da må vi bygge tettere og mer sentralt. Knutepunkter med et godt kollektivtilbud er løsningen», sa adm. dir. Jon-Erik Lunøe i Bane NOR Eiendom under konferansen.

For å forebygge arbeidslivskriminalitet og sosial dumping, benytter selskapet kontrollsystemet HMSReg. Følgende prosjekter har blitt fulgt opp via HMSReg i 2021-2022: Utvikling av Trondheim Sentralstasjon og Gryta parkeringshus, oppføring av Støren verksted og kontorbyggene Quadrum Bygg A+B og E, kontorbygget på Voss stasjon, boligprosjektet Proffen hageby i Drammen og oppføring av Fløy B på Grorud verksted.

Samarbeidet som Bane NOR Eiendom har med Kirkens Bymisjon gir oss innsikt i, og god kunnskap om, hva byutvikling og gode knutepunkter betyr for de svakeste gruppene i samfunnet. På Oslo S har samarbeidet bidratt til at stasjonen oppleves tryggere. Halden godshus er restaurert og leies av Kirkens Bymisjon. I 2022 åpnet det opp for aktiviteter for unge og er den største satsningen de har hatt for barn og unge i Østfold.

^[1] Tall i parentes gjelder samme periode foregående år.

Helse, miljø og sikkerhet

Bane NOR Eiendom jobber aktivt med helse, miljø og sikkerhet både innad og utad mot sine samarbeidspartnere, og er opptatt av å være en ansvarlig byggherre. Helse, miljø og sikkerhet står fast på agendaen i selskapets møter og følges aktivt opp ved kontroller og revisjoner. I løpet av 3. tertial 2022 ble det i våre prosjekter ikke registrert noen personskader som førte til fravær hos entreprenører. H1 verdien for prosjektene (rullerende 12 mnd.) var på 2,2 ved utgangen av året 2022. Det var ingen skader som førte til fravær blant egne medarbeidere (ansatte omfattet av avtalen med Bane NOR SF om levering av personaltjenester til selskapet), H1 for egne ansatte var 0 ved utgangen av året 2022.

Bane NOR Eiendom har strenge miljøkrav knyttet til forvaltning, drift og vedlikehold av eksisterende bygningsmasse. Gjennom sin miljøpraksis bidrar selskapet aktivt ved utforming av nye bransjemessige miljøstandarder.

Hendelser etter balansedagen

Det har ikke oppstått noen hendelser etter balansedagen som antas å påvirke selskapets finansielle stilling i vesentlig grad. Økende råvarepriser til bygg- og anlegg, generell sterk prisstigning på varer og tjenester (særlig energikostnader), og økende finansieringskostnader, er faktorer som nå er kjent for selskapet. Styret mener at selskapet har vist god evne til å tilpasse seg situasjonen.

Risikoforhold

Bane NOR Eiendom skal ha en moderat risikoprofil og driver kontinuerlig risikostyring. Selskapet oppnår en moderat risikoprofil først og fremst ved å ha en sterk bevissthet om og forståelse av hvilke risikoer som driver inntjening, og ved å tilstrebe en best mulig kapitalstyring innenfor vedtatt strategi.

Styret i Bane NOR Eiendom AS prioriterer kontinuerlig risikostyring og har etablert rutiner og kontrollsystemer for å begrense selskapets eksponeringer til et akseptabelt nivå. Disse er i tråd med Bane NOR-konsernets standarder og prosedyrer. Virksomheten har etablert styreansvarforsikring med dekningsomfang i samsvar med markedspraksis. For ytterligere informasjon rundt Bane NOR Eiendoms finansielle risikostyring, henvises det til note om finansiell risiko i årsregnskapet.

Tiltak for å håndtere den operasjonelle og finansielle risikoen for selskapet knyttet til utviklingen i norsk økonomi er iverksatt. For driften er det først og fremst økte energipriser som treffer leietakerne i form av økte felles- og leietakerkostnader knyttet til strøm og fjernvarme. Dette har også økt selskapets egne driftskostnader med anslagsvis MNOK 8-10 for året som en følge av at energiprisene doblet seg fra 2021 nivå.

Selskapet har løpende dialog med leietakere om prisøkningen på energi. A-konto fakturering for 2023 har søkt

å ta høyde for dagens nivå på energikostnader.

For utviklingsporteføljen er pågående prosjekter godt posisjonert ettersom disse er gjort som totalentrepriser til fastpris med store aktører som har solid egenkapital. Nye prosjekter i utviklingsfase ser økte råvarepriser og høyere priser fra entreprenører.

For å redusere renterisiko sikres deler av den rentebærende gjelden ved hjelp av rentesikringsavtaler. Sikret andel av rentebærende gjeld er 42 prosent per 31.12.2022 med en gjenstående løpetid på 3,6 år. Gjennomsnittlig rente gjennom rentesikringsprogrammet er 1,45 prosent (+ margin).

Bane NOR Eiendom AS konsern Resultat, kontantstrøm, investeringer, finansiering og likviditet

Styret og administrerende direktør i Bane NOR Eiendom AS bekrefter at regnskapet for 2022 er utarbeidet i samsvar med gjeldende regnskapsstandarder, at opplysningene i regnskapet gir et rettviseende bilde av konsernets eiendeler, gjeld, finansielle stilling og resultat som helhet, samt at årsberetningen gir en rettviseende oversikt over utvikling og selskapets resultat.

Driftsinntekter ekskludert salgsgvinster for 2022 var MNOK 1.437 (MNOK 1.176), og resultat før skattekostnad MNOK 206 (MNOK 1.030).

Driftsinntekter ekskludert salgsgvinster har økt 22 prosent sammenlignet med 2021. Dette skyldes i all hovedsak en solid økning i dieselinntekter på 105 prosent, mens reklameinntekter økte med 40 prosent og leieinntekter økte med 15 prosent. Dieselinntektene utgjorde i 2022 MNOK 216 (MNOK 105), med en tilnærmet tilsvarende økning i varekostnader. Reklameinntektene utgjorde MNOK 74 (MNOK 53), og økte som følge kunstig lav etterspørsel under pandemien som påvirket 2021 negativt. Leieinntektene utgjorde MNOK 1.082 (MNOK 939) og økte grunnet driftsettelse av nye bygg og oppgraderte arealer, primært innen drift av verksteder.

Salgsgvinstene i 2022 var knyttet til salg av aksjer i BNE Lierstranda AS til Drammen Helsepark (DHP) som utløste en gevinst på MNOK 23, mens bidraget i 2021 på MNOK 213 besto av en rekke salgsgvinster der Drammen Stasjon Hotell og Bybanens ekspropriasjon av Mindemyren i Bergen utgjorde de største gevinstene.

Boligsalget i hel- og deleide selskaper har hatt en god utvikling også i år og har per årsslutt 2022 registrert 317 solgte enheter (417). Selskapet ser at prosjekter ved knutepunkt opplever mindre salgsnedgang enn markedet for øvrig, og hadde ved årsslutt 2022 kun seks usolgte enheter på ferdigstilte prosjekter. Justert for eierandel i prosjektene var salget 182 enheter (222) til en samlet salgsverdi i overkant av MNOK 900 (MNOK 1.250).

Samtidig har overlevering av boliger vært lavere i 2022, sammenlignet med samme periode i fjor.

Bidrag fra Felleskontrollerte virksomheter (FKV) relaterer seg til gevinster fra overlevering av boliger der de fleste boligprosjekter har salgsgrad nær 100 prosent ved ferdigstilling. Næringsbygg innregnes fra salgstidspunktet. Bidrag fra FKV i 2022 utgjorde MNOK 20 som primært gjaldt resultatandel fra overlevering av 103 enheter i Jessheim Byutvikling AS. Det var også bidrag fra salg av ferdigstilte enheter i Grefsen Utvikling AS, samt bidrag fra Oslo S Parkering AS som har sett vekst i antall besøkende sammenlignet med fjoråret. Disse bidragene trekkes ned av løpende administrasjonskostnader i deleide selskap der prosjektene er under utvikling og bygging. Bidrag fra FKV i 2021 var MNOK 604 der salget av aksjeposten i Oslo S Utvikling AS (OSU) utgjorde MNOK 507, mens Grefsen Utvikling AS og Paradis Boligutvikling AS i all hovedsak utgjorde resten.

Selskapet har i 2022 hatt byggestart på flere boligprosjekter, og overlevering av ett byggetrinn på Saga Terrasse L3, H3, G3 på Jessheim. Selskapet har samtidig ferdigstilt flere næringsbygg som er overlevert til drift og som nå inngår i forvaltning av driftsporteføljen. Disse er Gjøvik kontorbygg (50% eierandel), Voss kontorbygg (100% eierandel), Quadrum bygg E i Kristiansand (100% eierandel) og Trondheim S P-hus (100% eierandel).

EBITDA eksklusive bidrag fra FKV for 2022 endte på MNOK 564 (MNOK 720). Utviklingen kan delvis forklares ved at salgsgvinster var MNOK 204 lavere i 2022 enn i 2021.

Driftsresultat for 2022 var MNOK 238 (MNOK 1.043), der bidrag fra felleskontrollerte virksomheter og salgsgvinster utgjorde MNOK 44 (MNOK 832) som i all hovedsak forklarer endring i driftsresultat fra fjor året.

Totale driftskostnader var MNOK 278 høyere i 2022 enn samme periode i fjor. Dette skyldes delvis prisutvikling på diesel som økte varekostnadene med MNOK 112 sammenlignet med fjoråret. Videre utgjør økning i avskrivninger og nedskrivninger MNOK 65, resultatførte prosjektkostnader MNOK 43 og andre eiendomsrelaterte driftskostnader en økning på MNOK 58.

Resultat før skatt endte i 2022 på MNOK 206 (MNOK 1.030) der skattekostnaden ble redusert til MNOK 63 (MNOK 96), mens netto finanskost økte til MNOK 32 (MNOK 13). Netto finanskostnader besto av verdiendring rentesikringer MNOK +103 (MNOK +84), netto rentekostnader MNOK -184 (MNOK -114) og aktiverte byggelånsrenter MNOK +49 (MNOK +17).

Kontantstrømmen for 2022 reflekterer et positivt bidrag fra driften med lånefinansiert investeringsaktivitet ettersom

det ikke er noen store salgsgevinster i år. Utbytte fra felleskontrollerte virksomheter utgjorde MNOK 74 (MNOK 114).

Bane NOR Eiendom-konsernets totalkapital var MNOK 13.550 per 31.12.2022 (MNOK 12.019 per 31.12.2021), mens egenkapitalandelen var 31 prosent per 31.12.2022 (36 prosent per 31.12.2021).

Per 31.12.2022 utgjorde konsernets kortsiktige gjeld 23 prosent av samlet gjeld (35 prosent per 31.12.2021).

Per 31.12.2022 var konsernets netto rentebærende gjeld (inkludert leasing forpliktelser etter IFRS 16) MNOK 8.326 (MNOK 6.653 per 31.12.2021), hvorav er MNOK 1.536 kortsiktig gjeld med forfall innen ett år. Konsernet hadde en tilgjengelig likviditet tilsvarende MNOK 1.712, som består av MNOK 1.500 i ubenyttet kommitert kredittfasilitet, MNOK 149 i gjenstående driftskreditt-ramme, og MNOK 63 kontanter og kontantekvivalenter.

Fortsatt drift

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

Aksjonærforhold

Bane NOR SF eier 100 prosent av aksjene i Bane NOR Eiendom AS.

Regnskapet til Bane NOR Eiendom AS konsern består av morselskapet Bane NOR Eiendom AS, dets heleide og del-eide datterselskaper, samt investeringer i felleskontrollerte virksomheter og tilknyttede selskaper hvor egenkapitalmetoden benyttes for konsolidering. Selskapet har hovedkontor i Oslo og driver forvaltning og eiendomsutvikling over store deler av landet.

Bane NOR Eiendom AS

Årsresultat og disponeringer
Årsresultat etter skatt for Bane NOR Eiendom AS ble i 2022 MNOK 165 (MNOK 1.209 i 2021). Hovedårsaken til den negative resultatutviklingen fra

2021 til 2022 er knyttet til at det i år ikke er gjennomført noen større salg av næringsbygg eller salg av aksjer i hel- og deleide selskap.


Styret foreslår følgende bruk av overskuddet i Bane NOR Eiendom AS:

Utbytte	MNOK 50
Overført til annen egenkapital	MNOK 115
Sum disponert	MNOK 165

Oslo 17. februar 2022
Styret


Gorm Frimannslund


Hans Kristian Voldstad
Styrets leder


Jon-Erik Lunøe
Administrerende direktør


Trine-Marie Hagen


Martin Mæland


Helga Nes



Resultatregnskap

Morselskap			Konsern		
2021	2022	(tusen kr)	Noter	2022	2021
874 486	966 284	Leieinntekter	5	1 081 480	938 825
-	-	Salgsinntekter, eiendomsprosjekter	6	-	27 394
105 255	6 497	Salgsgevinster, eiendomsprosjekter	6	23 666	213 161
214 214	127 521	Andre driftsinntekter	7	355 141	237 217
1 193 955	1 100 302	Sum driftsinntekter		1 460 287	1 416 597
-	-	Prosjektkostnader, eiendomsprosjekter	6	-	(13 043)
-	-	Lønnskostnader	8	-	-
(254 338)	(298 436)	Avskrivninger og nedskrivninger	12, 13, 14	(346 799)	(281 430)
(648 631)	(647 420)	Andre driftskostnader	9	(895 952)	(683 409)
(902 969)	(945 856)	Sum driftskostnader		(1 242 751)	(977 882)
-	-	Resultatandel fra FKV* og TS**	17	20 433	604 005
146 130	73 630	Mottatt utbytte	17	-	-
437 116	228 076	Driftsresultat		237 969	1 042 720
890 626	131 465	Finansinntekter	10	21 876	9 315
(111 840)	(244 615)	Finanskostnader	10	(156 930)	(106 154)
83 904	103 354	Verdiendring finansielle instrumenter til virkelig verdi	20	103 354	83 904
862 690	(9 796)	Netto finansposter		(31 700)	(12 935)
1 299 806	218 280	Resultat før skattekostnad		206 269	1 029 785
(90 745)	(53 539)	Skattekostnad	11	(63 162)	(96 235)
1 209 061	164 741	Årsresultat		143 107	933 550
-	-	Utvidet resultat (OCI)		-	-
1 209 061	164 741	Totalresultat		143 107	933 550
Totalresultatet tilordnes					
1 209 061	164 741	Aksjonær i morselskapet		143 107	933 550
-	-	Ikke-kontrollerende eierinteresser		-	-

* Felleskontrollerte virksomheter (FKV), ytterligere beskrevet i note 16.

** Tilknyttede selskap (TS), ytterligere beskrevet i note 16.

Balanse

Morselskap			Konsern		
31/12/2021	31/12/2022	(tusen kr)	Noter	31/12/2022	31/12/2021
ANLEGGSMIDLER					
13 720	22 597	Utsatt skattefordel	11	41 964	22 307
118 587	90 392	Varige driftsmidler	12	92 133	119 178
5 978 506	6 200 763	Investerings eiendom	13, 16	7 252 221	6 729 311
2 468 101	2 683 162	Investering i datterselskap	17	-	-
770 358	740 992	Investering i FKV* og TS**	17	635 672	706 222
4 345	4 370	Investering i andre aksjer	18	5 635	5 670
458 771	438 541	Lån til selskap i samme konsern		-	-
151 500	200 534	Lån til FKV* og TS**	26, 28	207 534	156 500
9 963 888	10 381 351	Sum anleggsmidler		8 235 159	7 739 188
OMLØPSMIDLER					
699 573	722 001	Utviklings eiendom under utvikling for salg	14, 16	4 610 012	3 869 077
-	124	Varelager		5 718	2 784
110 144	90 401	Kundefordringer	21, 26, 28	205 639	130 096
128 783	158 178	Andre kortsiktige fordringer	22, 26, 28	280 265	172 642
46 172	149 638	Finansielle instrumenter til virkelig verdi	20, 26, 27	149 638	46 173
360 383	1 105 506	Kontanter & kontantekvivalenter	19, 26, 27	63 536	58 840
1 345 055	2 225 848	Sum omløpsmidler		5 314 808	4 279 612
11 308 943	12 607 199	Sum eiendeler		13 549 967	12 018 800

* Felleskontrollerte virksomheter (FKV), ytterligere beskrevet i note 16.

** Tilknyttede selskap (TS), ytterligere beskrevet i note 16.

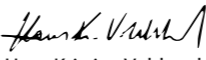



Balanse

Morselskap			Konsern		
31/12/2021	31/12/2022	(tusen kr)	Noter	31/12/2022	31/12/2021
EGENKAPITAL OG GJELD					
EGENKAPITAL					
484 000	484 000	Aksjekapital		484 000	484 000
3 584 550	3 499 291	Annen egenkapital		3 755 439	3 862 332
-	-	Minoritetsinteresser		-	-
4 068 550	3 983 291	Sum egenkapital		4 239 439	4 346 332
GJELD					
LANGSIKTIG GJELD					
360 049	352 061	Leveringsforpliktelse	15	352 061	360 049
-	-	Utsatt skatt	11	-	-
4 658 047	6 653 320	Langsiktig rentebærende gjeld	20, 26, 28	6 853 486	4 658 047
-	-	Andre avsetninger for forpliktelser		-	-
5 018 096	7 005 381	Sum langsiktig gjeld		7 205 547	5 018 096
KORTSIKTIG GJELD					
1 759 739	1 184 995	Kortsiktig rentebærende gjeld	20, 26, 28	1 535 833	2 054 031
72 743	45 968	Betalbar skatt	11	63 775	85 175
170 454	121 877	Leverandørgjeld	23, 26, 28	161 470	262 509
219 361	265 688	Annen kortsiktig gjeld	24, 26, 28	343 904	252 657
-	-	Finansielle instrumenter til virkelig verdi		-	-
2 222 297	1 618 527	Sum kortsiktig gjeld		2 104 981	2 654 372
7 240 393	8 623 908	Sum gjeld		9 310 528	7 672 468
11 308 943	12 607 199	Sum egenkapital og gjeld		13 549 967	12 018 800

Oslo, 17. februar 2022


Gorm Frimannslund
styrets leder


Hans Kristian Voldstad
styremedlem


Martin Mæland
styremedlem


Trine-Marie Hagen
styremedlem


Helga Nes
styremedlem


Jon-Erik Lunøe
administrerende direktør

Egenkapitalendringer

Selskapets aksjekapital er kr 484 000 000 fordelt på 22 000 aksjer á kr 22 000. Alle aksjene har like rettigheter. Samtlige av selskapets aksjer eies av Bane NOR SF.

Morselskap	(tusen kr)	Annen egenkapital			Sum
		Aksjekapital	Opptjent egenkapital	Minoritetsandel	
Egenkapital 31.12.21	484 000	2 625 471	-	3 109 471	
Disponering av årsresultat	-	1 209 061	-	1 209 061	
Utbytte til aksjonær	-	-250 000	-	-250 000	
Andre justeringer	-	18	-	18	
Egenkapital 31.12.21	484 000	3 584 550	-	4 068 550	
Disponering av årsresultat	-	164 741	-	164 741	
Utbytte til aksjonær	-	(250 000)	-	-250 000	
Andre justeringer	-	-	-	-	
Egenkapital 31.12.22	484 000	3 499 291	-	3 983 291	

Konsern	(tusen kr)	Annen egenkapital			Sum
		Aksjekapital	Opptjent egenkapital	Minoritetsandel	
Egenkapital 31.12.20	484 000	3 178 782	-	3 662 782	
Disponering av årsresultat	-	933 550	-	933 550	
Utbytte til aksjonær	-	-250 000	-	-250 000	
Andre justeringer	-	-	-	-	
Egenkapital 31.12.21	484 000	3 862 332	-	4 346 332	
Disponering av årsresultat	-	143 107	-	143 107	
Utbytte til aksjonær	-	-250 000	-	-250 000	
Endring minoritet i FKV	-	-	-	-	
Egenkapital 31.12.22	484 000	3 755 439	-	4 239 439	

Fullstendig årsregnskap med noter ligger på [banenoreiendom.no/rapporter](https://www.banenoreiendom.no/rapporter)

Kontantstrømoppstilling

Morselskap			Konsern		
2021	2022	(tusen kr)	Noter	2022	2021
1 299 806	218 280	Resultat før skatt		206 269	1 029 785
(24 534)	(72 743)	Betalt skatt	11	(85 175)	(48 411)
254 338	298 436	Avskrivninger og nedskrivninger	12, 13, 14	346 799	281 430
71 113	116 726	Netto kostnadsførte renter på rentebærende gjeld	10	131 224	95 554
(84 686)	(93 889)	Netto betalte renter på rentebærende gjeld		(101 904)	(111 982)
-	-	Resultatandel fra FKV og TS	17	(20 433)	(604 005)
(146 130)	(73 630)	Mottatt utbytte	17	-	-
(83 904)	(103 354)	Verdiendring finansielle instrumenter til virkelig verdi	20	(103 354)	(83 904)
(850 700)	(37 037)	Gevinst ved salg av aksjer	10	-	-
(105 255)	(6 497)	Salgsgevinster, eiendomsprosjekter	6	(23 666)	(227 512)
187 047	(60 512)	ENDRING I ARBEIDSKAPITAL		(92 162)	231 868
6 382	15 568	Endring i andre tidsavgrensingsposter		8 546	(3 204)
523 477	201 349	Netto kontantstrøm fra driftsaktiviteter		266 145	559 619
1 419 226	122 121	Innbetaling ved salg, eiendomstransaksjoner		122 121	1 701 974
(1 120 802)	(194 735)	Utbetaling ved kjøp, eiendomstransaksjoner *	13, 14	(194 735)	(1 150 824)
(928 532)	(446 190)	Utbetaling ved påkost./inv. i investeringseiendom	13	(530 099)	(964 052)
(43 830)	(22 428)	Utbetaling ved investering i utviklingseiendom	14	(775 668)	(800 729)
(4 047)	-	Utbetaling ved kjøp av andre driftsmidler	12	-	(4 047)
(78 562)	(46 115)	Netto betaling lån til FKV og TS	26, 28	(46 115)	(78 562)
303 764	24 212	Netto betaling lån til datterselskap		-	-
(26 450)	(90 995)	Netto betaling ved investering i FKV og TS	16	(90 995)	(26 450)
(20 093)	(7 726)	Netto betaling ved investering i datterselskap	16	-	-
-	-	Innbetaling ved salg av aksjer	10	-	-
-	-	Utbetaling ved kjøp av aksjer		-	-
146 130	73 630	Mottatt utbytte	17	73 630	113 630
(353 196)	(588 226)	Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		(1 441 861)	(1 209 060)
2 777 263	4 150 000	Innbetaling ved opptak av rentebærende gjeld	20, 26, 28	4 232 875	3 079 689
(2 587 162)	(3 018 000)	Utbetaling ved nedbetaling av rentebærende gjeld	20, 26, 28	(3 052 463)	(2 371 408)
-	-	Utbetalt utbytte/konsernbidrag til aksjonær		-	-
190 101	1 132 000	Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter		1 180 412	708 281
360 383	745 123	Netto endring i kontanter & kontantekvivalenter		4 696	58 840
-	360 383	Kontanter & kontantekvivalenter 1.1		58 840	-
360 383	1 105 506	Kontanter & kontantekvivalenter 31.12	19, 26, 27	63 536	58 840

* Sammenligningstallene er endret. Kjøp av investerings- og utviklingseiendom er slått sammen og presenteres ikke lenger på egne linjer

Bane NOR Eiendom AS

Schweigaards gate 33,

0191 Oslo

Sentralbord: 22 45 50 00

E-post: eiendom@banenor.no

banoreiendom.no

Rapporten også kan leses på
banoreiendom.no/rapporter

FOTO: Forside: Nikolas Gogstad

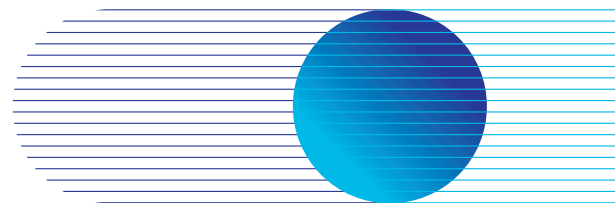
2-12, 15, 28-30, 34-35, 40-42, 48, 54, 56, 59-76, 81, 84 Nikolas Gogstad. 13, 23, 25, 26, 27 Bane NOR Eiendom.

14 Jens Stegger Ledaal. 16 Ivar Moe/Fortidsminneforeningen. 17, 38 Lund Hagem og KAP. 18 Harry Korslund.

19 Hundven Clements. 20 Carsten Pedersen. 21 Torkel Dalan/Bane NOR, Dag Svinsås. 21, 32 Sune Eriksen.

22 Roar Hagen. 24 Arkitema Arkitekt, SMFB Dinamo. 26 LPO Arkitekter. 27 Lund og Slaatto. 32 Sune Eriksen.

37 Gry B. Traaen. 46, 50 Andreas Kleiberg. 52, 58 Terje Borud



Green Bond Report 2022



Green Bond Report 2022

Bane NOR Eiendom is working towards a more sustainable future. By being Norway's leading transportation hub developer, Bane NOR Eiendom seeks to reduce CO₂-emissions from the transportation sector.



Strandgata 19, Oslo.

Bane NOR Eiendom AS ("Bane NOR Eiendom") continues its strategy as the leading transportation hub developer and service provider for the Norwegian railway. Carrying out Bane NOR Eiendom owner Bane NOR SF's ("Bane NOR") strategy to reduce environmental footprint by making railway as the preferred mode of transportation for people and goods, Bane NOR Eiendom seeks to develop attractive transportation hubs to facilitate increased use of public transportation. Through clean and safe station areas, often with commercial premises, and commercial and residential properties near train stations, Bane NOR Eiendom aims to reduce CO₂-emissions from transportation and increase mobility between public transport solutions.

Bane NOR Eiendom investments can be divided in three categories:

- Stations
- Commercial and residential property development
- Railway workshops

Green Bond Framework

Bane NOR Eiendom Green Bond Framework was launched in 2021. The framework describes the process for project evaluation, allocation of proceeds and reporting from issued Green Bonds are to be performed.

CICERO Green Bond Second Opinion

CICERO (Center for International Climate Research) has evaluated Bane NOR Eiendom Green Bond Framework which has been awarded the rating "CICERO Medium Green". Furthermore, CICERO confirm that Bane NOR Eiendom Green Bond Framework is in accordance with The Green Bonds Principles (GBP). Complete version of CICERO second opinion can be found at Bane NOR Eiendom investor relations.

Green financing

During 2022, Bane NOR Eiendom has issued a total of 1 500 MNOK in green bonds. These bonds are used to refinance existing debt and to increase the share of green financing.

The portfolio eligible for green financing is currently 6 488 MNOK, with 4 000 MNOK green fundig already allocated to green projects.

Green Bond Asset pool (as of 31.12.2022)

Ticker	Volume (MNOK)	Maturity
BNORE19 ESG	600	18.02.2026
BNORE20 ESG	600	18.02.2028
BNORE25 ESG	750	16.06.2025
BNORE26 ESG	750	16.06.2027
Total	2 700	

Issuer	Volume (MNOK)	Maturity	Type
Nordiska investeringsbanken	300	12.10.2025	Bank loan
Nordiska investeringsbanken	500	01.04.2030	Bank loan
KfW IPEX-Bank	500	07.06.2029	Bank loan
Total	1 300		
Total green financing	4 000		

Disclosure of allocation – Properties and projects eligible for green bond financing (as of 31.12.2022)

Eligible green assets or projects	Investment (MNOK)	Allocated net proceeds	Earmarked
Voss station – commercial building	270		
Kristiansand Station – commercial building (part 1)	250		
Kristiansand Station – commercial building (part 2)	600		
Kristiansand Police Station	575		
Trondheim Central Station – commercial building and terminal	711	300	Nordic Investment Bank
Railway workshops	4 082	3 700	Nordic Investment Bank / KfW
SUM	6 488	4 000	
% Allocated to eligible assets or project	100%		
Available projects unallocated for green funding	2 488		

Properties and projects

Voss Station - Commerical building

Commercial property located in Voss. The property contains a hotel, office building and parking facilities and are built adjacent to Voss train station and bus terminal.

Material and the buildings architecture are selected according to fit local building traditions.

Investment: 270 MNOK

Finalized: 2022

Size: 11 500 sqm

Certification: BREEAM-NOR Excellent

Energy usage: 93,7 kwh pr sqm



Kristiansand Station – Quadrum building E

Office property in central Kristiansand with proximity to public transportation such as train station, bus- and ferry terminal.

Investment: 250 MNOK

Finalized: 2022

Size: 6 500 sqm

Certification: BREEAM-NOR Excellent

Energy usage: 95 kwh pr sqm



Kristiansand Police Station

Quadrum building A and B located in Kristiansand. The office building is built as a police station for Agder police district and to house other special functions such as the emergency medical helpline central.

Specialized building not suited for BREEM-Certification. However, the building is built to meet BREEM-Very Good requirements.

Investment: 575 MNOK

Under development

Size: 16 500 sqm

Certification: N/A

Energy usage:N/A



Trondheim Central Station – commercial building and terminal

New train- and bus terminal located in Trondheim. The purpose of the new central station is to strengthen Trondheim as a transportation hub and contribute to a living city center with commercial premises and residential housing located around the station.

Investment: 711 MNOK

Under development

Development potential: 90 000 sqm

Certification ambition: BREEAM-NOR Excellent



Railway workshops

Støren Workshop

Workshop located in Støren. The workshop is universally designed to service all existing train types in Norway, but also the new hybrid trains (Flirt Type 76) in the Trøndelag area, which are longer than other existing trains.

Finalized: 2022
Size: 7 500 sqm



Bergen Workshop

Workshop with two tracks located in Bergen. Built to service the passenger trains in the Bergen area.

Finalized: 2021
Size: 3 9280 sqm



Stavanger Workshop (Kvaleberg)

Workshop with two tracks located in Stavanger. Built to service the passenger trains in the Stavanger area.

Finalized: 2019
Size: 4 000 sqm



Energy usage

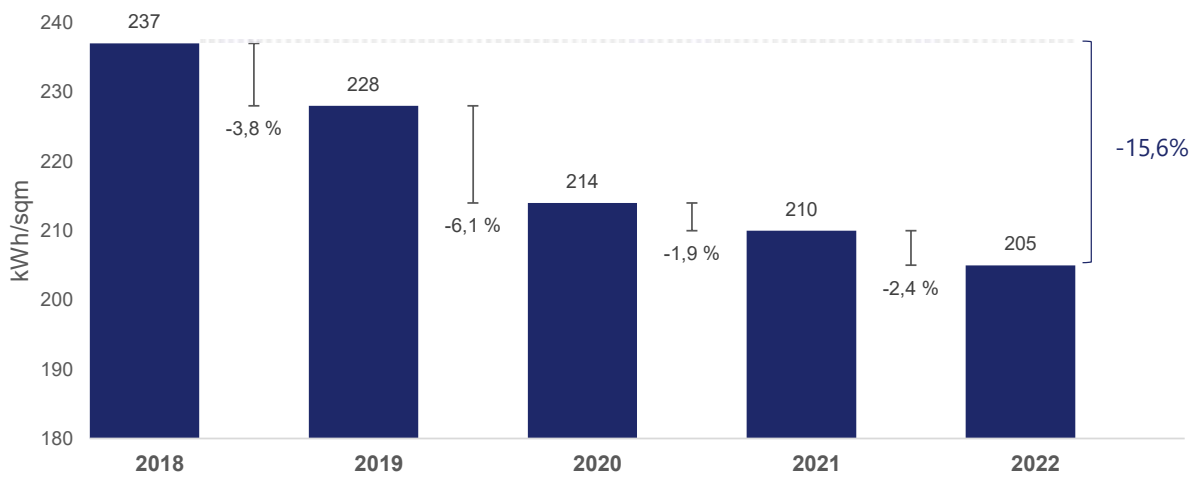
Bane NOR Eiendom aims to reduce the energy consumption of buildings in the portfolio. Bane NOR Eiendoms environmental goals establish a clear strategy, where all new property developments are exposed to high environmental standards. The environmental strategy states that all new buildings over 10,000 square meters shall be classified BREEM-NOR, with the ambition of achieving minimum BREEM-NOR Excellent classification and Energy Certificate rating (EPC) label A.

For existing buildings in the portfolio, Bane NOR Eiendom invests in small and big energy saving and efficiency projects to reduce energy consumption, with the ambition of achieving EPC label B for all renovation projects.

Bane NOR Eiendom tracks its energy usage and aims to reduce its energy usage per square meter, adjusted for temperature, by 2 % for the whole portfolio each year.

The portfolio consists more than 1 500 buildings with a wide range of energy needs. Ranging from stations, workshops for trains, and commercial properties the total size of the portfolio measured is 460 000 square meters.

Over the period 2018-2022, Bane NOR Eiendom has reduced its energy consumption, adjusted for temperature, with 15,6 % per square meter.



Energy consumption per square meter, adjusted for temperature (Degree days)



Ål station

Bane NOR Eiendom works continuously to find new ways to reduce the energy consumption of its properties. For instance, as a response to the current energy crisis in Europe, in October 2022, Bane NOR Eiendom reduced the temperature of 334 stations from 21 to 17 degrees, saving 4 million kWh.

