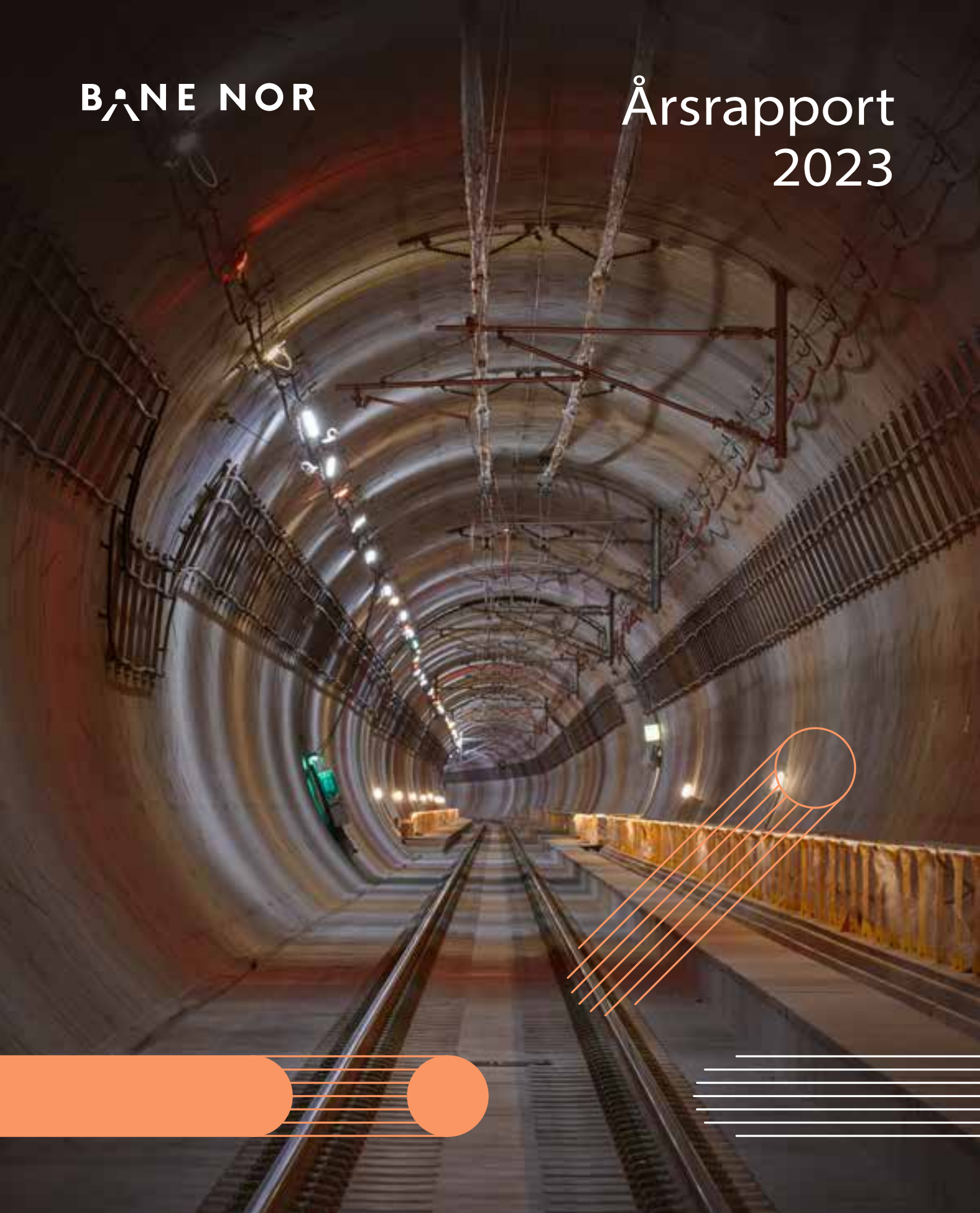


BANE NOR

**Årsrapport
2023**



Innhold

Nøkkeltall	3	Hovedtrekk	63
Forord	4	Økonomi og finans	65
Om Bane NOR	5	Sikkerhet og HMS	65
Året som gikk	7	Finansielle og operasjonelle risikoer	67
Dette er Bane NOR	14	Foretaksstyring i Bane NOR	67
Vårt samfunnsansvar	17	Fremtidsutsikter og rammebetingelser	68
Vår rolle i å trygge Norge	18	Bærekraftsberetning	69
Kunden i sentrum	20	1.0 Generell informasjon	70
Våre prioriteringsinnspill til NTP	24	1.1 ESRS 2 Innledende del	70
Utbygging gir bedre punktlighet	27	2.0 Miljø	95
Vi fornyer signalsystemet på jernbanen	29	2.1 Innledning Klima og miljø	96
Målrettede tiltak holder jernbanen åpen	31	2.2 ESRS E1 Klima	101
Derfor må utbygging rundt togstasjoner prioriteres	33	2.3 ESRS E4 Biomangfold og økosystemer	115
Våre kjerneprosesser	35	3.0 Sosialt	126
Utvikle infrastrukturkapasitet	37	3.1 ESRS S1 Egne ansatte	127
Prosjektgjennomføring	40	3.2 ESRS S2 Arbeidere i verdikjeden	143
Forvaltning av infrastrukturen	45	4.0 Styling	156
Kapasitet- og trafikkstyring	49	4.1 ESRS G1 Forretningsatferd	157
Forvaltning og utvikling av eiendom	53	5.0 ESRS Indeks	163
Styrets års- og bærekraftsberetning	57	Regnskap	221
Styret og konsernledelsen	59	Årsregnskap, noteverk og regnskapsprinsipper	222
Årsberetning	63	Redegjørelse for eierstyring og foretaksledelse	264
Bane NOR	63	Revisors beretning	271
Styrets arbeid	63	Retningslinjer om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse for ledende personer	279
		Lønnsrapport for 2023	281

Nøkkeltall 2023



87,6 %
Punktlighet Persontog
2022: **87,8**



93,9 %
Regularitet
2022: **95,1 %**



2,4
H1 egne ansatte*
(Spordrift inkludert fra april 2023)
2022: **0,7**

81

Kundetilfredshet
reisende (0-100)
2022: **81**

6,9 MRD

Kostnader fornyelse
og vedlikehold
2022: **5,7 MRD**

4,6 %

Sykefravær
2022: **5,2 %**

19 330 t CO₂e

Direkte utslipp
fra utbyggingsaktivitet
2022: **24 882 tonn CO₂e**

4969

Antall ansatte
2022: **3379**

27 %

Andel kvinner
(tall for 2023 inkl Spordrift)
2022: **33,9 %**

-90 MNOK

Årsresultat Bane NOR konsern
2022: **535 MNOK**

4,0

Medarbeiderindeks (1-5)
2022: NA, ny måling fra **2023**

* H1-verdien viser frekvensen av arbeidsrelaterte personskader med fravær over ett døgn, per million arbeidstimer.

Forord

Norsk jernbanesektor kommer til å bli bedre, men det må gjøres en skikkelig jobb for å komme dit.

Jeg startet som konsernsjef i oktober, og mitt møte med jernbanen har vært både positivt og utfordrende. Det er en kompetanse og innsatsvilje i denne sektoren som er veldig positiv. I et krevende år for jernbanesektoren og Bane NOR er det et godt utgangspunkt.

De langvarige startvanskene på Follo-banen og uværet «Hans» har hatt stor påvirkning på jernbanen og togtilbudet i 2023, og forårsaket forsinkelser og innstillinger. Opprydding etter begge hendelsene pågår, og vil prege også 2024. I tillegg har saker som uran i massene på Åsland, og at trafikken på Vestfoldbanen ble innstilt i desember som følge av manglende sluttokumentasjon og godkjenning på deler av banen, påvirket samfunnets tillit til Bane NOR.

Vi jobber med å gjenopprette tilliten. I tillegg til å fokusere på oss selv og vår organisering, kultur, ledelse og samhandling internt og i sektoren, er det viktigste vi gjør å utvikle og drifte en pålitelig jernbaneinfrastruktur. Uavhengig av om man er pendler eller vareeier er det primære at toget kommer og går når det skal. Punktligheten for 2023 er på 87,6 prosent og dermed under vår målsetting på 90 prosent. Det er ikke godt nok.

Samtidig er utgangspunktet utfordrende. Økt punktlighet på en jernbane med 94 prosent enkeltspor og økt trafikk gir liten tilgjengelig tid til å utføre vedlikehold.

Enkeltsporet jernbane gir liten fleksibilitet. Små feil sprer seg raskt, og fører til at flere avganger blir forsinket. I rushtiden er punktligheten enda dårligere og målene svært krevende å oppnå. Vi ønsker å kjøre flest mulig tog, så punktlig som mulig, men det er en utfordring å finne balansepunktet mellom kapasitetsutnyttelse og punktlighet.

Bane NOR og jernbanen har en viktig rolle i vår tids aller viktigste oppgave – å endre samfunnet i møte med klimaendringene. Vi skal bidra til det grønne skiftet og løse transportbehovet på en klimavennlig måte. Samtidig skal vi ta hensyn til natur og klima når vi bygger ut jernbanen. Jernbanen har lavt klimagassutslipp for passasjer- og godstransport, og legger beslag på lite areal. Dette er et godt utgangspunkt. Men får vi ikke nesten hele troverdigheten i det grønne skiftet.

Jeg mener den viktigste prioriteringen i tiden som kommer er å utnytte den infrastrukturen vi allerede har investert i. Økt vedlikehold og fornyelse virker, det ser vi på alle banestrekninger. Derfor er vi glad for at Nasjonal transportplan for neste tolvårsperiode prioriterer nettopp drift, vedlikehold og fornyelse. Det er i tråd med våre innspill.

Samtidig skal jernbanen fortsatt være en moderne transportform – da trengs også flere sammenhengende dobbeltspor. Vi



ser vi at punktligheten forbedres når vi åpner nye dobbeltspor. På Dovrebanen har punktligheten økt fra 86 prosent i 2019 til 90 prosent i 2023 i perioden etter åpningen av dobbeltsporet Venjar-Langset – et prosjekt som ble bygget billigere enn budsjettet. Punktligheten på Østfoldbanen økte fra 86 prosent høsten 2019 til 93,8 prosent i 2023 etter at Follobanen åpnet. Vi er derfor veldig fornøyd med at regjeringen også foreslår flere nye utbyggingsprosjekter i NTP.

Norsk jernbanesektor kommer til å bli bedre, men det må gjøres en skikkelig jobb for å komme dit.

Thor Gjermund Eriksen
Konsernsjef

Om Bane NOR

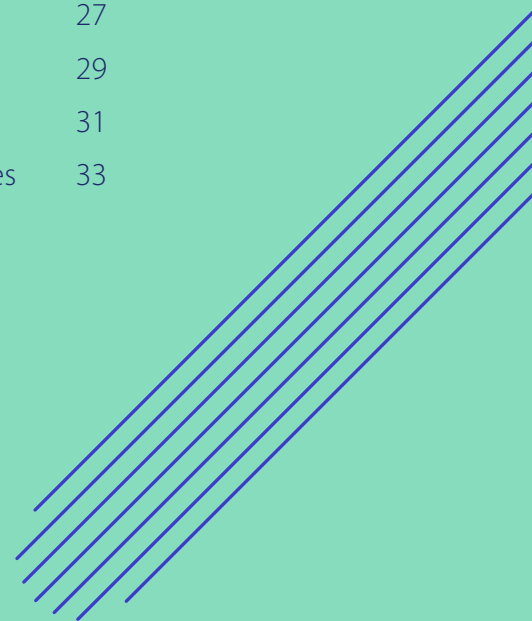
Våre skinner går ikke bare rundt neste sving eller til neste stasjon. De strekker seg lengre. De går videre til neste generasjon.

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.**

Om Bane NOR

Året som gikk	7
Dette er Bane NOR	14
Vårt samfunnsansvar	17
Vår rolle i å trygge Norge	18
Kunden i sentrum	20
Våre prioriteringsinnspill til NTP	24
Utbygging gir bedre punktlighet	27
Vi fornyer signalsystemet på jernbanen	29
Målrettede tiltak holder jernbanen åpen	31
Derfor må utbygging rundt togstasjoner prioriteres	33



Året som gikk

5. MARS

Gjenåpning av Follobanen

Follobanen åpnet opp for trafikk igjen etter 11 uker med feilsøk og -retting, etter at den måtte stenge 19. desember 2022. I 2024 skal vi bytte ut strømlinene i Blixtunnelen og det gjenstår noe tilbakeføringsarbeid på Åsland, der riggområdet skal gjøres om til friluftsområde. Dette arbeidet ble satt på vent av Statsforvalteren i Oslo og Viken i mars 2023. De ønsket mer informasjon om hvordan vi har håndtert miljørisiko knyttet til gjenbruk av tunnelmassene fra Blixtunnelen. Disse inneholder lav konsentrasjon av Uran og Sulfat. Bane NOR er i dialog med statsforvalter og Direktorat for strålevern og atomsikkerhet om tiltaksplan.



Ski stasjon på Østfoldbanen som ble bygget som del av Follobane-prosjektet. Den nye banen kutter reisetiden mellom Oslo og Ski med 11 minutt.

12. MARS

Kritisk stenging av viktig bane

Avsporing på Narvik stasjon førte til omfattende materielle skader og stasjonen ble stengt i ni timer før den åpnet igjen.



Det transporteres årlig mer enn 15 millioner tonn gods på Ofofbanen. Målt i antall tonn er det mer enn all annen godstrafikk med jernbane i Norge til sammen. Malmtransporten fra Kiruna står for en stor del av dette.

13. MARS

Endringer i organisasjonen

Konsernsjef Gorm Frimannslund gikk av 13. mars og Konserndirektør i Utbygging Stine Undrum sluttet 1. april. Eierskapet av Spordrift AS overføres fra Samferdselsdepartementet til Bane NOR SF som del av sammenslåingsprosessen.

14. MARS

Hederspris til nye Trondheim sentralstasjon

I mars vant Trondheim sentralstasjon Architectural Reviews internasjonale arkitekturpris i klassen «infrastruktur». Det var i konkurranse mot andre infrastrukturprosjekter i hele verden.



Legg til setning i bildeteksten:
Nytt stasjonsbygg, inkludert
kollektivterminal og kontorer,
skal stå ferdig i 2025.

11. APRIL

Sabotasje på jernbanen

I april skjedde det tre sabotasjehendelser på jernbanesporet i Larvik. Politiet har identifisert gjerningspersonene og fulgt opp saken.

21. APRIL

Fullføring av nytt politihus i Kristiansand

Kontorbyggprosjektet Quadrum i Kristiansand vant Eiendomsprisen for 2023. Bygget var det største prosjektet Bane NOR Eiendom fullførte i 2023, og samler de fleste nødetatene i Kristiansand og Agder-regionen under samme tak.



7.-9. AUGUST

Store ødelegelser etter ekstremværet

Høsten ble preget av ekstremværet «Hans» som slo til for fullt flere steder i Norge 7. august. I forkant ble flere strekninger stengt som følge av varsler om store nedbørmengder. «Hans» førte til store skader på flere jernbanelinjer, blant annet fikk Randklev bru ved Ringebru store skader på fundamentet og falt til slutt delvis ut i elven. Siden da har det vært jobbet intensivt med å reetablere broforbindelsen over Gudbrandsdalslågen.

Etter uværet ble det gjennomført store utbedringer av skader som kom som følge av ras og utglidninger. Dette er tiltak som drenering, utbedring av kabelkanaler, rens av pukkbullast i sporet, stabilisering av fyllinger, rassikring og utbedring av bro-kar. Begge broelementene på Randklev bru ble i løpet av høsten løftet på land av en gigantisk kran leid inn fra Danmark. Det viste seg at broelementene kunne gjenbrukes, og vi planlegger for en gjenåpning av strekningen innen sommeren 2024.



I oktober ble broelementene til Randklev bru hevet opp fra Gudbrandsdalslågen. Broelementene var i god nok stand til å gjenbrukes, og broen gjenåpner til sommeren 2024.

SOMMERARBEIDER

Nødvendig bygging og vedlikehold i togfrie perioder

I løpet av seks uker var nærmere tusen mennesker i aktivitet på flere banestrekninger. Den togfrie perioden bidro til utførelse av nødvendig vedlikehold og arbeid på byggeprosjekter som trenger at vi stenger periodevis for å utføre arbeid i sporet. Arbeidene i 2023 gikk etter planen.



29. AUGUST

Åpning av utslippsfri terminal

I august åpnet Norges første grønne godsterminal på Nygårdstangen i Bergen. Godsterminalen legger til rette for en dobling av godskapasiteten på Bergensbanen. Den ble ferdigstilt ett år før avtalt tid og godt under avtalt kostnad. Prosjektet inngår i dobbeltsporutbyggingen mellom Arna og Bergen, som ferdigstilles i 2024.



6. SEPTEMBER

Utfordringer med kvikkleire

Som følge av utfordrende grunnforhold i Moss sentrum, har prosjektet Sandbukta-Moss-Såstad utviklet seg til å bli mer enn et jernbaneprojekt. Det er behov for å gjøre omfattende områdestabilisering i Moss sentrum.

I den sammenheng har Bane NOR opprettet et nasjonalt læringscenter for å redusere kostnader og bidra til læring i Bane NOR og bransjen om grunnforhold. Bane NOR anbefaler etter en usikkerhetsanalyse nye estimater for tid og kost for Sandbukta-Moss-Såstad. Det er behov for å øke kostnadsrammen og forlenge byggetiden for å realisere prosjektet. Det er ventet at forslag til nye rammer legges frem for Stortinget i 2024.

Bane NOR er politianmeldt av Statsforvalteren i Oslo og Viken for brudd på en utslippstillatelse på Sandbukta-Moss-Såstad-prosjektet. Saken er under politietterforskning. Bane NOR jobber kontinuerlig med tiltak for å redusere risiko for utslipp over grenseverdiene.



Kvikkleire har gitt utfordrende grunnforhold i Sandbukta-Moss-Såstad-prosjektet.

3. OKTOBER

Mer til vedlikehold og fornyelse

I september sendte vi inn våre faglige innspill til Nasjonal transportplan (NTP) på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. I prioriteringsinnspillene foreslår vi å ta vare på det vi har, fullføre det som er satt i gang, styrke kapasiteten for gods på lengre strekninger og styrke togtilbudet rundt de store byene. I innspillene ønsker vi særlig en satsning på drift, vedlikehold og fornyelse der vi ser at målrettede tiltak gir færre stoppende feil, og gjør jernbanen bedre rustet for ekstremvær.

15. OKTOBER

Bedre punktlighet med dobbeltspor

Dobbeltsporet på 13,5 kilometer forbi Eidsvoll mellom Venjar-Langset åpnet på kortere tid og til lavere kostnader enn budsjettet. Prosjektet gir 5 minutter spart reisetid og økt kapasitet på strekningen. Punktligheten på strekningen økte til 90 prosent etter åpning, fra 86 prosent i 2019. Sammen med dobbeltsporet Kleverud-Sørli-Åkersvika som skal stå ferdig i 2028, vil Venjar-Langset bidra til to tog i timen mellom Oslo og Hamar. Dette er et viktig bidrag til at samfunnet når målene for miljøvennlig kollektivtransport og knutepunktutvikling.

Åpningstoget med statsråd og inviterte gjester passerer Minnevika jernbanebru 23. oktober.



16. OKTOBER

Ny Nasjonal signalplan

I oktober la vi frem revidert Nasjonal signalplan for innføring av det nye digitale signalsystemet ERTMS. Prosjektets tidshorisont er frem mot 2034. Vi prioriterer de strekningene der det er størst behov for fornyelse, strekninger som trenger fjernstyring av togtrafikken og nye prosjekter som trenger nytt signalsystem. Den viktigste endringen er at utskiftning av signalanlegget i og rundt Oslo flyttes til perioden 2032-2034.

I april ble det første togsettet godkjent for ERTMS av Statens jernbanetilsyn. Det jobbes nå sammen med leverandørene, og alle aktørene i jernbanesektoren Vy, Norske Tog, Jernbanedirektoratet og Statens jernbanetilsyn for at det nye signalsystemet kan tas i bruk på Gjøvikbanen i 2024.



26. OKTOBER

Oppstart for ny konsernsjef og endringer i ledelsen

Bane NORs nye konsernsjef Thor Gjermund Eriksen starter. I løpet av høsten takket Bettina Sandvin ja til jobben som konserndirektør for Utbygging, Nina Aasmundsen ble fungerende konserndirektør for Kommunikasjon og Anders Riiber ble ansatt som ny konserndirektør for Virksomhetsstyring med oppstart i april 2024.



1. DESEMBER

Forener krefter for en bedre jernbane

1. desember ble Bane NOR og Spordrift slått sammen igjen. Spordrift ble skilt ut fra Bane NOR i 2019, og har vært eid av Samferdselsdepartementet. Målsettingen med sammenslåingen er å legge grunnlaget for mer utført vedlikehold, til lavere kostnad og med bedre kvalitet, for å øke oppetiden på jernbanen. Med bedre kontroll på innsatsfaktorene til drift og vedlikehold kan vi få en bedre tilpasning av mannskap, maskiner og togfrie perioder, og legge til rette for moderne vedlikehold der vi retter feil før de oppstår.

4. DESEMBER

Infotavle på 126 kvadratmeter

Den 11 år gamle informasjonstavlen på Oslo S ble tatt ned og ny skjerm på 126 kvadratmeter, eller en femroms leilighet, ble satt opp. Utskiftningen er en del av arbeidet med å styrke kundeinformasjonen og gi de reisende mer, bedre og raskere informasjon. Flere andre skjermer på Oslo S og andre stasjoner skal byttes ut i 2024.



4. DESEMBER:

Aldri fare for liv og helse

Jernbanetilsynet stengte deler av Vestfoldbanen som følge av manglende dokumentverifikasjon på strekningen. Vi hadde kjørt med midlertidige tillatelser siden åpningen i september 2018.

Banen gjenåpnet etter 3 dager og verifikasjonen ble ferdigstilt etter 10 dager. 15. desember var all nødvendig dokumentasjon på plass og Statens jernbanetilsyn ga oss permanent tillatelse til å kjøre tog på strekningen. Hendelsen burde aldri ha oppstått og vi undersøker hvorfor det skjedde. Det var aldri fare for sikkerheten på strekningen.



Tog på Paulertjønn, strekning Farriseidet-Porsgrunn.

6. DESEMBER:

Isdannelser og feil i Blixttunnelen

Vi oppdaget isdannelser ved kontaktledningen i Blixttunnelen. Dette ble fulgt opp med daglig kontroll av tunnelen for å avdekke nye isdannelser. Alkalisk vann som drypper inn fra taket har gjennom året ført til feil i tunnelen. For å bedre strømforsyningen skal strømlinene byttes til kobberliner, og strømforsynings-anlegget forenkles. Arbeidet gjennomføres i 2024 ved å stenge ett og ett løp i tunnelen.



Arbeid i Blixttunnelen på Follobanen. Tunnelen har et løp i hver retning og er med 19,5 kilometer Nordens lengste jernbanetunnel.

22. DESEMBER

Lave verdier av sulfat og uran i tunnelmassene

Nye prøver fra massene tatt ut i forbindelse med byggingen av Follobanen, viste lave verdier av sulfat og uran i tunnelmassene. Nivået av uran og sulfat i tunnelmassene utgjør ingen risiko for mennesker eller dyr, og ifølge Direktoratet for strålevern og atomsikkerhet er det ikke strålingsfare fra området på Åsland. Det kan være en miljørisiko knyttet til langtidsvirkning for vannlevende organismer. Vi setter derfor i gang med miljøtiltak knyttet til bekker for å motvirke eventuelle langtidseffekter på miljøet.

7. DESEMBER

Åpning av Kongsberg togparkering

Den nye togparkeringen på Kongsberg åpnet. Togparkeringen er en viktig brikke for å få mer gods på bane og at flere kan ta mer tog. Sammen med den frigjorte kapasiteten i Drammen, vil dette dekke fremtidens behov bedre der vi forventer økt togtrafikk.



Med ny togparkering på Kongsberg slipper togene å kjøre tomme helt tilbake til Drammen for å parkere for natten.



Dette er Bane NOR

Bane NOR er et statsforetak, eid av Samferdselsdepartementet, og opprettet som en del av Jernbanereformen i 2017. I tillegg til statsforetaket består vi av Bane NOR Eiendom AS med tilhørende datterselskaper.

Vi har ansvaret for den norske jernbaneinfrastrukturen, med andre ord å drifte, vedlikeholde og bygge jernbane over hele Norge. Dette inkluderer blant annet 4200 kilometer jernbanespor, 337 togstasjoner, 4300 eiendommer og 5000 medarbeidere.

Bane NOR skal levere tjenester som dekker samfunnets behov for transport av personer og gods. Dette skal vi gjøre på en kostnadseffektiv, sikker og miljøvennlig måte.

For å lykkes med dette oppdraget må vi sørge for et tilgjengelig jernbanenett, med tilhørende stasjoner, terminaler og knutepunkt, for reisende og togselskapene.

Våre rammebetingelser

Vi følger statens prinsipper for god eierstyring og selskapsledelse. Det er Bane NORs styre som har det overordnede ansvaret for foretaksstyringen, og skal sørge for at foretaket drives i samsvar med våre formål, vedtekter og retningslinjer.

Vår eier Samferdselsdepartementet fastsetter fra 2024 rammene for våre kjerneoppgaver gjennom oppdragsbrev. I brevet fremkommer krav og forventninger til vår virksomhet, herunder blant annet planlegging, utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold. Oppdragsbrevet er et helt sentralt styringsdokument i jernbanesektoren.

Bane NOR og Jernbanedirektoratet er avtaleparter. Det betyr at vi inngår avtaler om blant annet oppdrag knyttet til utbygginger og forbedringer av jernbanenettet.

SLIK ER VI ORGANISERT | BANE NORS ORGANISERING:

Fem divisjoner:

- Trafikk og teknologi
- Utbygging
- Drift og vedlikehold
- Kunde og marked
- Eiendom

Fire staber:

- Sikkerhet og kvalitet
- Virksomhetsstyring
- HR og organisasjon
- Kommunikasjon og samfunnskontakt

Organiseringen av Bane NOR SF per 31.12.2023.



Våre målsettinger og prioriteringer

For å lykkes med dette prioriterer vi hvert år å sette inn ressursene våre der behovet er størst. I 2023 ble følgende fem tiltak og målsettinger prioritert:



Punktlighet på 90 %

At togene kommer og går når de skal er avgjørende for at vi lykkes med vårt samfunnsoppdrag. Jernbanen i Norge er gammel og sårbar for feil som fører til forsinkelser og innstillinger. Derfor ble tiltak innenfor vedlikehold og fornyelse prioritert i 2023.



Mer jernbane for pengene

Bane NOR får store summer over statsbudsjettet hvert år. Dette må utnyttes på best mulig måte. Vi prioriterte derfor effektivisering på flere områder, blant annet kostnadsreduksjoner på utbyggingsprosjektene, samt mer effektiv drift og vedlikehold. Økt digitalisering er også et viktig satsingsområde.



Sikkerhetskultur og risikostyring

Vi har prioritert å styrke læringsrutiner i etterkant av hendelser på jernbanen. Dette har vi gjort gjennom å tilrettelegge for bedre samarbeid og rapportering mellom de som bygger jernbanen og de som drifter den. Å jobbe på jernbanen innebærer risiko og vi jobber kontinuerlig med å styrke sikkerhetskulturen vår. Alle som jobber hos oss, og for oss, skal komme seg trygt hjem fra jobb hver dag.



Bærekraft

Bane NOR skal innarbeide bærekraft i alt vi foretar oss. I tillegg til de konkrete utslippsmålene som allerede er på plass, gjennomførte vi analyser for å identifisere hvilke områder vår virksomhet har størst påvirkning.



Internt samarbeid

Vi har etablert tiltak for å styrke samarbeid og lederskap internt, i tillegg til tiltak for å forbedre omdømme og tillit eksternt gjennom bedre leveranser til våre kunder.

Vårt samfunns- ansvar



Enten man pendler eller skal på ferie, sender varer eller venter på at de skal komme frem på døra – må man kunne stole på at toget kommer og går når det skal. Vi er til for deg!

Bane NORs samfunnspålagte oppgaver er planlegging, utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold av det nasjonale jernbanenettet, samt trafikkstyring og forvaltning av jernbaneeiendom. For at du skal kunne ha tillit til oss, jobber vi hver dag for at minst ni av ti tog skal være i rute.

Hva gjør vi for at du skal kunne stole på toget?

I dag går det rundt 1 300 tog i døgnet til og fra Oslo S. I rushtiden går det ett tog hvert minutt fra sentralstasjonen. Antall avganger har økt kraftig de senere årene, til glede for både de reisende, gods- og vareeierne og klimaet.

Samtidig kan en liten feil raskt få store ringvirkninger når mange tog kjører i kø, og dermed føre til at flere avganger blir forsinket. Vi i Bane NOR vil sammen med Jernbanedirektoratet prioritere vedlikehold og fornyelse av dagens jernbane. Dette mener vi vil styrke punktligheten og gjøre oss bedre rustet mot klimaskapte endringer.

Men viktigst av alt: det gjør deg sikrere på at du kommer frem dit du skal til oppsatt tid.

Vi skal vise oss tilliten verdig

Bane NOR forvalter store verdier av samfunnets midler hvert eneste år. Vi er vårt ansvar bevisst og skal vise oss tilliten verdig. Staten har investert store summer i jernbaneutbygginger de siste årene. Nå begynner avkastningen av disse å vise seg.

- Høsten 2023 åpnet et nytt dobbeltspor mellom Eidsvoll og Langset. I 2019 (før pandemien) var punktligheten på strekningen 86 prosent. Etter åpningen i fjor høst har den vært 90 prosent.
- Follobanen har bidratt til langt bedre punktlighet på Østfoldbanen, til tross for store startvansker i Blixtunnelen. Punktligheten for togene høsten 2019 var på 86 prosent, nå er tallet 92 prosent.
- De siste årene har vi brukt ekstra midler til fornyelse og vedlikehold av Skøyen stasjon. Resultatet er en halvering av feil på infrastrukturen i perioden 2019 til 2023.

Vår rolle i å trygge Norge

Bane NOR er en samfunnskritisk virksomhet og del av totalforsvaret. Sverige og Finlands inntreden i NATO stiller nye krav til effektiv jernbanetransport – også på en vest-øst-akse.



Krigen i Ukraina har fundamentalt endret relasjonen mellom Russland og vestlige land, inkludert Norge.

– Vi står i en krevende sikkerhetspolitisk situasjon med et sammensatt trusselbilde. Myndighetenes åpne trusselvurderinger er på moderat nivå, med skjerpet cyber- og etterretningstrussel, der Norge er et særlig utsatt mål. I Bane NOR har vi kartlagt og klassifisert mulige skjermingsverdige verdier av betydning for nasjonale sikkerhetsinteresser, og gjennomfører systematiske risiko- og sårbarhetsvurderinger som grunnlag for nye sikringstiltak, sier Otto Breivik, leder for samfunnssikkerhet i Bane NOR.

Personellsikkerhet og innsiderisiko

Bane NOR er en del av Sivilt beredskapsystem (SBS), og har et sektoransvar for beredskap med koordinering av 25 jernbaneforetak i «Samarbeidsforum for sikring og nasjonal beredskap». Vi har tett dialog med og følger anbefalinger fra Politiets sikkerhetstjeneste (PST), Etterretningstjenesten (E-tjenesten) og Nasjonal sikkerhetsmyndighet (NSM).

– Vi vet at flere lands etterretningstjenester er aktive og at de forsøker å rekruttere kilder som har tilgang til sensitiv informasjon. Alle våre medarbeidere oppfordres til økt årvåkenhet og med lav terskel for å varsle myndighetene, sier Breivik.

Totalforsvaret

Som del av totalforsvaret har Bane NOR etablert et godt samarbeid med Forsvaret. I tråd med våre innspill har de blant annet adressert behovet for å styrke

kapasiteten for transport av styrker og tungt forsvarsmateriell på jernbanen i Norge og videre til Sverige og Finland. Forsvaret har også påpekt behovet for koordinering utover forsvarssektoren i alle de nordiske landene.

– Vi er involvert i arbeidet med å utvikle nordisk samarbeid innen sivil og militær transportberedskap. I vår utredningsrapport til Nasjonal transportplan (NTP-2025-36) adresserer vi hvordan den endrede sikkerhetspolitiske situasjonen og utvidelsen av NATO vil kunne påvirke jernbanetransporten. I påvente av NTP har vi satt i gang med planlegging og gjennomføring av noen av de mindre tiltakene som er spilt inn, forteller Breivik.

Klimatilpassning og beredskap

Ekstremværet «Hans» i 2023 førte til en rekke hendelser som påvirket framkommeligheten på jernbanen.

– Det har blitt gjort en betydelig innsats for å få jernbanen sikrere og redusere driftsstans som følge av flom og skred. Effekten er vanskelig å måle på kort sikt, da hendelser inntreffer uregelmessig. På lengre sikt ser vi likevel en tydelig effekt. Et eksempel er Dovrebanen der tiltak etter flom i 2011 og 2013 medførte at skadene etter «Hans» var færre enn disse flommene, til tross for at «Hans» var en større flom, sier Breivik.

Mer ekstremvær gjør at vi i større grad må ta stilling til om samfunnskritisk infrastruktur er tilstrekkelig robust, om det finnes tilstrekkelig muligheter for omkjøring og hvor raskt man kan gjenoppbygge dersom en hendelse oppstår.

– Kritiske funksjoner har planer for å opprettholde drift - også ved stort frafall av arbeidskraft, systemer eller andre innsatsfaktorer. Beredskap for å håndtere natur- og klimarelaterte hendelser inngår i konsernets helhetlige beredkapsorganisering, avslutter Breivik.



Otto Breivik
Leder for samfunnssikkerhet



Kunden i sentrum

Vi jobber kontinuerlig for å forbedre våre tjenester til kundene.
En utfordring når flere tog gir økt belastning på infrastrukturen.





Henning Scheel
Konserndirektør for Kunde og marked

God markedsutvikling

Siden 2019 har vi hatt en vekst i antall kjørte kilometer med tog. 2023 viste en vekst for persontog på ca. 2 prosent, mens godsmarkedet hadde en nedgang på 7 prosent målt i antall kjørte kilometer. Utfordringer med «Hans» og oppstart av Follobanen bidro til lavere markedsutvikling enn forventet, og godstrafikken ble mest berørt.

– For at reisende og godskunder skal velge toget som transportform, må toget levere på deres viktigste behov som er at «toget kommer og går til avtalt tid». Togselskapene har behov for forutsigbare prosesser og leveranser, involvering og informasjon fra Bane NOR slik at de kan planlegge sin produksjon og rutetilbud til sine kunder. Samtidig er det kapasitetsutfordringer på stort sett hele jernbanenettet, noe som gjør det krevende når nødvendig vedlikehold av jernbanenettet også krever kapasitet, sier Henning Scheel, konserndirektør for Kunde og marked i Bane NOR.

Utvikling i kjørte togkm.



Punktlighet

Bane NORs mål er at ni av ti persontog skal være i rute. I 2023 oppnådde vi en punktlighet på 87,6 prosent for persontog. Året har vært preget av store hendelser som Follobanen og ekstremværet Hans som har ført til innstillinger, behov for omkjøringer og reduksjon av hastighet på enkelte strekninger. Dette, sammen med kapasitetsutfordringer og andre problemer i sporet, har igjen ført til redusert punktlighet.

Punktlighet for godstog på 75,5 prosent i 2023

Utfordringene med Follobanen var krevende, men den største årsaken til både forsinkelser og innstillinger i 2023 var ekstremværet «Hans» som inntraff i august. Godstrafikken måtte flyttes over til Rørosbanen og bidro til at punktligheten for godstog endte på 75,5 prosent i 2023. Andre mindre hendelser var feil på spor og kontaktledning, uhell ved oppkjørt sporveksel og avsporing, samt feil på togene.

Små feil sprer seg raskt

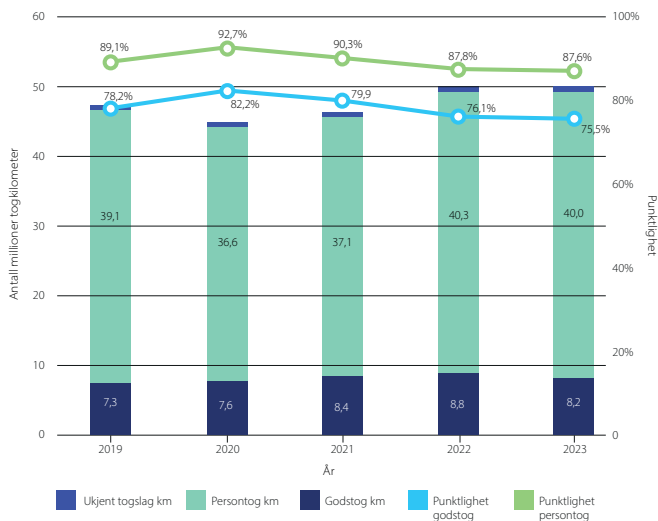
Det er svært positivt at antall tog og antall passasjerer på jernbanen har økt betydelig de siste årene og flere steder kjører togene i kø. Utfordringen med denne økte trafikken er at vi i dag har en jernbane som er 94 prosent enkeltsporet. Da sprer små feil seg raskt og fører til forsinkelser, spesielt i rushtiden rundt storbyene.

Punktlighet versus frekvens

Punktlighet versus frekvens er en utfordrende interessekonflikt for alle aktørene innen jernbanen. Analyser utført i 2023 bekrefter en sammenheng mellom antall tog og passasjerer på den ene siden og punktlighet på den andre. Punktligheten går ned i rushtiden når det også er flest reisende og det er flest tog som kjører. Den har også gått ned på grunn av flere reisende og flere tog på jernbanenettet vårt.



Sammenheng mellom antall kjørte togkilometer og punktlighet



Kundetilfredshet

Kundetilfredshet togselskap

Bane NOR gjennomfører årlig en måling av kundetilfredshet hos togselskapene som er våre kunder. Vi måler hvordan de opplever Bane NOR som en tjenesteleverandør, hvor fornøyde de er med våre hovedtjenester, omdømme og annet. Dette er nyttige tilbakemeldinger som vi bruker i vårt forbedringsarbeid.

– Punktligheten henger sterkt sammen med kundetilfredsheten med våre tjenester, og det er mye vi kan gjøre for å være en forutsigbar og åpen aktør å forholde seg til, også ved avvikssituasjoner. Dette er noe vi kontinuerlig jobber med. Da må vi kjenne kundene og deres behov for å forbedre vårt tilbud til dem, forteller Scheel.

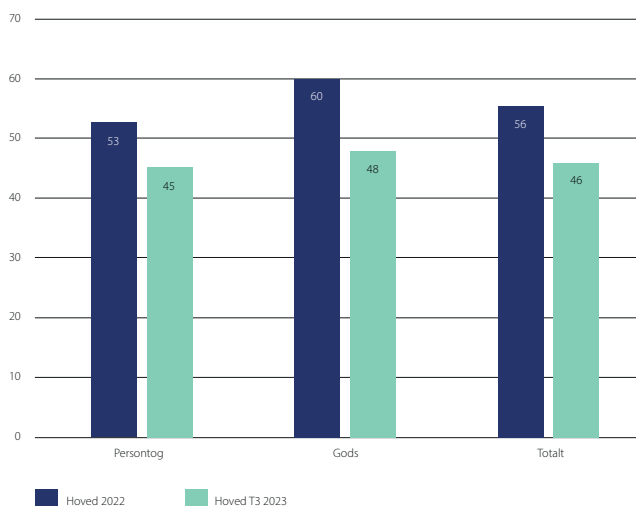
Vi ser en merkbar nedgang i kundetilfredsheten fra 2022 til 2023. Problemene med Follobanen og konsekvensene av uværet «Hans» har trolig bidratt til dette. Størst nedgang er det hos godstogselskapene.

Kundetilfredshet reisende

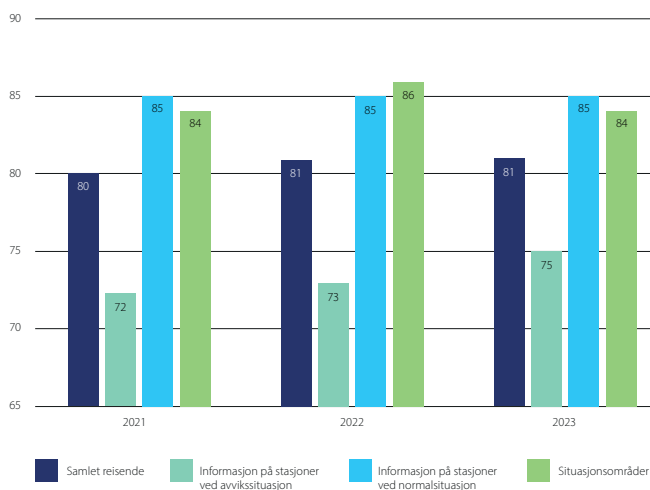
Jernbanedirektoratet gjennomfører analyser av de reisendes kundetilfredshet med leveranser fra Bane NOR og fra persontogselskapene. Analysen gir nyttig innsikt for både Bane NOR og persontogselskapene.

– Tallene for 2023 viser at de reisende er mer fornøyd nå enn for ett og to år siden, med Bane NOR sin informasjon på stasjonene ved avvik som forsinkelser og innstillinger. Et resultat av et stort forbedringsarbeid som vi har jobbet med over flere år. Sammen med de andre aktørene på jernbanen jobber vi med flere tiltak for å bli enda bedre.

Kundetilfredshet togselskap



Kundetilfredshet reisende



Kilde: Jernbanedirektoratet - Kundetilfredshetsundersøkelse per desember 2023.

Med flere reisende og mer gods på jernbanen bidrar vi til å nå Norges klimamål og en mer bærekraftig fremtid, avslutter Scheel.

Våre prioriteringsinnspill til NTP

Bane NOR og Jernbanedirektoratet er blant transportvirksomhetene som har gitt prioriteringsinnspill til Nasjonal transportplan 2025-2036. Her kan du lese om våre fire foreslåtte prioriteringer.



Ta vare på det vi har

For alle som bruker toget, enten man er pendler eller vareeier, er det viktigste at toget kommer og går når det skal. I våre innspill til NTP har vi foreslått å prioritere både fornyelse og forebyggende vedlikehold. Da klarer vi å bevare anleggene over tid, forlenge levetiden, redusere behovet for feilretting og øke driftsstabiliteten. Vi vil sette inn ressursene der behovet og effektene av fornyelse er størst for at det skal gi størst effekt på punktligheten.

Fullføre det som er satt i gang

I tillegg til å ta vare på det vi allerede har, anbefaler vi å fullføre det som er satt i gang. De siste årene har det blitt satt i gang en rekke større og mindre prosjekter som gir store forbedringer i togtilbudet over hele landet.

På Østfoldbanen bygger vi dobbeltspor fra Sandbukta, gjennom Moss, til Såstad. Når prosjektet er ferdigstilt vil det bidra til redusert reisetid mellom Oslo og Moss i tillegg til flere rushtidsavganger.

På Vestfoldbanen bygger Bane NOR dobbeltspor mellom Drammen og Kobbervikdalen og fra Nykirke til Barkåker. Utbyggingene reduserer reisetiden mellom Oslo og Tønsberg, og legger til rette for fire tog i timen.



På Dovrebanen bygger vi dobbeltspor fra Kleverud til Åkersvika sør for Hamar. Dette legger til rette for to regiontog i timen mellom Oslo og Hamar, samt fire tog i timen i rushtiden.

Vi er også i gang med elektrifisering fra Trondheim til Stjørdal og Meråkerbanen. Dette vil gi en mer effektiv og klimavennlig person- og godstogtransport. Nytt materiell har i tillegg gitt økt komfort og mer plass om bord.

Vi ønsker å flytte mer gods fra vei til bane, noe som gjør godstransport mellom Oslo og Narvik viktig. Ny stasjon og terminal i Narvik gir økt kapasitet og tilrettelegger for lengre godstog på strekningen, via Sverige.





Styrke kapasiteten for gods på lengre strekninger

Jernbanen har høyere transportkapasitet og beslaglegger mindre areal enn veitransport. Et 600 meter langt godstog kan frakte gods som tilsvarer om lag det samme som 32 lastebiler. Å kjøre 32 lastebiler mellom Alnabru og Bergen krever om lag 4,7 ganger så mye energi som med jernbanen. Klimagassutslipp fra veitransport er i dette tilfelle 89 ganger høyere enn fra jernbanen. Legger man til grunn elektrisk lastebil i dette tilfellet, så er energiforbruket 3,5 ganger høyere enn for jernbane. For å få mer gods over på jernbanen må kapasiteten økes. Derfor anbefaler vi å prioritere å øke kapasiteten for gods på lengre strekninger, i første omgang på strekningene Oslo-Narvik (via Sverige) og Oslo-Trondheim.



Styrke togtilbudet rundt de store byene

Jernbanen er viktig for de som pendler inn og ut av de store byene. I dag tar jernbanen mellom 24 og 35 prosent av reisene til og fra Oslo i rushtiden, og i Bergen er tallene mellom 12 og 32 prosent. Framskrivninger viser at befolkningsveksten i årene fremover vil være størst i de mest befolkningstette områdene, med tilsvarende økning i transportbehovet. I de mest befolkningstette områdene gjelder nullvekstmålet, der kommunene har forpliktet seg til at utslipp, kø, luftforurensing og støy skal reduseres. Nullvekstmålet skal nås gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange, og ikke ved en økning i personbiltrafikken.

Som nevnt har jernbanen høyere kapasitet enn veitransporten. For eksempel så frakter et fullt pendlertog 800 passasjerer, noe som kan fjerne om lag 600 biler fra veiene våre. Vi anbefaler derfor å styrke togtilbudet rundt de store byene hvor jernbanen i stor grad allerede er etablert. Dette gjør vi fordi jernbanen har egenskaper og fortrinn som bidrar til å løse det økte transportbehov, som følge av befolkningsveksten rundt de største byene, på en bærekraftig måte.



Utbygging gir bedre punktlighet

For å gjøre toget tilgjengelig for flere i Norge, gjennomfører vi en rekke små og store byggeprosjekter for å utvide kapasiteten på jernbanen. Den økte kapasiteten vil også bidra til forbedret punktlighet.



Bettina Sandvin
Konserndirektør for Utbygging

I 2023 besto utbyggingsporteføljen til Bane NOR av 129 infrastrukturprosjekter, hvor 17 var under utbygging eller ble ferdigstilt, 94 var i planfase og 18 fremtidige planprosjekter.

Et av prosjektene som ble ferdigstilt i 2023 var dobbeltsporet forbi Eidsvoll. Prosjektet omfatter sammenhengende dobbeltspor fra Oslo til Kleverud i Stange.

– I Venjar-Langset prosjektet gjennom Eidsvoll, har vi bygget 13 kilometer jernbane på kortere tid og til lavere kostnader enn budsjettet. Prosjektet gir kortere reisetid, bedre punktlighet og plass til flere tog på søndre del av Dovrebane. På strekningen har punktligheten økt fra 86 prosent i 2019 til 90 prosent i 2023 i perioden etter åpningen. Et viktig bidrag til samfunnsmålene om miljøvennlig kollektivtransport og knutepunktutvikling, forteller Bettina Sandvin, konserndirektør for Utbygging.

Sikkerhet først

Prosjektet har ikke hatt alvorlige skader i løpet av 2,2 millioner gjennomførte entreprenørtimer.

– Å jobbe på jernbanen og i et anleggsområde kan være farlig. Derfor har vi gode rutiner for å sikre at alle våre egne og våre leverandørers ansatte kommer seg trygt hjem fra jobb hver dag, forteller Sandvin.

I desember ble prosjektet tildelt konsernsjefens sikkerhetspris for 2023, en intern utmerkelse i Bane NOR som gis til en enhet eller medarbeider som har utmerket seg med ekstra godt sikkerhetsarbeid.

Sammen med dobbeltsporet Kleverud-Sørli-Åkersvika som skal stå ferdig i 2028, vil Venjar-Langset bidra til to tog i timen mellom Oslo og Hamar.

Follobanen bidrar også til økt punktlighet

Også på Follobanen har det nye prosjektet forbedret strekningens punktlighet.

– Vi skulle gjerne vært foruten problemene med Follobanen, men på tross av utfordringene ser vi likevel store effekter etter at den åpnet. Separering av trafikken mellom Follobanen og Østfoldbanen ga en umiddelbar positiv effekt på punktlighet og kapasitet. Punktligheten på Østfoldbanen økte fra 86 prosent høsten 2019 til 92 prosent i 2023 etter at Follobanen åpnet. En meget god utvikling i et sterkt trafikkert område, forteller Sandvin. De neste årene skal Bane NOR fortsette å bygge ut jernbanen.

– Bedre punktlighet er viktig for at flere skal velge å ta toget istedenfor bilen. Når flere av oss velger skinnegående transport framfor vei, så gir det mindre utslipp og færre spor i naturen. Vi ser frem til å utvikle jernbanen med enda flere effektive, bærekraftige og sikre prosjekter, avslutter Sandvin.





Vi fornyer signalsystemet på jernbanen

Vi er i gang med en storstilt fornyelse av jernbanens mange og gamle signalanlegg. Det skal bidra til færre forsinkelser og flere tog i rute for passasjerer og gods.

I 2034 skal hele det norske jernbaneliknet være styrt av European Rail Traffic Management System –ERTMS. Utbyggingen er et av Norges aller største digitaliseringsprosjekter, og krever et stort og felles løft fra hele jernbanesektoren. Dette gjøres for å sikre en mer forutsigbar og konkurransedyktig jernbane for pendlere, reisende, gods- og vareeiere.

En helt nødvendig fornyelse

Togtrafikken styres i dag av signalanlegg som er basert på gammel og utdatert teknologi. Anleggene er sikre, men tilgangen til reservedeler og kompetanse begynner å bli krevende.

– Det er helt nødvendig å fornye de gamle signalanleggene, så vi får en moderne jernbane som kan frakte enda mer passasjerer og gods fremover. Med ERTMS tar vi også vår gamle jernbane inn i fremtiden. Digitaliseringen skal gi oss flere tog som går i rute. På lengre sikt åpner det seg også muligheter for automatisk togkjøring. Det kan gi plass til flere tog på skinnene, forteller Sverre Kjenne, konserndirektør for Trafikk og teknologi i Bane NOR.

Et ambisiøst prosjekt

ERTMS er en felles standard for Europa, som skal gjøre det enklere å frakta passasjerer og gods over landegrensar. Det er et stort og komplekst prosjekt, som krever mye utvikling, utbygging, testing og opplæring før vi er i mål.

Over 6000 personer lærer opp i de nye systemene og over 400 tog skal bygges om. For å ta hensyn til både passasjerene, godstransporten, og fagfolkene som skal gjøre jobben, bygger vi ut ERTMS trinnvis. Etter planen skal alle tog på jernbanenettet være styrt av det digitale signalssystemet i 2034.



Gjøvikbanen først ut

Vi opplever samtidig utfordringer. Ombygging av togene, utvikling av det nye trafikkstyringssystemet og installasjoner i sporet tar lenger tid enn planlagt. Vi jobber for å ta i bruk det nye signalssystemet på Gjøvikbanen, mellom Roa og Gjøvik, i 2024. På veien dit vil det gjennomføres omfattende kvalitets-sikring og testing.

Selv om det ikke ble åpnet nye strekninger var det likevel stor aktivitet i prosjektet i 2023. Tre nye systemer for signal, tog og trafikkstyring er utviklet og under testing. Store mengder signalutstyr er montert i og langs sporet på flere banestrekninger. Alle passasjer-togene til Gjøvikbanen er bygd om, og vi er i gang med opplæring av instruktører og medarbeidere.

Nasjonal signalplan

I 2023 oppdaterte vi også Nasjonal signalplan, som er den overordnede planen for innføringen av ERTMS. Endringene innebærer blant annet at vi skifter ut signalanleggene i Oslo-regionen til slutt (2032-2034). Dette er det gode grunner til.

– Vi har flyttet Oslo-regionen til slutt fordi det lar oss prioritere de strekningene der behovet for fornyelse er størst. I tillegg er Oslo S Norges klart største og mest komplekse jernbanestasjon. Ved å legge denne til sist lar det oss høste andre lands erfaringer fra installeringen av ERTMS på deres største stasjoner, forklarer Sverre Kjenne.



Sverre Kjenne
Konserndirektør Trafikk og teknologi



Målrettede tiltak holder jernbanen åpen

De siste årene har trafikken på jernbanen økt. På Oslo sentralstasjon er det i gjennomsnitt ett tog hvert minutt i rushet. En høy utnyttelsesgrad fører til at flere kan ta toget, men også til slitasje og feil på en aldrende infrastruktur.



Henning Bråtebæk
Konserndirektør Drift og vedlikehold



Jobbet målrettet med tiltak

På Skøyen stasjon er det brukt over en milliard kroner de siste årene for å redusere antall stoppende feil.

– Vi vet at det er frustrerende for togpendlerne når toget er forsinket eller innstilt. Rundt Skøyen stasjon har vi derfor jobbet målrettet med tiltak de siste årene og brukt ekstra midler til fornyelse og forebyggende vedlikehold. Resultatet er en halvering av feil på infrastrukturen i perioden 2019 til 2023. Det viser at å satse på vedlikehold og fornyelse gir oss en mer pålitelig jernbane, sier Bråtebæk.

I dag er 94 prosent av jernbanen enkeltsporet, og store deler bygget for over hundre år siden. De siste årene har trafikken økt med flere person- og godstog, noe som gir en større belastning på sporet. Alt dette gir et stort behov for vedlikehold og fornyelse. I statsbudsjettet for 2023 ble vedlikeholdsetterslepet på jernbanen estimert til å være 31 milliarder kroner.

– For at vi skal få en mer pålitelig jernbane, og nå målene om økt driftsstabilitet, må rammene til vedlikehold og fornyelse økes. Vi ser at målrettede enkeltprosjekter kan gi god effekt på punktligheten, forteller Henning Bråtebæk, konserndirektør for Drift og vedlikehold.

Store ødeleggelse på Viul, hvor ca. 40 000 m³ raste ut i Randselva. Det krevde store arbeider for å åpne jernbanen igjen. På det meste var det ca. 25 lastebiler som kjørte døgnet rundt. Bane NOR måtte bygge 1,5 km med vei for å komme frem til rasstedet.

På Jærbanen har det også blitt gjort store arbeider de siste årene, der kontaktledningsanlegget – de strømførende ledningene over jernbanesporet – har blitt fornyet. Her ser vi også en stor reduksjon i antallet stoppende feil, som gjør at flere tog går i rute.

Ekstremvær

Uværet «Hans» var den enkelthendelsen i fjor som gav størst utslag på punktlighetsstatistikken. Særlig skyldes det ødeleggelsene på Randklev bru.

– Klimaendringene gjør at vi må tilpasse jernbanen til et våtere og villere klima. Etter flommen i 2013 satte vi i gang flere prosjekter for å utarbeide og lage nye dreosanlegg for å håndtere overvann, spesielt ved ekstremvær. Når ekstremværet «Hans» traff oss i august gav det en 15 prosent større flomtopp i Lågen, enn flommen i 2013. Likevel var det langt flere skadesteder og stoppende feil i 2013 enn i 2023. Det viser hvor viktig det er å være forberedt og sikre infrastrukturen for fremtiden, forteller Bråtebæk.

Vi ønsker økt satsning på vedlikehold og fornyelse i NTP

For at ikke vedlikeholdsetterslepet skal fortsette å øke også de neste årene, har vi i NTP spilt inn årlig behov for 4,5 milliarder til vedlikehold og 7,5 milliarder til fornyelse.

– I våre NTP-innspill for neste periode ønsker vi oss en økt satsning på vedlikehold og fornyelse. Da kan vi bidra til styrke påliteligheten til jernbanen flere steder. Også i en fremtid med økt ekstremvær, avslutter Bråtebæk.



Derfor må utbygging rundt togstasjoner prioriteres

– Om vi skal nå klimamålene og ha en effektiv distriktpolitikk, må vi bli enige om at utbygging i områdene rundt togstasjoner prioriteres, sier Jon-Erik Lunøe, konserndirektør for Eiendom.



Bane NOR bidrar med bærekraftig by-og stedsutvikling i områdene rundt kollektivknutepunktene i Norge.

– På grunn av historien eier Bane NOR eiendommer rundt knutepunkter i hele landet. I mange tilfeller var dette godssentraler, som har blitt flyttet. Vår oppgave er å utvikle eiendommene for å skape bærekraftige, attraktive og effektive stasjonsområder med både næringsbygg og boliger, sier Lunøe.

Folk vil bo der bussen og toget er

Jon-Erik Lunøe forteller om store fordeler ved å bygge ved knutepunkter.

– Folk vil bo steder der det er et godt kollektivtilbud. Da må det også være nok passasjerer som bruker kollektivtilbudet. I tillegg er det store miljøgevinster ved å få flere til å bruke tog og buss i stedet for bil, påpeker Lunøe.

Den grønneste utbyggingen

Lunøe minner om at det også er grønnere å bygge på asfaltert og betongbelagt grunn, fremfor beplantet jord eller skog og myrområder.

– Det er null CO₂-utslipp fra bakken når vi bygger på asfaltert grunn. Velger man å bygge på beplantet jord øker CO₂-utslippene, og de øker ytterligere om man velger å bygge på jordbruksgrunn. Aller mest utslipp gir utbygging av skogbunn og myr. I tillegg bygges naturen ned og biomangfoldet reduseres, forklarer han.

Lunøe forteller om mindre bruk av strøm og energi per person i tettbebygde strøk enn i spredt bebyggelse. Det handler både om mindre boareal per innbygger, men også reisevaner og forbruk.

– Jeg kan trekke frem området rundt Oslo Sentralstasjon. En helt ny bydel har oppstått, og til tross for at flere tusen jobber i området er det få parkeringsplasser. Det snakkes det ikke om fordi folk enkelt kan reise til og fra jobb med kollektivtrafikk. Et godt kollektivtilbud med hyppige avganger sparer enorme mengder utslipp, fastslår Lunøe.

Kommer ikke utenom knutepunkt

Lunøe forteller at han ser en betydelig endring i løpet av de siste årene med tanke på hvordan næringslivet forholder seg til bærekraft.

– Tidligere var det myndighetene som ledet an og stilte krav til næringslivet om bærekraft, og det var nok en del motstand. Nå ser vi at næringen selv driver dette fremover.

Lunøe tror at reguleringsmyndighetene i fremtiden vil stille helt andre krav når det gjelder utbygging.

– Jeg tror at myndighetene vil gå inn med føringer og stille krav om utbygging ved knutepunkter fordi det er den eneste måten vi kan nå klimamålene fra Paris-avtalen på. Folk trenger steder å bo, og det mest bærekraftige er å bygge ut der naturen allerede er ødelagt – og i nærheten av klimavennlig kollektivtrafikk, avslutter han.



Jon-Erik Lunøe
Konserndirektør Eiendom

Våre kjerneprosesser

Vi utvikler jernbanen, vi bygger den, vi tar vare på den, vi sørger for at tog kan kjøre på den og vi bygger knutepunkt for at flere kan ta mer tog i fremtiden. Alle Bane NORs oppgaver kan oppsummeres i fem kjerneprosesser som du kan lese om på de neste sidene.



Våre kjerneprosesser

Utvikle infrastrukturkapasitet	37
Prosjektgjennomføring	40
Forvaltning av infrastrukturen	45
Kapasitet- og trafikkstyring	49
Forvaltning og utvikling av eiendom	53





Utvikle infrastrukturkapasitet

Sammen med Samferdselsdepartementet og Jernbanedirektoratet ser vi på mulighetene for at flere kan ta mer tog i fremtiden. Gjennom Nasjonal transportplan (NTP), jernbanestrategier, strekningsvise konsepter, og porteføljestyring er vi med på å legge føringer for å utvikle kapasiteten til jernbanen.

NTP legger de politiske føringene for hvilke prosjekter som skal prioriteres. Her samarbeider Jernbanedirektoratet og Bane NOR og gir innspill til hva vi mener kreves for å videreutvikle og styrke jernbanens rolle i transportsektoren. Gjennom analyser og oppfølging av utrednings- og prioriteringsoppdrag, internt og i samarbeid med Jernbanedirektoratet og de øvrige aktører innen transportsektoren, gir vi innspill til Samferdselsdepartementet om hvordan vi mener at midlene til jernbanen bør fordeles og hvilke prosjekter som gir størst nytte tilbake til samfunnet. Innspillene våre bearbejdes av Regjeringen som hvert fjerde år lanserer en ny transportplan med prioritering for neste fireårsperiode.

NTP er en plan som bla. tar for seg videreføring av eksisterende effektpakker og prioritering av fremtidige effektpakker. Det betyr at vi i større grad styres etter mål for hva jernbanen skal levere, og gjennomfører de tiltakene som er

nødvendige for å nå målet. Et eksempel på en effektpakke er alle tiltakene som gir to tog i timen på Trønderbanen. For å nå det målet i 2027 har vi stor frihet til å bestemme utbyggingsrekkefølge, hvor togparkeringen skal være, hvilke plattformer som skal forlenges og hva slags kryssingsspor som skal bygges. Vi må med andre ord styre porteføljen av alle deler som gir to tog i timen på Trønderbanen. Vår porteføljestyling er derfor et verktøy som sikrer at de riktige prosjektene blir prioritert, igangsatt og fulgt opp etter samfunnsøkonomiske vurderingskriterier og virksomhetens leveranseevne.

Både før og etter en NTP jobber vi med jernbanestrategier og strekningsvis konsept, for å følge opp perioden vi er i, men også for å utfordre og gi grunnlag for innspill til neste NTP. Jernbanestrategier er strategier for å utvikle og forbedre jernbanenettverket basert på mål, behov og føring. På den måten sikrer vi oppfølging av de overordnede

mål og rammebetingelser som er satt til oss. Eierskapsmelding og Stortingsmelding for gjeldende NTP er viktige retningslinjer for dette arbeidet. Noen av de viktigste føringene er avtaler med Jernbanedirektoratet, samt oppdragsbrev fra Samferdselsdepartementet. I tillegg spiller de prioriterte områdene i konsernets strategi en viktig rolle.

Strekningskonsept definerer hvilke funksjoner og tiltak som er nødvendig på en strekning for å realisere fastsatte effektmål og ta vare på den infrastrukturen vi har. Strekningskonseptene skal inneholde informasjon om fremtidig tilbud, rutemodeller, dagens og fremtidig funksjonalitet, sporplaner og alle tiltak som inngår på strekningen.

Viktige hendelser i 2023

- Leverte i mars og oktober innspill til NTP 2025 – 2036 i samarbeid med Jernbanedirektoratet.
- Startet etablering av tjenestestrategier, med igangsettelse av to piloter for togparkering og verksteder som videreføres i 2024.
- Leveranser i tre effektpakker med utvikling av infrastrukturkapasiteten og 7 avrop levert knyttet til utredninger og bistand i KVU'er
- Inngått fire nye avtaler om å utvikle infrastrukturkapasitet (effektpakker) med Jernbanedirektoratet.

Risiko og muligheter

Oppgavene i denne leveransen er i utvikling, og det er først i 2023 vi har startet prosessen med en helhetlig utvikling av infrastrukturkapasitet. Hovedtyngden i 2023 har vært NTP innspillet og utviklingen av porteføljestyringen. I 2024 vil vi videreutvikle rutiner og prosesser for dette arbeidet.

De største risikoene anses å være å lykkes med å få til gode koordineringsprosesser, enhetlig arbeid inkludert implementere nye system og nye måter å jobbe på i organisasjonen.

- I de prosesser som er gjennomført er det derfor lagt vekt på å ha tett involvering for å sikre forankring, forståelse og iver i prosessene.
- Videre er det viktig å følge avtalte prioriteringer og prosesser helt i mål.
- Kompetanse til å sikre nødvendig kvalitet og gjennomføringsevne vil være avgjørende for å lykkes.

Mål og resultater

Når vi arbeider for å utvikle infrastrukturkapasiteten arbeider vi etter de sektorpolitiske målene i NTP og at kostnadsutviklingen for investeringsporteføljen skal være under NTP-nivå, med mål om å gi mer jernbane for pengene tilbake til samfunnet.



Prosjektgjennomføring



For at flere skal ta mer tog jobber vi med å bygge ut kapasiteten til jernbanen. Bane NORs prosjektportefølje spenner fra små enkle prosjekter til teknisk komplekse gigantprosjekter, og omfatter alle typer jernbaneinfrastruktur som lange strekninger med nytt dobbeltspor, tunneler og stasjoner, så vel som mindre omfattende tiltak, som kryssingsspor, plattformforlengelser, områder for togparkering og lignende.

God prosjektstyring, og -metodikk basert på Prince 2, sikrer at virksomhetens strategiske målsettinger oppnås gjennom riktige og effektive prosjekter.

Alle prosjekter som iverksettes, gjennomføres for å oppnå konkrete mål for prosjektet, inkludert samfunns mål, effektmål og resultatmål. Bane NOR følger i hovedsak opp utvikling av prosjekter i tre deler. Første del er riktig konsept i porteføljesammensetning for å ta ut forventet effekt. Andre del er planleggingsfasen av prosjekter for å sikre at prosjektet er definert riktig og er optimalisert (riktig prosjekt). Siste er utbyggingsfasen der vi skal gjennomføre prosjektet forsiktigbart til planlagt kostnad og tid, altså «prosjekt gjort riktig». Spesielt i de to første fasene bruker Bane NOR sin kunnskap og erfaring for å sikre mer jernbane for pengene.

Bane NOR skal være drivkraft for en bærekraftig bygg- og anleggsbransje. Et sterkt samarbeid med leverandørene i tidlig fase bidrar til smarte løsninger som reduserer byggekostnader og fremmer bærekraftig utvikling. Vi har samtidig styrket vår satsing på bærekraft gjennom å ta i bruk nye arbeidsmetoder, energi-effektiv teknologi, og ved at vi stiller stadig strengere krav til utslipp på våre anleggsplasser. Vi bruker blant annet materialer med lavere utslipp, og reduserer lengden på bruer og tunneler som krever mye betong. Dette gjenspeiles i BREEAM-sertifiseringen som vi krever for alle våre prosjekter dersom det er egnet.



Styring av våre prosjekter

I 2023 hadde Utbyggingsdivisjonen en portefølje på 129 infrastrukturprosjekter, hvor 17 var under utbygging eller ble ferdigstilt, 94 var i planfase og 18 er fremtidige planprosjekter. Den nye divisjonen Trafikk og teknologi som ble opprettet 1. desember, har ansvar for utbyggingen av det nye digitale signalanlegget, ERTMS.

Viktige hendelser i 2023

- Follobanen gjenåpnet i mars etter å ha vært stengt siden åpningen i desember 2022.
- På grunn av utfordrende grunnforhold i Moss sentrum, har Bane NOR varslet at det er behov for å øke kostnadsrammen og forlenge byggetiden for å realisere prosjektet Sandbukta-Moss-Såstad på Østfoldbanen.
- Prosjektet med nytt digitalt signalsystem (ERTMS) la fram oppdatert plan for ferdigstillelse i 2034. Ved årsslutt var alle togsettene som skal brukes på Gjøvikbanen i 2024 ferdig ombygd og klar for nytt signalsystem på strekningen.
- 23. oktober åpnet dobbeltsporet på Venjar-Langset. Prosjektet er ferdigstilt til avtalt tid, under budsjett, og punktligheten har økt på strekningen etter åpning. Sammen med dobbeltsporet Kleverud-Sørli-Åkersvika som skal stå ferdig i 2028, vil Venjar-Langset bidra til to tog i timen mellom Oslo og Hamar.
- 7. desember åpnet ny togparkering rett ved Kongsberg stasjon for å tilrettelegge for økt trafikk de neste årene, og hindre at tomme tog kjører mellom Kongsberg og Drammen.



Risiko og muligheter

Sikkerhetskultur

Ut fra arbeidsoperasjoner i våre prosjekter, viser bransjehistorikken at det er risiko for alvorlige hendelser på våre anlegg. Dette blir også kartlagt og dokumentert med tiltak under planlegging og prosjektering, og formidlet i konkurransegrunnlaget til leverandører.

Gjennomført sikkerhetskulturundersøkelse i 2023 ga gode resultater og utvikling av H1¹, med tiltak som er satt i gang siste år, dokumenterer at målambisjon er nådd i 2023. H2² viser ikke en tilsvarende utvikling, så arbeidet ut fra en risikobasert, preventiv strategi fortsetter med ledelsesinvolvering og fagstøtte fra SK³ rådgivere.

Risikostyring

Bane NOR har etablert prosesser for identifisering og håndtering av både risikoer og muligheter i prosjektporteføljen. Prosessene gjør oss i stand til å søke å unngå risikoer eller minimere konsekvenser av risikoer, tilsvarende å identifisere og realisere mulighetene. Prosessen legger også grunnlaget for kommunikasjon av relevante risikoer internt og eksternt. Det jobbes med å videreutvikle prosessene for risikostyring, men det vil alltid være en risiko for at ikke alle risikoer som kan true måloppnåelse blir identifisert i tide.

Punktlighet

Bygging av ny jernbane medfører tidvis behov for planlagte stenginger av deler av jernbanen (sporbrudd). Det er alltid en risiko for at arbeid ikke ferdigstilles i tide, og Bane NOR er derfor tilfreds med at alle sporbrudd relatert til bygging av ny infrastruktur er blitt ferdigstilt i tide uten stoppende feil i infrastrukturen.

Mer for Pengene

Gjennom 2023 har Bane NOR redusert prognosen for den totale porteføljen av investeringsprosjekter i planleggings- og gjennomføringsfasen. Det er likevel en risiko for kostnadsøkninger i prosjektporteføljen. Risikoen relaterer seg både til usikkerhet i estimatet (størst for prosjekter i planfase), men særlig også til grunnforhold og utviklingen i vare- og entreprenørmarkedet.

ERTMS

Prosjektet har risiko for måloppnåelse på tid. Gjøvikbanen skal etter planen åpne i 2024 når programvaren for trafikkstyring er stabil og sikker med nødvendig funksjonalitet. Utfordringene er knyttet til fremdrift i leveransene av både trafikkssystem, signalsystem og ombygging av tog med ERTMS til de kommende strekningene. Forsinkelser i utrulling av ERTMS får konsekvenser for andre strekninger som må vedlikeholde eldre systemer lenger eller finne midlertidige løsninger.

Bærekraft

Prosjekter benytter risikovurderinger for å identifisere forhold som kan påvirke måloppnåelse for miljø i prosjekt, og med utgangspunkt i dette iverksette tiltak. Vi har etablert rutiner for å registrere og kategorisere miljøhendelser i Bane NORs avvikssystem, slik at disse blir fulgt opp med tiltak, for å få til forbedring. Allikevel er det registrert enkelte utslipp som bryter med tillatelser gitt i prosjekter. Basert på ledelsens gjennomgåelse i 2023 er det identifisert risikoer relatert til manglende miljøkompetanse både i leverandør- og byggherreorganisasjonen. Som tiltak er det utarbeidet kurs rettet mot prosjektledelsen, som skal

gjennomføres i 2024. Tilsyn fra myndigheter har pekt på uavklarte roller for å ivareta systematisk HMS arbeid i henhold til byggherreforskriften. Stillingsbeskrivelser for å tydeliggjøre arbeidsoppgaver og kompetansekrav er under arbeid.



¹ Skader med fravær over 24 timer, per million arbeidede time.

² Skader med fravær under 24 timer, per million arbeidede time.

³ Sikkerhet og kvalitet

Mål og resultater

Våre mål er definert i effektpakker. Gjennom effektpakkene får vi bestilling på hvor mange tog som skal kjøre med hvilken frekvens over de ulike banestrekningene. Tabellen viser i hvilken rekkefølge effektpakkene skal ferdigstilles.

Utbyggingsprosjektene har i 2023 rapportert månedlig drivstofforbruk i

prosjektene. Innrapportert direkteutslipp for 2023 er 19 330 tonn CO₂e, som er lavere enn 2022 da drivstofforbruket var på 23 304 tonn CO₂e.

Utbyggingsprosjekter har et mål om «0 netto tap» av naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi og tilsvarende for jordbruksareal (fulldyrka,

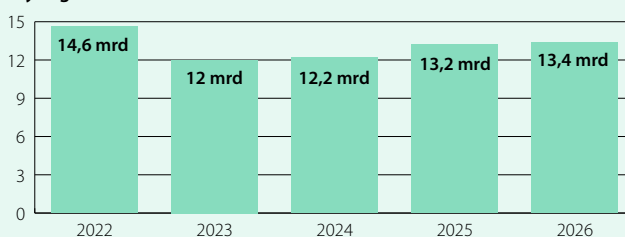
overflatedyrka og innmarksbeite). Vi arbeider med å sette mål og rutiner for å rapportere på indikatoren i neste årsrapport.

Avtalt slutt dato og styringsrammer på effektpakkene

Kortsiktig mål (1-5 år)

- 2024: Ferdigstillelse av E09: Flere tog på Gjøvikbanen
- 2024: Ferdigstillelse av E06: Flere tog på Vossebanen (Arna - Bergen)
- 2024: Ferdigstillelse av E10: Elektrifisering og infrastruktur for nytt togmateriell (Støren-Steinkjer)
- 2025: Ferdigstillelse av E04: Flere og raskere tog på Vestfoldbanen (Oslo-Tønsberg)
- 2026: Ferdigstillelse av E01: Infrastruktur for nytt togmateriell

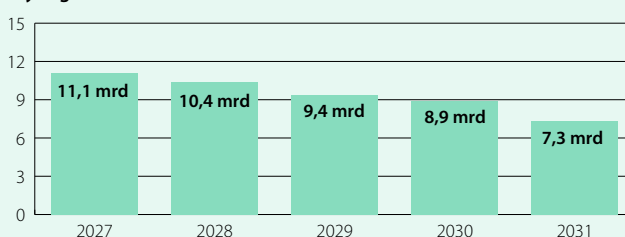
Styringsramme



Mål på mellomlang sikt (5-10 år)

- 2027: Ferdigstillelse av E08: Flere og raskere tog på Dovrebanen (Oslo-Hamar)
- 2027: Ferdigstillelse av E19: Flere tog på Trønderbanen (Støren-Steinkjer)
- 2028: Ferdigstillelse av E17: Flere tog på Jærbanen (Skeiane - Stavanger)
- 2030: Ferdigstillelse av E15: Flere tog i Oslo-navet
- 2031: Ferdigstillelse av E18: Flere tog på Vossebanen (Myrdal - Bergen)

Styringsramme



Langsiktig mål (>10 år)

- 2032: Ferdigstillelse av E16: Flere og raskere tog på Vestfoldbanen (Oslo-Skien)
- 2033: Ferdigstillelse av flere tiltak i effektpakke E13: Mindre investeringstiltak jernbane
- 2033: Ferdigstillelse av flere tiltak i effektpakke E14: Kombitransport gods.
- 2032 og videre: Ferdigstillelse av E11: ERTMS

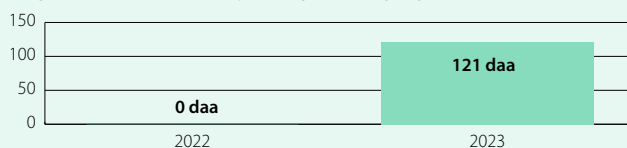
Arealbeslag av viktig natur (E4-1)

Utbyggingsprosjekter innrapporterer arealbeslag av viktig natur. Innrapporteringen er avgrenset til prosjekter som er driftsatt i 2023.

Kortsiktig mål (+/- 1 år)

For utbyggingsprosjektene er det ikke formulert et overordnet konkret mål utover en generell målsetning om at arealinngrep i naturverdier av nasjonal og vesentlig regional verdi skal begrenses

Inngrep i naturverdi av nasjonal og vesentlig regional verdi (daa)



Mål på mellomlang sikt (+/- 5 år)

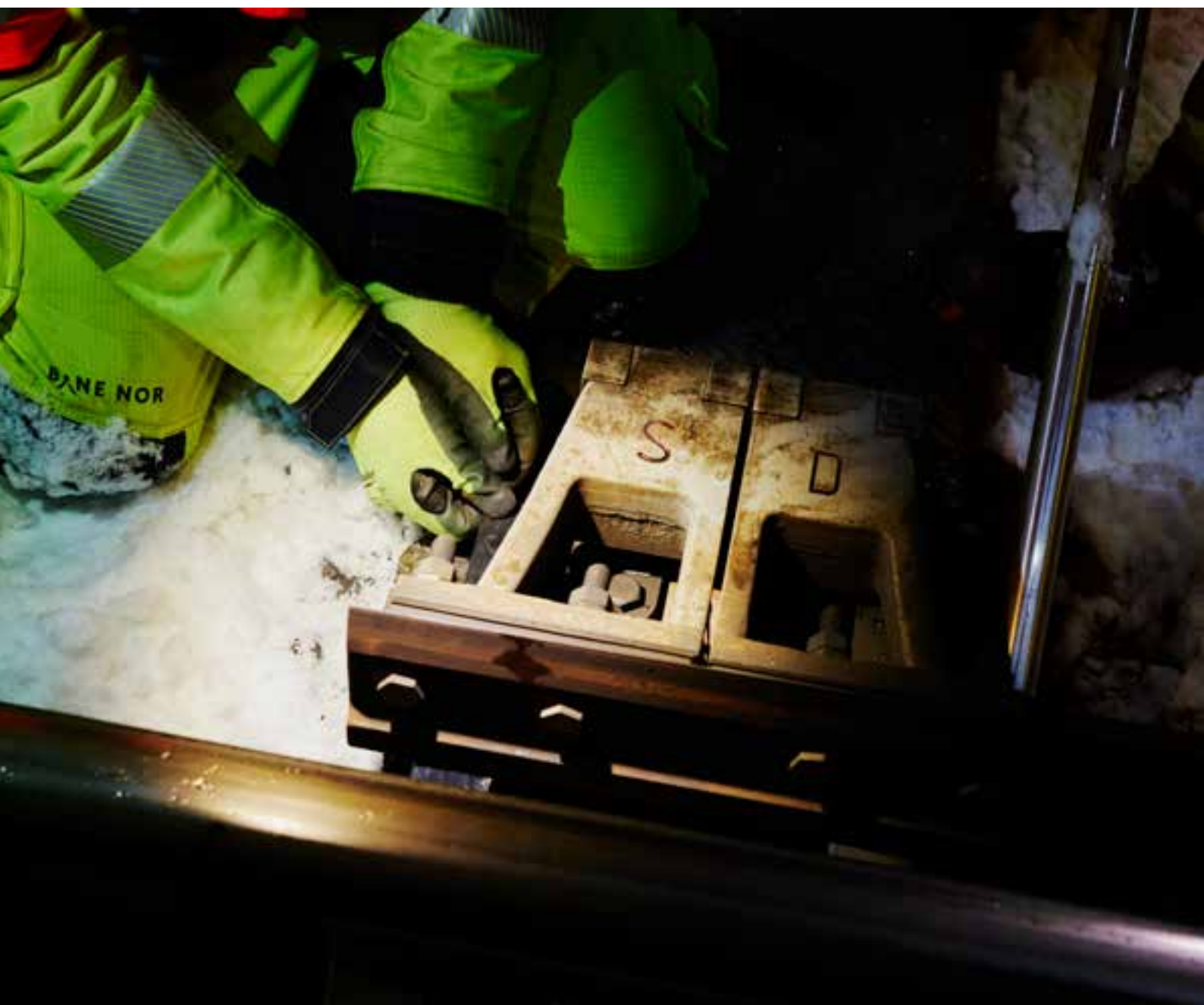
Vi er ved utgangen av 2023 i prosess med å etablere målformuleringer og måltall på tema inngrep i naturverdier

Langsiktig mål (>5 år)

Vi er ved utgangen av 2023 i prosess med å etablere målformuleringer og måltall på området inngrep i naturverdierv

Forvaltning av infrastruktur

– Vi tar vare på og fornyer det vi har



Reisende og gods skal trygt frem til avtalt tid og alle våre medarbeidere skal komme sikkert hjem hver dag. Derfor setter vi sikkerhet først i alt vi gjør. Vi har også et ansvar for at drift, vedlikehold og fornyelse av jernbanen foregår med lavest mulig negativ påvirkning på natur og klima, og at vi bidrar til å gjøre samfunnets ressursbruk mest mulig effektiv og sirkulær.

Vi i Bane NOR forvalter 4200 km med spor som går gjennom hele landet og utsettes for vær og ulike lokale utfordringer. Dette stiller høye krav til den daglige driften, godt vedlikehold samt regelmessig behovsprøvde fornyelser for å holde jernbanen åpen. Med drift menes daglige aktiviteter som snømåking eller feilretting. Vedlikehold gjennomføres blant annet ved at vi skifter ut slitte komponenter som sviller og pukk, eller rydder vegetasjon langs sporet. Fornyelse gjøres når det er behov for å oppgradere drensanlegg eller for eksempel fornyelse av stikkledninger langs sporet.

Etter sammenslåingen med Spordrift er vi både en leverandør av drifts- og vedlikeholdstjenester som kan utføres internt hos oss og innkjøper i markedet av jernbanefaglige tjenester når det er behov for det. I 2023 gikk 4,3 milliarder til drift og vedlikehold. Fornyelser kjøpes i hovedsak i det åpne markedet. I 2023 ble det kjøpt fornyelse for omtrent 4,0 milliarder og det planlegges en økning i 2024. Det skal gjennom anskaffelsene stimuleres til bærekraftig utvikling i

leverandørmarkedet og alle anskaffelser skal ha en vurdering av relevante tiltak og effekter som vil fremme bærekraft i leveransen. Klima og miljø skal vektlegges i evaluering av tilbud, i henhold til de til enhver tid gjeldene kravene i anskaffelsesregelverket. Etterlevelse av kravene skal følges opp risikobasert i kontraktsperioden.

Organisering

Våre 11 jernbanestrekninger er delt inn i fire regioner, Nord, Midt, Sør-Vest og Stor Oslo. Hver region har det totale ansvaret for sikkerhet, drift og oppetid, samt prosessen fra planlegging til

gjennomføring av vedlikehold og fornyelser. Dette inkluderer også kontroll av arbeid og overtagelse av prosjekter utført av underleverandører. Drift og vedlikeholdsområdet inkluderer også forvaltning av Bane NORs bil- og maskinpark, samt sikring av energi til togfremføringen.

Viktige retningslinjer og føringer

Bane NORs tekniske regelverk setter føringer for når og hvordan vedlikehold av jernbanens komponenter skal utføres. I tillegg er det flere lovverk som legger føringer for området.



Viktige hendelser i 2023

- I mai ble Blix tunnelen stengt etter at alkalisk vann dryppet fra taket og førte til at en strømkabel røk. Det har vært gjentakende feil i tunnelen i løpet av året. I 2024 skal strømlinene i tunnelen byttes ut.
- Når jernbanen var sommerstengt ble det gjennomført vedlikehold og fornyelser, blant annet på Vestfoldbanen, på Oslo S og mellom Oslo S og Ski. Arbeidet ble gjennomført etter planen og jernbanedelen av Follobanen er nå ferdigstilt.
- I august slo ekstremværet "Hans" til og enkelte strekninger ble stengt på grunn av varslene om ekstreme mengder regn. Været førte til store skader på flere jernbanespor, blant annet fikk Randklev bru ved Ringebu store skader på fundamentet.



Under ekstremværet «Hans» i august kollapset Randklev bru på grunn av flommen Gudbrandsdalslågen. I oktober ble broelementene til broen hevet opp igjen fra elven. Broelementene var i god nok stand til å gjenbrukes, og broen gjenåpner til sommeren 2024.

Risiko og muligheter

Deler av jernbaneinfrastrukturen er gammel og har behov for å byttes ut. For å nå målene om økt driftsstabilitet i NTP for neste periode kreves det årlige rammer på 5,5 milliarder til korrektivt og forebyggende vedlikehold, og 7,5 milliarder til fornyelse. Disse rammene vil også sørge for at vedlikeholds-etterlepet ikke øker.

Klimaendringene fører også til mer ekstremvær som gir skader på infrastrukturen og øker behovet for vedlikehold og fornyelse. Klimatilpasning er del av våre planer i nye utbyggings- og fornyelsesprosjekter.

Gjennom ny teknologi kan vi øke datakvaliteten på infrastrukturens tilstand gjennom for eksempel sensortechnologi. Nye verktøy og maskiner vil også kunne gjøre arbeid mer effektivt og klimavennlig. Målet er en fremtid der vi kan rette opp feil før de oppstår, så reisende og togselskapene kommer trygt fram til avtalt tid.

Bærekraft

Store deler av Bane NORs klimagassutslipp kommer fra aktiviteter knyttet til drift, vedlikehold og fornyelse av jernbanen. I vårt arbeid med bærekraft ønsker vi å redusere utslipp fra maskin- og bilparken, og søker å gjøre maskinparken fossilfri der det er mulig. Teknologien for elektriske arbeidsmaskiner er fortsatt umoden, mens vi har startet å bytte ut bilparken.

I infrastrukturen ble det i 2023 brukt 133 GWh, til bl.a. sporvekslervarme, signalanlegg osv. I 2023 startet vi et prosjekt for å vurdere energibesparelser i jernbanen og økt egenproduksjon av energi.

De fleste drifts- og vedlikeholdsaktiviteter har potensiale for å påvirke natur- og vannmiljø langs jernbanen negativt. For å minimere risiko for negativ påvirkning er det i 2023 bl.a. etablert et risikoregister for driftsoperasjoner, som også inkluderer risikoer knyttet til miljø og natur. Videre er det jobbet med å få oppdaterte oversikt over sårbar og verdifull natur

langs jernbanen. Det er i tillegg utført aktiv bekjempelse mot fremmede skadelige arter på de fleste strekninger.

Dessverre kjører togene på dyr som ferdes langs jernbanen, med flere negative konsekvenser; dyr lider, samtidig er det en stor belastning for lokførere og de som må rydde sporet. I 2023 ble det påkjørt 2124 dyr på jernbanen, hvorav dyregruppene elg, tamrein, rådyr og sau står for tilnærmet 90 prosent av antall påkjørte dyr. Når en dyrepåkjørsel har skjedd følger vi faste rutiner som blant annet innebærer varsling til dyreeier eller viltneid/politi og oppryddingsarbeid. Sammen med andre aktører ser vi på løsninger for å forebygge og redusere dyrepåkjørsler



For å bedre avfallshåndteringen har vi systematisk gjennomgått og oppgradert våre avfallsstasjoner. Målet er å forbedre kvaliteten på avfallshåndteringen og sikre minst 80 prosent sorteringsgrad. Sommeren 2023 var alle avfallsstasjoner blitt oppgradert og prosjektet er nå ferdigstilt.

Mål og måloppnåelse

Vårt viktigste mål når vi forvalter, vedlikeholder og fornyer jernbanen er at infrastrukturen er tilgjengelig for togselskapene. Dette måler vi gjennom oppetid. I 2023 var oppetiden på 98,8 prosent (98,86 prosent i 2022). Målet vårt er en oppetid på 99 prosent.

For at alle som jobber på jernbanen skal komme trygt hjem hver dag, jobber vi hele tiden med å videreutvikle vår sikkerhetskultur. For Bane NOR som helhet var H1-verdien på 2,4 for 2023. H1-verdien viser frekvensen av arbeidsrelaterte personskader med fravær per million arbeidstimer. Før sammenslåingen var tallet for Spordrift 4,7 per 30.11.23.

Målet for 2024 er en H1-verdi blant egne ansatte på mindre enn 2,3. I 2023 er det lagt ned en solid innsats i arbeidet med helse, miljø og sikkerhet (HMS) for å sikre gode og trygge arbeidsforhold for våre ansatte. For å minimere risiko for ulykker og andre uønskede hendelser er det bl.a. etablert et risikoregister som gir oversikt

over alle kjente risikoer knyttet til de ulike driftsoperasjoner. Risikoregisteret er et viktig verktøy for planlegging av de ulike aktiviteter langs sporet. I tillegg er systematisk sikkerhetsopplæring i alle verktøy, maskiner og arbeidsprosesser videreført og en helhetlig helseovervåkningsplan er utarbeidet.

For klimautslipp har vi satt oss mål om å kutte 50 prosent av direkte og indirekte utslipp fra bygging, drift og vedlikehold av jernbanen innen 2030. Et av tiltakene er å erstatte arbeidsbiler med fossilfrie alternativer de neste årene, og i løpet av 2023 har vi passert 184 elbiler i drift eller bestilling.

På grunn av sammenslåingen med Spordrift arbeides det med å sette bærekraftsmål for drift og vedlikehold. Vi ser for oss å sette mål innen:

- Andel strekninger med oversikt over verdifull natur og planer for risikoreduserende tiltak
- Antall km bane hvor det er gjennomført aktiv bekjempelse av fremmede skadelige arter
- Midler brukt på aktiv bekjempelse mot fremmede arter
- Direkte CO₂-utslipp fra drift og vedlikehold
- Andel av nye personbiler som er elbiler
- Andel av nye varebiler som er elbiler
- Andel lærlinger blant fagarbeiderne
- Kvinneandel blant fagarbeiderne



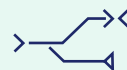


Kapasitet- og trafikkstyring

For å styre trafikken og kapasiteten til jernbanen, har vi flere tjenester som vi tilbyr aktørene i jernbanesektoren. Vi skal levere best mulig tjenester til togselskapene som igjen skal bidra til et konkurransedyktig tilbud til reisende og vareeiere. Målet er at flere skal velge toget oftere og at toget tar markedsandeler fra andre transportformer. Da reduseres Norges klimagassutslipp og vi bidrar til det grønne skiftet.

Våre ni hovedtjenester

Alle deler av Bane NOR bidrar inn til de ni hovedtjenestene som vi leverer til togselskapene og til reisende og vareeiere på gods.



Ruteplan

Ruteplan tildeler ruter og tilganger til togparkering, gods- og tømmerterminaler, togstasjoner og verksteder. Togselskapene søker om ruter og tilganger for en periode på ett år. I tillegg søkes det om, og tildeles, ad hoc i løpet av året. Ruteplan tildeler også sportilgang til Bane NOR sitt eget behov for drift, vedlikehold og utbygging av jernbanenettet.

Det er begrenset kapasitet på jernbanenettet og utfordrende å fordele kapasitet mellom å kjøre tog og å utføre vedlikehold og utbygging. Vi jobber kontinuerlig med å optimalisere ruteplanene for å sikre en best mulig utnyttelse av kapasiteten og en forutsigbar fordelingsprosess for togselskapene.



Kunde- og trafikkinformasjon

Riktig, lik, rask og nyttig kundeinformasjon om togtrafikken gir forutsigbarhet for de reisende, både når alt er i rute og når det oppstår avvik. Vi bruker våre informasjonskanaler på stasjoner og i digitale kanaler og leverer sanntidsinformasjon til togselskapene som de kan dele videre i egne kanaler. Bane NOR legger også til rette for «buss for tog» ved å utvikle areal, kundeinformasjon, skilting og kommunikasjon.

Vi har i 2023 gjennomført flere tiltak som bedrer informasjonen til de reisende, som ny hovedtavle på Oslo S og nye skjermer på flere togstasjoner over hele landet. Vi har også jobbet sammen med togselskapene og Entur for å forbedre informasjonsflyten og definert et felles mål bilde, særlig når det oppstår avvik i togtrafikken.



Trafikkstyring

Trafikk sørger for en sikker togledelse, styring av kjørestrøm og for å gi informasjon om togtrafikken til togselskapene, reisende og vareiere både når togene er i rute, og når det er forsinkelse og innstillinger. Trafikk tildeler og endrer ruter til togselskapene og koordinerer gjennomføring av arbeider i spor ved behov i driftsdøgnet.

I 2023 har vi innledet et felles arbeid med togselskapene for å forbedre metodikken som skal sikre bedre samhandling og kommunikasjon mellom oss når noe alvorlig skjer i togtrafikken. Vi har også forbedret avtalen med togselskapene om hvordan vi sammen skal håndtere situasjoner som medfører forsinkelser, innstillinger og lignende.



Infrastruktur

Bane NOR drifter og vedlikeholder anleggene som trengs for at togselskapene skal kunne kjøre sikkert og punktlig på infrastrukturen. Vi er ansvarlig for å ha en beredskap gjennom året som retter feil slik at tog kan fremføres som forutsatt og i henhold til ruteplan. Til dette har vi kompetanse innen alle fag og forskjellig typer maskiner som benyttes. Riktig nivå på vedlikehold og fornyelse gir trygghet og forutsigbarhet for både togselskap, reisende og vareiere. Innsatsen styrkes fremover og målet er å forbedre drifts-stabiliteten, få færre forsinkelser og innstillinger og en bedre oppetid.

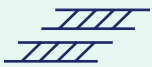
Det har i 2023 vært gjennomført omfattende fornyelse og tiltak i jernbaneinfrastrukturen som bidrar til økt sikkerhet og bedret punktlighet.



Strømforsyning

Bane NOR kjøper inn strøm til togfremføring på vegne av togselskapene. Bane NOR kjøper det meste av strømmen i det nordiske kraftmarkedet, men produserer også selv strøm i Kjosfoss kraftverk i Flåmsdalen. Bane NOR prissikrer strømkostnadene for togselskapene med finansielle kontrakter opptil fem år frem i tid. Hensikten er å sikre lavere priser, og samtidig øke forutsigbarheten for togselskapene. Dette har gitt gode resultater for togselskapene i et turbulent strømarked.

Fra 2021 til og med 2023 har Bane NOR spart togselskapene for ca. 760 millioner kroner eller ca. 35 øre per kilowatt i snitt over hele perioden. Over 80 prosent av jernbanetrafikken i Norge kjøres med elektriske tog, og alt forbruk til tog kommer fra norsk vannkraft som vi sikrer gjennom kjøp av opprinnelsesgarantier. Fra 2024 kan togselskapene velge om de ønsker strøm med eller uten opprinnelsesgarantier.



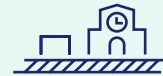
Hensetting

Når togene ikke går må de parkeres (hensettes) på dedikerte plasser utenfor det trafikkerte sporet. Her utføres også enkelt vedlikehold og servicetjenester som renhold, vannpåfylling og varme. Det finnes i dag 348 rene hensettingsplasser fordelt på ulike anlegg i regionene Øst, Vest, Nord og Sør. Den 7. desember 2023 åpnet det utvidede hensettingsanlegget på Kongsberg med seks nye hensettingsplasser.



Verksteder

Bane NOR Eiendom har 15 togverksteder med rundt 200 000 kvadratmeter driftsareal. Vedlikehold av tog er helt sentralt i en driftssikker og punktlig togdrift. I 2023 er det etablert et nytt vognverksted i Narvik. Det er også anskaffet en dreiebenk i Narvik for dreining av toghjul.



Stasjoner

Per mai 2023 drifter Bane NOR 337 stasjoner. Stasjonene skal være attraktive og tilpasset de reisendes behov med funksjonelle publikumsarealer og relevante servicetilbud, samt være et effektivt knutepunkt som tilrettelegger for enkel og sømløs overgang til andre transportmidler.

For å møte kundenes behov jobber vi med forbedringer og i løpet av 2023 har vi blant annet oppgradert og modernisert flere venterom, nye mobile leskur er under utprøving og et pilotprosjekt med en ny type rampe for personer med funksjonsnedsettelse til bruk i lavgulvt og er iverksatt.



Godsterminaler

Bane NOR søker å øke jernbanens markedsandel av godstransport gjennom fokus på sikkerhet, effektivitet, kostnadsoptimalisering og strategisk utvikling av sentrale knutepunkter. Forventninger i markedet understreker behovet for en robust infrastruktur og en proaktiv tilnærming til risikohåndtering for å sikre en stabil og pålitelig togtrafikk, spesielt i lys av hyppigere ekstremværehendelser som «Hans».

Bane NOR har besluttet at alle terminaler skal være utslippsfrie innen 2030, og høsten 2023 åpnet landets første utslippsfrie godsterminal på Nygårdstangen i Bergen. Gjennom året har fokuset vært på å implementere et viktig digitalt løft for å forstå og optimalisere terminaldriften i fremtiden. Ekstremvær som «Hans» og utfordringen med Randklev bru har samlet sett ført til en nedgang i godstrafikken sammenlignet med 2022.

87,6 %
Punktlighet Persontog
2022: 87,8

75,5 %
Punktlighet Godstog
2022: 76,2

46 %
Kundetilfredsheten hos
togselskapene
2022: 56 %

Bærekraft

I alle våre tjenester jobber vi for å finne de mest bærekraftige løsningene. For tjenestene våre som helhet handler bærekraft i stor grad om å bidra til at flere ønsker å bruke tog som transportform. De siste årenes positive markedsutvikling med flere reisende og mer gods på jernbanen, støtter opp under vår visjon om at mer på skinner setter mindre spor.

Overordnede mål og resultater

De to viktigste målene vi har for tjenestene våre er punktlighet og kundetilfredshet.

I 2023 endte punktligheten for persontogene på 87,6 prosent, ned fra 87,8 prosent i 2022. Målet til Bane NOR er at minst ni av ti tog skal være punktlig.

Kundetilfredsheten hos togselskapene endte på 46 prosent i 2023, ned fra 56 prosent i 2022. Målet vårt for 2024 er på 65 prosent.

Utfordringene med Follobanen og ekstremværet Hans var de to enkelthendelsene som hadde størst påvirkning på punktligheten og kundetilfredsheten. Resultatene er ikke gode nok, og under målene vi har satt oss. Vi har iverksatt flere tiltak for å bedre både punktlighet og kundetilfredshet for å bidra til at reisende og togselskap skal kunne stole på at jernbaneinfrastrukturen er tilgjengelig og at togene dermed kan komme og gå til avtalt tid. Tett samarbeid med togselskapene og andre aktører i sektoren er avgjørende for å styrke punktligheten.

Les mer om punktlighet og kundetilfredshet i teksten «kunden i sentrum» på side 20.



Forvaltning og utvikling av eiendom

Forvaltning og utvikling av eiendom i Bane NOR skal bidra til økt trafikkgrunnlag for jernbanen og tilføre verdi til konsernet. All vår forvaltning, drift, vedlikehold og utvikling av eiendom skal ivareta hensynet til sikkerhet, helse og arbeidsmiljø. Vi skal også sikre en bærekraftig utvikling og drift der vi ser muligheter i teknologisk utvikling og digitalisering.

Det bygges nytt kollektivknutepunkt med tilhørende kommersielle arealer og kontorer i øvre etasjer. Utviklingen av Nye Trondheim S vil bidra til å imøtekomme fremtidens transportbehov samtidig som det binder fjorden og byen tettere sammen med øvrige bydeler i Trondheim. Utvikling av knutepunktet bidrar til at flere kan bo og jobbe i sentrum.



For at flere skal ta mer tog, utvikler og optimaliserer vi eiendommer rundt jernbanestasjoner. Vår virksomhet skal styrke jernbanens attraktivitet og bidra til trafikkvekst og samfunnsverdi gjennom konsentrert arealutvikling rundt jernbanestasjoner, og effektiv samordning av areal mellom jernbane-, by- og stedsutvikling. Gode knutepunkt gjør det enklere for folk å velge tog som transportmiddel, og vi kan tilrettelegge for en smidig overgang til buss, sykkel og annen kollektivtransport. Da reduseres behovet for bilbruk, klimagassutslippene reduseres og vi styrker jernbanen som en bærekraftig transportløsning.

Nødvendig utvikling av jernbanen krever at vi har areal tilgjengelig for fremtidens prosjekter. Samtidig ønsker vi å sikre bærekraftig forvaltning og unngå uproduktive areal. Vi vurderer derfor om eiendommene våre, permanent eller midlertidig, kan disponeres til andre formål enn jernbane, for å sikre effektiv ressursbruk.

Eiendomsporteføljen inneholder både kommersielle og ikke kommersielle eiendommer. Den kommersielle delen av driften er knyttet til utvikling av boliger og næringsbygg for salg, mens ikke kommersiell del omfatter forvaltning, drift og vedlikehold av bygg og

eiendommer som skal støtte opp om jernbanen. Sammensatte prosjekter der finansieringen er delvis offentlig og delvis kommersiell, er primært aktuelt for stasjonsarealer. Nye Trondheim stasjon er et prosjekt der kommersielle arealer bygges over offentlige areal. Uavhengig av om finansieringen av et prosjekt er offentlig eller kommersiell ligger forretningsprinsipper til grunn for forvaltningen vår.

Organisering og styring

Eiendommer i Bane NOR forvaltes og utvikles i eiendomsdivisjonen og vårt eiendomsselskap Bane NOR Eiendom AS, som igjen forvalter flere underselskaper.

Viktige retningslinjer og føringer

Eiendom vi utvikler skal utvikles i henhold til våre styrende dokumenter, og de til enhver tid gjeldende lovkrav.

Eiendomsvirksomheten er en del av Bane NOR SFs finansieringskilder, men deler av utbyttet fra vårt eiendomsselskap Bane NOR Eiendom AS går direkte til staten. Overskudd fra eiendomsvirksomheten reinvesteres vi i knutepunktutvikling og serviceanlegg som vil gi flere reisende og styrke Bane NORs formål og samfunnsoppdrag.

Viktige hendelser i 2023

- Prosjektet «ny mottaksbase på Grorud verksted» satser på mest mulig gjenbruk av materialer og utstyr. I november fikk vi levert 4200 meter brukte jernbaneskinner som er byttet ut på strekningen Venjar-Langset, og som ble fraktet til Grorud i 120 meters lengder med langskinnetoget.
- Venterommet på Halden stasjon ble tilbakeført til slik det så ut i 1879. Eksteriøret og deler av interiøret er fredet.
- I 2023 fikk vi opprinnelsesgarantert fornybar energi på hele vår portefølje. Energien som produseres er i hovedsak fra sol, vind og vann.
- Oslo S og Østbanehallen satte omsetningsrekord på 1,25 milliarder kroner. I 2023 besøkte 44,2 millioner oss på Oslo S og Østbanehallen. En økning på 10 prosent fra året før, men fortsatt under besøkstallet på 49,5 millioner fra året før pandemien.

Risiko og muligheter

All eiendomsaktivitet innebærer en viss grad av risiko, og alle våre prosjekter skal derfor gjennomføre risikovurderinger med tilhørende risikoreducerende tiltak. Vi ser på risiko innen strategiske/finansielle endringer, HMS, objektsikring, organisasjon, misligheter, teknologi og tekniske forhold, menneskerettigheter og bærekraft.

Regulering og arealpolitikk gir en usikkerhet om utnyttelse av en tomt areal. Hvordan kommunene stiller seg til arealutviklingen har en direkte effekt på hvordan knutepunkt kan utvikles.

Bærekraft

For å nå Norges klimamål kan vi ikke fortsette å utvikle utover, men vi er nødt til å utvikle innover i byer og tettsteder. Bane NORs tomter ligger i skjæringspunktet mellom eiendom og jernbane, og gir oss en enestående mulighet til å bidra til bærekraftig samfunnsutvikling i tråd med nasjonale føringer. Det kreves ingen unødvendig tap av natur å utvikle disse tomtene. Jernbaneareal er ofte plassert sentralt i byer og tettsteder, og er allerede utnyttet til ulike formål.

Med en eiendomsportefølje på drøyt 1500 bygninger fordelt på jernbanestasjoner, verksteder og serviceanlegg, kontorbygg, lager og boliger, kan driftsoptimalisering og energieffektivisering gi bedre inneklima, reduksjon i energi og økonomisk gevinst for både leietaker og utleier. Vårt mål er en energireduksjon på 15 prosent for hele porteføljen i 2024. For nybygg er målet å oppnå energiklasse A, samt at større prosjekter skal BREEAM-sertifiseres med karakter Excellent.

Solceller på flere av våre store takflater er også noe vi ser på, og i alle prosjekt vurderer vi solceller for energitutnyttelse, sedumtak for overvannshåndtering og pollinatorer eller takterrasse for rekreasjon. Ved Campus Kristiansund planlegges det for 900 m² solceller og takterrasse. Vårt langsiktige mål er å produsere 1000 mWh fornybar energi årlig.

Ved alle utviklingsprosjekter vil det kunne skape forstyrrelser for det lokale

biomangfoldet. For å sikre biologisk mangfold i planlegging og prosjektfasen bruker vi verktøyet BREEAM NOR. Ved utviklingsprosjektet Drammen Helsepark planlegges grønne tak med varierende vegetasjon, og at et av takene skal ha spiselige urter. Biomangfold er et av stedene vi søker mer kunnskap, både for håndtering av fremmede arter og kartlegging av rødlistede og fredede arter. I 2024 jobbes det med å få på plass en handlingsplan, og retningslinjer for systematisk bekjempelse.



«Politihuset» Quadrum bygg A i Kristiansand.

Overordnede mål og resultat

Resultat før skatt for konsernet Bane NOR Eiendom AS var -327 millioner for året totalt. Det negative resultatet skyldes primært nedskrivninger av eiendomsporteføljen. I tillegg er resultatførte prosjektkostnader og økte rentekostnader årsaker til den negative resultatutviklingen. Underliggende drift går godt med driftsresultat på 812 millioner for året, som er på nivå med budsjett.

I 2023 ferdigstilte vi 355 boliger på 7 ulike utviklingsprosjekter der vår andel utgjør 17.207 kvm. I tillegg er det i ferdigstilt 18.358 kvm næringsareal, der Quadrum bygg A («politihuset») i Kristiansand utgjorde brorparten, med et næringsareal på 17.858 kvm.

Samfunnsøkonomisk nytte knyttet til overleverte boliger og næringsarealer er beregnet til 218,5 millioner for året.

Fortetting på knutepunkt gir CO₂ besparelser ved endret transportbehov for alle som bor og arbeider i nærheten av knutepunktene. Det realiseres CO₂-besparelser ved å bygge i høyden på areal som allerede er benyttet til bolig og næring fremfor å omregulere dyrket mark og våtområder. Besparelser realisert i 2023 utgjør ca. 71.500 tonn CO₂.

Energiforbruk i eiendomsporteføljen

Mål for under-undertema relatert til E1-3 Energi (drift)

Kortsiktig mål (+/- 1 år)

Redusere energiforbruket i referanseporteføljen med 15%

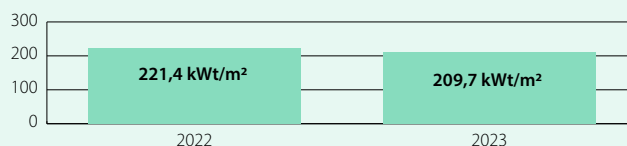
Mål på mellomlang sikt (+/- 5 år)

Etablere minst 90 % av porteføljen i energioppfølgingssystem

Langsiktig mål (>5 år)

Produsere 1000 MWh fornybar energi årlig

Energiforbruk per kvadratmeter (m2)



For fremmede arter har vi gjennomført en pilot og startet arbeidet med en handlingsplan for å kartlegge eiendommer regionsvis, og iverksette tiltak for å redusere prioriterte fremmede arter. Vårt langsiktige mål er å fjerne og hindre at fremmede arter sprer seg på våre eiendommer.

Styrets- års og bærekraftsberetning

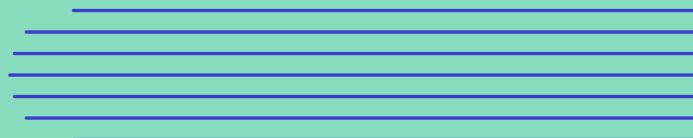


Styrets års- og bærekraftsberetning

Styret og konsernledelsen	59
Styrets- års og bærekraftsberetning	63
Bane NOR	63
Styrets arbeid	63
Hovedtrekk	63
Økonomi og finans	65
Sikkerhet og HMS	65
Finansielle og operasjonelle risikoer	67
Foretaksstyring i Bane NOR	67
Fremtidsutsikter og rammebetingelser	68

Bærekraftsberetning **69**

1.0 Generell informasjon	70
1.1 ESRS 2 Innledende del	70
2.0 Miljø	95
2.1 Innledning Klima og Miljø	96
2.2 ESRS E1, Klima	101
2.3 ESRS E4, Biomangfold og økosystemer	115
3.0 Sosialt	126
3.1 ESRS S1, Egne ansatte	127
3.2 ESRS S2, Arbeidere i verdikjeden	143
4.0 Styring	157
4.1 ESRS G1, Forretningsatferd	158
5.0 ESRS Indeks	164



Styret

Styret er det øverste ledelsesorganet i Bane NOR. Her finner du en oversikt over våre styremedlemmer.



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 NTH og har 35 års erfaring som leder av store landbaserte utbyggingsprosjekter. Melbø har styreefaring fra Baneservice, AF-gruppen og Norge på Expo 2000.



Hildegunn Naas-Bibow
Styremedlem

Hildegunn Naas-Bibow (f. 1972) har vært styremedlem siden juni 2021. Hun er utdannet siviløkonom fra NHH og MBA fra Harvard Business School. Hun er tidligere partner i PwC og konsulent i BCG. Naas-Bibow er også styremedlem i GK AS, Linja AS og Unibuss AS, og styreleder i Franzefoss AS og TheVIT AS.



Renate Larsen
Styremedlem

Renate Larsen (f. 1975) har vært styremedlem siden juni 2021. Hun er siviløkonom fra NHH og har 25 års erfaring fra ledelse og styrearbeid. Larsen er styreleder i Oceanfood AS, Helse Nord RFH og Norcod AS, og styremedlem i Mowi ASA, Zooca AS og Norges Håndballforbund. Hun har vært adm.dir. i Norges Sjømatråd og Lerøy Aurora, og styreleder i Hålogaland Teater. Hun har styreefaring fra Folketrygdfondet, Nofima, NHO Troms og Svalbard og Lerøy-konsernet.



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. Hun har bred styreefaring fra norske og internasjonale selskaper og sitter for tiden i styret i Better Energy A/S, Argentum AS, Zalaris ASA, ABG SC ASA, B2Holding ASA og Hitecvision AS, i tillegg til å være rådgiver til bl.a Boards Impact Forum.



Eli Giske
Styremedlem

Eli Giske (f. 1964) har vært styremedlem siden mars 2023. Hun er styreleder i Sykehuset Innlandet HF og nestleder i Nye Veier AS og Oslobygg KF, og styremedlem i flere virksomheter. Giske har tidligere jobbet som CFO i EVRY ASA og Posten Norge AS, og har vært styreleder i Spordrift AS. Hun er utdannet Master of Business and Marketing fra Oslo Handelshøyskole (BI).



Tore Olaf Rimmereid
Styremedlem

Tore Olaf Rimmereid (f. 1962) ble valgt inn i styret i juni 2023. Rimmereid er siviløkonom fra Norges Handelshøyskole, er nå prosjektdirektør i Hafslund, og har vært administrerende direktør i E-CO Energi, administrasjons- og finansdirektør i NRK og CFO i SpareBank1 Gruppen. Rimmereid har styreverfaring fra flere selskaper, både private og offentlige eide.



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
Styremedlem / ansattrepresentant

Lars Øyvind Sannes (f. 1975) har vært observatør siden sommeren 2021. Han er utdannet ved Den Polytekniske høyskolen innen objektorientert programmering, prosjektstyring, bedriftsøkonomi og Oracle SQL. Sannes har jobbet med IKT, anskaffelse og avtaleforvaltning i Jernbaneverket siden 2000. Han har vært tillitsvalgt siden 2005 og har verv i lokal forening og landsråd i Norsk Jernbaneforbund.



Ola Rune Kleiven
Observatør / ansattrepresentant

Ola Rune Kleiven (f. 1971) har vært observatør siden mars 2023. Fram til da var han i Spordrift ansattvalgt styremedlem og hovedtillitsvalgt for NJF. Kleiven startet på jernbanen (NSB) i 1988, har vært tillitsvalgt siden 1996 og ble Landsrådsleder i Bane-personalets Landsråd i 2021. Kleiven har erfaring som anleggsarbeider, formann, visitør, lokomotivfører, gruppeleder, anleggsleder og tilstandskontrollør.



Bård Johnsen
Observatør / ansattrepresentant

Bård Johnsen (f. 1983) har vært observatør siden sommeren 2023. Han har jobbet innenfor Trafikk i Bane NOR/Jernbaneverket siden 2007, og ble utdannet som togleder i 2011. Johnsen er i dag leder i Norsk toglederforening og hovedtillitsvalgt for Delta i Bane NOR.

Konsernledelsen

Bane NORs konsernledelse består av ti personer og ledes av konsernsjefen. Konsernsjefen er ansvarlig for den daglige ledelsen selskapet.



Thor Gjermund Eriksen
Konsernsjef

Thor Gjermund Eriksen (f. 1966) kommer fra jobben som administrerende direktør i Norsk Tipping. Har hatt en rekke topplederstillinger i norsk samfunns- og arbeidsliv de siste 20 årene. Fra 2013 til 2022 var han kringkastingssjef i NRK. Han har også bakgrunn som direktør og konsernsjef i Amedia, journalist og redaktør i Dagbladet og Aftenposten.



Henning Bråtebæk
Konserndirektør Drift og Vedlikehold

Henning Bråtebæk (f. 1967) er utdannet sivilingeniør fra NTNU. Han har 15 års erfaring fra NSB Bane og Jernbaneverket, blant annet som banesjef og prosjektsjef. Fra 2008 til 2019 hadde han direktørstillinger hos Avinor Oslo lufthavn, og de siste fire årene har han vært administrerende direktør for Spordrift-konsernet.



Sverre Kjenne
Konserndirektør Trafikk og Teknologi

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



Nina Sajets Aasmundsen
Konstituert konserndirektør
Kommunikasjon og Samfunnskontakt

Nina Sajets Aasmundsen (f. 1972) er utdannet innen Film/TV-produksjon fra NISS og har studert prosjektledelse og digital forretningsforståelse på BI i Oslo. Hun har mange års erfaring fra TV 2, både som journalist og som redaksjonsjef. Nina startet som seniorrådgiver i Follobaneprosjektet i 2017 og har siden 2019 vært leder for eksternt kommunikasjon i Bane NOR.



Karsten Boe
Konserndirektør Sikkerhet og Kvalitet

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



Bettina Sandvin
Konserndirektør Utbygging

Bettina Sandvin f. 1969 er utdannet ingeniør fra Gøteborgs tekniske institutt, med Executive project leadership program fra NTNU/BI og prosjektstyring fra Universitetet i Troms. Hun har det meste av sin arbeidserfaring fra Statens vegvesen. Der begynte hun som praktikant i 1987, og har blant annet fungert som byggeleder, prosjektleder og avdelingsdirektør, sist med ansvar for kontrakt og marked. Sandvin begynte i Bane NOR i 2020 som prosjektdirektør for Utbygging Portefølje Øst.



Henning Scheel

Konserndirektør 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.



Birger Steffensen

**Konstituert konserndirektør
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). Steffensen har ledererfaring fra Aker Solutions og rederibransjen.



Jon-Erik Lunøe

Konserndirektør 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. Han har bred erfaring fra eiendoms- og entreprenørbransjen, sist som leder i eiendomsutviklingselskapet Ulven AS.



Beate Hamre Deck

Konserndirektør for HR og Organisasjon

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

Årsberetning 2023

Bane NOR

Bane NOR har ansvaret for planlegging, utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold av det nasjonale jernbanenettet, trafikkstyring, samt forvaltning og utvikling av jernbaneeiendom.

Jernbane- og eiendomsvirksomheten, herunder eiendomsvirksomheten som er organisert i datterselskapet Bane NOR Eiendom AS, skal sammen bygge opp om foretakets formål.

Innenfor bærekraftige rammer, leverer Bane NOR en kostnadseffektiv forvaltning og utvikling av en sikker og tilgjengelig jernbaneinfrastruktur og jernbane-relatert eiendomsvirksomhet, basert på samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger.

For å levere på våre oppgaver og vårt samfunnsoppdrag, har Bane NORs strategiske prioriteringer for 2023 vært:

- Punktlighet
- Mer for pengene
- Sikkerhetskultur og risikostyring
- Bærekraft

Styrets arbeid

Styret har avholdt totalt 18 styremøter i 2023. Sju av møtene har vært ekstraordinære for å sikre særskilt oppfølging av Follobaneprosjektet og læring etter den stoppende hendelsen i Blixtunnelen. ERTMS-programmets betydning for å realisere foretakets mål, innebærer at programmets framdrift og risiko har vært tema på de fleste ordinære styremøter.

I tillegg til styrets ordinære oppgaver knyttet til forvaltningen av foretaket for å levere på oppdraget, har forventninger til Bane NOR, styring og organiseringen av virksomheten hatt særskilt fokus gjennom 2023. Styret har fulgt arbeidet med å utvikle porteføljestylingen og å øke produksjonen tett, blant annet ved å bruke tid på sammenslåingen med Spordrift, organisasjonsutvikling og rekruttering til konsernledelsen. Statens uttalte forventning om at statlig eide selskap skal være ledende innen bærekraft gjenspeiles i beslutningen om å utvikle virksomhetens bærekraftsarbeid i tråd med kommende lovverk allerede fra 2023.

Ny konsernsjef tiltrådte i oktober, og det er ansatt nye konserndirektører for Virksomhetsstyring, Utbygging og Drift & vedlikehold. Ny konsernstruktur og -ledelse vil være på plass i 2024.

Antallet styremedlemmer i Bane NOR ble økt med to som følge av sammenslåingen mellom Bane NOR og Spordrift. Tre nye styremedlemmer har tiltrådt i 2023, mens en har trådt ut.

Hovedtrekk for 2023

2023 ble preget av både utfordringer og store endringer. Utfordringer knyttet til ferdigstilling av Follobaneprosjektet, skadene forårsaket av ekstremværet «Hans» og påfølgende styrtregn, samt den kortvarige stengingen av Vestfoldbanen, har preget organisasjonen og leveransene. I tillegg har sammenslåingen mellom Bane NOR og Spordrift

krevd mye fokus og vært en stor endring for selskapet. Alt dette har bidratt til å tydeliggjøre nødvendige forbedringsområder i virksomheten.

Punktligheten for persontog endte på 87,6 prosent i 2023, mens punktligheten for godstog ble 75,5 prosent. Til sammenligning var punktligheten i 2022 på 87,8 prosent for persontog og 76,2 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 2024, er å gjennomføre tiltak som vil løfte punktligheten til forventet nivå.

Til tross for store problemer knyttet til vanninntrengning i Blixtunnelen, gir Follobanen et betydelig forbedret tilbud til de reisende. Reisetiden mellom Ski og Oslo S er redusert til 11 minutter, og etter gjenåpningen har Follobanen hatt positiv effekt på Østfoldbanen. Punktligheten på Østfoldbanen i 2023 var på 92 prosent. Det er en betydelig forbedring fra høsten 2019, da punktligheten var på 86 prosent. Dobbeltspor på strekningen Venjar – Langset åpnet i oktober. Prosjektet har gitt økt kapasitet, og resultert i en tidsbesparelse på 5 minutter og forbedret punktlighet. Punktligheten på strekningen økte fra 86 prosent i 2019 til 90 prosent i 2023 i perioden etter åpningen. Nygårdstangen godsterminal, som åpnet i august, vil doble kapasiteten på terminalen og bli Norges grønneste terminal.

I august slo ekstremværet «Hans» til for fullt flere steder i Norge. Preventive tiltak

som har blitt utført tidligere bidro til at mange strekninger ikke ble utsatt for skade. De store nedbørmengdene, og dermed vannføringen i flere vassdrag, førte imidlertid til store skader på flere jernbanelinjer. Ved Ringebru ble Randklev bru påført så store skader at broen kollapset, og strekningen har vært stengt siden. Arbeidet med å gjenopprette broen er planlagt ferdigstilt senest sommeren 2024. Organisasjonen arbeidet godt og effektivt sammen for å holde jernbanen i drift gjennom den vanskelige perioden med ekstremvær og opprydding. Dette viser at sammenslåingen av Spordrift og Bane NOR vil gi god effekt. Ekstremværet var likevel den hendelsen som førte til flest forsinkede og innstilte tog i 2023. I samarbeid med togselskapene har Bane NOR funnet gode løsninger for å redusere reisetiden med buss for tog. Hendelsen med Randklev bru har hatt stor påvirkning på godsneringen, da Rørosbanen i begrenset grad har kunnet avlaste situasjonen. Bane NOR har i NTP-arbeidet gitt innspill om økte midler til vedlikehold og fornyelse for å tilpasse jernbanen en fremtid med mer ekstremvær.

I desember ble Bane NOR pålagt å stenge en strekning på Vestfoldbanen som følge av manglende dokumentverifikasjon for en teknisk komponent. Banen ble gjenåpnet etter 3 dager, og verifikasjonen ble ferdigstilt etter 10 dager. Det var aldri fare for liv og helse på strekningen, men Bane NOR ser alvorlig på denne type hendelser som ikke skal skje. Hendelsen brukes til læring og forbedring både på systemnivå og kulturelt.

I løpet av året ble det investert 12,2 milliarder kroner i nybygget jernbane.

Flere store og komplekse infrastrukturprosjekter på Inter-City satsningen inngår i disse investeringene. Blant prosjektene som ble ferdigstilt, var nytt dobbeltspor på strekningen Venjar-Langset. Strekningen ble åpnet i oktober 2023; tidligere enn planlagt og godt under styringsrammen.

I forbindelse med ferdigstilling av Follobaneprosjektet, har tilbakeføringen av massedeponiet på Åsland blitt stanset for å avklare om massene innebærer en miljørisiko. Bane NOR vil gjennom åpen kommunikasjon med myndighetene, kommuner og naboer, sikre at usikkerheten i situasjonen blir håndtert på en god måte, og at området kan tilbakeføres som tenkt.

Utbyggingen i Moss er fortsatt preget av utfordrende grunnforhold med kvikkleire. Sikkerheten har høyeste prioritet, og omfattende grunnforsterking pågår før byggingen av selve jernbanen kan starte. Grunnforsterkingen og støttekonstruksjoner vil gi en permanent forbedring av sikkerheten i området. Grunnforholdene fører til både lengre byggetid og at prosjektet ikke kan ferdigstilles innenfor vedtatte rammer. Forslag til nye rammer fremlegges Stortinget i 2024. I prosjektet har det også oppstått en alvorlig utfordring knyttet til gjentagende utslipp utover tillatelsen. Statsforvalteren i Oslo og Viken har anmeldt forholdet, og Bane NOR har igangsatt forbedringsarbeid på konsernnivå.

Som et ledd i digitaliseringssatsingen skal Bane NOR fram til 2034 bytte ut dagens signalanlegg med et digitalt signalanlegg: ERTMS. Prosjektet har hatt utfordringer med fremdriften på flere

områder. Høsten 2023 la Bane NOR fram oppdatert framdriftsplan som skyver på flere strekninger, der Oslo flyttes til slutten av prosjektiden. Dette muliggjør læring fra andre strekninger ved utrulling i et komplekst og høyt trafikkert område. Status og framdrift i ERTMS-programmet har blitt fulgt tett av styret, også gjennom hele 2023. Gjøvikbanen vil være første strekning som tar i bruk ERTMS, og er planlagt åpnet i 2024.

I ekstraordinært foretaksmøte den 13. mars 2023 ble sammenslåing av Spordrift AS og Bane NOR SF vedtatt, og 1. desember ble ansatte i Spordrift overført til Bane NOR. Hensikten med sammenslåingen er å sette kraft bak arbeidet med en effektiv og helhetlig styring av drift og vedlikehold. Arbeidet med å sikre synergier og effektivisering fortsetter med full kraft fremover.

Drift, vedlikehold og fornyelse har vært et satsningsområde i 2023, med en produksjon på 3,51 mrd på drift, 2,65 mrd på vedlikehold og 4,33 mrd på fornyelsesprosjekter, som totalt sett er 1,3 mrd høyere enn 2022. Satsningen er i tråd med ambisjoner om å ta bedre vare på den infrastrukturen vi har, som igjen vil gi bedre driftsstabilitet. Det er stort behov for fornyelser, og tiltak prioriteres der det går flest tog, samtidig som sikkerheten ivaretas.

Bane NORs eiendomsvirksomhet har i 2023 fullført flere store prosjekter, som ny politistasjon i Kristiansand (Quadrum). Samfunnsøkonomisk nytte for overleverte boliger og næringsarealer er på 219 MNOK for året totalt, regnet som realisert ved ferdigstillelsesdato. Fortetting på knutepunkt gir CO₂-besparelser ved endret transportbehov

for alle som bor og arbeider i nærheten av knutepunktene. For eiendomsvirksomheten som helhet utgjorde CO₂-beparelse i 2023 ca. 71 500 tonn CO₂.

Økonomi og finans

Konsernets samlede driftsinntekter i 2023 utgjorde 16 983 MNOK (2022: 15 793 MNOK). Konsernets årsresultat ble på - 90 MNOK (2022: 535 MNOK). Det negative årsresultatet er i all hovedsak relatert til nedskrivninger av eiendomsporteføljen i forbindelse med verdivurderinger ved årsslutt i Bane NOR Eiendom. Dette utgjør en negativ resultat effekt på 344 MNOK. Det har i tillegg vært økte kostnader knyttet til merarbeid etter ødeleggelser grunnet været i slutten av andre tertial, samt en del engangskostnader knyttet til sammenslåingsprosjektet Bane NOR SF og Spordrift AS.

Driftsinntektene økte med 1 190 MNOK fra 2022 til 2023. Årsak til økning i driftsinntekter er et høyere aktivitetsnivå innen vedlikehold og fornyelse i 2023 enn 2022. Inntektsført vederlag fra Jernbanedirektoratet var 6 081 MNOK (2022: 5 317 MNOK). Kompensasjon for slit og elde (utsatt inntektsføring av tilskudd) utgjorde 6 370 MNOK (2022: 5 405 MNOK). Andre driftsinntekter utgjorde 4 374 MNOK (2022: 4 919 MNOK), og bestod i hovedsak av kjørevegsavgifter, energiinntekter for salg av kjørestørn til togselskaper, samt leieinntekt fra fast eiendom og øvrige leieinntekter. Samlede driftskostnader i 2023 var 10 189 MNOK (2022: 9 489 MNOK).

Avskrivninger og nedskrivninger i 2023 var 7 282 MNOK (2022: 5 924 MNOK).

Årets finansinntekter på 648 MNOK (2022: 322 MNOK) bestod hovedsakelig av renteinntekter på bankinnskudd. Av finanskostnader på 319 MNOK (2022: 202 MNOK), utgjorde renter på lån tatt opp av Bane NOR Eiendom 263 MNOK, mot 111 MNOK i 2022.

Ordinært resultat før skatt (EBT) utgjorde -112 MNOK (2022: 598 MNOK). Resultat etter skatt ble -90 MNOK (2022: 535 MNOK). For morselskapet Bane NOR SF er årsresultatet 368 MNOK (2022: 516 MNOK).

Bane NORs investeringer består i hovedsak av utbygging og fornyelser av jernbaneinfrastrukturen. Investeringene aktiveres i foretakets balanse. Totale investeringer i 2023 var 19 626 MNOK (2022: 21 620 MNOK).

Konsernets egenkapital per 31. desember 2023 var 7 016 MNOK. Foretakets kapitalstruktur er en følge av finansieringsmodellen staten har valgt for selskapet.

Bane NOR SF har i 2023 eliminert en spesiell fordring på staten som oppsto i forbindelse med opprettelsen av Bane NOR i 2017. Denne fordringen anses ikke lenger som reell og er da blitt eliminert mot Annen egenkapital, ref. note 17 til årsregnskapet. Elimineringen vurderes som en regnskapsteknisk korrigerende, som ikke påvirker foretakets reelle finansielle situasjon.

Konsernets bankbeholdning per 31. desember 2023 var 7 065 MNOK. I tillegg hadde konsernet 2 375 MNOK i markedsbaserte finansielle instrumenter. Konsernet hadde ved utgangen av året en rentebærende gjeld på 8 723 MNOK (2022: 6 733 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 2023 er utarbeidet i samsvar med dette.

Styret foreslår overfor foretaksmøtet følgende disponering av årets resultat på 368 MNOK for Bane NOR SF:

Til annen egenkapital: 368 MNOK.

Sikkerhet og HMS

Risikobilde

Norge er blant landene i Europa med færrest dødsfall per togkilometer. Bane NOR overvåker utviklingen av risikonivået tilknyttet drift av jernbanenettet gjennom innrapportering og analyse av ulykker, tilløp og farlige forhold fra driftsorganisasjonen, togledersentraler, togselskaper, entreprenører og publikum. Dette benyttes som underlag for å prioritere arbeidet med sikkerhet for tog, ansatte, entreprenører, reisende og øvrige. Alvorlig ulykker og tilløp undersøkes av selskapets interne undersøkelsesenheter, som underlag for varige forbedringer.

I 2023 omkom en person etter en klemskade på en godsterminal. Videre var det to dødsfall på planoverganger.

Ni dødsfall i 2023 venter på politiets konklusjon med hensyn til om de skyldes viljeshandlinger.

Hendelser som involverer personer og kjøretøy på planoverganger, samt personer som beveger seg i sporet, vurderes som de viktigste risikoene tilknyttet drift av jernbaneinfrastrukturen. Til tross for pågående program for å fjerne usikrede planoverganger, utbedre siktlinjer og regulere hastighet på utsatte steder, øker antall hendelser og tilløp. I tillegg har vi noen få sikrede planoverganger hvor det er uønskede hendelser. Noe av dette kan forklares med økende tendens til risikoadferd blant befolkningen.

I forbindelse med ekstremværet «Hans» økte antall klimarelaterte hendelser betydelig. Til tross for store skader på infrastrukturen, vurderes pågående arbeid med klimatilpasning å ha hatt positiv effekt på skadeomfanget.

Arbeid i sporet innebærer en risiko for arbeidere på våre lokasjoner. Statistikken viser noe bedring siste år, men det er fortsatt grunn til å arbeide systematisk med planlegging, kommunikasjon mellom involverte parter og tekniske barrierer for å forhindre ulykker. Arbeidsulykker knyttet til ansatte og entreprenører viser samlet en nedadgående trend. Det er spesielt positivt at fraværsskader i utbyggingsprosjektene avtar. For ansatte ligger H1 -verdien ved utgangen av året på 2,4 (fraværsskader per million arbeidstimer). H1 for Bane NORs entreprenører viser noe økning til 6,5.

Sikring og beredskap

Slik verden utvikler seg, har jernbanen sin betydning innen sikring og beredskap blitt viktigere. Norge kan for eksempel bli et transitland for flytting

av materiell og mannskap til NATOs ytre grenser. Bane NOR følger opp de mål, krav og prioriteringer som kommer frem i «strategi for samfunnsberedskap i transportsektoren». Jernbanen er en kritisk infrastruktur. Med jernbanespor som går på tvers av landet, er den også et mulig mål for sabotasje. For å sikre at jernbanen er åpen, jobber vi tett med Nasjonal sikkerhetsmyndighet og følger de råd og retningslinjer vi får.

Bane NOR samordner og koordinerer beredskap i jernbanesektoren gjennom ledelse av Samarbeidsforum for sikring og nasjonal beredskap (SNB), hvor alle trafikkutøvere på jernbanenettet i Norge er representert. Bane NOR sin beredskapshåndtering under uværet «Hans» viste at forberedt samhandling med togoperatørene ga positive resultater.

Bane NORs beredskapsledelse ble aktivert ved togstansen i Romeriksporten, hvor passasjerer ble sittende i flere timer i påvente av at toget skulle trekkes ut. I etterkant er det arbeidet systematisk med å tydeliggjøre forholdet og grensesnittet mellom driftsstans, nødsituasjon og krisehåndtering. Dette er et fokusområde i tråd med storsamfunnets skjerpede forventninger til håndtering.

Det er en høyt prioritert oppgave å sikre kritiske objekter og systemer mot tilsiktede hendelser ved å redusere både sannsynlighet for, og konsekvens av slike hendelser. Dette gjøres ved å gjennomføre sårbarhetsvurderinger av kritiske verdier og tilhørende trusselvurderinger. Tilsiktede hendelser registreres, utviklingen overvåkes og

nødvendige aksjoner settes i verk. Ved utgangen av året var det ikke oppdaget spesielle urovekkende trender knyttet tilsiktede handlinger. I 2023 var det ingen togstoppende hendelser som skyltes tilsiktet digital påvirkning.

Forebyggende arbeid

Bane NOR benytter standardiserte europeiske jernbanekrav til sikkerhetsstyring (ERA) som et «veikart» i forbedringsarbeidet. Kravene er vurdert i 15 enheter i selskapet, og viser klare forbedringer i 2023.

Sikkerhetskulturundersøkelsen som er gjort i relevante grupper blant våre ansatte, viser generelt gode resultater. Samtidig er det tydelig at det er et behov for bedre etterlevelse og økt fokus på sikkerhet i forbindelse med hendelser.

Et viktig initiativ for å ytterligere styrke sikkerhetsstyringen, er å ferdigstille og implementere et prosessbasert styringsystem for selskapets kjerneprosesser, som setter standarden for utførelse av kritiske arbeidsprosesser.

¹ H1 måler antall skader med fravær over 24 timer, per million arbeidede timer

Finansielle og operasjonelle risikoer

Bane NOR har en finansieringsmodell som innebærer at nesten hele selskapets årlige kapitalbehov bevilges over statsbudsjettet. Tilgangen på likviditet for den delen av virksomheten som er basert på avtaler med Jernbanedirektoratet, 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.

Foretakets mål for punktlighet og regularitet, forutsetter at fornyelsesbehovet ikke fortsetter å øke. 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. Dersom midler til vedlikehold og 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.

Det er økonomisk risiko i Bane NORs prosjektportefølje. Særlig de store utbyggingsprosjektene er komplekse, med stor avhengighet til 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 økonomistyring i prosjektene for

å styrke kontrollen på risiko, og at tilhørende tiltak blir implementert. Det er viktig at Bane NOR får ta del i planleggingen av nye utbyggingsprosjekter på et tidlig tidspunkt, sammen med Jernbanedirektoratet, før konseptutredninger foretas, slik at foretaket i større grad kan håndtere og hensynta projektrisiko.

Krigen i Ukraina og høye energipriser har fortsatt med å bidra til stor usikkerhet rundt kostnadene i entreprenørmarkedet. Tilgang på spesialisert og riktig arbeidskraft har vært en utfordring innenfor en del områder i 2023.

Digitaliseringsprogrammet for signal og trafikkstyring, ERTMS, har betydelig risiko. Prosjektet innebærer et vesentlig element av utvikling av nye tekniske løsninger, og har høy kompleksitet. I tillegg har programmet en rekke avhengigheter både mellom delprosjektene, og mot andre prosjekter og aktiviteter innen jernbanesektoren. Det gjelder blant annet trafikksselskaper 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 en del utbetalinger i EUR, for eksempel i ERTMS-prosjektet. Det er avtalefestet med Jernbanedirektoratet at Bane NOR ikke skal bære valutarisikoen for dette. Bane NOR bærer imidlertid selv valutarisiko knyttet til andre prosjekter, men eksponeringen er begrenset i forhold til den totale andelen av Bane NORs prosjektportefølje. Flere prosjekter er valutasikret for å redusere den risikoen som ligger i 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 i liten grad er eksponert for svingninger i energiprisene. Primært er eksponeringen relatert til energi til eget forbruk (både direkte forbruk, men også indirekte gjennom husleiekontrakter).

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 en policy for eierstyring og foretaksledelse som 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 utredning 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, konsernledelsen og andre ledende stillingers personlige rettslige erstatningsansvar for ren formueskade forårsaket i utførelsen av vervene.

Fremtidsutsikter og rammebetingelser

Bane NOR inngikk nye avtaler med Samferdselsdepartementet og Jernbanedirektoratet i 2021 og 2022. Avtalene er viktige premisser for Bane NORs strategiske målsetting om mer jernbane for pengene og reduserte utbyggingskostnader. Det nye rammeverket som fremgår av avtalene gir økt handlingsrom, finansiell fleksibilitet og forutsigbar finansiering. Foretaket gjennomfører utviklingsarbeid innenfor portefølje- og eierstyring for å kunne levere på de nye rammebetingelsene. Styret og ledelsen prioriterer også forbedringer i den helhetlige risiko- og prosjektstyringen av de større prosjektene. Bane NOR har for 2024 mottatt et oppdragsbrev fra Samferdselsdepartementet som beskriver overordnede mål og oppdrag for Bane NOR på totalnivå, og som erstatter avtalen mellom Samferdselsdepartementet og Bane NOR. Avtalene mellom Bane NOR og Jernbanedirektoratet består, men tilpasses de endringene som oppdragsbrevet legger opp til.

I 2023 ble Bane NOR og Spordrift slått sammen. Styret og ledelsen i Bane NOR vil følge opp sammenslåingen 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 forventet punktlighet på 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 hadde 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 fortsatt styrkes, og bærekraft skal bli ytterligere integrert i konsernstrategi, forretningsdrift og risikoppfølging. Det har blitt etterstrebet at årsrapporten for 2023 i størst mulig grad skal etterleve kravene i EUs bærekraftsrapporteringsdirektiv CSRD, og Bane NORs mål er at flere av kriteriene er oppfylt og av god kvalitet i 2024.

Føringene for kommende rammer for jernbanen blir lagt i arbeidet med Nasjonal transportplan for perioden 2025–2036. Bane NOR deltar i arbeidet, og foreslår å prioritere økt satsning på drift og vedlikehold av eksisterende jernbanenett foran igangsettelse av investeringer rettet mot økt kapasitet. Dette er en viktig forutsetning for å sikre mer stabil drift og togframføring.

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.

1. Bærekraftsberetning

I dette kapitlet finner du Bane NORs rapportering på bærekraft. Kapitlet har en innledende del, med generell og overordnet informasjon. Så følger rapportering på Bane NORs fem mest vesentlige bærekraftstema: to innen miljø: klima, biomangfold og økosystemer, to innen sosial bærekraft: egne ansatte, arbeidere i verdikjeden og innen styringsmessige forhold rapporterer vi på forretningskultur.

Bærekraftsberetning

1 Innledende del (ESRS 2) Utarbeidelse av bærekraftsberetningen

Basis for rapportering (ESRS 2 BP-1)

EUs bærekraftsrapporteringsdirektiv Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) ble gjort gyldig i EU 31.7.2023. Norge er i prosess med implementering, men rammeverket er foreløpig ikke del av norsk lovgivning. Bane NOR er derfor ikke underlagt kravene for regnskapsåret 2023, men både Bane NOR SF og Bane NOR Eiendom AS får trolig rapporteringsplikt i fremtiden. Rapporteringsstandardene som ligger i European Sustainability Reporting Standards (ESRS) vil da bli pliktig å følge. Vår bærekraftsrapportering for regnskapsåret 2023 er utarbeidet med utgangspunkt i disse standardene. Enkelte krav i ESRS er fraveket, herunder ESRS' krav til taksonomirapportering. Andre avvik er angitt særskilt i indeksen på side 164, tabell 48. Her viser vi også om vi svarer ut de enkelte kravene i hver enkelt av de temaene som er vesentlig for Bane NOR og hvor i bærekraftsberetningen man finner informasjonen. Der Bane NOR ikke svarer ut kravet i standarden er det forsøksvis gitt en forklaring på hvorfor. Bærekraftsrapporteringen er strukturert etter kravene i ESRS 1 og 2, slik vi forstår kravene.

Bærekraftsrapporteringen utføres konsolidert for hele konsernet inklusive Bane NOR Eiendom AS. Omfanget av konsolideringen er tilsvarende som for regnskapet til Bane NOR. Rapporteringen av bærekraftsinformasjon finnes både i redaksjonell del i årsrapporten og i styrets beretning, men kravene i CSRD ivaretas i styrets beretning. Rapporteringen inngår i Bane NORs årsrapport som offentliggjøres på våre nettsider.

Bane NOR rapporterer i henhold til åpenhetsloven og vår redegjørelse for aktsomhetsvurderinger er tilgjengelig på vår nettside. Vi er også medlem i Etisk handel Norge, og rapporterer årlig om fremdrift i arbeidet med aktsomhetsvurderinger. Videre utarbeider Bane NOR en egen redegjørelse i henhold til likestilling- og diskrimineringsloven §§ 26 og 26 a om arbeidet med likestilling i virksomheten. Også denne er tilgjengelig på vår nettside.

Konsernets verdikjeder inngår i rapporteringen oppstrøms og nedstrøms, men rapporteringen fra verdikjedene er ikke komplett. Bane NORs samlede virksomhet omfatter mange kjerneområder; som bygging av ny infrastruktur, drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur, trafikkstyring og kapasitetsfordeling,

drift av terminaler, utvikling av eiendom, eiendomsdrift og knutepunktutvikling. Det å inneha grundig oversikt over verdikjedene oppstrøms og nedstrøms for alle disse områdene er en omfattende jobb, hvor det i 2023 ble prioritert å kartlegge verdikjeder overordnet på konsern. I 2024 vil det settes i gang en utvidet kartlegging i de ulike kjerneprosessene, med mål om å skaffe tilveie mer inngående kunnskap om positive og negative påvirkninger samt hvor i verdikjeden påvirkninger oppstår.

Bane NOR opererer i finansmarkedene hovedsakelig gjennom Bane NOR Eiendom AS. Dette utgjør en begrenset del av Bane NORs virksomhet. Derfor anses ikke full rapportering på klimarisiko iht. TCFD rammeverket (Task Force on Climate Related Financial Disclosures) eller naturrisiko gjennom TNFD rammeverket (Task Force on Nature Related Financial Disclosure) som fullt ut hensiktsmessig for Bane NOR. Bane NOR rapporterer heller ikke i henhold til Lov om offentliggjøring av bærekraftsinformasjon i finanssektoren og et rammeverk for bærekraftige investeringer (EUs taksonomi) for 2023, men vil gjøre det senest innen CSRD vedtas i Norge og gjort gjeldende for Bane NOR Eiendom AS og eventuelt også for Bane NOR SF.

1-2 Spesielle begivenheter (BP-2)

Bane NOR har utarbeidet et klimaregnskap for å beregne og rapportere sine direkte og indirekte klimagassutslipp. Klimaregnskapet er basert på en hybrid modell som kombinerer økonomiske og fysiske data for å estimere utslipp fra ulike kilder og aktiviteter. For å ta hensyn til utslipp som oppstår i hele verdikjeden til Bane NOR, bruker regnskapet utslippsfaktorer som er hentet fra en miljøutvidet kryssløpsdatabase. Dette er en database som inneholder informasjon om miljøpåvirkningen av ulike varer og tjenester som produseres og forbrukes i et land eller en region. Ved å bruke denne databasen kan Bane NOR estimere utslipp fra for eksempel materialer, energi, transport og avfall som er knyttet til leverandørenes virksomhet. Se kapittelet Klima (ESRS E1), side 101

for en mer detaljert beskrivelse av klimaregnskapet og den miljøutvidede kryssløpsdatabasen. Vi jobber kontinuerlig for å få inn mest mulig fysiske data.

Videre utvikling av Bane NORs klimaregnskap, i tillegg til organisasjonsendringer, har også ført til enkelte endringer i bergningsmetodikk, og valg av utslippsfaktorer. Dette forklares nærmere i kapittelet om klima og i klimarapporten på våre hjemmesider.

Rapporteringsstandardene ESRS medfører en endring fra tidligere rapportering, hvor Bane NORs veikart for bærekraft med referanse til GRI har ligget til grunn. Bærekraftsrapporteringen er i hovedsak utferdiget på grunnlag av krav i ESRS. Rapporteringen følger anbefalt struktur i ESRS 1 og inngår med det i styrets beretning. Standardene stiller en rekke krav til dokumentasjon

av påvirkninger, verdikjeder, styring, mål og handlingsplaner som organisasjonen vil trenge tid på å ha på plass innenfor alle vesentlige områder. Det er også behov for å få på plass bransjestandarder på beregningsmetoder, datafangst og tolkning av ulike krav. Dette vil ta tid å få på plass og være en del av kontinuerlig utvikling innen bærekraftfeltet.

I sammenslåingen med Spordrift har det oppstått endringer i tallgrunnlaget og resultater innenfor ulike områder, gjennom tilføring av flere ansatte og nye fagområder. Blant annet har kvinneandel og antall lærlinger endret seg fra 2022 tallgrunnlaget.

Styringsmodell knyttet til bærekraft

1-3 Rollen til administrasjon, tilsynsorgan og styret (ESRS 2 GOV-1)

Rollen til administrasjons-, ledelses- og tilsynsorganene knyttet til oppfølging av bærekraft er forankret igjennom krav til styringsdokumenter eid av styret og konsernledelsen. Dette gjelder blant annet styringsdokumentene; Policy for eierstyring og foretaksledelse, Policy for etikk og samfunnsansvar, Instruks for styret og konsernsjef og Mandat for compliance officer.

Styret fastsetter overordnet strategi for Bane NOR herunder strategiske mål, likviditetsplan og budsjett. Dette omfatter finansielle og ikke finansielle prognoser som tar hensyn til utviklingstrender og risikoer. Strategien inkluderer blant annet arbeidet med FNs bærekraftsmål og Bane NORs risikostyring, og inkluderer risiko knyttet til blant annet klima og natur. Konsernsjefen utarbeider Bane NORs konsernstrategi og mål som fremlegges for styret.

Compliance og internrevisjon utgjør tilsynsorgan med direkte rapporteringslinje til styret og konsernsjef. Disse funksjonene overvåker, kontrollerer og vurderer risiko og etterlevelse av gjeldende krav til forretningsadferd. Organene fører tilsyn med sosiale forhold, styringsmessige forhold samt klima og miljø gjennom konkrete planlagte revisjoner og oppfølging av etterlevelse av styrende dokumenter. I 2023 er

det utført revisjon på bærekraft konsern med fokus på strategi, styring og rapportering. Videre er det utført revisjon på oppfølging av krav til klima og miljø i kontrakter på konkrete prosjekter i Utbyggingsdivisjonen.

Eksterne tilsyn utøves av statens Jernbanetilsyn, Riksrevisjonen og Direktorat for samfunnsikkerhet og beredskap. Det føres også tilsyn i s pesifikke prosjekter som følger av prosjektets art og risikoområder. Eksempelvis forurensningsmyndighet, som statsforvalter og Direktoratet for strålevern og atomsikkerhet (DSA).

Det er jevnlig eierdialog om bærekraft med Samferdselsdepartementet og med Jernbanedirektoratet, hvorav det også gjennomføres dialog med ulike fagdepartement ved behov.

Styrets kompetanse tilknyttet bærekraft er hovedsakelig ivaretatt gjennom de ulike medlemmers erfaringer fra styrearbeid i andre organisasjoner, verv og stillinger.

Utøvende tilsynsorganer som Statens Jernbanetilsyn og Direktorat for samfunnsikkerhet og beredskap utøver tilsyn innenfor fagdisipliner hvor de har spesialister som innehar høy kompetanse innenfor sine fagområder. Eksempelvis sikkerhet på jernbanen, beredskap, sikring for tilsiktede hendelser og forurensning.

Administrasjonens kompetanse er ivare tatt ved at det er etablert en avdeling for bærekraft i virksomhetsstyring med fagområdeansvar for klima, miljø og bærekraft på vegne av konsern. Resultatansvar for bærekraft ligger i linjen. Det er ansatt miljøledere i divisjonene som støtter linjeledelsen og følger opp etterlevelse på klima og miljø. Sosial bærekraft følges opp av egne avdelinger i HR og i anskaffelsesavdelingen, som blant annet har et fagansvar for å ivareta seriøsitetsskrav i leverandørkjeden. Det arbeides videre med spesifisering av roller og ansvar innen bærekraftsfeltet, et arbeid som vil ha prioritet i 2024.

Styret og administrasjonens medlemmer og sammensetning

Styret har ni medlemmer per 31.12.2023. Alle er uavhengige og utøvende medlemmer. Styrets leder, nestleder og fem styremedlemmer velges av foretaksrådet. I tillegg er det to ansattrepresentanter som har rollen som ikke utøvende observatører. To av styremedlemmene og de to observatører velges av og blant medarbeiderne i foretaket. Fordelingen mellom kjønnene i styret er 55 prosent kvinner og 45 prosent menn. De to observatørene er menn.

For informasjon om det enkelte styremedlem og administrasjonens ledergruppe, se egen omtale i første del av styrets års- og bærekraftsberetning.

1-4 Informasjon gitt til og vurdert av styrende organer (ESRS 2 GOV-2)

Bærekraft inngår i Bane NORs overordnede målekort og tertialrapportering til Samferdselsdepartementet og Jernbanedirektoratet. Tertialrapportering behandles i konsernledelsen og styret før oversendelse til eier. For bærekraft er det i 2023 rapportert på indikatorene direkte klimagassutslipp (CO₂), sykefravær, medarbeiderindeks, andel lærlinger og kvinneandel. Divisjonene rapporterer på divisjonsspesifikke mål som følges opp gjennom divisjonenes rutiner for rapportering og ledelsesgjennomgang.

Styrets- og konsernledelsens rolle i virksomhetens styring og overvåking av risiko, herunder også bærekraftsrisiko, følger av prosess for Helhetlig Risikostyring. Styringsdokumentet

angir i hovedsak håndtering av risiko. Systematisk oppfølging av muligheter og påvirkninger, er noe vi skal integrere bedre i prosessen fremover.

Proessen for risikostyring består av flere delprosesser. Disse er:

- a) Etablering av målbildet ifm. risikovurderingen.
- b) Identifisering av risiko (hendelser).
- c) Vurdering av risiko.
- d) Håndtering av risiko.
- e) Kontrollaktiviteter og tiltak.

Styret rolle er blant annet å:

- Fastsette Bane NORs risikoprofil og påse at Bane NOR har god internkontroll, tilstrekkelige systemer og ressurser for å sikre at lovbestemmelser etterlevs. Dette inkluderer hensiktsmessige systemer for risikostyring som reflekterer omfanget og arten av konsernets virksomhet.
- Behandle underretning om vesentlige risikoer og forslag til håndtering av disse.
- Gjennomgå risikoer av strategisk betydning for konsernet.

Rollen til konsernsjefen relatert til helhetlig risikostyring er definert i Instruks for konsernsjef. I henhold til denne skal konsernsjefen:

- Underrette styret om vesentlige risikoer og forslag til håndtering av disse.
- Gjennomgå strategiske risikoer på konsernnivå.
- Vurdere organisasjonens etterlevelse av risiko og internkontrollkravene (nedfelt i de styrende dokumentene) og eventuelle endringsbehov.
- Sikre at Bane NOR har etablert hensiktsmessige og effektive styrings-, risiko- og internkontrollsystemer.

Konsernledelsen skal inneha nødvendig informasjon som muliggjør fremstilling og vurdering av risikoene som kan true måloppnåelsen på divisjons- eller konsernnivå, eller på en annen måte bør håndteres. Dette innebærer en overordnet beskrivelse av risikoenes innhold og status på tiltak, progresjon siden forrige rapportering og forventet implementeringsfrist.

Det rapporteres også på risiko og påvirkninger avdekket gjennom rollen til compliance officer. Compliance-

funksjonen fremmer etisk forretningsadferd ved å forebygge og avdekke risiko relatert til etterlevelse av regelverk og interne styringsdokumenter. Risiko-vurderingsprosessen består av en vurdering av gjeldende relevant regelverk og forventninger fra vår eier, iboende risiko knyttet til leverandører og bransje, egenvurdering av de vesentlige utbyggingsprosjektene, risikoreducerende tiltak gjennomført av stabsfunksjoner og til slutt en sammenstilling av risikobildet fra compliance. Risikobildet gjennomgås årlig av konsernledelsen og styret.

Divisjonene er ansvarlig for oppfølging av tiltak.

For å identifisere, rapportere og undersøke bekymringer om ulovlig oppførsel eller oppførsel i strid med dens etiske retningslinjer eller lignende dokumenter har Bane NOR en varslingskanal der ansatte og øvrige kan varsle. Det rapporteres på varslingsaker per tema og antall til konsernledelsen, styret, sentralt arbeidsmiljøutvalg (SAMU) og sentralt samarbeidsutvalg (SSU).

Risiko som er varslet til konsernledelsen og styret gjennom compliance officer:

- Mangelfull vurdering av risiko leverandørkjede og som en konsekvens av dette også mangelfull forebygging av risiko for økonomiske misligheter.
- Roller og ansvar ikke godt nok ivaretatt i risikostyringen for å forebygge økonomiske misligheter.
- Mangelfull styring av informasjons og informasjonsforvaltning.

Områder med stor risiko som har blitt rapportert på bærekraft gjennom prosess for helhetlig risikostyring i 2023:

- ID 38 Risiko for lavere reduksjon i klimagassutslipp enn målsatt
- ID E04 Mangelfull risikostyring og tiltak mot digital sikkerhet
- ID E06 Prioriteringer innen bærekraft og ytre miljø gir ikke ønsket effekt
- ID E12 Manglende utnyttelse av tilgjengelig teknologi

Konsernledelsen og styret sitter tett på styring og utøvelse av bærekraftsarbeidet, og er beslutningstakere innenfor strategisk viktige områder, hvorav det i 2023 har vært flere saker på agendaen:

- Beslutte Bane NORs prioriterte områder i strategien, hvor bærekraft er ett av temaene
- Beslutte tiltak for oppfølging av internrevisjon bærekraft, herunder også holdt orientert om status på tiltak
- Beslutning om Bane NORs prioriterte bærekraftstemaer for rapportering iht. utført vesentlighetsanalyse
- Beslutning om struktur for årsrapport hvor bærekraft iht. krav i bærekraftsrapporteringsdirektivet (CSRD) skal inngå i styrets beretning

1-5 Integrasjon av bærekraft i bonusordninger (ESRS 2 GOV-3)

Det vises til redegjørelse for eierstyring og foretaksledelse for opplysninger om lønn og godtgjørelse til Bane NORs øverste ledelse og styremedlemmer. Bane NOR opererer ikke med bonusordninger innenfor noen av våre fagområder, heller ikke for bærekraftsrelaterte mål og/eller virkninger.

1-6 Uttalelse om aktsomhetsvurderinger (ESRS 2 GOV-4)

Det er en økende forventning, blant annet i kommende EØS-relevant regelverk fra EU, om å bruke aktsomhetsvurderinger, slik de er beskrevet i OECDs veileder for aktsomhetsvurderinger, i alt bærekraftsarbeid. Det gjelder ikke bare for arbeidet med menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold, som Åpenhetsloven krever, men også for miljø og styring. Bane NOR har kommet lengst med bruk av aktsomhetsvurderinger i arbeid med menneskerettigheter og anstendig arbeidsforhold i leverandør-

kjeden, se rapportering på ESRS S2 og redegjørelse for aktsomhetsvurderinger i Bane NOR. Det arbeides også med risikovurderinger i prosjekter, se rapportering på ESRS E1 og E4, men vi ønsker å styrke arbeidet med aktsomhetsvurderinger også for miljø og styring. Tabell 1 viser hvor det finnes informasjonen om hvordan det jobbes med de ulike trinnene i OECDs aktsomhetsvurderingsprosess innen Bane NORs fem mest vesentlige bærekraftstema, men rapporteringen er ikke fullstendig, og vil styrkes fremover.

TABELL 1: Trinnene i aktsomhetsmodellen til OECD

Trinnene i aktsomhetsmodellen til OECD	
Trinn 1 Forankre ansvarlighet i retningslinjer og styringssystemer	Svares ut, fullstendig eller delvis, for Bane NORs vesentlige bærekraftstema i de enkelte ESRS-kapitlene i styrets beretning. For ESRS S1 og S2, se også redegjørelse for aktsomhetsvurderinger. For trinn 6, se spesielt rapportering på ESRS G1.
Trinn 2 Kartlegg og vurder negativ effekt	
Trinn 3 Stans, forebygg eller reduser negativ påvirkning	
Trinn 4 Overvåk gjennomføring og resultater	
Trinn 5 Kommuniser hvordan påvirkningen er håndtert	
Trinn 6 Sørg for, eller samarbeid om gjenoppretting og erstatning der det er påkrevd	

1-7 Risikostyring og internkontroll over bærekraftsrapportering (ESRS 2 GOV-5)

Internkontroll er en integrert del av virksomhetsstyringen. Styrende dokumenter i Bane NOR er en sentral del av internkontrollsystemet, og består av styringspolicer og konsernstandarder som definerer «skal»-krav til organisasjonen (internkontrollkrav). Modenheten i Bane NORs internkontroll og status på forbedringstiltak rapporteres til styret fra compliance gjennom årsrapporten og ved regelmessig rapportering fra konsernrevisjon.

Som omtalt i overliggende avsnitt fastsettes risikoprofilen for Bane NOR SF av styret. Risikoprofilen vurderes i sammenheng med risiko- og konsekvensmatrisen, som gir uttrykk for konsernets risikoappetitt. Basert på hvor risikoen plasseres seg i risikomatriksen ommer konkrete kriterier og håndteringsregler for å styre risikoen til anvendelse. Risikoene fremlegges for konsernsjefen og styret for behandling hver måned. Risiko innenfor kritisk område kan kun aksepteres av styret. Risiko av svært alvorlig karakter vil kunne eskaleres direkte av styreleder og

konsernsjefen til Jernbanedirektoratet og eier utenom den ordinære rapporteringen.

Bane NOR gjennomfører «ledelsens gjennomgang» årlig, hvor etterlevelse og oppfølging innenfor klima og miljø inngår.

Det utøves sidemannskontroll av fagressurser på data som inngår i tertialvise rapporteringer og årsrapporten. Innsamling, kontroll av data og datakvalitet er et forbedringspunkt som vil vies stor oppmerksomhet de kommende årene. Det er behov for å få på plass digitale løsninger, samt å kunne anvende disse for løpende innsamling av data tilknyttet kontrakter i ulike leverandørkjeder.

Det jobbes aktivt for at bærekraft skal integreres fullt ut i vår strategi og forretningsdrift. Dette innebærer også at påvirkninger, risikoer, muligheter og avvik fra krav i standarder som avdekkes gjennom vesentlighetsanalyser og i rapporteringen, sikres ivaretatt gjennom

våre etablerte systemer for risikohåndtering og internkontroll. Dette er vi ikke i mål med og vil være et viktig fokusområde i 2024.

Tabell 2 viser en oversikt over noen av de viktigste identifiserte risikoene med avbøtende innenfor våre vesentlige bærekraftemaer, mer informasjon finnes i de enkelte kapitlene.

TABELL 2: Viser en oversikt over noen av de viktigste identifiserte risikoene med avbøtende tiltak innenfor våre vesentlige bærekrafttemaer, mer informasjon finnes i de enkelte kapitlene.

Bærekrafttema	Risiko	Tiltak
E1 Klimatilpasning	Ekstremvær setter jernbanelinjer ut av drift, og medfører store og kostbare ødeleggelser. Påvirker punktlighet og utgjør en iboende fare for sikkerhet på jernbanen	Etablert tiltaksplan med formål og redusere konsekvenser som følge av mer ekstremvær Sikkerhet på jernbanen ivaretas gjennom etablerte rutiner for beredskap
E1 Klimagassutslipp	Bane NOR klarer ikke å redusere klimagassutslipp fort nok iht. mål om 50% reduksjon innen 2030	Divisjonsspesifikke mål og handlingsplaner. Oppfølging gjennom mål og resultatstyring fra konsernledelsen
E4 Biomangfold	Inngrep på sårbar natur som følge av utbygging av dobbeltspor parseller	Natur får en høyere prioritet ved valg av trase. Avbøtende tiltak og reetablering der det er mulig samt i økende grad økologisk kompensasjon
S1 Egne arbeidere	Manglende utøvelse av inkludering og ikke-diskriminering blant ledere og ansatte	Etablert handlingsplan med definerte tiltak som iverksettes i 2024.
S1 Egne arbeidere	Risiko for skader H1, egne ansatte	Sikkert arbeid i og ved spor. - Forbedringsprosjekt med barrierekartlegging - Sikkerhetssamlinger, HSV-dager Fysisk arbeidsmiljø - Kartlegging av arbeidsmaskiner - Månedlige kampanjer - HMS-dager Ledelse - Kompetanseheving arbeidsledere - Oppfølging av leverandører - Operative kontroller
S2 Arbeidere i verdikjeden	Risiko for ubalanse mellom arbeid og fritid for arbeidere i verdikjeden og for helse og sikkerhet. Manglende etterlevelse av krav lønns- og arbeidsvilkår.	Etablert mål for prosjektkontroller og revisjoner i linjen for oppfølging av seriositetskrav. Tatt i bruk funksjonalitet for seriositetskontroller (lønns- og arbeidsvilkårkontroller) i HMSREG. Etablert mål for kontroller og revisjoner i Godkjenningsordningen for sikkerhetsvakter.
S2 Arbeidere i verdikjeden	Manglende etterlevelse av Åpenhetsloven og risiko for brudd på menneskerettigheter.	Innført utvidet krav til sosialt ansvar med krav til gjennomføring av aktsomhetsvurderinger hos leverandører. Kvartalsvis risikovurdering av leverandørporteføljen.
S2 Arbeidere i verdikjeden	Risiko for skade, H1 entreprenører	Fokuskampanjer med entreprenører Kontinuerlig analyser av hendelser som grunnlag for tiltak Nye arbeidsprosesser for behandling av læringsark
G1 Forretningsatferd	Mangelfull vurdering av iboende risiko leverandørkjede og som en konsekvens av dette også mangelfull forebygging av risiko for økonomiske misligheter.	Konsernprosedyre Integritetskontroller er implementert og plan for operasjonalisering 2024 er utarbeidet.

Strategi

1-8 Strategi forretningsmodell og verdikjede (ESRS 2 SBM-1)

Bane NOR sine leveranser og tjenester utøves hovedsakelig gjennom våre fem kjerneprosesser. Våre viktigste kunder er togoperatørene og de reisende, hvorav kjernen i vår virksomhet er å legge til rette effektiv og punktlig jernbaneinfrastruktur som gjør at tog, også for fremtiden er bærekraftig og foretrukket både for gods og persontrafikk. I tillegg jobbes det målrettet med knutepunktutvikling som skal gjøre det attraktivt å bo og utvikle servicetilbud i nær tilknytning til jernbanen og stasjonene våre. Vi har en rekke leverandører hvorav leverandører av rådgivertjenester og entreprenører for bygging av eiendom og jernbaneinfrastruktur utgjør hovedmengden av kontrakter som inngås i Bane NOR. I tillegg inngås det kontrakter med mindre entreprenører for drift og vedlikehold, samt tjenestekjøp tilknyttet administrativ drift.

I figur 1 er verdikjeden til Bane NOR illustrert, med hovedaktiviteter og berørte interessenter.

Jernbanen er et bærekraftig transportalternativ og utgjør med det en positiv påvirkning for samfunnet. Videre skapes det lokale arbeidsplasser og byutvikling i forbindelse med knutepunkter som etableres. Selv om det å reise med tog i utgangspunktet er bærekraftig, utgjør Bane NORs aktiviteter og virksomhet en rekke negative påvirkninger på miljø og mennesker, som vi søker å redusere gjennom målrettet og systematisk arbeid. Negative påvirkninger på miljø er blant annet klimagassutslipp (E1) og arealinngrep i sårbar natur (E4) som følge av utbygging av nye dobbeltsporparceller.

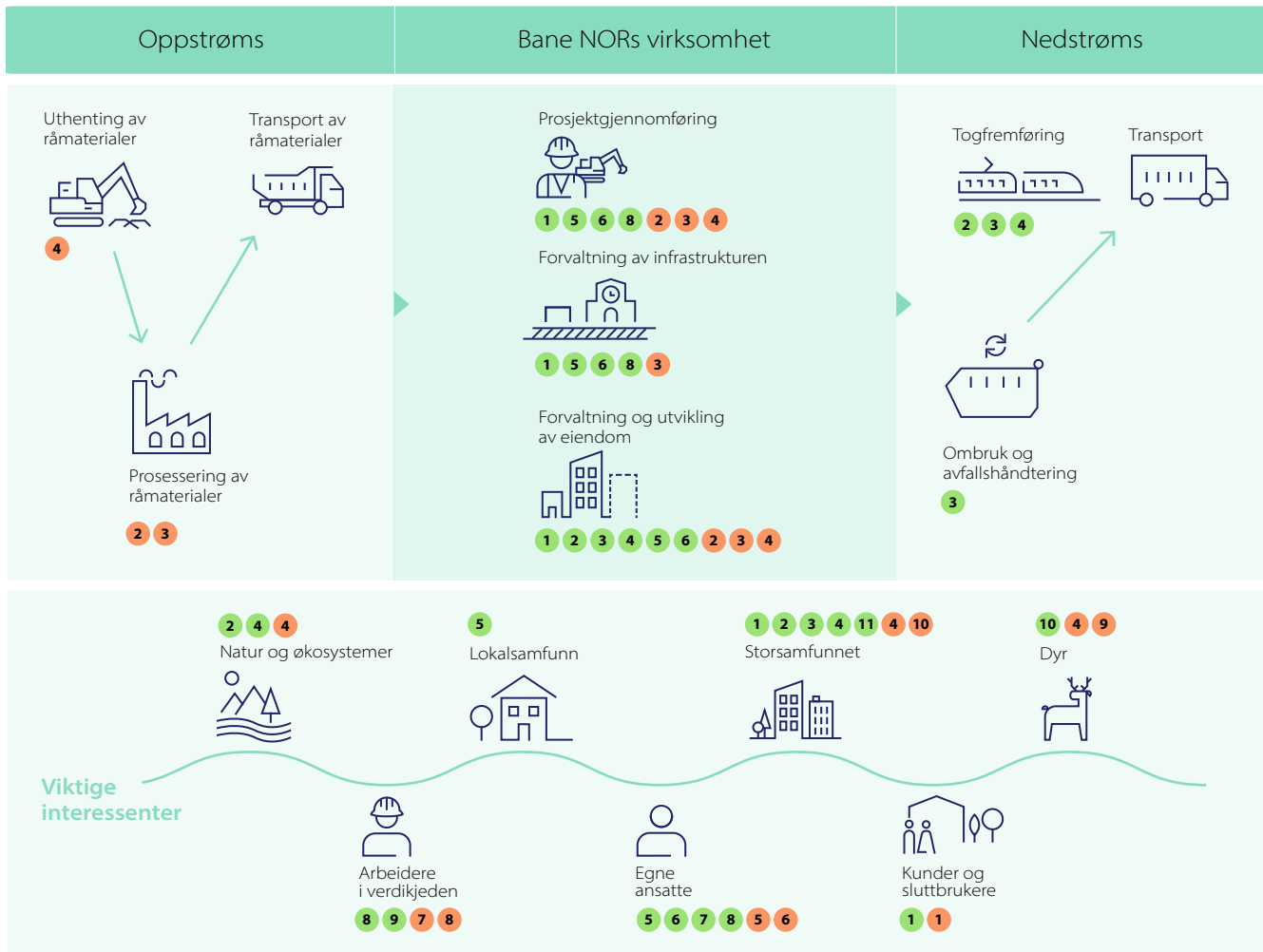
Vi har også en omfattende leverandørkjede (S2) hvor det er en iboende risiko for brudd på menneskerettigheter og lønns og arbeidsvilkår, som krever systematisk jobbing og årvåkenhet. Egne ansatte (S1) er viktig å ivareta for Bane NOR, hvor arbeidstakerrettigheter, mangfold og HMS er områder vi har et særskilt fokus. Jernbanen går langs hele Norge hvor risiko for dyrepåkjørsler (G1) er iboende som krever tiltak og samarbeid med lokalmiljøet.

Ved revisjon av vesentlighetsanalysen i 2024 vil det jobbes videre med verdikjedeperspektivet og gjennomføres en grundig kartlegging av verdikjedens aktiviteter og påvirkninger oppstrøms og nedstrøms innenfor kjerneprosessene og våre vesentlige bærekraftstemaer.

Oversikt over hvor i Bane NORs verdikjede de mest vesentlige bærekraftstemaene inntreffer

Her vises positiv og negativ påvirkning fra bærekraftstemaene som har fremkommet som mest vesentlig i vår dobbelt vesentlighetsanalyse (klima, biomangfold og økosystemer, egne ansatte, arbeidere i verdikjeden og bedriftsadferd), og hvilke aktiviteter og interessenter som blir berørt. Det betyr ikke at vi ikke har positiv og negativ påvirkning knyttet til andre bærekraftstemaer. Verdikjeden er en forenkling.

FIGUR 1: Overordnet verdikjede oppstrøms og nedstrøm for Bane NORs virksomhet, samt vår positive og negative påvirkning.



Oppstrøms- og nedstrøms- aktiviteter er forenklet og må ikke forveksles med kategoriene i klimaregnskapet, som følger GHG-protokollens definisjon

Positiv påvirkning

- E1 1 Klimatilpasning
- E1 2 Klimagassutslipp
- E1 3 Energi
- E4 4 Tap av biomangfold
- S1 5 Arbeidsforhold
- S1 6 Likebehandling og like muligheter
- S1 7 Andre arbeidsrelaterte rettigheter
- S2 8 Arbeidsforhold i verdikjeden
- G1 9 Beskyttelse av varslere
- G1 10 Dyrevelferd
- G1 11 Korrupsjon og bestikkelser

Negativ påvirkning

- E1 1 Klimatilpasning
- E1 2 Klimagassutslipp
- E1 3 Energi
- E4 4 Tap av biomangfold
- S1 5 Likebehandling og like muligheter
- S1 6 Andre arbeidsrelaterte rettigheter
- S2 7 Arbeidsforhold i verdikjeden
- G1 8 Beskyttelse av varslere
- G1 9 Dyrevelferd
- G1 10 Korrupsjon og bestikkelser

E1 = Klima E4 = Biomangfold og økosystemer S1 = Egne ansatte S2 = Arbeidere i verdikjeden G1 = Bedriftsadferd

Det jobbes med å sette og konkretisere mål innenfor våre prioriterte områder for bærekraft. Overordnet kan mål gitt i tabell 3 trekkes frem. Fullstendig oversikt over mål og indikatorer for våre vesentlige temaer finnes i bærekraftsberetningen kapittel 2 Miljø, 3 Sosialt og 4 Styring. Bærekraftsmål er integrert i konsernets strategi og målekort. Oppnåelse av mål krever at det jobbes aktivt

i hele organisasjonen, samt at Bane NOR benytter sin markedsposisjon ved å stille krav i kontrakter med våre leverandører. Der har vi en reel innflytelse gjennom å kunne stille målbare krav til leverandører for blant annet reduksjon av klimagassutslipp og energieffektive bygg. Samtidig må vi erkjenne at vi ikke har kommet så langt som vi ønsker. Det er krevende å sette realistiske mål om klimagassutslipp

da det betinger at teknologien er på plass for å kunne innfri mål om eksempelvis utslippsfrie anleggsplasser, samt at det finnes gjennomførbare løsninger for å erstatte bruk av blant annet betong og stål i konstruksjoner. Vi ser også at kostnader forbundet med omstillingen er krevende for flere leverandører, noe som bidrar til at det tar tid å komme dit vi ønsker.

TABELL 3: Noen viktige målsetninger for bærekraftsarbeidet i Bane NOR

Bærekraftsområde	Mål
ESRS E1 Klima	<p>For klimagassutslipp er det mål om å redusere direkte og indirekte utslipp i 2030 med 50% sammenliknet med 2019.</p> <p>For Bane NOR Eiendom er det et mål om energireduksjon på 15 prosent for hele porteføljen mot 2024. For nybygg er målet å oppnå energiklasse A, samt at større prosjekter skal BREEAM-sertifiseres med mål om karakter Excellent eller Outstanding.</p>
ESRS E4 Biomangfold og økosystemer	Mål og måltall er under utarbeidelse i 2024.
ESRS S1 Egne ansatte	<p>Mål innen 2025:</p> <ul style="list-style-type: none"> Andel kvinner 30% Andel lærlinger 20% Sykefravær lavere enn 4,4% H1 <2,3
ESRS S2 Arbeidere i verdikjeden	<p>Mål på lang sikt +/- 5 år</p> <ul style="list-style-type: none"> Andel leverandører som etterlever våre seriositetskrav skal være 100 % Andel av viktigste leverandører vi har gjort oppfølgingsaktiviteter med overfor er minimum 40 %
G1 Forretningsatferd	<p>«Alle ansatte skal være kjent med overordnede prinsipper for etikk, samfunnsansvar og habilitet i Bane NOR»</p> <p>Mål som støtter opp om dette er:</p> <ul style="list-style-type: none"> 10% av organisasjonen skal hvert år igjennom dilemmatrening. 90% av organisasjonen skal alltid ha gjennomført den obligatoriske digitale treningen i etikk og samfunnsansvar. 90% av organisasjonen som har krav om det skal ha profil i habilitetsregisteret.

1-9 Interessenter (ESRS E2 SBM-2)

Vårt samfunnsoppdrag er å forvalte og utvikle jernbanenettet, jernbaneeiendom og styre togtrafikken. For å gjennomføre oppdraget er Bane NOR avhengig av tillit og forståelse hos eier, lokale og sentrale myndigheter, politikere, naboer til våre anlegg, kunder og et stort publikum. Vi definerer våre interessenter som individer eller grupper som blir, eller kan bli påvirket, av vår aktivitet. Viktige interessenter er;

- Leverandør av tjenester
- Entreprenører bygg, anlegg drift og vedlikehold
- Leverandør av rådgivertjenester
- Sluttbrukere som reisende og avsendere av gods
- Togoperatører gods og persontransport
- Samfunn som naboer og lokalmiljø
- Natur
- Eier og premissgivere
- Bane NORs egne ansatte

Det er viktig for Bane NOR å ha en løpende dialog med våre kunder og sluttbrukere. Dette utøves gjennom årlige brukerundersøkelser og samarbeidsfora.

Det er i 2022/2023 gjort en rekke intervjuer og brukerundersøkelser som har gitt oss informasjon og input til vår forretningsdrift og vesentlighetsanalysen for bærekraft som er utført i 2023 (se tabell 4).

Det vil i forbindelse med oppdateringen av dobbelt vesentlighetsanalyse i 2024, gjennomføres en utvidet interessentdialog med leverandører og entreprenører

innenfor de ulike tjenesteområdene våre. Innspillene vil utgjøre en viktig input i beslutningen om vesentlige bærekraftstemaer for kommende år og ved utrulling av neste strategi til konsernet.

Styret og konsernledelsen er gjort kjent med interessentenes innspill gjennom blant annet inngående kjennskap til eierskapsmeldingen og føringer i nasjonal transportplan, samt gjennom resultatene av dobbelt vesentlighetsanalyse og bekjentgjøring av de ulike brukerundersøkelsene.

TABELL 4: Oversikt over interessenter og viktige interesseområder

Kategori interessent	Kilde	Interesseområder	Bane NORs strategi for å vareta innspill/behov
Kunde Persontransport og Kunde Gods	Driverundersøkelsen Kantar for Bane NOR, Zynk	Færre feil på infrastrukturen Bedre samhandling og kommunikasjon	Punktlighet og tiltak for å detektere og redusere feil er et prioritert område i strategien for 2023/2024. Vi har faste kundemøter på strategisk, taktisk og operativt nivå: <ul style="list-style-type: none"> • Årlig møte med konsernledelsen for de største selskapene, • Kundemøter 2-4 ganger i året ledet av KAM • Operative møter vedrørende punktlighet/kundekvalitet/sikkerhet.
Leverandør Entreprenør Leverandør Rådgiver	Intervjuer	Klima – indirekte og direkte utslipp Sirkulærøkonomi Tydelig krav i kontrakter Lik kunnskap i organisasjonen om bærekraft	Klima er et prioriterte områder for rapportering, mål og resultatstyring i 2023/2024 Kommunikasjon og økt kompetanse om bærekraft i organisasjonen inngår som et av delmålene i strategien for bærekraft i 2023/2024
Sluttbruker	Driverundersøkelsen, jdir / ipsos	Punktlighet	Punktlighet er et prioritert område i strategien for 2023/2024
Samfunn	Spørreundersøkelse Zynk	Punktlighet Reduksjon i klimagassutslipp Begrense arealinngrep av sårbar natur	Punktlighet er et prioritert område i strategien for 2023/2024 Klima er et av 5 prioriterte områder for rapportering, mål og resultatstyring i 2023/2024 Biomangfold og Økosystemer er et prioritert område for rapportering, mål og resultatstyring i 2023/2024
Eier/Premissgiver	Eierskapsmelding St. 6 (2022-2023) Nasjonal transportplan (NTP) 2022–2033 Underlagsmateriale til NTP 2025-2036	Klima Naturmangfold og økosystemer Redusere arealinngrep Lønns og arbeidsvilkår Åpenhet og rapportering Risikostyring	Eierskapsmeldingen, gjeldende NTP og underlagsmaterialet for ny NTP er ilagt stor vekt ved beslutning om vesentlige bærekraftstemaer for rapportering, mål og resultatstyring i 2023/2024.
Interne interessenter	Spørreundersøkelser internt i Bane NOR	Fokus på sirkulærøkonomi og gjenbruk Klima Samhandling med kunder Rettferdig lønn, arbeidstid og personvern hos egne ansatte	Egne ansatte S1 er et prioritert område for rapportering, mål og resultatstyring i 2023/2024. Sirkulærøkonomi og gjenbruk er et fokusområde som det jobber godt med blant annet gjennom logistikkavdelingen til Bane Nor. Dette området skal styrkes fremover selv om det ikke er blant våre prioriterte områder for rapportering i 2023.

1-10 Vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter (ESRS 2 SBM-3)

Dobbel vesentlighetsanalyse er gjennomført i henhold til beskrevet prosess, se side 86. Tabell 5 viser oppsummert hvilke bærekraftstemaer som er funnet vesentlige for rapportering samt grunnlag for konklusjonen.

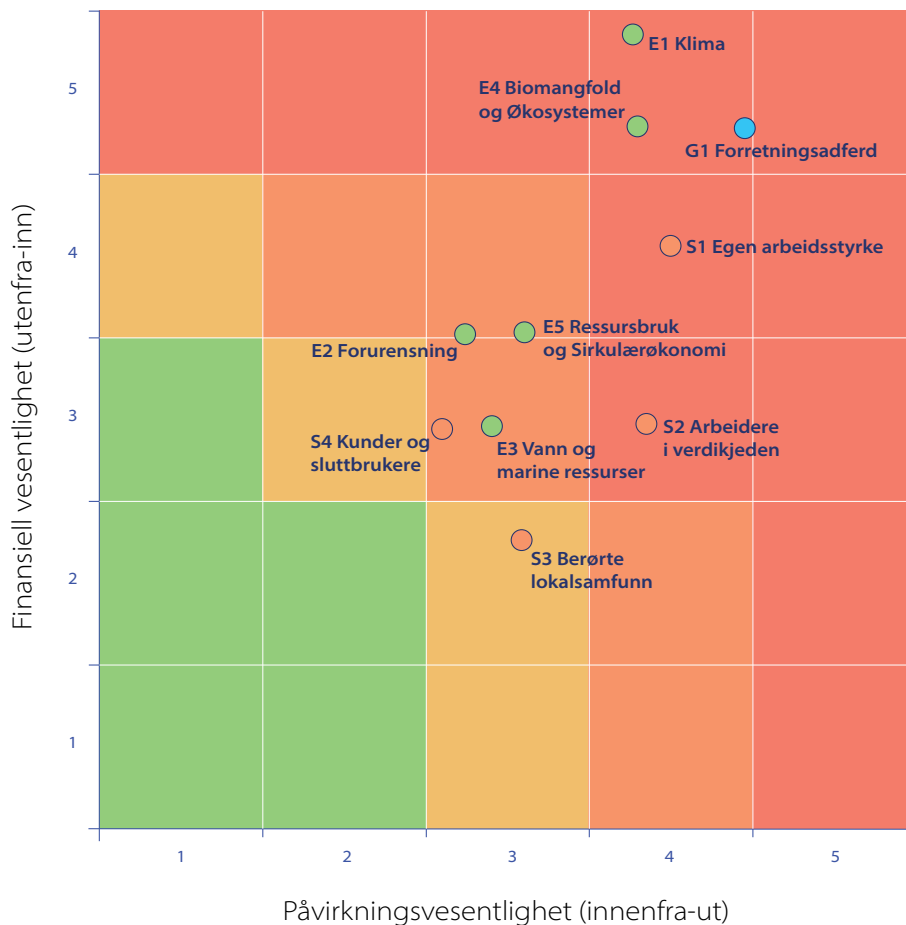
Det at temaer ikke er funnet vesentlig for Bane NORs bærekraftsrapportering betyr ikke at det ikke foreligger positive og negative påvirkninger innenfor disse som Bane NOR må sikre å ivareta. Dette er godt illustrert gjennom matrisen i figur 2, hvor flere bærekraftstemaer ligger i gult og oransje område. Dette betyr at det foreligger påvirkninger som Bane NOR må påse og ivareta, men omfang av påvirkning, kombinert med sannsynligheten for at de inntreffer, gjør at de ikke scorer like høyt som temaene som er innenfor terskelverdien for hva som er funnet vesentlig. For noen av

områdene, eksempelvis vann og marine ressurser, har Bane NOR en relativt mindre påvirkning enn andre typer virksomhet, samt at det foreligger lovverk og rutiner for internkontroll som ivaretar temaet på en tilfredsstillende måte. Et annet område som ikke er funnet vesentlig for rapportering på bærekraft, men som er svært viktig for Bane NOR sin virksomhet, er kunder og sluttbrukere (S4). Dette har flere årsaker. En av dem er at dette temaet i analyse-materialet ofte blir behandlet som et overgripende tema for Bane NOR, og ikke kun knyttet til bærekraft. Bane NOR har satt mål og følger opp punktlighet og sikkerhet for de reisende gjennom prioriterte områder i strategien og gjennom kontinuerlig fokus fra ledelsen og arbeidet med drift og vedlikehold. Et annet forhold som spiller inn er at S4 standarden er utformet på en slik måte

at den i større grad adresserer bedrifter som forholder seg direkte til forbrukerne, enn bedrifter som Bane NOR, som forholder seg til sluttbrukere gjennom andre aktører.

Vesentlighetsanalysen vil gjentas med jevne mellomrom, og nye forventninger fra eier, interessentdialogen, nytt lovverk eller nye vurderinger kan endre analysen og resultatet for neste rapportering.

FIGUR 2: Resultat av dobbelt vesentlighetsanalyse aggregert på hovedtemaer



For Bane NORs bærekraftsrapportering for 2023 rapporteres det på de 5 mest vesentlige temaene (ESRS'ene), som er fremkommet gjennom vesentlighetsanalysen. Dette er de temaene som her ligger på rødt område. Det betyr ikke at Bane NOR ikke jobber med de andre temaene, men de rapporteres ikke på i bærekraftsdelene av årsberetningen. Det vises til kapitlene 2 Miljø, 3 Sosiale forhold og 4 Styring i bærekraftsberetningen for nærmere redegjørelse om positive og negative påvirkninger, risikoer og muligheter som er identifisert for vesentlige hoved- og undertemaer.

TABELL 5: Vesentlige bærekraftstemaer for rapportering i 2023/2024

ESRS	Finansielt vesentlig	Vesentlig positiv og negativ påvirkning	Vesentlig for bærekraftsrapportering 2023	Samlede vurderinger som ligger til grunn for konklusjon om vesentlighet
ESRS E1 Klima	Ja	Ja	Ja	Forventing fra eier, gjennom Nasjonal transportplan og eierskapsmeldingen, at statseide virksomheter skal kutte klimagassutslipp og vurdere klimarisiko. Temaet fremkommet som finansielt vesentlig, har stor negativ påvirkning og fremkom som viktig for interessenter.
ESRS E2 Forurensning	Nei	Nei	Nei	Relativt sett mindre påvirkning enn andre type virksomheter. Bane NOR må etterleve strenge lovkrav på feltet. Lik etterlevelse av prosess og rutiner for internkontroll er satt på agendaen i Bane NOR. Se omtale under 2-1-3 Styring av klima- og miljøområdet i Bane NOR – Etterlevelse og internkontroll i miljøarbeidet.
ESRS E3 Vann	Nei	Nei	Nei	Relativt sett mindre påvirkning enn andre transportvirksomheter. Bane NOR må etterleve strenge lovkrav på feltet. Lik etterlevelse av prosess og rutiner for internkontroll er satt på agendaen i Bane NOR. Se omtale under 2-1-3 Styring av klima- og miljøområdet i Bane NOR – Etterlevelse og internkontroll i miljøarbeidet.
ESRS E4 Biomangfold og økosystemer	Ja	Ja	Ja	Det er en sterk forventing fra eier gjennom Nasjonal transportplan og Eierskapsmeldingen at statseide foretak skal redusere sin påvirkning på natur. Temaet er også vurdert som finansielt vesentlig, det fremkom som viktig for interessenter og med stor potensiell negativ påvirkning.
ESRS E5 Ressursbruk og sirkulærøkonomi	Nei	Nei	Nei	Relativt sett mindre påvirkning enn andre type virksomheter da jernbaneinfrastruktur har svært lang levetid. Bane NOR jobber med temaet, for eksempel tilrettelegging for ombruk av overskuddsmateriell. Tiltak innenfor dette vil også fanges opp som løsninger for å redusere klimagassutslipp, som er definert som mest vesentlig. Det er også færre sentrale tydelige føringer og mål knyttet til hovedtemaet.
ESRS S1 Egne ansatte	Nei	Ja	Ja	Temaet er omtalt i Eierskapsmeldingen som en forventing til statseide foretak. Det fremkom gjennom analysen som viktig for interessenter og viktig for våre egne ansatte. Analysen viste stor positiv og negativ påvirkning og likestillingsloven gir oss krav om rapportering.
ESRS S2 Arbeidere i verdikjeden	Nei	Ja	Ja	Temaet er omtalt i Eierskapsmeldingen, og Åpenhetsloven gir oss klare krav om rapportering innen menneskerettigheter. Temaet ble også i analysen vurdert å ha stor positiv og negativ påvirkning, spesielt fordi Bane NOR er en betydelig kunde i en bransje med forhøyet risiko (bygg og entreprenør).
ESRS S3 Lokalsamfunn	Nei	Nei	Nei	Samfunn, lokalmiljø og naboer er selvfølgelig et svært viktig for Bane NOR, og det legges opp til betydelige medvirkningsprosesser med lokalsamfunn og naboer i utbyggingssaker. Men temaet kom ikke over terskelverdi for bærekraftsrapporteringen for 2023. Se bærekraftsberetningen delkapittel 1-9 Interessenter [ESRS E2 SBM-2].
ESRS S4 Kunder og sluttbrukere	Nei	Nei	Nei	Kunder og sluttbrukere er svært viktig for Bane NOR og vår eksistensberettigelse. Blant annet er punktlighet den viktigste KPI'en Bane NOR rapporterer på i stort, se side 20 i teksten «Kunden i sentrum» og side 49 i teksten «Kapasitet- og trafikkstyring» for rapportering om punktlighet. Et annet viktig tema for Bane NOR er sikkerhet for kunden, se side 65 i teksten «sikkerhet og HMS» for rapportering. Temaet kom ikke over terskelverdi for bærekraftsrapportering for 2023. Bane NOR ble ikke av interessenter eller i analysene vurdert å ha relativt større negativ og positiv påvirkning på undertemaene i standarden enn andre virksomheter (informasjonsrelaterte påvirkninger, personlig sikkerhet og sosial inkludering). Det rapporteres altså på temaet, men ikke som en del av bærekraftsberetningen.
ESRS G1 Forretningsatferd	Ja	Ja	Ja	Dette temaet er omtalt i Eierskapsmeldingen som en klar forventing til statseide selskap. Det fremkom også gjennom analysen som finansielt vesentlig og interessentene trakk også frem temaet som viktig for Bane NOR.

Klimatilpasninger (E1) og arealinngrep på økosystemer (E4) er temaer hvor Bane NOR påvirkes finansielt. Utfordringer grunnet endringer i klima som flomfare pga. økt nedbør og svingninger i temperatur påvirker store deler av infrastrukturen vår. Effekter relaterer seg til ødeleggelse og hendelser som har medført stans i togtrafikken og økonomiske konsekvenser som følge av det. Det gjør seg også gjeldende i behov for å oppgradere deler av infrastrukturen for å tåle mer ekstremt vær fremover. Dette har totalt sett en økonomisk verdi som gjør at påvirkningen er finansielt vesentlig for Bane NOR både på kort, mellomlang og lang sikt. Bane NOR jobber systematisk for å håndtere påvirkning gjennom tiltak i strategien og tiltaksplaner for klimatilpasning.

Bygging av ny jernbaneinfrastruktur medfører behov for grunnerverv som ikke tidligere har vært regulert til jernbaneformål. Bane NOR søker å redusere arealinngrep på sårbar natur og økosystemer. Det medfører avveininger og kost/nytte betraktninger ved at

traseer legges etter minst arealpåvirkning, men med potensielle kostnadsøkninger. Nasjonal transportplan for de neste fire årene har stort fokus på å redusere arealinngrep som følge av samferdselsprosjekter. Dette vil ha innvirkning på strategi og forretningsdrift gjennom mål og resultatstyring på dette området.

Se side 115 der det redegjøres for Bane NORs påvirkning på biomangfold og økosystemer (ESRS E4) for mer informasjon.

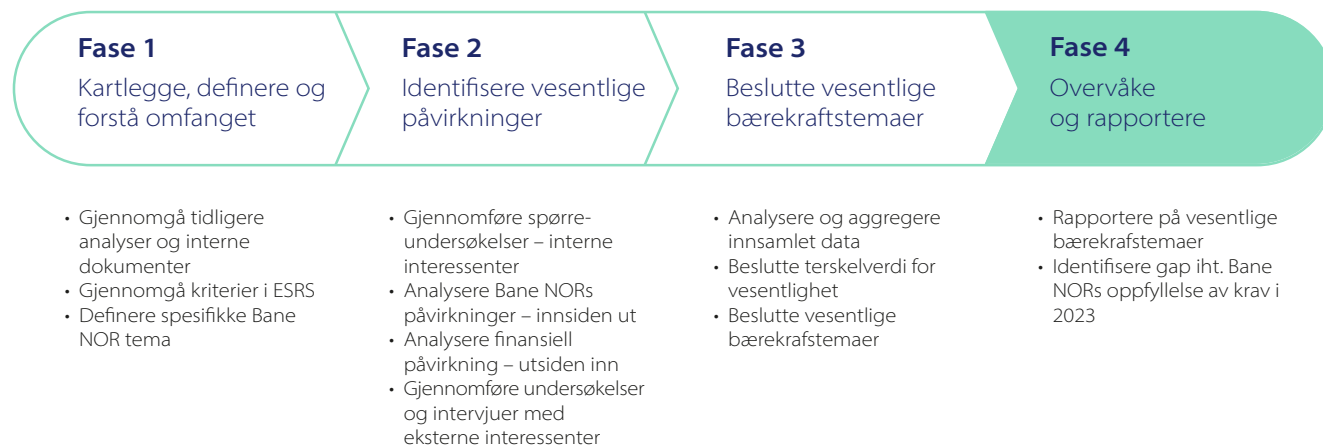
Bane NORs robusthet for å kunne håndtere risikoer og muligheter med stor finansiell verdi avhenger av at disse avdekkes tidlig slik at det er mulig å planlegge for det. Kostnader forbundet med å redusere inngrep på sårbar natur, tas høyde for i kostnadsestimater til prosjektene og med det økonomiske bevilgninger som gis til Bane NOR over statsbudsjettet.

1-11 Analyse av dobbel vesentlighet (ESRS 2 IRO-1 og IRO-2)

Beskrivelse av prosess for å vurdere påvirkninger, risiko og muligheter

Bane NOR gjennomførte i 2019 en vesentlighetsanalyse som har ligget til grunn for veikartet for bærekraft og rapportering frem til 2022. I 2023 er det gjennomført en dobbelt vesentlighetsanalyse med utgangspunkt i krav i CSRD, ESRS 1 og ESRS 2, med grunnlag i hovedtemaer og utvalgte undertemaer gitt i ESRS 1 AR16. Beskrevet prosess som vist i figur 3 er anvendt for vurdering av alle standardområder; E1 Klima, E2 Forurensning, E3 Vann, E4 Biomangfold og Økosystemer, E5 Ressursbruk og sirkulærøkonomi, S1 Egne arbeidere, S2 Arbeidere i verdikjeden, S3 Samfunn, S4 Sluttbrukere og G1 Forretningsatferd, som grunnlag for beslutning om vesentlighet. I tillegg er det inntatt Bane NOR spesifikke temaer der dette har vært relevant.

FIGUR 3: Prosess for gjennomføring av dobbelt vesentlighetsanalyse



TABELL 6: Sannsynlighets- og konsekvenskategorier anvendt i vurdering av positive og negative påvirkninger

Nivå	Konsekvenser			Nivå	Sannsynlighet
	Virkning (scale)	Omfang (scope)	Irreversibilitet (irremediability)		
4	Svært stor virkning	Globalt omfang. Svært stort antall mennesker	Irreversibelt, eller reversibelt med svært stor innsats eller etter svært lang tid	4	Svært sannsynlig (>90%): Daglig drift eller skjer svært ofte
3	Stor virkning	Nasjonalt omfang. Stort antall mennesker	Reversibelt med stor innsats og/eller etter lang tid	3	Sannsynlig (50-90 %): Ikke en del av daglig drift, men skjer ofte
2	Medium virkning	Lokalt omfang. Lavt antall mennesker	Reversibelt med stor innsats og/eller etter lang tid	2	Mindre sannsynlig (10-50 %): Ikke en del av daglig drift og skjer ikke så ofte
1	Liten virkning	Svært lokalt omfang. Lavt antall mennesker	Reversibelt uten innsats og innen kort tid	1	Ikke sannsynlig (<10 %) : Uforutsette hendelser som skjer svært sjelden

Analyse av Bane NORs påvirkning på samfunnet er gjort gjennom en rekke aktiviteter og ved input fra ulike kilder:

1

Bottom-up» analyse positiv og negativ påvirkning

Systematisk analyse av positive og negative påvirkninger gjennom å kartlegge virkninger, omfang og irreversibilitet kombinert med sannsynlighet for at påvirkninger inntreffer. Sannsynlighet og konsekvenskategorier som vist på side 87, er anvendt ved vurderingen av påvirkning. Analysen er utført ved bred involvering av organisasjonens fagressurser innenfor sosialt, forretningsetikk og klima og miljø. Dette for å sikre at verdikjeder og påvirkninger tilknyttet hele vår virksomhet er representert inn i analysen.

2

Ekstern interessentdialog

Eksterne interessenter er involvert ved intervjuer og en rekke brukerundersøkelser som omtalt i kapittel 1-9 Interessenter.

3

Føringer fra eier

Eierskapsmeldingen (Stortingsmelding 6 2022–2023) er svært tydelig på forventninger til selskapene innenfor temaer som klima, naturmangfold og økosystemer, åpenhet og rapportering og lønn og godtgjørelse. Temaene treffer flere av standardområdene i ESRS og har med det også en innvirkning på Bane NORs prioritering av vesentlige bærekraftstemaer. Nasjonal transportplan (NTP) for neste fireårs periode følger opp dette gjennom å sidestille klima og miljø med øvrige sektorpolitiske mål, hvor særlig mål om å kutt i klimagassutslipp og arealinngrep vektlegges høyt.

4

Krav som stilles gjennom lovverket

Loverket stiller mange og omfattende krav som treffer bærekraftsområdet. Inngrep på natur, klimagassutslipp, dyrevern, vern av kulturminner, åpenhet og likestilling er noen av lovgivningene som Bane NOR omfattes av. I vår prioritering av vesentlige bærekraftstemaer er det derfor lagt stor vekt på å ivareta føringer fra lovverk, forskrifter og øvrige føringer fra våre eiere.

Analyse av finansiell vesentlighet

Analyse av finansiell vesentlighet er vurdert av finans- og økonomidirektørene fra stab og divisjoner, samt ansvarlig for risikostyring i Bane NOR ved å kartlegge

risiko og muligheter, størrelsen på den finansielle effekten kombinert med sannsynligheten for at den inntreffer på kort, mellomlang og lang sikt. Etablerte

sannsynlighet og konsekvenskategorier i Bane NOR ble anvendt i vurderingen og som grunnlag for å sette terskelverdien for finansiell vesentlighet.

TABELL 7: Sannsynlighet og konsekvenskategorier anvendt i vurdering av finansiell vesentlighet

Sannsynlighetskategorier	Konsekvens	Finansiell verdi
Svært stor sannsynlighet (91% til 100%)	Svært alvorlig	>300 MNOK
Stor sannsynlighet (66% til 90%)	Alvorlig	100-100 MNOK
Moderat sannsynlighet (36% til 65%)	Moderat	50-100 MNOK
Liten sannsynlighet (11% til 35%)	Lav	10-50 MNOK
Meget liten sannsynlighet (0% til 10%)	Ubetydelig	<10 MNOK

Terskelverdier

Ved fastsettelse av terskelverdier for vesentlighet vedtok styret at etablert rammeverk for risikostyring skulle benyttes. Styret vedtok deretter følgende terskelverdier:

1

Terskel for finansiell påvirkning (utsiden inn) settes i kategori svært alvorlig konsekvens med verdi > 300 millioner NOK iht. konsernprosedyre for helhetlig risikostyring.

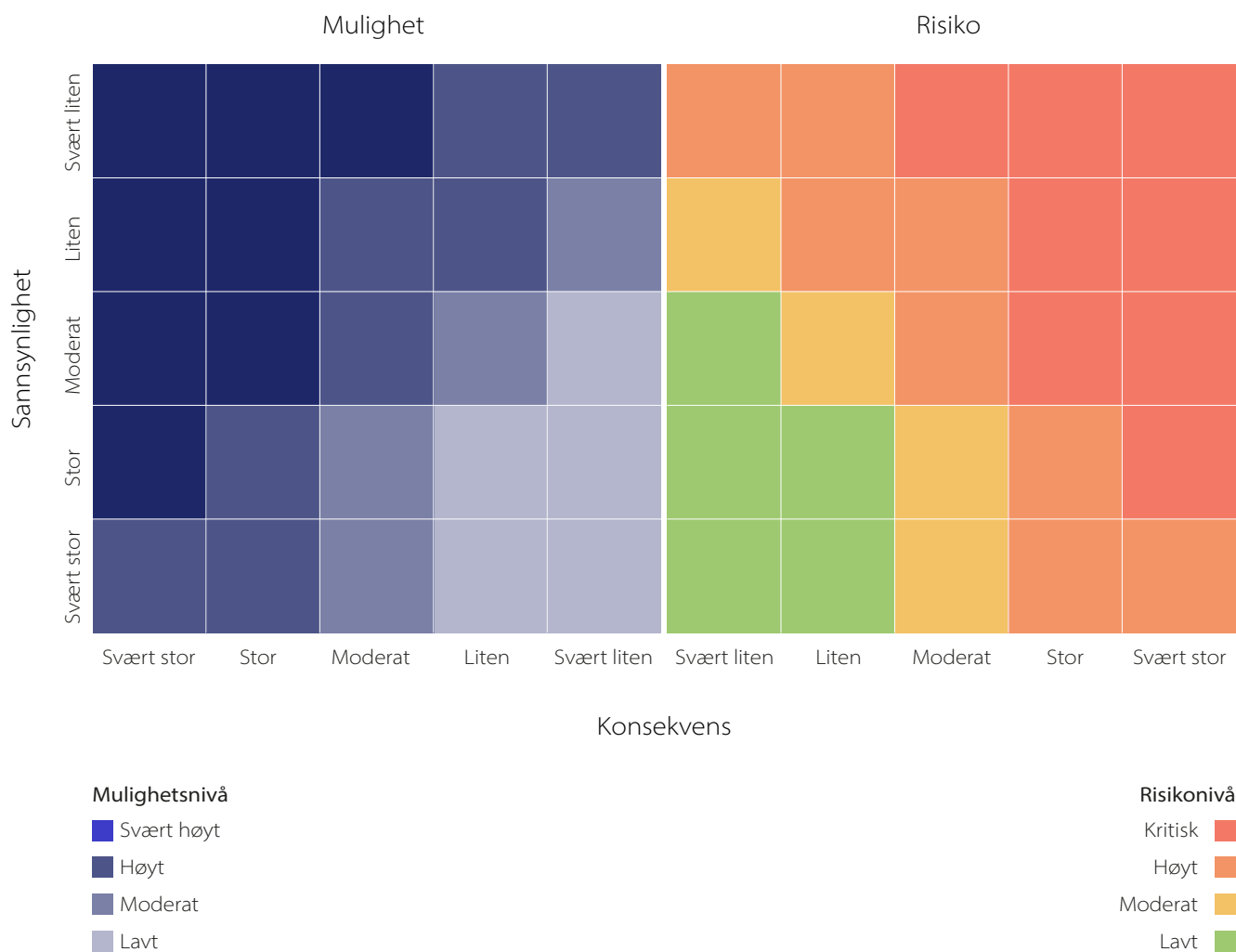
> 300 mil NOK

2

Terskel for negativ og positiv påvirkning (innsiden ut) settes ved kritisk og svært høy vesentlighet som gitt av konsernets styrende dokumenter for helhetlig risikostyring og usikkerhetsstyring.

Risiko og mulighetsmatrise for fastsettelse av vesentlig påvirkning

FIGUR 4: Risiko og mulighetsmatrise for fastsettelse av vesentlig påvirkning



Vurdering av avhengigheter

Avhengighet er indirekte vurdert ved gjennomføring av analysen ved at risikoer og muligheter som følge av påvirkninger er identifisert, men er ikke fullt ut systematisk dokumentert. Dette området vil bli dekket bedre ved oppdatering av analysen i 2024.

1-12 Rapporteringskrav i ERS2 som dekkes (ERS2 IRO-2)

Resultatet av «bottom-up» analysen aggregert på hovedtemaer utført for påvirkninger og finansiell vesentlighet er gitt i matrisen på side 84 figur 2. Av denne fremkommer hovedtemaene E1, E4, S1, S2 og G1 som mest vesentlige for Bane NOR gitt terskelverdien som er satt.

Temaene sammenfaller med tilbakemeldinger fra eksterne og interne interessenter, forventninger i eierskapsmeldingen og nasjonal transportplan og danner med det grunnlaget for

beslutningen om at disse fem temaene er våre vesentlige hovedtemaer for rapportering i 2023.

Matriser gitt i figur 5 og 6 viser en sammenstilling av resultater fra utførte analyser på undertemaer. Basert på dette, samt innspill fra fagansvarlig og resultatansvarlige i linjen, er undertemaer for vesentlige hovedtemaer gitt ved tabell 8 funnet vesentlig for vår rapportering i 2023.

Prosess for beslutning og oppfølging

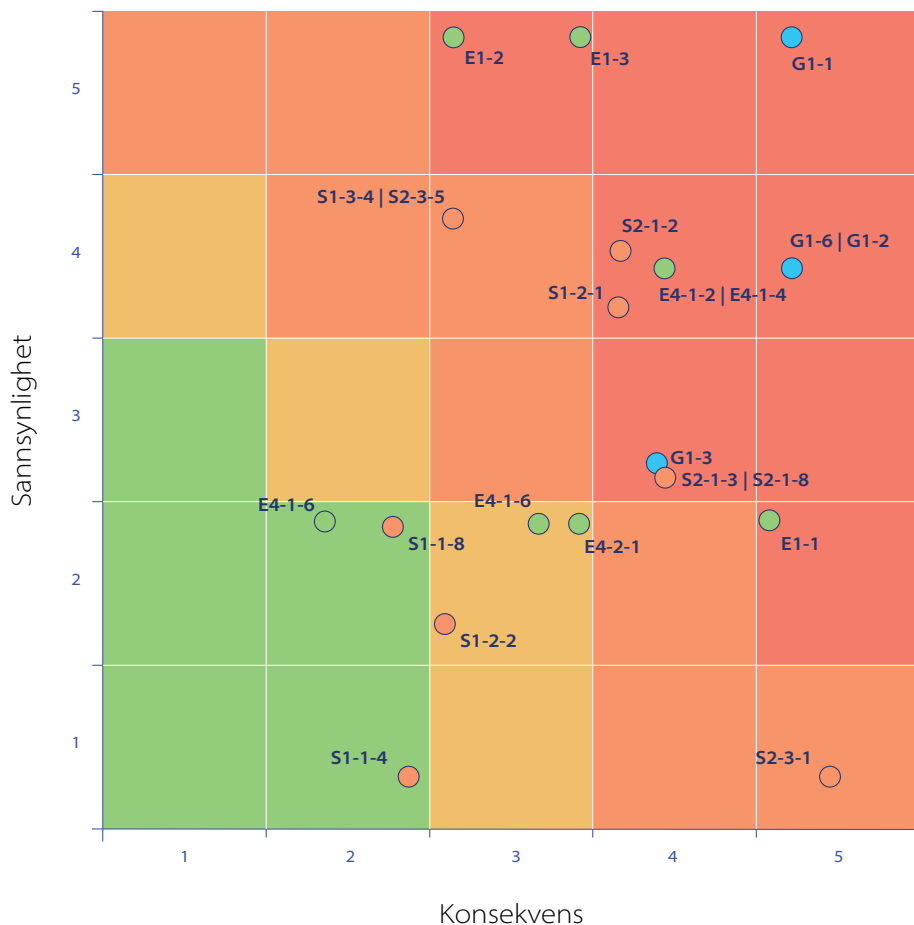
De mest vesentlige temaene er besluttet av styret, etter en grundig involvering av fagressurser, ledergrupper og konsernledelsen i Bane NOR. Den videre oppfølgingen av vesentlige påvirkninger vil følge etablert prosess for helhetlig risikostyring som omtalt på side 73.

For fullstendig oversikt over paragrafer og underliggende krav som er dekket av rapportering vises det til vedlagt ERS2-indeks

TABELL 8: Vesentlige hovedtemaer og undertemaer for rapportering i 2023

ERS2	Undertema
ERS2	Generelle krav
ERS2 E1 Klima	Klimatilpasning Klimagassutslipp Energi
ERS2 E4 Biomangfold og økosystemer	Direkte påvirkning tap av biomangfold
ERS2 S1 Egne ansatte	Arbeidsforhold Likebehandling og like muligheter Andre arbeidsrelaterte rettigheter
ERS2 S2 Arbeidere i verdikjeden	Arbeidsforhold
ERS2 G1 Forretningsatferd	Bedriftskultur Beskyttelse av varslere Korrupsjon og bestikkelser

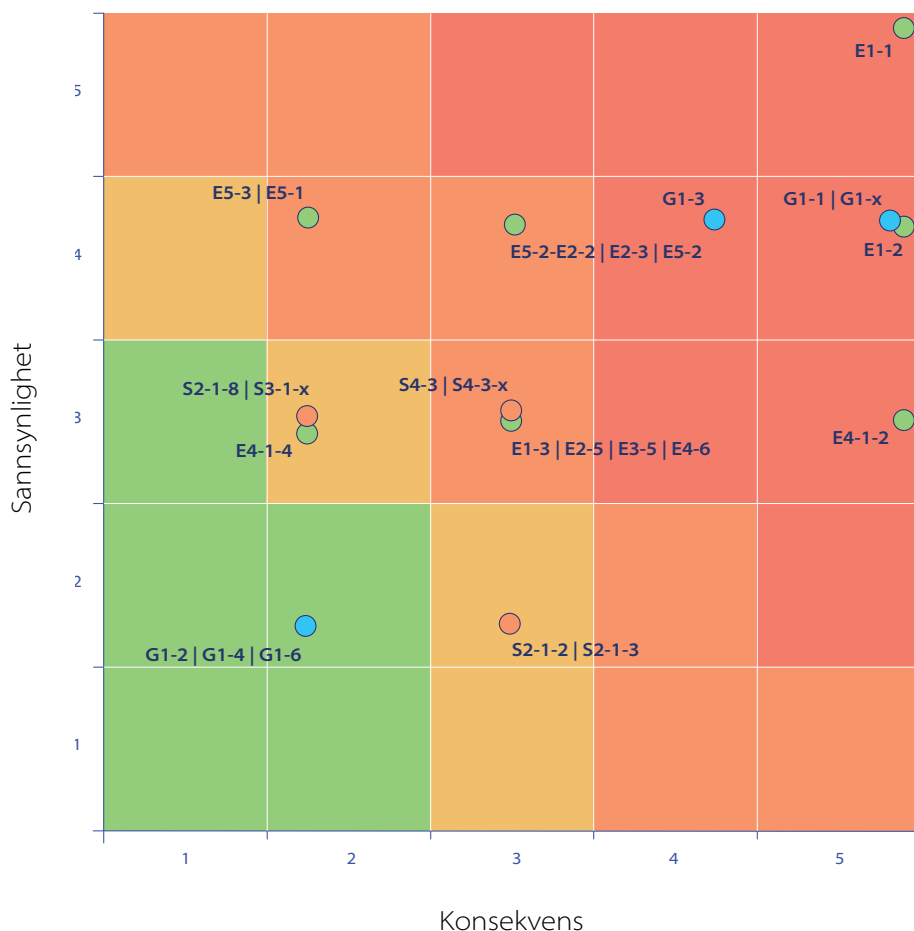
FIGUR 5: Resultat av analyse av påvirkninger - undertemaer



Nummereringen av undertemaer er for Bane NORs interne oversikt og samsvarer ikke med den offisielle ESRs standarden.

Tema	ESRS
Klima	
Klimatilpasning	● E1-1
Reduksjon av klimagassutslipp	● E1-2
Energi	● E1-3
Biomangfold og økosystemer	
Arealbeslag av viktig natur	● E4-1-2
Fremmede arter	● E4-1-4
Friluftsliv og nærmiljø	● E4-1-6
Kulturminner og kulturmiljø	● E4-1-6
Truede arter, herunder pollinerende insekter	● E4-2-1
Forretningsadferd	
Bedriftskultur	● G1-1
Beskyttelse av varslerer	● G1-2
Dyrepåkjørsler og dyrevelferd	● G1-3
Korrupsjon og bestikkelser	● G1-6
Egen arbeidsstyrke	
Sosial dialog og organisasjonsfrihet	● S1-1-4
HMS	● S1-1-8
Inkludering og mangfold	● S1-2-1
Kompetanseutvikling og opplæring	● S1-2-2
Personvern	● S1-3-4
Arbeidere i verdikjeden	
Arbeidstider og fritid	● S2-1-2
Rettferdig lønn	● S2-1-3
HMS	● S2-1-8
Barnearbeid og tvangsarbeid	● S2-3-1
Personvern	● S2-3-5

FIGUR 6: Resultat av analysen finansiell vesentlighet - undertemaer



Nummereringen av undertemaer er for Bane NORs interne oversikt og samsvarer ikke med den offisielle ESRS standarden.

Tema	ESRS
Klima	
Klimatilpasning	● E1-1
Klimagassutslipp	● E1-2
Energi	● E1-3
Forurensning	
Farlige stoffer	● E2-5
Forurensning av luft, vann og jord	● E2-1-E2-2, E2-3
Vann og marine ressurser	
Habitatforringelse og press på vannressurser	● E3-5
Biomangfold og Økosystemer	
Fremmede arter	● E4-1-4
Arealbeslag av viktig natur	● E4-1-2
Arealbruk av dyrket mark	● E4-6
Ressursbruk og Sirkulærøkonomi	
Innkjøp av materialer og produkter	● E5-1
Avfall	● E5-3
Massehåndtering	● E5-2
Egen arbeidsstyrke	
Kompetanseutvikling og opplæring	● S1-2-2
Rettferdig lønn	● S1-3
Arbeidere i verikjeden	
Rettferdig lønn	● S2-1-3
Arbeidstider og fritid	● S2-1-2
HMS	● S2-1-8
Berørte lokalsamfunn	
Forringing av kulturminner og kulturmiljø	● S3-1-x
Kunder og sluttbrukere	
Kommunikasjon med reisende	● S4-3-x
Samhandling med sluttbrukere	● S4-3
Forretningsadferd	
Bedriftskultur	● G1-1
Beskyttelse av varslere	● G1-2
Dyrepåkjørsler og dyrevelferd	● G1-3
Politisk engasjement og lobbyvirksomhet	● G1-4
Betalingspraksis	● G1-6
Organisering, styring, roller og grensesnitt	● G1-x

Referanser i bærekraftsrapporteringen

Oversikt over ESRS-krav hvor det er benyttet henvisninger til andre kapitler i årsrapporten fremkommer av tabell 9. En komplett oversikt over rapporteringskrav med henvisning til hvor kravene er svart ut foreligger i ESRS-indeksen bakerst i bærekraftsberetningen.

TABELL 9: Oversikt over henvisninger

Krav	Beskrivelse av krav	Henvist fra	Henvist til
ESRS 2 BP-2	Beregninger som inkluderer verdikjededata ved bruk av indirekte kilder og estimater	1-2 Spesielle begivenheter	2-2 Klima
ESRS 2 BP-2	Offentliggjøring av annen lovgivning eller generelt aksepterte standarder og rammeverk for bærekraftsrapportering	1-2 Spesielle begivenheter	ESRS 2 Basis for rapportering BP-1
ESRS 2 GOV-1	Informasjon om sammensetningen av medlemmer i forvaltnings-, styrings- og tilsynsorganer	1-3 Rollen til administrasjon, tilsynsorgan og styret	Styrets redegjørelse for eierstyring og foretaksledelse 2023
ESRS 2 GOV-4	Uttalelse om aktsomhetsvurderinger	1-6 Uttalelse om aktsomhetsvurderinger	Redegjørelse om åpenhetsloven
ESRS 2 SBM-3	Beskrivelse av vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter avdekket i vesentlighetsanalysen	1-10 Vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter	Kapittel 2 Miljø, Kapittel 3 Sosialt, Kapittel 4 Forretningsatferd

2. Miljø

Vesentlighetsanalysen gir Bane NOR to vesentlige tema innen miljø - Klima (ESRS E1) og Biomangfold og økosystemer (ESRS E4). Noe av rapporteringen er felles for begge områdene og står i innledende del.



Miljø

2-1 Innledning Klima og Miljø

2-1-1 Positive og negative virkninger på klima og miljø i Bane NOR, (ESRS E1-1, E1-2, E4-1, E4-2)

Jernbanen er i utgangspunktet en klima- og miljøvennlig transportform, uten klimautslipp i ordinær drift (på alle elektrifiserte strekninger). Den er energi- og arealeffektiv sammenlignet med andre transportformer og har dessuten svært lang levetid².

Det vil likevel være en betydelig klima- og miljøpåvirkning ved utbygging av jernbane. I form av tunge maskiner som hovedsaklig kjører på fossilt brennstoff og har relativt store naturinngrep, som skog, våtmark, vassdrag eller dyrket mark og bruk av energiintensive materialer med tilhørende avfallsproblematikk og et stort behov for massetransport.

Ved drift og vedlikehold av jernbanen vil man også ha forbruk av fossilt drivstoff fra arbeidsmaskiner og energiforbruk, både fra drift av infrastruktur og selve togfremføringen. Jernbanen går gjennom viktige naturområder, eksempelvis nært vassdrag, og kan måtte ta spesielle hensyn ved drifts- og vedlikeholdstiltak.

Eiendomsutbygging har de samme klima- og miljøutfordringene som jernbaneutbyggingsprosjektene, men i mindre skala, da det geografiske avtrykket er betydelig mindre. Der bygg oppføres på såkalte "grønne" tomter vil det også innebære et tap av natur og en endring i overvannskarakteristika ved det opprinnelige området. Avgjørelser som tas i forbindelse med utbyggingen vil ha stor påvirkning på byggets miljøprestasjon i eiendomsdriften, eksempelvis knyttet til energiforbruk, fleksibilitet for ombygging ved endrede arealbehov, blågrønne kvaliteter eller andre områder.

Bane NOR sin eiendomsvirksomhet er som oftest konsentrert rundt togstasjoner og søker å tilrettelegge for god fortetting og knutepunktsutvikling, for at nettopp flere skal kunne velge toget som transportform. Dette bygger oppunder en bærekraftig, klima- og miljøvennlig samfunnsutvikling.

Viktige beslutninger som påvirker Bane NOR sin klima- og miljøpåvirkning tas, som et resultat av politisk styring, utenfor Bane NOR.

I utbyggingssoppdrag får Bane NOR overordnede føringer relatert til lokalisering. Disse kan, enten direkte eller indirekte, påvirke arealbeslag eller handlingsrom Bane NOR som byggherre har for å unngå eller begrense arealbeslag, med de klima- og miljøkonsekvenser som følger av det. I utbyggingssprosjekter følges prinsippene for tiltakshierarkiet (som følger av KU-forskriften): Unngå - Begrense - Istandsette - Kompensere.

Bane NORs handlingsrom relatert til de to øverste nivåene unngå og begrense, kan påvirkes av overordnede beslutninger og føringer, for eksempel dersom premisser/føringer medfører at traséen kommer i konflikt med et viktig naturområde.

² Energi: <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/landtransport/artikler/fra-fossil-til-fornybar-energibruk-i-transport> Klima: <https://miljostatus.miljodirektoratet.no/tema/klima/norske-utslipp-av-klimagasser/klimagassutslipp-fra-transport/> Areal: <https://kudos.dfo.no/dokument/19040/arealeffektivitet-i-transportsektoren>

2-1-2 Strategi og viktige føringer

NTP og eierskapsmeldingen gir viktige strategiske føringer for klima- og miljøarbeidet i sektoren. Særlig temaene klima og natur er fremtredende (korresponderer med ESRS standardene E1 og E4), og det er en tydelig forventning i NTP om at sektoren skal bidra til å nå nasjonale klima- og miljømål.

Vurderingen av hvilke klima- og miljøtema som regnes som mest vesentlige i Bane NOR ble sist foretatt gjennom den doble vesentlighetsanalysen høsten 2023. (Les mer om dette i kapittel ESRS2, Analyse av dobbel vesentlighet på side 86). Analysen avdekket stor grad av overensstemmelse mellom fagmiljøene og andre kilder. Hovedtema klima og hovedtema biomangfold og økosystemer, var de to mest vesentlige klima- og miljø

hovedtemaene for hele konsernet. Klima ble vesentlig fordi Bane NOR potensielt har stor påvirkning, og kan bli påvirket (utsiden inn og innsiden ut). Det er et prioritert hovedtema, både i eierskapsmelding, NTP og Bane NORs overordnede virksomhetsstrategi. Biomangfold og økosystemer ble vesentlig av samme årsaker; klare føringer fra eier. Hovedtemaet kan være vesentlig både finansielt og utfra påvirkning. Jernbanen går allerede gjennom viktige naturområder, og utbygging av jernbanen kan stå for en relativt stor nedbygging av natur. Mer om dette finner du i kapittelet Biomangfold og økosystemer (E4), på side 115.

De øvrige miljøtemaene E2, E3 og E5 nådde ikke over terskelverdien Bane NOR satte for vesentlig, verken finansielt

eller knyttet til direkte påvirkning. Dette betyr ikke at Bane NOR ikke jobber med disse temaene. Særlig gjelder dette forurensning (E2), men også vann (E3). Lovverket i Norge er sterkt for begge områder, og Bane NOR jobber med å forbedre sin internkontroll for å ivareta disse lovkravene. Se etterfølgende avsnitt. Bane NOR tilrettelegger også for ombruk av jernbaneteknisk materiell, som et eksempel på tiltak som både kan sortere under ressursbruk og sirkulærøkonomi (E5), og natur (E4), fordi man unngår produksjon av nye komponenter og tilhørende råvarer oppstrøms i verdikjeden.

2-1-3 Styring av klima- og miljøområdet i Bane NOR

Hovedprinsipper for overordnet arbeid med klima og miljø i Bane NOR, er forankret i konsernprosedyre klima og miljø. Denne fastslår bl.a. at Bane NOR skal ta en offensiv rolle i omstillingen mot lavutslippssamfunnet og for øvrig en bærekraftig utvikling. Videre skal Bane NOR jobbe risikobasert innenfor klima og miljø. Arbeidet med å vurdere risiko,

inkludert miljørelatert risiko, i det operative, er innarbeidet i Bane NOR. (Se kapittel ESRS2, Risikostyring og internkontroll (side 76) og E4, Retningslinjer knyttet til biologisk mangfold og økosystemer (side 119). Arbeid med å identifisere muligheter er innarbeidet i retningslinje for usikkerhetsstyring, men er per nå ikke operasjonalisert innenfor

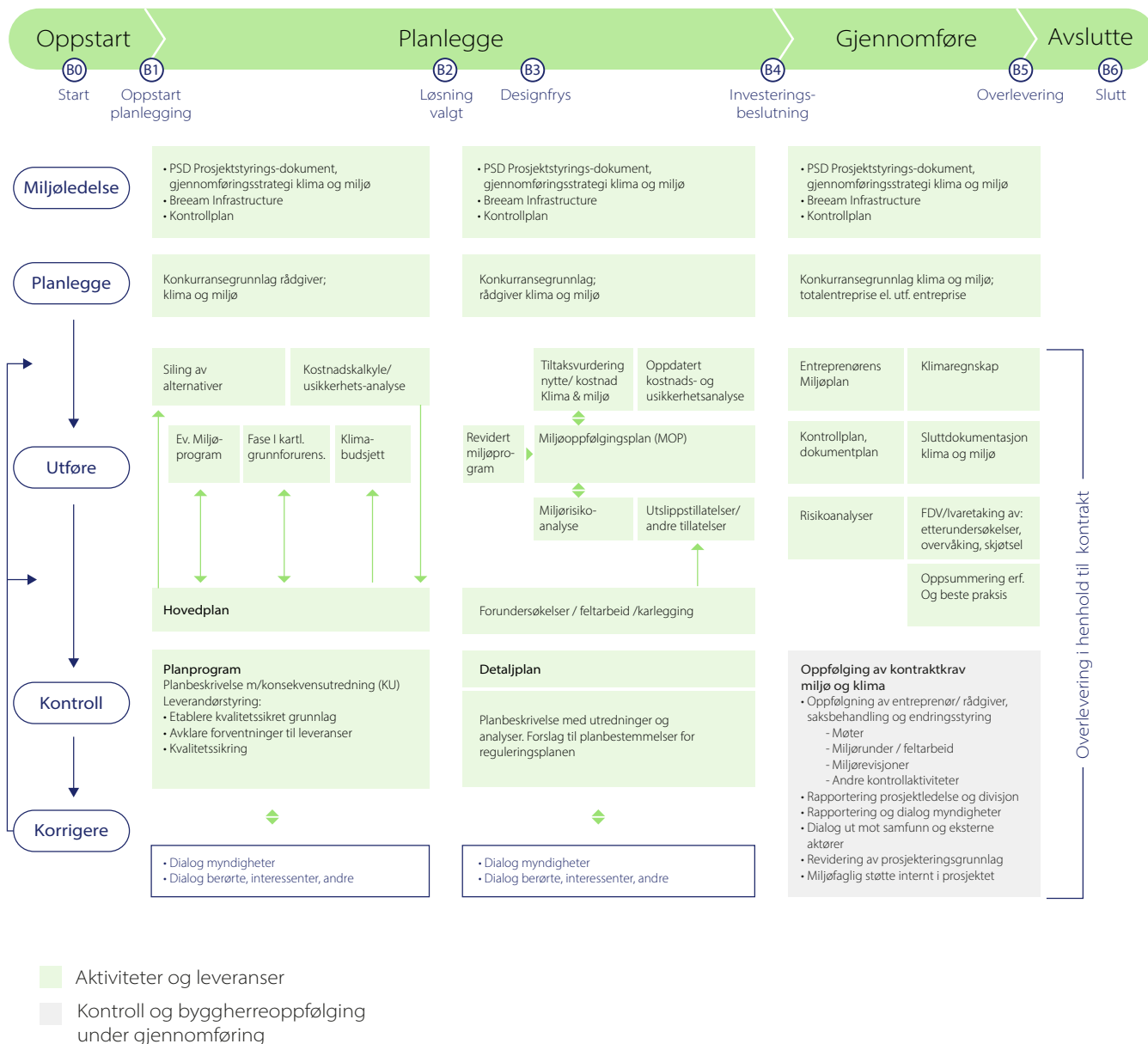
klima- og miljøområdet; dette er et utviklingsområde. Sertifiseringsordningen BREEAM Infrastructure, som i 2022 ble besluttet å benytte i større utbyggingsprosjekter i Bane NOR, ivaretar et tydeligere fokus også på bærekraftsrelaterte (inklusive klima- og miljø) muligheter.

Bane NOR har en byggherrerolle i utbygging

Klima- og miljøpåvirkningen skjer i hovedsak ved arbeid som utføres av våre leverandører og underleverandører på bestilling fra Bane NOR. Miljø mål for prosjektet og krav er derfor regulert gjennom offentlige anskaffelser og kontrakter, og etterlevelse av kontraktsbestemmelser er avgjørende for å styre påvirkning og resultat. Bane NOR som byggherre er allikevel ansvarlig for at arbeidet gjennomføres i samsvar med lov og forskrift, samt de tillatelser som prosjektet er gitt. Det gjennomføres også kontrollaktiviteter for å undersøke etterlevelse.

Bane NOR benytter et prosjektstyringsystem for å styre påvirkning, risiko og muligheter i prosjekter, og klima- og miljøaktiviteter er integrert i dette. Disse følger PUKK-metodikk, et viktig prinsipp som følges i alle ISO ledelsessystemer, inkludert ISO 14001. Se illustrasjon på neste side.

FIGUR 67: Prosjektstyringsystem for å styre påvirkning, risiko og muligheter



Innenfor drift- og vedlikehold foreligger det operative instruksjoner for flere miljøtema. I tillegg er strekningsvise miljøoppfølgingsplaner under utarbeidelse for å ivareta lokale miljøhensyn.

Etterlevelse og internkontroll i miljøarbeidet

Bane NOR har et avvikshåndterings-system og en konsernprosedyre som beskriver hvordan avvik og uønskede hendelser skal følges opp på en systematisk måte, for å ha et underlag for læring og forbedring. Dette omfatter også uønskede hendelser innenfor miljøområdet, som eksempelvis brudd på vilkår og krav i miljøtillatelse. I 2023 har det vært jobbet med økt registrering og kategorisering av miljøhendelser i avvikssystemet, som et forbedringspunkt.

Ved ledelsens gjennomgåelse av styrings-systemet med tanke på klima og miljø i desember 2023 ble revisjoner og tilsyn fra 2023 gjennomgått og analysert. Status for hele området var at det er noe uklare roller og ansvar innenfor klima og miljø, som følge av stor utvikling på området. Bane NOR ser også gjentakende en del avvik fra internkontrollforskriften innenfor miljøområdet, innenfor hovedtema forurensning. En internt identifisert risiko er relatert til manglende miljøkompetanse både i leverandør- og byggherreorganisasjonen. Vi ser også at det er behov for økt faglig kapasitet på flere underområder.

I 2024 vil Bane NOR derfor jobbe videre med å klargjøre og forankre mål, roller og ansvar, samt oppdatere og tydeliggjøre flere styrende dokumenter. Det er også opplæringstiltak enten pågående eller under utarbeidelse med formål om å øke kompetanse og dermed faglig kapasitet, samt hjemler for noen flere fagstillinger på området som forventes å bli besatt i løpet av 2024.

Overordnede mål

Vi viser til kapittel 2-2-3 Måltall og mål og 2-3-8 Resultater og mål for omtale av mål relatert til klima og miljø i Bane NOR.

2.2 Klima (ESRS E1)

2-2-1 Strategi, risikoer og muligheter (ESRS GOV-3, E1-1, SBM-3, IRO-1)

Bane NOR vedtok i 2022 et mål om 50 prosent reduksjon av direkte- og indirekte klimagassutslipp i tråd med nasjonale føringer. Driftsorganisasjonen har påbegynt arbeidet med å etablere vitenskapsbaserte klimamål og handlingsplan for utslippsreduksjon i tråd med Science Based Targets initiative (SBTi), og vil i 2024 videreføre dette til hele drift- og vedlikeholdsdivisjonen. Utbyggingsdivisjonen jobber med å etablere mål med tilhørende handlingsplaner med utslippsbaner. I 2022 ble det satt i gang et løft om å øke dekningsgraden i Bane NORs klimaregnskap, som tilrettelegger for å utarbeide overgangsplaner om utslippskutt i de ulike forretningsområdene. Det er ikke gjennomført en fullstendig resiliensanalyse av konsernstrategien mot 1.5 C° målet i Parisavtalen, eller etablert en detaljert overgangsplan for konsernet som helhet, men Bane NOR vurderer overordnet forretningsmodellen som robust i omstillingen for å nå Norges klimamål, når man setter jernbane opp mot øvrige transportalternativ.

Ca. 80 prosent av jernbaneinfrastrukturen er i dag elektrifisert, og for å nå målet om netto nullutslipp i 2050, må Bane NOR tilrettelegge for at resterende strekninger kan bli utslippsfrie. I høst leverte Jernbanedirektoratet en utredning, KVU GREEN,

som tar for seg ulike muligheter for klimagassreduksjon på jernbanen og vurderer disse opp mot hverandre. Ingen av utredningens konsepter er samfunnsøkonomisk lønnsomme i dag, men batteridrift eller delelektrifisering av Nordlandsbanen kommer best ut³.

Bane NOR opererer ikke med bonusordninger, heller ikke tilknyttet klimamål, for styret, ledere eller øvrige ansatte.

Vesentlighetsvurderinger høsten 2023

I vesentlighetsanalysen ble Bane NORs klimarelaterte påvirkninger, risikoer og muligheter identifisert. Ref. kap 1-10. Da Bane NORs klimaregnskap ble utvidet i 2022 ble det også gjennomført en screening i samarbeid med de ulike virksomhetsområdene, for å identifisere hvilke aktiviteter som har vesentlige wr at alle tre områdene innenfor E1 er vesentlige for Bane NOR: klimatilpasning, reduksjon av klimagassutslipp og energi.

Temaet klimatilpasning er vesentlig fordi ekstremvær som setter jernbanen ute av drift er en tydelig fysisk risiko, godt illustrert gjennom ekstremværet «Hans», august 2023 som førte til at blant annet Randklev bru kollapset på Dovrebanen.

Fysisk risiko

Bane NORs fysiske klimarisikoer deles inn i årsakskategoriene temperatur, nedbør og vind. Temperatur overvåkes systematisk med fokus på de mest utsatte strekningene.

Risiko for nedbør overvåkes i forbindelse med værvarsler og beredskap. Utbygging av infrastruktur håndterer risikoen for vind gjennom å bygge konstruksjoner som skal tåle ekstreme forhold. En annen risiko knyttet til vind er fallende trær, der skogrydding langs spor er et viktig forebyggende tiltak. Dimensjonering av infrastrukturens evne til å håndtere klimahendelser som skred og flom settes ut fra en vurdering av mulige klimascenarier på det geografiske området. Kravene til infrastrukturen er fastsatt i Teknisk regelverk og videre forankret i Byggteknisk forskrift (TEK17).

Overgangsrisiko

Temaet reduksjon av klimagassutslipp er vesentlig, da Bane NOR har store utslipp i anleggsfasen, og det kan utgjøre en regulatorisk risiko og en omdømmerisiko dersom vi ikke klarer å redusere disse utslippene i henhold til egne målsettinger eller eksterne forventninger. På den andre siden kan overgangen til lavutslipps-samfunnet bidra til at flere velger

³ <https://www.jernbanedirektoratet.no/utredninger/kvu-green-utslippsreduksjoner-i-jernbanesektoren/>

transport med jernbanen, som utgjør en positiv overgangsrisiko for Bane NOR. Ser man det nasjonale klimagassbudsjettet for samferdselssektoren i sammenheng kan det gi lavere klimagassutslipp samlet sett i et langtidsperspektiv å investere disse utslippene i jernbaneutbygging fremfor andre transportformer⁴.

Temaet energi er vesentlig da jernbaneinfrastruktur bruker mye elektrisk energi, og en overordnet risiko for nasjonalt kraftunderskudd i fremtiden utgjør derfor en negativ overgangsrisiko for dette temaet hos Bane NOR. På den annen side er jernbanen en energieffektiv transportform sammenlignet med alternativene.

For å begrense global oppvarming til 1.5°C, slik Norge har forpliktet seg til gjennom Parisavtalen, kan et virkemiddel for myndighetene være å øke karbonprisbanene i samfunnsøkonomiske beregninger. Dette vil gjøre utbyggingsaktivitet – den mest utslippsintensive aktiviteten til Bane NOR – relativt mer kostbart, mye på grunn av de indirekte utslippene til innsatsfaktorer som betong og stål. Dette vil kunne føre til en dreining mot mer utbedring, drift og vedlikehold fremfor nybygging, slik vi allerede ser i nytt statsbudsjett og i arbeidet med ny nasjonal transportplan⁵.

Menon Economics publiserte i 2022 en rapport om trender, drivkrefter og perspektiver i transportsektoren på vegne av transportvirksomhetene. Rapporten påpeker relativt stor sannsynlighet for at nasjonale og internasjonale myndigheter skjerper klimapolitikken ytterligere gjennom reguleringer, som kan gi begrensninger i utformingen av infrastruktur og/eller økninger i investeringskostnader. På etterspørselssiden kan økt miljøbevissthet bidra til redusert transportetterspørsel i fremtiden. På den andre siden vil blant annet økt elektrifisering, automatisering og delingsmobilitet kunne virke positivt på tilbuds- og etterspørselssiden⁶.

Regjeringen skjerpet kravene for offentlige anskaffelser fra 2024 for å ivareta klima- og miljøhensyn. Den nye forskriftsregelen skal redusere anskaffelsen «samlede klimaavtrykk eller miljøbelastning», og skal som hovedregel vektles med minimum 30 prosent i hver anskaffelse. Forskriftsregelen gir endringer i hvordan Bane NOR planlegger, gjennomfører og følger opp flere av sine anskaffelser. I tillegg til å vurdere hva som gir best effekt for klima og miljø i hver anskaffelse, skal også unntak fra hovedregelen begrunnes og inkluderes i anskaffelsesdokumentene.

Anskaffelsesprosessene vil på denne måten være et viktig verktøy for at Bane NORs konsernmål om 50 % reduksjon av direkte- og indirekte klimagassutslipp operasjonaliseres.

⁴ <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=36652>, kap 3.

⁵ <https://www.banenor.no/nyheter-og-aktuelt/nyheter/2023/mer-til-drift-og-vedlikehold/>

⁶ <https://www.menon.no/vurdering-av-trender-drivkrefter-og-perspektiver-i-transportsektoren/>

2-2-2 Styring av klima og energi - området (ESRS E1-2, E1-3)

Retningslinjer knyttet klima og energi

Klimagassreduksjon

Det overordnede styringsdokumentet for reduksjon av klimagassutslipp er konsernprosedyren for klima og miljø, hvis formål er «å sikre at Bane NORs arbeid med klima og miljø planlegges og ledes enhetlig og effektivt i Bane NOR i tråd med foretakets oppdrag, forretnings-strategi og mål. Konsernprosedyren skal også sikre nødvendig datafangst for pålagt rapportering og forbedring.» Prosedyren gjelder for alle Bane NORs aktiviteter, herunder arbeid som utføres av leverandører, som vurderes å gi vesentlig miljøpåvirkning. Den dekker alle fagtema innen klima og miljø, og henviser til føringer i nasjonal klima- og miljøpolitikk og NTP innenfor rammen av sitt samfunnsoppdrag, samt klima- og miljøfaglige føringer fra statens eierstyring. Dokumentansvarlig er direktør Bærekraft og dokumentet godkjennes av konserndirektør for Virksomhetsstyring.

Klimatilpasning

Det overordnede styringsdokumentet for håndtering av klimatilpasninger er konsernprosedyren for klimatilpasning, hvis formål er «å sikre at Bane NORs bygg, anlegg og infrastruktur blir klimatilpasset slik at risiko, sårbarhet og ulemper unngås eller begrenses.» Konsernprosedyren gjelder for Bane NORs samlede virksomhet. Den omfatter dermed alle Bane NORs bygg, anlegg og infrastruktur og skal etterleves av alle som arbeider for Bane NOR. Bane NOR er omfattet av krav til klimatilpasning gjennom en rekke krav til byggherre (eks. plan og bygningsloven), krav til objektereiere (eks. beredskapsforskriften) og krav og føringer fra eiere.

Dokumentansvarlig er leder Sikkerhet og kvalitet og dokumentet godkjennes av konserndirektør Sikkerhet og kvalitet.

Energieffektivitet

Bane NOR har ikke en prosedyre for energieffektivitet, men et veiledningsdokument for ledelsessystemet i Energi, i divisjon Trafikk og teknologi. Ledelsessystemet sikrer en systematisk tilnærming til planlegging, utførelse, kontroll og forbedringer i prosesser som vil bidra til forbedringer i prestasjon og resultat, samt ivaretagelse av klima og miljø. Ledelsessystemet er tilpasset Energis virksomhet og tilfredsstillende kravene i relevante lover og forskrifter, Bane NORs interne bestemmelser, og standardene ISO 9001, ISO 14001 og ISO 45001. Dokumentansvarlig er sikkerhet- og kvalitetsleder Energi og dokumentet godkjennes av direktør Energi.

Tiltak knyttet klima og energi

Klimagassreduksjon

Bane NOR har gjennomført tre piloter for utslippsfrie anleggsplasser i 2023, finansiert av tildelingsmidler fra Samferdselsdepartementet, gjennom pilotprogrammet som startet opp våren 2022⁷.

TABELL 10: Piloter for utslippsfrie anleggsplasser, 2023

Pilot	Forbruk 2023 (i 1000 NOK)	Lokasjon	Status	Estimert CO ₂ e-besparelse (tonn)
Ombygging av dieseldrevet skinnegående kjøretøy til batteri	400	Nasjonalt	Pilot startet 2022, avsluttet 2023	Uvisst
Ladbar elektrisk gravemaskin til bygging	928	Sande omformerstasjon	Startet 2022, avsluttet 2023	31 tonn
Testing av ladecontainer på anleggsplass til lading av maskiner og utstyr	3000	Drammen stasjon	Startet 2022, avsluttet 2023	7-800 tonn

Det ble i 2023 tildelt 68,3 MNOK i ordningen totalt, der Bane NOR fikk tildelt 10,3 MNOK. Inneværende år er bevilgningen noe redusert i statsbudsjettet, til totalt 30 MNOK som skal fordeles på de tre samferdselsvirksomhetene Statens vegvesen, Nye veier og Bane NOR.

Høsten 2023 åpnet utslippsfri gods-terminal på Nygårdstangen i Bergen.

Kapasiteten tilsvarer opp mot 40000 trailere i året mellom Oslo og Bergen. Prosjektets klimagassbudsjett viser en beregnet utslippsbesparelse på ca. 94 400 CO₂e sammenlignet med tradisjonell drift gjennom et 60-års perspektiv. Prosjektets kostnadsprognose er på 3 025 MNOK totalt.

For øvrige tiltak gjennomført i 2023 vises det til kapittelet om våre kjerneprosesser på side 35.

⁷ <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/12-prosjekter-skal-teste-ut-losninger-for-fossilfrie-anleggsplasser/id2905959/>

Klimatilpasning

Handlingsplanen for klimatilpasning ble etablert i 2019, og opprinnelig tidsplan for gjennomføring ble satt til 2019-2022.

Handlingsplanen har vært viktig for å videreutvikle arbeidet med klimarisiko i Bane NOR. Særlig innen kartlegging av flom- og skredfare, gjennomføring av risikovurderinger og preventive tiltak og utvikling av beredskap mot ekstremvær har aktiviteten blitt bedret de siste årene. Enkelte tiltak i handlingsplanen er ikke gjennomført i tråd med ambisjonen, og vil videreføres i 2024.

Tiltaksgruppene i handlingsplanen for klimatilpasning har vært:

- Overordnede føringer og system, roller og ansvar
- Kartlegging av flom- og skredfare
- Gjennomføring av risikovurderinger
- Prioritering og tildeling av midler knyttet til landsdekkende risikovurderinger
- Gjennomføring av preventive tiltak
- Videre utvikling av beredskap mot værhendelser
- Videreføre samarbeid med eksterne aktører
- Etablering av rapporteringsrutiner
- Evaluering av arbeidet

Det ble i 2023 innvilget 106,4 MNOK fra effektpakke E13a til utbedringstiltak knyttet flom og skred⁸.

Følgende tiltak er sentrale i forebygging av klimarisiko:

- Skredfarekartlegging i sideterreng etter felles metodikk. Kartleggingen vurderer skredtype, konsekvenser av skred og sannsynlighet for skred. Det angis også tiltak for å redusere risiko, og tiltak prioriteres etter nytte/kostverdi. Kartlegging oppdateres hvert 6. år.
- Skredsikringstiltak utføres fortløpende basert på kartlegging og tiltaksforslag.
- Systematisk kartlegging av flomkapasitet for stikkrenner. Flomberegning blir utført for 5- 50-, 200-årsflom og 200-årsflom med klimapåslag, i henhold til krav i Bane NORs tekniske regelverk. Stikkrennekapasitet blir beregnet for alle stikkrenner for returperioder Q5, Q50 og Q200.
- Stikkrenner oppgraderes på grunnlag av kartleggingene – og måltall som følges opp er andel stikkrenner som kan håndtere 200 års flom. Av totalt 16.000 stikkrenner er ca. 50 prosent er målt og dimensjonert for 200 års flom per 2023.
- Vurdering og endring av generiske rutiner knyttet til klimaendringer i forbindelse med hendelser og endringer.

⁸ Sikkerhet og miljø er en av fem deeffektpakker innenfor effektpakke E13 «mindre investeringstiltak jernbanen». Tiltakene prioriteres løpende etter vurdering av risiko og effekt.

2-2-3 Måltall og mål (ESRS E1-4, E1-5, E1-9)

Klimagassreduksjon

Konsernmålet om 50 prosent reduksjon av direkte- og indirekte klimagassutslipp innen 2030, har 2019 som baseline. Det er foreslått å endre baseline til 2022 for reduksjonsmålet til utbyggingsaktiviteter, da det fra januar 2022 har blitt innhentet månedlig drivstofforbruk fra entreprenører i utbyggingsprosjektene. Bane NORs egne utslipp har økt ettersom Drift og vedlikeholdsdivisjonen fikk tilbakeført selskapet Spordrift⁹, og vi jobber med å få oversikt over det totale utslippsbildet fra drift- og vedlikeholdsaktivitetene våre. En ny baseline for konsernets endelige klimagassreduksjonsmål vil bli etablert i løpet av 2024.

Entreprenørens drivstofforbruk er en del av Bane NORs verdikjedeutslipp, og vil derfor befinne seg i scope 3 i klimagassregnskapet. I det nasjonale klimagassregnskapet (og i transportsektoren) teller dette som direkte utslipp, da utslippene finner sted innenfor landegrensene, og som byggherre omtaler vi derfor drivstoffutslipp som «direkte» utslipp i dagligtalen til tross for at det er entreprenørene som står for det fysiske utslippet. Innrapportert direkteutslipp for utbyggingsaktiviteter er per 18. mars 2024, 19 330 tonn CO₂e.

⁹ En betydelig del av utslippene som tidligere var i scope 3, da Spordrift var en av våre leverandører, vil nå befinne seg i scope 1.

TABELL 11: Utslippsmål for utbyggingsaktiviteter

Mål for bærekraft E1-2 Reduksjon av klimagassutslipp			
Kortsiktig mål (+/- 1 år)	Mål 2023: 23 304 tonn CO ₂ e Mål for direkteutslipp 2023 er basert på innrapportert tall fra drivstofforbruket i 2022		
Måleindikator	(tonn CO ₂ e/år)		
Måloppnåelse	2022	2023	2024
	23 304	19 330	Måltall for 2024 etableres med utgangspunkt i 2022
Mål på mellomlang sikt (+/- 5 år)	<ul style="list-style-type: none"> Mål om å kutte direkte og indirekte utslipp fra utbyggingsaktiviteter med 50% i 2030 sammenliknet med 2022¹⁰ Utbyggingsprosjekter har som mål å redusere direkte og indirekte utslipp med 50%, sammenliknet tilsvarende prosjekt hvor klimareducerende tiltak ikke er gjennomført¹¹ 		
Måleindikator	(tonn CO ₂ e/Entreprenørkost og år), (CO ₂ e/år)		
Måloppnåelse	2025	2026	2027
	Måltall er under utarbeidelse	Måltall er under utarbeidelse	Måltall er under utarbeidelse
Langsiktig mål (>5 år)	<ul style="list-style-type: none"> Mål om å kutte direkte og indirekte utslipp fra utbyggingsaktiviteter med 50% i 2030 sammenliknet med 2022 Utbyggingsprosjekter har som mål å redusere direkte og indirekte utslipp med 50%, sammenliknet tilsvarende prosjekt hvor klimareducerende tiltak ikke er gjennomført 		
Måleindikator	(tonn CO ₂ e/Entreprenørkost og år), (tonn CO ₂ e/år)		

¹⁰ Referanseår for å vurdere utslippsreduksjon framover, er satt til 2022. Bakgrunnen for dette er at data fra 2022 vurderes å være av bedre kvalitet enn data fra tidligere år. Direkteutslipp fra 2022 inkluderer ikke detonasjon fra sprengning, men vil bli inkludert i rapportering framover.

¹¹ Baseline eller referanseberegninger i prosjekt blir beskrevet i en metodebeskrivelse.

Klimatilpasning

Det er et klart mål for Bane NOR at infrastrukturen stadig blir mer robust og motstandsdyktig mot klimahendelser. Jernbanen i 2025 skal håndtere mer tilløp til flom og skred enn jernbanen i 2023. Kvalitetskrav til vedlikehold og fornyelse skal bygge opp under dette, og det skal arbeides systematisk med dataunderlag og kompetanse for forebygging av klimahendelser.

For ny infrastruktur skal det:

- Tas hensyn til klimatilpasning i utredning, plan- og byggeprosess i tråd med lovverk og retningslinjer
- Gjøres risikovurderinger og tiltak for værhendelser i prosjektplanen, og følge krav i Teknisk regelverk
- Gjøres risikoanalyser og -håndtering for anleggsfasen, og ta hensyn til vannføring og grunnstabilitet

Utarbeiding av konkrete mål og handlingsplaner skal gjøres ut fra en fakta- og risikobasert tilnærming, og arbeid med klimatilpasninger omfatter i hovedsak to arbeidsområder:

- Beredskap mot værhendelser
- Klimatilpasning av eksisterende infrastruktur

Beredskap mot værhendelser utvikles kontinuerlig gjennom læring fra klimarelaterte hendelser som brukes videre i vurderinger værvakter gjør i samråd med togledere knyttet til heving av beredskap og eventuelt midlertidig stenging av strekninger.

Det benyttes følgende indikatorer for å overvåke utvikling innen risiko knyttet til klimahendelser:

- Utvikling i hendelser knyttet til avsporing underbygning/utgliding
- Sammenstøt tog – skred/steinsprang

Indikatorer inngår i Bane NORs løpende risikovurderinger og klimahendelser i 2023 har medført at "Avsporing knyttet til underbygning/utglidning" har – med en økning fra 8 hendelser i 2022 til 32 hendelser i 2023 – blitt vurdert til nummer 3 på listen over Bane NORs topp ti risiko. "Sammenstøt tog – skred/steinsprang" - med en økning fra 10 hendelser i 2022 til 22 hendelser i 2023 – har endt opp som nummer 9 på samme liste. Antall hendelser i denne sammenheng betyr ikke kun reelle avsporinger eller sammenstøt, men også stenging av banestrekning etter risikovurdering.

Det er foreløpig ikke vedtatt noen tall-festede eller tidsbestemte mål for klimatilpasning i konsernet utover dette, men arbeidet med risikokartlegging skaper et underlag for å kunne sette konkrete mål for reduksjon av risiko og forebygging av klimahendelser.

Utvikling innen arbeidet med forebygging følges opp av følgende indikatorer:

- Gjennomførte ras og skredfarekartlegginger. Samtlige strekninger er gjennomført per 2023 og heretter gjennomføres en 6-årig oppfølging.
- Antall stikkrenner dimensjonert ift. 200-årsflom. Av totalt 16.000 stikkrenner er ca. 50 prosentmålt og dimensjonert for 200 års flom per 2023.

2-2-4 Energiforbruk og energimiks (ESRS E1-5)

Bane NORs energibruk på infrastrukturen og i bygninger

TABELL 12: Energibruk og energimiks

Energiforbruk og energimiks	2023	2022
(1) Energiforbruk fra kull og kullprodukter (MWh)	0	0
(2) Energiforbruk fra petroleumsprodukter (MWh) ¹²	38 590	11 320
(3) Energiforbruk fra naturgass (MWh)	0	0
(4) Energiforbruk fra andre fossile kilder (MWh)	0	0
(5) Forbruk av kjøpt eller opptjent elektrisitet, varme, damp eller kjøling fra fossile kilder (MWh)	0	0
(6) Totalt forbruk av energi fra fossile kilder (MWh)	38 590	11 320
Andel forbruk fossile kilder av total	20%	7%
(7) Forbruk fra kjernefysiske kilder	0	0
Andel forbruk kjernefysiske kilder av total	0	0
(8) Forbruk fra fornybare kilder, inkludert biomasse (MWh) ¹³	152 113	146 833
(9) Forbruk av kjøpt eller opptjent, varme, damp eller kjøling fra fornybare kilder (MWh)	0	0
(10) Forbruk av selv-generert-ikke-drivstoff fornybar energi (MWh) ¹⁴	13 853	14 741
(11) Totalt forbruk av fornybar energi (MWh)	165 965	161 574
Andel forbruk fornybar energi av total	81%	93%
Energiintensitet (MWh/MNOK)¹⁵	12,0	10,9
Totalt energiforbruk (MWh)	204 556	172 894

¹² Består av drivstoff til kjøretøy. Økningen skyldes hovedsakelig flere biler og arbeidsmaskiner etter sammenslåingen med Spordrift.

¹³ Gjelder strømforbruk på Bane NORs jernbaneinfrastruktur og bygg (henholdsvis 88 og 12 prosent), der det er kjøpt opprinnelsesgarantier for begge områder. Det er også brukt bioolje til oppvarming av bygg (0,6 prosent av totalen).

¹⁴ Gjelder produksjon av infrastrukturstrøm på Kjosfoss vannkraftverk som driftes av Bane Energi, og solcelleanlegget på Bane NORs hovedkontor i Oslo, og solproduksjon på lokasjonen i Voss. Kjosfoss vannkraftverk står for 99%.

¹⁵ Totalt energiforbruk dividert på Bane NOR konserns driftsinntekter (se resultatregnskap).

Forventede finansielle effekter av risiko

Bane NOR har ikke gjort en fullstendig gjennomgang av de forventede finansielle effektene av fysiske risikoer eller overgangsrisikoer, men det ble gjort vurderinger av aktuelle risikoer i prosessen for vurdering av finansiell vesentlighet. Kap. 1-10, herunder klima og miljø-risiko. I henhold til denne vurderingen skal en

risiko gjøre skade for mer enn 300 MNOK for å vurderes som vesentlig. Risiko innen klimatilpasning ble vurdert til å ha svært stor finansiell konsekvens og svært stor sannsynlighet – likt for alle tidshorisonter. Risiko innen klimagassreduksjon ble vurdert til å ha alvorlig finansiell konsekvens på kort sikt, mulig svært alvorlig på lang, med stor sannsynlighet. Risiko innen energi ble vurdert til

å ha lav finansiell risiko på kort sikt, men alvorlig på lang, med moderat sannsynlighet.

Ellers vises det til overgangsregelen i Appendix C i ESRS 1 som sier kvalitativ informasjon er tilstrekkelig på dette rapporteringspunktet de første tre årene etter at standarden er innført.

2-2-5 Klimagassregnskap (E1-6)

Av plasshensyn er klimaregnskapet og flere ESRS E1-krav, særlig tilknyttet beregningsmetodikk og metodeunderlag, gjengitt i sin helhet i klimareporten som er offentliggjort på Bane NORs hjemmesider. Rapporten er godkjent av Bane NORs styre. Ellers er et sammen- drag trukket frem her.

Sammendrag

Bane Klimaregnskapet inkluderer Bane NOR SF og datterselskapet Bane NOR Eiendom AS med datterselskaper, og er dekkende for Scope 1, 2 og 3 i henhold til metodikk gitt av GHG-protokollen. For beregning av utslipp i Scope 1 og 2 er det tatt utgangspunkt i fysiske data, mens det for beregning av utslipp i Scope 3 er tatt utgangspunkt i økonomiske data fra konsernregnskapet.

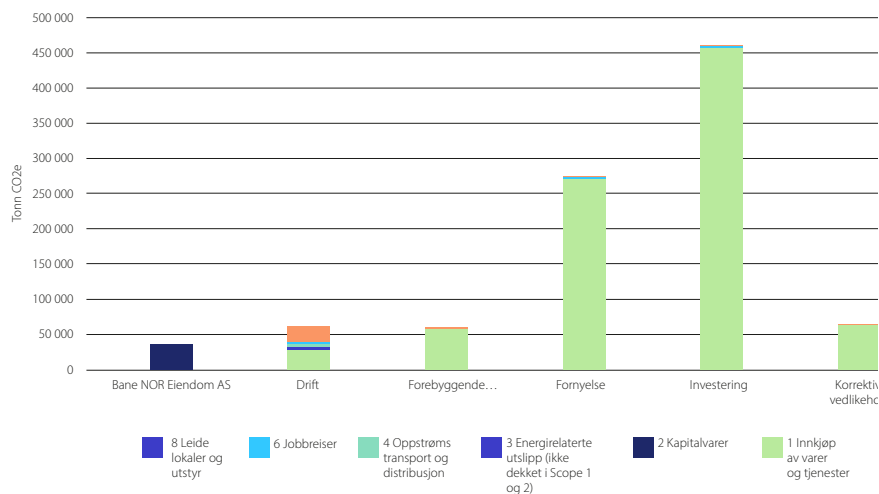
Resultatene viser at Bane NOR har et samlet klimafotavtrykk på ca. 950 000 tonn CO₂e i 2023. Langt størst utslipp (mer enn 99 prosent) skjer i Scope 3, altså som en indirekte effekt av Bane NOR sin aktivitet.

Utslipp i Scope 1 og 2 er basert på mengder i fysiske data, mens Scope 3-utslipp er beregnet med utgangspunkt i økonomiske data. Det betyr at Scope 3-regnskapet er svært dekkende for Bane NOR sin aktivitet, men på bekostning av detaljeringsgrad.

Videre vil vi jobbe med å innarbeide en større grad av fysiske data i Scope 3, spesielt i de største prosjektene som utgjør en betydelig andel av virksomhetens samlede utslipp. En forutsetning for at

fysiske data skal gi et mer riktig bilde av faktiske utslipp sammenlignet med økonomiske data er at de fysiske dataene er av god kvalitet. Enhetlig og detaljerte rapporteringsrutiner fra entreprenør må derfor videreutvikles.

FIGUR 8: Klimagassutslipp i Scope 3 - fordelt på hovedområde og innkjøpskategori



Klimaregnskap overordnet

TABELL 13: Oversikt over Bane NOR sine samlede klimagassutslipp, fordelt på Scope 1, 2 og 3, oppstilt i tråd med ESRS.

	Retrospektivt			
	Basisår 2019	Sammenligningsår 2022	2023	%-vis sammenligning ¹⁷
Scope 1 klimagassutslipp				
Brutto Scope 1 klimagassutslipp (t CO ₂ -ekv)	7 424	2 022	8 869	439%
Prosentandel av Scope 1 klimagassutslipp fra regulerte kvotehandelssystemer	-	-	-	-
Scope 2 klimagassutslipp				
Brutto lokasjonsbaserte klimagassutslipp (t CO ₂ -ekv)	1 915	1 616	2 884	178%
Brutto markedsbaserte klimagassutslipp	-	-	-	-

Tabellen fortsetter på neste side

¹⁷ Denne kolonnen viser utslipp i 2023 sammenlignet med 2022. 88% for totale klimagassutslipp, tilsvarer en reduksjon på 12% sammenlignet med fjoråret.

FORTSETTELSE TABELL 13: Oversikt over Bane NOR sine samlede klimagassutslipp, fordelt på Scope 1, 2 og 3, oppstilt i tråd med ESRS.

	Retrospektivt			
	Basisår 2019	Sammenlignings- år 2022	2023	%-vis sammenligning ¹⁷
Vesentlige Scope 3-utslipp				
Totalt brutto indirekte (Scope 3) klimagassutslipp (t CO₂-ekv)	968 911	1 076 082	942 329	88%
1 Innkjøp av varer og tjenester	891 275	1 013 662	872 349	86%
2 Kapitalvarer	52 631	43 384	36 192	83%
3 Energirelaterte utslipp (ikke dekket i Scope 1 og 2)	2 012	544	5 073	932%
4 Oppstrøms transport og distribusjon	171	1 116	1 183	106%
5 Avfallshåndtering	-	-	-	-
6 Jobbreiser	4 466	3 811	5 360	141%
7 Ansattes reiser til og fra jobb	-	-	-	-
8 Leide lokaler og utstyr	18 357	13 565	22 172	163%
9 Nedstrøms transport og distribusjon	-	-	-	-
10 Prosessering av solgte produkter	-	-	-	-
11 Bruk av solgte produkter	-	-	-	-
12 Sluttbehandling av solgte produkter	-	-	-	-
13 Utleide lokaler og utstyr	-	-	-	-
14 Franchiser	-	-	-	-
15 Investeringer	-	-	-	-
Totale klimagassutslipp				
Total klimagassutslipp (lokasjonsbasert) (t CO ₂ -ekv)	978 251	1 079 720	954 083	88%
Total klimagassutslipp (markedsbasert) (t CO ₂ -ekv)	976 336	1 078 103	951 198	88%

En avgjørende grunn til at tallene for Scope 1 var lavere i 2022, er at Spordrift ikke var en del av Bane NOR, og at drivstofforbruket fra egne maskiner derfor var betydelig lavere. I 2019 hadde ikke Spordrift blitt skilt ut, og i 2023 ble vi slått sammen igjen. Drivstofftallene fra Spordrift i Scope 1 har blitt medregnet for hele 2023 til tross for at de formelt ble konsolidert inn i Bane NORs regnskapssystem i desember.

Grunnen til økningen i kategori «3 Energirelaterte utslipp» i Scope 3, skyldes hovedsakelig at Scope 3-leddet fra elektrisitetsforbruk er regnet inn her. Dette skyldes metodeutvikling, og har ikke blitt gjort for 2022 eller tidligere. En annen grunn til denne økningen er en økning i drivstofforbruk for skinnegående kjøretøy.

Tabell 14 viser det totale utslippet fra klimaregnskapet per millioner kroner. ESR5 E1 sier at «net revenue» for å beregne faktoren. «Net revenue» skal benyttes er ikke definert i ESR5 eller i regnskapsdirektivet, IFRS. I dette klimaregnskapet legges det derfor til grunn «net turnover» (driftsinntekter), som er salgsinntekter minus rabatter og avgifter knyttet til salget. I 2022 var driftsinntektene på 15 793 MNOK og i 2023 var det 16 983 MNOK. Tallene for driftsinntekter er hentet fra Årsrapporten til Bane NOR SF for 2023. Se «Sum driftsinntekter» for Bane NOR konsern i kapittel 5, regnskap og noter.

TABELL 14: Klimaintensitetsfaktor per millioner NOK.

Klimagassutslipp per MNOK driftsinntekter	Basisår 2019	Sammenligningsår 2022	2023	%-vis sammenligning ¹⁸
Totale klimagassutslipp (lokasjonsbasert) per MNOK driftsinntekter (t CO ₂ -ekv/MNOK)	68,5	68,4	56,2	82%
Totale klimagassutslipp (markedsbasert) per MNOK driftsinntekter (t CO ₂ -ekv/MNOK)	68,4	68,3	56,0	82%

For mer informasjon om Bane NORs klimaregnskap, se klimareporten for 2023 på banenor.no

¹⁸ Denne kolonnen viser utslipp i 2023 sammenlignet med 2022. 82% tilsvarer en reduksjon på 18 % sammenlignet med 2022.

2-3 Biomangfold og økosystemer (ESRS E4)

Om biomangfold og økosystemer i Bane NOR

2-3-1 Bane NOR sin forretningsmodell og påvirkning (ESRS E4-1)

Bane NOR kan ha direkte påvirkning på biomangfold og økosystemer gjennom utbygging, drift og vedlikehold av jernbane-infrastruktur, samt i eiendomsvirksomheten. Se tabell 15 for en oversikt over de tre relevante kjerneprosessene og påvirkninger på og av biomangfold og økosystemer med de mest vesentlige under-undertemaene.

Det finnes også muligheter for å fremme biomangfold og økosystemer gjennom Bane NOR sine aktiviteter. Eksempler er tilpasning av skjøtsel av vegetasjon i sideterrenget til jernbanen og konkrete tiltak i prosjekter, som restaurering eller tilførsel av blågrønne verdier på tidligere utbygde areal. Bane NOR sine eiendommer og tomter er ofte «grå», det vil si allerede utbygde; men en beregning av et slikt «potensiale» for økt biomangfold er ikke gjort på et overordnet nivå.

2-3-2 Vesentlighetsvurderinger (ESRS IRO-1)

Viser til kapittel ESRS 2: analyse av dobbel vesentlighet om hvordan vesent-

Eksempler på tiltak for å fremme biomangfold

Planten dragehode er en prioritert art etter naturmangfoldsloven §23. Der denne vokser i sideterrenget til jernbanen er vegetasjonskontrollen tilpasset artens behov. Vegetasjonskontroll ved dragehodeforekomsten ved Moelv på Dovrebanen har de siste årene fulgt en skjøtelsesplan for å restaurere lokaliteten.

I prosjekt godsterminal Nygårdstangen er det anlagt park under arbeidet og grønne verdier tilføres et tidligere industriområde, se mer informasjon i omtalen av kjerneprosessen forvaltning og utvikling av eiendom på side 53.

lighetsvurderingene ble gjennomført og begrunnelse for valg av de mest vesentlige hovedtemaene innenfor klima og miljø.

Bane NOR vurderer at undertema én «direkte påvirkning på biomangfold og økosystemer» er det mest vesentlige, basert på dagens kunnskap. Når det gjelder under-undertemaene er de mest vesentlige temaene vurdert å være arealendringer og fremmedarter.

Det mest vesentlige Bane NOR har av påvirkning på biomangfold og økosystemer er ved større arealinngrep i

de store utbyggingsprosjektene, i de tilfellene der natur bygges ned for å bygge jernbane. Etablering av ny trasé eller anlegg for togparkering representerer potensielt tap av natur/permanent skade på et naturområde. Dette kan være ved direkte inngrep i naturverdier eller indirekte virkninger som reduserer naturverdien, for eksempel fragmenteringseffekt. Med fragmentering menes dannelse av barrierer, som et jernbanespor, som deler opp leveområdene til dyr, planter og andre organismer, og dermed påvirker biomangfoldet negativt. Støyende arbeider som følger av utbygging kan også ha negativ påvirkning på biomangfold og

økosystemer, og utbyggingsaktiviteter kan medføre forurensning, både utilsiktede og godkjente. Sistnevnte er strengt regulert gjennom prosjektspesifikke midlertidige tillatelser. Store utbygginger vil også ha risiko for å spre fremmedarter gjennom massehåndtering.

Vi ser at mer inngående kunnskap om undertemaet «direkte påvirkning», gjennom de arealene vi beslaglegger og påvirker, vil utgjøre et viktig kunnskapsgrunnlag for å adressere de øvrige undertemaene i E4-standarden (arealene vi påvirker kan utgjøre en videre påvirkning på artsgrunnlag og økosystemer som et eksempel). Dette inkluderer utvikling av metode og systematikk rundt arealdata, herunder eksempelvis arealregnskap. Det er derfor naturlig å starte med arealbeslag, som også har tydelige nasjonale føringer. Nasjonal transportplan har prioritert arealbeslag av verdifull natur i utbyggingsprosjekter som en av to indikatorer på klima og miljø.

Påvirkning i form av arealbeslag og endring av viktig natur forekommer også i forbindelse med drift- og vedlikehold av jernbanen.

Påvirkning kommer fra aktiviteter i og nær jernbanesporet som medfører et inngrep i arealer; eksempler på dette er vegetasjonskontroll i sideterreng og midlertidig arealbeslag fra riggområder (inkludert lagring av avfall, hogstavfall, materialer og masser).

Fremmedarter er definert som en av de største truslene mot biomangfold og økosystemer. I prosjektgjennomføring er det etablerte rutiner som ivaretar lovkravene knyttet til å forhindre spredning, se tabell 15. Fremmedartslisten er i

stadig utvikling og øker i omfang. Bane NOR ser at interne retningslinjer ikke ivaretar denne utviklingen og at vi trenger å forbedre vår systematiske tilnærming. Dette gjelder særlig langs eksisterende jernbanestrekninger og på våre eiendommer. Alle aktiviteter som gjennomføres i sideterreng til jernbanen vil også ha risiko for å spre fremmede arter gjennom massehåndtering og forflytning av maskiner og utstyr mellom områder.

2-3-3 Fag- og metodeutvikling (ESRS E4-1)

I det operative arbeidet er en del lovregulert, men det er ikke gode nok metoder, standarder og systemer for å aggregere opp data fra operative aktiviteter og jobbe med temaet på et overordnet og strategisk nivå. Temaet vil også være tettere knyttet til lokale forhold, altså naturen i et spesifikt område, enn for eksempel klimagassutslipp. I Bane NOR jobber vi med å utvikle våre metoder. I 2021 utredet vi jernbanens potensielle påvirkning på naturmiljø og vannmiljø. I 2023 har Bane NOR arbeidet for å utvikle en ny metode for før- og etterundersøkelser av økosystemer sammen med samferdselssektoren. I 2024 videreutvikler vi felles metodikk for arealdata.

Bane NOR har ikke gjennomført en fullstendig «resiliensanalyse» etter kravene i ESRs. Likevel ser vi at jernbanen har et miljøfortrinn med lavere fysisk påvirkning sammenlignet med andre transportformer, og vurderer at vår forretningsmodell knyttet til å bygge, drifte og vedlikeholde jernbaneinfra-

struktur og tilhørende eiendommer er robust også i fremtiden. Dette gjelder selv med overgangsrisikoen som følger av skjerpede statlige mål og føringer for ivaretagelse av biomangfold og økosystemer. En slik skjerpelse vil trolig følge av den nylig inngåtte naturavtalen, hvor det er ambisiøse mål frem mot 2030. En viktig antakelse i disse vurderingene er den kunnskapen vi besitter i dag, da kunnskapsutviklingen går raskt nå for dette temaet.

Bane NOR anerkjenner at arbeidet med biomangfold og økosystemer strekker seg utover vår virksomhet og at vi må samarbeide med andre. Vi samarbeider for eksempel ofte med andre aktører om bekjempelse av fremmedarter på våre og tilgrensende eiendommer, for mer informasjon, se mer informasjon i omtalen av kjerneprosessen forvaltning og utvikling av eiendom på side 53.

Bane NOR har ikke i tilstrekkelig grad vurdert systemrisiko knyttet til biomangfold og økosystemer og anerkjenner at det kan være risiki og større avhengigheter av biomangfold og økosystemer oppstrøms i verdikjeden, for eksempel knyttet til tilgang på bærekraftige råmaterialer. Bane NOR har per nå ikke vurdert robustheten av verdikjeden med henblikk på biomangfold og økosystemer. Overfor direkte leverandører stiller Bane NOR som hovedregel kvalifikasjonskrav knyttet til standarder for miljøledelse i våre entreprisekontrakter som gjør at kun leverandører som jobber i henhold til anerkjente miljøstandarder, som ISO14001, får levere tilbud. Standarden krever at det jobbes systematisk med å forbedre miljøprestasjon.

2-3-4 Risikovurderinger og mål (ESRS E4-2)

Det gjøres risikovurderinger relatert til biomangfold og økosystemer både under planlegging av utbyggingsprosjekter og i andre relevante operative aktiviteter. Vurderingene er godt integrert og brukes som del av styringen av prosjektet, og de viktigste risikoer aggregeres til konsernnivå. Det foreligger ingen risikoer i 2023 på konsernnivå for området biomangfold og økosystemer, men to risikoer, knyttet til brudd på utslippstillatelser i utbyggingsaktiviteter og klimarisiko som følge av fysiske endringer i naturen, har relevans for ESRS E4. Begge er løftet som vesentlig risiko.

På tilsvarende måte vil målbildet for biomangfold og økosystemer foreligge under planlegging og på operativt nivå utfra risikobildet, for eksempel som følger av prosjektets miljørisikovurderinger, en utslippstillatelse eller som et resultat av forundersøkelser i utbyggingsprosjektene, eller som følge av at vi har spesielt verdifull natur på eiendommen som må hensyntas i driftsaktiviteter.

Bane NOR understreket i sitt veikart for bærekraft i 2020 at Bane NOR skal «ivareta og fremme stedegen natur», men vi har ikke enda noen aggregerte mål for biomangfold og økosystemer på konsern-nivå.

Vesentlige tema med potensiell direkte påvirkning fra Bane NORs aktiviteter, eksempler på type påvirkning og avbøtende tiltak.

TABELL 15: Vurdering av de mest vesentlige under-undertema i de tre kjerneprosessene hvor det kan være direkte påvirkning fra Bane NORs aktiviteter og eksempler på type påvirkning og avbøtende tiltak.

Undertema	Under-undertema	Gjennomføre prosjekter	Drifte infrastrukturen	Forvalte og utvikle eiendom
Direkte påvirkning	Klimaendringer	Håndteres i kapittel E1: Klima		
	Arealbeslag og arealendringer	<p>Som følger av trasévalg kan inngrep i verdifulle naturområder forekomme i større utbyggingsprosjekter og utgjøre et permanent arealinngrep med trussel for naturmangfoldet. I 2023 har ett av Bane NOR sine idriftssatte utbyggings-prosjekter en arealpåvirkning av verdifull natur. I 2022 var det ingen av de idriftssatte med en slik påvirkning. Eksempel på tiltak kan være å tilpasse driften av anleggsarbeidet for å redusere påvirkningen på et hekkeområde for fugl.</p>	<p>Bane NOR har estimert at opp mot 10 prosent av jernbanen går gjennom eller nært verdifulle naturområder og at jernbanesporet kan utgjøre en barriere (fragmentering av økosystemer). I løpende drift- og vedlikeholdsaktiviteter er arealinngrep i hovedsak mindre og knyttet til aktiviteter som vegetasjonskontroll ved sporet, eller mindre midlertidige riggområder. Summen av mange små inngrep kan likevel utgjøre en samlet større påvirkning, ref omtale i kapittel Forvaltning av infrastrukturen på side 45. Tiltak kan inkludere å unngå å legge bestemte aktiviteter til særskilte områder.</p>	<p>Bane NORs eiendomsutbygging og -utvikling skjer i hovedsak på tidligere utbygde («grå») tomter. Her vil det derfor være muligheter for å øke biomangfold gjennom tilførsel av blågrønne kvaliteter. Nye utbyggingsprosjekter bruker BREEAM-NOR som sertifiseringsverktøy, også for å sikre at biomangfold og økologi ivaretas gjennom prosjektet, se nærmere beskrivelse i kapittel Forvaltning og utvikling av eiendom på side 53.</p>
	Fremmedarter	<p>Tiltak for å hindre spredning av eventuelle fremmedarter fra de områdene vi skal bygge på eller hindre innførsel av fremmedarter er integrert i planlegging og anleggsgjennomføringen. Området kartlegges i tidlig planlegging og det tas høyde for tiltak i den videre planleggingen. Ytterligere kartlegging gjøres i forkant av byggestart. Ved funn gjennomføres risikovurderinger, og det vurderes hvilke tiltak som skal gjennomføres. Eksempler på tiltak kan være rengjøringsrutiner for maskiner og utstyr, hensyn ved massehåndtering og håndtering av det organiske avfallet, som planteavfallet av fremmedarter vil utgjøre.</p>	<p>Langs eksisterende jernbane kan påvirkning skje fra alle drift- og vedlikeholdsaktiviteter i sideterreng. Dette gjøres daglig og i stort omfang, og kan spre fremmede arter (frø eller plantedeler, samt jord med dette i), f.eks. vegetasjonsrydding, gravearbeider/ masseforflytning, rensk av grøfter osv. Generelt gjelder det alle jobber som medfører forflytning av maskiner og utstyr mellom områder. Aktiv bekjempelse langs eksisterende jernbane kan være en mulighet for Bane NOR til å fremme stedsegent biomangfold. Typisk vil tiltak være punktvis sprøyting.</p>	<p>I eiendomsvirksomheten er det mindre risiko for spredning over større områder. Her vil det være viktig å samarbeide med tilstøtende eiendommer om aktiv bekjempelse ved funn av fremmedarter. I 2023 kartla vi eiendommer i Stor-Oslo. Kartleggingen viste få forekomster av de artene vi har hatt fokus på, men det ble avdekket noen nye.</p>

Styring av påvirkninger, risiko og muligheter

2-3-5 Retningslinjer (ESRS MDR-P, ESRS E4-2, ESRS SBM-3)

I operativ virksomhet jobber Bane NOR med å redusere direkte og negativ påvirkning knyttet til tap av biomangfold. Se Styring av klima- og miljøområdet i Bane NOR på side 98 for en overordnet beskrivelse. I tabellen under sees de mest relevante retningslinjene som er relevante for biologisk mangfold og økosystemer.

TABELL 16: Oversikt over viktige retningslinjer med innhold relevant for biomangfold og økosystemer i Bane NOR

Retningslinje (i Bane NOR styrende dokument- STY)	Relevant for kjerne-prosess	Oppsummert beskrivelse av relevant innhold
Konsernprosedyre risikostyring – sikkerhet	Alle	Hvordan risikostyring i Bane NOR skal utøves, herunder risikostyring av miljørelaterte tema. Steg som inngår er: etablering av grunnlag, identifisere farer, risikoanalyse, evaluering og håndtering, samt beslutning om implementering av risikoreducerende tiltak. Definerer risikoakseptkriterier for miljø slik: at miljøtilstand gjennom Bane NOR sine aktiviteter ikke varig reduseres, samt at det skal finnes to uavhengige barrierer for å sikre en så lav risiko som mulig for mulige hendelser med skade på miljø.
Mal for risikovurderinger – sjekklister ytre miljø	Alle	Inneholder en ikke-uttømmende liste med faremomenter og ved hvilke aktiviteter i Bane NOR disse kan oppstå, inkludert forebyggende tiltak. Se tabell 17 med eksempler på faremomenter som kan utgjøre negative påvirkninger på biomangfold og økosystemer.
Risikoregister for driftsoperasjoner	K3 Drifte infrastrukturen	Inkluderer risikoer knyttet til miljø og natur
Prosedyre sikkerhets-, kvalitets- og miljøledelse i prosjekter	K2 Gjennomføre prosjekter	Elementer inkluderer identifisering av vesentlige miljøaspekter, miljøkrav og iverksetting av tiltak, samt systematisk bruk av risikovurderinger og andre analyser i alle faser i prosjektet. Prosjektets ledelse skal ivareta ytre miljø iht. internkontrollforskriftens krav og i samsvar med metodikk angitt i ISO 14001
Prosjektstyrings-dokument	K2 Gjennomføre prosjekter og K3 Drifte infrastrukturen	Både større og mindre prosjekter har føringer for å integrere miljømål i prosjektet. Større prosjekter skal som et minimum, beskrive «hvordan det er tenkt håndtering av prosjektspesifikke miljøutfordringer som forventes å medføre høy risiko og/eller kostnader for prosjektet. Et eksempel på dette er inngrep i områder underlagt spesielle vern. Mål og mulige tiltak skal deretter beskrives mer utfyllende i miljøprogram og miljøoppfølgingsplan».
Opplæringsmateriell: «Naturmiljø-basis-kunnskap»	K3 Drifte infrastrukturen	Understreker at første og viktigste tiltak er å ha kjennskap til hvor verdifull natur befinner seg ved gjennomføring av drift- og vedlikeholdsaktiviteter. Deretter skal det vurderes hvordan påvirkning kan unngås eller minimeres.
Driftsaktivitet «vegetasjonsskontroll» beskrevet i teknisk regelverk	K3 Drifte infrastrukturen	Fastsår at det skal gjennomføres en miljørisikoanalyse som beskriver risikoer for miljø ved utførelsen. For tiltak i tilknytning verneområder, steder med prioriterte arter eller utvalgte naturtyper skal alltid statsforvalterens miljøvernavdeling kontaktes på forhånd.
Instruks håndtering av fremmede arter og planteskadegjørere	K2 Gjennomføre prosjekter og K3 Drifte infrastrukturen	hvordan Bane NOR i prosjektgjennomføring først skal gjøre kartlegginger og deretter eventuelt avbøtende tiltak for å hindre spredning av fremmedarter.
Konsernprosedyre håndtering av avvik og uønskede hendelser	Alle	Beskriver hvordan eksempelvis hendelser som medfører miljøskade, eller avvik som brudd på miljøtillatelser, skal kategoriseres og registreres i Bane NOR sitt avvikshåndteringssystem, sammen med tiltak og effektevaluering av disse.
Instruks med mal for utarbeidelse av byggherrens kontrollplan	K2 Gjennomføre prosjekter	Kontrollplanen brukes for å identifisere, planlegge, gjennomføre og dokumentere viktige kontrollaktiviteter som skal gjennomføres. Utvelgelsen av kontroller skal være risikobasert. Kontrollarbeidet bidrar som en del av kvalitetsikring og for at prosjektet når sine mål, inkludert for biomangfold og økosystemer.

Konsernprosedyren klima og miljø fastslår at det utførende ansvaret for å ivareta klima og miljø ligger til linjen. Resultatansvarlige har dermed ansvaret for å ivareta biomangfold og økosystemer knyttet til sine kjerneleveranser. I et prosjekt vil derfor prosjektets ledelse ha dette ansvaret, likeledes vil ansvarlig for en driftsaktivitet ha et tilsvarende ansvar. I prosedyren for sikkerhets-, kvalitets- og miljøledelse i prosjekter vises det videre til at prosjektets ledelse skal ivareta ytre miljø iht. internkontrollforskriftens krav og i samsvar med metodikk angitt i ISO 14001.

I drift-, vedlikehold- og fornyelsesaktiviteter langs eksisterende jernbane, skal verdifull natur kartlegges i planleggingsfasen. Dette gjøres med kartverktøy og visninger av registreringer i offentlige databaser. Lokal informasjon om verdifull natur inngår da i risikovurderinger av arbeidet som skal gjennomføres. Slike risikovurderinger gjennomføres med representanter for arbeidet som skal utføres (vil tiltak væreprosjektledere, byggeledere, driftspersonell osv.) og med interne eller eksterne fagrådgivere

med kompetanse på miljø. Både oppdragsgiver/byggherre og ev. leverandør skal gjøre seg kjent med hvilke forekomster av verdifull natur som er i området man skal utføre arbeid, og hvilke hensyn eller tiltak som skal gjøres for å unngå negativ påvirkning på natur. Identifiserte hensyn / tiltak skal være gjengitt i prosjektenes miljøoppfølgingsplaner eller i strekningenes miljøplaner (pågående arbeid i 2024).

Styrende dokumenter i Bane NOR finnes tilgjengelig for alle i Bane NOR sitt styringssystem, eller de er lenket opp i prosjektmodellen eller EQS kvalitetsystemet for drift og vedlikehold.

TABELL 17: Hentet fra mal for risikovurdering, sjekklister ytre miljø

"Farlig forhold / Faremoment (til en miljørisikovurdering) "Hva kan gå galt?"	Bygg/anlegg	Driftsbanegård	Skifting/hensetting	Kontor/adm.bygg	Lager/depot	Linje drift (FDV)	Stasjon/grøntareal	Stasjonsneringssted	Tekniske bygg	Terminal	Trafikkstyring	Verksted	Store anskaffelser	Togtrafikk	Bil/anleggstrafikk	Eksempler på sannsynlighetsreducerende (forebyggende) tiltak
Akuttutslipp pga. brudd på barriere (filter, silteopp, pumpe, ventil, slangebrudd, stoppkran, overfyllingsvern, tankvegg, maskinhavari/-velt, for lav kapasitet på basseng/beholder/ tank ol.)																Kontrollrutiner, vedlikeholdsrutiner, verneunder, økt kapasitet, tillatelse til å slippe ut høyere konsentrasjoner
Forurensende driftsutslipp (vask av kjøretøy og utstyr utenfor godkjent vaskeplass, avrenning fra anlegg, urensset vann til miljø, slam, partikler, bunnrensk fra tunneller, SF6-gass fra brytere,)																God planlegging, drifts rutiner, avsatte areal med oljeutskiller mv. Fast dekke ved forurensende aktiviteter."
Sprøyting (feil sted/mengde/middel, manglende autorisasjon)																Opplæring, rutiner
Tilslamming/oversvømmelse av vei, vann/vassdrag, omgivelser (slangebrudd, demingsbrist, ras/utglidning)																Orden og ryddighet. Internkontroll. Forebyggende beredskap.
Støyplager fra hensetting, tomgangskjøring, signallyd, tuting, anleggsarbeider m.v.																Kilderettede tiltak. God nabodialog (varsling).
Støvplager fra bergarbeider, pukk, transport, anleggsarbeider m.v.																Vann. Vasking.
Forsøpling (materialbiter/plast i overskuddsmasser eller i jord, flygeavfall)																Orden og ryddighet. Hyppige kontrollrunder. Tilgjengelige avfallssasjoner.
Feilsortering/-håndtering av avfall (kjemikalier/farlig avfall, smittefarlig/kadaver, brannfarlig, forurensende masser, asbest, farlige produkter, EE-avfall, kjøretøy, rester etter renseprosess) (feil lagret, levert feil sted eller til feil aktør)																God planlegging av avfall (kategorier, forureningsgrad) og miljøaneringsbeskrivelse. Kontroll av mottaker (sjekke tillatelser og kvalitetssystemer). Dokumentasjon på mottatt avfall. Basiskarakterisering.
Farlig avfall på avveie (salg, omdisponering, eksport m.v.), gjelder særlig EE-avfall, kjøretøy og maskiner, kabler, el-utstyr, sviller og komponenter																Som over.
Miljøskadelige kjemikalier (farlige stoffer, impregneringsmidler, sprøytemidler, vaske- og rensmidler)																Krav til miljødokumentasjon. Substitusjon. LCA-vurderinger. Gode rutiner (risikovurdering, stoffkartotek, SDS, verneutstyr/barrierer).
Miljøskadelige produkter (farlige stoffer, tropisk trevirke, høyt forbruk av vann/energi/støy i driftsfasen, kort levetid, høye livsløpskostnader)																Krav til miljødokumentasjon. Substitusjon. LCA-vurderinger.
Ødeleggelse av naturverdier (verdifull natur, truede (rødlistede) arter, kantvegetasjon i vassdrag, vegetasjon, landskap/ omgivelser)																Forundersøkelse. Sjekk BaneKart.
Spredning av fremmede arter , regulerte planteskadegjørere (floghavre, svartelistede arter)																Rengjøring av maskiner og utstyr, slik at jord, frø og planterester er fjernet før flytting mellom eiendommer. Må kjenne til plantehelsestatus for berørte eiendommer.
Påvirkning på vann/vassdrag/sjø (fisk, gyteområde, kantvegetasjon)																Flytte installasjon inn på land

Grønt skravert felt viser aktiviteter hvor faremomentene kan være relevante

2-3-8 Resultater og mål (ESRS MDR-T, ESRS E4-4, ESRS E4-5, ESRS SBM-3)

I **utbyggingsprosjekter** er hensynet til biomangfold og økosystemer lovregulert blant annet gjennom prosjektspesifikke tillatelser og bestemmelser. Disse tillatelsene er gitt spesifikt for det enkelte prosjektet ofte med forankring i plan- og bygningsloven og forurensningsloven med underliggende forskrifter. Tiltakshierarkiet følges, ref. Klima og Miljø: Positive og negative virkninger på klima og miljø, side 96. Et prosjektutviklingsløp for et større prosjekt med planlegging og gjennomføring

strekker seg ofte over flere år. Aktuelle aktiviteter for å ivareta biomangfold og økosystemer er integrert i prosjektutviklingen fra planlegging. Kartlegginger og eventuelle tiltak i før-, under- og ettersituasjon er en del av prosjektutviklingen og inngår i ordinære prosjektmidler. Dette kan inkludere kartlegging av økologisk tilstand og forurensningstilstand, samt identifisering av behov for tiltak. Tiltak ivaretas og følges opp under gjennomføringen. Eksempel på tiltak kan være: driftstilpasninger av anleggsarbeid

for å redusere effekten av anleggsaktivitet i hekkeperioder og -områder for fugl, etablering av salamanderdammer, fisketrapp, håndtering av masser for å unngå spredning av fremmedarter.

Bane NOR har ikke et system for å aggregere opp alle prosjektspesifikke aktiviteter som gjennomføres og medfølgende kostnader knyttet til biomangfold og økosystemer.

Som et eksempel har Bane NOR i prosjektet Venjar-Langset, som ble idriftssatt i 2023, gjort tiltak knyttet til småsalamander, en lokalt viktig art. Anleggsarbeider med ny jernbanetunnel gikk ut over en fredet hagedam med tilhold for salamandrene. Prosjektet etablerte derfor midlertidige dammer, inntil hagen og dammen kunne rekonstrueres over tunnelen i 2023. Siden 2016 har salamanderforekomsten blitt overvåket ved hjelp av rusefangst. I 2024 vil det for første gang gjennomføres telling av salamander i den nye dammen. Basert på gode resultater av overvåkingen gjennom anleggsperioden har prosjektet grunn til å anta at den nye hagedammen vil huse et stort og robust salamandersamfunn i årene som kommer.

Bane NOR benytter ikke «offsets» fra tredjepart knyttet til biomangfold og økosystemer, men det kan være aktuelt i utbyggingsprosjektene å kompensere for beslag av viktige naturområder, såkalt økologisk kompensasjon.

For drift- og vedlikeholdsaktiviteter gjøres det stedsspesifikke vurderinger knyttet til risiko og tiltak i aktivitetene. Vi kartlegger verdifull natur for å vurdere hvor det må tas spesielle hensyn. Dette kan resultere i tiltak som for eksempel utsatt aktivitet på grunn av hekketid,

unngå å legge aktiviteter til særskilte områder av hensyn til sårbare arter eller naturtyper, eller forebygging av spredning av fremmede arter, som vask av utstyr eller tildekking av masser. Bane NOR har ikke en aggregert oversikt over alle gjennomførte tiltak i 2023.

I hovedsak dekkes tiltak i drift og vedlikehold gjennom ordinære midler til aktiviteten, hvor hensynet til miljø inngår i kostnadene. For særskilte forbedringstiltak innenfor miljø som kommer i tillegg til ordinære aktiviteter, er det satt av

egne midler innen «sikkerhet og miljø» hvor det kan søkes ut ekstraordinære midler som svarer ut gitte kriterier. Her inngår forbedringstiltak også relatert til biomangfold og økosystemer. I 2023 ble det brukt 1 MNOK til ett relevant tiltak knyttet til å fjerne vandringshindre for fisk.

2-3-7 Beskrivelse av måltall (ESRS MDR-M)

Arealbruk / arealendringer

Arealbeslag knytter seg i første omgang til beslag målt i daa av verdifull natur (definisjon) i tråd med NTP-definisjonen. I utbyggingsprosjekter er dette knyttet til permanent arealendring. Dette håndteres i reguleringsplanen og tilhørende planprosess. I forbindelse med reguleringsplan søkes det om en ramme for arealbeslag som for eksempel kan innebære arealinngrep i naturverdier. Per nå oppgis data for ferdigstilte prosjekter fra rapporteringsåret i denne sammenheng. Det pågår et utviklingsarbeid i samferdselssektoren hvor metodikk for arealregnskap videreutvikles i 2024. Det vil være relevant å vurdere hvilke måltall som er mest hensiktsmessige også i den forbindelse. Vi ser videre at på sikt kunne det være relevant å utvikle måltall knyttet til før- og etter undersøkelser i prosjekter, for eksempel hvorvidt gjennomførte undersøkelser viser noen effekt på biomangfold og økosystemer i influensområdet til arealbeslaget.

Per nå har ikke Bane NOR et system for å aggregere opp informasjon fra slike gjennomførte undersøkelser.

Som følge av fusjonen mellom Spordrift og Bane NOR er måltall, samt mål, under utvikling for arealpåvirkning og -beslag for Bane NOR sine drift- og vedlikeholdsaktiviteter. Arbeidet i 2024 med å utvikle oppdaterte, strekningsvise miljørisikovurderinger vil utgjøre et viktig grunnlag.

Fremmedarter

Bane NOR har jobbet med å oppdatere kunnskapsgrunnlag i 2023. Innenfor eiendomsforvaltning ble det påstartet et arbeid sommeren 2023 med å kartlegge stasjonsområder og jernbaneeiendom i Stor-Oslo for fremmedarter, som videreføres i 2024 i andre regioner. Listen fremmedarter utarbeidet av statlige myndigheter¹⁹ teller nå mer enn 400 arter i de to øverste risikokategoriene: «svært høy risiko» og «høy risiko», Bane

NOR har hittil definert inntil åtte arter som spesielt prioriterte, utfra tidligere utredningsarbeid hvor kriteriene var: arter det var fokus på nasjonalt og lokalt, arter andre prioriterte for bekjempelse, arter som utgjør risiko for Bane NOR og arter som er overkommelig å bekjempe. Her navigerer alle virksomheter i et svært dynamisk felt. Bane NOR prioriterer områder der hvor også kommunen, statsforvalter eller andre relevante aktører jobber målrettet med fremmedarter. Per nå måles totalbeløp brukt samt antall bekjempelsestiltak, se neste avsnitt. I 2023 ble det utført aktiv bekjempelse mot fremmede arter på de fleste strekninger: i overkant av 800 lokaliteter ble undersøkt og 130 behandlet. Bane NOR ser at vi i tillegg til å vurdere hvilke arter som bør være særlig prioritert for vår virksomhet på nytt, også bør vurdere innsats innenfor forebyggende tiltak for å hindre etablering, knyttet til eksempelvis fjerning av hogstavfall for å redusere tilførsel av næringsmidler til jorda.

¹⁹ Fremmedartslista 2023, Artsdatabanken. <https://artsdatabanken.no/lister/fremmedartslista/2023>

Bane NORs resultater og mål innenfor biomangfold og økosystemer (MDR-T, E4-4, E4-5, SBM-3)

Arealbeslag av natur med nasjonal eller vesentlig regional verdi (iht NTP-definisjon)

Tre utbyggingsprosjekter er **driftssatt** i 2023, ett av disse har medført en arealendring av verdifull natur: Venjar-Langset. Dette arealet er relatert til utfylling av elv (mudderbanker). I 2022 ble det driftssatt åtte mindre utbyggingsprosjekter. Disse hadde ingen inngrep i verdifull natur.

TABELL 18: Arealbeslag viktig natur av idriftssatte prosjekter

	2022	2023
Totalt arealbeslag viktig natur av idriftssatte prosjekter (daa)	0	121

Av de ti større utbyggingsprosjektene som i 2023 er **under bygging** har ett prosjekt beslag av verdifull natur: hogst i Reppesleiret naturreservat i forbindelse med elektrifisering av trønder- og meråkerbanen. Det endelige arealbeslaget her foreligger ikke p.t. Et annet utbyggingsprosjekt har ikke et arealbeslag i dekar, men verdifull natur i form av hule eiker inngår i arealet og blir ivaretatt.

TABELL 19: Beløp brukt på aktiv bekjempelse av fremmede arter

	2022	2023
Totalt beløp brukt på aktiv bekjempelse av fremmede arter (MNOK)	2,3	1,5
Antall lokaliteter med bekjempelsestiltak	158	130

Arbeidet med aktiv bekjempelse av fremmedarter dekkes av en landsdekkende kontrakt for vegetasjonskontroll. 1,5 MNOK forbrukt i 2023 er beste estimat; det vil være noen få steder hvor aktiv bekjempelse gjennomføres via lokale prosjekter slik at det reelle tallet vil være marginalt høyere. Forbruk kan variere en del fra år til år. Dette skyldes hovedsakelig værforhold, da det ikke kan sprøytes i regnvær, og er en av hovedårsakene til nedgangen fra 2022 til 2023.

Mål fremover

Bane NOR har en føring fra eier om å redusere inngrep i natur av nasjonal eller regional verdi, iht. definisjonen av gjeldende naturmangfoldsindikator i NTP. Gjennom offentlig planprosess som er relevant for større utbyggingsprosjekter, er mål om å begrense arealinngrep i naturverdier innarbeidet. Utover dette er det ikke definert egne mål for Bane NOR sin utbyggingsvirksomhet.

Innenfor våre drifts- og vedlikehold-saktiviteter er målbildet under utvikling. Foreløpig estimat viser at opptil 10 prosent av jernbanen enten går gjennom, eller har nærføring til, verdifull og sårbar natur. Dette kan utgjøre rundt 400 km av våre jernbanestrekninger. Denne informasjonen finnes tilgjengelig i BaneKart, via diverse uttrekk, men lar seg p.t. ikke illustrere aggregert, da det inneholder nærmere 20 000 registreringer. Det vil være naturlig å ha ulike mål for ulike typer miljøhensyn innenfor jernbanens influensområder. Våre spesifikke mål vil i utarbeidelsen relateres til overordnede mål i NTP, eierskapsmelding og signert naturavtale og tilhørende handlingsplan.

Handlingsplan og måltall (utover lovkrav for å forhindre spredning) for arbeid med fremmedarter er under utarbeidelse i 2024.

2-3-9 Forventede finansielle effekter (ESRS E4-6)

Bane NOR har vurdert tema biomangfold og økosystemer som finansielt vesentlig utfra overgangsrisiko. Vurderingen er gjennomført av konsernets økonomidirektører, ansvarlig for portefølje og risikostyring, samt fagledere i bærekraft. Temaet kan være finansielt vesentlig i utbyggingsprosjekter dersom skjerpede krav knyttet til permanente arealendringer (for eksempel for å unngå nedbygging av natur) medfører endring til en annen og mer kostbar trasé med lavere naturpåvirkning, eller annen, mer kostbar byggeteknikk. Denne mulige effekten er vurdert å ligge over terskelverdien på 300 MNOK. Utover dette har ikke Bane NOR gjort øvrige finansielle vurderinger for temaet; dette anses å være et utviklingsområde.

3. Sosialt

Vesentlighetsanalysen gir Bane NOR to vesentlige tema innen sosial bærekraft - Egne ansatte (ESRS S1) og arbeidere i verdikjeden (ESRS S2).



3. Sosialt

3-1 Egne ansatte (ESRS S1)

Strategi

3-1-1 Interessentenes interesser og synspunkter (ESRS S1 SBM-2)

I Bane NOR skal vi ha et likestilt, inkluderende og mangfoldig arbeidsmiljø. Vi skal være nysgjerrige på hverandre og bruke hverandres kompetanse i videreutvikling av jernbanen. Vår ambisjon er at Bane NOR skal preges av verdiene våre: åpen, respektfull, engasjert og nytenkende. Verdiene ble satt i samarbeid med ansatte i 2018. Da Spordrift fusjonerte med Bane NOR 01.12.23, hadde selskapet med seg verdisetten: stolt, fremoverlent, lagspiller. Bane NOR har igangsatt arbeid med å etablere et felles verdisett.

I Bane NOR er vi opptatt av våre ansattes sikkerhet. Vi har som mål å sikre at alle våre ansatte kommer trygt hjem fra jobb hver dag. Dette forplikter oss til å kontinuerlig forbedre våre sikkerhetsprosedyrer, gi nødvendig opplæring og utstyr, og opprettholde et sterkt fokus på risikoforståelse og forebygging. Vi tar ansvar for å skape en trygg arbeidsplass

der alle kan utføre sine oppgaver uten unødig risiko. Gjennom samarbeid, bevissthet og engasjement kan vi oppnå dette målet og bidra til å beskytte våre ansatte.

Bane NOR har nulltoleranse for diskriminering og aksepterer ikke forskjellsbehandling. Vi arbeider aktivt for å hindre forskjellsbehandling på grunnlag av kjønn, graviditet, permisjon ved fødsel eller adopsjon, omsorgsoppgaver, etnisitet, religion, livssyn, funksjonsnedsettelse, seksuell orientering, kjønnsidentitet, kjønnsuttrykk eller alder. Dette arbeider vi med i alle deler av organisasjonen, men spesielt innenfor rekruttering, lønns- og arbeidsvilkår, karriereutvikling og forfremmelse.

Bane NOR har en varslingskanal hvor medarbeidere og eksterne kan varsle om det de mener er kritikkverdige forhold. Bane NOR har også en digital varslings-

tjeneste som administreres av et eksternt selskap, hvor varslerne kan velge å være anonyme eller åpne. Varslingssekretariatet er uavhengig av driften.

Både sentralt arbeidsmiljøutvalg og sentralt samarbeidsutvalg behandler saker knyttet til likestilling og mangfold. Spesielt gjelder dette tema som sykefravær, fleksibel arbeidsplass, medarbeiderundersøkelse og varsling. Konsernsjef og hovedverneombud er medlemmer av arbeidsmiljøutvalget som har minimum fire møter i året. Konsernsjef og hovedverneombud er medlemmer av arbeidsmiljøutvalget, som minimum har fire møter i året.

3-1-2 Vesentlig påvirkning, risiko og deres interaksjon med strategi og forretningsmodell(er) (ESRS S1 SBM-3)

TABELL 20: Følgende temaer har blitt identifisert som vesentlige innen ESR S1 Egne ansatte:

Tema	Undertema	Under-undertema	Relevant rapporteringskrav
S1	Arbeidsforhold	Sosial dialog	S1-8
		Kollektive forhandlinger, herunder andelen arbeidstakere som omfattes av tariffavtaler	S1-8
		Helse og sikkerhet	S1-14
	Lik behandling og muligheter for alle	Likestilling og lik lønn for arbeid av lik verdi	S1-6, S1-9, S1-16
		Opplæring og kompetanseutvikling	S1-13
		Tiltak mot vold og trakassering på arbeidsplassen	S1-17
	Andre arbeidsrelaterte rettigheter	Personvern	S1-4

Risikovurdering- og undersøkelse: egne ansatte, innleide og arbeidssøkere

Vi viser til likestillingsredegjørelsen, gjennomført risikoundersøkelse, medarbeiderundersøkelsen og aktiviteter for 2023.

Bane NOR gjennomførte høsten 2023 vurdering av risiko knyttet til diskriminering og hindre for likestilling. Risikovurderingen ble gjort i samarbeid med representant for fagforeningene og hovedverneombud.

Det er vurdert risiko knyttet til følgende områder:

- a) Rekruttering
- b) Lønn og arbeidsvilkår
- c) Forfremmelse, utviklingsmuligheter og karriere
- d) Tilrettelegging
- e) Mulighet for å kombinere arbeidsliv og familieliv
- f) Trakassering, seksuell trakassering og kjønnsbasert vold

Målet med risikovurderingen var å:

1. Få opp et risikobilde for diskriminering og hindre for likestilling for egne ansatte og innleide, samt arbeidssøkere.
2. Lage et forslag til handlingsplan for ledelsen, som kan brukes til å avgjøre hvilke tiltak som skal igangsettes for å hindre diskriminering og ivareta likestilling.

TABELL 21: Beskrivelse av påvirkninger/risiko/mulighet

Under-undertema	Beskrivelse av påvirkninger/risiko/muligheter
Sosial dialog	<ul style="list-style-type: none"> • Manglende sosial dialog og organisasjonsfrihet i Bane NOR
Kollektive forhandlinger, herunder andelen arbeidstakere som omfattes av tariffavtaler	<ul style="list-style-type: none"> • Ikke relevant da dette er lovfestet i Norge.
Helse og sikkerhet	<ul style="list-style-type: none"> • Manglende HMS-rutiner og oppfølging ved utførelse av arbeid knyttet til bygging av infrastruktur og drift og vedlikehold (mangler ikke rutiner på HR sine deler av HMS-systemet, som er AKAN, BHT, IA og Verneorganisasjon). • Bedriftshelsetjeneste: Manglende gjennomføring av lovpålagte HMS-risikovurderinger (AML) som fører til manglende gjennomføring av lovpålagt helsekontroll. • Akan: Rus ved utøvelse av sikkerhetstjeneste, holde fokus på åpenhetskultur. • Sykefravær: Vanskelige sykefraværssaker som fanges opp for sent. • Vernetjenesten: Manglende oversikt og oppfølging av verneorganisasjonen som kan føre til at vi mangler verneombud i verneområdet uakseptabelt lenge.
Likestilling og lik lønn for arbeid av lik verdi	<p>Manglende utøvelse av inkludering og ikke-diskriminering blant ledere og ansatte, og manglende støttende ledelse ved diskriminering, mobbing og trakassering fører til at:</p> <ul style="list-style-type: none"> • situasjoner ikke avverges eller håndteres på hensiktsmessig vis. Eksempelvis sleivete kommentarer, ordbruk, vitsing om seksuell legning, etnisk opprinnelse, utseende. • Utfrysing av kollegaer, ikke hensynta individuelle behov på samlinger/aktiviteter, feil bruk av pronomen, stigmatisering av kjønn. • Potensielle kandidater søker ikke stilling, blir forbigått i en rekrutteringsprosess, eller kommer dårlig ut lønnsmessig i rekrutteringen, av ikke-relevante årsaker. Vi får vansker med å rekruttere og beholde nødvendig kompetanse, inkludert mangfoldskompetanse. Vi får utilsiktede konsekvenser, for eksempel at kjønnsbalansen vipper motsatt vei. • Ansatte får ikke karriereutvikling, forfremmelse, lønnsutvikling eller oppgaver man er kvalifisert for, av ikke-relevante årsaker. <p>Manglende tilrettelegging kan føre til:</p> <ul style="list-style-type: none"> • At det er vanskelig å ta opp tråden etter lengre fravær, sykefravær, permisjoner, mm. • At personer blir ekskludert fra visse arbeidsoppgaver eller kan ikke yte sitt beste. • At ansatte som trenger tilrettelegging ikke mottar samme informasjon til samme tid som kollegaer. • Mindre mulighet for å kombinere arbeidsliv og familieliv. <p>Manglende fleksibilitet kan føre til:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stigmatisering i arbeidsmiljøet av kvinner med barn. Antar at kvinner ikke har tid eller ikke er dedikert i perioder med små barn. • Mangel på fleksibilitet i arbeidstidsordninger og jobbmuligheter gjør det vanskelig å balansere arbeid og omsorgsoppgaver. • At man ikke får gjenoppta stilling, oppgaver og ansvar når man kommer tilbake fra permisjon. • Manglende lønnsutvikling grunnet permisjoner.





Opplæring og kompetanseutvikling	<ul style="list-style-type: none"> • Manglende opplæring innenfor enkelte fagområder • Medarbeiderutvikling: Manglende forståelse og aktiviteter • Ser ikke karriereveier i organisasjonen • Kompetanse for sikkerhetsrelaterte operative funksjoner
Potensiell positiv påvirkning gjennom tiltak mot vold og trakassering på arbeidsplassen	<ul style="list-style-type: none"> • Gjennomgang og oppdatering av personalhåndbok og andre aktuelle deler av styringssystemet når det gjelder vold, mobbing og trakassering • Opplæring av ledere slik at de kan tematisere problemstillingen sammen med ansatte og evt. BHT • Jobbe med forebygging og oppfølging • Vi kan følge opp denne type saker gjennom et eget fagteam
Personvern	<ul style="list-style-type: none"> • Manglende personvern blant egne ansatte • Uklare roller og ansvar i linjen • Manglende eller mangelfulle risikovurderinger i forkant av behandling av personopplysninger • Manglende eller mangelfulle sletterutiner • Manglende eller mangelfull tilgangsstyring

Styring av påvirkninger, risikoer og muligheter

3-1-3 Retningslinjer relatert til egen arbeidsstyrke (ESRS S1-1)

Vårt likestillingsarbeid er forankret hos Bane NORs styre og øverste ledelse gjennom vår styringspolicy for etikk og samfunnsansvar, og videre i underliggende styringsdokumenter hvor også etikk, samfunnsansvar, varsling og rekruttering er integrert. At vi har nulltoleranse for diskriminering er forankret i, og fremgår klart av Bane NORs styrende dokumenter, herunder vår Konsernprosedyre for Etikk, og vektlegges ved blant annet ledertrening og annen intern opplæring.

Bane NOR behandler store mengder personopplysninger om egne medarbeidere. Det jobbes systematisk for at kravene i personvernregelverket etterleves. Personvernet ivaretas i henhold til konsernprosedyren for personvern og andre styrende dokumenter og retningslinjer. For å gjøre det enklere for Bane NORs medarbeidere å etterleve personvernregelverket, er det implementert hjelpeverktøy som kan benyttes når man tar i bruk nye systemer eller iverksetter

nye prosesser som innebærer bruk av personopplysninger.

Innenfor sikkerhet til egne ansatte har vi flere prosedyrer og lovverk som regulerer dette for å ivareta helsen til våre ansatte.

3-1-4 Prosesser for å kommunisere med egne arbeidere og arbeidstakerrepresentanter om konsekvenser (ESRS S1-2)

I Bane NOR har vi et godt etablert partssamarbeid, der vi som parter er enige om at et organisert arbeidsliv er avgjørende for et velfungerende parts-samarbeid og reell medbestemmelse.

Hovedavtalene som er inngått mellom vår arbeidsgiverforening, Spekter, og hovedsammenslutningene, er utgangspunkt for tilpasningsavtalen vår i Bane NOR. Der legger vi til rette for reell

medbestemmelse for tillitsvalgte på alle nivåer ved å sikre gode samarbeidsordninger mellom fagforeningene og oss som arbeidsgiver. Vi er som parter enige om at forholdet mellom ledelsen og ansatte skal være basert på tillit og gjensidig respekt mellom partene på alle nivåer.

Etter sammenslåingen mellom Bane NOR og Spordrift er samarbeids-

organene i Bane NOR revidert gjennom en ny tilpasningsavtale til hovedavtalen, gjeldende fra 1. desember 2023.

Strukturen på partssamarbeidet er et sentralt samarbeidsutvalg (SSU) som ledes av konsernsjef og et samarbeidsutvalg (SU) i hver divisjon, ledet av divisjonsdirektøren i den enkelte divisjon.

3-1-5 Prosesser for å utbedre negative påvirkninger, og kanaler for egne arbeidere for å reise bekymringer (ESRS S1-3)

Alle medarbeidere i Bane NOR, leverandører, kunder og brukere har rett til å varsle om kritikkverdige forhold i virksomheten som vedkommende får kjennskap til. Se grundig omtale om Bane NORs rutiner for varsling i kapittel 8.7 Forretningsatferd (ESRS G1).

3-1-6 Tiltak for å håndtere våre vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter (ESRS S1-4)

Alle ansatte skal årlig gjennomføre etikkopplæring der vi bruker digitale verktøy for å engasjere og skape rom for refleksjon. Formålet er å øke bevisstheten blant ansatte knyttet til likestilling, inkludering og mangfold. Det gjennomføres jevnlig dilemmatrening i alle Bane NORs ledergrupper, hvor dilemmaer og praktiske problemstillinger knyttet til blant annet diskriminering, mobbing og trakassering tas opp og diskuteres.

For å øke generell kompetanse og bevissthet rundt personvern i Bane NOR

gjennomføres det opplæringstiltak i form av digitale kurs, klasseromsundervisning og webinarer. Bane NOR har stadig fokus på tverrfaglig samarbeid om personvern, særlig mellom personvern- og informasjonssikkerhetsmiljøet. For Bane NOR er det viktig å kunne identifisere og håndtere brudd på personopplysningssikkerheten, og ansatte får opplæring i avvikshåndtering. Status på etterlevelse av personvernregelverket, herunder eventuelle avvik, rapporteres til styret og konsernledelsen.

I Bane NOR skal vi møte hverandre med respekt og engasjement, og vi aksepterer ikke noen form for trakassering. Det jobbes kontinuerlig med å forankre verdiene i alle deler av organisasjonen vår, blant annet er dette en viktig del av introduksjonsprogrammet for alle nyansatte. I 2024 skal vi jobbe spesielt med å utvikle, konkretisere og ta i bruk et nytt verdsett etter sammenslåingen med Spordrift. Nye verdier vil være førende for kultur, arbeidsmiljø og hvordan vi samhandler med hverandre.

Det er utarbeidet handlingsplan som iverksettes fra januar 2024, med åtte definerte tiltaksområder som skal redusere risiko:

1. Opplæring, kurs, kampanjer og nettverk for å styrke mangfoldkompetansen for Bane NORs medarbeidere.
2. Opplæring og kurs for å styrke mangfoldkompetansen hos ledere og i HR.
3. Sikre at rekrutteringsprosessen jobber med målet om økt mangfold.
4. Øke inkludering og redusere risiko for diskriminering gjennom å ta tak i muligheter for tilrettelegging (IKT, universell utforming, servering)
5. Mulighet for tilrettelegging (fysisk og psykisk) for å ivareta og inkludere mangfoldet (samarbeid med eksterne interesseorganisasjoner, SSU, IA-utvalg, opplæring av ledere).
6. Sette fokus på fleksibilitet for ansatte med omsorgsoppgaver, i turnus eller ute på prosjekt hvor arbeidstiden er mer styrt, for å redusere risiko og fremme likestilling.
7. Sørge for at Bane NOR har arbeidstøy tilpasset alle behov.
8. Sørge for at Bane NOR har kjønnstilpassede garderobe- og toalettfasiliteter på lokasjoner der det er egne ansatte.

Bane NOR er forpliktet til å sikre et trygt og helsefremmende arbeidsmiljø for alle våre ansatte.

Her er noen viktige prinsipper og tiltak vi følger:

Forebygging av arbeidsulykker:

- Vi gjennomfører regelmessige risikovurderinger for å identifisere farer og iverksette tiltak for å forhindre ulykker.
- Alle ansatte får opplæring i bruk av personlig verneutstyr og sikkerhetsprosedyrer.

Helsefremmende tiltak:

- Vi tilbyr helseundersøkelser til alle ansatte som innehar stillinger som har betydning for sikkerheten og oppfordrer til sunne livsstilsvalg.
- Oppfordrer til fysisk aktivitet og psykisk velvære gjennom bedriftsidrettslaget.

Sikkerhetskultur:

- Vi oppmuntret til åpen kommunikasjon om sikkerhet.
- Alle ansatte har ansvar for å skape og opprettholde en positiv sikkerhetskultur.

Rapportering av hendelser:

- Ansatte skal umiddelbart rapportere ulykker, nestenulykker eller farlige situasjoner.
- Vi lærer av hendelser for å forbedre sikkerheten.

Opplæring og bevissthet:

- Vi gir kontinuerlig opplæring i HMS-krav.
- Bevisstgjøring om sikkerhet er en del av vår daglige praksis.

Kontinuerlig forbedring:

- Vi evaluerer og forbedrer våre HMS-tiltak basert på tilbakemeldinger og erfaringer.

Vi er forpliktet til å opprettholde et trygt og ansvarlig arbeidsmiljø for alle våre ansatte.

Dette er en felles innsats, og vi oppfordrer alle til å bidra til HMS-arbeidet.

Mål

3-1-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter (ESRS S1-5)

Målene vil bli videreutviklet i 2024 etter sammenslåingen med Spordrift i desember 2023.

TABELL 22: Mål for sykefravær.

Mål for sykefravær			
Kortsiktig mål (+/- 1 år)	Sykefraværet skal være lavere enn 4,5 i 2023		
Måleindikator	Sykefravær beregnes i prosent de siste 12 månedene. Prosenten regnes ut fra avtalte og tapte dagsverk.		
Måloppnåelse	2022	2023	2024
	5,2	4,6*	4,5
Mål på mellomlang sikt (+/- 5 år)	Sykefravær skal være lavere enn 4,5 i 2025		
Måleindikator	Sykefravær beregnes i prosent de siste 12 månedene. Prosenten regnes ut fra avtalte og tapte dagsverk.		
Måloppnåelse	2025	2026	2027
	4,5	Ikke satt	Ikke satt
Langsiktig mål (>5 år)	Ikke satt		
Måleindikator	Sykefravær beregnes i prosent de siste 12 månedene. Prosenten regnes ut fra avtalte og tapte dagsverk.		

* Målet ikke nådd for 2023 – Sykefraværet har gått ned fra 2022, men resultat er ikke helt på målsettingen på 4,5. I Bane NOR jobbes det systematisk med forebygging og oppfølging av sykefravær gjennom lederne med støtte fra eget sykefraværsteam, AKAN og bedrifts-helsetjenesten.

TABELL 23: Mål for medarbeidertilfredshet

Mål for medarbeidertilfredshet			
Kortsiktig mål (+/- 1 år)	Medarbeidertilfredshet skal være på 4,2		
Måleindikator	Indeksen vises på en skala fra 1 til 5 der 5 er høyest, og måles gjennom Bane NORs årlige medarbeiderundersøkelse. Det er et gjennomsnitt av resultatet for: <ul style="list-style-type: none"> • Stolthet og engasjement (4,1) • Endring og forbedring (3,8) • Arbeidsmiljø (4,1) 		
Måloppnåelse	2022	2023	2024
	4	4,1 *	4,35
Mål på mellomlang sikt (+/- 5 år)	Medarbeidertilfredshet skal være på 4,35 i 2025		
Måleindikator	Samme som over		
Måloppnåelse	2025	2026	2027
	4,35	Ikke satt	Ikke satt
Langsiktig mål (>5 år)	Ikke satt		
Måleindikator	Samme som over		

* Målet ikke nådd for 2023. Resultatene for 2023 er litt bedre enn for 2022, men er 0,1 under målet.

TABELL 24: Mål for kjønnsbalanse blant alle ansatte

Mål for kjønnsbalanse blant alle ansatte			
Kortsiktig mål (+/- 1 år)	Andel kvinner skal være 28 %		
Måleindikator	Andel kvinner ansatt i konsernet, prosent kvinner av andel menn		
Måloppnåelse	2022	2023	2024
	Ikke satt	27 %	28 %
Mål på mellomlang sikt (+/- 5 år)	Andel kvinner skal være 30 % innen 2025		
Måleindikator	Samme som over		
Måloppnåelse	2025	2026	2027
	Ikke satt	Ikke satt	Ikke satt
Langsiktig mål (>5 år)	Ikke satt		
Måleindikator	Samme som over		

Kjønnsbalanse vil være et prioritert område for Bane NOR i årene som kommer. I Bane NOR har vi 27 prosent kvinner. Det synes vi er for lavt, og vi må jobbe mer systematisk med tema fremover.

TABELL 25: Mål for kjønnsbalanse i ledende stillinger

Mål for kjønnsbalanse i ledende stillinger			
Kortsiktig mål (+/- 1 år)	Andel kvinner i ledende stillinger skal være 33 % innen 2024		
Måleindikator	Andel kvinner i ledende stillinger med personal- og budsjettansvar		
Måloppnåelse	2022	2023	2024
	Ikke satt	Bane NOR: 30 %	33 %
Mål på mellomlang sikt (+/- 5 år)	Andel kvinner i ledende stillinger skal være 35% innen 2025		
Måleindikator	Prosent kvinner i ledende stillinger av andel menn i ledende stillinger, beregnes av ansatte, inkluderer ikke innleie.		
Måloppnåelse	2025	2026	2027
	Ikke satt	Ikke satt	Ikke satt
Langsiktig mål (>5 år)	Ikke satt		
Måleindikator	Prosent kvinner i ledende stillinger av andel menn i ledende stillinger, beregnes av ansatte, inkluderer ikke innleie.		

Vi har satt måltall på kjønnsbalanse for kvinner i ledende stillinger, og er i gang med å utarbeide en langsiktig plan for å jobbe mot mer kjønnsbalanse i de delene av organisasjonen der kjønnsbalansen er lav. Vi har etablert lederutviklingsprogram for ledertalenter under 35 år som ønsker å aspirere inn i lederstillinger, og vi er bevisst på å rekruttere kvinner inn i programmet.

TABELL 26: Mål for lærlinger

Mål for lærlinger			
Kortsiktig mål (+/- 1 år)	15 %		
Måleindikator	Rekruttering av lærlinger i Drift- og vedlikeholdsdivisjonen		
Måloppnåelse	2022	2023	2024
	Ikke satt	13 %	15 %
Mål på mellomlang sikt (+/- 5 år)	Rekruttering av lærlinger. Beregnes av antall lærlinger av andel fagarbeidere.		
Måleindikator	Rekruttering av lærlinger. Beregnes av antall lærlinger av andelen fagarbeidere i Bane NOR.		
Måloppnåelse	2025	2026	2027
	Ikke satt	Ikke satt	Ikke satt
Langsiktig mål (>5 år)	Ikke satt		
Måleindikator	Rekruttering av lærlinger. Beregnes av antall lærlinger av andel fagarbeidere.		

Bane NOR har blitt en større og mer mangfoldig organisasjon med lærlinger etter sammenslåingen med Spordrift. Bane NOR har satt som mål å øke lærling andelen innen flere fagområder de neste årene.

Måltall

3-1-8 Tariffdekning og sosial dialog (ESRS S1-8)

Tariffdekning

Alle ansatte i Bane NOR og innleide fra bemanningsbyrå berøres av inngåtte tariffavtaler. 79,5 % av alle ansatte er organisert i en fagforening. Uorganiserte, med unntak av ledere på nivå 1, 2 og i de fleste tilfeller 3, vil bli plassert inn i denne strukturen. Innleide omfattes også, det følger av likebehandlingsdirektivet.

Sosial dialog

Arbeidsmiljøutvalgene i Bane NOR dekker alle ansatte. Her er arbeidstakerrepresentanter involvert. I samarbeidsutvalg og i forbindelse med tariffforhandlinger er de organiserte representert. De utgjør 79,5 % av alle ansatte.

3-1-9 Helse- og sikkerhetsindikatorer (ESRS S1-14)

TABELL 27: Helse- og sikkerhetsindikatorer

Beskrivelse	Måltall
Prosentandel av personer i egen arbeidsstyrke som er dekket av helse- og sikkerhetsstyringssystem basert på lovkrav og (eller) anerkjente standarder eller retningslinjer	100 %
Antall omkomne i egen arbeidsstyrke som følge av arbeidsrelaterte skader og arbeidsrelatert sykdom (Informasjon skal også rapporteres på arbeidere på virksomhetens områder)	0
Antall dødsfall som følge av arbeidsrelaterte skader og arbeidsrelatert sykdom hos andre arbeidstakere som arbeider på anleggene	0
Antall fraværsskader egne ansatte	17
Frekvensen av registrerbare arbeidsrelaterte ulykker for egen arbeidsstyrke (H1)	2,4
Antall tilfeller av registrerbar arbeidsrelatert sykdom hos ansatte	Tilfeller av arbeidsrelatert sykdom følges opp på individnivå. Per dags dato registrerer vi ikke antall tilfeller av registrerbar arbeidsrelatert sykdom hos ansatte.
Antall dager tapt på grunn av arbeidsrelaterte skader og dødsfall som følge av arbeidsrelaterte ulykker, arbeidsrelatert sykdom og dødsfall som følge av sykdom hos ansatte	118

TABELL 28: Informasjon om antall ansatte etter kjønn

Kjønn	Antall ansatte
Menn	3667
Kvinner	1350
Andre*	0
Ikke rapportert	0
Totalt antall ansatte	5017

* kjønn som spesifisert av de ansatte selv

TABELL 29: Opplysninger om ansatte etter kontraktstype, fordelt på kjønn

	Kvinner	Menn	Andre*	Ikke opplyst	Totalt
Antall ansatte	1350	3667	0	0	5017
Antall faste ansatte	1320	3526	0	0	4846
Antall midlertidig ansatte	30	141	0	0	171
Antall ikke-garanterte timesansatte	0	0	0	0	0

* kjønn som spesifisert av de ansatte selv

TABELL 30: Turnoverrate og antall sluttet

Beskrivelse	Måltall 2022	Måltall 2023
Totalt antall ansatte som sluttet	353	297
Turnoverrate	7,20%	6,0%

Tallene er rapportert i antall ansatte, og beregnes ved antallet ansatte ved utgangen av rapporteringsperioden. Turnoverraten beregnes ved antallet som har sluttet i perioden, delt på gjennomsnittlig antall ansatte i perioden.

3-1-11 Mangfoldsindikatorer (ESRS S1-9)

Toppledergruppen, inkludert konsernsjefen, består ved utgangen av 2023 av syv menn (70 %) og tre kvinner (30 %). Toppleder-nivå er definert som nivået under konsernsjef, men inkluderer konsernsjef.

TABELL 31: Aldersfordeling

Aldersintervall	Antall faste ansatte	% av totalt antall ansatte
Under 30 år	836	17 %
Mellom 30 og 50 år	2276	45 %
Over 50 år	1905	38 %

3-1-12 Indikatorer for opplæring og kompetanseutvikling (ESRS S1-13)

TABELL 32: Indikatorer for opplæring og kompetanseutvikling (fordelt på kjønn)

Kjønn	Prosentandel av ansatte som deltok i regelmessige prestasjons- og karriereutviklingsvurderinger
Menn	75 %
Kvinner	75 %
Andre	0
Ikke rapportert	1857
Totalt antall ansatte	75 %

Beregnes av det antallet ansatte som deltok i medarbeiderutviklingssamtaler i perioden, delt på antallet faste ansatte. Tallet inkluderer kun medarbeiderutviklingssamtaler gjennomført i Bane NOR i perioden.

Bane NOR vil i 2024 komme med en ny versjon av retningslinjer for medarbeiderutvikling. Denne har som mål å styrke karriere- og utviklingsmuligheter, gjennom forankring til mål- og utviklingssamtalene og de etablerte karriereveiene i vår stillingsstruktur.

Opplæringsindikatoren er beregnet ved gjennomsnittlig gjennomførte interne kurs per ansatt, fremfor gjennomsnittlig antall opplæringstimer per ansatt. Tidsindikator er ikke tilgjengelig for alle kurs som gjennomføres. Tallene inkluderer kun kurs registrert gjennomført gjennom kursadministrasjonssystemet, og ikke kurs gjennomført hos eksterne leverandører. Derfor vil det reelle antallet kursgjennomføringer være noe høyere.

Følgende er holdt utenfor:

- Ansatte fra overdratt virksomhet, Spordrift.
- Nyansatte i perioden, med mindre leder eksplisitt har bedt om at de skal inkluderes.
- Rapporten inneholder heller ikke ansatte som har sluttet, uavhengig om de har fullført samtalen eller ikke.

TABELL 33: Gjennomsnittlig antall opplæringstimer (fordelt på kjønn)

Kjønn	Gjennomsnittlig antall gjennomførte interne kurs per ansatt
Menn	6
Kvinner	8
Andre	0
Ikke rapportert	0
Totalt antall ansatte	7

3-1-13 Kompensasjonsindikatorer (ESRS S1-16)

TABELL 34: Kompensasjonsindikatorer

Beskrivelse	Måltall	Forklaring
Prosentvis forskjell i gjennomsnittlig avtalt årslønn mellom kjønnene	-2,6 %	Forskjellen mellom gjennomsnittlig avtalt årslønn for menn og kvinner uttrykt som prosentandel av gjennomsnittlig avtalt årslønn for menn.
Totalt kompensasjonsforhold	5,1	Forholdet mellom den årlige totale kompensasjonsraten for den best betalte personen og den gjennomsnittlige årlige totale kompensasjonen for alle ansatte (ekskl. den best betalte personen). Avtalt årslønn er brukt som indikator for totalt kompensasjonsforhold. Bane NOR opererer ikke med bonuser.

3-1-14 Hendelser og klager, og alvorlige menneskerettighets-påvirkninger og hendelser (ESRS S1-17)

Bane NOR er ikke innklaget til OECDs kontaktpunkt for eventuelle brudd på OECDs retningslinjer for multinasjonale selskap.

TABELL 35: Diskriminering

Beskrivelse	Måltall
Det totale antallet tilfeller av diskriminering, inkludert trakassering, rapportert i perioden	1 – behandlet som en varslings sak.
Antall klager inngitt gjennom kanaler for personer i egen arbeidsstyrke for å reise bekymringer	2 – en sak er ferdigbehandlet, den siste er under behandling.
Mengden av materielle bøter, straffer og erstatning for skader som følge av brudd på sosiale og menneskerettighetsfaktorer	0 NOK

TABELL 36: Alvorlige menneskerettighets-påvirkninger og hendelser

Beskrivelse	Måltall
Antall alvorlige menneskerettighets-påvirkninger og hendelser knyttet til egen arbeidsstyrke (for eksempel tvangsarbeid, menneskehandel eller barnarbeid)	0
Antall alvorlige menneskerettighets-påvirkninger og hendelser knyttet til egen arbeidsstyrke som ikke respekterer FNs veiledende prinsipper og OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper	0
Mengden av materielle bøter, straffer og kompensasjon for alvorlige menneskerettighets-påvirkninger og hendelser knyttet til egen arbeidsstyrke	0 NOK

3-2 Arbeidere i verdikjeden (ESRS S2)

Strategi

3-2-1 Interessentenes interesser og synspunkter (ESRS S2 SBM-2)

Bane NORs hovedkilde til synspunkter og tilbakemeldinger fra arbeidere i verdikjeden er gjennom dialog med leverandør i form av ledelsesmøter, markedsdialog, kontrakt- og prosjektoppfølgingsmøter, og gjennom daglig kontakt med arbeidere på bygg- og anleggsplass. Videre gjennomføres det leverandørevalueringer på kontraktsnivå, som bidrar til systematisk innhenting av erfaring og synspunkter.

Samarbeidsmøter og dialog med medlems- og interesseorganisasjoner som Entreprenørforeningen – Bygg og Anlegg (EBA), Rådgivende Ingeniørers Forening (RIF), Maskinentreprenørenes Forbund (MEF), Samferdselsrådet, Fair Play Bygg, Etisk Handel Norge, Norsk Arbeidsmandsforbund og Norges kontaktpunkt for ansvarlig arbeidsliv er i tillegg nyttige og viktige arenaer for å ivareta arbeidernes interesser.

Bane NOR har først og fremst løpende kontakt med interessenter i form av leverandører og arbeidere i verdikjeden i Norge, men også utenfor Norge i oppfølging av inngåtte kontrakter og samarbeidsforum som ERPC (The European

Railways Purchasing Conference) som er et europeisk samarbeid blant jernbaneinfrastrukturselskaper i Europa.

Interessentens tilbakemeldinger og synspunkter tas hensyn til i utviklingen av krav i kontrakter, som ved utvikling av Bane NORs seriøsitetsskrav og ved innføringen og videreutviklingen av bruken av HMSREG (verktøy for oppfølging av seriøsitet, HMS og miljøpåvirkning i bygg og anleggsbransjen), men også i forvaltning av prosjekt og kontrakt i gjennomføringsfasen. Leverandørens og arbeidernes synspunkter er viktig input til kontinuerlig forbedring av våre rutiner, prosesser og systemer som skal sikre gode lønns- og arbeidsforhold for arbeidere i verdikjeden.

Det er en forventning til Bane NOR fra eier gjennom Eierskapsmeldingen, å være en ansvarlig virksomhet, som stiller krav til ansvarlighet i leverandørkjeden for i felleskap forebygge økonomisk kriminalitet. Både Bane NOR og leverandørene våre må i større grad være åpne om, og kunne rapportere på hvordan vi ivaretar menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold i våre verdikjeder. Åpen-

hetsloven og Norgesmodellen stiller enda strengere krav til arbeidsvilkår, åpenhet og aktsomhetsvurdering. Det har igjen ført til at Bane NOR de siste årene har jobbet strategisk med å skaffe god innsikt i både risiko og muligheter i våre leverandørkjeder, og etterspurt økt åpenhet og rapportering fra leverandørene for å ivareta arbeidere i verdikjeden. Vi ser at økte forventninger fra eier og interessentene til ansvarlig arbeidsliv allerede har påvirket måten vi planlegger og gjennomfører prosjekter på, og at temaet blir vektet som vesentlig i anskaffelsesprosessen på linje med miljø og styring. Som følge av vesentlighet og økte lovkrav på området, vil også ledelsen få hyppigere rapportering av resultater og status på utvikling og tilbakemeldinger fra interessenter.

3-2-2 Vesentlig påvirkning, risiko og muligheter, og deres interaksjon med strategi og forretningsmodell(er) (ESRS 2 SBM-3)

Leverandører og arbeidere i Bane NORs verdikjede inkluderer vare- og tjenesteleverandører innen ulike innkjøpskategorier. Vi har identifisert risiko for brudd på menneskerettigheter og anstendig arbeidsforhold spesielt innen følgende kategorier:

TABELL 37: Risiko i leverandørkjeden

Leverandør-kategori	Innkjøpskategori	Identifisert risiko i kategori	Eksempel på forhøyet risiko i kategori	Geografisk risiko
Tjenester	Tjenesteleveranser til bygging, drift og vedlikehold av jernbanen, herunder entrepriser, drift og vedlikehold, administrative avtaler, rådgivning og prosjektering, transporttjenester, IKT tjenester rådgivning, Facility management.	Leverandører av entreprenørtjenester innenfor bygg- og anlegg med høy andel leveranse av råvarer som betong, jern, stål, stein og trevirke, samt transporttjenester og IKT tjenester, der utvikling og support skjer utenfor Norge.	<ul style="list-style-type: none"> Tjenesten utføres med stor andel utenlandske underleverandører. Tjenesten utføres med høy andel utenlandsk arbeidskraft med lav kompetanseprofil. Råvarer, eks. betong, jern, stål, stein og trevirke mv. inngår som del av tjenesten og opphavet og produksjon er ukjent. Transport inngår i leveransen/produktet. 	Leverandøren, deler av leverandørkjeden og/eller produktet som blir benyttet i produksjonen, er fra et høyrisikoland med forhøyet risiko for brudd på menneskerettigheter.
Varer	Varer til bygging, drift og vedlikehold av jernbanen, herunder jernbaneteknisk materiell, elektromekanisk utstyr, arbeidsmaskiner og utstyr, IKT utstyr og annet materiell til jernbanen.	Leverandører av jernbaneteknisk materiell, elektromekanisk utstyr, rullende arbeidsmaskiner og utstyr, samt IKT materiell og utstyr.	<ul style="list-style-type: none"> Høy andel råvarer, eks. betong, jern, stål, stein og trevirke mv, og der opphavet og produksjon er ukjent. Produksjonsmåte/fremstillingsmåte, eks. type prosess; arbeidsintensiv, kjemikalier mv, innebærer høy risiko og risiko for brudd på menneskerettigheter. 	

TABELL 38: Viktigste innsatsfaktorer/råvarer vs. land*

Innsatsfaktorer/råvarer	Land
Betong (betongsviller)	Norge
Stål (jernbaneskiner)	Østerrike
Signalkomponenter	Tyskland, Storbritannia
Kabler	Tyskland, Tyrkia
Metall og elektronikk	Globalt (i hovedsak Asia), Finland
Trevirke	Tyskland
Plast	Norge

*Byggherrekjøpt materiell.

Arbeidere i verdikjeden ble vurdert som ett av de mest vesentlige hovedtemaene for hele Bane NOR konsernet gjennom den doble vesentlighetsanalysen gjennomført høsten 2023, se mer om denne i kapittelet Analyse av dobbel vesentlighet på side 86. Både fordi Bane NOR potensielt har stor påvirkning som byggherre, og kan bli påvirket (utsiden inn og innsiden ut). Dette som følge av at bygging, drift og vedlikehold av jernbanen i hovedsak gjøres av leverandører til jernbanen.

Å gjøre aktsomhetsvurderinger for å ivareta arbeidere i verdikjeden er også et prioritert tema i eierskapsmeldingen.

Følgende undertemaer og under-undertemaer er blitt identifisert som spesielt vesentlig med utgangspunkt i vår virksomhet og påvirkning hva gjelder arbeidere i Bane NORs verdikjede og S2:

TABELL 39: Vurdering av vesentlighet på undertema og under-undertema for ESRS S2

Tema	Undertema	Under-undertema	DR
S2	Arbeidsforhold	Trygg ansettelse	Mindre vesentlig
		Arbeidstid	Vesentlig
		Tilstrekkelig lønn	Vesentlig
		Sosial dialog	Mindre vesentlig
		Organisasjonsfrihet, herunder eksistensen av arbeidsråd	Mindre vesentlig
		Kollektive forhandlinger	Mindre vesentlig
		Balanse mellom arbeid og privatliv	Mindre vesentlig
		Helse og sikkerhet	Vesentlig
	Likestilling og muligheter for alle	Likestilling og lik lønn for arbeid av lik verdi	Mindre vesentlig
		Tiltak mot vold og trakassering på arbeidsplassen	Mindre vesentlig
		Mangfold	Mindre vesentlig
		Barnearbeid	Mindre vesentlig
		Tvangsarbeid	Mindre vesentlig
	Andre arbeidsrelaterte rettigheter	Tilstrekkelig bolig	Mindre vesentlig
		Vann og sanitæranlegg	Mindre vesentlig
		Personvern	Mindre vesentlig

De øvrige undertemaer og under-undertemaer nådde ikke over terskelverdien Bane NOR satte for vesentlig, verken finansielt eller knyttet til direkte påvirkning. Dette betyr ikke at Bane NOR ikke jobber med disse temaene.

Med utgangspunkt i vår aktivitet som er bygging, drift og vedlikehold av jernbaneinfrastruktur, er det å sikre anstendig arbeidsforhold (herunder arbeidstid, lønn, og ivareta HMS i henhold til lovkrav) der Bane NOR har størst påvirkning som byggherre eller oppdragsgiver, vurdert som mest vesentlig.

For Bane NOR er det viktig å gjøre det vi kan for at useriøse aktører ikke kommer inn i vår leverandørkjede. Useriøse leverandører som ikke ivaretar arbeidsforhold i henhold til lovkrav, bidrar til økt risiko for hendelser og ulykker på våre bygg- og anleggsplasser. Brudd på arbeidstidsbestemmelser bidrar til sosial dumping og påvirker arbeidernes helse og liv negativt. Videre bidrar dette til mulig konkurransevridning, ved at useriøse vinner frem på feil grunnlag. Å sikre arbeidsvilkår iht. lovkrav for arbeidere i Bane NORs verdikjede vil bety bedre arbeidsdager for arbeidere på våre kontrakter, men også gi økt kvalitet og bedre sikkerhet på arbeid utført på Bane NORs anlegg.

Vi ønsker ikke å handle med leverandører som selger oss varer som produseres under dårlige arbeidsforhold, eller å ha tjenesteleverandører på våre bygge- og anleggsplasser som bryter krav til lønns- og arbeidsvilkår. Risiko og muligheter må balanseres for å ivareta rettmessige arbeidsvilkår i planleggingen av prosjekter og ved inngåelse av kontrakter. Eks. i planleggingen av arbeid i brudd (tilgjengelighet for å arbeide på infrastrukturen) for vedlikehold eller fornyelse av jernbanen, må vi planlegge for, og aktivt følge opp arbeidstid og -mengde, slik at kravene i arbeidsmiljøloven ivaretas. Videre må vi kjenne til og aktivt følge opp for å kunne forebygge og begrense risiko knyttet til arbeidsvilkår i kontrakter med lange verdikjeder utenfor Norge. Tilpasning av arbeidsomfang til faktisk tilgjengelig tid og spissede kontraktskrav kan medføre økte kostnader, men på sikt vil det kunne gi økt kvalitet, redusert risiko for hendelser og ulykker, og gi mer bærekraftige arbeidsforhold for arbeiderne i verdikjeden. Det er gjort en vurdering av finansiell risiko, men kommet frem til at denne ikke er vesentlig for dette tema. Finansiell risiko er vurdert, men er satt til mindre vesentlig for tema.

Å jobbe med å sikre en ansvarlig verdikjede og anstendige arbeidsforhold for arbeidere i Bane NORs verdikjede er et kontinuerlig arbeid. Vi har i 2023 hatt

enkeltsaker hvor arbeidere i leverandørkjeden ikke har fått lønn som kontraktsfestet, ikke har fått overtidsbetalt og eller feil tariff. Dette er saker som er avdekket gjennom kontroll og varsler. Som følge av vår kontroll og oppfølging har disse blitt rettet, og arbeidere har fått etterbetalt den lønnen de har hatt på krav.

Vi har i 2023 hatt høy aktivitet på kontroll og revisjonsvirksomhet, utvikling av kontraktskrav og prosesser for å sikre etterlevelse av anstendig arbeidsforhold. Dette arbeidet vil fortsette inn i 2024.

Helse og sikkerhet i sin helhet rapporteres på i kapittel om Sikkerhet og HMS side 65.

Styring av påvirkninger, risikoer og muligheter

3-2-3 Retningslinjer relatert til arbeidere i verdikjeden (ESRS S2-1)

I Bane NOR er det etablert retningslinjer i form av styrende dokumenter og retningsgivende prinsipper som skal ivareta arbeidere i verdikjeden. Disse gjelder for alle ansatte og innleide som er involvert i planlegging og gjennomføring av anskaffelser, og påfølgende kontraktsoppfølging på vegne av Bane NOR-konsernet.

Retningslinjene tar utgangspunkt i grunnleggende standarder, konvensjoner og lovgivning, herunder: FN's Global compact, FNs menneskerettighetserklæring, FNs barnekonvensjon art. 32 og ILO konvensjonen nr. 29, 87, 98, 100, 105, 111, 138 og 182, Åpenhetsloven og Sanksjonsloven. Bane NOR er også medlem av Etisk Handel Norge (EHN), og har tilsluttet seg EHNs prinsipper for bærekraftig forretningsdrift.

Våre retningslinjer på området:

Bane NORs policy for etikk og samfunnsansvar stiller grunnleggende krav til etisk adferd og ivaretagelse av selskapets samfunnsansvar, og gjelder medarbeidere så vel som samarbeidspartnere. Policyen er grunnleggende for arbeid med menneskerettigheter og ivaretagelse av sikkerhet, og understreker kravet til at grunnleggende menneskerettigheter respekteres og støttes, slik de fremkommer i internasjonale konvensjoner og norske lover i all vår virksomhet. Bane NORs konsernsjef er øverste ansvarlig.

Bane NORs etiske retningslinjer inneholder prinsipper for menneskerettigheter, HMS, forretningsetikk, personvern

og leverandøroppfølging, hvor sistnevnte stiller krav til at forretningspartnere etterlever relevante lover, regler og krav til HMS, etikk, ytre miljø og sosiale forhold.

Bane NORs arbeid med personvern er forankret i konsernprosedyren for personvern og tilhørende styrende dokumenter og retningslinjer. Bane NOR behandler ikke bare personopplysninger om egne medarbeidere, men også om reisende, ansatte hos samarbeidspartnere, leverandører, underleverandører, og andre som bruker Bane NORs digitale løsninger. Det er derfor viktig å ivareta personvernet i hele verdikjeden, og personopplysninger om arbeiderne i verdikjeden skal håndteres i henhold til kravene i personregelverket. Status på etterlevelse av personvernregelverket, herunder eventuelle avvik, rapporteres til styret og konsernledelsen.

Bane NORs arbeid med menneskerettigheter og arbeidsrettigheter i leverandørkjeden er forankret i konsernstandard og konsernprosedyre for Anskaffelser. De styrende dokumentene beskriver Bane NORs ansvar for å stille relevante og ambisiøse krav som fremmer bærekraftige løsninger som balanserer økonomiske, miljømessige og sosiale hensyn hvor vi skal stille krav i anskaffelser og på områder de har størst effekt, de skal sikre respekt for menneskerettigheter samt bekjempe arbeidslivskriminalitet.

Bane NORs operative rutiner som skal bidra til etterlevelse av krav til menneske-

rettigheter og anstendige arbeidsvilkår i verdikjeden er nedfelt i hhv. Konsernprosedyre seriøsitet og arbeidslivskriminalitet og Prosedyre seriøsitet og arbeidslivskriminalitet i bygg og anlegg, forankret i konsernstandard for Anskaffelser.

Bane NOR har innført spissede kontraktskrav til arbeidere i verdikjeden som inngår i bestemmelser om seriøsitet (seriøsitetsskrav) tilpasset den enkelte kontrakt, og kan ikke fravikes. Seriøsitetsskravene blir henvist til i dialog med leverandører, fremgår av konkurransegrunnlaget, og blir fulgt opp i kontrakts- og prosjektfasen.

Bane NOR har sikkerhetsgodkjenning (sikkerhetstillatelse, jf. sikkerhetsforskriften § 6-1) som infrastrukturforvalter av det nasjonale jernbanenettet. Det innebærer at Bane NOR har ansvar for utøvelse av sikkerhetsfunksjoner til ytterste operative ledd. Sikkerhetsfunksjonene sørger for at arbeid i og ved jernbanen kan utføres trygt og sikkert. Som følge av utfordringer med sikkerhet i og ved spor, innførte Bane NOR med virkning fra 15. mars 2022 en Godkjenningsordning for virksomheter som leverer personell med sikkerhetsfunksjoner. Funksjoner som omfattes er fører, hovedsikkerhetsvakt/lokal sikkerhetsvakt, skifter og leder for elsikkerhet. Det stilles særskilte krav til seriøsitet og til ansvarlig organisering og drift hos virksomheter som skal utføre funksjonene.

3-2-4 Prosesser for å kommunisere med arbeidere i verdikjeden om konsekvenser og påvirkninger (ESRS S2-2)

Dialog med arbeidere i verdikjeden skjer i hovedsak i det enkelte prosjekt/ den enkelte kontrakt i linjen, men også via eller med støtte fra fagansvarlige for seriøsitet og arbeidslivskriminalitet i konsernet. Dialogen skjer først og fremst gjennom risiko- og/eller hendelsesbaserte seriøsitetkontroller av enkeltarbeidere og tilstedekontroller på prosjekter, der dialogen skjer direkte med arbeidere i verdikjeden slik at de har anledning å uttale seg om arbeidsforhold uten arbeidsgiver nærværende. Seriøsitetkontroller skal initieres minimum årlig i det enkelte prosjekt. I kontrakter med verdikjeder utenfor Norge, eks. materiellkontrakter, skjer dialogen primært med og via leverandør minimum årlig som en del av kontraktsoppfølgingen, men også gjennom revisjonsbesøk eller fabrikkbesøk av Bane NOR ved behov, der dialog med arbeidere skjer direkte.

Det er også dialog via tredjepartsaktører. Bane NOR inngikk i 2023 et samarbeid

med Fair Play Bygg (FPB). FPB jobber for å forebygge arbeidslivskriminalitet gjennom å følge opp bransjen (offentlig og private virksomheter), ved å skille seriøse aktører fra aktører som bryter loven og informere arbeidstakere om sine rettigheter. Ved at de er en objektiv aktør som informerer arbeidstakere om sine rettigheter, er også terskelen for å varsle til en uavhengig aktør lavere. Dialogen med FPB er ad hoc og initieres primært som følge av tips.

Økt kontrollaktivitet i kontrakter og prosjekter gir økt tilfang av erfaring og resultater, samt gir mulighet for å dele kompetanse internt om hvordan vi kan gjøre en forskjell og bidra til positiv påvirkning. Kontroller gjennomført i Godkjenningsordningen, i HMSREG og av lønns og arbeidsvilkår i prosjekter har gitt effekt ved at avvik avdekkes, og krav stilles til leverandør om lukking av disse. I 2023 har vi gjennomført 28 kontroller i regi av Godkjenningsordningen, flere spesifikt relatert i regi av Godkjennings-

ordningen, og flere spesifikt relatert til lønns- og arbeidsvilkår med dialog direkte med arbeidere i det enkelte selskap. Ved å ha utvidet kravet til sosialt ansvar til å inkludere krav til gjennomføring av aktsomhetsvurderinger i 2023, vil vi fremover kunne få større innsikt i leverandørkjeden ved å kreve mer av leverandører mht. deres kartlegging av risiko og iverksatte tiltak og utbedringer for arbeidere.

I 2024 vil vi arbeide videre med å sikre dokumentasjon av kontroller og utfall for arbeidere i verdikjeden sentralt, for videre å kunne dele erfaringer og effekt.

Direktør for Anskaffelser har det øverste operasjonelle ansvaret for at det gjennomføres dialog med leverandører og arbeidere i verdikjeden. Resultater og aktivitet rapporteres minimum årlig til ledelsen.

3-2-5 Prosesser for å utbedre negative påvirkninger og kanaler for arbeidere i verdikjeden for å melde bekymringer (ESRS S2-3)

I forbindelse med risiko- og/eller hendelsesbaserte kontroller der det avdekkes avvik på våre seriøsitetbestemmelser, vil Bane NOR i første omgang gå i dialog med leverandør for å rette opp. Ved behov holdes eks. vederlag tilbake inntil arbeidere får den lønn de har krav på. Det kan være tilfeller der lønn ikke har vært iht. avtale eller iht. korrekt tariff.

Ved alvorlige og/eller gjentatte lovbrudd videreformidles saker til tilsyn eller myndigheter for videre oppfølging og sanksjonering.

Som omtalt i kapittel 4 Styring, har vi en varslingskanal hvor arbeidere i våre verdikjeder kan varsle anonymt om kritikkverdige forhold.

3-2-6 Tiltak for vesentlige konsekvenser for arbeidere i verdikjeden, og tilnærminger for å håndtere vesentlig risiko og forfølge vesentlige muligheter knyttet til arbeidere i verdikjeden, og effektiviteten til disse handlingene (ESRS S2-4)

For å sikre håndtering av vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter for arbeidere i verdikjeden, er det gjennomført ulike tiltak i 2023 og lagt planer for videre arbeid for 2023-2025.

Tiltak

Revisjon av Bane NORs seriøsitetsskrav.

I 2023 er enkelte seriøsitetstestbestemmelser revidert som følge av endrede lov- og forskriftskrav, herunder Åpenhetsloven. I løpet av første halvår 2024 vil seriøsitetsskravene revideres i sin helhet. Revisjonen vil inkludere enkelte nye forskriftskrav som følger av krav i Norges-modellen og utvikling av eksisterende krav og sanksjoner, tydeliggjøring av krav og sanksjoner generelt, samt spesifikt en tydeliggjøring av videreføring av krav til underleverandører.

Revisjon krav til egenrapportering lønns- og arbeidsvilkår.

Kravet til egenrapportering av lønns- og arbeidsvilkår (som en av bestemmelsene i seriøsitetsskravene) er revidert i 2023. Digitalt skjema skal i 2024 forenkle risikovurdering og oppfølging av etterlevelse knyttet til lønns- og arbeidsvilkår hos leverandører. Leverandør må nå spesifisere tariff som gjelder for sine.

Revisjon krav til sosialt ansvar og kartlegging av risiko for brudd på arbeids- og menneskerettigheter.

Kravet til sosialt ansvar er i 2023 videreutviklet som følge av Åpenhetsloven, og inkluderer nå utvidet krav til gjennomføring av aktsomhetsvurderinger. Det er etablert rutiner og prosesser for gjennomføring av aktsomhets-

vurderinger av leverandørporteføljen mht. risiko for brudd på arbeids- og menneskerettigheter. Bane NORs leverandørportefølje er i 2023 kvartalsvis risikokartlagt med utgangspunkt i forhåndsdefinert kategoririsiko, etterfulgt av risikovurdering av den enkelte leverandør der kategoririsiko er høy. Tiltak overfor leverandører der risiko er vurdert som høy, enten hos leverandør eller i leverandørkjeden, er vurdert av ansvarlig anskaffelsesleder for kontrakten. Tiltak som er iverksatt som følge av dette arbeidet er først og fremst dialog med leverandører. Der risiko er identifisert som høy, ber vi om innsikt i leverandørkjeden i form av egenrapportering ref. utvidet kontraktskrav til sosialt ansvar, herunder arbeids- og menneskerettigheter.

Gjennomføring av risikobaserte kontroller.

Bane NOR skal følge opp leverandører og godkjente virksomheter tett gjennom kontroller. Dette for å vise tydelig lederskap i arbeidet med å bevisstgjøre og ansvarliggjøre leverandører/virksomheter for å drive seriøst og ha anstendige arbeidsforhold. Gjennomføring av kontroller er avgjørende for å forebygge, avdekke eventuell manglende etterlevelse av våre krav og forhindre arbeidslivskriminalitet. Kontroller har en oppdragende og preventiv virkning på leverandører som blir kontrollert, men også for andre leverandører som får kjennskap til at Bane NOR gjennomfører kontroller og revisjoner. For å forenkle å øke antall seriøsitetsskontroller fremover, har Bane NOR i 2023 tatt i bruk en funksjonalitet for å gjennomføre kontroller via HMSREG. Funksjonaliteten forenkler

gjennomføring av kontroller og deling av resultater i form av rapporter, samt at den gir oversikt over gjennomførte kontroller til enhver tid.

I dag har vi ingen slik samlet oversikt over antall kontroller som er gjennomført i selskapet. Ved å benytte seriøsitetsskontroller i HMSREG klarer vi følge utviklingen, og ikke minst dele erfaringer på tvers i selskapet. Av gjennomførte og registrerte kontroller av arbeidere i verdikjeden, herunder spesifikt arbeidstid, lønn og sikkerhet, har det i 2023 ikke vært dokumentert alvorlige hendelser. Det har vært avdekket avvik knyttet til brudd på lønns- og arbeidstidsbestemmelser der leverandører har måttet rettet opp. I 2024 vil vi fortsette fokuset med å øke antall kontroller, samt få etablert en god prosess for deling av informasjon fra kontroller på tvers av Bane NOR.

Forvaltning og utvikling av Godkjenningsordningen.

Et viktig tiltak i arbeidet med en ansvarlig leverandørkjede, har vært å etablere en godkjenningsordning for virksomheter som leverer personell med sikkerhetsfunksjoner (etablert i mars 2022). Godkjenningsordningen tydeliggjør krav til å drive seriøst, ansvarlig og sikkert, og skal bidra til å redusere antall hendelser med sikkerhetsfunksjoner involvert når det arbeides i og ved spor. Det stilles særskilte krav om at virksomhetene må være av en viss størrelse og inneha organisatorisk egnethet, kapasitet og robusthet til å levere på krav til internkontroll, kvalitetssystem, sikkerhetsledelse, timeføringssystem og system for kompetansestyring.

TABELL 40: Godkjenningsordningen i tall 2023:

Aktivitet	2022	2023	Kommentar
Antall godkjente personer i funksjonen hovedsikkerhetsvakt (HSV)	1 811	2 021	31.12.2023. 1 107 er egne ansatte i Bane NOR.
Antall godkjente personer i Leder for elsikkerhet (LFS) funksjonene som er omfattet av godkjenningsordningen	NA	678	Har ikke eksakt tall for 2022, men omtrent som for 2023. 339 er egne ansatte i Bane NOR.
Antall godkjente virksomheter i godkjenningsordningen	125	47	31.12.2023 og 2022
Antall virksomheter fratatt godkjenning	NA	11	Fratatt som resultat av ulike kontroller
Antall gjennomførte sikkerhetsledersamlinger	NA	3	Startet med sikkerhetsledersamlinger i 2023. 120 ledere deltatt på samlinger. Et ledd i forebyggende arbeid. I tillegg er det gjennomført e-læring overfor godkjente virksomheter og sendt ut nyhetsbrev.
Antall behandlede søknader	NA	42	
Antall kontroller	NA	26	Hvorav fire av kontrollene var annen gangs kontroll av samme leverandør.
Antall revisjoner	NA	14	

Samarbeid

Som et tiltak i regjeringens handlingsplan mot arbeidslivskriminalitet, ble et landsdekkende samarbeidsforum (seriøsitetsforum) i bygg- og anleggsbransjen etablert i 2021. Samarbeidsforumet har en operativ karakter med hovedoppgave å dele informasjon om aktører og modus på feltet, med tanke på felles oppfølging der vi ser felles utfordringer. Forumet har også som mål å initiere og gjennomføre større kontroller av f.eks. lønns- og arbeidsvilkår på tvers av byggherrer, samt utarbeide felles tilnærming når det gjelder kontroll, oppfølging og sanksjonering på feltet. I utvikling av forumet har vi sett behovet for å løfte utfordringer der vi som byggherrer kommer til kort mht. bekjempelse av arbeidskriminalitet til departementet. Det pålegges byggherrer et stort ansvar mht. å stille krav og kontrollere etterlevelse, men flere av disse lovkravene er det ikke mulig å følge opp pga. manglende tilgang på informasjon og liten mulighet for avvisning.

Bane NOR har vært medlem av Etisk Handel Norge (EHN) siden 2016. Som følge av innføringen av Åpenhetsloven i 2022 har krav til rapportering til EHN økt betraktelig. Samarbeidet med EHN har spesielt bidratt til økt kompetanse og systematikk knyttet til arbeidere i verdikjeden og ivaretagelse av arbeids- og menneskerettigheter ifbm. vare- og tjenestekjøp fra leverandører utenfor Norge.

Bane NOR inngikk i 2023 et støtte-medlemskap med FPB, og signerte FPB sin etikkplakat. Saker fra FPB

komplimenterer og beriker arbeidet med å ivareta arbeidere i vår verdikjede. Flere av varslene har medført konsekvenser av ulik art, der fellesnevneren er forsterket oppfølging og bedre forhold for arbeidstakerne.

Bane NOR stiller krav om at leverandører på bygg- og anleggsprosjekter og renholds kontrakter skal ha StartBANK medlemskap. StartBANK er et felles leverandørregister og bransjenettverk for leverandører til bygg og anlegg, forvaltning, forsikring og fast eiendom i Norge. StartBANK-nettverket forenkler leverandørenes rapportering av informasjon og opplysninger om virksomheten for vurdering av seriøsitet. Det bidrar til at leverandørene kan konkurrere på like vilkår, og reduserer risiko for innkjøpsorganisasjoner som Bane NOR.

Bane NOR har i mange år hatt et tett samarbeid med Skatteetaten. I bygg og anleggs kontrakter og renholds kontrakter stiller vi krav til å hente inn skattefullmakt som gir oss anledning å hente ut utvidet skatteattest fra den enkelte leverandør i leverandørkjeden. Bane NOR har også inngått utvidet samarbeidsavtale med Skatteetaten på enkeltprosjekter, gjerne større prosjekter med en viss varighet. Bane NOR har jevnlig dialog med Skatteetaten for å oppsummere resultater og utvikling.

Det er samarbeid på tvers i organisasjonen for å sikre etterlevelse av arbeidsforhold i verdikjeden. Særlig er det samarbeid mellom avdelingene Anskaffelser, Compliance og Konsernjuridisk. Ved lovbrudd, og eller mistanke om lovbrudd,

involveres Konsernjuridisk for vurdering. Compliance er ansvarlig for varslingskanalen, hvor varsler fra eksterne om mulige brudd kan meldes inn, og involverer fagmiljøet Seriøsitet og arbeidslivskriminalitet i vurdering og oppfølging dersom sakene omhandler arbeidsforhold i leverandørkjeden. Konsernjuridisk bistår i enkeltsaker, ved behandling av eventuelle klager på vurderinger og ved utforming av seriøsitetskrav.

Et eksempel på internt og eksternt samarbeid for å redusere negative konsekvenser for arbeidsforhold, som kan oppstå som følge av krav til overgang til en grønnere økonomi, er arbeidet med kjøp av solcellepaneler til Bane NORs bygg og installasjoner. Solceller skal bidra til det grønne skiftet, redusere forbruk av fossil energi og øke energieffektiviteten i bygg. Samtidig er vi oppmerksom på at leverandørkjeden knyttet til produksjon av solcellepanel er forbundet med høy risiko, da nesten all produksjon av innsatsfaktorer skjer i Kina. I arbeidet med denne anskaffelsen vil vi jobbe tett med eksterne organisasjoner og andre byggherrer for å sikre at vi velger den eller de leverandørene med lavest mulig risiko, og der sporbarhet av leverandørkjeden foreligger. Dette er et arbeid som pågår inn i 2024.

Kompetanse

Gitt størrelsen på kontraktporteføljen er det avgjørende å kunne tilrettelegge og tilføre linjen spisset kunnskap om leverandørene via gode systemer, slik at kontroller kan gjøres risikobasert. For å muliggjøre, men ikke minst forenkle oppfølging og kontroll av leverandørers

etterlevelse av krav til anstendig arbeidsforhold, har vi i Bane NOR digitalisert en mengde data og utviklet systematikk og støttesystemer. I 2023 er det videreutviklet systematikk for gjennomføring av risikobaserte kontroller for å forenkle oppfølging i linjen. Status for etterlevelse av seriøsitetsskrav i kontrakt og risiko gjøres lett tilgjengelig i tilpassede dashboards for kontraktsoppfølging med bla. fargekoder. Med utgangspunkt i dashboard skal linjen følge med på utvikling og kunne gjennomføre rettede kontroller basert på mangler og risiko. Dashboards og status på etterlevelse brukes i dag i oppfølging av kontraktsporteføljer, i møter med leverandører og i oppfølging av prosjekter. I 2024 er målet at enda flere skal bruke dashboardene og tilgjengelig data i oppfølging og i forberedelser til å gjennomføre flere risikobaserte kontroller.

En svært viktig kilde til informasjon om leverandørene og etterlevelse av seriøsitet/arbeidere i verdikjeden, er kravet vi stiller til leverandørenes bruk av HMSREG, byggherrens system for registrering for adgangskontroll. Det er et krav til at HMSREG skal brukes i alle prosjekter i Bane NOR. Både bruken av systemet, samt utvikling av hendelser, logges og følges opp kontinuerlig og rapporteres årlig. Det er avgjørende at systemet settes opp korrekt, derfor skal det pekes ut en ansvarlig for systemet i det enkelte prosjekt. Fagansvarlige gjennomfører jevnlig HMSREG superbrukerforum for divisjonene for både å ivareta forvaltning og utvikling av systemet der læring på tvers er essensielt. Superbruker i den enkelte divisjon bistår prosjektene med både korrekt oppsett og bruk.

Ressurser og kompetanse

Enhet for Seriøsitet og arbeidslivskriminalitet har fagansvaret for ivaretagelse av arbeidere i verdikjeden i konsernet, og har økt bemanningen til 4 personer i 2023. Dette øker muligheten for å bistå organisasjonen i det operative arbeidet i form av rådgivning og utvikling av verktøy som skal forenkle oppfølging. Økt antall lovkrav, samt økte krav til rapportering, fordrer mer kompetanse i organisasjonen innenfor fagfeltet. Å jobbe med etterlevelse av krav til arbeidere i verdikjeden, herunder effektiv forebygging og kontroll, er omfattende og krever en tverrfaglig spisskompetanse. Denne må videreutvikles i konsernet.

Mål og måltall

3-2-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter for arbeidere i verdikjeden (S2-5)

Bane NORs langsiktige mål for å ivareta arbeidere i verdikjeden, er å være et forbilde for seriøsitetsoppfølging innenfor bygg og anleggsnæringen. Det skal vi oppnå gjennom å sikre etterlevelse av våre seriøsitetsskrav og utvikle våre leverandører.

TABELL 41: Mål for etterlevelse av Bane NORs seriøsitetstkrav

Mål for etterlevelse av Bane NORs seriøsitetstkrav			
Kortsiktig mål (+/- 1 år)	Andel leverandører som etterlever våre seriøsitetstkrav skal være minimum 80 % innen utgangen av 2024		
Måleindikatorer	1. % aktive prosjekter i HMSREG * 2. % hendelser av høy og moderat alvorlighetsgrad i HMSREG ** 3. % leverandører med inngått StartBANK medlemskap*** 4. % leverandører med levert skattefullmakt**** 5. % leverandører med levert egenrapportering lønns- og arbeidsvilkår*****		
Måloppnåelse	2022	2023	2024
	1. 218 stk. 2. NA 3. 84 % 4. 79 % 5. NA	1. 366 stk. 2. 12 % 3. 78 % 4. 73 % 5. 7 %	1. 80 % 2. 7 % 3. 80 % 4. 80 % 5. 80 %
Mål på mellomlang sikt (+/- 5 år)	Andel leverandører som etterlever våre seriøsitetstkrav skal være 100 %		
Måleindikator	1. % aktive prosjekter i HMSREG * 2. % hendelser av høy og moderat alvorlighetsgrad i HMSREG ** 3. % leverandører med inngått StartBANK medlemskap*** 4. % leverandører med levert skattefullmakt**** 5. % leverandører med levert egenrapportering lønns- og arbeidsvilkår*****		
Måloppnåelse	2025	2026	2027
	90%	100%	100%
Langsiktig mål (>5 år)	Bane NOR er et forbilde for seriøsitetstoppfølging innenfor bygg og anleggsnæringen		
Måleindikator			
Baseline	1. Baseline år: 2020. Baseline måloppnåelse: 16 prosjekter 2. Baseline år: 2022. Baseline måloppnåelse 12 % 3. Baseline år: 2020. Baseline måloppnåelse: 65 % 4. Baseline år: 2020. Baseline måloppnåelse 63 % 5. Baseline år: 2023. Baseline måloppnåelse: 7 %		

*% aktive prosjekter i HMSREG beregnes ut fra antall aktive prosjekter som er registrert i HMSREG i løpet av året vs. prosjekter som burde benyttet HMSREG.
 Alle prosjekter som inngår bygg, anleggs- og renholds kontrakter med Bane NOR skal fra og med jan. 2020 benytte HMSREG. For årene 2023 og 2022 har vi tall på totalt antall prosjekter, men ikke andel.
 **Andel hendelser av høy og moderat alvorlighetsgrad i HMSREG er basert på antall innregistreringer, fordelt på hhv. høy og moderat alvorlighetsgrad. Disse følges opp av linjen og skal reduseres til et minimum.
 Føring av innlogginger og hendelser er fortsatt i en startfase, noe vi også ser fra økningen i antall innlogginger og antall hendelser fra 2022 til 2023. Tallene 2022 – 2023 er foreløpig ikke sammenlignbare.
 *** Tall for hovedleverandører og underleverandører med inngått StartBANK medlemskap vs. manglende medlemskap
 **** Tall for hovedleverandører og underleverandører med levert skattefullmakt vs. manglende skattefullmakt.
 ***** Tall for hovedleverandører og underleverandører med levert egenrapporteringsskjema for lønns- og arbeidsvilkår. Hentes inn ved kontraktinngåelse fra alle hovedleverandører og underleverandører og på nytt ved endringer. Skjema ble først digitalisert høsten 2023 og telling samt sentral dokumentasjon finnes kun fra og med dette tidspunktet. Tidligere har egenrapporteringsskjema vært hentet per prosjekt/kontrakt og lagret i prosjektmappe kun tilgjengelig for prosjektet/kontrakten. Skjema hentes også inn fortløpende for eksisterende kontrakter der dette mangler.

TABELL 42: Mål for oppfølging og utvikling av en seriøs leverandørkjede

Mål for oppfølging og utvikling av en seriøs leverandørkjede			
Kortsiktig mål (+/- 1 år)	Andel av viktigste leverandører vi har gjort oppfølgingsaktiviteter overfor er minimum 20 % i 2024		
Måleindikatorer	1. Antall gjennomførte seriøsitetstilsyn * 2. Antall gjennomførte seriøsitetstilsyn ** 3. Antall gjennomførte leverandørevalueringer ***		
Måloppnåelse	2022	2023	2024
	1. 3 2. NA 3. NA	1. 13 2. 31 3. 78	1. 20 2. 40 3. 100
Mål på mellomlang sikt (+/- 5 år)	Andel av viktigste leverandører vi har gjort oppfølgingsaktiviteter med overfor er minimum 40 %		
Måleindikator	1. Antall gjennomførte seriøsitetstilsyn * 2. Antall gjennomførte seriøsitetstilsyn ** 3. Antall gjennomførte leverandørevalueringer ***		
Måloppnåelse	2025	2026	2027
	1. 20 2. 40 3. 120	1. 20 2. 40 3. 120	1. 20 2. 40 3. 120
Langsiktig mål (>5 år)	Bane NOR er et forbilde for seriøsitet oppfølging innenfor bygg og anleggsnæringenn		
Måleindikator			
Baseline	1. Baseline år: 2023. Baseline måloppnåelse: 13 leverandører 6. Baseline år: 2023. Baseline måloppnåelse: 31 7. Baseline år: 2023. Baseline måloppnåelse: 78		

Viktigste leverandører tar utgangspunkt i størrelse og risiko, 20/80.

* Seriøsitetstilsyn initieres og gjennomføres i utgangspunkt av linjen og skal planlegges inn i det årlige revisjonsprogrammet. Revisjoner skal være risikobaserte og kan gjennomføres både av kontrakter og leverandører.

** Seriøsitetstilsyn initieres og gjennomføres i utgangspunkt av linjen og skal initieres via HMSREG der HMSREG skal benyttes. Seriøsitetstilsyn skal være risikobaserte. Godkjenningssystemet v/Seriøsitet og akrim i Anskaffelser gjennomfører egne kontroller.

*** Leverandørevalueringer gjennomføres av linjen. Minimum kvartalsvis i større prosjekter med varighet over et år. For mindre prosjekter, minimum ved avslutning av kontrakt.

Prosess for å sette mål og tiltak.

Arbeidet med å sette mål og tiltak har vært ledet av fagansvarlige innen Seriøsitet og arbeidslivskriminalitet i konsernet, med støtte fra ledergruppen i Anskaffelser. Måleparametere, herunder operative KPIer, har vært en direkte konsekvens av seriøsitetstilsyn og andre krav som stilles i de ulike kontraktene for å heve leverandørens kvalitet og seriøsitet. Divisjonene har vært involvert

og hørt i utarbeidelsen av seriøsitetstilsyn, og konsernjuridisk har bidratt i kravutforming.

Involvering av arbeidere i verdikjeden/representanter for arbeidere, i utvikling av mål og tiltak. Bane NOR har bla. hatt jevnlig dialog med Entreprenørforeningen bygg og anlegg (EBA) som representerer leverandørene, i både forvaltning og utvikling av krav til seriøsitet, herunder

arbeidsforhold. I jevnlig møter med EBA og Bane NOR, der enkelte leverandører er representert, evalueres også resultater fortløpende slik at det er mulig å gjøre justeringer. I regi av godkjenningssystemet har Bane NOR jevnlig dialog med leverandører gjennom søknadsbehandling, veiledning og kontroller som totalt sett gir viktig input til arbeidet med tiltak for å ivareta ordningens formål; en sikker og seriøs leverandørkjede.

4. Styring

Vesentlighetsanalysen gir Bane NOR et vesentlig tema innen bærekraftig styring - Forretningsatferd (ESRS G1).



4 Forretningsadferd (ESRS G1)

Strategi

4-1 Rollen til forvaltnings-, tilsyns- og styringsorganene (ESRS 2 GOV-1, ESRS MDR-P)

Som omtalt i bærekraftsberetningen side 72, er rollen til administrasjons-, ledelses- og tilsynsorganene knyttet til forretningsadferd forankret gjennom krav til forretningsadferd i styringsdokumenter eid av styret og konsernledelsen.

Krav til forretningsadferd er knyttet til verdiene og gjort tydelig i egne ledelsesprinsipper tilknyttet de ulike verdiene. Begrepet «tonen på toppen» benyttes for å gjøre det tydelig at det forventes at ledelsen går foran som gode eksempler gjennom utøvelse av ledelse og krav til etterlevelse.

Compliance og internrevisjon utgjør tilsynsorgan med direkte rapporteringslinje til styret og konsernsjef. Disse funksjonene overvåker, kontrollerer og vurderer risiko og etterlevelse av gjeldende krav til forretningsadferd på

bakgrunn av rollenes mandat. Grad av etterlevelse av krav til forretningsadferd vurderes bl.a. gjennom revisjonsrapporter, henvendelser vedr. etiske problemstillinger fra organisasjonen, antall avvikssaker og varslingsaker samt svarprosent på spørsmål vedr. forretningsadferd i den årlige medarbeiderundersøkelsen.

Ekspertisen til forvaltnings-, styrings- og tilsynsorganer på forretningsadferd oppdateres og vedlikeholdes gjennom årlig vurdering av styringsdokumenter, rapportering fra compliance og internrevisjon og organisasjonens opplæringskonsepter. Styringsdokumentene for forretningsadferd vurderes årlig for revisjon. Konsernledelsen utgjør Bane NORs etikkutvalg og vurderer anbefalinger om endringer på styringsdokumentene, og eventuelle endringer besluttet av styret

Styret og konsernledelsen gjennomfører årlig det obligatoriske opplæringsprogrammet i etikk som gjelder for alle, og konsernledelsen har også årlig dilemmatrening i etikk. Dilemmatreningen gjennomføres for å sikre at konsernledelsen har en ekspertise som er oppdatert på de etiske risikobildene i egen virksomhet.

Styring

4-2 Beskrivelse av prosessene for å identifisere og vurdere vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter (ESRS 2 IRO-1)

Bane NORs prosess for å identifisere og vurdere vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter inngår i prosessen for risikostyring. Compliancefunksjonen fremmer etisk forretningsadferd ved å forebygge og avdekke risiko relatert til etterlevelse av regelverk og interne styringsdokumenter. Risikovurderingsprosessen består av en vurdering av gjeldende relevant regelverk og forventninger fra vår eier, iboende risiko knyttet til leverandører og bransje, egenvurdering av de vesentlige utbyggingsprosjektene, risikoreducerende tiltak gjennomført av stabsfunksjoner, og til slutt en sammenstilling av risikobildet fra Compliance.

Det gjennomføres også løpende risikovurderinger knyttet til enkelt-situasjoner i linjen, som valg av leverandør og materialer.

4-3 Retningslinjer for bedriftskultur og forretningsadferd (ESRS G1-1, ESRS MDR-P, ESRS MDR-T)

Bane NORs retningslinjer for forretningsadferd er Policy for etikk og samfunnsansvar, konsernprosedyre etikk, konsernprosedyre personvern, konsernprosedyre varsling, konsernprosedyre integritets-

kontroller og konsernprosedyre habilitet. Styringsdokumentene fremmer ønsket bedriftskultur ved å være innarbeidet i det obligatoriske opplæringsprogrammet for alle ansatte, onboarding av nyan-satte og retoriske budskap fra ledelsen. Retningslinjene skaper trygghet rundt hva som gjelder, bl.a. ved å spesifisere hva som gjelder i hvilke situasjoner og hvilke situasjoner medarbeidere skal være særskilt oppmerksomme på.

For å identifisere, rapportere og undersøke bekymringer om ulovlig oppførsel eller oppførsel i strid med etiske retningslinjer, har Bane NOR en varslingskanal der ansatte og øvrige kan varsle. Forvaltning av varslings-tjenesten inngår i compliance officer sitt mandat, og det er Compliance som leder varslingssekretariatet hvor alle varslings-saker blir behandlet. Det fremkommer av loven og av rettspraksis at varslings-saker skal forsøkes løst på lavest mulig nivå.

Varslingssekretariatet beslutter behandling av varslings-saken, og det er en målsetting at varslings-saker skal behandles på lavest mulig nivå. Varslingstjenesten er tilgjengelig på Bane NOR sitt intranett for medarbeidere og på Banenor.no for øvrige. Det er også en ringetjeneste der man kan snakke med et eksternt firma som bistår Bane NOR med en kryptert

varslingskanal (for varslere som ønsker å være anonyme), eller man kan kontakte compliance officer. Det er et krav i Bane NORs standard kontraktsmaler at entreprenører skal videreføre kunnskap om varsling og retten til å varsle i kontrakter med sine underleverandører.

Det rapporteres på varslings-saker per tema og antall til konsernledelsen, styret, Arbeidsmiljøutvalg og Sentralt Arbeidsmiljøutvalg årlig. Det er også rapportering til divisjonenes egne Arbeidsmiljøutvalg på bestilling eller ønsker fra divisjonene. Med denne tilnærmingen mottar Verneombud og tillitsvalgte også vesentlig informasjon om varsling, og kan bidra til en god dialog på temaet.

For å beskytte varslere mot gjengjeldelse der det er varslet i samsvar med gjeldende lov, har Bane NOR innarbeidet forbudet mot enhver form for gjengjeldelse (direkte og indirekte gjengjeldelse) Alle parter som er involvert i behandlingen av et varsel får budskapet gjengitt muntlig og skriftlig i referater fra kartleggings-samtaler. Bane NOR kjenner ikke til tilfeller av gjengjeldelse, men for å styrke tilliten til varsling vil det gjennomføres samtaler i 2024 med alle ikke-anonyme varslere fra 2023 for å kartlegge eventuelle opplevelser av direkte eller indirekte opplevelser av gjengjeldelse.

TABELL 43: Registrerte varsler og kritikkverdige forhold

År	Registrerte varsler	Kritikkverdige forhold*
2023	137	35
2022	100	44
2021	98	46

*Påstandene i det innkomne varselet er definert som kritikkverdige jf. lovkrav og Bane NORs definisjon av kritikkverdige forhold.

Bane NORs strategi for opplæring om forretningsadferd inngår i compliance-programmet, og er risikobasert. Det er leverandørkjeden og aktiviteter som er knyttet til forretningspartnere som er vurdert til å være mest utsatt for korrupsjon og bestikkelser. Risikoen er ulik for rollene som er involvert. Det er bla. vurdert som vesentlig risiko knyttet til kravstillerrollen for anskaffelser fordi kravspesifikasjoner i anskaffelser kan være tilpasset utvalgte selskaper. Bane NOR har på bakgrunn av risiko etablert opplæringskonsepter med to obligatoriske deler, et digitalt dilemmabasert kurs som oppdateres årlig og som alle må ta hvert år (Etikk og samfunnsansvarskurs) og en klasseromstrening med diskusjon av etiske dilemmaer.

Forretningsadferd inkluderer også respekt for personvernet. Personvernombudet har gjennomført

klasseromsundervisning for 16 ulike avdelinger/grupper og IKT-avdelinger og anskaffelser har blitt prioritert på bakgrunn av risiko. Det er også gjennomført et webinar om behandlingsprotokoll.

I tillegg har Bane NOR under temaet forretningsadferd identifisert inhabilitet og interessekonflikter som en vesentlig risiko i all aktivitet, men også her knyttet spesielt til leverandørkjede og forretningspartnere. Bane NOR har derfor et habilitetsregister med en egen kontrollplan for avvikshåndtering og rapportering.

Dyrepåkjørsler i forbindelse med togfremføring

Bane NOR er opptatt av dyrevelferd og ønsker ideelt sett at ingen dyr skal bli påkjørt på jernbanen. Erfaring fra arbeidet for å forebygge dyrepåkjørsler viser at løsninger for å redusere påkjørsler er

sammensatte og ressurskrevende, og at vi oppnår best resultat der flere aktører bidrar sammen. Vi ønsker å fortsette et godt samarbeid med både kommuner, statsforvalter, andre myndighetsorganer, dyreeiere og grunneiere i årene fremover.

Bane NORs handlingsplan for å redusere dyrepåkjørsler på jernbanen i perioden 2022 – 2025 har forebyggende tiltak for å redusere dyrepåkjørsler. Dette er tredje revisjon av handlingsplanen, som er basert på erfaringer med gjennomførte tiltak, ny kunnskap og oppdatert statistikk over hvor det er størst risiko for påkjørsler. Vi vil mot utløpet av handlingsplanperioden i 2025 vurdere behov for videre revisjon. Bane NOR opprettholder målet om å forebygge dyrepåkjørsler og konkretiserer dette ned i fem delmål som dekker et spekter av problemstillinger. Hittil har innsatsen vært konsentrert

om dyregruppene elg, tamrein og sau, som nå utvides til rådyr og hjort i de områder hvor dette er aktuelt. Fremover vil vi også overvåke utviklingen i påkjørsler av arter med særskilt forvaltningsbehov og søke å forebygge påkjørsler av disse.

Når dyrepåkjørsler skjer har Bane NOR og andre involverte aktører på jernbanen tydelige rutiner for håndtering. Dette innebærer bl.a. varsling til dyreeier eller viltneid/politi, oppryddingsarbeid og registrering av hendelser for utarbeidelse av statistikk. Et korrekt datagrunnlag om inntrufne dyrepåkjørsler er nødvendig for analyser av både hvor og hvilke tiltak som bør gjøres, og hvilken effekt disse har over tid.

I 2023 ble det påkjørt 2124 dyr på jernbanen, hvorav dyregruppene elg, tamrein, rådyr og sau står for tilnærmet 90 % av antall påkjørte dyr. Antall påkjørte individ svinger fra år til år, men tallene er stort sett sammenlignbare med gjennomsnittet av siste tiårsperiode (2012 – 2022).

Det har de siste to årene blitt en nedgang i antall påkjørte sau etter at Bane NOR har økt satsningen på kjente forebyggende tiltak som vedlikehold og nyetablering av husdyrgjerder. Fra å ha ligget stabilt på rundt 300 individ per år i en tiårs periode er det i 2023 registrert en tredjedel av dette.

Antall påkjørte tamrein er i 2023 lavere enn på mange år. Selv om det er stor variasjon fra år til år grunnet vær og snøforhold, er det mulig at vi nå begynner å se effekten av tiltak som er iverksatt. Tett dialog med reindriftseiere om tiltak samt bevegelsesmønsteret til reinflokkene er en viktig faktor for å lykkes med å få ned antall påkjørsler.

Økningen i antall individ av arter med et særskilt forvaltningsbehov skyldes antagelig en økt grad av rapportering og et økt fokus på å registrere spesielt påkjørsel av ørn.

TABELL 44: Antall påkjørte dyr i 2023 og snitt 2012-2022, etter dyregruppe

Dyregruppe	Antall påkjørte individ i 2023	Gjennomsnitt årlig antall påkjørte individ i perioden 2012 - 2022
Elg	781	698
Rådyr	591	397
Tamrein	381	450
Sau	113	270
Hjort	96	71
Annet vilt	56	49
Annet husdyr	51	69
Arter med særskilt forvaltningsbehov	32	17
Øvrige	23	14
Totalsum	2124	2035

Mål og indikatorer Dyrepåkjørsler

TABELL 45: Mål og indikatorer Dyrepåkjørsler

Mål relatert til dyrepåkjørsler			
Kortsiktig mål (+/- 1 år)	Redusere dyrepåkjørsler langs jernbanen, sammenlignet med antall påkjørsler i siste 10 års periode		
Måleindikator	Statistikk over registrerte dyrepåkjørsler		
Måloppnåelse	2022	2023	2024
	2103	2124	
Mål på mellomlang sikt (+/- 5 år)	<p>Hovedmål: Redusere dyrepåkjørsler langs jernbanen, sammenlignet med antall påkjørsler i siste 10 års periode.*</p> <p>Delmål:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Halvere antall hendelser med påkjørsel av husdyr på de strekninger Bane NOR eiergjerder. • Halvere antall hendelser med påkjørsel av flokker med tamrein og hjortevilt. • Påkjørsler på innsiden eller i forlengelse av viltgjerder skal forekomme svært sjeldent. • Bane NOR vil overvåke utviklingen i påkjørsler av sårbare arter og forsøke å forebygge disse. • Gjennom samarbeid med andre aktører og forskningsinitiativ finne måter som hindrer påkjørsler av enkelt dyr som ikke innebærer permanente barrierer (herunder gjerder). 		
Måleindikator	Statistikk over registrerte dyrepåkjørsler		
Måloppnåelse	2025	2026	2027
	(måltall)	(måltall)	(måltall)
Langsiktig mål (>5 år)	Redusere dyrepåkjørsler langs jernbanen		
Måleindikator	Statistikk over registrerte dyrepåkjørsler		

*Bane NOR bruker snittantall på påkjørsler i forrige 10-årsperiode for å ta høyde for variabler i enkeltår som vær, bestander, større enkeltulykker med store flokker osv.

4-4 Forebygging og oppdagelse av korrupsjon og bestikkelser (ESRS G1-3, ESRS MDR-A, ESRS MDR-M, ESRS MDR-T)

Bane NOR sitt system for å forhindre og oppdage, etterforske og svare på påstander eller hendelser knyttet til korrupsjon og bestikkelser, inkludert den tilhørende opplæringen inngår i complianceprogrammet og fremkommer i compliance officer sitt mandat. Compliance officer har en rolle uavhengig av driften med direkte rapporteringslinje til styret. Undersøkelser og gransking holdes på denne måten adskilt fra ledelseskjeden som er involvert i en eventuell sak. Alvorligheten av saker avgjør hvorvidt og hvor tidlig styret involveres. Konsernsjef involveres før styret. Eventuelle saker inngår i compliance sitt årshjul for rapportering. Konsernsjef involveres før styret når det ikke foreligger informasjon som kan indikere risiko for interessekonflikter eller mulig inhabilitet

Forebygging av korrupsjon og bestikkelser og andre økonomiske misligheter skjer bla. gjennom opplæring av medlemmer av administrasjon, ledelse, tilsynsorganer og øvrige medarbeidere. Bane NOR har et årlig digitalt kurs som alle skal gjennomføre (også innleide) og

det rapporteres på gjennomføring per avdelingsleder, per divisjon og totalt i Bane NOR. I 2023 gjennomførte 4692 medarbeidere treningen. Dette ga en gjennomføringsprosent på 84,3 prosent. Gjennomføringsprosenten er lavere enn tidligere år da Spordrift ble slått sammen med Bane NOR 1. desember 2023. I 2023 fikk også 512 medarbeidere dilemmatrening i løpet av 48 ulike dilemmatreninger. I 2023 ble teknisk avdeling valgt som hovedavdeling for prioritering av dilemmatrening. Dette fordi teknisk avdeling tolker teknisk regelverk og legger føringer for hvilke krav som skal inngå i en anskaffelse. I følge EU kommisjonens rapport om korrupsjon i 2019 og 2023 fremkommer det at ca. 60 prosent mener at tekniske krav i offentlige anskaffelser er tilpasset utvalgte selskaper. Dette betyr at alle som inngår i faresonen er dekket av treningsprogram for å forebygge korrupsjon og bestikkelser. Det gjennomføres også regelmessige dilemmakonkurranser på intranettet hvor medarbeidere kan sende inn sine svar på det etiske dilemmaet i konkurransen. I tillegg

kommer dilemmatrening knyttet til nyansattprogrammet og opplæringsarrangementer på initiativ fra divisjonene f.eks. byggelederskolen.

Bane NOR har identifisert inhabilitet som en kilde til misligheter som korrupsjon og andre økonomiske misligheter. Derfor innførte Bane NOR i 2017 et habilitetsregister hvor utvalgte roller (basert på risiko) må rapportere om alle roller, relasjoner og eierskap som kan medføre inhabilitet. Dette forebyggende tiltaket kommer i tillegg til habilitets skjemaer som må signeres av alle involvert i en anskaffelse, og signaturen bekreftes ved alle av anskaffelsens steg.

4-5 Bekreftede hendelser med korrupsjon eller bestikkelser (ESRS G1-4)

Bane NOR hadde ingen bekreftede hendelser med korrupsjon eller bestikkelser i løpet av rapporteringsperioden.

Mål og indikatorer forebygging av korrupsjon og bestikkelser

TABELL 46: Mål og indikatorer relatert til forebygging av korrupsjon

Mål for under-undertema relatert til ESRS G1-3 Forebygging og oppdagelser av korrupsjon og bestikkelser	
Kortsiktig mål (1-5 år)	«Alle ansatte skal være kjent med overordnede prinsipper for etikk, samfunnsansvar og habilitet i Bane NOR»
Måleindikator	<ul style="list-style-type: none"> • 10 % av organisasjonen skal hvert år igjennom dilemmatrening. • 90 % av organisasjonen skal alltid ha gjennomført den obligatoriske digitale treningen i etikk og samfunnsansvar. • 90 % av organisasjonen som har krav om det skal ha profil i habilitetsregisteret.

ESRS Indeks

Dette er en indeks som viser hvordan de ulike detaljerte kravene i ESRS er svart ut i vår bærekraftsberetning. Oversikten er utarbeidet av European Financial Reporting Advisory Group (EFRAG). Den er ikke formelt oversatt til norsk og Bane NOR har derfor valgt å gjengi rapporteringskravene på engelsk, for å unngå misforståelser i oversettingen. Alle krav som er frivillige og som ikke er svart ut er tatt ut av oversikten, for å redusere mengden krav. ESRS 2 MDR - kravene finnes i egen tabell. I og med at ESRS kravene er ulike for de ulike standardene, så er henvisninger og kapittelinnledning også løst litt ulikt.



TABELL 48: ESRS 2 – Generelle krav

ESRS	Rapporteringskrav	Paragraf	ESRS 2 Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapportering	Henvising til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 1. Innledende del (ESRS2)	Kommentar
ESRS 2	BP-1	3	Disclosure of general basis for preparation of sustainability statement	Ja	1-1 Basis for rapportering	
ESRS 2	BP-1	5 a	Basis for preparation of sustainability statement	Ja	1-1 Basis for rapportering	
ESRS 2	BP-1	5 b i	Scope of consolidation of consolidated sustainability statement is same as for financial statements	Ja	1-1 Basis for rapportering	
ESRS 2	BP-1	5 b ii	Indication of subsidiary undertakings included in consolidation that are exempted from individual or consolidated sustainability reporting	Ja	1-1 Basis for rapportering	
ESRS 2	BP-1	5 c	Disclosure of extent to which sustainability statement covers upstream and downstream value chain	Ja	1-1 Basis for rapportering	
ESRS 2	BP-1	5 d	Option to omit specific piece of information corresponding to intellectual property, know-how or results of innovation has been used	Ikke relevant	1-1 Basis for rapportering	
ESRS 2	BP-1	5 e	Option allowed by Member State to omit disclosure of impending developments or matters in course of negotiation has been used	Ikke relevant	1-1 Basis for rapportering	
ESRS 2	BP-2	6	Disclosures in relation to specific circumstances	Ja	1-2 Spesielle begivenheter	
ESRS 2	BP-2	9	Medium- or long-term time horizons defined by ESRS 1 have been deviated from	Ikke relevant		Bane NOR forholder seg til tidshorisontene i ESRS 1.
ESRS 2	BP-2	9 a	Disclosure of definitions of medium- or long-term time horizons	Ikke relevant		Bane NOR forholder seg til tidshorisontene i ESRS 1.
ESRS 2	BP-2	9 b	Disclosure of reasons for applying different definitions of time horizons	Ikke relevant		Bane NOR forholder seg til tidshorisontene i ESRS 1.
ESRS 2	BP-2	10	Metrics include value chain data estimated using indirect sources	Ja	1-2 Spesielle begivenheter	Henvises til kapittel 8.5 ESRS E1 Klima for ytterligere informasjon.
ESRS 2	BP-2	10 a	Disclosure of metrics that include value chain data estimated using indirect sources	Ja	1-2 Spesielle begivenheter	Henvises til kapittel ESRS E1 Klima for ytterligere informasjon.
ESRS 2	BP-2	10 b	Description of basis for preparation of metrics that include value chain data estimated using indirect sources	Ja	1-2 Spesielle begivenheter	Henvises til kapittel ESRS E1 Klima for ytterligere informasjon.
ESRS 2	BP-2	10 c	Description of resulting level of accuracy of metrics that include value chain data estimated using indirect sources	Ja	1-2 Spesielle begivenheter	Henvises til kapittel ESRS E1 Klima for ytterligere informasjon.
ESRS 2	BP-2	10 d	Description of planned actions to improve accuracy in future of metrics that include value chain data estimated using indirect sources	Ja	1-2 Spesielle begivenheter	Henvises til kapittel ESRS E1 Klima for ytterligere informasjon.
ESRS 2	BP-2	11 a	Disclosure of quantitative metrics and monetary amounts disclosed that are subject to high level of measurement uncertainty	Nei		Ikke utført beregninger utover klimaregnskapet.
ESRS 2	BP-2	11 b i	Disclosure of sources of measurement uncertainty	Nei		Ikke utført beregninger utover klimaregnskapet.

ESRS	Rapporteringskrav	Paragraf	ESRS 2 Beskrivelse av krav	Ivarett i Bane NORs rapportering	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 1. Innledende del (ESRS2)	Kommentar
ESRS 2	BP-2	11 b ii 12	Disclosure of assumptions, approximations and judgements made in measurement	Nei		Ikke utført beregninger utover klimaregnskapet.
ESRS 2	BP-2	13 a	Explanation of changes in preparation and presentation of sustainability information and reasons for them	Delvis	1-2 Spesielle begivenheter	Innføringen av CSRD og ESRS endrer på strukturen og måten vi rapporterer på og vil som følge av det medføre endringer både på struktur og innhold siden tidligere rapporteringer.
ESRS 2	BP-2	13 b	Disclosure of revised comparative figures	Delvis	1-2 Spesielle begivenheter	Endringer som følge av sammenslåingen med spordrift er omtalt overordnet.
ESRS 2	BP-2	13 c	Disclosure of difference between figures disclosed in preceding period and revised comparative figures	Delvis	1-2 Spesielle begivenheter	Endringer som følge av sammenslåingen med spordrift.
ESRS 2	BP-2	14 a	Disclosure of nature of prior period material errors	Ikke relevant		Foreligger ingen vesentlige feil fra forrige periode.
ESRS 2	BP-2	14 b	Disclosure of corrections for prior periods included in sustainability statement	Ikke relevant		Foreligger ingen vesentlige feil fra forrige periode.
ESRS 2	BP-2	14 c	Disclosure of why correction of prior period errors is not practicable	Ikke relevant		Foreligger ingen vesentlige feil fra forrige periode.
ESRS 2	BP-2	15	Disclosure of other legislation or generally accepted sustainability reporting standards and frameworks based on which information has been included in sustainability statement	Ja	1-2 Spesielle begivenheter	Inntatt at vi også rapporterer iht åpenhetsloven og lov om likestilling og diskriminering.
ESRS 2	BP-2	15	Disclosure of reference to paragraphs of standard or framework applied	Ja	1-2 Spesielle begivenheter	Inntatt eget avsnitt om henvisninger iht paragraf 119 og 120 i ESRS S1.
ESRS 2	BP-2	16	List of DRs or DPs mandated by a Disclosure Requirement	Ja	1-2 Spesielle begivenheter	ESRS-index.
ESRS 2	BP-2	17	Topic has been assessed to be material	Ikke relevant		Bane NOR er en bedrift med flere enn 750 ansatte.
ESRS 2	BP-2	17 a	List of sustainability matters assessed to be material (phase-in)	Ikke relevant		Bane NOR er en bedrift med flere enn 750 ansatte.
ESRS 2	BP-2	17 a	Disclosure of how business model and strategy take account of impacts related to sustainability matters assessed to be material (phase-in)	Ikke relevant		Bane NOR er en bedrift med flere enn 750 ansatte.
ESRS 2	BP-2	17 b	Description of any time-bound targets set related to sustainability matters assessed to be material (phase-in) and progress made towards achieving those targets	Ikke relevant		Bane NOR er en bedrift med flere enn 750 ansatte.
ESRS 2	BP-2	17 c	Description of policies related to sustainability matters assessed to be material (phase-in)	Ikke relevant		Bane NOR er en bedrift med flere enn 750 ansatte.
ESRS 2	BP-2	17 d	Description of actions taken to identify, monitor, prevent, mitigate, remediate or bring end to actual or potential adverse impacts related to sustainability matters assessed to be material (phase-in) and result of such actions	Ikke relevant		Bane NOR er en bedrift med flere enn 750 ansatte.

ESRS	Rapporteringskrav	Paragraf	ESRS 2 Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapportering	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 1. Innledende del (ESRS2)	Kommentar
ESRS 2	BP-2	17 e	Disclosure of metrics related to sustainability matters assessed to be material (phase-in)	Ikke relevant		Bane NOR er en bedrift med flere enn 750 ansatte.
GOV						
ESRS 2	GOV-1	21	Information about composition and diversity of members of administrative, management and supervisory bodies	Delvis	1-3 Rollen til styret, administrasjonen og tilsynsorgan. Beretning om eierstyring og foretaksledelse	Rapportert for styret og administrasjonens ledergruppe.
ESRS 2	GOV-1	21 a	Number of executive members	Delvis	1-3 Rollen til styret, administrasjonen og tilsynsorgan. Beretning om eierstyring og foretaksledelse	Rapportert for styret.
ESRS 2	GOV-1	21 a	Number of non-executive members	Delvis	1-3 Rollen til styret, administrasjonen og tilsynsorgan. Beretning om eierstyring og foretaksledelse	Rapportert for styret.
ESRS 2	GOV-1	21 b	Information about representation of employees and other workers	Delvis	1-3 Rollen til styret, administrasjonen og tilsynsorgan. Beretning om eierstyring og foretaksledelse	Rapportert for styret.
ESRS 2	GOV-1	21 c	Information about member's experience relevant to sectors, products and geographic locations of undertaking	Nei	1-3 Rollen til styret, administrasjonen og tilsynsorgan. Beretning om eierstyring og foretaksledelse	Foreligger ikke tilstrekkelige oversikt.
ESRS 2	GOV-1	21 d	Percentage of members of administrative, management and supervisory bodies	Ja	1-3 Rollen til styret, administrasjonen og tilsynsorgan. Beretning om eierstyring og foretaksledelse	Rapportert for styret.
ESRS 2	GOV-1	21 d	Percentage of members of administrative, management and supervisory bodies	Ja	1-3 Rollen til styret, administrasjonen og tilsynsorgan. Beretning om eierstyring og foretaksledelse	Rapportert for styret.
ESRS 2	GOV-1	21 d	Board's gender diversity ratio	Ja	1-3 Rollen til styret, administrasjonen og tilsynsorgan. Beretning om eierstyring og foretaksledelse	Rapportert for styret.
ESRS 2	GOV-1	21 e	Percentage of independent board members	Ja	1-3 Rollen til styret, administrasjonen og tilsynsorgan. Beretning om eierstyring og foretaksledelse	Rapportert for styret.
ESRS 2	GOV-1	22	Information about roles and responsibilities of administrative, management and supervisory bodies	Ja	1-3 Rollen til styret, administrasjonen og tilsynsorgan. Beretning om eierstyring og foretaksledelse	Det vises til retningslinjer for styret, konsernsjef og mandat til compliant officer.
ESRS 2	GOV-1	22 a	Information about identity of administrative, management and supervisory bodies or individual(s) within body responsible for oversight of impacts, risks and opportunities	Ja	Styrets beretning, Styret og konsernledelsen	
ESRS 2	GOV-1	22 b	Disclosure of how body's or individuals within body responsibilities for impacts, risks and opportunities are reflected in undertaking's terms of reference, board mandates and other related policies	Ja	Styrets beretning, Styret og konsernledelsen	
ESRS 2	GOV-1	22 c	Description of managements role in governance processes, controls and procedures used to monitor, manage and oversee impacts, risks and opportunities	Delvis	1-3 Rollen til styret, administrasjonen og tilsynsorgan	Styrende dokumenter beskriver hvordan risiko skal håndteres. Dokumentene håndterer ikke tilsvarende retningslinjer for håndtering av muligheter og påvirkninger.

ESRS	Rapporteringskrav	Paragraf	ESRS 2 Beskrivelse av krav	Ivarett i Bane NORs rapportering	Henvvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 1. Innledende del (ESRS2)	Kommentar
ESRS 2	GOV-1	22 c i	Description of how oversight is exercised over management-level position or committee to which management's role is delegated to	Ikke relevant		Ivaretas av styret.
ESRS 2	GOV-1	22 c ii	Information about reporting lines to administrative, management and supervisory bodies	Delvis	1-3 Rollen til styret, administrasjonen og tilsynsorgan	Styrende dokumenter beskriver hvordan risiko skal håndteres. Dokumentene håndterer ikke tilsvarende retningslinjer for håndtering av muligheter og påvirkninger.
ESRS 2	GOV-1	22 c iii	Disclosure of how dedicated controls and procedures are integrated with other internal functions	Delvis	1-3 Rollen til styret, administrasjonen og tilsynsorgan	Styrende dokumenter beskriver hvordan risiko skal håndteres. Dokumentene håndterer ikke tilsvarende retningslinjer for håndtering av muligheter og påvirkninger.
ESRS 2	GOV-1	22 d	Disclosure of how administrative, management and supervisory bodies and senior executive management oversee setting of targets related to material impacts, risks and opportunities and how progress towards them is monitored	Delvis	1-3 Rollen til styret, administrasjonen og tilsynsorgan	Styrende dokumenter beskriver hvordan risiko skal håndteres. Dokumentene håndterer ikke tilsvarende retningslinjer for håndtering av muligheter og påvirkninger.
ESRS 2	GOV-1	23	Disclosure of how administrative, management and supervisory bodies determine whether appropriate skills and expertise are available or will be developed to oversee sustainability matters	Ja	1-3 Rollen til styret, administrasjonen og tilsynsorgan	
ESRS 2	GOV-1	23 a	Information about sustainability-related expertise that bodies either directly possess or can leverage	Nei	1-3 Rollen til styret, administrasjonen og tilsynsorgan	Innehar ikke tilstrekkelig oversikt til å kunne rapportere på det .
ESRS 2	GOV-1	23 b	Disclosure of how sustainability-related skills and expertise relate to material impacts, risks and opportunities	Nei	1-3 Rollen til styret, administrasjonen og tilsynsorgan	Innehar ikke tilstrekkelig oversikt til å kunne rapportere på det.
ESRS 2	GOV-2	26 a	Disclosure of whether, by whom and how frequently administrative, management and supervisory bodies are informed about material impacts, risks and opportunities, implementation of due diligence, and results and effectiveness of policies, actions, metrics and targets adopted to address them	Delvis	1-4 Informasjon gitt til og vurdert av styrende organer	Styrende dokumenter beskriver hvordan risiko skal håndteres. Dokumentene håndterer ikke tilsvarende retningslinjer for håndtering av muligheter og påvirkninger.
ESRS 2	GOV-2	26 b	Disclosure of how administrative, management and supervisory bodies consider impacts, risks and opportunities when overseeing strategy, decisions on major transactions and risk management process	Delvis	1-4 Informasjon gitt til og vurdert av styrende organer	Styrende dokumenter beskriver hvordan risiko skal håndteres. Dokumentene håndterer ikke tilsvarende retningslinjer for håndtering av muligheter og påvirkninger.
ESRS 2	GOV-2	26 c	Disclosure of list of material impacts, risks and opportunities addressed by administrative, management and supervisory bodies or their relevant committees	Delvis	1-4 Informasjon gitt til og vurdert av styrende organer	Styrende dokumenter beskriver hvordan risiko skal håndteres. Dokumentene håndterer ikke tilsvarende retningslinjer for håndtering av muligheter og påvirkninger.
ESRS 2	GOV-3	AR 6	Disclosure of how governance bodies ensure that appropriate mechanism for performance monitoring is in place	Ikke relevant	1-4 Informasjon gitt til og vurdert av styrende organer	Det foreligger ikke intensiv og bonusordninger tilknyttet bærekraft.

ESRS	Rapporteringskrav	Paragraf	ESRS 2 Beskrivelse av krav	Ivarett i Bane NORs rapportering	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 1. Innledende del (ESRS2)	Kommentar
ESRS 2	GOV-3	29	Incentive schemes and remuneration policies linked to sustainability matters for members of administrative, management and supervisory bodies exist	Ikke relevant		Det foreligger ikke intensiv og bonusordninger tilknyttet bærekraft.
ESRS 2	GOV-3	29 a	Description of key characteristics of incentive schemes	Ikke relevant		Det foreligger ikke intensiv og bonusordninger tilknyttet bærekraft.
ESRS 2	GOV-3	29 b	Description of specific sustainability-related targets and (or) impacts used to assess performance of members of administrative, management and supervisory bodies	Ja	1-5 Integrasjon av bærekraft i bonusordninger	Det foreligger ikke intensiv og bonusordninger tilknyttet bærekraft.
ESRS 2	GOV-3	29 c	Disclosure of how sustainability-related performance metrics are considered as performance benchmarks or included in remuneration policies	Ikke relevant		Det foreligger ikke intensiv og bonusordninger tilknyttet bærekraft.
ESRS 2	GOV-3	29 d	Percentage of variable remuneration dependent on sustainability-related targets and (or) impacts	Ikke relevant		Det foreligger ikke intensiv og bonusordninger tilknyttet bærekraft.
ESRS 2	GOV-3	29 e	Description of level in undertaking at which terms of incentive schemes are approved and updated	Ikke relevant		Det foreligger ikke intensiv og bonusordninger tilknyttet bærekraft.
ESRS 2	GOV-4	30; 32	Disclosure of mapping of information provided in sustainability statement about due diligence process	Ja	1-6 Uttalelse om aktsomhetsvurderinger	
ESRS 2	GOV-5	36 a	Description of scope, main features and components of risk management and internal control processes and systems in relation to sustainability reporting	Ja	1-7 Risikostyring og internkontroll over bærekraftsrapporteringen	
ESRS 2	GOV-5	36 b	Description of risk assessment approach followed	Ja	1-7 Risikostyring og internkontroll over bærekraftsrapporteringen	
ESRS 2	GOV-5	36 c	Description of main risks identified and their mitigation strategies	Ja	1-7 Risikostyring og internkontroll over bærekraftsrapporteringen	
ESRS 2	GOV-5	36 d	Description of how findings of risk assessment and internal controls as regards sustainability reporting process have been integrated into relevant internal functions and processes	Ja	1-7 Risikostyring og internkontroll over bærekraftsrapporteringen	
ESRS 2	GOV-5	36 e	Description of periodic reporting of findings of risk assessment and internal controls to administrative, management and supervisory bodies	Ja	1-7 Risikostyring og internkontroll over bærekraftsrapporteringen	
SMB						
ESRS 2	SBM-1	40	Disclosure of information about key elements of general strategy that relate to or affect sustainability matters	Ja	1-8 Strategi, forretningsmodell og verdikjede	
ESRS 2	SBM-1	40 a i	Description of significant groups of products and (or) services offered	Ja	1-8 Strategi, forretningsmodell og verdikjede	
ESRS 2	SBM-1	40 a ii	Description of significant markets and (or) customer groups served	Ja	1-8 Strategi, forretningsmodell og verdikjede	
ESRS 2	SBM-1	40 a iii ESRS G1 AR 8 G1-3	Total number of employees (head count)	Ja	3-1- ESRS S1 Egne arbeidere, 3.2 Måltall	

ESRS	Rapporteringskrav	Paragraf	ESRS 2 Beskrivelse av krav	Ivarett i Bane NORs rapportering	Henvvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 1. Innledende del (ESRS2)	Kommentar
ESRS 2	SBM-1	40 a iii ESRS G1 AR 8 G1-3	Number of employees (head count)			Feil i EFRAG. Samme punkt som over.
ESRS 2	SBM-1	40 a iv	Description of products and services that are banned in certain markets	Ikke relevant		
ESRS 2	SBM-1	40 b	Total revenue	Nei		Innfasingsregel ESRS1 Appendix C ESRS SBM1.
ESRS 2	SBM-1	40 b	Revenue by ESRS Sectors	Nei		Innfasingsregel ESRS1 Appendix C ESRS SBM1.
ESRS 2	SBM-1	40 c	List of additional significant ESRS sectors in which significant activities are developed or in which undertaking is or may be connected to material impacts	Ikke relevant		
ESRS 2	SBM-1	40 d i	Undertaking is active in fossil fuel (coal, oil and gas) sector	Ikke relevant		Aktiviteter inngår ikke i Bane Nors virksomhet eller verdikjede.
ESRS 2	SBM-1	40 d i	Revenue from fossil fuel (coal, oil and gas) sector	Ikke relevant		Aktiviteter inngår ikke i Bane Nors virksomhet eller verdikjede.
ESRS 2	SBM-1	40 d i	Revenue from coal	Ikke relevant		Aktiviteter inngår ikke i Bane Nors virksomhet eller verdikjede.
ESRS 2	SBM-1	40 d i	Revenue from oil	Ikke relevant		Aktiviteter inngår ikke i Bane Nors virksomhet eller verdikjede.
ESRS 2	SBM-1	40 d i	Revenue from gas	Ikke relevant		Aktiviteter inngår ikke i Bane Nors virksomhet eller verdikjede.
ESRS 2	SBM-1	40 d i	Revenue from Taxonomy-aligned economic activities related to fossil gas	Ikke relevant		Aktiviteter inngår ikke i Bane Nors virksomhet eller verdikjede.
ESRS 2	SBM-1	40 d ii	Undertaking is active in chemicals production	Ikke relevant		Aktiviteter inngår ikke i Bane Nors virksomhet eller verdikjede.
ESRS 2	SBM-1	40 d ii	Revenue from chemicals production	Ikke relevant		Aktiviteter inngår ikke i Bane Nors virksomhet eller verdikjede.
ESRS 2	SBM-1	40 d iii	Undertaking is active in controversial weapons	Ikke relevant		Aktiviteter inngår ikke i Bane Nors virksomhet eller verdikjede.
ESRS 2	SBM-1	40 d iii	Revenue from controversial weapons	Ikke relevant		Aktiviteter inngår ikke i Bane Nors virksomhet eller verdikjede.
ESRS 2	SBM-1	40 d iv	Undertaking is active in cultivation and production of tobacco	Ikke relevant		Aktiviteter inngår ikke i Bane Nors virksomhet eller verdikjede.

ESRS	Rapporteringskrav	Paragraf	ESRS 2 Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapportering	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 1. Innledende del (ESRS2)	Kommentar
ESRS 2	SBM-1	40 d iv	Revenue from cultivation and production of tobacco	Ikke relevant		Aktiviteter inngår ikke i Bane Nors virksomhet eller verdikjede.
ESRS 2	SBM-1	40 e	Description of sustainability-related goals in terms of significant groups of products and services, customer categories, geographical areas and relationships with stakeholders	Ja	1-8 Strategi, forretningsmodell og verdikjede	
ESRS 2	SBM-1	40 f	Disclosure of assessment of current significant products and (or) services, and significant markets and customer groups, in relation to sustainability-related goals	Ja	1-8 Strategi, forretningsmodell og verdikjede	
ESRS 2	SBM-1	40 g	Disclosure of elements of strategy that relate to or impact sustainability matters	Ja	1-8 Strategi, forretningsmodell og verdikjede	
ESRS 2	SBM-1	41	List of ESRS sectors that are significant for undertaking	Ikke relevant	1-8 Strategi, forretningsmodell og verdikjede	
ESRS 2	SBM-1	42	Description of business model and value chain	Ja	1-8 Strategi, forretningsmodell og verdikjede	
ESRS 2	SBM-1	42 a	Description of inputs and approach to gathering, developing and securing inputs	Delvis	1-8 Strategi, forretningsmodell og verdikjede	Verdikjede er etablert overordnet for konsern med positiv og negativ påvirkning oppstrøms og nedstrøm for våre vesentlige bærekraftstemaer. Ved revisjon av vesentlighetsanalysen i 2024 vil det gjennomføres en grundigere kartlegging av verdikjeder innenfor hver av kjerneprosessene våre.
ESRS 2	SBM-1	42 b	Description of outputs and outcomes in terms of current and expected benefits for customers, investors and other stakeholders	Nei		Verdikjede er etablert overordnet for konsern med positiv og negativ påvirkning oppstrøms og nedstrøm for våre vesentlige bærekraftstemaer. Ved revisjon av vesentlighetsanalysen i 2024 vil det gjennomføres en grundigere kartlegging av verdikjeder innenfor hver av kjerneprosessene våre.
ESRS 2	SBM-1	42 c	Description of main features of upstream and downstream value chain and undertakings position in value chain	Ja	1-8 Strategi, forretningsmodell og verdikjede	
ESRS 2	SBM-2	45 a	Description of stakeholder engagement	Ja	1-9 Interessenter	
ESRS 2	SBM-2	45 a i	Description of key stakeholders	Ja	1-9 Interessenter	
ESRS 2	SBM-2	45 a ii	Description of categories of stakeholders for which engagement occurs	Ja	1-9 Interessenter	
ESRS 2	SBM-2	45 a iii	Description of how stakeholder engagement is organised	Ja	1-9 Interessenter	
ESRS 2	SBM-2	45 a iv	Description of purpose of stakeholder engagement	Ja	1-9 Interessenter	
ESRS 2	SBM-2	45 a v	Description of how outcome of stakeholder engagement is taken into account	Ja	1-9 Interessenter	

ESRS	Rapporteringskrav	Paragraf	ESRS 2 Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapportering	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 1. Innledende del (ESRS2)	Kommentar
ESRS 2	SBM-2	45 b	Description of understanding of interests and views of key stakeholders as they relate to undertaking's strategy and business model	Ja	1-9 Interessenter	
ESRS 2	SBM-2	45 c	Description of amendments to strategy and (or) business model	Ja	1-9 Interessenter	
ESRS 2	SBM-2	45 c i	Description of how strategy and (or) business model have been amended or are expected to be amended to address interests and views of stakeholders	Ja	1-9 Interessenter	
ESRS 2	SBM-2	45 c ii	Description of any further steps that are being planned and in what timeline	Ja	1-9 Interessenter	
ESRS 2	SBM-2	45 c iii	Further steps that are being planned are likely to modify relationship with and views of stakeholders	Ja	1-9 Interessenter	
ESRS 2	SBM-2	45 d	Description of how administrative, management and supervisory bodies are informed about views and interests of affected stakeholders with regard to sustainability-related impacts	Ja	1-9 Interessenter	
ESRS 2	SBM-3	48 a	Description of material impacts resulting from materiality assessment	Ja	1-10 Vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter	Gitt en oversikt over konklusjonen fra vesentlighetsanalysen. Besvares forøvrig i kapitlene E1, E4, S1 og S2.
ESRS 2	SBM-3	48 a	Description of material risks and opportunities resulting from materiality assessment	Ja	1-10 Vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter	Gitt en oversikt over konklusjonen fra vesentlighetsanalysen. Besvares forøvrig i kapitlene E1, E4, S1 og S2.
ESRS 2	SBM-3	48 b	Disclosure of current and anticipated effects of material impacts, risks and opportunities on business model, value chain, strategy and decision-making, and how undertaking has responded or plans to respond to these effects	Ja	1-10 Vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter	Besvares i kapitlene ESRS E1, E4, S1, S2.
ESRS 2	SBM-3	48 c i	Disclosure of how material negative and positive impacts affect (or are likely to affect) people or environment	Ja	1-10 Vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter	Besvares i kapitlene ESRS E1, E4, S1, S2.
ESRS 2	SBM-3	48 c ii	Disclosure of how impacts originate from or are connected to strategy and business model	Ja	1-10 Vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter	Besvares i kapitlene ESRS E1, E4, S1, S2.
ESRS 2	SBM-3	48 c iii	Disclosure of reasonably expected time horizons of impacts	Ja	1-10 Vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter	Besvares i kapitlene ESRS E1, E4, S1, S2.
ESRS 2	SBM-3	48 c iv	Description of nature of activities or business relationships through which undertaking is involved with material impacts	Ja		Besvares i kapitlene ESRS E1, E4, S1, S2.
ESRS 2	SBM-3	48 d	Disclosure of current financial effects of material risks and opportunities on financial position, financial performance and cash flows and material risks and opportunities for which there is significant risk of material adjustment within next annual reporting period to carrying amounts of assets and liabilities reported in related financial statements	Delvis	1-10 Vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter	Bane NOR har ikke gjort tilstrekkelig analyser for å kunne svare ut dette spørsmålet fullt ut for rapporteringen i 2023.
ESRS 2	SBM-3	48 e	Disclosure of anticipated financial effects of material risks and opportunities on financial position, financial performance and cash flows over short-, medium- and long-term	Delvis	1-10 Vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter	Omtalt litt overordnet. Det vises til innfasingregler i ESRS1 Appendix C ESRS SBM3.

ESRS	Rapporteringskrav	Paragraf	ESRS 2 Beskrivelse av krav	Ivarettatt i Bane NORs rapportering	Henvvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 1. Innledende del (ESRS2)	Kommentar
ESRS 2	SBM-3	48 f	Information about resilience of strategy and business model regarding capacity to address material impacts and risks and to take advantage of material opportunities	Delvis	1-10 Vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter	Bane NOR har ikke gjort tilstrekkelig analyser for å kunne svare ut dette spørsmålet fullt ut for rapporteringen i 2023.
ESRS 2	SBM-3	48 g	Disclosure of changes to material impacts, risks and opportunities compared to previous reporting period	Nei	1-10 Vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter	Siden det er første gang vi rapporterer iht CSRS og har utført vesentlighetsanalysen etter krav i ESRS1 har vi ikke noe relevant sammenlikningsgrunnlag for å kunne rapportere på dette punktet.
ESRS 2	SBM-3	48 h	Disclosure of specification of impacts, risks and opportunities that are covered by ESRS Disclosure Requirements as opposed to those covered by additional entity-specific disclosures			Informasjonspunkt.
IRO						
ESRS 2	IRO-1	53 a	Description of methodologies and assumptions applied in process to identify impacts, risks and opportunities	Ja	1-11 Analyse av dobbelt vesentlighet	
ESRS 2	IRO-1	53 b	Description of process to identify, assess, prioritise and monitor potential and actual impacts on people and environment, informed by due diligence process	Ja	1-11 Analyse av dobbelt vesentlighet	
ESRS 2	IRO-1	53 b i	Description of how process focuses on specific activities, business relationships, geographies or other factors that give rise to heightened risk of adverse impacts	Ja	1-11 Analyse av dobbelt vesentlighet	
ESRS 2	IRO-1	53 b ii	Description of how process considers impacts with which undertaking is involved through own operations or as result of business relationships	Ja	1-11 Analyse av dobbelt vesentlighet	
ESRS 2	IRO-1	53 b iii	Description of how process includes consultation with affected stakeholders to understand how they may be impacted and with external experts	Ja	1-11 Analyse av dobbelt vesentlighet	
ESRS 2	IRO-1	53 b iv	Description of how process prioritises negative impacts based on their relative severity and likelihood and positive impacts based on their relative scale, scope and likelihood and determines which sustainability matters are material for reporting purposes	Ja	1-11 Analyse av dobbelt vesentlighet	
ESRS 2	IRO-1	53 c	Description of process used to identify, assess, prioritise and monitor risks and opportunities that have or may have financial effects	Ja	1-11 Analyse av dobbelt vesentlighet	
ESRS 2	IRO-1	53 c i	Description of how connections of impacts and dependencies with risks and opportunities that may arise from those impacts and dependencies have been considered	Nei	1-11 Analyse av dobbelt vesentlighet	Avhengig er indirekte vurdert ved gjennomføring av analysen ved at risikoer og muligheter som følge av påvirkninger er identifisert, men er ikke fullt ut systematisk dokumentert. Dette området dekkes bedre ved oppdatering av analysen i 2024.
ESRS 2	IRO-1	53 c ii	Description of how likelihood, magnitude, and nature of effects of identified risks and opportunities have been assessed	Ja	1-11 Analyse av dobbelt vesentlighet	

ESRS	Rapporteringskrav	Paragraf	ESRS 2 Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapportering	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 1. Innledende del (ESRS2)	Kommentar
ESRS 2	IRO-1	53 c iii	Description of how sustainability-related risks relative to other types of risks have been prioritised	Ja	1-11 Analyse av dobbelt vesentlighet	
ESRS 2	IRO-1	53 d	Description of decision-making process and related internal control procedures	Ja	1-11 Analyse av dobbelt vesentlighet	
ESRS 2	IRO-1	53 e	Description of extent to which and how process to identify, assess and manage impacts and risks is integrated into overall risk management process and used to evaluate overall risk profile and risk management processes	Ja	1-11 Analyse av dobbelt vesentlighet	
ESRS 2	IRO-1	53 f	Description of extent to which and how process to identify, assess and manage opportunities is integrated into overall management process	Ja	1-11 Analyse av dobbelt vesentlighet	
ESRS 2	IRO-1	53 g	Description of input parameters used in process to identify, assess and manage material impacts, risks and opportunities	Ja	1-11 Analyse av dobbelt vesentlighet	
ESRS 2	IRO-1	53 h	Description of how process to identify, assess and manage impacts, risks and opportunities has changed compared to prior reporting period	Ja	1-11 Analyse av dobbelt vesentlighet	
ESRS 2	IRO-2	56	Disclosure of list of data points that derive from other EU legislation and information on their location in sustainability statement	Ikke relevant	1-12 Rapporteringskrav i ESRS som dekkes	Bane NOR rapporterer ikke ihenhold til taksonomien i 2023.
ESRS 2	IRO-2	56	Disclosure of list of ESRS Disclosure Requirements complied with in preparing sustainability statement following outcome of materiality assessment	Ja	1-12 Rapporteringskrav i ESRS som dekkes	
ESRS 2	IRO-2	57	Explanation of negative materiality assessment for ESRS E1 Climate change	Ikke relevant	1-12 Rapporteringskrav i ESRS som dekkes	Temaet er funnet vesentlig.
ESRS 2	IRO-2	59	Explanation of how material information to be disclosed in relation to material impacts, risks and opportunities has been determined	Ja	1-12 Rapporteringskrav i ESRS som dekkes	

TABELL 49: ESRS E1 – Klima

ESRS	Rapporteringskrav	Paragraf	ESRS E1 Klima, Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapportering	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 2-2 Klima (E1)	Kommentar
E1	E1-1	14	Disclosure of transition plan for climate change mitigation	Ja	2-2-1 Strategi, risikoer og muligheter. Bane NOR sin forretningsmodell og påvirkning på klima og energi	Håndtert ved å forklare hvordan Bane NOR har planer om å lage handlingsplaner.
E1	E1-1	16a	Explanation of how targets are compatible with limiting of global warming to one and half degrees Celsius in line with Paris Agreement	Nei		Se paragraf 17.
E1	E1-1	16b	Disclosure of decarbonisation levers and key action	Nei		Se paragraf 17.
E1	E1-1	16c	Disclosure of significant operational expenditures (Opex) and (or) capital expenditures (Capex) required for implementation of action plan	Nei		Se paragraf 17.
E1	E1-1	16c	Financial resources allocated to action plan (OpEx)	Nei		Se paragraf 17.
E1	E1-1	16c	Financial resources allocated to action plan (CapEx)	Nei		Se paragraf 17.
E1	E1-1	16d	Explanation of potential locked-in GHG emissions from key assets and products and of how locked-in GHG emissions may jeopardise achievement of GHG emission reduction targets and drive transition risk	Nei		Se paragraf 17.
E1	E1-1	16e	Explanation of any objective or plans (CapEx, CapEx plans, OpEx) for aligning economic activities (revenues, CapEx, OpEx) with criteria established in Commission Delegated Regulation 2021/2139	Nei		Se paragraf 17.
E1	E1-1	16f	Significant CapEx for coal-related economic activities	Nei		Se paragraf 17.
E1	E1-1	16f	Significant CapEx for oil-related economic activities	Nei		Se paragraf 17.
E1	E1-1	16f	Significant CapEx for gas-related economic activities	Nei		Se paragraf 17.
E1	E1-1	16g	Undertaking is excluded from EU Paris-aligned Benchmarks	Nei		Se paragraf 17.
E1	E1-1	16h	Explanation of how transition plan is embedded in and aligned with overall business strategy and financial planning	Nei		Se paragraf 17.
E1	E1-1	16i	Transition plan is approved by administrative, management and supervisory bodies	Nei		Se paragraf 17.
E1	E1-1	16j	Explanation of progress in implementing transition plan	Nei		Se paragraf 17.
E1	E1-1	17	Date of adoption of transition plan for undertakings not having adopted transition plan yet	Delvis	2-2-1 Strategi, risikoer og muligheter. Bane NOR sin forretningsmodell og påvirkning på klima og energi	Beskrevet påbegynt overgangsplan for drift og vedlikeholdsdivisjonen (SBTi), men ikke tidsfestet for utbyggingsdivisjonen eller konsernet som helhet.
E1-2						
E1	E1-2	24	Policies in place to manage its material impacts, risks and opportunities related to climate change mitigation and adaptation [see ESRS 2 MDR-P]	Delvis		Ikke fullstendig redegjørelse på punktet om energi-effektivitet, da vi ikke har en overordnet konsernprosedyre for dette området.

ESRS	Rapporteringskrav	Paragraf	ESRS E1 Klima, Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapportering	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 2-2 Klima (E1)	Kommentar
E1	E1-2	25	Sustainability matters addressed by policy for climate change	Ja	2-2-2 Styring av klima og energi-området: Retningslinjer knyttet klima og energi	Se E1-2.
E1-3						
E1	E1-3	28	Actions and Resources related to climate change mitigation and adaptation [see ESRS 2 MDR-A]	Delvis		Ikke fullstendig redegjørelse på alle punkter.
E1	E1-3	29a	Decarbonisation lever type	Nei		Ikke fullstendig redegjørelse.
	E1-3	AR19d	Adaptation solution type	Delvis	2-2-2 Styring av klima og energi-området: Tiltak knyttet klima og energi Klimatilpasning	Ikke spesifisert type løsninger for hvert tiltak.
E1	E1-3	29b	Achieved GHG emission reductions	Ja	2-2-2 Styring av klima og energi-området. Tiltak knyttet klima og energi: Tabell 1	Spesifisert der det er beregnet.
E1	E1-3	29b	Expected GHG emission reductions	Ja	2-2-2 Styring av klima og energi-området. Tiltak knyttet klima og energi: Tabell 1	Spesifisert der det er beregnet.
E1	E1-3	AR21	Explanation of extent to which ability to implement action depends on availability and allocation of resources	Ja	2-2-2 Styring av klima og energi-området. Tiltak knyttet klima og energi: Tabell 1	For utslippsfrie anleggsplasser avhenger dette av hvor mye som bevilges til dette i statsbudsjettet.
E1	E1-3	29ci	Explanation of relationship of significant CapEx and OpEx required to implement actions taken or planned to relevant line items or notes in financial statements	Nei		Dette er et utviklingspunkt for virksomheten.
E1	E1-3	29cii,16c	Explanation of relationship of significant CapEx and OpEx required to implement actions taken or planned to key performance indicators required under Commission Delegated Regulation (EU) 2021/2178	Nei		Dette er et utviklingspunkt for virksomheten.
E1	E1-3	19cii,16c	Explanation of relationship of significant CapEx and OpEx required to implement actions taken or planned to CapEx plan required by Commission Delegated Regulation (EU) 2021/2178	Nei		Dette er et utviklingspunkt for virksomheten.
E1	E1-3	AR22	Explanation of any potential differences between significant OpEx and CapEx disclosed under ESRS E1 and key performance indicators disclosed under Commission Delegated Regulation (EU) 2021/2178	Nei		Dette er et utviklingspunkt for virksomheten.
E1-4						
E1	E1-4	32	Tracking effectiveness of policies and actions through targets [see ESRS 2 MDR-T]	Delvis		Trukket frem kjerneprosess bygging da dette er mest utslippsintensivt. Ellers ikke beskrevet i detalj for alle områder.
E1	E1-4	33	Disclosure of how GHG emissions reduction targets and (or) any other targets have been set to manage material climate-related impacts, risks and opportunities	Delvis	2-2-3 Måltall og mål: Tabell 2	Trukket frem kjerneprosess prosjektgjennomføring da dette er mest utslippsintensivt. Ikke satt konkrete klimareduksjonsmål for alle kjerneprosesser.

ESRS	Rapporteringskrav	Paragraf	ESRS E1 Klima, Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapportering	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 2-2 Klima (E1)	Kommentar
E1	E1-4	34a + 34 b	Tables: Multiple Dimensions (baseline year and targets; GHG Types, Scope 3 Categories, Decarbonisation levers, entity-specific denominators for intensity value)			
E1	E1-4	34a + 34 b	Absolute value of total Greenhouse gas emissions reduction	Ikke relevant	2-2-3 Måltall og mål. Klimagassreduksjon	Det er spesifisert mål 50 % reduksjon av direkte og indirekte klimagassutslipp fra baseline i 2019 for konsern, og fra 2022 i utbyggingsaktiviteter.
E1	E1-4	34a + 34 b	Percentage of total Greenhouse gas emissions reduction (as of emissions of base year)	Ja	2-2-3 Måltall og mål. Klimagassreduksjon	50% reduksjon.
E1	E1-4	34a + 34 b	Intensity value of total Greenhouse gas emissions reduction	Ikke relevant	2-2-3 Måltall og mål. Klimagassreduksjon	
E1	E1-4	34a + 34 b	Absolute value of Scope 1 Greenhouse gas emissions reduction	Ikke relevant	2-2-3 Måltall og mål. Klimagassreduksjon	
E1	E1-4	34a + 34 b	Percentage of Scope 1 Greenhouse gas emissions reduction (as of emissions of base year)	Ja	2-2-3 Måltall og mål. Klimagassreduksjon	50% reduksjon i direkte utslipp innen 2030 fra 2019 for konsern, og 2022 for utbyggingsaktiviteter.
E1	E1-4	34a + 34 b	Intensity value of Scope 1 Greenhouse gas emissions reduction	Ikke relevant	2-2-3 Måltall og mål. Klimagassreduksjon	
E1	E1-4	34a + 34 b	Absolute value of location-based Scope 2 Greenhouse gas emissions reduction	Ikke relevant	2-2-3 Måltall og mål. Klimagassreduksjon	Inneværene baseline er 2019. Ny baseline for konsern vil etableres i løpet av 2024.
E1	E1-4	34a + 34 b	Percentage of location-based Scope 2 Greenhouse gas emissions reduction (as of emissions of base year)	Ja	2-2-3 Måltall og mål. Klimagassreduksjon	50% reduksjon i direkte utslipp innen 2030 fra 2019 for konsern, og 2022 for utbyggingsaktiviteter. Ellers ikke spesifisert eget scope 2- mål.
E1	E1-4	34a + 34 b	Intensity value of location-based Scope 2 Greenhouse gas emissions reduction	Ikke relevant	2-2-3 Måltall og mål. Klimagassreduksjon	
E1	E1-4	34a + 34 b	Absolute value of market-based Scope 2 Greenhouse gas emissions reduction	Ikke relevant	2-2-3 Måltall og mål. Klimagassreduksjon	
E1	E1-4	34a + 34 b	Percentage of market-based Scope 2 Greenhouse gas emissions reduction (as of emissions of base year)	Ikke relevant	2-2-3 Måltall og mål. Klimagassreduksjon	
E1	E1-4	34a + 34 b	Intensity value of market-based Scope 2 Greenhouse gas emissions reduction	Ikke relevant	2-2-3 Måltall og mål. Klimagassreduksjon	
E1	E1-4	34a + 34 b	Absolute value of Scope 3 Greenhouse gas emissions reduction	Ikke relevant	2-2-3 Måltall og mål. Klimagassreduksjon	
E1	E1-4	34a + 34 b	Percentage of Scope 3 Greenhouse gas emissions reduction (as of emissions of base year)	Ja	2-2-3 Måltall og mål. Klimagassreduksjon	50% reduksjon i indirekte utslipp innen 2030 fra 2019 for konsern, og 2022 for utbyggingsaktiviteter.
E1	E1-4	34a + 34 b	Intensity value of Scope 3 Greenhouse gas emissions reduction	Ikke relevant	2-2-3 Måltall og mål. Klimagassreduksjon	

ESRS	Rapporteringskrav	Paragraf	ESRS E1 Klima, Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapportering	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 2-2 Klima (E1)	Kommentar
E1	E1-4	34b	Explanation of how consistency of GHG emission reduction targets with GHG inventory boundaries has been ensured	Ja	2-2-3 Måltall og mål. Klimagassreduksjon	Målet om reduksjon av direkte utslipp befinner seg både i Scope 1 og i Scope 3 (hovedsakelig drivstoffutslipp fra entreprøner).
E1	E1-4	34c	Disclosure of past progress made in meeting target before current base year	Nei	2-2-3 Måltall og mål Klimagassreduksjon	Inneværene baseline er 2019. Ny baseline for konsern vil etableres i løpet av 2024.
E1	E1-4	AR 25 a	Description of how it has been ensured that baseline value is representative in terms of activities covered and influences from external factors	Nei		Baseline for 2019 er satt da det var det første året Bane NOR hadde et klimaregnskap med datakvalitet av en viss grad. Kvaliteten har blitt vesentlig forbedret for direkte utslipp i utbyggingsaktiviteter siden dette, og derfor har baseline blitt satt til 2022.
E1	E1-4	AR 25 b	Description of how new baseline value affects new target, its achievement and presentation of progress over time	Ja		Se forrige paragraf.
E1	E1-4	34e,16a	GHG emission reduction target is science based and compatible with limiting global warming to one and half degrees Celsius	Delvis		Reduksjonsmålet følger av nasjonale føringer basert på Parisavtalen. Utover dette er det ikke kvalitetssikret som et vitenskapsbasert mål internt iht til relevante metoder/rammeverk.
E1	E1-4	34f,16b	Description of expected decarbonisation levers and their overall quantitative contributions to achieve GHG emission reduction target	Nei		Området er under utvikling.
E1	E1-4	AR 30c	Diverse range of climate scenarios have been considered to detect relevant environmental, societal, technology, market and policy-related developments and determine decarbonisation levers	Nei		Området er under utvikling.
E1-5						
E1	E1-5	37	Total energy consumption related to own operations	Ja	2-2-4 Energiforbruk og energimiks Tabell 3	Se tabell.
E1	E1-5	37a	Total energy consumption from fossil sources	Ja	2-2-4 Energiforbruk og energimiks Tabell 3	Se tabell.
E1	E1-5	37b	Total energy consumption from nuclear sources	Ikke relevant	2-2-4 Energiforbruk og energimiks Tabell 3	Se tabell.
E1	E1-5	AR 34	Percentage of energy consumption from nuclear sources in total energy consumption	Ikke relevant	2-2-4 Energiforbruk og energimiks Tabell 3	Se tabell.
E1	E1-5	37c	Total energy consumption from renewable sources	Ja	2-2-4 Energiforbruk og energimiks Tabell 3	Se tabell.
E1	E1-5	37ci	Fuel consumption from renewable sources	Ja	2-2-4 Energiforbruk og energimiks Tabell 3	Se tabell.
E1	E1-5	37cii	Consumption of purchased or acquired electricity, heat, steam, and cooling from renewable sources	Ikke relevant	2-2-4 Energiforbruk og energimiks Tabell 3	Se tabell.

ESRS	Rapporteringskrav	Paragraf	ESRS E1 Klima, Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapportering	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 2-2 Klima (E1)	Kommentar
E1	E1-5	37cii	Consumption of self-generated non-fuel renewable energy	Ikke relevant	2-2-4 Energiforbruk og energimiks Tabell 3	Se tabell.
E1	E1-5	AR 34, AR 71	Percentage of renewable sources in total energy consumption	Ja	2-2-4 Energiforbruk og energimiks Tabell 3	Se tabell.
E1	E1-5	38a	Fuel consumption from coal and coal products	Ikke relevant	2-2-4 Energiforbruk og energimiks Tabell 3	Se tabell.
E1	E1-5	38b	Fuel consumption from crude oil and petroleum products	Ja	2-2-4 Energiforbruk og energimiks Tabell 3	Se tabell.
E1	E1-5	38c	Fuel consumption from natural gas	Ikke relevant	2-2-4 Energiforbruk og energimiks Tabell 3	Se tabell.
E1	E1-5	38d	Fuel consumption from other fossil sources	Ja	2-2-4 Energiforbruk og energimiks Tabell 3	Se tabell.
E1	E1-5	38e	Consumption of purchased or acquired electricity, heat, steam, or cooling from fossil sources	Ikke relevant	2-2-4 Energiforbruk og energimiks Tabell 3	Se tabell.
E1	E1-5	AR 34	Percentage of fossil sources in total energy consumption	Ja	2-2-4 Energiforbruk og energimiks Tabell 3	Se tabell.
E1	E1-5	39	Non-renewable energy production	Ja	2-2-4 Energiforbruk og energimiks Tabell 3	Se tabell.
E1	E1-5	39	Renewable energy production	Ikke relevant	2-2-4 Energiforbruk og energimiks Tabell 3	Se tabell.
E1	E1-5	40	Energy intensity from activities in high climate impact sectors (total energy consumption per net revenue)	Ja	2-2-4 Energiforbruk og energimiks Tabell 3	Se tabell.
E1	E1-5	41	Total energy consumption from activities in high climate impact sectors	Ja	2-2-4 Energiforbruk og energimiks Tabell 3	190703 MWh (2023).
E1	E1-5	42	High climate impact sectors used to determine energy intensity	Ja	2-2-4 Energiforbruk og energimiks Tabell 3	"Transportation" og "Construction" aktuelle for Bane NOR.
E1	E1-5	43	Disclosure of reconciliation to relevant line item or notes in financial statements of net revenue from activities in high climate impact sectors	Ja	2-2-4 Energiforbruk og energimiks Tabell 3	Driftsinntekter, resultatregnskap.
E1	E1-5	AR 38b	Net revenue from activities in high climate impact sectors	Ja	2-2-4 Energiforbruk og energimiks Tabell 3	16983 MNOK (2023).
E1	E1-5	AR 38b	Net revenue from activities other than in high climate impact sectors	Ikke relevant		
E1-6						
E1	E1-6	44	Gross Scopes 1, 2, 3 and Total GHG emissions - GHG emissions per scope [table]	Ja	2-2-5 Klimaregnskap overordnet Tabell 5	
E1	E1-6	50	Gross Scopes 1, 2, 3 and Total GHG emissions - financial and operational control [table]	Ikke relevant		
E1	E1-6	AR 41	GHG emissions - by country, operating segments, economic activity, subsidiary, GHG category or source type	Ja	2-2-5 Klimaregnskap overordnet Figur 1	Illustrert per hovedområde og per GHG-kategori.
E1	E1-6	AR 46 d	Gross Scopes 1, 2, 3 and Total GHG emissions - Scope 3 GHG emissions (GHG Protocol) [table]	Ja	2-2-5 Klimaregnskap overordnet Tabell 5	

ESRS	Rapporteringskrav	Paragraf	ESRS E1 Klima, Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapportering	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 2-2 Klima (E1)	Kommentar
E1	E1-6	AR 50	Gross Scopes 1, 2, 3 and Total GHG emissions - Scope 3 GHG emissions (ISO 14064-1) [table]	Ikke relevant		
E1	E1-6	AR 52	Gross Scopes 1, 2, 3 and Total GHG emissions - total GHG emissions - value chain [table]	Ja	2-2-5 Klimaregnskap overordnet Tabell 5	
E1	E1-6	48 a	Gross Scope 1 greenhouse gas emissions	Ja	2-2-5 Klimaregnskap overordnet Tabell 5	8 869 tCO ₂ e.
E1	E1-6	48 b	Percentage of Scope 1 GHG emissions from regulated emission trading schemes	Ikke relevant		
E1	E1-6	49 a	Gross location-based Scope 2 greenhouse gas emissions	Ja	2-2-5 Klimaregnskap overordnet Tabell 5	2 884 tCO ₂ e.
E1	E1-6	49 b	Gross market-based Scope 2 greenhouse gas emissions	Ja	2-2-5 Klimaregnskap overordnet Tabell 5	0
E1	E1-6	51	Gross Scope 3 greenhouse gas emissions	Ja	2-2-5 Klimaregnskap overordnet Tabell 5	942 329 tCO ₂ e.
E1	E1-6	44+52	Total GHG emissions	Ja	2-2-5 Klimaregnskap overordnet Tabell 5	954 083 tCO ₂ e.
E1	E1-6	44+52a	Total GHG emissions location based	Ja	2-2-5 Klimaregnskap overordnet Tabell 5	954 083 tCO ₂ e.
E1	E1-6	44+52b	Total GHG emissionsmarket based	Ja	2-2-5 Klimaregnskap overordnet Tabell 5	951 198 tCO ₂ e.
E1	E1-6	52 a)	Scope 2 location-based	Ja	2-2-5 Klimaregnskap overordnet Tabell 5	2 884 tCO ₂ e.
E1	E1-6	52 b)	Scope 2 market-based	Ja	2-2-5 Klimaregnskap overordnet Tabell 5	0
E1	E1-6	47	Disclosure of significant changes in definition of what constitutes reporting undertaking and its value chain and explanation of their effect on year-to-year comparability of reported GHG emissions	Ja	Klimarapport 1.4. Endringer fra tidligere år	Endringene omfatter omfang og metodikk, utslippsfaktorer, endring i divisjoner og retting av feil fra klimaregnskapet i 2019-2021.
E1	E1-6	AR 39 b	Disclosure of methodologies, significant assumptions and emissions factors used to calculate or measure GHG emissions	Ja	Klimarapport 2. Methodenotat	
E1	E1-6	AR 42 c	Disclosure of the effects of significant events and changes in circumstances (relevant to its GHG emissions) that occur between the reporting dates of the entities in its value chain and the date of the undertaking's general purpose financial statements	Ikke relevant		Rapportering for Bane NOR SF og Bane NOR Eiendom AS er for samme periode.
E1	E1-6	AR 45d	Percentage of contractual instruments, Scope 2 GHG emissions	Ja	Klimarapport 1.5.3. Scope 2	Det er kjøpt opprinnelsesgarantier for all strømbruk knyttet infrastruktur og bygg.
E1	E1-6	AR 45d	Disclosure of types of contractual instruments, Scope 2 GHG emissions	Ja	Klimarapport 1.5.3. Scope 2	Det er kjøpt opprinnelsesgarantier for all strømbruk knyttet infrastruktur og bygg.
E1	E1-6	AR 45d	Percentage of market-based Scope 2 GHG emissions linked to purchased electricity bundled with instruments	Ja	Klimarapport 1.5.3. Scope 2	100 %

ESRS	Rapporteringskrav	Paragraf	ESRS E1 Klima, Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapportering	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 2-2 Klima (E1)	Kommentar
E1	E1-6	AR 45d	Percentage of contractual instruments used for sale and purchase of energy bundled with attributes about energy generation in relation to Scope 2 GHG emissions	Ja	Klimarapport 1.5.3. Scope 2	100 %
E1	E1-6	AR 45d	Percentage of contractual instruments used for sale and purchase of unbundled energy attribute claims in relation to Scope 2 GHG emissions	Ja	Klimarapport 1.5.3. Scope 2	100 %
E1	E1-6	AR 45d	Disclosure of types of contractual instruments used for sale and purchase of energy bundled with attributes about energy generation or for unbundled energy attribute claims	Ja	Klimarapport 1.5.3. Scope 2	Det er kjøpt opprinnelsesgarantier for all strømbruk knyttet infrastruktur og bygg.
E1	E1-6	AR 45e	Biogenic emissions of CO ₂ from combustion or bio-degradation of biomass not included in Scope 2 GHG emissions	Ikke relevant		Ikke relevant for Bane NORs virksomhet.
E1	E1-6	AR 45e	Biogenic emissions of CO ₂ from combustion or bio-degradation of biomass that occur in value chain not included in Scope 3 GHG emissions	Ikke relevant		Ikke relevant for Bane NORs virksomhet.
E1	E1-6	AR 46 g	Percentage of GHG Scope 3 calculated using primary data	Ja		Se klimarapport.
E1	E1-6	AR 46 i	Disclosure of why Scope 3 GHG emissions category has been excluded	Ja		Se klimarapport.
E1	E1-6	AR 46 i	List of Scope 3 GHG emissions categories included in inventory	Ja		Se klimarapport.
E1	E1-6	AR 46 h	Disclosure of reporting boundaries considered and calculation methods for estimating Scope 3 GHG emissions	Ikke relevant		Se klimarapport.
E1	E1-6	53	GHG emissions intensity, location-based (total GHG emissions per net revenue)	Ja	2-2-5 Klimaregnskap overordnet Tabell 5	56,5
E1	E1-6	53	GHG emissions intensity, market-based (total GHG emissions per net revenue)	Ja	2-2-5 Klimaregnskap overordnet Tabell 5	56
E1	E1-6	55	Disclosure of reconciliation to financial statements of net revenue used for calculation of GHG emissions intensity	Ja	2-2-5 Klimaregnskap overordnet	
E1	E1-6	55	Disclosure of reconciliation to relevant line item or notes in financial statements of net revenue amounts	Ja	2-2-5 Klimaregnskap overordnet	
E1	E1-5	AR 55	Net revenue	Ja	2-2-5 Klimaregnskap overordnet	16 983 MNOK (2023).
E1	E1-6	AR55	Net revenue used to calculate GHG intensity	Ja	2-2-5 Klimaregnskap overordnet	
E1	E1-6	AR55	Net revenue other than used to calculate GHG intensity	Ikke relevant		
E1-7						
E1	E1-7	56a	Disclosure of GHG removals and storage resulting from projects developed in own operations or contributed to in upstream and downstream value chain	Ikke relevant		Se punktet over.
E1	E1-7	56b	Disclosure of GHG emission reductions or removals from climate change mitigation projects outside value chain financed or to be financed through any purchase of carbon credits	Ikke relevant		Se punktet over.

ESRS	Rapporteringskrav	Paragraf	ESRS E1 Klima, Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapportering	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 2-2 Klima (E1)	Kommentar
E1	E1-7	58	Removals and carbon credits are used	Ikke relevant		Se punktet over.
E1	E1-7	58a	GHG Removals and storage Activity by undertaking scope and by removal and storage activity			Se punktet over.
E1	E1-7	58a	Total GHG removals and storage	Ikke relevant		Se punktet over.
E1	E1-7	AR 58f	GHG emissions associated with removal activity	Ikke relevant		Se punktet over.
E1	E1-7	58b	Disclosure of calculation assumptions, methodologies and frameworks applied (GHG removals and storage)	Ikke relevant		Se punktet over.
E1	E1-7	AR 58e	Removal activity has been converted into carbon credits and sold on to other parties on voluntary market	Ikke relevant		Se punktet over.
E1	E1-7	AR 57 a,b,c,d	Description of GHGs concerned for removal and storage activity, technological details about GHG removal, type of storage and transport of removed GHGs, whether activity qualifies as nature-based solution and how risk of non-permanence is managed	Ikke relevant		Se punktet over.
E1	E1-7	59a	Total amount of carbon credits outside value chain that are verified against recognised quality standards and cancelled	Ikke relevant		Se punktet over.
E1	E1-7	59b	Total amount of carbon credits outside value chain planned to be cancelled in future	Ikke relevant		Se punktet over.
E1	E1-7	AR 60	Reversals	Ikke relevant		Se punktet over.
E1	E1-7	AR 61	Disclosure of extent of use and quality criteria used for carbon credits	Ikke relevant		Se punktet over.
E1	E1-7	AR 62a	Percentage of reduction projects	Ikke relevant		Se punktet over.
E1	E1-7	AR 62a	Percentage of removal projects	Ikke relevant		Se punktet over.
E1	E1-7	AR 62b	Type of carbon credits from removal projects	Ikke relevant		Se punktet over.
E1	E1-7	AR 62c	Percentage for recognised quality standard	Ikke relevant		Se punktet over.
E1	E1-7	AR 62d	Percentage issued from projects in European Union	Ikke relevant		Se punktet over.
E1	E1-7	AR 62e	Percentage that qualifies as corresponding adjustment	Ikke relevant		Se punktet over.
E1	E1-7	AR 64	Date when carbon credits outside value chain are planned to be cancelled	Ikke relevant		Se punktet over.
E1	E1-7	60	Explanation of scope, methodologies and frameworks applied and how residual GHG emissions are intended to be neutralised	Ikke relevant		Se punktet over.
E1	E1-7	61	Public claims of GHG neutrality that involve use of carbon credits have been made	Ikke relevant		Se punktet over.
E1	E1-7	61a	Public claims of GHG neutrality that involve use of carbon credits are accompanied by GHG emission reduction targets	Ikke relevant		Se punktet over.
E1	E1-7	61b	Claims of GHG neutrality and reliance on carbon credits neither impede nor reduce achievement of GHG emission reduction targets or net zero target	Ikke relevant		Se punktet over.

ESRS	Rapporteringskrav	Paragraf	ESRS E1 Klima, Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapportering	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 2-2 Klima (E1)	Kommentar
E1	E1-7	61 a, b	Explanation of how public claims of GHG neutrality that involve use of carbon credits are accompanied by GHG emission reduction targets and how claims of GHG neutrality and reliance on carbon credits neither impede nor reduce achievement of GHG emission reduction targets or net zero target	Ikke relevant		Se punktet over.
E1	E1-7	61c	Explanation of credibility and integrity of carbon credits used	Ikke relevant		Se punktet over.
E1	E1-7	AR 62	Percentage for recognised quality standards	Ikke relevant		Se punktet over.
E1-8						
E1	E1-8	63 a	Carbon pricing scheme by type			Ikke vesentlig.
E1	E1-8	63 a	Type of internal carbon pricing scheme	Ikke relevant		Ikke vesentlig.
E1	E1-8	63b	Description of specific scope of application of carbon pricing scheme	Ikke relevant		Ikke vesentlig.
E1	E1-8	63c	Carbon price applied for each metric tonne of greenhouse gas emission	Ikke relevant		Ikke vesentlig.
E1	E1-8	63c	Description of critical assumptions made to determine carbon price applied	Ikke relevant		Ikke vesentlig.
E1	E1-8	63d	Percentage of gross Scope 1 greenhouse gas emissions covered by internal carbon pricing scheme	Ikke relevant		Ikke vesentlig.
E1	E1-8	63d	Percentage of gross Scope 2 greenhouse gas emissions covered by internal carbon pricing scheme	Ikke relevant		Ikke vesentlig.
E1	E1-8	63d	Percentage of gross Scope 3 greenhouse gas emissions covered by internal carbon pricing scheme	Ikke relevant		Ikke vesentlig.
E1	E1-8	AR 65	Disclosure of how carbon price used in internal carbon pricing scheme is consistent with carbon price used in financial statements	Ikke relevant		Ikke vesentlig.
E1-9						
E1	E1-9	66a	Assets at material physical risk before considering climate change adaptation actions	Delvis	ESRS 2 -Krav som stilles gjennom lovverket. Prosess for beslutning og oppfølging.	Det er kun vurdert finansielle effekter fra fysiske risiko for undertemaene i E1 overordnet.
E1	E1-9	66a	Assets at acute material physical risk before considering climate change adaptation actions	Nei		Se over.
E1	E1-9	66a	Assets at chronic material physical risk before considering climate change adaptation actions	Nei		Se over.
E1	E1-9	66a	Percentage of assets at material physical risk before considering climate change adaptation actions	Nei		Se over.
E1	E1-9	66a	Disclosure of location of significant assets at material physical risk	Nei		Se over.

ESRS	Rapporteringskrav	Paragraf	ESRS E1 Klima, Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapportering	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 2-2 Klima (E1)	Kommentar
E1	E1-9	66b	Percentage of assets at material physical risk addressed by climate change adaptation actions	Nei		Se over.
E1	E1-9	66 c	Disclosure of location of significant assets at material physical risk	Ikke relevant		Ulike deler av jernbanenettet er mer sårbart enn andre. Dette vil være flere lokasjoner.
E1	E1-9	66d	Net revenue from business activities at material physical risk	Ikke relevant		Jernbanenettet som er utsatt for klimarisiko er vesentlig høyere enn årlige bevilgninger.
E1	E1-9	66d	Percentage of net revenue from business activities at material physical risk	Ikke relevant		Jernbanenettet som er utsatt for klimarisiko er vesentlig høyere enn årlige bevilgninger.
E1	E1-9	AR 69a	Disclosure of how anticipated financial effects for assets and business activities at material physical risk have been assessed	Ja		Se 66a. Kun foretatt på overordnet nivå per undertema.
E1	E1-9	AR 69b	Disclosure of how assessment of assets and business activities considered to be at material physical risk relies on or is part of process to determine material physical risk and to determine climate scenarios	Delvis		Tidshorisontene er kort (1-2 år), mellomlang (3-5 år), lang sikt (over 5 år). Det er ikke beskrevet eksplisitt hvordan disse er lenket til eiendeler, men jernbanen består av komponenter som kan være i hundre år.
E1	E1-9	AR 71b	Disclosure of risk factors for net revenue from business activities at material physical risk	Nei		Se 66d.
E1	E1-9	AR 71b	Disclosure of magnitude of anticipated financial effects in terms of margin erosion for business activities at material physical risk	Nei		Se 66d.
E1	E1-9	67a	Assets at material transition risk before considering climate mitigation actions	Delvis	2-2-4 Energiforbruk og energimiks. Forventede finansielle effekter av risiko	Viser til overgangsregel i Appendix C i ESRs 1.
E1	E1-9	67a	Percentage of assets at material transition risk before considering climate mitigation actions	Delvis	2-2-4 Energiforbruk og energimiks. Forventede finansielle effekter av risiko	Viser til overgangsregel i Appendix C i ESRs 1.
E1	E1-9	67b	Percentage of assets at material transition risk addressed by climate change mitigation actions	Delvis	2-2-4 Energiforbruk og energimiks. Forventede finansielle effekter av risiko	Viser til overgangsregel i Appendix C i ESRs 1.
E1	E1-9	67c	Total carrying amount of real estate assets	Delvis	2-2-4 Energiforbruk og energimiks. Forventede finansielle effekter av risiko	Viser til overgangsregel i Appendix C i ESRs 1.
E1	E1-9	AR 72a, AR 73a	Disclosure of how potential effects on future financial performance and position for assets and business activities at material transition risk have been assessed	Delvis	2-2-4 Energiforbruk og energimiks. Forventede finansielle effekter av risiko	Viser til overgangsregel i Appendix C i ESRs 1.
E1	E1-9	AR 72b	Disclosure of how assessment of assets and business activities considered to be at material transition risk relies on or is part of process to determine material transition risks and to determine scenarios	Delvis	2-2-4 Energiforbruk og energimiks. Forventede finansielle effekter av risiko	Viser til overgangsregel i Appendix C i ESRs 1.
E1	E1-9	AR 73a	Estimated amount of potentially stranded assets	Delvis	2-2-4 Energiforbruk og energimiks. Forventede finansielle effekter av risiko	Viser til overgangsregel i Appendix C i ESRs 1.

ESRS	Rapportingskrav	Paragraf	ESRS E1 Klima, Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapportering	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 2-2 Klima (E1)	Kommentar
E1	E1-9	AR 73a	Percentage of estimated share of potentially stranded assets of total assets at material transition risk	Delvis	2-2-4 Energiforbruk og energimiks. Forventede finansielle effekter av risiko	Viser til overgangsregel i Appendix C i ESRs 1.
E1	E1-9	AR 73b	Total carrying amount of real estate assets for which energy consumption is based on internal estimates	Delvis	2-2-4 Energiforbruk og energimiks. Forventede finansielle effekter av risiko	Viser til overgangsregel i Appendix C i ESRs 1.
E1	E1-9	67d	Liabilities from material transition risks that may have to be recognised in financial statements	Delvis	2-2-4 Energiforbruk og energimiks. Forventede finansielle effekter av risiko	Viser til overgangsregel i Appendix C i ESRs 1.
E1	E1-9	AR 74c	Number of Scope 1 GHG emission allowances within regulated emission trading schemes	Delvis	2-2-4 Energiforbruk og energimiks. Forventede finansielle effekter av risiko	Viser til overgangsregel i Appendix C i ESRs 1.
E1	E1-9	AR 74c	Number of emission allowances stored (from previous allowances) at beginning of reporting period	Delvis	2-2-4 Energiforbruk og energimiks. Forventede finansielle effekter av risiko	Viser til overgangsregel i Appendix C i ESRs 1.
E1	E1-9	AR 74d	Potential future liabilities, based on existing contractual agreements, associated with carbon credits planned to be cancelled in near future	Delvis	2-2-4 Energiforbruk og energimiks. Forventede finansielle effekter av risiko	Viser til overgangsregel i Appendix C i ESRs 1.
E1	E1-9	AR 74e	Monetised gross Scope 1 and 2 GHG emissions	Delvis	2-2-4 Energiforbruk og energimiks. Forventede finansielle effekter av risiko	Viser til overgangsregel i Appendix C i ESRs 1.
E1	E1-9	AR 74e	Monetised total GHG emissions	Delvis	2-2-4 Energiforbruk og energimiks. Forventede finansielle effekter av risiko	Viser til overgangsregel i Appendix C i ESRs 1.
E1	E1-9	67e	Net revenue from business activities at material transition risk	Delvis	2-2-4 Energiforbruk og energimiks. Forventede finansielle effekter av risiko	Viser til overgangsregel i Appendix C i ESRs 1.
E1	E1-9	67e	Net revenue from customers operating in coal-related activities	Delvis	2-2-4 Energiforbruk og energimiks. Forventede finansielle effekter av risiko	Viser til overgangsregel i Appendix C i ESRs 1.
E1	E1-9	67e	Net revenue from customers operating in oil-related activities	Delvis	2-2-4 Energiforbruk og energimiks. Forventede finansielle effekter av risiko	Viser til overgangsregel i Appendix C i ESRs 1.
E1	E1-9	67e	Net revenue from customers operating in gas-related activities	Delvis	2-2-4 Energiforbruk og energimiks. Forventede finansielle effekter av risiko	Viser til overgangsregel i Appendix C i ESRs 1.
E1	E1-9	67e	Percentage of net revenue from customers operating in coal-related activities	Delvis	2-2-4 Energiforbruk og energimiks. Forventede finansielle effekter av risiko	Viser til overgangsregel i Appendix C i ESRs 1.
E1	E1-9	67e	Percentage of net revenue from customers operating in oil-related activities	Delvis	2-2-4 Energiforbruk og energimiks. Forventede finansielle effekter av risiko	Viser til overgangsregel i Appendix C i ESRs 1.
E1	E1-9	67e	Percentage of net revenue from customers operating in gas-related activities	Delvis	2-2-4 Energiforbruk og energimiks. Forventede finansielle effekter av risiko	Viser til overgangsregel i Appendix C i ESRs 1.
E1	E1-9	AR 76, 67e	Percentage of net revenue from business activities at material transition risk	Delvis	2-2-4 Energiforbruk og energimiks. Forventede finansielle effekter av risiko	Viser til overgangsregel i Appendix C i ESRs 1.

ESRS	Rapporteringskrav	Paragraf	ESRS E1 Klima, Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapportering	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 2-2 Klima (E1)	Kommentar
E1	E1-9	AR 76b	Disclosure of risk factors for net revenue from business activities at material transition risk	Delvis	2-2-4 Energiforbruk og energimikts. Forventede finansielle effekter av risiko	Viser til overgangsregel i Appendix C i ESRS 1.
E1	E1-9	AR 76b	Disclosure of magnitude of anticipated financial effects in terms of margin erosion for business activities at material transition risk	Delvis	2-2-4 Energiforbruk og energimikts. Forventede finansielle effekter av risiko	Viser til overgangsregel i Appendix C i ESRS 1.
E1	E1-9	68a	Disclosure of reconciliations with financial statements of significant amounts of assets and net revenue at material physical risk	Delvis	2-2-4 Energiforbruk og energimikts. Forventede finansielle effekter av risiko	Viser til overgangsregel i Appendix C i ESRS 1.
E1	E1-9	68b	Disclosure of reconciliations with financial statements of significant amounts of assets, liabilities and net revenue at material transition risk	Delvis	2-2-4 Energiforbruk og energimikts. Forventede finansielle effekter av risiko	Viser til overgangsregel i Appendix C i ESRS 1.
E1	E1-9	69a	Expected cost savings from climate change mitigation actions	Nei		Ikke beskrevet.
E1	E1-9	69a	Expected cost savings from climate change adaptation actions	Nei		Ikke beskrevet.
E1	E1-9	69b	Potential market size of low-carbon products and services or adaptation solutions to which undertaking has or may have access	Nei		Ikke beskrevet.
E1	E1-9	69b	Expected changes to net revenue from low-carbon products and services or adaptation solutions to which undertaking has or may have access	Nei		Ikke beskrevet.
GOV-3						
E1	GOV-3	13	Disclosure of how climate-related considerations are factored into remuneration of members of administrative, management and supervisory bodies	Ikke relevant		Bane NOR opererer ikke med slike belønningsordninger i dag
E1	GOV-3	13	Percentage of remuneration recognised that is linked to climate related considerations	Ikke relevant		Bane NOR opererer ikke med slike belønningsordninger i dag
E1	GOV-3	13	Explanation of climate-related considerations that are factored into remuneration of members of administrative, management and supervisory bodies	Ikke relevant		Bane NOR opererer ikke med slike belønningsordninger i dag
E1.SBM-3						
E1	E1.SBM-3	18	Type of climate-related risk	Ja	2-2-1 Strategi, risikoer og muligheter Vesentlighetsvurderinger høsten 2023	Se eksempler på fysiske risikoer og overgangsrisikoer.
E1	E1.SBM-3	19a	Description of scope of resilience analysis	Ja	2-2-1 Strategi, risikoer og muligheter Bane NOR sin forretningsmodell og påvirkning på klima og energi	Det er ikke gjennomført total resiliensanalyse for klima og miljøområdet alene.
E1	E1.SBM-3	19b	Disclosure of how resilience analysis has been conducted	Ikke relevant		Se forrige.
E1	E1.SBM-3	19b	Date of resilience analysis	Ikke relevant		Se forrige.
E1	E1.SBM-3	AR 7b	Time horizons applied for resilience analysis	Ikke relevant		Se forrige.
E1	E1.SBM-3	19c	Description of results of resilience analysis	Ikke relevant		Se forrige.

ESRS	Rapporteringskrav	Paragraf	ESRS E1 Klima, Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapportering	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 2-2 Klima (E1)	Kommentar
E1	E1.SBM-3	AR 8b	Description of ability to adjust or adapt strategy and business model to climate change	Ikke relevant		Se forrige.
E1.IRO						
E1	E1.IRO-1	20a, AR 9	Description of process in relation to impacts on climate change	Ja	2-2-1 Strategi, risikoer og muligheter Bane NOR sin forretningsmodell og påvirkning på klima og energi	
E1	E1.IRO-1	20b	Description of process in relation to climate-related physical risks in own operations and along value chain	Ja	2-2-1 Strategi, risikoer og muligheter Bane NOR sin forretningsmodell og påvirkning på klima og energi	
E1	E1.IRO-1	AR 11a	Climate-related hazards have been identified over short-, medium- and long-term time horizons	Nei	2-2-1 Strategi, risikoer og muligheter Bane NOR sin forretningsmodell og påvirkning på klima og energi	De fysiske klimarisikoene er ikke inndelt i ulike tids-horisonter, men en generell vurdering av økt risiko tilknyttet klimaendringer.
E1	E1.IRO-1	AR 11a	Undertaking has screened whether assets and business activities may be exposed to climate-related hazards	Ja	2-2-1 Strategi, risikoer og muligheter Vesentlighetsvurderinger høsten 2023	Gjort i forbindelse med utvidelse av klimagassregnskap i 2022.
E1	E1.IRO-1	AR 11b	Short-, medium- and long-term time horizons have been defined	Nei		Se AR 11a.
E1	E1.IRO-1	AR 11c	Extent to which assets and business activities may be exposed and are sensitive to identified climate-related hazards has been assessed	Ja	2-2-1 Strategi, risikoer og muligheter Bane NOR sin forretningsmodell og påvirkning på klima og energi	
E1	E1.IRO-1	AR 11d	Identification of climate-related hazards and assessment of exposure and sensitivity are informed by high emissions climate scenarios	Nei		Ikke spesifisert utslipps-scenarier med ulike temperaturer.
E1	E1.IRO-1	21	Explanation of how climate-related scenario analysis has been used to inform identification and assessment of physical risks over short, medium and long-term	Delvis	2-2-1 Strategi, risikoer og muligheter Vesentlighetsvurderinger høsten 2023	Ikke spesifisert ulike tidshorisonter.
E1	E1.IRO-1	20c	Description of process in relation to climate-related transition risks and opportunities in own operations and along value chain	Ja	2-2-1 Strategi, risikoer og muligheter Vesentlighetsvurderinger høsten 2023	
E1	E1.IRO-1	AR 12a	Transition events have been identified over short-, medium- and long-term time horizons	Ja	2-2-1 Strategi, risikoer og muligheter Vesentlighetsvurderinger høsten 2023	Menon Economics - trender, drivkrefter og perspektiver i transportsektoren (2022).
E1	E1.IRO-1	AR 12a	Undertaking has screened whether assets and business activities may be exposed to transition events	Ja	2-2-1 Strategi, risikoer og muligheter Vesentlighetsvurderinger høsten 2023	Se over.
E1	E1.IRO-1	AR 12b	Extent to which assets and business activities may be exposed and are sensitive to identified transition events has been assessed	Ja	2-2-1 Strategi, risikoer og muligheter Vesentlighetsvurderinger høsten 2023	Se over.
E1	E1.IRO-1	AR 12c	Identification of transition events and assessment of exposure has been informed by climate-related scenario analysis	Nei		Menon-rapporten har ingen direkte sammenheng med klimarelatert scenarioanalyse.

ESRS	Rapporteringskrav	Paragraf	ESRS E1 Klima, Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapportering	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 2-2 Klima (E1)	Kommentar
E1	E1.IRO-1	AR 12d	Assets and business activities that are incompatible with or need significant efforts to be compatible with transition to climate-neutral economy have been identified	Ja	2-2-1 Strategi, risikoer og muligheter Bane NOR sin forretningsmodell og påvirkning på klima og energi	Anleggsvirksomhet er utslippsintensivt, men jernbane som transportform kan være mer klimavennlig enn alternativet.
E1	E1.IRO-1	21	Explanation of how climate-related scenario analysis has been used to inform identification and assessment of transition risks and opportunities over short, medium and long-term	Nei		Har ikke gjennomført egen scenarioanalyse.
E1	E1.IRO-1	AR 15	Explanation of how climate scenarios used are compatible with critical climate-related assumptions made in financial statements	Nei		Dette er et utviklingspunkt for virksomheten.

TABELL 50: ESRS E4 - Biomangfold og økosystemer

ESRS	Rapportingskrav	Paragraf	ESRS E4 Biomangfold og økosystemer, Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapportering	Henvvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 2-3 Biomangfold og økosystemer (E4)	Kommentar
E4	E4-1	13 a	Disclosure of resilience of current business model(s) and strategy to biodiversity and ecosystems-related physical, transition and systemic risks and opportunities	Delvis	2-1-1 Positive og negative virkninger på klima og miljø i Bane NOR, overordnet, 2-3-1 Bane NOR sin forretningsmodell og påvirkning, 2-3-3 Fag- og metodeutvikling	Ikke fullstendig resiliensanalyse iht alle kriterier. Foretatt overordnet vurdering.
E4	E4-1	13 b	Disclosure of scope of resilience analysis along own operations and related upstream and downstream value chain	Nei	2-3-3 Fag- og metodeutvikling	Se pkt over. Robusthet ikke vurdert for verdikjeden mhp biomangfold og økosystemer, men stiller krav som hovedregel til miljøledelse og miljøkompetanse i kontraktene.
E4	E4-1	13 c	Disclosure of key assumptions made (biodiversity and ecosystems)	Delvis	2-3-3 Fag- og metodeutvikling	Presisert at basert på dagens kunnskap; og at det skjer mye utvikling innenfor dette området.
E4	E4-1	13 d	Disclosure of time horizons used for analysis (biodiversity and ecosystems)	Delvis	2-3-3 Fag- og metodeutvikling	Kun en referanse til naturavtalens mål med første tids-milepæl 2030.
E4	E4-1	13 e	Disclosure of results of resilience analysis (biodiversity and ecosystems)	Delvis	2-3-3 Fag- og metodeutvikling	Ikke fullstendig resiliensanalyse iht alle kriterier. Foretatt overordnet vurdering.
E4	E4-1	13 f	Disclosure of involvement of stakeholders (biodiversity and ecosystems)	Delvis	2-3-3 Fag- og metodeutvikling	Biomangfold må vurderes på tvers av eiendomsgrenser. Gitt eksempler på samarbeid ift fremmedarter.
E4	E4-2	22	Policies to manage material impacts, risks, dependencies and opportunities related to biodiversity and ecosystems [see ESRS 2 - MDR-P]	Delvis	2-3-5 Retningslinjer	Ivaretar nesten alle punkter, se ESRS 2 MDR.
E4	E4-2	23 a	Disclosure on whether and how biodiversity and ecosystems-related policies relate to matters reported in E4 AR4	Ja	2-3-5 Retningslinjer	Tabell med oversikt over viktige retningslinjer.
E4	E4-2	23 b	Explanation of whether and how biodiversity and ecosystems-related policy relates to material biodiversity and ecosystems-related impacts	Ja	2-3-5 Retningslinjer	Illustrasjon med koblinger mellom risiko og foreslåtte forebyggende tiltak.
E4	E4-2	23 c	Explanation of whether and how biodiversity and ecosystems-related policy relates to material dependencies and material physical and transition risks and opportunities	Delvis	2-1-3 Styring av klima- og miljøområdet i Bane NOR, 2-3-5 Retningslinjer, 2-3-4 Risikovurderinger og mål	Bane NOR gode på risikostyring, men mulighetstenkning er ikke integrert i styrende dokumenter. Dette jobbes det med, BREEAM fremmer også dette.
E4	E4-2	23 d	Explanation of whether and how biodiversity and ecosystems-related policy supports traceability of products, components and raw materials with significant actual or potential impacts on biodiversity and ecosystems along value chain	Delvis	2-3-5 Retningslinjer	Er med som et risikomoment i sjekklisten ytre miljø. Forebyggende tiltak er listet opp: krav til miljødokumentasjon og LCA-vurderinger.
E4	E4-2	23 e	Explanation of whether and how biodiversity and ecosystems-related policy addresses production, sourcing or consumption from ecosystems that are managed to maintain or enhance conditions for biodiversity	Nei		Foreligger ikke, umodent område.

ESRS	Rapporteringskrav	Paragraf	ESRS E4 Biomangfold og økosystemer, Beskrivelse av krav	Ivarett i Bane NORs rapportering	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 2-3 Biomangfold og økosystemer (E4)	Kommentar
E4	E4-2	23 f	Explanation of whether and how biodiversity and ecosystems-related policy addresses social consequences of biodiversity and ecosystems-related impacts	Nei		Foreligger ikke aggregerte data. Bane NOR jobber i noen tilfeller med lokale jeger/fiskerforbund om eksempelvis fiskepassasjer som krysser jernbanen, dette kan være relevant å trekke fram i fremtiden.
E4	E4-2	24 a	Biodiversity and ecosystem protection policy covering operational sites owned, leased, managed in or near protected area or biodiversity-sensitive area outside protected areas has been adopted	Ja	2-3-5 Retningslinjer	Instruks for drift og vedlikehold (eksisterende jernbane) "naturmiljø basiskunnskap", for utbygging gjelder en rekke retningslinjer som krever at stedsspesifikke miljøhensyn avdekkes, eks miljøledelse i prosjekter.
E4	E4-2	24 b	Sustainable land or agriculture practices or policies have been adopted	Ikke relevant		
E4	E4-2	24 c	Sustainable oceans or seas practices or policies have been adopted	Ikke relevant		
E4	E4-2	24 d	Policies to address deforestation have been adopted	Ikke relevant		Antar ikke særlig relevant
E4	E4-3	27	Actions and resources in relation to biodiversity and ecosystems [see ESR5 2 - MDR-A]	Delvis	2-3-6 Ressurser og aktiviteter	Det er gitt noen eksempler men data om alle aktiviteter som er relevante i 2023 foreligger ikke på aggregert nivå.
E4	E4-3	28 b	Biodiversity offsets were used in action plan	Nei		Umodent faglig/et utviklingsområde.
E4	E4-3	28 b (i)	Disclosure of aim of biodiversity offset and key performance indicators used	Ikke relevant		
E4	E4-3	28 b (ii)	Financing effects (direct and indirect costs) of biodiversity offsets	Ikke relevant		
E4	E4-3	28 b (iii)	Description of biodiversity offsets	Delvis		Nevnt at det kan være aktuelt å kompensere for beslag av viktige naturområder, såkalt økologisk kompensasjon. Vi jobber med dette i ett prosjekt (utviklingsområde), men ikke modent for rapportering p.t.
E4	E4-3	28 c	Description of whether and how local and indigenous knowledge and nature-based solutions have been incorporated into biodiversity and ecosystems-related action	Ikke relevant	2-3-6 Ressurser og aktiviteter	
E4	E4-4	29	Tracking effectiveness of policies and actions through targets [see ESR5 2 MDR-T]	Nei	2-3-8 Resultater og mål	Virksomhetsspesifikke mål knyttet til arealendringer og fremmedarter under utarbeidelse.
E4	E4-4	32 a	Ecological threshold and allocation of impacts to undertaking were applied when setting target (biodiversity and ecosystems)	Nei		Virksomhetsspesifikke mål knyttet til E4 under utarbeidelse.

ESRS	Rapporteringskrav	Paragraf	ESRS E4 Biomangfold og økosystemer, Beskrivelse av krav	Ivarett i Bane NORs rapportering	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 2-3 Biomangfold og økosystemer (E4)	Kommentar
E4	E4-4	32 a i)	Disclosure of ecological threshold identified and methodology used to identify threshold (biodiversity and ecosystems)	Nei		Virksomhetsspesifikke mål knyttet til E4 under utarbeidelse.
E4	E4-4	32 a ii)	Disclosure of how entity-specific threshold was determined (biodiversity and ecosystems)	Nei		Virksomhetsspesifikke mål knyttet til E4 under utarbeidelse.
E4	E4-4	32 a iii)	Disclosure of how responsibility for respecting identified ecological threshold is allocated (biodiversity and ecosystems)	Nei		Virksomhetsspesifikke mål knyttet til E4 under utarbeidelse.
E4	E4-4	32 b	Target is informed by relevant aspect of EU Biodiversity Strategy for 2030	Nei		Virksomhetsspesifikke mål knyttet til E4 under utarbeidelse.
E4	E4-4	32 c	Disclosure of how the targets relate to the biodiversity and ecosystem impacts, dependencies, risks and opportunities identified in relation to own operations and upstream and downstream value chain	Nei		Virksomhetsspesifikke mål knyttet til E4 under utarbeidelse.
E4	E4-4	32 d	Disclosure of the geographical scope of the targets	Nei		Virksomhetsspesifikke mål knyttet til E4 under utarbeidelse.
E4	E4-4	32 e	Biodiversity offsets were used in setting target	Nei		Virksomhetsspesifikke mål knyttet til E4 under utarbeidelse.
E4	E4-4	32 f	Layer in mitigation hierarchy to which target can be allocated (biodiversity and ecosystems)	Nei		Virksomhetsspesifikke mål knyttet til E4 under utarbeidelse.
E4	E4-4	AR 22	The target addresses shortcomings related to the Substantial Contribution criteria	Nei		Virksomhetsspesifikke mål knyttet til E4 under utarbeidelse.
E4	E4-5	35	Number of sites owned, leased or managed in or near protected areas or key biodiversity areas that undertaking is negatively affecting	Ja	2-3-8 Resultater og mål	Antall utbyggingsprosjekter idriftsatt for rapporteringsår som har en arealendring innenfor definisjon av måltall.
E4	E4-5	35	Area of sites owned, leased or managed in or near protected areas or key biodiversity areas that undertaking is negatively affecting	Ja	2-3-8 Resultater og mål	Declarer verdifull natur som er endret i de idriftsatte prosjektene for rapporteringsår.
E4	E4-5	38	Disclosure of metrics considered relevant (land-use change, freshwater-use change and (or) sea-use change)	Ja	2-3-8 Resultater og mål	Arealinngrep idriftsatte prosjekter for rapporteringsår og indikator fremmedarter beløp brukt i rapporteringsår innenfor drift og vedlikehold.
E4	E4-6	45 a	Disclosure of quantitative information about potential financial effects of material risks and opportunities arising from biodiversity- and ecosystem-related impacts and dependencies	Delvis	2-3-9 Forventede finansielle effekter	Vesentlighetsvurdering: risiko i form av skjærpede krav er vurdert helt overordnet, ikke konkret beløp, men over terskelverdi.
E4	E4-6	45 a	Disclosure of qualitative information about potential financial effects of material risks and opportunities arising from biodiversity- and ecosystem-related impacts and dependencies	Delvis	2-3-9 Forventede finansielle effekter	Vesentlighetsvurdering: skjærpede krav er vurdert å kunne ha medføre endringer knyttet til valg av trasé og byggeteknisk løsning.

Tabellen fortsetter neste side.

ESRS	Rapporteringskrav	Paragraf	ESRS E4 Biomangfold og økosystemer, Beskrivelse av krav	Ivarett i Bane NORs rapportering	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 2-3 Biomangfold og økosystemer (E4)	Kommentar
E4	E4-6	45 b	Description of effects considered, related impacts and dependencies (biodiversity and ecosystems)	Nei		Kun overordnet vurdering ifm vesentlighetsanalysen, se punkt over.
E4	E4-6	45 c	Disclosure of critical assumptions used in estimates of financial effects of material risks and opportunities arising from biodiversity- and ecosystem-related impacts and dependencies	Nei		Kun overordnet vurdering ifm vesentlighetsanalysen, se punkt over.
E4	E4-6	AR 39	Description of related products and services at risk (biodiversity and ecosystems)	Nei		kun overordnet vurdering ifm vesentlighetsanalysen, se punkt over.
E4	E4-6	AR 39	Explanation of how time horizons are defined, financial amounts are estimated and critical assumptions made (biodiversity and ecosystems)	Nei		Kun overordnet vurdering ifm vesentlighetsanalysen, se punkt over.
E4	SBM-3	16 a	List of material sites in own operation	Delvis	2-3-8 Resultater og mål	Breakdown foreligger ikke for eksisterende bane, kun et overordnet estimat. Data lar seg vanskelig illustrere. Prosjektene er identifisert i punkt 4-5.
E4	SBM-3	16 a i)	Activities related to sites located in or near biodiversity-sensitive areas negatively affect these areas where conclusions or necessary mitigation measures have not been implemented or are ongoing	Nei		Breakdown foreligger ikke på det detaljnivået for eksisterende bane, og ikke heller aggregering av data fra aktiviteter.
E4	SBM-3	16 a ii)	breakdown of material sites located in or near biodiversity-sensitive area	Nei		Breakdown foreligger ikke for eksisterende bane, kun et overordnet estimat. Data lar seg vanskelig illustrere. Prosjektene er identifisert.
E4	SBM-3	16 a iii)	Disclosure of biodiversity-sensitive areas impacted	Delvis	2-3-8 Resultater og mål	Foreligger for idriftssatte prosjekter, men ikke detaljert.
E4	SBM-3	16 b	Material negative impacts with regards to land degradation, desertification or soil sealing have been identified	Ikke relevant		
E4	SBM-3	16 c	Own operations affect threatened species	Delvis	2-3-5 Retningslinjer	Illustrasjon med faremomenter for generisk beskrivelse. Ødeleggelse av naturverdier herunder truede arter, er et eksempel på et faremoment.
E4	IRO-1	17 a	Disclosure of whether and how actual and potential impacts on biodiversity and ecosystems at own site locations and in value chain have been identified and assessed	Ja	2-3-1 Bane NOR sin forretningsmodell og påvirkning, 2-3-2 Vesentlighetsvurderinger, 2-3-5 Retningslinjer	Beskrivet overordnet hvordan de mest vesentlige undertemaene og under undertemaene ble valgt, samt beskrevet i det operative fordelt på utbygging og drift og vedlikehold hvordan stedsspesifikke risiko identifiseres og vurderes.
E4	IRO-1	17 b	Disclosure of whether and how dependencies on biodiversity and ecosystems and their services have been identified and assessed at own site locations and in value chain	Ikke relevant		Direkte avhengigheter av biomangfold og økosystemer - gjelder ikke Bane NOR sin virksomhet direkte, med unntak av muligens økosystemtjenester for klimatilpassing, vurderes under E1.

ESRS	Rapporteringskrav	Paragraf	ESRS E4 Biomangfold og økosystemer, Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapportering	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 2-3 Biomangfold og økosystemer (E4)	Kommentar
E4	IRO-1	17 c	Disclosure of whether and how transition and physical risks and opportunities related to biodiversity and ecosystems have been identified and assessed	Delvis	2-3-4 Risikovurderinger og mål, 2-3-5 Retningslinjer	Bane NOR jobber risikobasert i det operative mhp biomangfold og økosystemer, dette er knyttet til fysisk risiko for biomangfold og økosystemer.
E4	IRO-1	17 d	Disclosure of whether and how systemic risks to own business model have been considered	Nei		Umodent.
E4	IRO-1	17 d	Disclosure of whether and how systemic risks to society have been considered in assessment of biodiversity and ecosystems-related risks	Nei		Umodent.
E4	IRO-1	17 e	Disclosure of whether and how consultations with affected communities on sustainability assessments of shared biological resources and ecosystems have been conducted	Nei		Interaksjon med lokalsamfunnet, men ikke spesifikt relatert til biomangfold og økosystemer.
E4	IRO-1	17 e (i)	Disclosure of whether and how specific sites, raw materials production or sourcing with negative or potential negative impacts on affected communities	Nei		Interaksjon med lokalsamfunnet, men ikke spesifikt relatert til biomangfold og økosystemer.
E4	IRO-1	17 e (ii)	Disclosure of whether and how communities were involved in materiality assessment	Nei		Ikke spesifikt relatert til biomangfold og økosystemer.
E4	IRO-1	17 e (iii)	Disclosure of whether and how negative impacts on priority ecosystem services of relevance to affected communities may be avoided	Nei		Interaksjon med lokalsamfunnet, men ikke spesifikt relatert til biomangfold og økosystemer.
E4	IRO-1	19a	Undertaking has sites located in or near biodiversity-sensitive areas	Delvis	2-3-4 Risikovurderinger og mål	Eksisterende jernbane i tilknytning verdifull natur, foreligger et estimat som er beskrevet.
E4	IRO-1	19a	Activities related to sites located in or near biodiversity-sensitive areas negatively affect these areas by leading to deterioration of natural habitats and habitats of species and to disturbance of species for which protected area has been designated	Nei		Har ikke aggregert informasjon om dette.
E4	IRO-1	19b	It has been concluded that it is necessary to implement biodiversity mitigation measures	Delvis	2-3-5 Retningslinjer	Har ikke aggregert informasjon om resultater og etterlevelse, men retningslinjer tilsier at ved vesentlig risiko skal tiltak gjennomføres.

TABELL 51: ESRs S1 - Egne ansatte

ESRS	Rapporteringskrav	Paragraf	ESRS S1 Egne arbeidere, Beskrivelse av krav	Ivaretatt	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel S1 Egne ansatte	Kommentar
S1	S1-1	19	Policies to manage material impacts, risks and opportunities related to its own workforce [see ESRs 2 MDR-P]			
S1	S1-1	19	Policies to manage material impacts, risks and opportunities related to own workforce, including for specific groups within workforce or all own workforce	Ja	3-1-3 Retningslinjer relatert til egen arbeidsstyrke	
S1	S1-1	20	Description of relevant human rights policy commitments relevant to own workforce	Ja	3-1-3 Retningslinjer relatert til egen arbeidsstyrke	
S1	S1-1	20a	Disclosure of general approach in relation to respect for human rights including labour rights, of people in its own workforce	Ja	3-1-3 Retningslinjer relatert til egen arbeidsstyrke	
S1	S1-1	20b	Disclosure of general approach in relation to engagement with people in its own workforce	Ja	3-1-3 Retningslinjer relatert til egen arbeidsstyrke	
S1	S1-1	20c	Disclosure of general approach in relation to measures to provide and (or) enable remedy for human rights impacts	Ja	3-1-3 Retningslinjer relatert til egen arbeidsstyrke	
S1	S1-1	21	Disclosure of whether and how policies are aligned with relevant internationally recognised instruments	Ja	3-1-3 Retningslinjer relatert til egen arbeidsstyrke	
S1	S1-1	22	Policies explicitly address trafficking in human beings, forced labour or compulsory labour and child labour	Ja	3-1-3 Retningslinjer relatert til egen arbeidsstyrke	
S1	S1-1	23	Workplace accident prevention policy or management system is in place	Ja	3-1-3 Retningslinjer relatert til egen arbeidsstyrke	
S1	S1-1	24a	Specific policies aimed at elimination of discrimination are in place	Ja	3-1-3 Retningslinjer relatert til egen arbeidsstyrke	
S1	S1-1	24b	Grounds for discrimination are specifically covered in policy	Ja	3-1-3 Retningslinjer relatert til egen arbeidsstyrke	
S1	S1-1	24c	Disclosure of specific policy commitments related to inclusion and (or) positive action for people from groups at particular risk of vulnerability in own workforce	Ja	3-1-3 Retningslinjer relatert til egen arbeidsstyrke	
S1	S1-1	24d	Disclosure of whether and how policies are implemented through specific procedures to ensure discrimination is prevented, mitigated and acted upon once detected, as well as to advance diversity and inclusion	Ja	3-1-3 Retningslinjer relatert til egen arbeidsstyrke	
S1-2						
S1	S1-2	27	Disclosure of whether and how perspectives of own workforce inform decisions or activities aimed at managing actual and potential impacts	Ja	3-1-4 Prosesser for å kommunisere med egne arbeidere og arbeidstakerrepresentanter om konsekvenser	
S1	S1-2	27a	Engagement occurs with own workforce or their representatives	Ja	3-1-4 Prosesser for å kommunisere med egne arbeidere og arbeidstakerrepresentanter om konsekvenser	

ESRS	Rapporteringskrav	Paragraf	ESRS S1 Egne arbeidere, Beskrivelse av krav	Ivarettatt	Henvvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel S1 Egne ansatte	Kommentar
S1	S1-2	27b	Disclosure of stage at which engagement occurs, type of engagement and frequency of engagement	Ja	3-1-4 Prosesser for å kommunisere med egne arbeidere og arbeidstakerrepresentanter om konsekvenser	
S1	S1-2	27c	Disclosure of function and most senior role within undertaking that has operational responsibility for ensuring that engagement happens and that results inform undertaking's approach	Ja	3-1-4 Prosesser for å kommunisere med egne arbeidere og arbeidstakerrepresentanter om konsekvenser	
S1	S1-2	27d	Disclosure of Global Framework Agreement or other agreements related to respect of human rights of workers	Ja	3-1-4 Prosesser for å kommunisere med egne arbeidere og arbeidstakerrepresentanter om konsekvenser	
S1	S1-2	27e	Disclosure of how effectiveness of engagement with its own workforce is assessed	Ja	3-1-4 Prosesser for å kommunisere med egne arbeidere og arbeidstakerrepresentanter om konsekvenser	
S1	S1-2	28	Disclosure of steps taken to gain insight into perspectives of people in its own workforce that may be particularly vulnerable to impacts and (or) marginalised	Ja	3-1-4 Prosesser for å kommunisere med egne arbeidere og arbeidstakerrepresentanter om konsekvenser	
S1	S1-2	29	Statement in case the undertaking has not adopted a general process to engage with its own workforce	Ja	3-1-4 Prosesser for å kommunisere med egne arbeidere og arbeidstakerrepresentanter om konsekvenser	
S1-3						
S1	S1-3	32a	Disclosure of general approach to and processes for providing or contributing to remedy where undertaking has caused or contributed to a material negative impact on people in its own workforce	Ja	3-1-5 Prosesser for å utbedre negative påvirkninger og kanaler for egne arbeidere for å reise bekymringer	Se omtale om Bane NORs rutiner for varsling i kapittel 8.7 Forretningsatferd.
S1	S1-3	32b	Disclosure of specific channels in place for its own workforce to raise concerns or needs directly with undertaking and have them addressed	Ja	3-1-5 Prosesser for å utbedre negative påvirkninger og kanaler for egne arbeidere for å reise bekymringer	Se omtale om Bane NORs rutiner for varsling i kapittel 8.7 Forretningsatferd.
S1	S1-3	32c	Grievance or complaints handling mechanisms related to employee matters exist	Ja	3-1-5 Prosesser for å utbedre negative påvirkninger og kanaler for egne arbeidere for å reise bekymringer	Se omtale om Bane NORs rutiner for varsling i kapittel 8.7 Forretningsatferd.
S1	S1-3	32d	Disclosure of processes through which undertaking supports or requires availability of channels	Ja	3-1-5 Prosesser for å utbedre negative påvirkninger og kanaler for egne arbeidere for å reise bekymringer	Se omtale om Bane NORs rutiner for varsling i kapittel 8.7 Forretningsatferd.
S1	S1-3	32e	Disclosure of how issues raised and addressed are tracked and monitored and how effectiveness of channels is ensured	Ja	3-1-5 Prosesser for å utbedre negative påvirkninger og kanaler for egne arbeidere for å reise bekymringer	Se omtale om Bane NORs rutiner for varsling i kapittel 8.7 Forretningsatferd.
S1	S1-3	33	Disclosure of whether and how it is assessed that its own workforce is aware of and trust structures or processes as way to raise their concerns or needs and have them addressed	Ja	3-1-5 Prosesser for å utbedre negative påvirkninger og kanaler for egne arbeidere for å reise bekymringer	Se omtale om Bane NORs rutiner for varsling i kapittel 8.7 Forretningsatferd.

ESRS	Rapporteringskrav	Paragraf	ESRS S1 Egne arbeidere, Beskrivelse av krav	Ivaretatt	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel S1 Egne ansatte	Kommentar
S1-4						
S1	S1-4	37	Action plans and resources to manage its material impacts, risks, and opportunities related to its own workforce [see ESRS 2 - MDR-A]			
S1	S1-4	38a	Description of action taken, planned or underway to prevent or mitigate negative impacts on own workforce	Ja	3-1-6 Tiltak for å håndtere våre vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter	
S1	S1-4	38b	Disclosure on whether and how action has been taken to provide or enable remedy in relation to actual material impact	Ja	3-1-6 Tiltak for å håndtere våre vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter	
S1	S1-4	38c	Description of additional initiatives or actions with primary purpose of delivering positive impacts for own workforce	Ja	3-1-6 Tiltak for å håndtere våre vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter	
S1	S1-4	38d	Description of how effectiveness of actions and initiatives in delivering outcomes for own workforce is tracked and assessed	Ja	3-1-6 Tiltak for å håndtere våre vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter	
S1	S1-4	39	Description of process through which it identifies what action is needed and appropriate in response to particular actual or potential negative impact on own workforce	Ja	3-1-6 Tiltak for å håndtere våre vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter	
S1	S1-4	40a	Description of what action is planned or underway to mitigate material risks arising from impacts and dependencies on own workforce and how effectiveness is tracked	Ja	3-1-6 Tiltak for å håndtere våre vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter	
S1	S1-4	40b	Description of what action is planned or underway to pursue material opportunities in relation to own workforce	Ja	3-1-6 Tiltak for å håndtere våre vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter	
S1	S1-4	41	Disclosure of whether and how it is ensured that own practices do not cause or contribute to material negative impacts on own workforce	Ja	3-1-6 Tiltak for å håndtere våre vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter	
S1	S1-4	43	Disclosure of resources are allocated to the management of material impacts	Ja	3-1-6 Tiltak for å håndtere våre vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter	
S1-5						
S1	S1-5	46	Targets set to manage material impacts, risks and opportunities related to own workforce [see ESRS 2 - MDR-T]			
S1	S1-5	47a	Disclosure of whether and how own workforce or workforce' representatives were engaged directly in setting targets	Ja	3-1-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter	Mål settes i samarbeid med arbeidsmiljøutvalget, sentralt samarbeidsutvalg og ledere.
S1	S1-5	47b	Disclosure of whether and how own workforce or workforce' representatives were engaged directly in tracking performance against targets	Ja	3-1-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter	Måles i medarbeiderundersøkelsen.

ESRS	Rapporteringskrav	Paragraf	ESRS S1 Egne arbeidere, Beskrivelse av krav	Ivaretatt	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel S1 Egne ansatte	Kommentar
S1	S1-5	47c	Disclosure of whether and how own workforce or workforce' representatives were engaged directly in identifying lessons or improvements as result of undertakings performance	Ja	3-1-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter	Måles i medarbeiderundersøkelsen.
S1-6						
S1	S1-6	50a	Characteristics of undertaking's employees - number of employees by gender [table]			
S1	S1-6	50a	Number of employees (head count)	Ja	3-1-10 Kjennetegn ved virksomhetens ansatte. Tabell 3	Se tabell 3.
S1	S1-6	50a	Average number of employees (head count)	Ja	3-1-10 Kjennetegn ved virksomhetens ansatte. Tabell 3	Se tabell 4.
S1	S1-6	50a	Characteristics of undertaking's employees - number of employees in countries with 50 or more employees [table]			
S1	S1-6	50a	Number of employees in countries with 50 or more employees	Ja	3-1-10 Kjennetegn ved virksomhetens ansatte. Tabell 3	
S1	S1-6	50a	Average number of employees in countries with 50 or more employees	Ja	3-1-10 Kjennetegn ved virksomhetens ansatte. Tabell 3	
S1	S1-6	50b	Characteristics of undertaking's employees - information on employees by contract type, gender and region [table]			
S1	S1-6	50b	Number of employees (head count or full-time equivalent)	Ja	3-1-10 Kjennetegn ved virksomhetens ansatte	Masterdata hentes ut av vårt HR-system og analyseres.
S1	S1-6	50b	Average number of employees (head count or full-time equivalent)	Ja	3-1-10 Kjennetegn ved virksomhetens ansatte	Masterdata hentes ut av vårt HR-system og analyseres.
S1	S1-6	50c	Number of employee turnover	Ja	3-1-10 Kjennetegn ved virksomhetens ansatte	Masterdata hentes ut av vårt HR-system og analyseres.
S1	S1-6	50c	Percentage of employee turnover	Ja	3-1-10 Kjennetegn ved virksomhetens ansatte	Masterdata hentes ut av vårt HR-system og analyseres.
S1	S1-6	50d	Description of methodologies and assumptions used to compile data (employees)	Ja	3-1-10 Kjennetegn ved virksomhetens ansatte	Masterdata hentes ut av vårt HR-system og analyseres.
S1	S1-6	50 d (i)	Employees numbers are reported in head count or full-time equivalent	Ja	3-1-10 Kjennetegn ved virksomhetens ansatte	Masterdata hentes ut av vårt HR-system og analyseres.
S1	S1-6	50 d (ii)	Employees numbers are reported at end of reporting period/average/other methodology	Ja	3-1-10 Kjennetegn ved virksomhetens ansatte	Masterdata hentes ut av vårt HR-system og analyseres.
S1	S1-6	50e	Disclosure of contextual information necessary to understand data (employees)	Ja	3-1-10 Kjennetegn ved virksomhetens ansatte	Masterdata hentes ut av vårt HR-system og analyseres.
S1	S1-6	50f	Disclosure of cross-reference of information reported under paragraph 51 (a) to most representative number in financial statements	Ikke relevant		
S1-7						
S1	S1-7	55 a	Number of non-employees in own workforce	Ikke relevant		Bane NOR har kun egne ansatte.

ESRS	Rapporteringskrav	Paragraf	ESRS S1 Egne arbeidere, Beskrivelse av krav	Ivaretatt	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel S1 Egne ansatte	Kommentar
S1	S1-7	55 a	Number of non-employees in own workforce - self-employed people	Ikke relevant		Bane NOR har kun egne ansatte.
S1	S1-7	55 a	Number of non-employees in own workforce - people provided by undertakings primarily engaged in employment activities	Ikke relevant		Bane NOR har kun egne ansatte.
S1	S1-7	55 b	Description of methodologies and assumptions used to compile data (non-employees)	Ikke relevant		Bane NOR har kun egne ansatte.
S1	S1-7	55 b (i)	Non-employees numbers are reported in head count/ full time equivalent	Ikke relevant		Bane NOR har kun egne ansatte.
S1	S1-7	55 b (ii)	Non-employees numbers are reported at end of reporting period/average/other methodology	Ikke relevant		Bane NOR har kun egne ansatte.
S1	S1-7	55c	Disclosure of contextual information necessary to understand data (non-employee workers)	Ikke relevant		Bane NOR har kun egne ansatte.
S1	S1-7	57	Description of basis of preparation of non-employees estimated number	Ikke relevant		Bane NOR har kun egne ansatte.
S1-8						
S1	S1-8	60 a	Percentage of total employees covered by collective bargaining agreements	Ja	3-1-8 Tariffdekning og sosial dialog	Beskrevet i Tariffdekning .
S1	S1-8	60 b	Percentage of its employees covered by collective bargaining agreements are within coverage rate by country (in the EEA)	Ikke relevant		Kun ansatte i Norge.
S1	S1-8	63a	Percentage of employees in country (EEA) covered by workers' representatives	Nei	3-1-8 Tariffdekning og sosial dialog	Beskrevet i Tariffdekning .
S1	S1-8	63b	Disclosure of existence of any agreement with employees for representation by European Works Council (EWC), Societas Europaea (SE) Works Council, or Societas Cooperativa Europaea (SCE) Works Council	Ikke relevant	3-1-8 Tariffdekning og sosial dialog	Beskrevet i Tariffdekning .
S1	S1-8	AR 70	Own workforce in region (non-EEA) covered by collective bargaining agreements by coverage rate and by region	Ikke relevant		Kun ansatte i Norge.
S1-9						
S1	S1-9	66a	Number of employees (head count) at top management level	Ja	3-1- 11 Mangfoldsindikatorer	
S1	S1-9	66a	Percentage of employees at top management level	Ja	3-1- 11 Mangfoldsindikatorer	
S1	S1-9	66b	Number of employees (head count) under 30 years old	Ja	3-1- 11 Mangfoldsindikatorer. Tabell 6	Se tabell 6.
S1	S1-9	66b	Percentage of employees under 30 years old	Ja	3-1- 11 Mangfoldsindikatorer. Tabell 6	Se tabell 6.
S1	S1-9	66b	Number of employees (head count) between 30 and 50 years old	Ja	3-1- 11 Mangfoldsindikatorer. Tabell 6	Se tabell 6.
S1	S1-9	66b	Percentage of employees between 30 and 50 years old	Ja	3-1- 11 Mangfoldsindikatorer. Tabell 6	Se tabell 6.
S1	S1-9	66b	Number of employees (head count) over 50 years old	Ja	3-1- 11 Mangfoldsindikatorer. Tabell 6	Se tabell 6.

ESRS	Rapporteringskrav	Paragraf	ESRS S1 Egne arbeidere, Beskrivelse av krav	Ivaretatt	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel S1 Egne ansatte	Kommentar
S1	S1-9	66b	Percentage of employees over 50 years old	Ja	3-1- 11 Mangfoldsindikatorer. Tabell 6	Se tabell 6.
S1	S1-9	AR 71	Disclosure of own definition of top management used	Ja	3-1- 11 Mangfoldsindikatorer. Tabell 6	
S1-10						
S1	S1-10	69	All employees are paid adequate wage, in line with applicable benchmarks	Ikke relevant		Avtales i tariffoppgjøret årlig.
S1	S1-10	70	Adequate wages by country [table]	Ikke relevant		
S1	S1-10	70	Percentage of employees paid below the applicable adequate wage benchmark	Ikke relevant		Avtales i tariffoppgjøret årlig.
S1-11						
S1	S1-11	74 a	All employees in own workforce are covered by social protection, through public programs or through benefits offered, against loss of income due to sickness	Ikke relevant		Ikke rapportert, en lovfestet rettighet i Norge.
S1	S1-11	74 b	All employees in own workforce are covered by social protection, through public programs or through benefits offered, against loss of income due to unemployment starting from when own worker is working for undertaking	Ikke relevant		Ikke rapportert, en lovfestet rettighet i Norge.
S1	S1-11	74 c	All employees in own workforce are covered by social protection, through public programs or through benefits offered, against loss of income due to employment injury and acquired disability	Ikke relevant		Ikke rapportert, en lovfestet rettighet i Norge.
S1	S1-11	74 d	All employees in own workforce are covered by social protection, through public programs or through benefits offered, against loss of income due to parental leave	Ikke relevant		Ikke rapportert, en lovfestet rettighet i Norge.
S1	S1-11	74 e	All employees in own workforce are covered by social protection, through public programs or through benefits offered, against loss of income due to retirement	Ikke relevant		Ikke rapportert, en lovfestet rettighet i Norge.
S1	S1-11	75	Social protection employees by country [table] by types of events and type of employees	Ikke relevant		Ikke rapportert, en lovfestet rettighet i Norge.
S1	S1-11	75	Disclosure of types of employees who are not covered by social protection, through public programs or through benefits offered, against loss of income due to sickness	Ikke relevant		Ikke rapportert, en lovfestet rettighet i Norge.
S1	S1-11	75	Disclosure of types of employees who are not covered by social protection, through public programs or through benefits offered, against loss of income due to unemployment starting from when own worker is working for undertaking	Ikke relevant		Ikke rapportert, en lovfestet rettighet i Norge.
S1	S1-11	75	Disclosure of types of employees who are not covered by social protection, through public programs or through benefits offered, against loss of income due to employment injury and acquired disability	Ikke relevant		Ikke rapportert, en lovfestet rettighet i Norge.

ESRS	Rapporteringskrav	Paragraf	ESRS S1 Egne arbeidere, Beskrivelse av krav	Ivaretatt	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel S1 Egne ansatte	Kommentar
S1	S1-11	75	Disclosure of types of employees who are not covered by social protection, through public programs or through benefits offered, against loss of income due to maternity leave	Ikke relevant		Ikke rapportert, en lovfestet rettighet i Norge.
S1	S1-11	75	Disclosure of types of employees who are not covered by social protection, through public programs or through benefits offered, against loss of income due to retirement	Ikke relevant		Lov pålagte rettigheter i Norge.
S1-12						
S1	S1-12	79	Percentage of persons with disabilities amongst employees subject to legal restrictions on collection of data	Delvis		Dette er ikke tillatt å måle i Norge .
S1	S1-12	AR 76	Disclosure of contextual information necessary to understand data and how data has been compiled (persons with disabilities)	Delvis		Dette er ikke tillatt å måle i Norge .
S1-13						
S1	S1-13	83 a	Training and skills development indicators gender [table]			
S1	S1-13	83 a	Percentage of employees that participated in regular performance and career development reviews	Ja	3-1-12 Indikatorer for opplæring og kompetanseutvikling. Tabell 7	
S1	S1-13	83 b	Average number of training hours by gender [table]			
S1	S1-13	83 b	Average number of training hours per person for employees	Ja	3-1-12 Indikatorer for opplæring og kompetanseutvikling. Tabell 8	
S1-14						
S1	S1-14	88 a	Percentage of people in its own workforce who are covered by health and safety management system based on legal requirements and (or) recognised standards or guidelines	Ja	3-1-9 Helse- og sikkerhetsindikatorer. Tabell 2	
S1	S1-14	88b	Number of fatalities in own workforce as result of work-related injuries and work-related ill health	Ja	3-1-9 Helse- og sikkerhetsindikatorer. Tabell 2	
S1	S1-14	88b	Number of fatalities as result of work-related injuries and work-related ill health of other workers working on undertaking's sites	Ja	3-1-9 Helse- og sikkerhetsindikatorer. Tabell 2	
S1	S1-14	88c	Number of recordable work-related accidents for own workforce	Ja	3-1-9 Helse- og sikkerhetsindikatorer. Tabell 2	
S1	S1-14	88c	Rate of recordable work-related accidents for own workforce	Ja	3-1-9 Helse- og sikkerhetsindikatorer. Tabell 2	
S1	S1-14	88d	Number of cases of recordable work-related ill health of employees	Ja	3-1-9 Helse- og sikkerhetsindikatorer. Tabell 2	
S1	S1-14	88e	Number of days lost to work-related injuries and fatalities from work-related accidents, work-related ill health and fatalities from ill health realted to employees	Ja	3-1-9 Helse- og sikkerhetsindikatorer. Tabell 2	
S1-15						
S1	S1-15	93 a	Percentage of employees entitled to take family-related leave	Ikke relevant		Ikke rapportert, en lovfestet rettighet i Norge.

Tabellen fortsetter neste side.

ESRS	Rapporteringskrav	Paragraf	ESRS S1 Egne arbeidere, Beskrivelse av krav	Ivaretatt	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel S1 Egne ansatte	Kommentar
S1	S1-15	93 b	Percentage of entitled employees that took family-related leave	Ikke relevant		Ikke rapportert, en lovfestet rettighet i Norge.
S1	S1-15	93 b	Percentage of entitled employees that took family-related leave by gender [table]	Ikke relevant		Ikke rapportert, en lovfestet rettighet i Norge.
S1	S1-15	94	All employees are entitled to family-related leaves through social policy and (or) collective bargaining agreements	Ikke relevant		Ikke rapportert, en lovfestet rettighet i Norge.
S1-16						
S1	S1-16	97 a	Gender pay gap [table]			
S1	S1-16	97 a	Gender pay gap	Ja	3-1-13 Kompensasjonsindikatorer. Tabell 9	
S1	S1-16	97 b	Annual total remuneration ratio	Ja	3-1-13 Kompensasjonsindikatorer. Tabell 9	
S1	S1-16	97 c	Disclosure of contextual information necessary to understand data, how data has been compiled and other changes to underlying data that are to be considered	Ja	3-1-13 Kompensasjonsindikatorer. Tabell 9	
S1-17						
S1	S1-17	103 a	Number of incidents of discrimination [table]			
S1	S1-17	103 a	Number of incidents of discrimination	Ja	3-1-14 Hendelser og klager, og alvorlige menneskerettighets-påvirkninger og hendelser. Tabell 10	Se tabell 10
S1	S1-17	103 b	Number of complaints filed through channels for people in own workforce to raise concerns	Ja	3-1-14 Hendelser og klager, og alvorlige menneskerettighets-påvirkninger og hendelser. Tabell 10	Se tabell 11
S1	S1-17	103 b	Number of complaints filed to National Contact Points for OECD Multinational Enterprises	Ja		Ingen klager
S1	S1-17	103 c	Amount of material fines, penalties, and compensation for damages as result of violations regarding social and human rights factors	Ja	3-1-14 Hendelser og klager, og alvorlige menneskerettighets-påvirkninger og hendelser. Tabell 10	Se tabell 13
S1	S1-17	103 c	Information about reconciliation of material fines, penalties, and compensation for damages as result of violations regarding social and human rights factors with most relevant amount presented in financial statements	Ikke relevant		Bane NOR har ikke fått noen bøter knyttet til dette
S1	S1-17	103 d	Disclosure of contextual information necessary to understand data and how data has been compiled (work-related grievances, incidents and complaints related to social and human rights matters)	Ja	Se kapittel G1 Forretningsatferd,	Konsernprosedyre Etikk, Konsernprosedyre varsling samt Compliance sitt mandat
S1	S1-17	104 a	Number of severe human rights issues and incidents connected to own workforce	Ja	3-1-14 Hendelser og klager, og alvorlige menneskerettighets-påvirkninger og hendelser. Tabell 11	Se tabell 11
S1	S1-17	104 a	Number of severe human rights issues and incidents connected to own workforce that are cases of non respect of UN Guiding Principles and OECD Guidelines for Multinational Enterprises	Ikke relevant		Se tabell 12

ESRS	Rapporteringskrav	Paragraf	ESRS S1 Egne arbeidere, Beskrivelse av krav	Ivaretatt	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel S1 Egne ansatte	Kommentar
S1	S1-17	104 a	No severe human rights issues and incidents connected to own workforce have occurred	Ja	3-1-14 Hendelser og klager, og alvorlige menneskerettighetspåvirkninger og hendelser. Tabell 11	
S1	S1-17	104 b	Amount of material fines, penalties, and compensation for severe human rights issues and incidents connected to own workforce	Ja	3-1-14 Hendelser og klager, og alvorlige menneskerettighetspåvirkninger og hendelser. Tabell 11	
S1	S1-17	104 b	Information about reconciliation of amount of material fines, penalties, and compensation for severe human rights issues and incidents connected to own workforce with most relevant amount presented in financial statements	Ja	3-1-14 Hendelser og klager, og alvorlige menneskerettighetspåvirkninger og hendelser. Tabell 11	
SBM-3						
S1	SBM-3	14	All people in its own workforce who can be materially impacted by undertaking are included in scope of disclosure under ESRS 2	Ja	3-1-2 Vesentlig påvirkning, risiko og muligheter og deres interaksjon med strategi og forretningsmodell(er)	
S1	SBM-3	14 a	Description of types of employees and non-employees in its own workforce subject to material impacts	Ja	3-1-2 Vesentlig påvirkning, risiko og muligheter og deres interaksjon med strategi og forretningsmodell(er)	
S1	SBM-3	14 b	Material negative impacts occurrence (own workforce)		3-1-2 Vesentlig påvirkning, risiko og muligheter og deres interaksjon med strategi og forretningsmodell(er)	
S1	SBM-3	14 c	Description of activities that result in positive impacts and types of employees and non-employees in its own workforce that are positively affected or could be positively affected	Ja	3-1-2 Vesentlig påvirkning, risiko og muligheter og deres interaksjon med strategi og forretningsmodell(er)	
S1	SBM-3	14 d	Description of material risks and opportunities arising from impacts and dependencies on own workforce	Ja	3-1-2 Vesentlig påvirkning, risiko og muligheter og deres interaksjon med strategi og forretningsmodell(er)	
S1	SBM-3	14 e	Description of material impacts on workers that may arise from transition plans for reducing negative impacts on environment and achieving greener and climate-neutral operations	Delvis		Rapport må utvikles for ansatte.
S1	SBM-3	14 f (i)	Information about type of operations at significant risk of incidents of forced labour or compulsory labour	Ikke relevant		Ikke relevant for ansatte, leverandører følges opp av Anskaffelser.
S1	SBM-3	14 f (ii)	Information about countries or geographic areas with operations considered at significant risk of incidents of forced labour or compulsory labour	Ikke relevant		Ikke relevant for ansatte, leverandører følges opp av Anskaffelser.
S1	SBM-3	14 g (i)	Information about type of operations at significant risk of incidents of child labour	Ikke relevant		Ikke relevant for ansatte, leverandører følges opp av Anskaffelser.
S1	SBM-3	14 g (ii)	Information about countries or geographic areas with operations considered at significant risk of incidents of child labour	Ikke relevant		Ikke relevant for ansatte, leverandører følges opp av Anskaffelser.

ESRS	Rapporteringskrav	Paragraf	ESRS S1 Egne arbeidere, Beskrivelse av krav	Ivaretatt	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel S1 Egne ansatte	Kommentar
S1	SBM-3	15	Disclosure of how understanding of people in its own workforce / value chain workers with particular characteristics, working in particular contexts, or undertaking particular activities may be at greater risk of harm has been developed	Ja	3-1-2 Vesentlig påvirkning, risiko og muligheter og deres interaksjon med strategi og forretningsmodell(er)	
S1	SBM-3	16	Disclosure of which of material risks and opportunities arising from impacts and dependencies on people in its own workforce relate to specific groups of people	Ja	3-1-2 Vesentlig påvirkning, risiko og muligheter og deres interaksjon med strategi og forretningsmodell(er)	

TABELL 52: ESRs S2 - Arbeidere i verdikjeden

ESRS	Rapporteringskrav	Paragraf	ESRS S2 Arbeidere i verdikjeden, Beskrivelse av krav	Ivaretatt	Henvvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel S2 Arbeidere i verdikjeden	Kommentar
S2	S2-1	16	Policies to manage material impacts, risks and opportunities related to value chain workers [see ESRs 2 MDR-P]	Ja	Tabell for MDR-krav	Se tabell for ivaretagelse av MDR-krav. Viser til STYer på anskaffelser og Seriositet og akrim, policy etikk og samfunnsansvar og etiske retningslinjer.
S2	S2-1	17	Description of relevant human rights policy commitments relevant to value chain workers	Ja	3-2-3 Retningslinjer relatert til arbeidere i verdikjeden	Beskrevet i gjennom policy for etikk og samfunnsansvar.
S2	S2-1	17a	Disclosure of general approach in relation to respect for human rights relevant to value chain workers	Ja	3-2-3 Retningslinjer relatert til arbeidere i verdikjeden	Beskrevet gjennom retningslinjer for anskaffelser, seriositet og akrim og seriositetskrav.
S2	S2-1	17b	Disclosure of general approach in relation to engagement with value chain workers	Ja	3-2-3 Retningslinjer relatert til arbeidere i verdikjeden	Beskrevet gjennom samarbeid og muligheter for dialog, bla. med Entreprenørforeningen Bygg og Anlegg, Fair Play Bygg, Bane NORs varslingskanal.
S2	S2-1	17 c	Disclosure of general approach in relation to measures to provide and (or) enable remedy for human rights impacts	Ja	3-2-3 Retningslinjer relatert til arbeidere i verdikjeden	Beskrevet gjennom tiltak i form av risikobaserte kontroller, revisjoner, henvendelser. Avbøtende/avhjelpende tiltak.
S2	S2-1	18	Sustainability matters addressed by policy	Ja	3-2-3 Retningslinjer relatert til arbeidere i verdikjeden	Beskrevet i redegjørelse for policier/seriositetskrav.
S2	S2-1	19	Description of how policies are aligned with relevant internationally recognised instruments	Ja	3-2-3 Retningslinjer relatert til arbeidere i verdikjeden	Beskrevet i redegjørelse for policier/seriositetskrav.
S2	S2-1	AR 12	Disclosure of explanations of significant changes to policies adopted during reporting year	Ja	3-2-3 Retningslinjer relatert til arbeidere i verdikjeden	Beskrevet utvidetlse standard krav til sosialt ansvar og egenrapportering lønns- og arbeidsvilkår.
S2-2						
S2	S2-2	22	Disclosure of how perspectives of value chain workers inform decisions or activities aimed at managing actual and potential impacts	Ja	3-2-4 Prosesser for å kommunisere med arbeidere i verdikjeden om konsekvenser og påvirkninger	Beskrevet gjennom byggemøter, risikobaserte kontroller, revisjoner, samarbeid Fair Play Bygg og bransjen.
S2	S2-2	22 a	"Engagement occurs with value chain workers or their legitimate representatives directly, or with credible proxies"	Ja	3-2-4 Prosesser for å kommunisere med arbeidere i verdikjeden om konsekvenser og påvirkninger	Beskrevet at dette skjer direkte med arbeidere og gjennom samtaler med leverandører/ledelsesnivå.

ESRS	Rapporteringskrav	Paragraf	ESRS S2 Arbeidere i verdikjeden, Beskrivelse av krav	Ivaretatt	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel S2 Arbeidere i verdikjeden	Kommentar
S2	S2-2	22 b	Disclosure of stage at which engagement occurs, type of engagement and frequency of engagement	Delvis	3-2-4 Prosesser for å kommunisere med arbeidere i verdikjeden om konsekvenser og påvirkninger	Delvis beskrevet. Dialog med arbeidere/leverandører er risikobasert. Dialog med leverandørledelsen skjer jevnlig.
S2	S2-2	22 c	Disclosure of function and most senior role within undertaking that has operational responsibility for ensuring that engagement happens and that results inform undertakings approach	Ja	3-2-4 Prosesser for å kommunisere med arbeidere i verdikjeden om konsekvenser og påvirkninger	Direktør Anskaffelser har det øverste operative ansvaret for rapportering til ledelsen for fagansvar seriositet og akrim og arbeidere i verdikjeden.
S2	S2-2	22 d	Disclosure of Global Framework Agreement or other agreements related to respect of human rights of workers	Ja	3-2-4 Prosesser for å kommunisere med arbeidere i verdikjeden om konsekvenser og påvirkninger	Beskrevet gjennom henvisning til ILO konvensjonen i våre retningslinjer. Ansees som mindre relevant for vår bransje.
S2	S2-2	22 e	Disclosure of how effectiveness of engagement with value chain workers is assessed	Delvis	3-2-4 Prosesser for å kommunisere med arbeidere i verdikjeden om konsekvenser og påvirkninger	Beskrevet delvis gjennom hvordan det samarbeides, men kan ikke fullt ut si noe om effektivitet. Det arbeides for å systematisere data på dette området gjennom dokumentasjon av samarbeid, møter, kontroller og revisjoner.
S2	S2-2	23	Disclosure of steps taken to gain insight into perspectives of value chain workers / consumers and end-users that may be particularly vulnerable to impacts and (or) marginalised	Ja	3-2-4 Prosesser for å kommunisere med arbeidere i verdikjeden om konsekvenser og påvirkninger	Beskrevet gjennom reviderte krav implementert i 2023 som er konkrete tiltak for å få mer innsikt i verdikjeden for arbeidere og eventuell sårbarhet.
S2	S2-2	24	Statement in case the undertaking has not adopted a general process to engage with its own workforce	Ikke relevant	3-2-4 Prosesser for å kommunisere med arbeidere i verdikjeden om konsekvenser og påvirkninger	Bane NOR har prosess for dialog med arbeidere i verdikjeden.
S2-3						
S2	S2-3	27 a	Disclosure of general approach to and processes for providing or contributing to remedy where undertaking has identified that it connected with a material negative impact on value chain workers	Ja	3-2-5 Prosesser for å utbedre negative påvirkninger og kanaler for arbeidere i verdikjeden for å melde bekymringer	Beskrevet gjennom hvordan vi jobber med kontroller knyttet til arbeidsforhold for arbeidere i verdikjeden.
S2	S2-3	27 b	Disclosure of specific channels in place for value chain workers to raise concerns or needs directly with undertaking and have them addressed	Ja	3-2-5 Prosesser for å utbedre negative påvirkninger og kanaler for arbeidere i verdikjeden for å melde bekymringer	Beskrivelse av varslingskanal i Bane NOR, samt samarbeid med Fair Play Bygg som tipskanal.
S2	S2-3	27 c	Disclosure of processes through which undertaking supports or requires availability of channels	Ja	3-2-5 Prosesser for å utbedre negative påvirkninger og kanaler for arbeidere i verdikjeden for å melde bekymringer	Beskrivelse av varslingskanal i Bane NOR, samt samarbeid med Fair Play Bygg som tipskanal.

ESRS	Rapporteringskrav	Paragraf	ESRS S2 Arbeidere i verdikjeden, Beskrivelse av krav	Ivaretatt	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel S2 Arbeidere i verdikjeden	Kommentar
S2	S2-3	27 d	Disclosure of how issues raised and addressed are tracked and monitored and how effectiveness of channels is ensured	Delvis	3-2-5 Prosesser for å utbedre negative påvirkninger og kanaler for arbeidere i verdikjeden for å melde bekymringer	Beskrevet kort. Effektivitet og resultat av kontroller er vanskelig å si noe om foreløpig samlet for Bane NOR.
S2	S2-3	28	Disclosure of how it is assessed that value chain workers are aware of and trust structures or processes as way to raise their concerns or needs and have them addressed	Delvis	3-2-5 Prosesser for å utbedre negative påvirkninger og kanaler for arbeidere i verdikjeden for å melde bekymringer	Beskrevet bla. gjennom revidert krav til enenrapporting lønns- og arbeidsvilkør der Bane NOR spør om arbeidere i verdikjeden kjenner til varslingskanalen. Vi har begrenset informasjon om hva arbeidere som ytterste ledd har av kjennskap til Bane NORs prosesser og har mistanke om at all informasjon ikke formidles helt ut til den enkelte arbeider.
S2	S2-3	AR 25	Grievances are treated confidentially and with respect to rights of privacy and data protection	Ja	3-2-5 Prosesser for å utbedre negative påvirkninger og kanaler for arbeidere i verdikjeden for å melde bekymringer	Dekket i beskrivelse av varslingsmekanisme
S2	S2-3	AR 25	Value chain workers are allowed to use anonymously channels to raise concerns or needs	Ja	3-2-5 Prosesser for å utbedre negative påvirkninger og kanaler for arbeidere i verdikjeden for å melde bekymringer	Dekket i beskrivelse av varslingsmekanisme
S2-4						
S2	S2-4	MDR-A	Action plans and resources to manage its material impacts, risks, and opportunities related to value chain workers [see ESRS 2 - MDR-A]	Ja	Tabell for MDR-krav	Har sett til MDR-A. Se kommentarer i arkfane
S2	S2-4	32 a	Description of action planned or underway to prevent, mitigate or remediate material negative impacts on value chain workers	Ja	3-2-6 Tiltak for vesentlige konsekvenser for arbeidere i verdikjeden, og tilnærminger for å håndtere vesentlig risiko og forfølge vesentlige muligheter knyttet til arbeidere i verdikjeden, og effektiviteten til disse handlingene	
S2	S2-4	32 b	Description of whether and how action to provide or enable remedy in relation to an actual material impact	Ja	3-2-6 Tiltak for vesentlige konsekvenser for arbeidere i verdikjeden, og tilnærminger for å håndtere vesentlig risiko og forfølge vesentlige muligheter knyttet til arbeidere i verdikjeden, og effektiviteten til disse handlingene	Beskrevet gjennom viktigste tiltak
S2	S2-4	32 c	Description of additional initiatives or processes with primary purpose of delivering positive impacts for value chain workers	Ja	3-2-6 Tiltak for vesentlige konsekvenser for arbeidere i verdikjeden, og tilnærminger for å håndtere vesentlig risiko og forfølge vesentlige muligheter knyttet til arbeidere i verdikjeden, og effektiviteten til disse handlingene	Beskrevet gjennom viktigste tiltak

ESRS	Rapporteringskrav	Paragraf	ESRS S2 Arbeidere i verdikjeden, Beskrivelse av krav	Ivaretatt	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel S2 Arbeidere i verdikjeden	Kommentar
S2	S2-4	32 d	Description of how effectiveness of actions or initiatives in delivering outcomes for value chain workers is tracked and assessed	Delvis	3-2-6 Tiltak for vesentlige konsekvenser for arbeidere i verdikjeden, og tilnærminger for å håndtere vesentlig risiko og forfølge vesentlige muligheter knyttet til arbeidere i verdikjeden, og effektiviteten til disse handlingene	Beskrevet kort. Effektivitet og resultat er vanskelig å si noe om foreløpig samlet for Bane NOR. Det jobbes med å utvikle en prosess for dette. Vi har frem til nå liten tracking på forbedringer for arbeidere etter gjennomførte kontroller sentralt.
S2	S2-4	33 a	Description of approach to identifying what action is needed and appropriate in response to particular actual or potential material negative impact on value chain workers	Delvis	3-2-6 Tiltak for vesentlige konsekvenser for arbeidere i verdikjeden, og tilnærminger for å håndtere vesentlig risiko og forfølge vesentlige muligheter knyttet til arbeidere i verdikjeden, og effektiviteten til disse handlingene	Beskrevet delvis i viktigste tiltak. Mangler noe på systematisk prosess.
S2	S2-4	33 b	Description of approach to taking action in relation to specific material impacts on value chain workers	Ja	3-2-6 Tiltak for vesentlige konsekvenser for arbeidere i verdikjeden, og tilnærminger for å håndtere vesentlig risiko og forfølge vesentlige muligheter knyttet til arbeidere i verdikjeden, og effektiviteten til disse handlingene	Beskrevet i viktigste tiltakene.
S2	S2-4	33 c	Description of approach to ensuring that processes to provide or enable remedy in event of material negative impacts on value chain workers are available and effective in their implementation and outcomes	Delvis	3-2-6 Tiltak for vesentlige konsekvenser for arbeidere i verdikjeden, og tilnærminger for å håndtere vesentlig risiko og forfølge vesentlige muligheter knyttet til arbeidere i verdikjeden, og effektiviteten til disse handlingene	Beskrevet delvis i viktigste tiltak. Mangler noe på systematisk prosess.
S2	S2-4	34 a	Description of what action is planned or underway to mitigate material risks arising from impacts and dependencies on value chain workers and how effectiveness is tracked	Ja	3-2-6 Tiltak for vesentlige konsekvenser for arbeidere i verdikjeden, og tilnærminger for å håndtere vesentlig risiko og forfølge vesentlige muligheter knyttet til arbeidere i verdikjeden, og effektiviteten til disse handlingene	Beskrivelse av de viktigste tiltakene som er gjennomført i 2023 og som er planlagt for 2024 med utgangspunkt i seriositet og akrim og godkjeningsordningen. Som for 32. a. tiltak for å redusere negativ impact og risiko i ett.
S2	S2-4	34 b	Description of what action is planned or underway to pursue material opportunities in relation to value chain workers	Ja	3-2-6 Tiltak for vesentlige konsekvenser for arbeidere i verdikjeden, og tilnærminger for å håndtere vesentlig risiko og forfølge vesentlige muligheter knyttet til arbeidere i verdikjeden, og effektiviteten til disse handlingene	Beskrevet i avsnittet om samarbeid.
S2	S2-4	35	Disclosure of how it is ensured that own practices do not cause or contribute to material negative impacts on value chain workers	Ja	3-2-6 Tiltak for vesentlige konsekvenser for arbeidere i verdikjeden, og tilnærminger for å håndtere vesentlig risiko og forfølge vesentlige muligheter knyttet til arbeidere i verdikjeden, og effektiviteten til disse handlingene	Beskrevet i arbeid med viktigste tiltak.

ESRS	Rapporteringskrav	Paragraf	ESRS S2 Arbeidere i verdikjeden, Beskrivelse av krav	Ivaretatt	Henvvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel S2 Arbeidere i verdikjeden	Kommentar
S2	S2-4	36	Disclosure of severe human rights issues and incidents connected to upstream and downstream value chain	Delvis	3-2-6 Tiltak for vesentlige konsekvenser for arbeidere i verdikjeden, og tilnærminger for å håndtere vesentlig risiko og forfølge vesentlige muligheter knyttet til arbeidere i verdikjeden, og effektiviteten til disse handlingene	Beskrevet generelt. Det har ikke vært avdekket alvorlige brudd, men det er brudd hvor krav til retting er påkrevet.
S2	S2-4	38	Disclosure of resources allocated to management of material impacts	Ja	3-2-6 Tiltak for vesentlige konsekvenser for arbeidere i verdikjeden, og tilnærminger for å håndtere vesentlig risiko og forfølge vesentlige muligheter knyttet til arbeidere i verdikjeden, og effektiviteten til disse handlingene	Beskrevet gjennom ansettelse av flere ressurser i fagenhet for seriositet og akrim.
S2	S2-4	AR 28 a	Disclosure of general and specific approaches to addressing material negative impacts	Ja	3-2-6 Tiltak for vesentlige konsekvenser for arbeidere i verdikjeden, og tilnærminger for å håndtere vesentlig risiko og forfølge vesentlige muligheter knyttet til arbeidere i verdikjeden, og effektiviteten til disse handlingene	Beskrevet i arbeid med viktigste tiltak
S2	S2-4	AR 28 b	Disclosure of initiatives aimed at contributing to additional material positive impacts	Ja	3-2-6 Tiltak for vesentlige konsekvenser for arbeidere i verdikjeden, og tilnærminger for å håndtere vesentlig risiko og forfølge vesentlige muligheter knyttet til arbeidere i verdikjeden, og effektiviteten til disse handlingene	Beskrevet i arbeid med viktigste tiltak
S2	S2-4	AR 28 c	Disclosure of how far undertaking has progressed in efforts during reporting period	Ja	3-2-6 Tiltak for vesentlige konsekvenser for arbeidere i verdikjeden, og tilnærminger for å håndtere vesentlig risiko og forfølge vesentlige muligheter knyttet til arbeidere i verdikjeden, og effektiviteten til disse handlingene (ESRS S2-4) og 3-2-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter for arbeidere i verdikjeden (ESRS S2-5)	Beskrevet i arbeid med viktigste tiltak , mål og KPIer.
S2	S2-4	AR 28 d	Disclosure of aims for continued improvement	Ja	3-2-6 Tiltak for vesentlige konsekvenser for arbeidere i verdikjeden, og tilnærminger for å håndtere vesentlig risiko og forfølge vesentlige muligheter knyttet til arbeidere i verdikjeden, og effektiviteten til disse handlingene (ESRS S2-4) og 3-2-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter for arbeidere i verdikjeden (ESRS S2-5)	Beskrevet i arbeid med viktigste tiltak , mål og KPIer.

ESRS	Rapportingskrav	Paragraf	ESRS S2 Arbeidere i verdikjeden, Beskrivelse av krav	Ivaretatt	Henvvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel S2 Arbeidere i verdikjeden	Kommentar
S2	S2-4	AR 30	Disclosure of how undertaking seeks to use leverage with relevant business relationships to manage material negative impacts affecting value chain workers	Ja	3-2-6 Tiltak for vesentlige konsekvenser for arbeidere i verdikjeden, og tilnærminger for å håndtere vesentlig risiko og forfølge vesentlige muligheter knyttet til arbeidere i verdikjeden, og effektiviteten til disse handlingene	Beskrevet i avsnittet om samarbeid.
S2	S2-4	AR 31	Disclosure of how participation in industry or multi-stakeholder initiative and undertaking's own involvement is aiming to address material impacts	Ja	3-2-6 Tiltak for vesentlige konsekvenser for arbeidere i verdikjeden, og tilnærminger for å håndtere vesentlig risiko og forfølge vesentlige muligheter knyttet til arbeidere i verdikjeden, og effektiviteten til disse handlingene	Beskrive samarbeid i serisøitetsforum, tiltak i regjeringens handlingsplan mot akrim.
S2	S2-4	AR 36 a)	Disclosure of how value chain workers and legitimate representatives or their credible proxies play role in decisions regarding design and implementation of programmes or processes	Delvis	3-2-1 Interessentenes interesser og synspunkter	
S2	S2-4	AR 36 b)	Information about intended or achieved positive outcomes of programmes or processes for value chain workers	Delvis	3-2-6 Tiltak for vesentlige konsekvenser for arbeidere i verdikjeden, og tilnærminger for å håndtere vesentlig risiko og forfølge vesentlige muligheter knyttet til arbeidere i verdikjeden, og effektiviteten til disse handlingene	Beskrevet i avsnittet om samarbeid.
S2	S2-4	AR 37	Initiatives or processes whose primary aim is to deliver positive impacts for value chain workers are designed also to support achievement of one or more of Sustainable Development Goals	Ja	3-1-6 Tiltak for vesentlige konsekvenser for arbeidere i verdikjeden, og tilnærminger for å håndtere vesentlig risiko og forfølge vesentlige muligheter knyttet til arbeidere i verdikjeden, og effektiviteten til disse handlingene	Beskrevet i avsnittet om samarbeid, eks. støtteavtale Fair Play Bygg, medlemskap Etisk Handel Norge.
S2	S2-4	AR 43	Information about measures taken to mitigate negative impacts on workers that arise from transition to greener, climate-neutral economy	Ja	3-2-6 Tiltak for vesentlige konsekvenser for arbeidere i verdikjeden, og tilnærminger for å håndtere vesentlig risiko og forfølge vesentlige muligheter knyttet til arbeidere i verdikjeden, og effektiviteten til disse handlingene	Beskrevet gjennom eksempel med pågående anskaffelse av solcellepanel i Bane NOR.
S2	S2-4	AR 44	Description of internal functions that are involved in managing impacts and types of action taken by internal functions to address negative and advance positive impacts	Ja	3-2-6 Tiltak for vesentlige konsekvenser for arbeidere i verdikjeden, og tilnærminger for å håndtere vesentlig risiko og forfølge vesentlige muligheter knyttet til arbeidere i verdikjeden, og effektiviteten til disse handlingene	Beskrevet i avsnittet om internsamarbeid.
S2-5						
S2	S2-5	41	Targets set to manage material impacts, risks and opportunities related to value chain workers [see ESRS 2 - MDR-T]	Ja	3-2-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter for arbeidere i verdikjeden	Beskrevet i avsnitt om mål kommende periode.
S2	S2-5	42	Disclosure of process for setting time-bound and outcome-oriented targets	Ja	3-2-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter for arbeidere i verdikjeden	Beskrevet som prosess og samarbeid.
S2	S2-5	42 a	Disclosure of how value chain workers, their legitimate representatives or credible proxies were engaged directly in setting targets	Ja	3-2-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter for arbeidere i verdikjeden	Beskrevet som prosess og samarbeid.

ESRS	Rapporteringskrav	Paragraf	ESRS S2 Arbeidere i verdikjeden, Beskrivelse av krav	Ivaretatt	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel S2 Arbeidere i verdikjeden	Kommentar
S2	S2-5	42 b	Disclosure of how value chain workers , their legitimate representatives or credible proxies were engaged directly in tracking performance against targets	Ja	3-2-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter for arbeidere i verdikjeden	Beskrevet som prosess og samarbeid.
S2	S2-5	42 c	Disclosure of how value chain workers , their legitimate representatives or credible proxies were engaged directly in identifying lessons or improvements as result of undertaking's performance	Ja	3-2-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter for arbeidere i verdikjeden	Beskrevet som prosess og samarbeid.
S2	S2-5	AR 45 b	Information about stability over time of target in terms of definitions and methodologies to enable comparability	Ja	3-2-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter for arbeidere i verdikjeden	Beskrevet bla. gjennom mål og KPl'er som er fulgt over tid, inkl målemetode.
SBM-3						
S2	SBM-3	11	All value chain workers who can be materially impacted by undertaking are included in scope of disclosure under ESRS 2	Ja	3-2-2 Vesentlig påvirkning, risiko og muligheter og deres interaksjon med strategi og forretningsmodell(er)	
S2	SBM-3	11 a)	Description of types of value chain workers subject to material impacts	Ja	3-2-2 Vesentlig påvirkning, risiko og muligheter og deres interaksjon med strategi og forretningsmodell(er)	
S2	SBM-3	11 a i)-v)	Type of value chain workers subject to material impacts by own operations or through value chain	Ja	3-2-2 Vesentlig påvirkning, risiko og muligheter og deres interaksjon med strategi og forretningsmodell(er)	
S2	SBM-3	11 b	Disclosure of geographies or commodities for which there is significant risk of child labour, or of forced or compulsory labour, among workers in undertaking's value chain	Ja	3-2-2 Vesentlig påvirkning, risiko og muligheter og deres interaksjon med strategi og forretningsmodell(er)	
S2	SBM-3	11 c	Material negative impacts occurrence (value chain workers)	Ja	3-2-2 Vesentlig påvirkning, risiko og muligheter og deres interaksjon med strategi og forretningsmodell(er)	
S2	SBM-3	11 d	Description of activities that result in positive impacts and types of value chain workers that are positively affected or could be positively affected	Ja	3-2-2 Vesentlig påvirkning, risiko og muligheter og deres interaksjon med strategi og forretningsmodell(er)	
S2	SBM-3	11 e	Description of material risks and opportunities arising from impacts and dependencies on value chain workers	Delvis	3-2-2 Vesentlig påvirkning, risiko og muligheter og deres interaksjon med strategi og forretningsmodell(er)	Beskrevet generelle utfordringer.
S2	SBM-3	12	Disclosure of whether and how the undertaking has developed an understanding of how workers with particular characteristics, those working in particular contexts, or those undertaking particular activities may be at greater risk of harm.	Ja	3-2-2 Vesentlig påvirkning, risiko og muligheter og deres interaksjon med strategi og forretningsmodell(er)	Beskrevet i matrise over innkjøpskategorier og leverandører/kontrakter med forventet høyere risiko basert på kunnskap.
S2	SBM-3	13	Disclosure of which of material risks and opportunities arising from impacts and dependencies on value chain workers are impacts on specific groups	Ja	3-2-2 Vesentlig påvirkning, risiko og muligheter og deres interaksjon med strategi og forretningsmodell(er)	Beskrevet i matrise over innkjøpskategorier og leverandører/kontrakter med forventet høyere risiko basert på kunnskap.

TABELL 53: ESRS G1 - Forretningsadferd

ESRS	DR	Paragraph	ESRS G1 Forretningsadferd, Beskrivelse av krav	Ivarett	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel G1 Forretningsadferd	Kommentar
G1	G1-1	10a	Description of the mechanisms for identifying, reporting and investigating concerns about unlawful behaviour or behaviour in contradiction of its code of conduct or similar internal rules	Ja	4-3 Retningslinjer for bedriftskultur og forretningsadferd	Policy for etikk og samfunnsansvar, Konsernprosedyre etikk, Konsernprosedyre kartlegging.
G1	G1-1	10 b	No policies on anti-corruption or anti-bribery consistent with United Nations Convention against Corruption are in place	Ja	4-3 Retningslinjer for bedriftskultur og forretningsadferd	Policy for etikk og samfunnsansvar, Konsernprosedyre etikk.
G1	G1-1	10 b	Timetable for implementation of policies on anti-corruption or anti-bribery consistent with United Nations Convention against Corruption	Ja	4-3 Retningslinjer for bedriftskultur og forretningsadferd	Policy for etikk og samfunnsansvar, Konsernprosedyre etikk
G1	G1-1	10 c	Disclosure of safeguards for reporting irregularities including whistleblowing protection	Ja	4-3 Retningslinjer for bedriftskultur og forretningsadferd	Policy for etikk og samfunnsansvar, Konsernprosedyre etikk, Konsernprosedyre varsling.
G1	G1-1	10 d	No policies on protection of whistle-blowers are in place	Ja	4-3 Retningslinjer for bedriftskultur og forretningsadferd	Policy for etikk og samfunnsansvar, Konsernprosedyre etikk, Konsernprosedyre varsling.
G1	G1-1	10 d	Timetable for implementation of policies on protection of whistle-blowers	Ja	4-3 Retningslinjer for bedriftskultur og forretningsadferd	Policy for etikk og samfunnsansvar, Konsernprosedyre etikk, Konsernprosedyre varsling.
G1	G1-1	10 e	Undertaking is committed to investigate business conduct incidents promptly, independently and objectively	Ja	4-3 Retningslinjer for bedriftskultur og forretningsadferd	Policy for etikk og samfunnsansvar, Konsernprosedyre etikk, Konsernprosedyre varsling.
G1	G1-1	10 f	Policies with respect to animal welfare are in place	Ja	4-3 Retningslinjer for bedriftskultur og forretningsadferd	Policy for etikk og samfunnsansvar, Konsernprosedyre etikk.
G1	G1-1	10 g	Information about policy for training within organisation on business conduct	Ja	4-3 Retningslinjer for bedriftskultur og forretningsadferd	Policy for etikk og samfunnsansvar, Konsernprosedyre etikk.
G1	G1-1	10 h	Disclosure of the functions that are most at risk in respect of corruption and bribery	Ja	4-3 Retningslinjer for bedriftskultur og forretningsadferd	Policy for etikk og samfunnsansvar, Konsernprosedyre etikk, Mandat compliance.
G1-3						
G1	G1-3	18 a	Information about procedures in place to prevent, detect, and address allegations or incidents of corruption or bribery	Ja	4-4 Forebygging og oppdagelse av korrupsjon og bestikkelser	
G1	G1-3	18 b	Investigators or investigating committee are separate from chain of management involved in prevention and detection of corruption or bribery	Ja	4-4 Forebygging og oppdagelse av korrupsjon og bestikkelser	
G1	G1-3	18 c	Information about process to report outcomes to administrative, management and supervisory bodies	Ja	4-4 Forebygging og oppdagelse av korrupsjon og bestikkelser	
G1	G1-3	19	Disclosure of plans to adopt procedures to prevent, detect, and address allegations or incidents of corruption or bribery in case of no procedure	Ja	4-4 Forebygging og oppdagelse av korrupsjon og bestikkelser	

ESRS	DR	Para-graph	ESRS G1 Forretningsatferd, Beskrivelse av krav	Ivaretatt	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel G1 Forretningsadferd	Kommentar
G1	G1-3	20	Information about how policies are communicated to those for whom they are relevant (prevention and detection of corruption or bribery)	Ja	4-4 Forebygging og oppdagelse av korrupsjon og bestikkelser	
G1	G1-3	21 a	Information about nature, scope and depth of anti-corruption or anti-bribery training programmes offered or required	Ja	4-4 Forebygging og oppdagelse av korrupsjon og bestikkelser	
G1	G1-3	21 b	Percentage of functions-at-risk covered by training programmes	Ja	4-4 Forebygging og oppdagelse av korrupsjon og bestikkelser	
G1	G1-3	21 c	Information about members of administrative, supervisory and management bodies relating to anti-corruption or anti-bribery training	Ja	4-4 Forebygging og oppdagelse av korrupsjon og bestikkelser	
G1	G1-3	AR 8	Prevention and detection of corruption or bribery - anti-corruption and bribery training table			
G1-4						
G1	G1-4	24 a	Number of convictions for violation of anti-corruption and anti- bribery laws	Ja	4-5 Bekreftede hendelser med korrupsjon eller bestikkelser	Ingen domfellelser.
G1	G1-4	24 a	Amount of fines for violation of anti-corruption and anti- bribery laws	Ja	4-5 Bekreftede hendelser med korrupsjon eller bestikkelser	Ingen bøter.

TABELL 54: ESRs MRD

MDR - These DPs need to be reported when the company prepares the disclosure for: E1-2; E1-3; E1-4; E2-1; E2-2; E2-3; E3-1; E3-2; E3-3; E4-2; E4-3; E4-4; E5-1; E5-2; E5-3; S1-1; S1-4; S1-5; S2-1; S2-4; S2-5; S3-1; S3-4; S3-5; S4-1; S4-4; S4-5; G1-1; G1-4				ESRS E1 - Klimagassreduksjon			ESRS E4 Biomangfold og økosystemer		ESRS S1 Egne ansatte	ESRS S2 Arbeidere i verdikjeden	ESRS G1 Forretningsadferd
ESRS	DR	Paragraph	Name	ESRS E1 - Klima	ESRS E1 - Klima-tilpasning	ESRS E1 Energi	ESRS E4 Areal	ESRS E4 Fremmede arter	ESRS S1	ESRS S2	ESRS G1
ESRS 2	MDR-P	65 a	Description of key contents of policy	2-2-2 Styring av klima- og energi-området	2-2-2 Styring av klima- og energi-området	2-2-2 Styring av klima- og energi-området	2-3-5 Retningslinjer	2-3-5 Retningslinjer	3-1-3 Retningslinjer relatert til egen arbeidsstyrke	3-2-3 Retningslinjer relatert til arbeidere i verdikjeden	4-3 Retningslinjer for bedriftskultur og forretningsadferd.
ESRS 2	MDR-P	65 b	Description of scope of policy or of its exclusions	2-2-2 Styring av klima- og energi-området	2-2-2 Styring av klima- og energi-området	2-2-2 Styring av klima- og energi-området	2-3-5 Retningslinjer	2-3-5 Retningslinjer	3-1-3 Retningslinjer relatert til egen arbeidsstyrke	3-2-3 Retningslinjer relatert til arbeidere i verdikjeden	Ikke beskrevet i detalj.
ESRS 2	MDR-P	65 c	Description of most senior level in organisation that is accountable for implementation of policy	2-2-2 Styring av klima- og energi-området	2-2-2 Styring av klima- og energi-området	Ansvar for å følge følge opp prosedyren er delt mellom ulike forretningsområder.	2-3-5 Retningslinjer, ansvar i "linjen".	2-3-5 Retningslinjer, ansvar i "linjen".	3-1-3 Retningslinjer relatert til egen arbeidsstyrke	3-2-3 Retningslinjer relatert til arbeidere i verdikjeden	4-1 Rollen til forvaltnings- og tilsynsorganer.
ESRS 2	MDR-P	65 d	Disclosure of third-party standards or initiatives that are respected through implementation of policy	2-2-2 Styring av klima- og energi-området, henvisning til NTP og nasjonale føringer.	2-2-2 Styring av klima- og energi-området, henvisning til eksterne krav til byggherre, objekteiere og føringer fra eiere.	2-2-2 Styring av klima- og energi-området, henvisning til ISO 9001, ISO 14001 og ISO 45001.	2-3-5, 2-3-3 henvisning til iso 14001-krav overfor direkte leverandører, 2-1-3 styring av klima og miljøområdet i Bane NOR: beskrivelPUKK-metodikk i tråd med ISO-standarder.	2-3-5, 2-3-3 henvisning til iso 14001-krav overfor direkte leverandører, 2-1-3 styring av klima og miljøområdet i Bane NOR: beskrivelPUKK-metodikk i tråd med ISO-standarder.	3-1-3 Retningslinjer relatert til egen arbeidsstyrke	3-2-3 Retningslinjer relatert til arbeidere i verdikjeden	Ikke oppgitt (men internkontrollen bygger på COSO, Nues.10 og ISO 37001).
ESRS 2	MDR-P	65 e	Description of consideration given to interests of key stakeholders in setting policy	2-2-2 Styring av klima- og energi-området, henvisning til NTP og nasjonale føringer.	Ikke vurdert.	Ikke vurdert.	Ikke vurdert.	Ikke vurdert.	3-1-3 Retningslinjer relatert til egen arbeidsstyrke	Ikke vurdert.	4-3 Retningslinjer for bedriftskultur og forretningsadferd.
ESRS 2	MDR-P	65 f	Explanation of how policy is made available to potentially affected stakeholders and stakeholders who need to help implement it	Bane NORs styringssystem (tilgjengelig kun for BNs ansatte).	Bane NORs styringssystem (tilgjengelig kun for BNs ansatte).	Bane NORs styringssystem (tilgjengelig kun for BNs ansatte).	2-3-5 Retningslinjer: styrende dokumenter tilgjengelig i EQS el prosjektmodellen.	2-3-5 Retningslinjer: styrende dokumenter tilgjengelig i EQS el prosjektmodellen.	3-1-3 Retningslinjer relatert til egen arbeidsstyrke	Policy tilgjengelig Bane NORs styringssystem, serisitettskrav tilgjengelig på banenor.no	4-3 Retningslinjer for bedriftskultur og forretningsadferd.

Tabellen fortsetter neste side.

MDR - These DPs need to be reported when the company prepares the disclosure for: E1-2; E1-3; E1-4; E2-1; E2-2; E2-3; E3-1; E3-2; E3-3; E4-2; E4-3; E4-4; E5-1; E5-2; E5-3; S1-1; S1-4; S1-5; S2-1; S2-4; S2-5; S3-1; S3-4; S3-5; S4-1; S4-4; S4-5; G1-1; G1-4				ESRS E1 - Klimagassreduksjon			ESRS E4 Biomangfold og økosystemer		ESRS S1 Egne ansatte	ESRS S2 Arbeidere i verdikjeden	ESRS G1 Forretningsadferd
ESRS	DR	Paragraph	Name	ESRS E1 - Klima	ESRS E1 Klima-tilpasning	ESRS E1 Energi	ESRS E4 Areal	ESRS E4 Fremmede arter	ESRS S1	ESRS S2	ESRS G1
ESRS 2	MDR-A	68 a	Disclosure of key action	Ikke beskrevet i detalj om innhold i hver pilot, eller forventet resultat. Tilsvarende for prosjekt på Nygårdstangen.	Ikke beskrevet i detalj for alle tiltak.	Ikke relevant for energi.	Et eksempel er gitt, foreligger ikke aggregert info.	Et eksempel er gitt, foreligger ikke aggregert info.	3-1-6 Tiltak for å håndtere våre vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter	3-2-6 Tiltak for vesentlige konsekvenser for arbeidere i verdikjeden, og tilnærminger for å håndtere vesentlig risiko og forfølge vesentlige muligheter knyttet til arbeidere i verdikjeden, og effektiviteten til disse handlingene	4-4 Forebygging og oppdagelse av korrupsjon og bestikkelser.
ESRS 2	MDR-A	68 b	Description of scope of key action	Beskrevet lokasjon for utslippsfrie piloter, men ikke detaljer om verdikjede. Gjelder også for øvrige tiltak.	Ikke beskrevet i detalj for alle tiltak.	Ikke relevant for energi.	2-3-6. Et eksempel er gitt, foreligger ikke aggregert info.	Foreligger ikke aggregert info.	3-1-6 Tiltak for å håndtere våre vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter	3-2-6 Tiltak for vesentlige konsekvenser for arbeidere i verdikjeden, og tilnærminger for å håndtere vesentlig risiko og forfølge vesentlige muligheter knyttet til arbeidere i verdikjeden, og effektiviteten til disse handlingene	4-4 Forebygging og oppdagelse av korrupsjon og bestikkelser.
ESRS 2	MDR-A	68 c	Time horizon under which key action is to be completed	2-2-2 Styring av klima- og energi-området.	Ikke beskrevet i detalj for alle tiltak.	Ikke relevant for energi.	Et eksempel er gitt, foreligger ikke aggregert info.	Et eksempel er gitt, foreligger ikke aggregert info.	3-1-6 Tiltak for å håndtere våre vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter	3-2-6 Tiltak for vesentlige konsekvenser for arbeidere i verdikjeden, og tilnærminger for å håndtere vesentlig risiko og forfølge vesentlige muligheter knyttet til arbeidere i verdikjeden, og effektiviteten til disse handlingene. Delvis, ikke beskrevet ferdigstillelesdato.	Delvis ivarettatt i 4-4 Forebygging og oppdagelse av korrupsjon og bestikkelser.
ESRS 2	MDR-A	68 c	Year when key action is to be completed	2-2-2 Styring av klima- og energi-området.	Ikke beskrevet i detalj for alle tiltak.	Ikke relevant for energi.	Et eksempel er gitt, foreligger ikke aggregert info.	Et eksempel er gitt, foreligger ikke aggregert info.	3-1-6 Tiltak for å håndtere våre vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter	Ikke beskrevet i detalj for alle tiltak.	Delvis ivarettatt i 4-4 Forebygging og oppdagelse av korrupsjon og bestikkelser.
ESRS 2	MDR-A	68 d	Description of key action taken, and its results, to provide for and cooperate in or support provision of remedy for those harmed by actual material impacts	2-2-2 Styring av klima- og energi-området.	Ikke beskrevet i detalj.	Ikke relevant for energi.	Et eksempel er gitt, foreligger ikke aggregert info.	Et eksempel er gitt, foreligger ikke aggregert info.	3-1-6 Tiltak for å håndtere våre vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter		4-4 Forebygging og oppdagelse av korrupsjon og bestikkelser.

MDR - These DPs need to be reported when the company prepares the disclosure for: E1-2; E1-3; E1-4; E2-1; E2-2; E2-3; E3-1; E3-2; E3-3; E4-2; E4-3; E4-4; E5-1; E5-2; E5-3; S1-1; S1-4; S1-5; S2-1; S2-4; S2-5; S3-1; S3-4; S3-5; S4-1; S4-4; S4-5; G1-1; G1-4				ESRS E1 - Klimagassreduksjon			ESRS E4 Biomangfold og økosystemer		ESRS S1 Egne ansatte	ESRS S2 Arbeidere i verdikjeden	ESRS G1 Forretningsadferd
ESRS	DR	Paragraph	Name	ESRS E1 - Klima	ESRS E1 Klima-tilpasning	ESRS E1 Energi	ESRS E4 Areal	ESRS E4 Fremmede arter	ESRS S1	ESRS S2	ESRS G1
ESRS 2	MDR-A	68 e	Disclosure of quantitative and qualitative information regarding progress of actions or action plans disclosed in prior periods	Ikke beskrevet.	Ikke beskrevet i detalj.	Ikke relevant for energi.	Et eksempel er gitt, foreligger ikke aggregert info.	Ikke beskrevet, foreligger ikke på aggregert nivå.	3-1-6 Tiltak for å håndtere våre vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter		4-4 Forebygging og oppdagelse av korrupsjon og bestikkelser
ESRS 2	MDR-A	69 a	"Disclosure of the type of current and future financial and other resources allocated to the action plan"	Beskrevet for pilotprogram - utslippsfrie anlegg .	Beskrevet for effektpakke E13a (Sikkerhet og miljø).	Ikke relevant for energi.	Ikke ivaretatt, handlingsplan foreligger ikke p.t.	Ikke ivaretatt, handlingsplan foreligger ikke p.t.	3-1-6 Tiltak for å håndtere våre vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter	Ikke beskrevet .	Ikke omtalt
ESRS 2	MDR-A	69 b	Current financial resources allocated to action plan (Capex)	Ikke beskrevet i sin helhet for alle tiltak.	Ikke beskrevet i sin helhet for alle tiltak.	Ikke relevant for energi.	2-3-6. Delvis ivaretatt, opplyser om midler brukt i SKM-pakke i "ressurser og aktiviteter knyttet til biomangf...", for øvrig foreligger ikke aggregert informasjon.	Ikke relevant med capex?.	3-1-6 Tiltak for å håndtere våre vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter	ikke ivaretatt, handlingsplan og finansiering foreligger ikke p.t.	Ikke omtalt
ESRS 2	MDR-A	69 b	Current financial resources allocated to action plan (Opex)	Beskrevet for pilotprogram (10,3 MNOK).	Ikke beskrevet i sin helhet for alle tiltak.	Ikke relevant for energi.	2-3-6 Delvis ivaretatt, opplyser om midler brukt i SKM-pakke i "ressurser og aktiviteter knyttet til biomangf...", for øvrig foreligger ikke aggregert informasjon.	Ivaretatt gjennom målinndikator, se "Bane NORs mål ...".	3-1-6 Tiltak for å håndtere våre vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter	ikke ivaretatt, handlingsplan og finansiering foreligger ikke p.t.	Ikke omtalt
ESRS 2	MDR-A	69 c	Future financial resources allocated to action plan (Capex)	Beskrevet for pilotprogram (30 MNOK (totalt)).	Ikke beskrevet i sin helhet for alle tiltak.	Ikke relevant for energi.	Ikke ivaretatt, handlingsplan og finansiering foreligger ikke p.t.	Ikke ivaretatt, handlingsplan og finansiering foreligger ikke p.t.	3-1-6 Tiltak for å håndtere våre vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter	ikke ivaretatt, handlingsplan og finansiering foreligger ikke p.t.	Ikke omtalt
ESRS 2	MDR-A	69 c	Future financial resources allocated to action plan (Opex)	Ikke beskrevet i sin helhet for alle tiltak.	Ikke beskrevet i sin helhet for alle tiltak.	Ikke relevant for energi.	Ikke ivaretatt, handlingsplan og finansiering foreligger ikke p.t.	Ikke ivaretatt, handlingsplan og finansiering foreligger ikke p.t.	3-1-6 Tiltak for å håndtere våre vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter	3-2-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter for arbeidere i verdikjeden	Ikke omtalt

MDR - These DPs need to be reported when the company prepares the disclosure for: E1-2; E1-3; E1-4; E2-1; E2-2; E2-3; E3-1; E3-2; E3-3; E4-2; E4-3; E4-4; E5-1; E5-2; E5-3; S1-1; S1-4; S1-5; S2-1; S2-4; S2-5; S3-1; S3-4; S3-5; S4-1; S4-4; S4-5; G1-1; G1-4				ESRS E1 - Klimagasreduksjon			ESRS E4 Biomangfold og økosystemer		ESRS S1 Egne ansatte	ESRS S2 Arbeidere i verdikjeden	ESRS G1 Forretningsadferd
ESRS	DR	Paragraf	Name	ESRS E1 - Klima	ESRS E1 - Klima-tilpasning	ESRS E1 Energi	ESRS E4 Areal	ESRS E4 Fremmede arter	ESRS S1	ESRS S2	ESRS G1
ESRS 2	MDR-M	75	Description of metric used to evaluate performance and effectiveness, in relation to material impact, risk or opportunity	Ikke relevant (ikke henviset til i ESRS-E1).	Ikke relevant (ikke henviset til i ESRS-E1).	Ikke relevant (ikke henviset til i ESRS-E1).	Beskrevet i 2-3-7 beskrivelse av måltall.	Beskrevet i 2-3-7 beskrivelse av måltall.	3-1-8 Tariffdekning og sosialdialog, 3-1-9 Helse- og sikkerhetsindikatorer, 3-1-10 Kjennetegn ved virksomhetens ansatte, 3-1-11 Mangfoldsindikatorer 3-1-12 Indikatorer for opplæring og kompetanseutvikling, 3-1-13 Kompensasjonsindikatorer, 3-1-14 Hendelser og klager, og alvorlige menneskeretts-påvirkninger og hendelser	3-2-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter for arbeidere i verdikjeden	4-4 Forebygging og oppdagelse av korrupsjon og bestikkelser
ESRS 2	MDR-M	77 a	Disclosure of methodologies and significant assumptions behind metric	Ikke relevant (ikke henviset til i ESRS-E1).	Ikke relevant (ikke henviset til i ESRS-E1).	Ikke relevant (ikke henviset til i ESRS-E1).	Beskrevet overordnet i 2-3-7 beskrivelse av måltall	Beskrevet overordnet i 2-3-7 beskrivelse av måltall	3-1-8 Tariffdekning og sosialdialog, 3-1-9 Helse- og sikkerhetsindikatorer, 3-1-10 Kjennetegn ved virksomhetens ansatte, 3-1-11 Mangfoldsindikatorer 3-1-12 Indikatorer for opplæring og kompetanseutvikling, 3-1-13 Kompensasjonsindikatorer, 3-1-14 Hendelser og klager, og alvorlige menneskeretts-påvirkninger og hendelser		4-4 Forebygging og oppdagelse av korrupsjon og bestikkelser.

MDR - These DPs need to be reported when the company prepares the disclosure for: E1-2; E1-3; E1-4; E2-1; E2-2; E2-3; E3-1; E3-2; E3-3; E4-2; E4-3; E4-4; E5-1; E5-2; E5-3; S1-1; S1-4; S1-5; S2-1; S2-4; S2-5; S3-1; S3-4; S3-5; S4-1; S4-4; S4-5; G1-1; G1-4				ESRS E1 - Klimagassreduksjon			ESRS E4 Biomangfold og økosystemer		ESRS S1 Egne ansatte	ESRS S2 Arbeidere i verdikjeden	ESRS G1 Forretningsadferd
ESRS	DR	Paragraph	Name	ESRS E1 - Klima	ESRS E1 Klima-tilpasning	ESRS E1 Energi	ESRS E4 Areal	ESRS E4 Fremmede arter	ESRS S1	ESRS S2	ESRS G1
ESRS 2	MDR-M	77 b	Type of external body other than assurance provider that provides validation	Ikke relevant (ikke henvist til i ESRs-E1).	Ikke relevant (ikke henvist til i ESRs-E1).	Ikke relevant (ikke henvist til i ESRs-E1).	Ikke ivaretatt, prematurt.	Ikke ivaretatt, prematurt.	3-1-8 Tariffdekning og sosialdialog, 3-1-9 Helse- og sikkerhetsindikatorer,, 3-1-10 Kjennetegn ved virksomhetens ansatte, 3-1-11 Mangfoldsindikatorer 3-1-12 Indikatorer for opplæring og kompetanseutvikling, 3-1-13 Kompensasjonsindikatorer, 3-1-14 Hendelser og klager, og alvorlige menneskerettighets-påvirkninger og hendelser		Ikke omtalt (er interrevijsjonen).
ESRS 2	MDR-T	80 a	Relationship with policy objectives	2-2-3 Måltall og mål.	2-2-3 Måltall og mål.	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål.	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål.	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål.	3-1-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter		4-3 Retningslinjer for bedriftskultur og forretningsadferd.
ESRS 2	MDR-T	80 b	Measurable target	2-2-3 Måltall og mål, ivaretatt for utbyggingsaktiviteter	Ikke ivaretatt i sin helhet	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål	3-1-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter	3-2-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter for arbeidere i verdikjeden	4-4 Forebygging og oppdagelse av korrupsjon og bestikkelser
ESRS 2	MDR-T	80 b	Nature of target	2-2-3 Måltall og mål, ivaretatt for utbyggingsaktiviteter	Ikke ivaretatt i sin helhet	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål	3-1-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter	3-2-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter for arbeidere i verdikjeden	4-4 Forebygging og oppdagelse av korrupsjon og bestikkelser
ESRS 2	MDR-T	80 c	Description of scope of target	2-2-3 Måltall og mål, ivaretatt for utbyggingsaktiviteter	Ikke ivaretatt i sin helhet	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål	3-1-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter	3-2-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter for arbeidere i verdikjeden	4-4 Forebygging og oppdagelse av korrupsjon og bestikkelser

Tabellen fortsetter neste side.

MDR - These DPs need to be reported when the company prepares the disclosure for: E1-2; E1-3; E1-4; E2-1; E2-2; E2-3; E3-1; E3-2; E3-3; E4-2; E4-3; E4-4; E5-1; E5-2; E5-3; S1-1; S1-4; S1-5; S2-1; S2-4; S2-5; S3-1; S3-4; S3-5; S4-1; S4-4; S4-5; G1-1; G1-4				ESRS E1 - Klimagassreduksjon			ESRS E4 Biomangfold og økosystemer		ESRS S1 Egne ansatte	ESRS S2 Arbeidere i verdikjeden	ESRS G1 Forretningsadferd
ESRS	DR	Paragraph	Name	ESRS E1 - Klima	ESRS E1 Klima-tilpasning	ESRS E1 Energi	ESRS E4 Areal	ESRS E4 Fremmede arter	ESRS S1	ESRS S2	ESRS G1
ESRS 2	MDR-T	80 d	Baseline value	2-2-3 Måltall og mål (23 304)	Ikke ivaretatt i sin helhet	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål	3-1-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter	3-2-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter for arbeidere i verdikjeden	Ikke omtalt
ESRS 2	MDR-T	80 d	Baseline year	2-2-3 Måltall og mål (2022)	Ikke ivaretatt i sin helhet	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål	3-1-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter	3-2-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter for arbeidere i verdikjeden	Ikke omtalt
ESRS 2	MDR-T	80 e	Period to which target applies	2-2-3 Måltall og mål (2030)	Ikke ivaretatt i sin helhet	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål	3-1-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter	3-2-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter for arbeidere i verdikjeden	4-4 Forebygging og oppdagelse av korrupsjon og bestikkelser
ESRS 2	MDR-T	80 e	Indication of milestones or interim targets	2-2-3 Måltall og mål (Årlige delmål)	Ikke ivaretatt i sin helhet	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål	3-1-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter	3-2-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter for arbeidere i verdikjeden	Ikke omtalt
ESRS 2	MDR-T	80 f	Description of methodologies and significant assumptions used to define target	2-2-3 Måltall og mål	Ikke ivaretatt i sin helhet	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål	3-1-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter	3-2-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter for arbeidere i verdikjeden	4-4 Forebygging og oppdagelse av korrupsjon og bestikkelse
ESRS 2	MDR-T	80 g	Target related to environmental matters is based on conclusive scientific evidence	2-2-3 Måltall og mål, innrapporterte målinger, knyttet mot 50 % reduksjon innen 203.	Ikke ivaretatt i sin helhet	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål	3-1-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter	Ikke relevant	Ikke relevant

Tabellen fortsetter neste side.

MDR - These DPs need to be reported when the company prepares the disclosure for: E1-2; E1-3; E1-4; E2-1; E2-2; E2-3; E3-1; E3-2; E3-3; E4-2; E4-3; E4-4; E5-1; E5-2; E5-3; S1-1; S1-4; S1-5; S2-1; S2-4; S2-5; S3-1; S3-4; S3-5; S4-1; S4-4; S4-5; G1-1; G1-4				ESRS E1 - Klimagassreduksjon			ESRS E4 Biomangfold og økosystemer		ESRS S1 Egne ansatte	ESRS S2 Arbeidere i verdikjeden	ESRS G1 Forretningsadferd
ESRS	DR	Paragraph	Name	ESRS E1 - Klima	ESRS E1 Klima-tilpasning	ESRS E1 Energi	ESRS E4 Areal	ESRS E4 Fremmede arter	ESRS S1	ESRS S2	ESRS G1
ESRS 2	MDR-T	80 h	Disclosure of how stakeholders have been involved in target setting	2-2-3 Måltall og mål	Ikke ivare tatt i sin helhet.	Ikke ivare tatt, har ikke satt mål	Ikke ivare tatt, har ikke satt mål	Ikke ivare tatt, har ikke satt mål	3-1-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter	"3-2-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter for arbeidere i verdikjeden. Ingen endringer siden sist, har beskrevet metode/kilde for data/ resultater per mål."	4-3 Retningslinjer for bedriftskultur og forretningsadferd.
ESRS 2	MDR-T	80 i	Description of any changes in target and corresponding metrics or underlying measurement methodologies, significant assumptions, limitations, sources and adopted processes to collect data	Ingen signifikante endringer i metode, men endret baseline.	Ikke ivare tatt i sin helhet	Ikke ivare tatt, har ikke satt mål	Ikke ivare tatt, har ikke satt mål	Ikke ivare tatt, har ikke satt mål	3-1-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter	3-2-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter for arbeidere i verdikjeden	Ikke relevant
ESRS 2	MDR-T	80 j	Description of performance against disclosed target	For lite historisk data til foreløpig konklusjon	Ikke ivare tatt i sin helhet	Ikke ivare tatt, har ikke satt mål	Ikke ivare tatt, har ikke satt mål	Ikke ivare tatt, har ikke satt mål	3-1-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter	3-2-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter for arbeidere i verdikjeden (noen av målene).	4-4 Forebygging og oppdagelse av korrupsjon og bestikkelse.
ESRS 2	MDR-T	81 a	Disclosure of timeframe for setting of measurable outcome-oriented targets				Er spesifisert at området med mål er under utvikling i 2-3-8 resultater og mål.	Er spesifisert at området med mål er under utvikling i 2-3-8 resultater og mål.	3-1-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter	3-2-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter for arbeidere i verdikjeden	Ikke relevant
ESRS 2	MDR-T	81 a	Description of reasons why there are no plans to set measurable outcome-oriented targets	Har ambisjoner om å sette mål for alle kjerneprosesser.	Område under utvikling.	Område under utvikling.	Er spesifisert at området med mål er under utvikling i 2-3-8 resultater og mål.	Er spesifisert at området med mål er under utvikling i 2-3-8 resultater og mål.	3-1-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter	Ikke relevant	Ikke relevant

Tabellen fortsetter neste side.

MDR - These DPs need to be reported when the company prepares the disclosure for: E1-2; E1-3; E1-4; E2-1; E2-2; E2-3; E3-1; E3-2; E3-3; E4-2; E4-3; E4-4; E5-1; E5-2; E5-3; S1-1; S1-4; S1-5; S2-1; S2-4; S2-5; S3-1; S3-4; S3-5; S4-1; S4-4; S4-5; G1-1; G1-4				ESRS E1 - Klimagassreduksjon			ESRS E4 Biomangfold og økosystemer		ESRS S1 Egne ansatte	ESRS S2 Arbeidere i verdikjeden	ESRS G1 Forretningsadferd
ESRS	DR	Paragraph	Name	ESRS E1 - Klima	ESRS E1 Klima-tilpasning	ESRS E1 Energi	ESRS E4 Areal	ESRS E4 Fremmede arter	ESRS S1	ESRS S2	ESRS G1
ESRS 2	MDR-T	81 b	Effectiveness of policies and actions is tracked in relation to material sustainability-related impact, risk and opportunity	Område under utvikling for enkelte kjerneprosesser	Område under utvikling	Område under utvikling	Er spesifisert at området med mål er under utvikling i 2-3-8 resultater og mål	Er spesifisert at området med mål er under utvikling i 2-3-8 resultater og mål	3-1-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter	3-2-6 Tiltak for vesentlige konsekvenser for arbeidere i verdikjeden, og tilnærminger for å håndtere vesentlig risiko og forfølge vesentlige muligheter knyttet til arbeidere i verdikjeden, og effektiviteten til disse handlingene	Ikke omtalt (men gjøres)
ESRS 2	MDR-T	81 b i	Description of processes through which effectiveness of policies and actions is tracked in relation to material sustainability-related impact, risk and opportunity	Område under utvikling for enkelte kjerneprosesser.	Område under utvikling	Område under utvikling	Er spesifisert at området med mål er under utvikling i 2-3-8 resultater og mål	Er spesifisert at området med mål er under utvikling i 2-3-8 resultater og mål	3-1-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter	3-2-6 Tiltak for vesentlige konsekvenser for arbeidere i verdikjeden, og tilnærminger for å håndtere vesentlig risiko og forfølge vesentlige muligheter knyttet til arbeidere i verdikjeden, og effektiviteten til disse handlingene	Ikke omtalt
ESRS 2	MDR-T	81 b ii	Description of defined level of ambition to be achieved and of any qualitative or quantitative indicators used to evaluate progress	Område under utvikling for enkelte kjerneprosesser.	Område under utvikling	Område under utvikling	Er spesifisert at området med mål er under utvikling i 2-3-8 resultater og mål	Er spesifisert at området med mål er under utvikling i 2-3-8 resultater og mål	3-1-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter	3-2-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter for arbeidere i verdikjeden	Ikke omtalt
ESRS 2	MDR-T	81 b ii 80 d	Base year from which progress is measured	Område under utvikling for enkelte kjerneprosesser.	Område under utvikling	Område under utvikling	Er spesifisert at området med mål er under utvikling i 2-3-8 resultater og mål	Er spesifisert at området med mål er under utvikling i 2-3-8 resultater og mål	3-1-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter	3-2-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter for arbeidere i verdikjeden	Ikke omtalt

Oslo, 22. mars 2024

Cato Hellesjø
Styrets leder
(elektronisk signert)

Olaf Trygve Melbø
Nestleder
(elektronisk signert)

Hildegunn Naas-Bibow
Styremedlem
(elektronisk signert)

Tore Olaf Rimmereid
Styremedlem
(elektronisk signert)

Renate Larsen
Styremedlem
(elektronisk signert)

Adele Norman Pran
Styremedlem
(elektronisk signert)

Lars Øyvind Sannes
Styremedlem
(elektronisk signert)

Bente Langeland Roheim
Styremedlem
(elektronisk signert)

Eli Giske
Styremedlem
(elektronisk signert)

Thor Gjermund Eriksen
Konsernsjef
(elektronisk signert)

Regnskap

Årsregnskap, noteverk og regnskapsprinsipper	222
Redegjørelse for eierstyring og foretaksledelse	264
Revisors beretning	271
Retningslinjer om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse for ledende personer	279
Lønnsrapport for 2023	281



Resultatregnskap

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF				Bane NOR Konsern	
2023	2022		Note	2023	2022
6 081	5 317	Vederlag fra Jernbanedirektoratet	1	6 081	5 317
6 362	5 397	Kompensasjon for slit og elde (utsatt inntektsføring tilskudd)	1	6 370	5 405
0	0	Salgsinntekter, eiendomsprosjekter	1,2	159	152
3 530	3 926	Andre driftsinntekter	1	4 374	4 919
15 972	14 640	Sum driftsinntekter		16 983	15 793
0	0	Prosjektkostnader eiendomsprosjekter	2	136	132
1 115	909	Varekostnad		1 172	1 122
3 861	2 069	Lønns- og personalkostnad	3,4	3 834	2 037
1 879	3 484	Maskinleie, materiell og vedlikehold	5	2 027	3 588
2 924	2 452	Andre driftskostnader	5	3 021	2 610
9 780	8 914	Sum driftskostnad før avskrivninger og nedskrivninger		10 189	9 489
6 453	5 514	Avskrivninger og nedskrivninger	6,7	7 282	5 924
-261	212	Driftsresultat		-488	379
0	0	Resultat fra investering i felleskontrollert virksomhet	8	47	99
717	393	Finansinntekter	9	648	322
81	87	Finanskostnader	9	319	202
637	305	Netto finansresultat		376	219
376	518	Ordinært resultat før skattekostnad		-112	598
8	1	Skattekostnad på ordinært resultat	10	-22	64
368	516	Årsresultat		-90	535

Balanse

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern		
2023	2022	Eiendeler	Note	2023	2022
0	19	Utsatt skattefordel	10	0	0
680	544	Øvrige immaterielle eiendeler	6	704	574
680	563	Sum immaterielle eiendeler		704	574
33 053	32 128	Grunneiendom, bygninger mv.	7	44 496	41 244
121 553	89 960	Infrastruktur	7	121 553	89 960
55 582	76 280	Anlegg under utførelse	7	56 577	77 695
1 125	975	Driftsløsøre, maskiner, transportmidler m.v.	7	1 200	1 068
211 313	199 343	Sum varige driftsmidler		223 826	209 967
8 261	8 261	Investeringer i datterselskap	8	0	0
0	0	Investeringer i felleskontrollert virksomhet	8	647	740
0	0	Investeringer i aksjer og andeler		6	6
1 881	1 646	Andre fordringer og øvrige finansielle anleggsmidler	11, 12, 13	274	218
10 142	9 907	Sum finansielle anleggsmidler		927	963
222 135	209 814	Sum anleggsmidler		225 457	211 504
0	0	Utviklingseiendom	14	5 053	5 880
1 179	1 067	Varelager	14	1 180	1 072
788	650	Kundefordringer	11	1 161	856
1 876	2 248	Andre fordringer	11, 12, 13, 15	1 884	2 491
2 375	2 127	Markedsbaserte finansielle instrumenter	11	2 375	2 127
6 097	3 753	Bankinnskudd	16	7 065	3 816
12 313	9 845	Sum omløpsmidler		18 717	16 242
234 449	219 658	Sum eiendeler		244 174	227 747

Balanse

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern		
2023	2022	Egenkapital og gjeld	Note	2023	2022
9 009	8 809	Innskuddskapital	17	9 009	8 809
9 009	8 809	Sum innskutt egenkapital		9 009	8 809
-1 727	-1 557	Annen egenkapital	17	-1 994	-1 376
-1 727	-1 557	Sum opptjent egenkapital		-1 994	-1 376
7 283	7 253	Sum egenkapital		7 016	7 433
210 036	198 109	Leveringsforpliktelse	18	210 380	198 461
3 262	2 510	Pensjonsforpliktelser	4	3 262	2 510
5	0	Utsatt skatt	10	284	301
196	123	Andre avsetninger for forpliktelser	19	196	123
213 499	200 742	Sum avsetninger for forpliktelser		214 122	201 395
0	0	Langsiktig rentebærende gjeld	20	8 323	5 200
0	0	Sum annen langsiktig gjeld		8 323	5 200
0	0	Kortsiktig rentebærende gjeld	20	400	1 533
1 666	1 374	Leverandørgjeld	12, 13	1 761	1 500
11	28	Betalbar skatt	10	43	92
213	132	Skyldige offentlige avgifter		227	132
11 777	10 130	Annen kortsiktig gjeld	12, 21	12 282	10 462
13 667	11 663	Sum kortsiktig gjeld		14 713	13 718
227 166	212 405	Sum gjeld		237 158	220 313
234 449	219 658	Sum egenkapital og gjeld		244 174	227 747

Oslo, 22. mars 2023

Cato Hellesjø
Styrets leder
(elektronisk signert)

Olaf Trygve Melbø
Nestleder
(elektronisk signert)

Hildegunn Naas-Bibow
Styremedlem
(elektronisk signert)

Tore Olaf Rimmereid
Styremedlem
(elektronisk signert)

Renate Larsen
Styremedlem
(elektronisk signert)

Adele Norman Pran
Styremedlem
(elektronisk signert)

Lars Øyvind Sannes
Styremedlem
(elektronisk signert)

Bente Langeland Roheim
Styremedlem
(elektronisk signert)

Eli Giske
Styremedlem
(elektronisk signert)

Thor Gjermund Eriksen
Konsernsjef
(elektronisk signert)

Kontantstrømoppstilling

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2023	2022	Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter	2023	2022
376	518	Resultat før skattekostnad	-112	598
-17	-6	Periodens betalte skatt	-68	-91
-185	-8	Gevinst/tap ved salg av anleggsmidler og utviklingseiendom	-99	-5
6 453	5 514	Avskrivninger og nedskrivninger	7 282	5 888
-6 362	-5 397	Inntektsføring leveringsforpliktelse	-6 370	-5 405
0	0	Resultatandel felleskontrollert virksomhet	-47	-99
-111	-215	Endring i varelager	-108	-217
-138	-305	Endring i kundefordringer	-305	-380
991	2 038	Fordring på vederlag på Jernbanedirektoratet	991	2 038
292	209	Endring i leverandørgjeld	261	102
-125	-46	Forskjell kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger	-125	-46
1 235	654	Endring i andre tidsavgrensingsposter	1 648	807
2 409	2 956	Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	2 948	3 190
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter				
47	84	Salg av utviklingseiendom og varige driftsmidler	367	206
-18 516	-20 728	Investering i utviklingseiendom og varige driftsmidler	-20 573	-22 192
0	0	Innbetalinger ved salg av aksjer og andeler i andre foretak	0	0
0	0	Utbetalinger ved investering i aksjer og andeler i andre foretak	0	-91
-248	-1 727	Utbetalinger ved kjøp av andre investeringer	-248	-1 727
3	2	Innbetalinger på andre lånefordringer (kortsiktig/langsiktig)	2	2
0	0	Utbetalinger på andre lånefordringer (kortsiktig/langsiktig)	-58	-51
-18 714	-22 369	Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-20 510	-23 853
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter				
18 245	20 110	Vederlag fra Jernbanedirektoratet benyttet til investeringer	18 245	20 110
0	0	Innbetalinger ved opptak av gjeld	7 495	3 783
0	0	Utbetalinger ved nedbetaling gjeld	-5 505	-2 603
-50	0	Utbetalinger av utbytte	-50	
0	0	Innbetalinger av utbytte	115	74
18 195	20 110	Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter	20 300	21 364
1 890	697	Netto endring i kontanter og kontantekvivalenter	2 738	701
454	0	Overført ved omdanning	511	0
3 753	3 056	Kontanter og kontantekvivalenter ved periodens begynnelse	3 816	3 115
6 097	3 753	Kontanter og kontantekvivalenter ved periodens slutt	7 065	3 816

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 forpliktelser
20. Rentebærende gjeld
21. Annen kortsiktig gjeld
22. Hendelser etter balansedagen

Note 01

Inntekter

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2023	2022	Inntekter fordelt på kategori	2023	2022
6 081	5 317	Inntektsført vederlag fra Jernbanedirektoratet	6 081	5 317
6 362	5 397	Kompensasjon for slit og elde	6 370	5 405
0	0	Salgsinntekter, eiendomsprosjekter	159	152
30	34	Inntekter fra andre offentlige virksomheter	30	34
726	955	Energiinntekter	726	955
1 654	1 953	Infrastrukturavgifter	1 654	1 953
185	8	Salgsgevinster	76	5
52	97	Undervisningstjenester	52	97
280	489	Leieinntekt fast eiendom og øvrige leieinntekter	1 239	1 385
602	390	Andre driftsinntekter	596	490
15 972	14 640	Sum inntekter	16 983	15 793
2023	2022	Inntekter fordelt på virksomhetsområder	2023	2022
7 766	6 849	Drift og vedlikehold	7 766	6 849
5 629	5 626	Trafikk og teknologi	5 629	5 626
461	479	Utbygging	461	479
453	391	Kunde og marked	453	391
1 484	1 161	Eiendom	2 495	2 314
179	134	Administrasjon og støttefunksjoner	179	134
15 972	14 640	Sum inntekter	16 983	15 793

Vederlag fra avtalene med Jernbanedirektoratet er regnskapsmessig periodisert som følger:

2023	Inntektsført driftstilskudd	Balanseført leverings forpliktelse	Sum
A1	5 271	3 900	9 171
A2	810	14 407	15 217
Sum vederlag	6 080	18 307	24 387
2022			
A1	4 545	3 246	7 792
A2	772	16 872	17 643
Sum vederlag	5 317	20 118	25 435

Note 02

Eiendomsprosjekter

(Tall i millioner kroner)

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

Utviklingsprosjektene til Bane NOR Eiendom-konsernet aktiveres i balansen som utviklingseiendom for salg, jf. note 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

2023	Salgsinntekter	Prosjektkostnader	Sum netto resultat
Proffen Hageby (boliger, Drammen)	159	-136	23
Sum	159	-136	23
2022			
Proffen Hageby (boliger, Drammen)	152	-132	20
Sum	152	-132	20

Note 03

Lønnskostnader, antall årsverk, godtgjørelser m.m.

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF			Bane NOR konsern		
2023	2022	Lønnskostnader	2023	2022	
4 316	2 801	Lønninger	4 316	2 801	
605	380	Arbeidsgiveravgift	605	380	
510	364	Pensjonskostnader	510	364	
32	44	Andre ytelser	32	44	
-1 602	-1 520	Aktiverte lønnskostnader	-1 629	-1 552	
3 861	2 069	Sum lønnskostnader	3 834	2 037	
4 815	3 321	Sysselsatte årsverk i regnskapsåret har vært	4 815	3 321	

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		
2023	2022	Kostnadsført godtgjørelse til revisor (tall eksklusive mva.)	2023	2022	
1,1	1,1	Lovpålagt revisjon	3,7	2,3	
0,2	0,1	Andre attestasjonstjenester	0,4	0,3	
0,0	0,0	Skatterådgivning	0,0	0,0	
0,0	0,0	Andre tjenester	0,0	0,0	
1,3	1,1	Sum kostnadsført	4,1	2,6	

Note 04

Pensjoner

(Tall i millioner kroner)

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 tjenstepensjon.

Antall i ordningene per 31. desember 2023

Ytelsesordning aktive	1 481
Ytelsesordning pensjonister	1 000
Ytelsesordning oppsatte	1 646
Innskuddsordning	3 501

Balanse

	2023	2022
Pensjonsforpliktelse 01.01.	6 148	6 457
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	151	154
Rentekostnad på pensjonsforpliktelsen	229	121
Pensjonsutbetalinger	-238	-157
Endring pensjonsforpliktelse (Spordrift AS)	1 479	0
Aktuarielt tap (gevinst)	140	-427
Sum beregnet brutto pensjonsforpliktelse ved periodens slutt	7 909	6 148

Pensjonsmidler 01.01.	3 949	3 764
Renteinntekt på pensjonsmidlene	152	72
Innbetalinger inklusive administrasjonskostnader	393	246
Administrasjonskostnad	-3	-3
Pensjonsutbetalinger	-238	-156
Endring pensjonsmidler (Spordrift AS)	933	0
Aktuarielt tap (gevinst)	-135	26
Sum pensjonsmidler ved periodens slutt	5 050	3 949

Netto pensjonsforpliktelse	2 859	2 200
Arbeidsgiveravgift av netto pensjonsforpliktelse	403	310
Sum netto balanseført pensjonsforpliktelse inklusive arbeidsgiveravgift	3 262	2 510

(Tall i millioner kroner)

Resultat	2023	2022
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	151	154
Arbeidsgiveravgift	32	29
Rentekostnad på pensjonsforpliktelsen	229	121
Forventet avkastning på pensjonsmidler	-152	-72
Administrasjonskostnad	3	3
Sum pensjonskostnad ytelsesordning i resultatregnskapet	264	235
Aktuarielt tap (gevinst)	275	-453
Arbeidsgiveravgift av aktuarielt tap (gevinst)	49	-64
Sum pensjonskostnad (estimatavvik) ført direkte mot egenkapitalen	324	-517
Sum pensjonskostnad ytelsesordning i resultatregnskapet	264	235
Kostnader ved innskuddsordning inklusive arbeidsgiveravgift	246	130
Sum netto pensjonskostnad i resultatregnskapet	510	365
Avstemming pensjonsforpliktelse og årets pensjonskostnad	2023	2022
Netto pensjonsforpliktelse ved periodens begynnelse	2 510	3 073
Endring netto pensjonsforpliktelse, inklusive arbeidsgiveravgift	613	0
Årets premier, inklusive administrasjonskostnad og arbeidsgiveravgift	-449	-281
Sum pensjonskostnad (estimatavvik) ført direkte mot egenkapitalen	324	-517
Sum pensjonskostnad ytelsesordning i resultatregnskapet	264	235
Sum netto balanseført pensjonsforpliktelse inklusive arbeidsgiveravgift	3 262	2 510

(Tall i millioner kroner)

Økonomiske, demografiske og actuarielle forutsetninger	2023	2022
Diskonteringsrente	3,10 %	3,00 %
Forventet avkastning pensjonsmidlene	3,10 %	3,00 %
Årlig forventet lønnsvekst	3,50 %	3,50 %
Årlig forventet regulering av alders- og etterlattepensjon over 67 år	2,80 %	2,60 %
Årlig forventet G-regulering, regulering av AFP, uføre- og etterlattepensjon	3,25 %	3,25 %
Gjennomsnittlig arbeidsgiveravgiftsfaktor	14,1 %	14,1 %
Antall yrkesaktive	1 481	1 363
Gjennomsnittsalder - yrkesaktive	55	55
Sum pensjonsgrunnlag (i mill. kr)	1 133	986
Gjennomsnittlig lønn (i tusen kr)	765	724
Antall pensjonister	1 000	727
Antall oppsatte	1 646	1 431
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

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2023	2022		2023	2022
		Maskinleie, materiell og vedlikehold		
232	39	Leie av maskiner, inventar o.l.	237	40
417	269	Verktøy, inventar og driftsmateriell	417	269
324	293	Reparasjon og vedlikehold	487	440
906	2 883	Entreprenør- og prosjekteringstjenester	886	2 839
1 879	3 484	Sum maskinleie, materiell og vedlikehold	2 027	3 588
		Andre driftskostnader		
1	2	Frakt- og transportkostnader	1	2
287	238	Energikostnader vedrørende produksjon	287	238
894	876	Kontorlokaler og publikumsområder mv.	768	617
312	171	Konsulenttjenester	322	180
544	530	Andre fremmede tjenester	544	526
108	60	Kurs-, møte- og kontorkostnader	113	67
55	36	Telefon, datasamband, porto o.l.	57	39
96	57	Drift av egne transportmidler og maskiner	96	57
117	61	Reise, diett, bilgodtgjørelse	117	61
359	328	Kompensasjon til togselskaper	359	328
151	93	Andre kostnader	357	482
2 924	2 452	Sum andre driftskostnader	3 021	2 597

Note 06

Immaterielle eiendeler

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF	Lisenser, rettigheter	Goodwill	Sum
Anskaffelseskost 01.01.	789	37	826
Tilgang	271	0	271
Avgang	-14	-37	-51
Overføringer til/fra varige driftsmidler	26	0	26
Anskaffelseskost 31.12.	1 072	0	1 072
Akkumulerte avskrivninger 01.01.	245	37	282
Avgang	0	-37	-37
Årets avskrivninger	147	0	147
Akkumulerte avskrivninger 31.12.	392	0	392
Sum balanseført verdi 31.12.	680	0	680

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

Bane NOR SF Konsern	Lisenser, rettigheter	Goodwill	Sum
Anskaffelseskost 01.01.	819	19	838
Tilgang	271	0	271
Overføringer til/fra varige driftsmidler	26	0	26
Avgang	-14	-19	-33
Anskaffelseskost 31.12.	1 102	0	1 102
Akkumulerte avskrivninger 01.01.	245	19	264
Årets avskrivninger	153	0	153
Avgang	0	-19	-19
Akkumulerte avskrivninger 31.12.	398	0	398
Sum balanseført verdi 31.12.	704	0	704

Note 07

Varige driftsmidler

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF	Grunneiendom, bygninger mv.	Infrastruktur	Anlegg under utførelse	Driftsløsøre, maskiner mv.	Sum
Anskaffelseskost 01.01.	32 680	121 326	76 280	1 710	231 996
Tilgang	0	0	18 245	0	18 245
Overført fra Spordrift	0	0	65	0	65
Overføringer mellom anleggsgrupper	1 227	37 249	-38 768	293	1
Overføringer til/fra immaterielle eiendeler	0	0	-26	0	-26
Avgang	-135	-242	-214	-54	-644
Anskaffelseskost 31.12.	33 773	158 334	55 582	1 949	249 637
Akkumulerte avskrivninger 01.01.	553	31 366	0	735	32 654
Årets avskrivninger	179	5 650	0	142	5 971
Avgang	-12	-235	0	-54	-301
Akkumulerte avskrivninger 31.12.	720	36 781	0	823	38 324
Sum balanseført verdi 31.12.	33 053	121 553	55 582	1 125	211 313
Forventet økonomisk levetid	20-50 år	20-50 år		3-10 år	
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær		Lineær	
Årlig leie av ikke balanseførte driftsmidler:					
<i>Driftsmiddel</i>		Årlig leie			
Maskiner		232			
Bygninger		876			

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

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR Konsern	Grunneiendom, bygninger mv.	Infrastruktur	Anlegg under utførelse	Driftsløse, maskiner mv.	Sum
Anskaffelseskost 01.01.	46 880	121 327	78 057	2 062	248 326
Tilgang	922	0	18 424	9	19 355
Overført fra Spordrift	0	0	65	0	65
Overføringer mellom anleggsgrupper	2 209	37 249	-39 750	292	0
Overføringer til/fra utviklingseiendom	974	0	0	0	974
Overføringer til/fra immaterielle eiendeler	0	0	-26	0	-26
Avgang	-1 869	-241	-193	-168	-2 471
Anskaffelseskost 31.12.	49 116	158 335	56 577	2 195	266 223
Akkumulerte avskrivninger 01.01.	5 600	31 367	362	994	38 323
Årets avskrivninger	655	5 650	0	169	6 474
Årets nedskrivninger	44	0	0	0	44
Avgang	-1 679	-235	-362	-168	-2 444
Akkumulerte avskrivninger 31.12.	4 620	36 782	0	995	42 397
Sum balanseført verdi 31.12.	44 496	121 553	56 577	1 200	223 826

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

Årlig leie av ikke balanseførte driftsmidler:

<i>Driftsmiddel</i>	Årlig leie
Maskiner	238
Bygninger	894

Ved årsslutt i 2023 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. Med grunnlag i disse vurderingene ble det gjennomført nedskrivninger til virkelig verdi.

Note 08

Datterselskap og felleskontrollert virksomhet

(Tall i millioner kroner)

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

Spordrift AS

Bane NOR Konsern

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

Datterselskaper i Bane NOR Eiendom konsern:

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

Bane NOR Serviceeiendom AS

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 Frodegaten 23 AS
 Bne Ganddal AS
 Bne Grønland 13 AS
 Bne Grønland 32 AS
 Bne H16 AS
 Bne H17 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 Lillehammer Skysstasjon AS
 Bne Lisleby Utvikling AS
 Bne Narvik Godsterminal AS
 Bne Nordfordeid AS

Selskap

Bne Nordisk Lys AS
 Bne Nye Nybyen AS
 Bne Orkanger AS
 Bne Paradis 1 AS
 Bne Parkering AS
 Bne Porsgrunn Overgangen 7 AS
 Bne Riverside AS
 Bne Sandefjord Rosenvoldgate AS
 Bne Sandvika Torg 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 Science Park AS
 Bne Skamarken AS
 Bne Ski Jernbanesvingen AS
 Bne Ski Vestveien AS
 Bne Ski Vestveien Parkering AS
 Bne Ski Vestveien Sør 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

Selskap

Flekkefjordbanen Utvikling AS
 Fosnagaten 12 AS
 Grenstølveien 40 AS
 Grønland 21 AS
 Inkubator Sundland AS
 Jernbanebrygga 63 AS
 Jernbaneveien 27 AS
 Jernkroken 16 AS
 Jernkroken II AS
 Kammerherreløkka AS
 Lierstranda Tomteselskap AS
 Moss Tomteselskap
 Mysen S16 Næring AS
 Mysen S22 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
 Sol og Vann AS
 Stabæk Torg Utvikling AS
 Sundland Eiendom AS
 Togdiesel AS
 Trolløya Eiendom AS
 Trondheim Stasjonscenter AS
 Trondheim Stasjonscenter Gryta AS

Felleskontrollert virksomhet i Bane NOR Eiendom underkonsern:

Navn	Forretnings-kontor	Eier-/stemme-andel, %
Bellevue Utvikling AS	Fredrikstad	50 %
Bne Holmestrand Bolig AS	Oslo	50 %
Devoldholmen Utvikling Holding AS	Oslo	50 %
Diamanten Eiendomsutvikling AS	Stavanger	50 %
Drammen Helsepark AS	Drammen	50 %
Eidos Eiendomsutvikling AS	Lier	23 %
Grefsen Utvikling AS	Oslo	50 %
Harbitzparken 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 %
Mysen S16 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 %
Skeiane Stasjon Utvikling AS	Stavanger	50 %
Skien Brygge Utvikling AS	Skien	50 %
Snipetorp AS	Oslo	50 %
Spikkestad Sentrum AS	Asker	25 %
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 %
Åstadveien ABC Utvikling AS	Asker	50 %

(Tall i millioner kroner)

Årets resultatandel fra felleskontrollert virksomhet

	Grefsen Utvikling AS	Jessheim Byutvikling AS	Oslo S Parkering Holding AS	Eidos Eiendoms- utvikling AS	Øvrige	Sum
Resultatandel	13	13	4	0	13	43
Internegevinster	0	0	0	0	4	4
Årets resultatandel	13	13	4	0	17	47

Spesifikasjon balanseført verdi 31.12. felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskap

	Grefsen Utvikling AS	Jessheim Byutvikling AS	Oslo S Parkering Holding AS	Eidos Eiendoms- utvikling AS	Øvrige	Sum
Balanseført verdi 01.01.	90	87	124	122	317	740
Årets resultatandel	13	13	4	0	17	47
Endring internegevinst/merverdi	0	-1	0	0	-24	-25
Utbytte	-65	0	-20	0	-30	-115
Inn-/utbetaling egenkapital	-25	0	0	0	25	0
Sum balanseført verdi 31.12.	13	99	108	122	305	647

Note 09

Finansinntekter og finanskostnader

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2023	2022	Finansinntekter	2023	2022
536	258	Renteinntekter fra eksterne	564	280
97	42	Renteinntekter fra andre konsernselskaper	0	0
84	36	Agio	84	36
0	50	Utbytte fra Bane NOR Eiendom AS	0	0
0	7	Andre finansinntekter	0	6
717	393	Sum finansinntekter	648	322

2023	2022	Finansinntekter	2023	2022
0	0	Gjeldsrenter	239	111
0	0	Rentekostnad til andre konsernselskaper	0	0
0	0	Andre rentekostnader	0	0
76	36	Agio	76	36
5	51	Andre finanskostnader	4	55
81	87	Sum finanskostnader	319	202

Note 10

Skatt

(Tall i millioner kroner)

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	
2023	2022	Årets skattekostnad i resultatregnskapet	2023	2022
-15	33	Betalbar skatt	21	114
23	-32	Endring i utsatt skatt	-43	-50
8	1	Skattekostnad i resultatregnskapet	-22	64
Betalbar skatt i balansen				
-15	33	Årets betalbare skatt	21	114
26	-5	For lite/mye avsatt skatt tidligere år	22	-22
11	28	Betalbar skatt i balansen	43	92

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2023	2022	Avstemming fra nominell til faktisk skattesats	2023	2022
376	518	Ordinært resultat før skattekostnad	-112	605
83	114	Forventet inntektsskatt etter nominell skattesats (22 %)	-25	133
Justert for skatteeffekten av følgende poster:				
0	-11	Permanente forskjeller (fritaksmetoden)	35	0
0	0	Permanente forskjeller (resultatandel felleskontrollert virksomhet)	-11	11
-75	-97	Skattefritak etter skatteloven § 2-32 første ledd	-75	-97
0	-5	For lite/mye avsatt skatt tidligere år	-6	-5
0	0	Andre poster	60	22
8	1	Skattekostnad	-22	64
2 %	0 %	Effektiv skattesats	20 %	11 %

Beregning av utsatt skatt:

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2023	2022	Midlertidige forskjeller	2023	2022
21	41	Anleggsmidler	-550	-538
0	-128	Omløpsmidler	1 743	1 759
0	0	Gevinst- og tapskonto	289	343
0	0	Pensjonsforpliktelse	0	0
0	0	Underskudd til fremføring	-114	-27
0	0	Andre poster	-78	-168
21	-87	Grunnlag for utsatt skatt	1 290	1 369
5	-19	Utsatt skatt i balansen	284	301

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

Note 11

Fordringer

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2023	2022	Kundefordringer	2023	2022
791	653	Kundefordringer til pålydende	1 173	865
-4	-3	Avsetning til tap på kundefordringer	-13	-9
788	650	Sum kundefordringer	1 161	856
2023	2022	Andre fordringer	2022	2021
662	830	Til gode merverdiavgift	662	901
115	133	Fordring på selskap i samme konsern	0	0
430	719	Forskuddsbetalte kostnader og påløpte inntekter	488	968
669	567	Andre kortsiktige fordringer	733	623
1 876	2 248	Sum andre fordringer	1 884	2 491
2023	2022	Markedsbaserte finansielle instrumenter	2022	2021
2 375	2 127	Pengemarkedsfond	2 375	2 127
2 375	2 127	Sum andre fordringer	2 375	2 127
2023	2022	Fordringer med forfall senere enn ett år	2022	2021
1 873	1 635	Lån til foretak i samme konsern	0	0
0	0	Lån til felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskaper	266	208
8	11	Andre langsiktige fordringer	8	11
1 881	1 646	Sum fordringer med forfall senere enn ett år	274	218

Note 12

Mellomværende med selskap i samme konsern

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern		
2023	2022	Fordringer på:	2023	2022	
115	133	Datterselskaper	0	0	
0	0	Felleskontrollert virksomhet	0	0	
115	133	Sum	0	0	
Lån til:					
1 873	1 635	Datterselskaper	0	0	
0	0	Felleskontrollert virksomhet	266	208	
1 873	1 635	Sum	266	208	
Gjeld til:					
26	76	Datterselskaper	0	0	
0	0	Felleskontrollert virksomhet	0	0	
26	76	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

(Tall i millioner kroner)

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.

Ytelser til ledende ansatte er omtalt i Lederlønsrapport, og mellomværende med konsernselskaper 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	
2023	2022	Vederlag (offentlige tilskudd)	2023	2022
24 387	25 435	Jernbanedirektoratet	24 387	25 435
Salg av varer og tjenester				
21	12	Jernbanedirektoratet	21	12
1 642	1 878	Operatører underlagt Samferdselsdepartementet	1 933	2 087

b) Kjøp av varer og tjenester:

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2023	2022		2023	2022
1	1	Jernbanedirektoratet	1	0
366	2 589	Operatører underlagt Samferdselsdepartementet	366	2 589

(Tall i millioner kroner)

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

<u>Bane NOR SF</u>			<u>Bane NOR Konsern</u>	
<u>2023</u>	<u>2022</u>	<u>Kortsiktige fordringer</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
0	0	Jernbanedirektoratet	0	0
105	114	Operatører underlagt Samferdselsdepartementet	194	152
<u>Kortsiktig gjeld</u>				
0	620	Jernbanedirektoratet	0	620
92	37	Operatører underlagt Samferdselsdepartementet	93	37

Note 14

Varelager og utviklingseiendom for salg

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2023	2022	Varelager og utviklingseiendom for salg	2023	2022
63	331	Distriktslager	61	334
1 212	822	Sentrallager	1 212	822
18	9	Øvrig varelager	21	12
0	0	Utviklingseiendom for salg inkludert merverdier	5 053	5 880
-114	-96	Nedskrivning for ukurans jernbanerelatert varelager	-114	-96
1 179	1 067	Sum varelager og utviklingseiendom for salg	6 233	6 952

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

Ved årsslutt i 2023 ble det gjennomført en vurdering av behov for nedskrivning av konsernets merverdier, herunder merverdi på utviklingseiendom. Nedskrivningsvurderingen er basert på verdivurderinger utført av uavhengig aktør. Med grunnlag i disse vurderingene ble det gjennomført nedskrivninger med 300 mill. kr, til virkelig verdi.

Note 15

Sikring ved bruk av finansielle derivater

(Tall i millioner kroner)

Energisikring

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

Beholdningen pr 31.12.2023 av terminkontrakter for foretakets eget forbruk har en virkelig negativ verdi på 6 mill. kr. Løpetid er årene 2024-2025. Beholdningen pr 31.12.2023 av terminkontrakter (kraft og valuta) for videresalget til togoperatørene har en virkelig positiv verdi på 87 mill. kr. Løpetid er årene 2024-2028.

Rentesikring

Underkonsernet Bane NOR Eiendom har tatt opp ekstern gjeld for å finansiere sin eiendomsvirksomhet. Deler av denne gjelden rentesikres gjennom enten fastrentelåneavtaler eller rentebytteavtaler. I utgangen av året er rentesikringsporteføljen på totalt 5 961 mill. kr, bestående av 2 361 mill. kr i fastrentelån og 4 400 mill. kr i rentebytteavtaler. Gjennomsnittlig gjenværende løpetid for porteføljen er 4,2 år ved utgangen av 2023.

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 2023 er det inngått følgende valutasikringsavtaler; 84 mill. EUR og 5 mill. CHF.

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2023	2022	Virkelig verdi på sikringsinstrumenter	2023	2022
81	659	Energisikringsinstrumenter	81	659
0	0	Rentesikringsinstrumenter	128	150
5	-8	Valutasikringsinstrumenter	5	-8
86	651	Sum virkelig verdi på sikringsinstrumenter	214	801
2023	2022	Ikke bokført gevinst(+)/tap(-) på sikringsinstrumenter	2023	2022
81	659	Energisikringsinstrumenter	81	659
0	0	Rentesikringsinstrumenter	128	150
5	-8	Valutasikringsinstrumenter	5	-8
86	651	Sum ikke bokført gevinst (+)/tap(-) på sikringsinstrumenter	214	801

Note 16

Bundne bankinnskudd

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2023	2022	Bundne bankinnskudd	2023	2022
293	225	Depositumskonti	293	225
169	135	Skattetrekkmidler	216	135
462	360	Sum bundne bankinnskudd	509	360

Note 17

Egenkapital og eierinformasjon

(Tall i millioner kroner)

Foretaket er 100 prosent eid av staten ved Samferdselsdepartementet.

Bane NOR SF

Endring i egenkapital	Innskuddskapital	Annen egenkapital	Sum
Egenkapital 31.12.2021	8 802	2 807	11 609
Korrigerings mot egenkapital 01.01.2022		-5 347	-5 347
Egenkapital 01.01.2022	8 802	-2 540	6 262
Tingsinnkudd 01.10.2022	7	0	7
Avsatt utbytte	0	-50	-50
Årets resultat	0	516	516
Estimatavvik pensjon	0	517	517
Sum egenkapital 31.12.2022	8 809	-1 557	7 253
Tingsinnkudd 13.03.2023	200	0	200
Omdanning Spordrift		-214	-214
Avsatt utbytte	0	0	0
Årets resultat	0	368	368
Estimatavvik pensjon	0	-324	-324
Sum egenkapital 31.12.2023	9 009	-1 727	7 283

Bane NOR SF Konsern

Endring i egenkapital	Innskuddskapital	Annen egenkapital	Sum
Egenkapital 31.12.2021	8 802	3 017	11 819
Korrigerings mot egenkapital 01.01.2022		-5 395	-5 395
Egenkapital 01.01.2022	8 802	-2 378	6 424
Tingsinnkudd 01.10.2022	7	0	7
Avsatt utbytte	0	-50	-50
Årets resultat	0	535	535
Estimatavvik pensjon	0	517	517
Sum egenkapital 31.12.2022	8 809	-1 376	7 433
Tingsinnkudd 13.03.2023	200	-119	81
Omdanning Spordrift		-85	-85
Avsatt utbytte	0	0	0
Årets resultat	0	-90	-90
Estimatavvik pensjon	0	-324	-324
Sum egenkapital 31.12.2023	9 009	-1 994	7 016



I foretaks møte 13. mars 2023 ble samtlige aksjer i Spordrift AS skutt inn i Bane NOR SF. Med virkning fra 1. desember 2023 ble all virksomhet i Spordrift i sin helhet overført til Bane NOR SF ved at eiendeler, rettigheter, herunder offentlige tillatelser og forpliktelser som er knyttet til virksomheten i Spordrift AS ble overført til Bane NOR SF, jf. reglene om omdanning i statsforetaksloven § 55 annet ledd jf. første ledd. Regnskapsmessig virkning var 1. januar 2023, og overføringen er regnskapsført med regnskapsmessig kontinuitet.

Tingsinnskudd per 2. januar 2017 ved etableringen av foretaket inkluderte kontantinnskudd for å kompensere for at forpliktelsene var høyere enn eiendelene. Bevilgningen ble dekket inn ved tilsvarende reduksjon av kap. 1352 Jernbane-direktoratet, post 73 (kjøp av infrastrukturtjenester - investeringer). Samlet tilførsel av midler var uendret, og endret ikke foretakets faktiske handlingsrom, aktivitetsnivå eller prioriteringer i 2017. Det ble vurdert at foretaket ved utløpet av etterfølgende kalenderår ville ha en fordring på Jernbanedirektoratet tilsvarende verdien av investeringer Bane NOR selv har finansiert. Det er foretatt en fornyet vurdering av grunnlaget for denne vurderingen. Vurderingen er at fordringen ikke oppfyller kriteriene for regnskapsmessig klassifisering som fordring. Fordringen er derfor korrigeret mot egenkapitalen med 5 347 mill. kr som en korreksjon i tidligere perioder. Fjorårstallene er omarbeidet for sammenligningsformål.

Det er i underkonsernet Bane NOR Eiendom foretatt en fornyet vurdering av resultatførte prosjektkostnader, avskrivninger og løpende avregning for prosjekter. Vurderingen avdekket inntekter og kostnader som tilhører tidligere perioder. Samlet sett anses dette å utgjøre et betydelig beløp, og er derfor justert til riktig periode. Fjorårstallene er omarbeidet for sammenligningsformål.

Note 18

Leveringsforpliktelse

(Tall i millioner kroner)

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	
2023	2022	Årets endring i leveringsforpliktelse	2023	2022
198 109	183 389	Leveringsforpliktelse 01.01.	198 461	183 749
18 307	20 118	Anskaffelse varige driftsmidler finansiert med tilskudd	18 307	20 118
-19	0	Reklassifisering	-19	0
-6 362	-5 397	Årets inntektsføring	-6 370	-5 405
210 036	198 109	Sum	210 380	198 461

Note 19

Andre avsetninger for forpliktelser

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2023	2022	Årets endring i leveringsforpliktelse	2023	2022
96	78	Usikre betingede forpliktelser ifm. tvister og krav	96	78
100	45	Øvrige usikre forpliktelser	100	45
196	123	Sum bokførte usikre forpliktelser	196	123

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

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2023	2022	Rentebærende gjeld	2023	2022
0	0	Obligasjonslån	5 325	4 083
0	0	Banklån	3 098	1 500
0	0	Sertifikatlån	300	800
0	0	Benyttet kassekreditt	0	350
0	0	Sum rentebærende gjeld	8 723	6 733
0	0	herav langsiktig gjeld	8 323	5 200
0	0	herav kortsiktig gjeld	400	1 533

Bane NOR SF Konsern

Forfallstruktur	2024	2025	2026	2027	2028	> 2029
Rentebærende gjeld	400	1 346	996	1 145	1 514	3 322

Covenantskrav (Bane NOR Eiendom Konsern)

	Krav	2023	2022
Belåningsgrad i forhold til markedsverdi	< 65,0 %	38,0 %	32,2 %

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 2023.

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 2023.

Note 21

Annen kortsiktig gjeld

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2023	2022	Annen kortsiktig gjeld	2023	2022
305	286	Uopptjent inntekt	600	348
3 694	3 235	Påløpte kostnader	3 845	3 478
822	593	Skyldig lønn, feriepenger og skattetrekk	869	593
6 956	5 965	Gjeld vederlag til Jernbanedirektoratet, jf. note 1	6 956	5 965
0	50	Avsatt utbytte	0	50
0	1	Annen kortsiktig gjeld	12	28
11 777	10 130	Sum annen kortsiktig gjeld	12 282	10 462

Note 22

Hendelser etter balansedagen

Det er ingen kjente, vesentlige hendelser av betydning som har oppstått etter balansedagen for regnskapsåret 2023.

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 rådgivere, 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 Jernbanedirektoratet, 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 even-

tuell effektivisering innenfor drift og en mer langsiktig og effektiv innretning av vedlikeholdsarbeidet i foretaket kan frigi 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 utredninger 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 persontogskapene, 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 effektpakkene i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2022-33 (NTP). I tillegg kommer et vedlegg for investeringsprosjekter som inngår i «Mindre investerings tiltak jernbane».

Når det inngås avtale om en effektpakke, tar foretaket et helhetlig ansvar for realiseringen av denne. Det enkelte vedlegg

regulerer krav foretaket skal ivareta ved planlegging og bygging slik at effektpakkene 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 investeringsstilskudd, jamfør 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 aktivisering. Tilhørende vederlag behandles som driftstilskudd og det inntektsføres vederlag som tilsvarende 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 bruttonnkilometer togoperatørene har kjørt på skinnegangen.

Ytelsesordning (kompensasjon til togselskapene)

Det er innført en ytelsesordning som skal oppmuntre togoperatørene og foretaket til å redusere forstyrelsene på jernbanelinjetil et minimum og forbedre jernbanelinjetil yttelse. Inntekter fra ytelsesordningen inntektsføres når de er opptjent, hvilket vil si når foretaket har opparbeidet et krav på togoperatørene om et slikt vederlag. Kostnader fra Ytelsesordningen kostnadsføres tilsvarende når togoperatør har opparbeidet et krav om vederlag fra Bane NOR.

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 konsern-regnskapet 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 mulig verdifall, slik at det er risiko for at regnskapsført verdi overstiger gjenvinnbart beløp. Gjenvinnbart beløp fra kontantgenererende enheter er fastsatt ved beregninger

av bruksverdi for anleggsmidler og realisasjonsverdi for omløpsmidler. Disse beregninger krever bruk av estimater.

Regnskapsførte verdier av eiendomsporteføljen testes årlig for verdifall. Utfallet av en verdifallstest kan være at betydelige tap knyttet til balanseførte eiendeler må resultatføres. Eiendomsporteføljen i Bane NOR Eiendom-konsern består av to porteføljer fordelt mellom driftsavhengige eiendommer (investeringseiendom) og 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 forpliktelser og øvrige langsiktige forpliktelser

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

Konsolideringsprinsipper

Konsernregnskapet omfatter morselskapet Bane NOR SF og datterselskapene Bane NOR Eiendom AS, Bne S-22 AS, Spordrift AS og Bn Lysaker Elveveien AS. Datterselskapet Bane NOR Eiendom AS er igjen morselskap i Bane NOR Eiendom-konsernet.

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

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

Konsernets felleskontrollerte virksomheter regnskapsføres etter egenkapitalmetoden. Bruk av metoden fører til at regnskapsført verdi i balansen tilsvarer andelen av egenkapitalen i den felleskontrollerte virksomheten, korrigert for eventuelle merverdier fra kjøpet og urealiserte interne gevinster. Resultatandelen i regnskapet baseres på andelen av resultatet etter skatt i den felleskontrollerte virksomheten, og korrigeres for avskrivning av merverdier og urealiserte gevinster. I resultatregnskapet vises resultatandelen som en separat driftsrelatert inntekt.

Hovedregel for klassifisering av eiendeler og gjeld

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

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

Anleggsmidler med begrenset økonomisk levetid avskrives planmessig.

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

Anskaffelseskost

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

Varige driftsmidler

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

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

Aksjer i datterselskaper, felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskaper

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

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

Andre aksjer

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

Varer

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

Foretakets varelager består av materiell og komponenter som skal benyttes til

løpende vedlikehold og drift av eksisterende jernbaneinfrastruktur.

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

Anleggskontrakter

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

Valuta

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

Pensjon

Foretaket har innskuddsbasert pensjonsordning, som er gjeldende ved nyansettelse. 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 fremstille pålitelige beregninger av opptjente forpliktelser. AFP-ordningen regnskapsføres derfor som en innskuddsbasert ordning, og er inkludert i kostnader ved innskuddsordning inklusive arbeidsgiveravgift.

Foretaket benytter muligheten i NRS 6 Pensjoner til å regnskapsføre pensjon i tråd med IAS 19 Ytelser til ansatte. Ved beregning av pensjonskostnaden, benyttes en lineær opptjeningsmodell basert på forventet sluttlønn. Beregningene er videre basert på forventning om diskonteringsrente, fremtidig regulering av lønn, pensjoner og ytelser fra folketrygden, fremtidig avkastning på pensjonsmidler samt aktuariemessige forutsetninger om dødelighet, frivillig avgang samt tidlig avgang som følge av særaldersgrense i Bane NOR SF.

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

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

Finansielle og operasjonelle leieavtaler

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

Sikring

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

Konsernet har inngått såkalte «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 valutasikre innkjøp.

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

Skatteplikt

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

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

Kontantstrøm

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

Redegjørelse for eierstyring og foretaksledelse

Bane NOR følger statens prinsipper for god eierstyring og selskapsledelse, og har i tillegg valgt etterlevelse av Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse (www.nues.no). Regnskapslovens føringer om redegjørelse om foretaksstyring dekkes ved at krav i §3-3b punkt 4, 7 og 8 er dekket i teksten under. Bane NOR 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. Dermed legges det vekt på kvalitet og å yte effektive tjenester til togselskapene og samfunnet.

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

obligatorisk e-læring for alle og målrettet dilemmatrening årlig for å understøtte kunnskap og forståelse om de etiske retningslinjene.

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

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 per 31.12.2023.

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 målsetninger (kategori 2). 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 lønns-

somhetsvurderinger. 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.

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 jernbaneeiendom, samt annen virksomhet som står i naturlig sammenheng med dette. Foretaket mottar vederlag for de tjenestene som inngår i avtalene med Den norske stat v/Jernbanedirektoratet. Avtalene skal reflektere staten v/Samferdselsdepartementets avtale med foretaket. Foretaket skal, innenfor rammene av avtalene med staten, ha ansvar for porteføljestyling av sine prosjekter.

Foretaket skal legge samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger til grunn for sine prioriteringer og sin virksomhet. Jernbane- og eiendomsvirksomheten skal sammen bygge opp om foretakets formål.

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 AS ble den 1. desember 2023 slått sammen med Bane NOR SF og er nå integrert som en del av divisjonen "Drift og vedlikehold" i Bane NOR SF.

Selskapskapital

Selskapets foretakskapital er NOK 9 009 491 516 ved utgangen av 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. 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 2023 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 per 31.12.2023 som utpekes i henhold til retningslinjer i statsforetaksloven §19. Styrets leder, nestleder og fem 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 2023 fem 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 regningssvarende måte innenfor rammen av de ressurser Bane NOR rår over. Styret ansetter konsernsjefen, og fører tilsyn med konsernsjefens ledelse av Bane NOR. Styret er generalforsamling for Bane NOR SFs datterselskaper. Det er utarbeidet en egen styreinstruks som gjennomgås årlig, og styret evaluerer sitt arbeid og sin kompetanse med samme frekvens.

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

Styret har etablert tre styreutvalg.

Revisjonsutvalg

- Styrets revisjonsutvalg er et underutvalg av styret i Bane NOR og skal virke som et saksforberedende organ for styret i utøvelsen av sitt ansvar for regnskapsrapportering, intern- og eksternevisjon, 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 varslingssaker.
- Kompensasjonsutvalget er ansvarlig for utførelse av sine oppgaver kun overfor styret i Bane NOR. Styrets og det enkelte styremedlems ansvar endres ikke som følge av utvalgets arbeid.

Prosjektutvalg

- Styrets prosjektutvalg er et underutvalg av styret i Bane NOR og har som formål å være et saksforberedende organ for styrets behandling av prosjekt beslutninger, 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 2023 er det gjennomført følgende møter:

	Rolle	Styret	Revisjons- utvalget	Kompensasjons- utvalget	Prosjekt- utvalget
Antall møter		19	10	6	8
Cato Hellesjø	Styreleder, leder for kompensasjonsutvalget og medlem i prosjektutvalget	19		6	8
Olaf Melbø	Nestleder, leder for prosjektutvalget	19			8
Baard Haugen	Styremedlem, leder for revisjonsutvalget (til 16.06)	11	3		
Renate Larsen	Styremedlem, medlem i kompensasjons-utvalget	19		6	
Hildegunn Naas-Bibow	Styremedlem, medlem i revisjonsutvalget (leder i revisjonsutvalget fra 16.06)	19	10		
Adele Bugge Norman Pran	Styremedlem, medlem i prosjektutvalget (fra 13.03)	19			7
Eli Giske	Styremedlem (fra 13.03), medlem i revisjonsutvalget (fra 25.05)	13	7		
Tore Olaf Rimmereid	Styremedlem (fra 16.06), medlem i revisjonsutvalget (fra 25.09)	8	4		
Bente Langeland Roheim	Styremedlem, medlem i prosjektutvalget	19			8
Terje Wold	Styremedlem, medlem i kompensasjonsutvalget (til 16.06)	11		3	
Lars Øyvind Sannes	Observatør, medlem i revisjonsutvalget (styremedlem fra 16.06)	19	10		
Morten Tannum	Observatør (til 16.06)	11			
Bård Johnsen	Observatør (fra 16.06)	8			
Ola Rune Kleiven	Administrativ observatør (fra 22.03) Observatør (fra 16.06), medlem i kompensasjons-utvalget (fra 31.08)	12		3	

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 risikoprofil og påse at Bane NOR har god internkontroll, tilstrekkelige systemer og ressurser for å sikre at lovbestemmelser etterleves. Dette inkluderer hensiktsmessige systemer for risikostyring som reflekterer omfanget og arten av virksomheten, 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 rapporter 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 egenervurdering, vurderes Bane NOR sin internkontroll for 2023 som tilfredsstillende.

Compliance Officer

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

Konsernrevisjonen

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 eksternt 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 lønnsrapporten. 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 lønnsrapporten.

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 2023. 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 2023, 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 2023, 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 rettviseende bilde av den finansielle stillingen per 31. desember 2023 og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapskikk i Norge, og Gir konsernregnskapet et rettviseende bilde av konsernets finansielle stilling per 31. desember 2023 og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapskikk i Norge.
--	--

Grunnlag for konklusjonen

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med 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 i samsvar med kravene i relevante lover og forskrifter i Norge og International Code of Ethics for Professional Accountants (inkludert internasjonale uavhengighetsstandarder) utstedt av International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA-reglene), og vi har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Innhentet revisjonsbevis er etter vår vurdering tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Annen informasjon

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

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



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

Konklusjon om årsberetningen

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

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

Styret og daglig leders ansvar for årsregnskapet

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

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

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 ISA-ene, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon er å anse som vesentlig dersom den enkeltvis eller samlet med rimelighet kan forventes å påvirke de økonomiske beslutningene som brukerne foretar på grunnlag av årsregnskapet.

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

Oslo, 15.05.2024
BDO AS

Terje Tvedt
statsautorisert revisor
(elektronisk signert)



BDO AS
Munkedamsveien 45
Postboks 1704 Vika
0121 Oslo

Uavhengig attestasjonsuttalelse om Bane NOR SF bærekraftsrapport

Til styret i Bane NOR SF

Vi er engasjert av Bane NOR SF for å utføre et attestasjonsoppdrag som skal gi moderat sikkerhet knyttet til Bane NOR SFs bærekraftsrapport (inkludert i kapittelet «Bærekraftsberetning» i styrets års- og bærekraftsberetning), heretter kalt «bærekraftsrapport», for regnskapsåret 2023.

Konklusjon

Basert på vår kontroll og innhentede bevis er vi ikke blitt oppmerksomme på forhold som gir oss grunn til å tro at:

- Bane Nor SFs bærekraftsrapport ikke i det alt vesentlige er utarbeidet i overensstemmelse med kravene i ESRS-standardene med de unntakene foretaket har angitt i rapporten under kapittelet «Basis for rapportering (ESRS 2 BP-1)»
- Prosessen som er gjennomført av Bane Nor SF for å identifisere informasjonen som inkluderes i bærekraftsrapporten («prosessen») ikke i det alt vesentlige er i tråd med beskrivelsen i kapittelet 1-11 Analyse av dobbel vesentlighet (ESRS 2 IRO-1 og IRO-2) i bærekraftsrapporten.

Grunnlag for konklusjonen

Vårt oppdrag er gjennomført i samsvar med ISAE 3000 - «Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller forenklet revisorkontroll av historisk finansiell informasjon. Denne standarden krever at vi planlegger og utfører vårt oppdrag for å oppnå moderat sikkerhet for at informasjonen presentert i bærekraftsrapporten i det alt vesentlige samsvarer med kriteriene, og å utstede en uavhengig attestasjonsuttalelse om bærekraftsrapporten.

Typen, tidspunktet og omfanget av prosedyrene avhenger av vårt skjønn, inkludert vurdering av risikoen for vesentlig feilinformasjon, enten som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Prosedyrer utført i et attestasjonsoppdrag som skal gi moderat sikkerhet varierer i type og omfang, og er mindre i omfang enn et attestasjonsoppdrag som skal gi betryggende sikkerhet. Følgelig er sikkerhetsnivået i et attestasjonsoppdrag med moderat sikkerhet vesentlig lavere enn om attestasjonsoppdraget var utført for å oppnå betryggende sikkerhet.

Vårt ansvar etter denne standarden er nærmere beskrevet i avsnittet «Revisors oppgaver og plikter ved attestasjon av bærekraftsrapporten».

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. Innhentet bevis er etter vår vurdering tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon. Vi anvender ISQM 1 - Kvalitetsstyring for revisjonsforetak som utfører revisjon eller forenklet revisorkontroll av regnskaper, eller andre attestasjonsoppdrag eller beslektede tjenester og opprettholder et omfattende system for kvalitetskontroll inkludert dokumenterte retningslinjer og prosedyrer vedrørende etterlevelse av etiske krav, standarder og gjeldende lovmessige og regulatoriske krav.



Innhentet bevis er etter vår vurdering tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Ledelsens ansvar

Ledelsen er ansvarlig for å utforme og implementere en prosess for å identifisere informasjonen som inkluderes i bærekraftsrapporten i tråd med ESRS-ene og får å informere om denne prosessen i tråd med ESRS2 IRO-1 i bærekraftsrapporten. Dette ansvaret inkluderer:

- Forståelse av konteksten som Bane Nor SF har aktiviteter og forretningsforhold i, samt opparbeide seg en forståelse av Bane Nor SFs interesser
- Identifisering og vurdering av faktiske og potensielle påvirkninger (både positive og negative) relatert til bærekraftsforhold, og risikoer og muligheter som påvirker, eller med rimelig sikkerhet kan forventes å påvirke, Bane Nor SFs finansielle stilling, finansielle utvikling, kontantstrømmer, tilgang til kapital eller kapitalkostnad på kort, mellomlang eller lang sikt
- Vesentlighetsvurderingen av identifiserte påvirkninger, risikoer og muligheter relatert til bærekraftsforhold ved å fastsette og bruke hensiktsmessige grenseverdier, og
- Fastsettelse av estimater og forutsetninger som er hensiktsmessige under disse omstendighetene

Ledelsen i Bane NOR SF er videre ansvarlig for utarbeidelsen og presentasjonen av bærekraftsrapporten, som inkluderer informasjon som er identifisert i prosessen, og for at rapporten er utarbeidet i samsvar med rapporteringskriteriene som er presentert i rapporten under kapittelet «Basis for rapportering (ESRS 2 BP-1)». Dette inkluderer:

- utarbeidelse, implementering og oppfølging av intern kontroll som ledelsen finner nødvendig for å muliggjøre utarbeidelsen av en rapport som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og
- Valg og bruk av hensiktsmessig bærekraftsrapporteringsmetoder og fastsette forutsetninger og estimater vedrørende egendefinert informasjon i bærekraftsrapporten der det er hensiktsmessig

Revisors oppgaver og plikter ved attestasjon av bærekraftsrapporten

Vår oppgave er å planlegge og utføre attestasjonsoppdraget for å kunne gi uttrykk for en konklusjon med moderat sikkerhet om hvorvidt bærekraftsrapporten til Bane NOR SF er uten vesentlig feilinformasjon, enten som følge av feil eller misligheter, og å avgi en attestasjonsuttalelse med moderat sikkerhet som inkluderer vår konklusjon. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon er å anse som vesentlig dersom den enkeltvis eller samlet med rimelighet kan forventes å påvirke beslutningene som brukerne foretar på grunnlag av bærekraftsrapporten.

Våre oppgaver og plikter knyttet til bærekraftsrapporten, inkludert prosessen, inkluderer å:

- Gjennomføre risikohandlinger, inkludert opparbeide oss en forståelse av internkontroll som er relevant for attestasjonen, for å identifisere risikoer for at prosessen for å identifisere informasjon som inkluderes i bærekraftsrapporten ikke følger kravene i ESRS, men ikke med



formål å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av den interne kontrollen, inkludert utfallet av prosessen, og

- Utforme og gjennomføre handlinger for å vurdere hvorvidt prosessen for å identifisere informasjon som inkluderes i bærekraftsrapporten er i tråd med Bane Nor SFs beskrivelse av prosessen i bærekraftsrapporten i kapittelet 1-11 Analyse av dobbel vesentlighet (ESRS 2 IRO-1 og IRO-2) i bærekraftsrapporten.

Øvrige oppgaver og plikter knyttet til bærekraftsrapporten inkluderer å:

- Gjennomføre risikohandlinger, inkludert opparbeide oss en forståelse av internkontroll som er relevant for attestasjonen, for å identifisere informasjon hvor vesentlig feilinformasjon kan oppstå, enten som følge av misligheter eller utilsiktede feil, men ikke med formål å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av den interne kontrollen
- Utforme og gjennomføre handlinger for å håndtere informasjon i hvor vesentlig feilinformasjon kan forventes å oppstå, og innhente bevis som er tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon. Risikoen for at vesentlig feilinformasjon som følge av misligheter ikke blir avdekket, er høyere enn for feilinformasjon som skyldes utilsiktede feil, siden misligheter kan innebære samarbeid, forfalskninger, bevisste utelatelser, uriktige fremstillinger eller overstyring av intern kontroll.

Sammendrag av utført arbeid

Ved gjennomføringen av attestasjonssopdraget med moderat sikkerhet har vi blant annet utført følgende handlinger knyttet til prosessen:

- Opparbeidet oss en forståelse av prosessen gjennom:
 - Møter med nøkkelansatte for å identifisere benyttede informasjonskilder (involvering av interessenter, forretningsplaner, strategidokumenter osv.) og
 - Gjennomgang av Bane Nor SFs interne prosessdokumentasjon
- Vurdert hvorvidt innhentede revisjonsbevis fra prosessen var i tråd med beskrivelsen av prosessen som beskrevet i kapittel 1-11 Analyse av dobbel vesentlighet (ESRS 2 IRO-1 og IRO-2) i bærekraftsrapporten

Ved gjennomføringen av attestasjonssopdraget med moderat sikkerhet har vi blant annet utført følgende handlinger:

- Opparbeidet oss en forståelse av Bane Nor SFs rapporteringsprosess som er relevant for utarbeidelse av bærekraftsrapporten
- Innsamling og gjennomgang av relevant informasjon som støtter fremstilling av nøkkeltall gjennom analytiske handlinger og detaljtesting
- Kontrollert at Bane NOR SF har utarbeidet en indeks for 2023 og om informasjonen er gitt slik det kreves i ESRS standardene

Annen informasjon

Ledelsen er ansvarlig for annen informasjon. Annen informasjon består av annet innhold i årsrapporten, men inkluderer ikke bærekraftsrapporten eller vår uttalelse om den.



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

Oslo, 15. mai 2024

BDO AS

Terje Tvedt

Statsautorisert revisor

Permeo Dokumentnøkkel: INVEA-0CC3W-EAOWS-5YCHY-H0VUX-ESQ08



BDO AS
Munkedamsveien 45
Postboks 1704 Vika
0121 Oslo

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 2023, 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. Revisjonsforetaket anvender internasjonal standard for kvalitetsstyring (ISQM) 1, som krever at revisjonsforetaket utformer, implementerer og gjennomfører et system for kvalitetsstyring som inkluderer retningslinjer eller rutiner som samsvarer med etiske krav, profesjonsstandarder og gjeldene lover og forskrifter.

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».

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: UE25Q-V7XDA-0DEPM-WN4TIV-NDNNF-3HE00

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 lederlønninger

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

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

- Retningslinjene skal bidra til selskapets forretningsstrategi, langsiktige interesser og økonomiske bæreevne.
- 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. Dette er beskrevet nærmere i Lønnsrapporten for 2023.

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:

- Avgir 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.
- Konsernsjef forankrer fastsettelsen av godtgjørelsen til øvrige ledende personer.
- Gir 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 2023

Generelt

I Bane NORs retningslinjer for fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse inngår følgende elementer; fastlønn, naturalytelser og pensjons- og forsikringsordninger.

Lønnselementer

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 6 måneders grunnlønn. Etterlønnen utbetales etter utløpet av oppsigelsesperioden. Sluttvederlaget reduseres forholdsmessig ved inntekt fra ny stilling. Sluttvederlag benyttes ikke når lederen har tatt initiativ til oppsigelsen.

Øvrige ledende personer har ikke sluttvederlagsavtaler.

Lønnsrapport for 2023

1. Lederlønnspolitik og gjennomføring av retningslinjene for foregående regnskapsår

Lederlønnspolitikken for 2023 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 2023 var økningen i gjennomsnitt 5,2 % på årsbasis.

Ledelsens godtgjørelsesordning blir årlig gjennomgått av styret.

Samlet godtgjørelse til ledende ansatte for 2023 er i samsvar med konsernets retningslinjer om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse for ledende personer:

- Variabel godtgjørelse praktiseres ikke.

- Nivå på godtgjørelse er vurdert og fastsatt ut fra vårt behov om å kunne rekruttere og beholde forretningsviktig kompetanse og der gjennom sikre at vi når våre langsiktige resultater. Vi vurderer nivået på godtgjørelse til ikke å være lønnsledende og er fullt ut i samsvar med konsernets lønnspolitikk.
- Lønnsoppgjøret i Bane NOR endte på 5,2 % i tråd med frontfaget (som gir 5,6 % etter justering av overheng og med dato 1.4.23). Basert på konkurransesituasjonen om kompetanse og lønnsnivået for ledende ansatte, besluttet konsernsjef å regulere årslønnen for konsernledelsen med samme prosentats som øvrige ansatte i konsernet. Det etter drøftelser i konsernets kompensasjonsutvalg.

2. Godtgjørelse til ledende ansatte

Bane NOR definerer konsernledelsen som ledende ansatte. I tabellene nedenfor vises lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i 2023 og 2022 samt total godtgjørelse til ledende ansatte i perioden 2019 til og med 2023.

Oversikt over samlet godtgjørelse til ledende ansatte i 2023:

Navn	Tittel	Lønn	Naturalytelser	Pensjonsinnskudd	Samlet godtgjørelse for 2023
Frimannslund, Gorm * (01.01.-14.03.)***	konsernsjef	3 023 146	5 645	407 366	3 436 156
Bråtebæk, Henning ** (14.03.-31.12.)****	konserndirektør Drift og vedlikehold	2 405 081	1 456	159 861	2 566 398
Eriksen, Thor Gjermund ** (01.10.-31.12.)	konsernsjef	862 500	909	49 617	913 026
Sverre Kjenne*	konserndirektør Trafikk og teknologi	2 877 886	5 645	398 549	3 282 080
Undrum, Stine B Illebrekke * (01.01.-10.04.)	konserndirektør Utbygging	730 790	1 468	314 721	1 046 979
Sandvin, Bettina ** (11.04.-31.12.)	konserndirektør Utbygging	1 660 743	4 364	206 215	1 871 322
Lunøe, Jon-Erik **	konserndirektør Eiendom	2 469 041	6 546	195 383	2 670 970
Henning Scheel **	konserndirektør Kunde og marked	1 947 644	6 546	191 013	2 145 203
Steffensen, Birger **	konstituert konserndirektør Virksomhetsstyring	1 896 440	6 546	195 156	2 098 142
Beate Hamre Deck**	konserndirektør HR og organisasjon	2 053 274	6 546	207 571	2 267 391
Karsten Boe**	konserndirektør Sikkerhet og kvalitet	1 933 006	6 546	195 460	2 135 012
Torild Lid Uribarri ** (01.01.-31.08.)	konserndirektør Kommunikasjon og samfunnskontakt	1 259 269	4 357	135 536	1 399 162
Aasmundsen, Nina ** (01.09.-31.12.)	konstituert konserndirektør Kommunikasjon og samfunnskontakt	496 914	2 182	142 441	641 537

* SPK - offentlig tjenestepensjon ** Innskuddspensjon DNB *** Inkludert avtalt etterlønn **** Konstituert konsernsjef fra 14.03.23 - 16.10.23

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
Lunøe, Jon-Erik **	konserndirektør Eiendom	2 346 737	6 318	172 112	2 525 167
Undrum, Stine B Illebrekke *	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

Samlet godtgjørelse for ledende ansatte i perioden 2019 til og med 2023

Navn	Tittel	2019	2020	2021	2022	2023
Gorm Frimannslund *	konsernsjef	3 165 895	3 157 303	3 296 764	3 369 871	3 436 156
Lunøe, Jon-Erik **	konserndirektør Eiendom	786 902	2 384 626	2 436 860	2 525 167	2 670 970
Undrum, Stine B Illebrekke *	konserndirektør Utbygging	854 379	2 571 483	2 710 301	2 829 241	1 046 979
Sverre Kjenne*	konserndirektør Drift og teknologi	2 265 564	2 388 199	2 900 614	3 014 740	3 282 080
Henning Scheel **	konserndirektør Kunde og marked		601 680	1 958 886	2 029 598	2 145 203
Karsten Boe**	konserndirektør Sikkerhet og kvalitet	1 874 735	1 902 595	1 945 507	2 015 685	2 135 012
Beate Hamre Deck**	konserndirektør HR og organisasjon	1 929 104	1 980 863	2 038 037	2 129 995	2 267 391
Torild Lid Uribarri **	konserndirektør Kommunikasjon og samfunnskontakt	1 891 854	1 939 047	1 977 804	2 049 171	1 399 162
Eriksen, Thor Gjermund **	konsernsjef					913 026
Bråtebæk, Henning **	konserndirektør Drift og vedlikehold					2 566 398
Sandvin, Bettina **	konserndirektør Utbygging					1 871 322
Steffensen, Birger **	konstituert konserndirektør Virksomhetsstyring					2 098 142
Aasmundsen, Nina **	konstituert konserndirektør Kommunikasjon og samfunnskontakt					641 537
Rune Fjeldstad **	konserndirektør Virksomhetsstyring			844 188	2 440 038	
Eli Skrøvset**	konserndirektør Virksomhetsstyring	2 322 496	2 340 490	1 559 468		
Vibeke Aarnes*	konserndirektør Infrastruktur	2 238 254	1 621 556			
Bjørn Kristiansen*	konserndirektør Kunde og trafikk	2 304 474	1 660 831			
Petter Eiken*	konserndirektør Eiendom	3 405 149				
Einar Kilde**	konserndirektør Utbygging	2 032 380				

* SPK - offentlig tjenestepensjon ** Innskuddspensjon DNB

Samlet godtgjørelse for ledende ansatte i perioden 2019 til og med 2023:

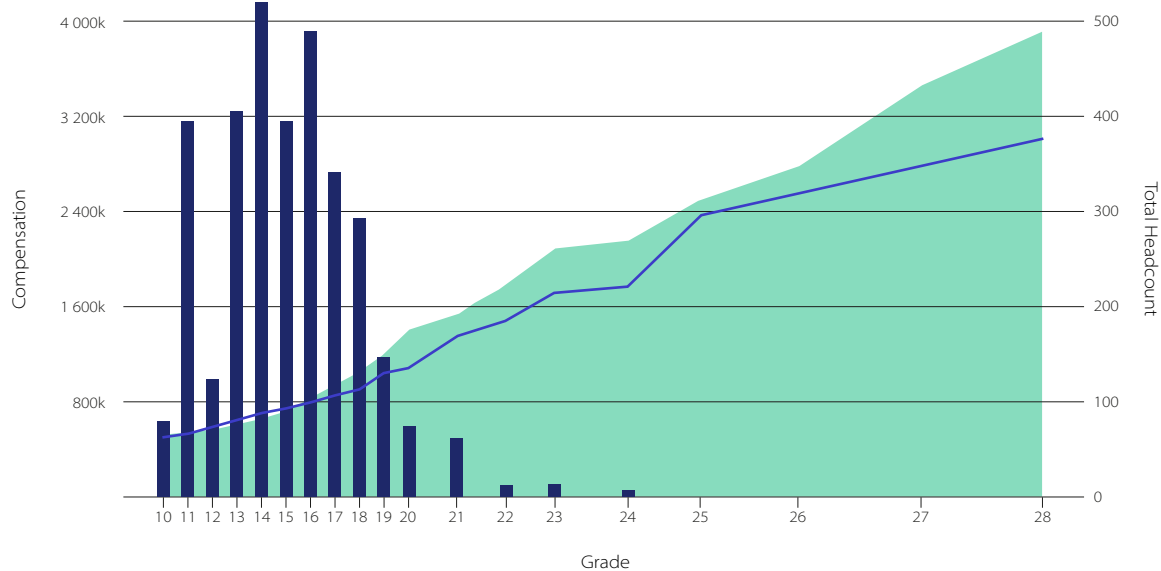
	2019	2020	2021	2022	2023
Gjennomsnittlønn	2 089 265	2 049 879	2 166 843	2 489 278	2 036 414
Endring i kroner		-39 386	116 964	322 435	-452 865
Endring i prosent		-1,89%	5,71%	14,88%	-18,19%

Det har i perioden 2019 til 2023 vært flere endringer i konsernledelsen med stor grad av konstitueringer. Det har stor betydning for både gjennomsnittsgodtgjørelse i kroner og prosent.

3. Benchmark av lønnsnivå

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.

Tabellen nedenfor viser at lønnsnivået for ledende personer i Bane NOR ikke er ledende:



I tillegg til den ovennevnte lønnsammenligningen innhenter vi årsrapporter for andre sammenlignbare virksomheter med statlig eierskap. Lønnsrapportene fra disse virksomhetene er også en del av grunnlaget for fastsettelse av lønn for ledende personer.

4. Godtgjørelse til styret

Tabellene nedenfor viser godtgjørelse til styre for 2023 og 2022 samt samlet godtgjørelse til styremedlemmer i perioden 2019 til og med 2023.

Oversikt over samlet godtgjørelse til styret i 2023 (tall i norske kroner)

Navn	Utbetalt styrehonorar	Godtgjørelse for styreutvalg	Rolle	Oppnevnt	Samlet godtgjørelse 2023
Cato Hellesjø	497 375	82 167	Styreleder, leder kompensasjonsutvalg og medlem prosjektutvalg	23/06/2020	579 542
Olaf Melbø	303 042	76 625	Nestleder, leder prosjektutvalg	10/02/2016	379 667
Renate Larsen	247 417	23 542	Styremedlem, medlem kompensasjonsutvalget	21/06/2021	270 959
Adele Bugge Norman Pran	247 417	33 333	Styremedlem, medlem prosjektutvalget	21/06/2021	280 750
Tore Olaf Rimmereid	136 500	15 121	Styremedlem, medlem revisjonsutvalget	16/06/2023	151 621
Hildegunn Naas-Bibow	247 417	55 172	Styremedlem, leder revisjonsutvalget	21/06/2021	302 589
Bente Langeland Roheim	247 417	44 083	Styremedlem ansattvalg, medlem prosjektutvalget	25/06/2021	291 500
Eli Giske	197 000	36 022	Styremedlem, medlem revisjonsutvalget	13/03/2023	233 022
Lars Øyvind Sannes	219 917	44 083	Styremedlem ansattvalg+ medlem revisjonsutvalget	25/06/2021	264 000
Ola Rune Kleiven	140 833	13 120	Observatør, medlem i kompensasjonsutvalget	22/03/2023	153 953
Bård Johnsen	102 917	-	Observatør	16/06/2023	102 917
Terje Wold	110 917	10 541	Styremedlem ansattvalg, medlem kompensasjonsutvalget tom 16.06.23	25/06/2021	121 458
Baard Haugen	110 917	34 375	Styremedlem, leder revisjonsutvalg tom 16.06.2023	20/06/2017	145 292
Morten Fred Tannum	83 417	0	Observatør tom 16.06.2023	25/06/2021	83 417

Godtgjørelse til styret er utbetalt etterskuddsvis hver måned.

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		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
Bård Johnsen	102 917	-	Observatør	16/06/2023	102 917
Terje Wold	110 917	10 541	Styremedlem ansattvalg, medlem kompensasjonsutvalget tom 16.06.2023	25/06/2021	121 458
Baard Haugen	110 917	34 375	Styremedlem, leder revisjonsutvalg tom 16.06.2023	20/06/2017	145 292
Morten Fred Tannum	83 417	0	Observatør tom 16.06.2023	25/06/2021	83 417

Navn	Rolle	Samlet godtgjørelse 2019	Samlet godtgjørelse 2020	Samlet godtgjørelse 2021	Samlet godtgjørelse 2022	Samlet godtgjørelse 2023
Cato Hellesjø	Styreleder, leder kompensasjonsutvalg og medlem prosjektutvalg		233 489	584 333	557 700	579 542
Olaf Melbø	Nestleder, leder prosjektutvalg	330 333	358 667	381 417	365 006	379 667
Renate Larsen	Styremedlem, medlem kompensasjonsutvalget			130 183	260 850	270 959
Adele Bugge Norman Pran	Styremedlem			122 850	238 311	280 750
Baard Haugen	Styremedlem, leder revisjonsutvalg.	269 333	297 000	326 250	311 928	145 292
Hildegunn Naas-Bibow	Styremedlem og medlem revisjonsutvalget			136 850	280 850	302 589
Bente Langeland Roheim	Styremedlem ansattvalg, medlem prosjektutvalget			134 250	280 850	291 500
Terje Wold	Styremedlem ansattvalg, medlem kompensasjonsutvalget			127 583	260 850	121 458
Lars Øyvind Sannes	Observatør, medlem av revisjonsutvalget			104 445	221 772	264 000
Morten Fred Tannum	Observatør			90 445	179 233	83 417
Ane Rongen Breivega	Styremedlem, medlem kompensasjonsutvalg og medlem av revisjonsutvalg	251 333	289 000	161 358		
Toril Nag	Styremedlem	224 000	227 000	126 742		
Solbjørg Engeset	Styremedlem ansattvalg og medlem revisjonsutvalget	224 000	264 583	152 611		
Torfinn Håverstad	Styremedlem ansattvalg og medlem kompensasjonsutvalg	187 167	246 250	141 222		
Morten Lønnes	Observatør	57 000	171 000	97 375		
Siri Hatlen	Styreleder, leder kompensasjonsutvalg og medlem prosjektutvalg	484 500	317 166			
Tor Egil Pålerud	Observatør og medlem prosjektutvalget	205 333	208 583	120 722		
Auke Lont	Styremedlem	210 834				
Jens Heiberg	Observatør	83 000				
Ola Rune Kleiven	Observatør, medlem i kompensasjonsutvalget					153 953
Bård Johnsen	Observatør					102 917
Tore Olaf Rimmereid	Styremedlem, medlem revisjonsutvalget					151 621
Eli Giske	Styremedlem, medlem revisjonsutvalget					233 022

FOTO: Forside: Eivind Röhne

3, 11, 14, 15, 21, 28, 30, 32, 34, 59-62 Aksel Jermstad. 5 Bård Haug. 7, 24, 27, 28, 35, 157 Hilde Lilejord. 7, 12, 13, 17, 20, 21, 33, 49, 53, 69, 95, 126 Nikolas Gokstad Eriksen. 8, 55 Fabel Media. 8, 54 Arkitema Arkitektst. 9 Andrew Jørgensen. 9 Marius Martinsen Vatved. 9, 22, 25, 48, 284 Øystein Grue. 10 Glenn Lund. 10 Hans Petter Lyshaug. 11, 30, 31, 40 Tyge Møller Christensen. 12 Hans Morten Tamnes. 13 Anne Mette Storkvik. 18, 26, 29, 45, 57 Sebastian Bjerkvik. 19 sturlason.no. 26, 41 Simen Slette Sunde. 37 Einar Aslaksen. 39 Andreas Kleiberg. 42 Tor Erik Slagvolden. 46 Olav Nordli. 47 Lars Skjeggstad Kleven. 164 Øyvind Haug

BANE NOR

