BANE NOR

Årsrapport 2022

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

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

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

Jernbanenettet i tall
2022

4 247
Kilometer med jernbanespor
2021: **4 221**

335
Stasjoner/holdeplasser
2021: **335**

15
Godsterminaler
2021: **15**

2 622 Bruer
2021: **2 618**

725 Tunneler
2021: **723**

4 360 Eiendommer
2021: **4 360**

15 Verksteder
2021: **14**

15 Tømmerterminaler
2021: **15**

Innhold

Leder **5**

1.0 Om Bane NOR **7**

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

2.0 Sikkerhet **19**

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

3.0 Bærekraftig samfunnsutvikling **28**

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

4.0 Kunden i sentrum **37**

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

5.0 Mer jernbane for pengene **48**

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

6.0 Årsberetning, konsernledelse og styret **58**

6.1 Årsberetning 59
6.2 Konsernledelse 67
6.3 Styret 69

7.0 Regnskap **71**

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

8.0 Vedlegg **133**

8.1 Klimaregnskap 134

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

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

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

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

I 2022 opplevde passasjerene også mange forsinkelser og innstilte avganger. Målet er alltid å levere en infrastruktur som sørger for stabil og pålitelig togtrafikk. Det klarte vi ikke i fjor. Undersøkelsene av Follobanen er i full gang. Vi skal lære av det som har skjedd, og samtidig er det viktig at vi ser fremover. Bane NOR har et betydelig samfunnsansvar som fordrer at vi hever blikket og gjør jobben vår. For tross utfordringene på jernbanen; samfunnet er avhengig av en fungerende, klimavennlig, energi- og arealeffektiv transport. Norge trenger jernbanen. Landet vårt trenger mer utslippsfri frakt av gods og folk. Det skal vi levere – sammen med togselskapene.

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

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

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

Henning Bråtebæk,
Konstituert konsernsjef

1.0 Om Bane NOR

1.1 Bane NOR: Historie, nåtid, fremtid og mål 8

1.2 Året som gikk 13

Bane NOR: Historie, nåtid, fremtid og mål

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

På 1800-tallet var samfunnet i utvikling. Befolkningen var i sterk vekst, mens den industrielle revolusjonen brakte med seg teknologiske og økonomiske fremskritt. Det var behov for et effektivt transportmiddel. Vi trengte noe som kunne frakte folk og større mengder gods over lengre distanser.

Jernbanen bygger byer

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

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

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

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

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

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

Stolt fortid, stolt fremtid

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

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

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

FAKTA | Om Bane NOR

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

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

Vår tids store utfordring

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

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

Våre målsettinger

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

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

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

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

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

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

Tjenester fra Bane NOR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Året som gikk

13. JANUAR

Nye avtaler gir Bane NOR økt handlingsrom

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

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

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

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

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

13. JANUAR

Meråkerbanen stengt etter uværet Gyda

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

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

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

6. FEBRUAR

Samarbeider i respekt for hverandres næring

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

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

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

22. FEBRUAR

I startgropa for ny togparkering på Lillehammer

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

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

9. MARS

Jernbanen i Europa støtter Ukraina

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

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

1. APRIL

Grønne og ambisiøse planer for Trondheim S

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

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

7. JULI

Fikk løvebesøk i barnehagen

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

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

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

9. MAI

Kutter utslipp og stiller strengere krav

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

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

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

Fra utbyggingen ved Drammen stasjon sommeren 2021.

8. AUGUST

Hele nye Ski stasjon åpnet for trafikk

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

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

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

24. AUGUST

Trønderske tog får stell på Støren

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

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

1. SEPTEMBER

Bane NOR fem år!

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

2. NOVEMBER

Nye planer for togparkering sparer samfunnet for milliarder

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

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

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

19. OKTOBER

Gratulerer med 150-årsdagen, Drammenbanen!

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

10. NOVEMBER

Åpnet ny sentral for trafikkstyring i Trondheim

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

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

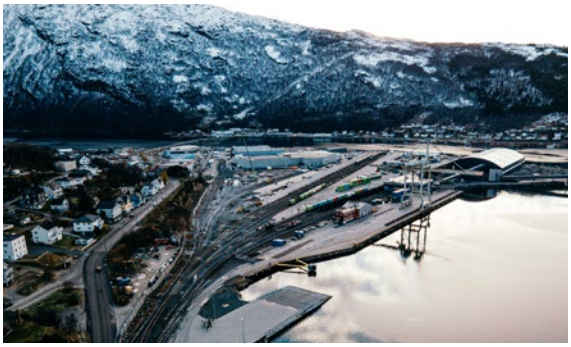
– Dette er selve «hjernen» i trafikkavviklingen, sa Sverre Kjenne, konserndirektør for Drift og teknologi i Bane NOR.

8. DESEMBER

Åpnet ny Narvikterminal – viktig for lokal og global transport

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

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



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

19. DESEMBER

Spordrift AS blir tilbakeført til Bane NOR SF

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

11. DESEMBER

Follobanen åpnet – og måtte stenge

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

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

21. DESEMBER

Norsk jernbane på Times Square

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

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

2.0 Sikkerhet

2.1 Vi setter sikkerheten først 21

2.2 De som vokter over togene 24

2.3 Hendelsene som forplikter oss 27

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

Vi setter sikkerheten først

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

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

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

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

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

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

Personskader hos ansatte, entreprenører og innleide fører vi også statistikk over. Dette måles som skadefrekvens H1 eller H2, som henviser til internasjonalt anerkjente verdier. H1-verdiene illustrerer personskader med fravær per million arbeidstimer. H2-verdiene illustrerer totalt antall personskader per million arbeidstimer. Skadestatistikken for egne ansatte har holdt seg på et stabilt lavt nivå gjennom 2022 (H1 = 0,7 og H2 = 1,1). For entreprenører så vi en svak økning i H1-verdien til 5,2, men en stabil H2-verdi på 12,4. Dette er et stykke over målene som ble satt for fjoråret, og derfor noe det vil bli lagt vekt på å bedre i 2023.

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

I 2022 hadde vi én dødsulykke der en person ble påkjørt av et tog på Nærbø stasjon i Rogaland. I tillegg hadde vi to alvorlige personskader. En strømulykke og en påkjørsel med truck. Hendelser som dette er alltid en tragedie. Først og fremst for de berørte og deres pårørende, men også for Bane NOR som arbeidsgiver og byggherre. Spesielt når det ender med at liv går tapt.

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

De som vokter over togene

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

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

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

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

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

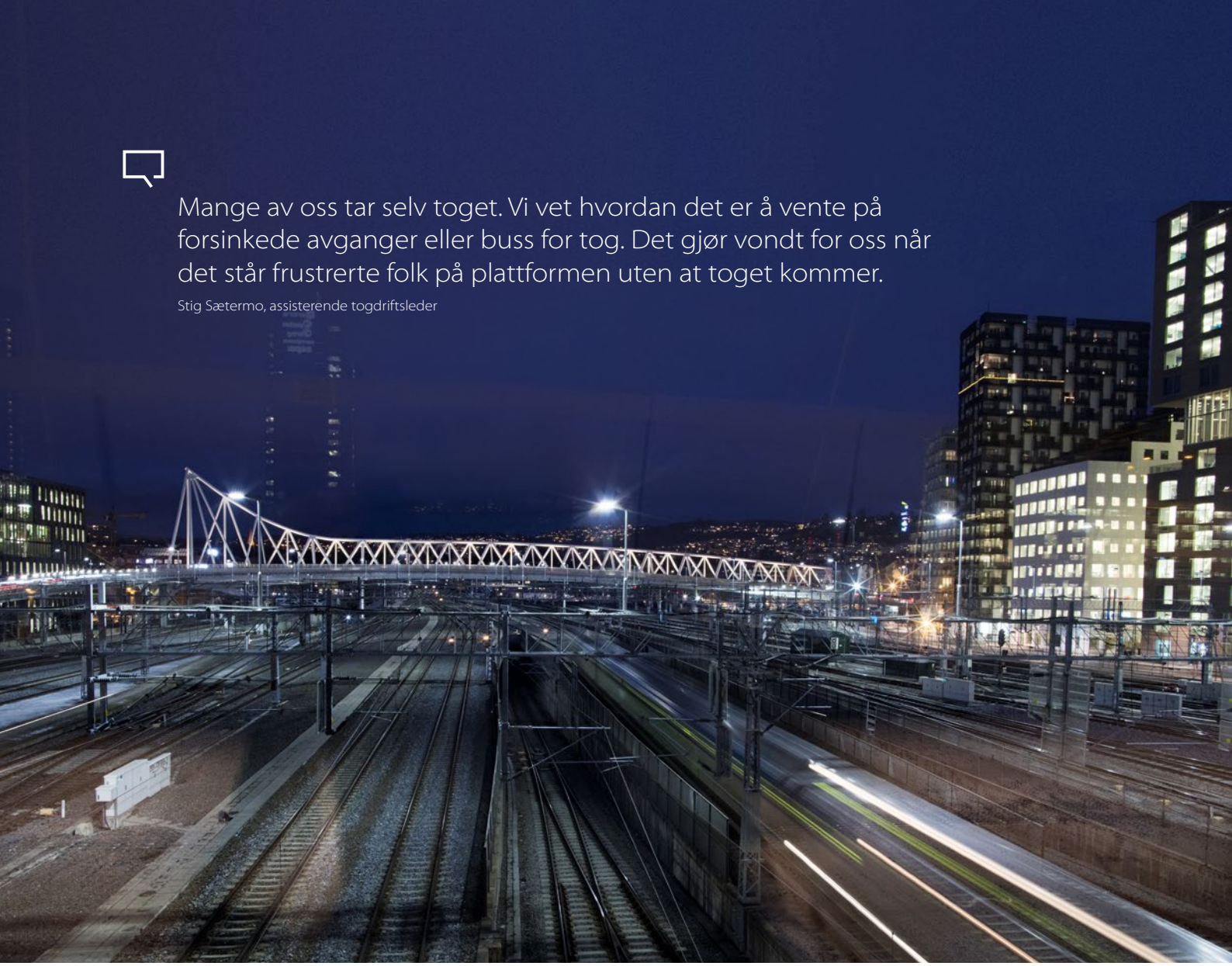
Skjermen strekker seg fra den ene til den andre siden av lokalet. Skjermen er svart i midten, grå på sidene, med streker i ulike farger som viser hele jernbanenettet på Østlandet, med Oslo S i midten.

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

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

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

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



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

Stig Sætermo, assisterende togdriftsleder

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

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

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

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

Lang erfaring og gode rutiner

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

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

1 040

tog kjører daglig til, fra eller gjennom Oslo.

Stig Sætermo, assisterende togdriftsleder.

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

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

Når folk ikke kommer seg hjem

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

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

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

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

Måtte fjerne flere ruter

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

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

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

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

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

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

Hendelsene som forplikter oss

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.0 Bærekraftig samfunnsutvikling

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

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

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

Slik skal vi bidra til et grønt samfunn

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

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

Vi må likevel anerkjenne at vi har betydelige klimautslipp i vår verdikjede, som vi må jobbe målrettet med å kutte. Vi skal heller ikke gjemme oss bak den etablerte sannheten om at toget er en miljøvennlig transportløsning, for det er i bygging av ny infrastruktur at de største utslippene forekommer – og vi bygger fortsatt en hel del. Den mest bærekraftige infrastrukturen er den som ikke bygges. Derfor er det beste vi kan gjøre for vårt klima og miljø, å ta godt vare på det vi allerede har og utnytte det eksisterende heller enn å bygge noe nytt.

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

Bærekraft

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

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

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

Bærekraft omhandler mer enn klima og miljø. Som en arbeidsplass for tusenvis av mennesker, og enda flere tusen i verdikjeden vår, har vi også et stort ansvar for sosial bærekraft. I løpet av 2022 har vi blant annet startet et samarbeid med virksomheten «Sammen om en jobb» for å få innvandrere med høyskole- og universitetsutdanning inn i arbeidslivet. Vi gjennomførte også flere kommunikasjonsaktiviteter for å sikre prioritering i organisasjonen og øke kompetanse om inkludering og mangfold. Vi har markert Pride, markert Kvinnedagen og Verdensdagen for psykisk helse. I Bane NOR er også mangfold inkludert i det årlige kurset etikk og samfunnsansvar for alle ansatte. Arbeidet med inkludering og mangfold i Bane NOR skal få enda mer fokus og videreutvikles i 2023.

Gjennom eiendomsvirksomheten vår kuttes det store CO_2-utslipp, spesielt gjennom fortetting i sentrale strøk med tilhørende reduksjon i antallet parkeringsplasser. Fortetting vil si at man utnytter allerede utbygget areal enda bedre, for eksempel gjennom å bygge i høyden. Slik reduseres behovet for å bygge ned natur, skog eller matjord. Knutepunktutvikling er også en helt sentral del i dette arbeidet, som igjen bidrar til at flere velger å reise kollektivt. Når mange bor og jobber nær et kollektivknutepunkt går bilbruken ned, mens klimavennlige reiser med tog og buss går opp. Fortettingen i sentrum får i så måte flere positive ringvirkninger enn de fleste tror.

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

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

Det er både lys og utslippskutt i enden av tunnelen

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

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

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

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

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

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

Har tatt et kvantesprang i 2022
Det ene prosjektet som ble tildelt støtte fra departementet er utbyggingen i Drammen. Det andre er et som omhandler utviklingen av dataverktøy for å kunne estimere og evaluere alternative tiltak og løsninger.

I utbyggingen av jernbane benyttes det ofte aggregater og fossildrevne kjøretøy. I arbeidet med Vestfoldbanen i Drammen bruker disse et sted mellom 200 000 og 250 000 liter med diesel per år. Overgangen til utslipppsfritt krever med andre ord vel så mye innsikt som innsats.

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

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

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

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

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

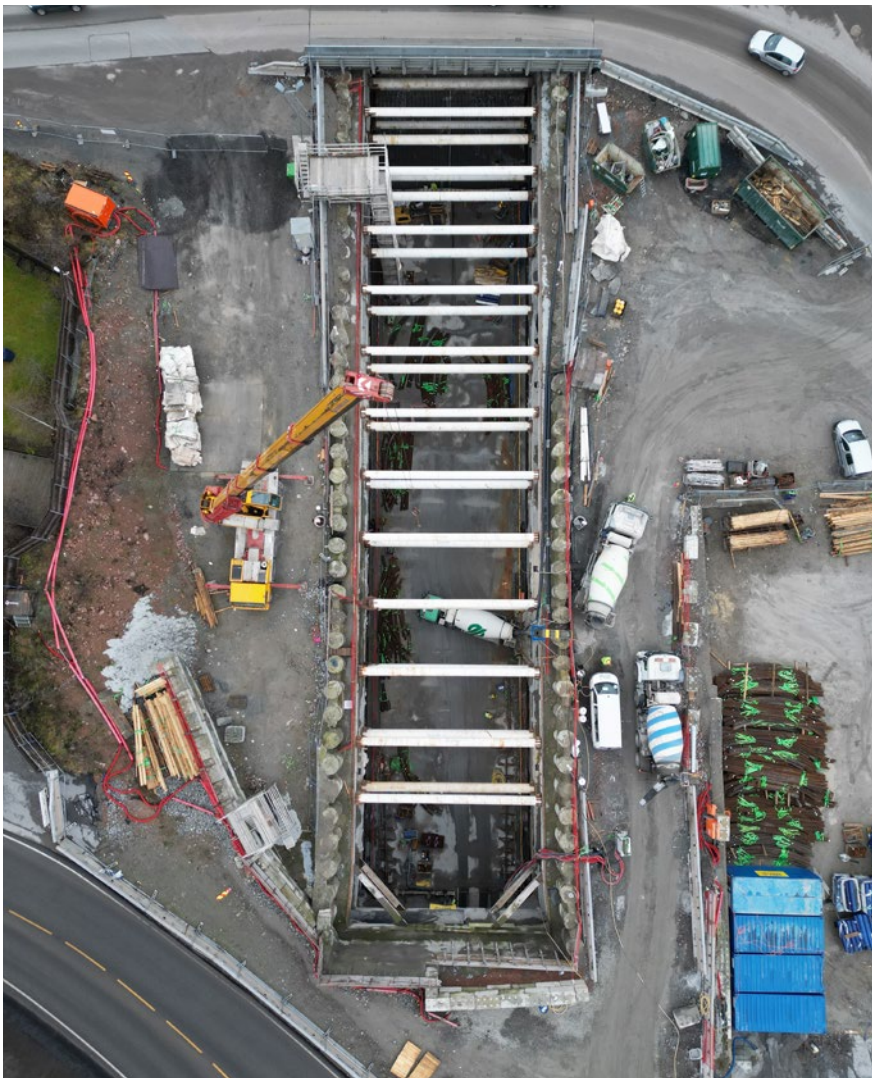
– En kulvert er enkelt forklart en betongtunnel som bygges i en åpen byggegrop, som videre fylles over slik at det blir en nedgravd tunnel. Utgravingen av denne kulverten har foregått på inntil 21 meter under terrengnivå. Løsmassetunnelen bygges først og fremst for å ivareta nærmiljøet på Danvik, noe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

Kuttet 100 000 tonn CO_2
I norsk kontekst er dette nybrottsarbeid. Ingen har tidligere bygget en løsmassetunnel i denne størrelsen, på denne måten. Sammen med flere andre tiltak har dette redusert utslippet av CO_2 med 100 000 tonn. Stormo og Backer håper flere henter inspirasjon til å gjøre det samme, både i og utenfor Bane NOR:

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

100 000 tonn CO_2

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



4.0 Kunden i sentrum

4.1 Samarbeider for å gjøre Bergensbanen bedre 39

4.2 Når vi stanser trafikken, er målet et mer pålitelig tilbud 42

4.3 Slik ble punktligheten på jernbanen i 2022 45

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

Samarbeider for å gjøre Bergensbanen bedre

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

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

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

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

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

Roser arbeidet med punktlighet

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

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

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

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

Områdedirektør Tony Dæmring

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

Setter kundene først

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

– Å ha en person som kontaktpunkt har også gitt oss fordeler, for eksempel ved at vi blir forespurt om en del arbeid som tidligere bare ville ha dukket opp noe tilfeldig. Vi var blant annet med i planleggingen av sporarbeid og skal snart i gang med et nytt prosjekt, sier Hetlevik. Områdedirektør Tony Dæmring mener den økte markedsorienteringen er til stor fordel for Bane NOR:

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

Tenker større og lengre framover

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

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

Når vi stanser trafikken, er målet et mer pålitelig tilbud

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

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

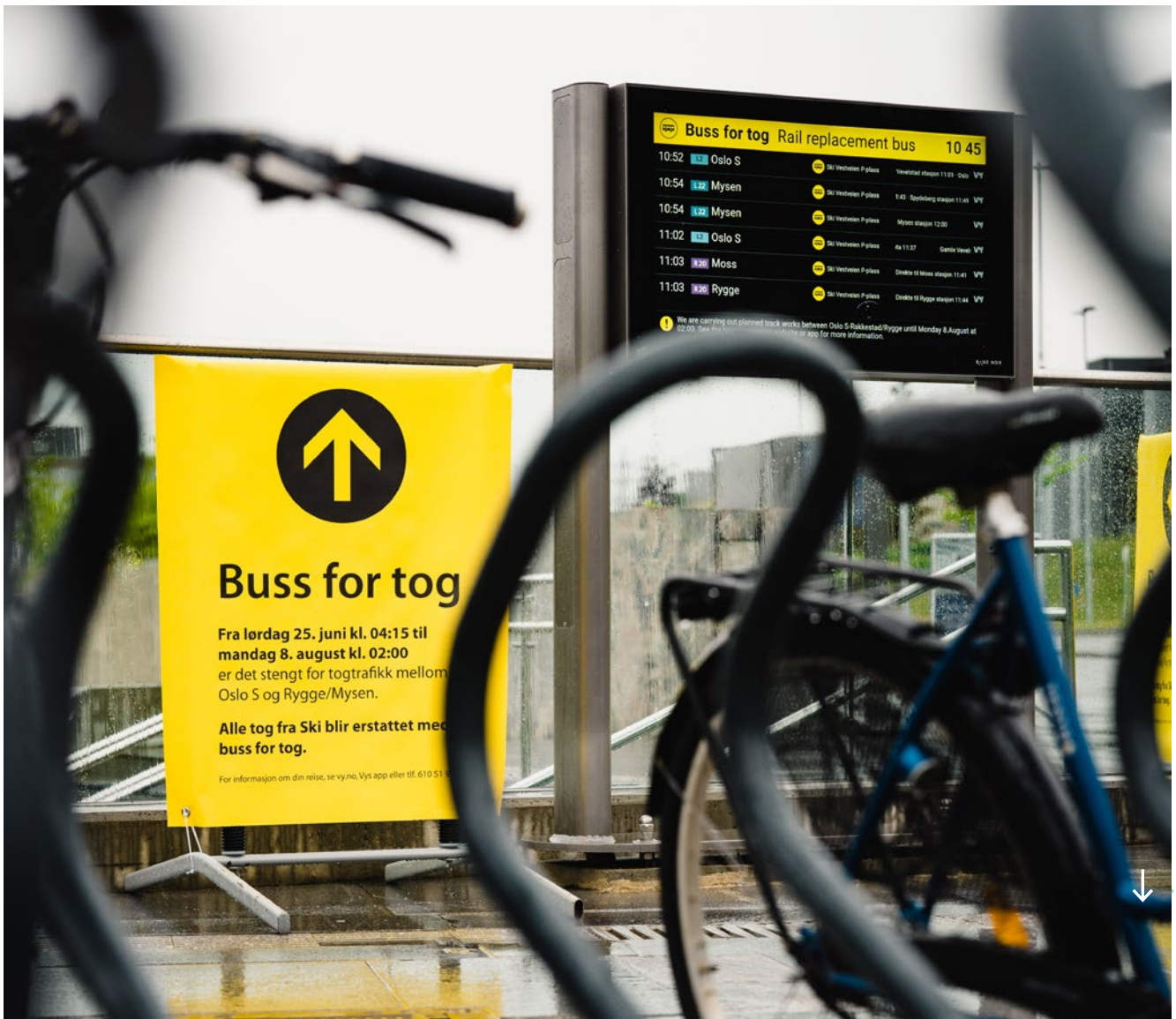
Fra ett punkt i hovedstaden går det jernbanespor ut i alle retninger: Oslo S. Over 1 000 tog i døgnet frakter folk og gods til, fra og gjennom byen. Det sliter på infrastrukturen, og krever jevnlig vedlikehold. I tillegg er det flere store byggeprosjekter på gang på Østlandet som krever arbeid i og ved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

Vedlikehold og buss for tog

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

85 av 100

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



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

Et godt samarbeid på tvers i samferdselsfamilien

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

Vi samarbeider med Statens vegvesen, togselskapene og Ruter om informasjon til de reisende. Togselskapene setter opp buss for tog, mens vi bidrar til at passasjerene får god informasjon, og kommer seg fra togstasjonene til de midlertidige bussholdeplassene. Det innebærer tiltak som skilting, plakater, bannere og informasjon på skjermene. I forkant går vi ut med informasjon til naboer, kultur- og næringsliv, og lokal presse. Målsettingen er at flest mulig skal få kunnskap om hvilke strekninger som stenges, hvorfor vi gjør det, og hvordan de kan reise med alternativ transport. Bane NOR leder også koordinerings-møter for trafikkavvikling i Oslo, Bergen, Trondheim og Drammen. Her møtes kommune, fylke og Statens vegvesen, beredskapsmyndigheter, kollektivaktører og togoperatører. I møtene samkjøres de planlagte arbeidene på jernbane og vei gjennom hele året, slik at vi sikrer at folk har et transporttilbud, selv når deler av jernbanen stenges.

Mange fornøyde reisende

Jernbanedirektoratet gjennomfører årlige spørreundersøkelser om bord på togene. Her blir passasjerene spurt om de fikk god informasjon om togtrafikken og hvordan de opplever stasjonene. I 2022 sa 85 av 100 passasjerer seg fornøyde med trafikkinformasjonen når toget deres var i rute. Ved forsinkelser eller innstilte avganger sank andelen, naturlig nok. Likevel var hele 73 av 100 fornøyde.

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

Slik ble punktligheten på jernbanen i 2022

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

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

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

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

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

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

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

- **En betydelig økning i togtrafikken:** Siden 2012, hvor vi første gang leverte en punktlighet på over 90 prosent, har vi hatt en betydelig trafikkvekst. Flere togavganger gjør at også flere tog blir påvirket når det oppstår problemer. I området rundt Oslo S kjører det nå så mange tog at det bare er to timer i døgnet hvor vi kan rette feil og gjøre utbedringer uten at det påvirker trafikken negativt.

- **Hendelser i infrastrukturen:** Det er spesielt to jordfeil på Oslo S som førte til betydelige forsinkelser i 2022. Den ene jordfeilen påvirket trafikken i nesten en uke. Det har også vært flere hendelser med kontaktledninger som har vært revet ned.

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

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

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

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

Tiltak vi jobber med

– Vi forventer at det nye signalanlegget vil gi færre forsinkelser og mer punktlige tog. I fremtiden kommer vi til å ha en mer moderne og stabil jernbane i Norge, men over 90 prosent av det norske jernbanenettet ble bygget for mer enn 60 år siden. Flere banestrekninger er langt over hundre år gamle, og derfor er det er krevende arbeid, sier Kjenne.

Hendelser som fikk størst konsekvenser for trafikken i 2022

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

5.0 Mer jernbane for pengene

5.1 Vi ønsker å styrke punktligheten 50

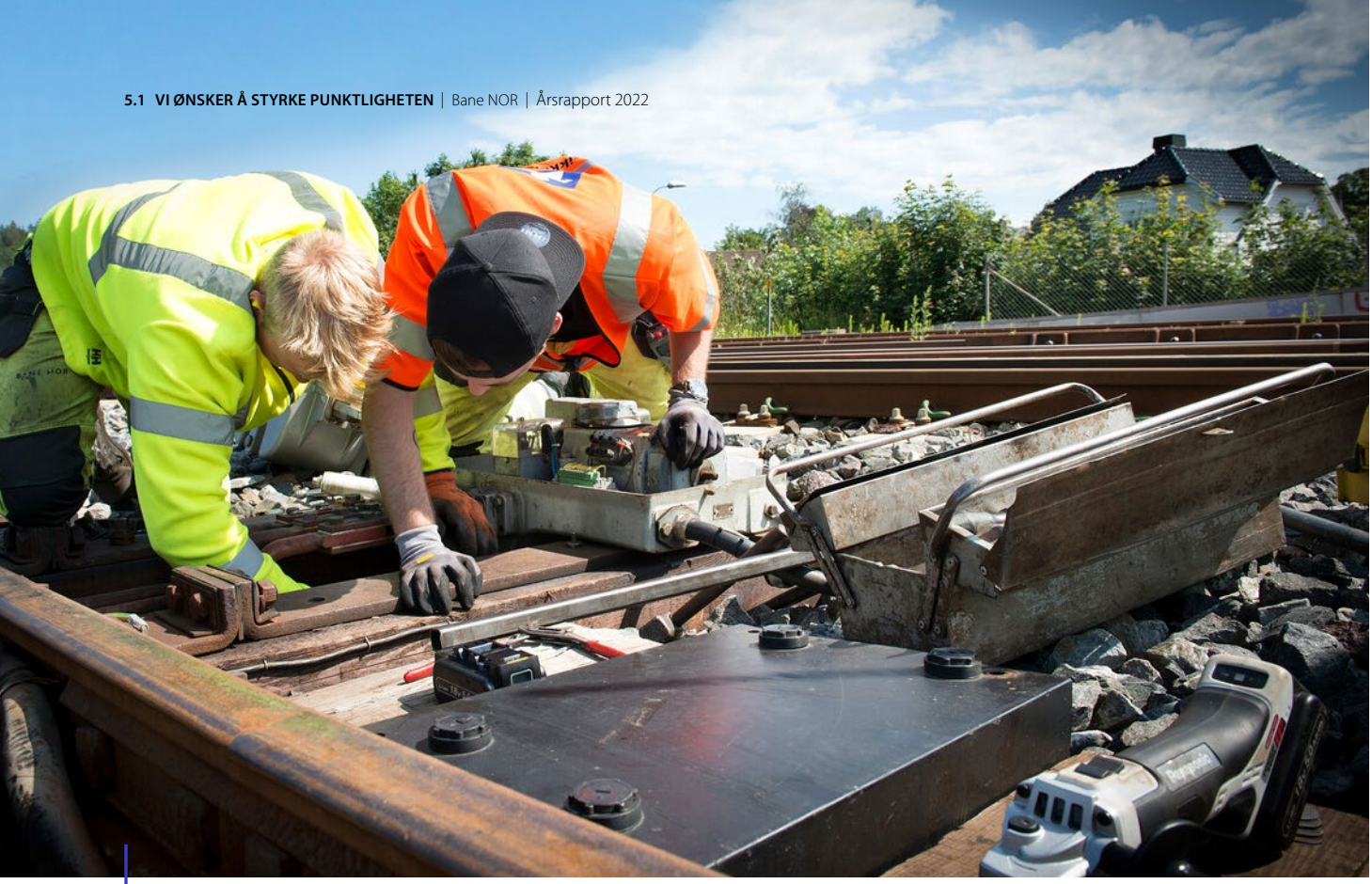
5.2 Sparte en halv milliard på grønn strøm 53

5.3 Skal oppnå gevinster for samfunnet 55

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

Vi ønsker å styrke punktligheten

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



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

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

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

Fikser feil før de oppstår

Vi er i gang med flere moderniserings-prosjekter med færre forsinkelser og innstilte avganger som mål. Spor-overvåkingsappen er en del av denne satsingen og utvikles av Bane NORs eget IKT-miljø. Teknologien retter seg spesielt mot feil på drivmaskiner, jordfeil og spor-feltfeil. Dette er feil som av ulike årsaker gir togfører rødt lys, og som ofte forklares som signalfeil eller feil på sporveksler.

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

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

Finnes ikke enkle, raske løsninger

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

90 %

av jernbanen ble bygget for mer enn 60 år siden.

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

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

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

Sparte en halv milliard på grønn strøm

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

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

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

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

↓

Sparer mest når prisene er på topp
Regningen for fjorårets forbruk kunne kommet på 1 535 millioner kroner. istedet betalte vi 980 millioner.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Skal oppnå gevinster for samfunnet

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

Kylling bru på Raumabanen.

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

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

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

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

Omfavner ny arbeidsmetodikk

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

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

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

Spart matjord og gjenbruk

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

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

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

Kuttet 50 prosent av plassene

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

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

6.0 Årsberetning, konsernledelse og styret

6.1 Årsberetning 59

6.2 Konsernledelse 67

6.3 Styret 69

Årsberetning 2022

Hovedtrekk

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

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

Både domfellelsen i Høyesterett etter den tragiske ulykken på Filipstad i 2019 og hendelsen i Romeriksporten hvor et Vy-tog ble sittende fast i fire timer i tunnelen før det ble berget ut, er sterke påminnelser om at arbeidet med å styrke sikkerheten må ha prioritet. Pålegg og læring fra disse to hendelsene følges opp tett. Det er viktig for styret og ledelsen at Bane NOR har en sterk sikkerhetskultur.

Bane NOR skal i årene fremover bygge ut ERTMS[1] på hele jernbanenettet. Programmet skal gradvis ferdigstilles frem til 2034. Det har imidlertid oppstått forsinkelser på installering av ERTMS-utstyr ombord i togsett, blant annet på grunn av den globale forsyningskrisen som rammer IT-utstyr. I tillegg er det framdriftsutfordringer knyttet til utviklingen av det nye systemet for styring og overvåking av togtrafikken (TMS). Forsinkelsene medførte utsettelse av innføringen av ERTMS på Gjøvikbanen og Nordlandsbanen fra 2022 til henholdsvis 2023 og 2024. En revidert og kvalitetssikret fremdriftsplan for hele programmet vil bli offentliggjort i løpet av første halvdel av 2023. Styret og ledelsen følger opp programmet tett, og vil løpende vurdere ytterligere tiltak for å sikre fremdriften i prosjektet.

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

FAKTA | Andre viktige hendelser i 2022

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

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

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

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

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

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

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

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

Om Bane NOR

Bane NOR SF er et statsforetak som drifter, vedlikeholder og bygger ut statens jernbaneinfrastruktur med tilhørende anlegg. Per 31. desember 2022 består konsernet av Bane NOR SF og Bane NOR Eiendom AS med datterselskaper.

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

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

Bane NORs hovedkontor ligger i Oslo.

Økonomi og finans

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Foreslått utbytte:	50 MNOK
Til annen egenkapital:	466 MNOK

Sikkerhet og HMS

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

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

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

prosessbasert og brukervennlig styringssystem. Dette arbeidet fortsetter inn i 2023.

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

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

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

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

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

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

Finansielle og operasjonelle risikoer

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

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

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

[2] Antall arbeidsrelaterte personskader med fravær pr million arbeidstimer
[3] Antall arbeidsrelaterte personskader pr million arbeidstimer

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

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

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

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

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

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

Foretaksstyring i Bane NOR

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

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

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

Bane NOR har tegnet styreansvarsforsikring for konsernet og datterselskaper. Forsikringen omfatter styret og daglig leders personlige rettslige erstatningsansvar for ren formueskade forårsaket i utførelsen av vervene.

Bærekraftig verdiskaping

Bane NORs samfunnsoppdrag og rolle

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

Ambisjoner, mål og strategier

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

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

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

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

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

Det er i løpet av året lagt ned et betydelig arbeid i å øke dekningsgraden for klimaregnskapet, noe som kan gi et bilde av en økning i Bane NORs totale direkte og indirekte CO_2-utslipp for 2022. Målingen for 2022 viser et utslipp på 1 129 583 tonn CO_2, Dette gir et mer nøyaktig utgangspunkt for reell vurdering av måloppnåelse de kommende årene.

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

Klima, miljø og naturmangfold

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

Ansvarlig virksomhet, menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold

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

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

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

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

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

Forskning og innovasjon

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

Fremtidsutsikter og rammebetingelser

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

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

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

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

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

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

FAKTA | Noen forsknings- og innovasjonsaktiviteter i 2022

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

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

Styret i Bane NOR legger vekt på å sikre foretaket forutsigbarhet og rammebetingelser som gir grunnlag for god utvikling og drift av norsk jernbaneinfrastruktur. Arbeidet med å sikre at jernbanen bygges, driftes og vedlikeholdes så målrettet, sikkert og kostnadseffektivt som mulig, vil bli videreført med full styrke fremover.

Oslo, 22. mars 2023

Cato Hellesjø
Styrets leder
(elektronisk signert)

Olaf Trygve Melbø
Nestleder
(elektronisk signert)

Hildegunn Naas-Bibow
Styremedlem
(elektronisk signert)

Baard Haugen
Styremedlem
(elektronisk signert)

Renate Larsen
Styremedlem
(elektronisk signert)

Adele Norman Pran
Styremedlem
(elektronisk signert)

Terje Wold
Styremedlem
(elektronisk signert)

Bente Langeland Roheim
Styremedlem
(elektronisk signert)

Eli Giske
Styremedlem
(elektronisk signert)

Henning Bråtebæk
Konstituert konsernsjef
(elektronisk signert)

Konsernledelse

Bane NORs konsernledelse består av en konsernsjef og ni konserndirektører.

Henning Bråtebæk
Konstituert konsernsjef

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

Sverre Kjenne
Konserndirektør for Drift og Teknologi

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

Birger Steffensen
Fung. konserndirektør for Virksomhetsstyring

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

Jon-Erik Lunøe
Konserndirektør for Eiendom

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

Stine Undrum
Konserndirektør for Utbygging

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

Henning Scheel
Konserndirektør for Kunde og Marked

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

Torild Lid Uribarri
Konserndirektør for Kommunikasjon og Samfunnskontakt

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

Karsten Boe
Konserndirektør for Sikkerhet og Kvalitet

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

Beate Hamre Deck
Konserndirektør for HR og Organisasjon

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

Hans Gunnar Dokken
Fungerende konserndirektør Spordrift

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

Styret

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

Cato Hellesjø
Styreleder

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

Olaf Melbø
Nestleder

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

Renate Larsen
Styremedlem

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

Hildegunn Naas-Bibow
Styremedlem

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

Baard Haugen
Styremedlem

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

Adele Norman Pran
Styremedlem

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

Eli Giske
Styremedlem

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

Terje Wold
Styremedlem / ansattrepresentant

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

Bente Langeland Roheim
Styremedlem / ansattrepresentant

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

Lars Øyvind Sannes
Observatør / ansattrepresentant

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

Morten Tannum
Observatør / ansattrepresentant

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

Ola Rune Kleiven
Observatør / ansattrepresentant

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

7.0 Regnskap

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

Resultatregnskap

(Tall i millioner kroner)

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

Balanse

(Tall i millioner kroner)

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

Balanse

(Tall i millioner kroner)

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

Oslo, 22. mars 2023

Cato Hellesjø
Styrets leder
(elektronisk signert)

Olaf Trygve Melbø
Nestleder
(elektronisk signert)

Hildegunn Naas-Bibow
Styremedlem
(elektronisk signert)

Baard Haugen
Styremedlem
(elektronisk signert)

Renate Larsen
Styremedlem
(elektronisk signert)

Adele Norman Pran
Styremedlem
(elektronisk signert)

Terje Wold
Styremedlem
(elektronisk signert)

Bente Langeland Roheim
Styremedlem
(elektronisk signert)

Eli Giske
Styremedlem
(elektronisk signert)

Henning Bråtebæk
Konstituert konsernsjef
(elektronisk signert)

Kontantstrømoppstilling

(Tall i millioner kroner)

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

Noter

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

Note 01
Inntekter

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2022	2021	Inntekter fordelt på kategori	2022	2021
5 317	5 455	Inntektsført vederlag fra Jernbanedirektoratet	5 317	5 455
5 397	5 490	Kompensasjon for slit og elde	5 405	5 498
0	0	Salgsinntekter, eiendomsprosjekter	152	27
34	29	Inntekter fra andre offentlige virksomheter	34	29
955	458	Energiinntekter	955	458
1 953	1 049	Infrastrukturavgifter	1 953	1 049
8	35	Salgsgevinster	5	189
97	78	Undervisningstjenester	97	78
489	402	Leieinntekt fast eiendom og øvrige leieinntekter	1 385	1 138
390	392	Andre driftsinntekter	490	378
14 640	**13 388**	**Sum inntekter**	**15 793**	**14 299**

2022	2021	Inntekter fordelt på virksomhetsområder	2022	2021
12 475	11 072	Drift og teknologi	12 475	11 072
479	594	Utbygging	479	594
391	418	Kunde og marked	391	418
1 161	1 105	Eiendom	2 314	2 016
134	199	Administrasjon og støttefunksjoner	134	199
14 640	**13 388**	**Sum inntekter**	**15 793**	**14 299**

Vederlag fra avtalene med Jernbanedirektoratet er regnskapsmessig periodisert som følger:

2022	Inntektsført driftstilskudd	Balanseført leverings forpliktelse	Sum
A1	4 545	3 246	7 792
A2	772	16 872	17 643
Sum vederlag	**5 317**	**20 118**	**25 435**

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

Note 02
Eiendomsprosjekter

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

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

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

Bane NOR Konsern

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

Note 03

Lønnskostnader, antall årsverk, godtgjørelser m.m.

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

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

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

Note 04

Pensjoner

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

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

Foretakets pensjonsordninger tilfredsstiller kravene i lov om obligatorisk tjenestepensjon.

Antall i ordningene per 31. desember 2022	
Ytelsesordning aktive	1 363
Ytelsesordning pensjonister	727
Ytelsesordning oppsatte	1 431
Innskuddsordning	2 003

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

Netto pensjonsforpliktelse	2 200	2 693
Arbeidsgiveravgift av netto pensjonsforpliktelse	310	380
Sum netto balanseført pensjonsforpliktelse inklusive arbeidsgiveravgift	**2 510**	**3 073**

Resultat	2022	2021
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	154	158
Arbeidsgiveravgift	29	28
Rentekostnad på pensjonsforpliktelsen	121	96
Forventet avkastning på pensjonsmidler	-72	-62
Administrasjonskostnad	3	4
Sum pensjonskostnad ytelsesordning i resultatregnskapet	**235**	**222**
Aktuarielt tap (gevinst)	-453	624
Arbeidsgiveravgift av aktuarielt tap (gevinst)	-64	88
Sum pensjonskostnad (estimatavvik) ført direkte mot egenkapitalen	**-517**	**712**
Sum pensjonskostnad ytelsesordning i resultatregnskapet	235	222
Kostnader ved innskuddsordning inklusive arbeidsgiveravgift	130	116
Sum netto pensjonskostnad i resultatregnskapet	**365**	**338**

Avstemming pensjonsforpliktelse og årets pensjonskostnad	2022	2021
Netto pensjonsforpliktelse ved periodens begynnelse	3 073	2 936
Endring netto pensjonsforpliktelse, inklusive arbeidsgiveravgift	0	-570
Årets premier, inklusive administrasjonskostnad og arbeidsgiveravgift	-281	-227
Sum pensjonskostnad (estimatavvik) ført direkte mot egenkapitalen	-517	712
Sum pensjonskostnad ytelsesordning i resultatregnskapet	235	222
Sum netto balanseført pensjonsforpliktelse inklusive arbeidsgiveravgift	**2 510**	**3 073**

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

Note 05
Driftskostnader

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2022	2021	Maskinleie, materiell og vedlikehold	2022	2021
39	37	Leie av maskiner, inventar o.l.	40	37
269	242	Verktøy, inventar og driftsmateriell	269	242
293	330	Reparasjon og vedlikehold	440	477
2 883	2 913	Entreprenør- og prosjekteringstjenester	2 839	2 890
3 484	**3 522**	**Sum maskinleie, materiell og vedlikehold**	**3 588**	**3 646**

2022	2021	Andre driftskostnader	2022	2021
2	1	Frakt- og transportkostnader	2	1
238	140	Energikostnader vedrørende produksjon	238	140
876	785	Kontorlokaler og publikumsområder mv.	617	580
171	139	Konsulenttjenester	180	149
530	489	Andre fremmede tjenester	526	489
60	34	Kurs-, møte- og kontorkostnader	67	35
36	55	Telefon, datasamband, porto o.l.	39	58
57	47	Drift av egne transportmidler og maskiner	57	47
61	34	Reise, diett, bilgodtgjørelse	61	34
328	316	Kompensasjon til togselskaper	328	316
93	166	Andre kostnader	482	451
2 452	**2 206**	**Sum andre driftskostnader**	**2 597**	**2 300**

Note 06

Immaterielle eiendeler

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

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

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

Note 07

Varige driftsmidler

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

Årlig leie av ikke balanseførte driftsmidler:

Driftsmiddel	Årlig leie
Maskiner	40
Bygninger	860

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

Bane NOR Konsern	Grunneiendom, bygninger mv.	Infrastruktur	Anlegg under utførelse	Driftsløsøre, maskiner mv.	Sum
Anskaffelseskost 01.01.	45 870	112 512	67 143	1 993	227 518
Tilgang	863	0	20 509	18	21 390
Overføringer mellom anleggsgrupper	370	8 884	-9 310	56	0
Overføringer til/fra utviklingseiendom	0	0	0	0	0
Overføringer til/fra immaterielle eiendeler	0	0	-20	0	-20
Avgang	-223	-69	-265	-5	-562
Anskaffelseskost 31.12.	**46 880**	**121 327**	**78 057**	**2 062**	**248 326**
Akkumulerte avskrivninger 01.01.	5 440	26 340	60	833	32 673
Årets avskrivninger	203	5 053	303	166	5 725
Årets nedskrivninger	0	0	0	0	0
Avgang	-43	-26	-1	-5	-75
Akkumulerte avskrivninger 31.12.	**5 600**	**31 367**	**362**	**994**	**38 323**
Sum balanseført verdi 31.12.	**41 280**	**89 960**	**77 695**	**1 068**	**210 003**
Forventet økonomisk levetid	10-50 år	20-50 år		2-10 år	
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær		Lineær	

Årlig leie av ikke balanseførte driftsmidler:

Driftsmiddel	**Årlig leie**
Maskiner	40
Bygninger	602

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

Note 08

Datterselskap og felleskontrollert virksomhet

Bane NOR SF

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

Datterselskap

Bane NOR Eiendom AS

Bn Lysaker Elveveien AS

Bne S-22 AS

Bane NOR Konsern

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

Datterselskaper i Bane NOR Eiendom konsern:

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

Selskap	Selskap	Selskap
Bane NOR Serviceeiendom AS	Bne Orkanger AS	Fosnagaten 12 AS
Bne 20legend AS	Bne Paradis 1 AS	Grenstølveien 40 AS
Bne 254 Vikersund AS	Bne Parkering AS	Grønland 21 AS
Bne Asker AS	Bne Porsgrunn Overgangen 7 AS	Inkubator Sundland AS
Bne Baneveien 57 AS	Bne Riverside AS	Jernbanebrygga 63 AS
Bne Brueland AS	Bne Sandefjord Rosenvoldsgate AS	Jernbaneveien 27 AS
Bne C6 AS	Bne Schweigaardsgate 40-46 AS	Kammerherreløkka AS
Bne Cecilienborg AS	Bne Schweigaardsgate 41-51 AS	Lierstranda Tomteselskap AS
Bne Egersund AS	Bne Schweigaardsgate 51 I AS	Moss Tomteselskap AS
Bne Foss Eikeland AS	Bne Schweigaardsgate 51 II AS	Mysen S16 Næring AS
Bne Frodegaten 23 AS	Bne Schweigaardsgate 51 III AS	Mysen S16 Utvikling AS
Bne Ganddal AS	Bne Schweigaardsgate 51 IV AS	Paradis Boligutvikling 1B AS
Bne Horten AS	Bne Ski Jernbanesvingen AS	Paradis Boligutvikling 2 AS
Bne Hovemoen Eiendom AS	Bne Ski Vestveien AS	Paradis Næring 1 AS
Bne Hvalstad Bolig AS	Bne Ski Vestveien Parkering AS	Professor Smiths Hage Utvikling AS
Bne Hvalstad Næring AS	Bne Ski Vestveien Sør AS	Pshu Næring AS
Bne Hvalstad Parkering AS	Bne Slagmarken AS	Quadrum AS
Bne Kanalhotellet AS	Bne Strandgata 19 AS	Quadrum Bygg A AS
Bne Kløfta Bolig AS	Bne Stryn AS	Quadrum Bygg B AS
Bne Kongsvinger Elvebredden AS	Bne Strømmen AS	Quadrum Bygg C AS
Bne Lagårdsveien felt G AS	Bne Tangen AS	Quadrum Bygg D AS
Bne Lagårdsveien felt I AS	Bne Voss Knutepunktet AS	Skien Brygge AS
Bne Lagårdsveien Veiareal AS	Bne X6 AS	Skøyen Knutepunkt Utvikling AS
Bne Langhus AS	Bne Økern AS	Stabæk Torg Utvikling AS
Bne Lensmannslia AS	Bne Årnes AS	Strandgata Moss 25 og 27 AS
BNE LFC	Brakerøya Tomteselskap AS	Sundland Eiendom AS
Bne Lisleby Utvikling AS	Byterminalen Stavanger AS	Togdiesel AS
Bne Nordfjordeid AS	Drammen Stasjon A1 AS	Trolløya Eiendom AS
Bne Nordisk Lys AS	Drammen Stasjon A3 AS	Trondheim Stasjonssenter AS
Bne Nye Nybyen AS	Flekkefjordbanen Utvikling AS	Trondheim Stasjonssenter Gryta AS

Felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskaper i Bane NOR Eiendom underkonsern:

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

Årets resultatandel fra felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskap

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

Spesifikasjon balanseført verdi 31.12. felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskap

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

Note 09

Finansinntekter og finanskostnader

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

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

Note 10
Skatt

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

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

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

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

Øvrige konsernselskaper er underlagt ordinær skatteplikt.

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

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

Beregning av utsatt skatt:

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

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

Note 11
Fordringer

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2022	2021	Kundefordringer	2022	2021
653	347	Kundefordringer til pålydende	865	483
-3	-2	Avsetning til tap på kundefordringer	-9	-7
650	**345**	**Sum kundefordringer**	**856**	**475**

2022	2021	Andre fordringer	2022	2021
0	1 420	Fordring på vederlag fra Jernbanedirektoratet, jf. note 1	0	1 420
830	633	Til gode merverdiavgift	901	677
133	1 150	Fordring på selskap i samme konsern	0	0
719	412	Forskuddsbetalte kostnader og påløpte inntekter	968	492
567	816	Andre kortsiktige fordringer	624	864
2 249	**4 430**	**Sum andre fordringer**	**2 492**	**3 452**

2022	2021	Markedsbaserte finansielle instrumenter	2022	2021
2 127	400	Pengemarkedsfond	2 127	400
2 127	**400**	**Sum andre fordringer**	**2 127**	**400**

2022	2021	Fordringer med forfall senere enn ett år	2022	2021
1 635	537	Lån til foretak i samme konsern	0	0
0	0	Lån til felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskaper	208	157
11	13	Andre langsiktige fordringer	11	13
1 646	**550**	**Sum fordringer med forfall senere enn ett år**	**218**	**169**

Note 12

Mellomværende med selskap i samme konsern

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

Note 13

Transaksjoner med nærstående parter

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

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

Ytelser til ledende ansatte er omtalt i Lederlønnsrapport, 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	
2022	2021	Vederlag (offentlige tilskudd)	2022	2021
25 435	22 933	Jernbanedirektoratet	25 435	22 933
		Salg av varer og tjenester		
12	17	Jernbanedirektoratet	12	17
1 878	1 137	Operatører underlagt Samferdselsdepartementet	2 087	1 176

b) Kjøp av varer og tjenester:

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

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

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

Note 14

Varelager og utviklingseiendom for salg

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

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

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

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

Note 15

Sikring ved bruk av finansielle derivater

Energisikring

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

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

Rentesikring

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

Valutasikring

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

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2022	2021	Virkelig verdi på sikringsinstrumenter	2022	2021
659	192	Energisikringsinstrumenter	659	192
0	0	Rentesikringsinstrumenter	150	46
-8	-36	Valutasikringsinstrumenter	-8	-36
651	**156**	**Sum virkelig verdi på sikringsinstrumenter**	**801**	**202**

2022	2021	Virkelig verdi på sikringsinstrumenter	2022	2021
659	192	Energisikringsinstrumenter	659	192
0	0	Rentesikringsinstrumenter	150	46
-8	-36	Valutasikringsinstrumenter	-8	-36
651	**156**	**Sum ikke bokført gevinst (+)/tap(-) på sikringsinstrumenter**	**801**	**202**

Note 16

Bundne bankinnskudd

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

Note 17

Egenkapital og eierinformasjon

Foretaket er 100 prosent eid av staten ved Samferdselsdepartementet.

Bane NOR SF

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

Bane NOR Konsern

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

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

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

Note 18
Leveringsforpliktelse

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

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

Note 19

Andre avsetninger for forpliktelser

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

Usikre betingede forpliktelser i forbindelse med tvister og krav
Avsetning for beste estimat for fremtidig oppgjør for usikre forpliktelser i tilknytning til ulike typer tvistesaker.

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

Note 20

Rentebærende gjeld

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

Bane NOR SF Konsern

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

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

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

Driftskreditten er ubenyttet per 31. desember 2022.

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

Note 21

Annen kortsiktig gjeld

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

Note 22

Virksomhetsoverdragelser

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

Note 23

Hendelser etter balansedagen

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

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

Regnskapsprinsipper

Generelt

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

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

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

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

Ved utarbeidelsen av åpningsbalansen til foretaket gjennomførte Samferdselsdepartementet, i samråd med ekstern rådgiver, verdivurdering av eiendeler og forpliktelser som ble overført fra Jernbaneverket til foretaket. Verdivurderingene ble gjort i henhold til regnskapsloven og prinsipper for god regnskapsskikk. Driftsmidler som ble overført omfattet 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 verdivurdert basert på en kostbasert tilnærming, noe som er vanlig ved verdsettelse av eiendeler i statsforetak der eierskapet er begrunnet i sektorpolitiske hensyn. Gjenanskaffelseskostnaden ble basert på priser på tidspunktet for gjenanskaffelsen og deretter justert for slit, elde, annen verdiforringelse og teknisk utvikling.

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

Leveringsforpliktelse

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

Verdireduksjon ved slit og elde, som følge av bruk av foretakets varige driftsmidler i foretakets samfunnsoppdrag, reflekteres gjennom avskrivninger. At foretaket benytter sine varige driftsmidler til utøvelsen av samfunnsoppdraget medfører igjen at det i regnskapet gjøres tilsvarende reduksjon av leveringsforpliktelsen. Reduksjonen i leveringsforpliktelsen inntektsføres på regnskapslinjen Kompensasjon for slit og elde (utsatt inntektsføring tilskudd). 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 salgsgevinster 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 eventuell 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, jamfør beskrivelse nedenfor. Ettersom vederlaget i A1 er fast, kan foretaket få regnskapsmessig overskudd eller underskudd knyttet til avtalen, avhengig av hvor effektivt foretaket gjennomfører driften av foretaket.
- *Fornyelse*: Vederlag til fornyelse anses i hovedsak som investeringstilskudd. Vederlaget balanseføres og behandles som utsatt inntekt fram til anleggsmiddelet er ferdigstilt og klart til å tas i bruk. Inntektsføring skjer fra tidspunktet hvor anleggsmiddelet er klart til å tas i bruk og avskrivninger påløper. Inntektsføring skjer i takt med tilhørende avskrivninger.

Utredninger

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

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

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

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

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

Grensesnitt mot infrastrukturavgifter
Ved endringer i statlig kjøp av persontransporttjenester som følge av endrede infrastrukturavgifter for persontogselskapene, 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 investeringstiltak 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 ibruktagelse, effektmål og forutsetninger mv.

Vederlagene vedrører tilskudd til planleggings- og prosjekteringsavtaler frem til investeringsbeslutning og bygging av infrastruktur etter investeringsbeslutning. Vederlagene behandles i hovedsak som investeringstilskudd, 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 aktivering. Tilhørende vederlag behandles som driftstilskudd og det inntektsføres vederlag som tilsvarer påløpte kostnader.

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

Porteføljestyring
Foretaket kan benytte den samlede økonomiske ramme fritt for å gjennomføre avtalt togtilbud (effektmål) under denne avtalen - så lenge avtalte leveransekrav og resultatmål realiseres. Dersom Stortinget har fattet vedtak som legger føringer på bruken av midlene, skal dette nedfelles i vedleggsserie E. Dersom foretaket gjennomfører avtalt togtilbud (effektmål) til en lavere kostnad enn avtalt fastpris beholder foretaket differansen. Slike midler kan nyttes til planlegging og bygging av ny eller endret infrastruktur som gjennomføres til høyere kostnad enn avtalt fastpris. Dersom Foretaket gjennomfører avtalt tiltak til en høyere kostnad enn avtalt fastpris skal dette finansieres av foretaket gjennom oppsparte midler.

Inntekter fra togoperatører

Inntekter fra togoperatører deles inn i tre hovedkategorier:

Infrastrukturavgift

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

Ytelsesordning (kompensasjon til togselskapene)

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

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

Øvrige inntekter

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

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

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

For eiendom som oppføres for salg, herunder bolig- og næringsprosjekter, innregnes inntekt i takt med salgsgrad og ferdigstillelsesgrad på eiendommen. Løpende avregningsinntekt utgjør forventet prosjektinntekt multiplisert med salgsgrad og ferdigstillelsesgrad. Se også omtale av anleggskontrakter i egen prinsippbeskrivelse. Ved tingsinnskuddet av Bane NOR Eiendom AS ble alle konsernets eiendomsprosjekter skutt inn til virkelig verdi per 20. juni 2017. På konsernnivå elimineres derfor resultat fra løpende avregning mot merverdier relatert til de aktuelle pågående prosjektene, inntil verdien prosjektene ble skutt inn til ved tingsinnskuddet.

Bruk av estimater

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

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

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

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

Usikre forpliktelser og øvrige langsiktige forpliktelser

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

Konsolideringsprinsipper

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

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

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

Konsernets felleskontrollerte virksomheter regnskapsføres etter egenkapitalmetoden. Bruk av metoden fører til at regnskapsført verdi i balansen tilsvarer andelen av egenkapitalen i den felleskontrollerte virksomheten, korrigert for eventuelle merverdier fra kjøpet og urealiserte interngevinster. Resultatandelen i regnskapet baseres på andelen av resultatet etter skatt i den felleskontrollerte virksomheten, og korrigeres for avskrivning av merverdier og urealiserte gevinster. I resultatregnskapet vises resultatandelen som en separat driftsrelatert inntekt.

Hovedregel for klassifisering av eiendeler og gjeld

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

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

Anleggsmidler med begrenset økonomisk levetid avskrives planmessig.

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

Anskaffelseskost

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

Varige driftsmidler

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

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

Aksjer i datterselskaper, felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskaper

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

Aksjer i datterselskaper, felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskaper bokføres til anskaffelseskost i morselskapets selskapsregnskap, men nedskrives til virkelig verdi dersom det inntrer 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 inntrer verdifall som vurderes ikke å være forbigående. Nedskrivninger reverseres dersom grunnlaget for nedskrivning ikke lengre er til stede.

Varer

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

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

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

Anleggskontrakter

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

Valuta

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

Pensjon

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

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

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

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

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

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

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

Finansielle og operasjonelle leieavtaler

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

Sikring

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

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

Konsernet har i enkelte prosjekter inngått valutaterminkontrakter for å 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 NORs bærekraftsrapportering for 2022 bygger på den internasjonale standarden for bærekraftsrapportering, Global Reporting Initiative (GRI). Standarden gir Bane NOR et verktøy for å utvikle virksomheten og måle den kontinuerlige innsatsen. Bane NOR SF eies 100 prosent av staten og regjeringens eierskapsmelding (Meld. St. 6 (2022–2023)) legger føringer for Bane NORs eierstyring og foretaksledelse.

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

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

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

Bane NORs etiske retningslinjer gjelder for styremedlemmer, selskapets medarbeidere, innleide konsulenter og andre som utfører arbeid for konsernet. Bane NOR har ansvar for komplekse leveranser, omfattende kontrakter, et stort antall leverandører og er involvert i bransjer med betydelig risiko for økonomisk kriminalitet og arbeidslivskriminalitet. Alle styremedlemmer, medarbeidere og innleide konsulenter må bekrefte at de har lest og er kjent med Bane NORs etiske retningslinjer ved tiltredelse i selskapet. Bane NOR gjennomfører obligatorisk e-læring for alle og målrettet dilemmatrening årlig for å understøtte kunnskap og forståelse om de etiske retningslinjene.

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

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

Organisering av Bane NOR

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

Figur 1: Oversikt over organiseringen av Bane NOR SF

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

Foretakets formål er å utvikle og sørge for tilgjengelig jernbaneinfrastruktur og effektive og brukervennlige jernbaneinfrastrukturtjenester, 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 porteføljestyring 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 kostnadseffektiv, sikker, og miljøvennlig måte, og sikre god tilgjengelighet og kundeorienterte tilbud for alle grupper reisende og gods. Virksomheten skal drives etter forretningsmessige prinsipper. Virksomheten kan drives av foretaket selv, av heleide datterselskaper, eller gjennom andre selskaper det har eiendeler i eller samarbeider med. Datterselskaper mv. skal drives i henhold til foretakets formål.

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

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

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

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

Selskapskapital

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

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

Likebehandling av eiere og transaksjoner med nærstående

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

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

Fri omsettelighet

Bane NOR SF er et statsforetak uten fritt omsettelige aksjer.

Foretaksmøte

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

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

Valgkomite

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

Styrets sammensetning og uavhengighet

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

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

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

Styrets arbeid

Styret skal påse at Bane NOR drives i samsvar med Bane NORs formål, vedtekter og retningslinjer fastsatt av foretaksmøtet. Styrets overordnede ansvar er å forvalte Bane NOR slik at hovedformålet søkes realisert på en mest mulig hensiktsmessig og 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 eksternrevisjon, 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 arbei

Kompensasjonsutvalg

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

- Kompensasjonsutvalget er ansvarlig for utførelse av sine oppgaver kun overfor styret i Bane NOR. Styrets og det enkelte styremedlems ansvar endres ikke som følge av utvalgets arbeid.

Prosjektutvalg

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

I 2022 er det gjennomført følgende møter:

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

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

Risikostyring og internkontroll

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

Styret skal fastsette Bane NORs 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 rapporteringer til ledelsen, månedlige og årlige stikkprøver, årlig oppdatering av prosedyrene samt årlig evaluering av internkontroll. Konsernrevisjonen konkluderte i sin rapport «Modenhetsvurdering av governance og internkontroll på pengestrømmer» med at Bane NOR sitt arbeid med internkontroll er vesentlig forbedret de senere år og er på et tilfredsstillende nivå. Internkontrollsystemet er designet på en effektiv måte (formaliserte kontrollkrav nedfelt i styrende dokumenter) og er implementert for pengestrømmer. Det er fokus på etikk og en tydelig tone fra toppen.

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

Compliance officer

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

Konsernrevisjonen

Internrevisjonen har fra 01.01.2022 endret navn til konsernrevisjonen. Som et ledd i konsernets interne kontrollsystem har Bane NOR etablert en konsernrevisjonsfunksjon. Konsernrevisjonen utøver sin funksjon etter instruks fastsatt av styret og i henhold til standarder fastsatt av Institute for Internal auditors (IIA). Konsernrevisjonen har til formål å bistå styret og ledelsen i å utøve god virksomhetsstyring gjennom en uavhengig og objektiv vurdering av om Bane NORs vesentligste risikoer er tilstrekkelig håndtert og kontrollert.

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

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

Godtgjørelse til styret og ledende ansatte

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

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

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

Informasjon og kommunikasjon

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

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

Selskapsovertakelse

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

Revisor

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

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

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

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

BDO AS
Munkedamsveien 45
Postboks 1704 Vika
0121 Oslo

Uavhengig revisors beretning

Til foretaksmøtet i Bane Nor SF

Konklusjon

Vi har revidert årsregnskapet til Bane Nor SF.

Årsregnskapet består av:	Etter vår mening:
• Selskapsregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2022, resultatregnskap, kontantstrømoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper, og • Konsernregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2022, resultatregnskap, kontantstrømoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.	• Oppfyller årsregnskapet gjeldende lovkrav, • Gir selskapsregnskapet et rettvisende bilde av den finansielle stillingen per 31. desember 2022 og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge, og • Gir konsernregnskapet et rettvisende bilde av konsernets finansielle stilling per 31. desember 2022 og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.

Grunnlag for konklusjonen

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

Annen informasjon

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

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

Penneo Dokumentnøkkel: 8GK7Y-Q5DFC-DKKHG-188BIW-64361-I4WB2

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

Ved utarbeidelsen av årsregnskapet 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 lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder ISA-ene, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon som eksisterer. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon blir vurdert som vesentlig dersom den enkeltvis eller samlet med rimelighet kan forventes å påvirke økonomiske beslutninger som brukerne foretar basert på årsregnskapet.

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

BDO AS

Terje Tvedt
statsautorisert revisor
(elektronisk signert)

Penneo Dokumentnøkkel: 8GK7Y-Q5DFC-DKKHG-188BIW-643611-4IWB2

BDO AS, et norsk aksjeselskap, er deltaker i BDO International Limited, et engelsk selskap med begrenset ansvar, og er en del av det internasjonale nettverket BDO, som består av uavhengige selskaper i de enkelte land. Foretaksregisteret: NO 993 606 650 MVA.

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:

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

Prosess for fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse

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

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

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

Fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse i 2022

Generelt

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

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.

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

Sluttavtaler

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

Øvrige ledende personer har ikke sluttvederlagsavtaler.

Lønnsrapport for 2022

1.
Lederlønnspolitikk og gjennomføring av retningslinjene for foregående regnskapsår.
Lederlønnspolitikken for 2022 er gjennomført i samsvar med Statens retningslinjer for lederlønn i selskaper med direkte statlig eierandel, fastsatt av Nærings- og fiskeridepartementet 12. desember 2022.

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

Ledelsens godtgjørelsesordning blir årlig gjennomgått av styret.

2.
Godtgjørelse til ledende ansatte.
Bane NOR definerer konsernledelsen som ledende ansatte. I tabellene nedenfor vises lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i 2022 og 2021 samt total godtgjørelse til ledene ansatte i perioden 2018 til og med 2022.

Oversikt over samlet godtgjørelse til ledende ansatte i 2022:

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

* SPK - offentlig tjenestepensjon. ** Innskuddspensjon DNB.

Oversikt over samlet godtgjørelse til ledende ansatte i 2021:

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

* SPK - offentlig tjenestepensjon. ** Innskuddspensjon DNB.

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

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

* SPK - offentlig tjenestepensjon. ** Innskuddspensjon DNB.

3.
Godtgjørelse til styret

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

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

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

Godtgjørelse til styret er utbetalt etterskuddsvis hver måned.

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

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

Godtgjørelse til styret er fra 1. januar 2021 utbetalt etterskuddsvis hver måned.
På grunn av overgang fra utbetaling hver andre måned til hver månded, er honorar for desember 2020 kommet til utbetaling i 2021

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

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

Til foretaksmøtet i Bane NOR SF

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

Konklusjon

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

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

Styrets ansvar

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

Vår uavhengighet og kvalitetskontroll

Vi er uavhengige av selskapet slik det kreves i lov, forskrift og International Code of Ethics for Professional Accountants (inkludert internasjonale uavhengighetsstandarder) utstedt av the International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA-reglene), og vi har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Vi anvender internasjonal standard for kvalitetsstyring (ISQM 1) og internasjonal standard for oppdragskontroll (ISQM 2) og opprettholder et omfattende system for kvalitetskontroll inkludert dokumenterte retningslinjer og prosedyrer vedrørende etterlevelse av etiske krav, faglige standarder og gjeldende lovmessige og regulatoriske krav.

Revisors oppgaver og plikter

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

Penneo Dokumentnøkkel: CTXFX-MTSHX-5CJSC-VDI7P-I0JOU-WQBD4

BDO AS, et norsk aksjeselskap, er deltaker i BDO International Limited, et engelsk selskap med begrenset ansvar, og er en del av det internasjonale nettverket BDO, som består av uavhengige selskaper i de enkelte land. Foretaksregisteret: NO 993 606 650 MVA.

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: CTXFX-MTSHX-5CJSC-VDI7P-I0JOU-WQBD4

BDO AS, et norsk aksjeselskap, er deltaker i BDO International Limited, et engelsk selskap med begrenset ansvar, og er en del av det internasjonale nettverket BDO, som består av uavhengige selskaper i de enkelte land. Foretaksregisteret: NO 993 606 650 MVA.

8.0 Vedlegg

8.1 Klimaregnskap 134

Klimaregnskap

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

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

Forklaring på scope i en virksomhets klimaregnskap

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

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

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

Lokasjonsbasert metode er et «fysisk» perspektiv på utslipp fra bedriftens elektrisitetsforbruk, der utslippsfaktoren representerer faktiske utslipp fra elektrisitetsproduksjon i kjøperens geografiske område. Faktoren varierer fra år til år. I årets klimaregnskap brukes en utslippsfaktor publisert av NVE for fysisk strøm levert i Norge (11 g CO_2e/kWh i 2021).

Markedsbasert metode er et perspektiv der strømmen anses som en handelsvare som flyter fritt på tvers av regioner og landegrenser. Metoden åpner opp for kjøp og salg av opprinnelsesgarantier, der kjøperen av en opprinnelsesgaranti sikrer seg tilgang på den fornybare strømmen. Elektrisitet som knyttes til opprinnelsesgarantier anses derfor å ha ingen utslipp, fordi man kjøper en garanti på at elektrisitet tilsvarende mengden man har forbrukt har blitt produsert kun fra fornybare kilder. Elektrisitet som ikke er knyttet til opprinnelsesgarantier får en utslippsfaktor basert på produksjonen som er igjen etter at opprinnelsesgarantiene for fornybar andel er solgt. Dette kalles residualmiks, og faktoren varierer fra år til år. I årets klimaregnskap benyttes en utslippsfaktor på 405 g CO_2e/kWh (NVE 2021).

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

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

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

Fra og med 2022 er også klimaregnskapet utvidet til å være mer dekkende for scope 3. I motsetning til scope 1 og 2 er det utfordrende å skaffe et fullstendig datagrunnlag i fysiske enheter for alle aktiviteter i verdikjeden. For å beregne utslipp i scope 3 er det derfor benyttet en metode kalt miljøutvidet kryssløpsanalyse, der utslipp beregnes basert på økonomiske data. Denne metoden sikrer svært høy dekningsgrad av virksomhetens aktiviteter, men er forbundet med større usikkerheter, sammenlignet med klimaregnskap basert på fysiske data. For enkelte av de største investeringsprosjektene under utbyggingsdivisjonen er imidlertid økonomiske data erstattet med fysiske data fra klimaregnskap og -budsjetter utarbeidet for hvert enkelt prosjekt. Bane NOR jobber med å erstatte flere av de vesentlige utslippskildene i scope 3 med fysiske data.

Bane NOR har en målsetting om å redusere direkte- og indirekte klimagassutslipp i henhold til nasjonale ambisjoner. En viktig del av videreutviklingen til klimaregnskapet er å anvende metodikken som er brukt i 2022-regnskapet tilbake til 2019, som et grunnlag for å vurdere utvikling over tid.

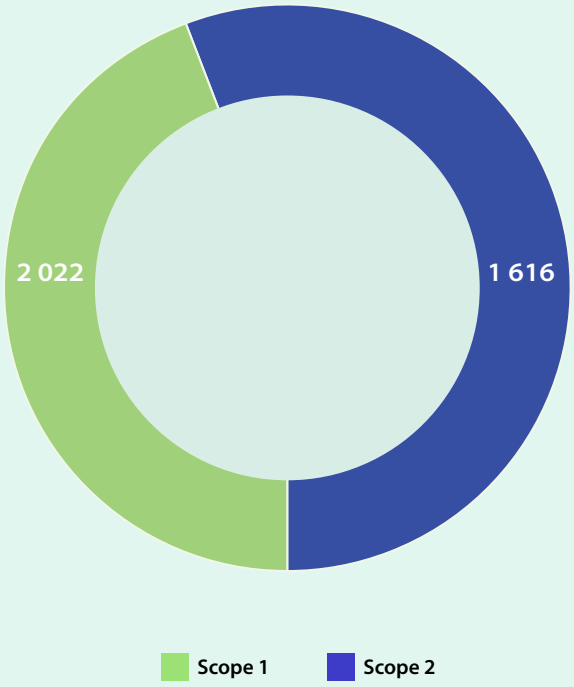
Bedre dekningsgrad i scope 3 gir et annerledes bilde av hvordan Bane NORs utslipp fordeler seg, sammenlignet med tidligere års klimaregnskap. Dette er et direkte resultat av bedre dekning av Bane NOR sine aktiviteter, og skal ikke leses som en negativ utvikling i virksomhetens utslipp.

Bane NORs klimaregnskap for regnskapsåret 2022

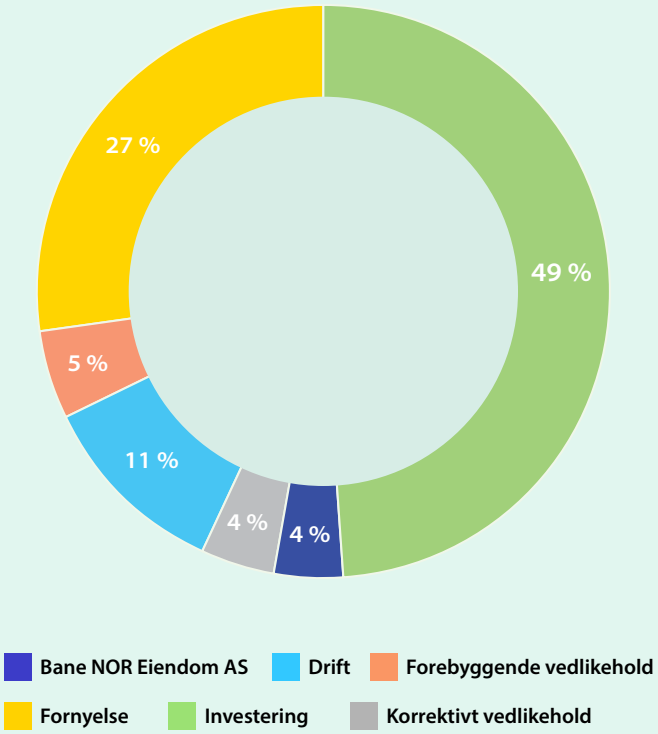
GRI*- ref	Utslippskilder	Scope	2021	2022	Fotnote
305-1	Forbruk fossilt drivstoff – leasede biler	1	926	1 038	[1]
305-1	Forbruk fossilt drivstoff – skinnegående kjøretøy	1	789	960	[2]
305-1	Lekkasje av SF6-gass fra elektriske anlegg	1	5	23	[3]
	Sum scope 1		**1 719**	**2 022**	
305-2	Elektrisitetforbruk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

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

Klimagassutslipp
Scope 1 og 2 (tonn CO_2e)



Klimagassutslipp
Scope 3 per hovedområde (prosent)



Klimagassutslipp
(tonn CO_2e)

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

Fotnoter til klimaregnskapet

Note 1
Gjelder innkjøpt bensin og diesel til tjenestebiler (person- og varebiler) som Bane NOR disponerer gjennom leasingavtaler.

Note 2
Gjelder anleggsdiesel levert til bruk av Bane NOR selv i arbeidsmaskiner, i hovedsak skinnegående kjøretøy (lokomotiv til skinnetransport og målevogn).

Note 3
Utslipp beregnes fra mengde SF6 etterfylt i anlegg på grunn av noe utlekking over tid og eventuelle uønskede hendelser som har ført til utslipp. Etterfylling ved to omformerstasjoner i 2022. Ingen uønskede hendelser i 2022.

Note 4
Utslipp fra elektrisitet, oppgitt etter lokasjonsbasert metode. Gjelder levert elektrisitet til bygningsmasse brukt av Bane NOR. Det er benyttet fjorårets utslippsfaktor for strøm tilsvarende NVE sin klimadeklarasjon for fysisk levert strøm i Norge for 2021, siden faktoren for 2022 publiseres senere på året. Denne ligger på 11 g CO_2e/kWh for 2021, mot 8 g CO_2e/kWh for 2020, noe som medfører en økning i utslipp fra strømforbruket i 2022, sammenlignet med 2021.

Note 5
Utslipp fra elektrisitet, oppgitt etter lokasjonsbasert metode. Gjelder levert strøm til utbyggingsprosjekter, gods- og tømmerterminaler og til lading av elbiler som Bane NOR disponerer. Det er benyttet utslippsfaktor for strøm tilsvarende NVE sin klimadeklarasjon for fysisk levert strøm i Norge for 2021, da faktoren for 2022 publiseres senere på året. Denne ligger på 11 g CO_2e/kWh for 2021, mot 8 g CO_2e/kWh for 2020, noe som medfører en økning i utslipp fra strømforbruket i 2022, sammenlignet med 2021.

Note 6
Utslipp fra fjernvarme levert til bygningsmasse brukt av Bane NOR. Det ble ikke rapportert om bruk av fjernvarme i 2022.

Note 7
Utslipp fra elektrisitet, oppgitt etter markedsbasert metode. Gjelder levert strøm til bygningsmasse og infrastruktur; utbyggingsprosjekter, gods- og tømmerterminaler og til lading av elbiler som Bane NOR disponerer. Bane NOR kjøper opprinnelsesgaranti på all innkjøpt elektrisitet. Strøm kjøpt med opprinnelsesgaranti gis en utslippsfaktor på 0 g CO_2e/kWh i klimaregnskapet, mens strøm uten opprinnelsesgaranti gis en utslippsfaktor som tilsvarer europeisk restmiks. Reduksjonen i strømrelaterte utslipp fra 2021 til 2022, sett fra et markedsbasert perspektiv, skyldes at også strøm til bygningsmasse er kjøpt med opprinnelsesgarantier i 2022, i motsetning til 2021.

Note 8
Utslipp fra pågående byggeprosjekter under Bane NOR Eiendom AS, fratrukket kostnader knyttet til tomtekjøp, renter og interne arbeidstimer. Prosjektene tilhører kategori 15 Investeringer, iht. GHG-protokollens kategoriinndeling for scope 3. Utslippsberegningene er utført på et svært overordnet nivå og det bør etterstrebes å innhente mer detaljerte data i fremtidige klimaregnskap.

Note 9
Det er ikke registrert utslippsdrivende aktivitet under hovedområde Annet i 2022.

Note 10
Klimagassutslipp knyttet til ulike utslippskategorier innenfor hovedkategorien Drift i 2022. Sentral og desentral teknisk administrativ støtte, banestrømforsyning, sambandsleie, planlegging, drift av bygninger og publikumsområder, snørydding og trafikkstyring. Utslippene er estimert basert på regnskapstall for Bane NOR SF.

Note 11
Klimagassutslipp knyttet til ulike utslippskategorier innenfor hovedkategorien Forebyggende vedlikehold i 2022. Vedlikehold som utføres etter forutbestemte intervaller eller i følge forutbestemte kriterier, og som har til hensikt å forlenge levetider og redusere sannsynligheten for svikt eller funksjonsnedsetting (degradering). Hovedregelen er at "Forebyggende vedlikehold" utføres på komponenter som har betydning for sikkerhet, punktlighet, verdisikring, komfort og miljø. Utslippene er estimert basert på regnskapstall for Bane NOR SF.

Note 12
Klimagassutslipp knyttet til ulike utslippskategorier innenfor hovedkategorien Fornyelse i 2022. Utskifting av anlegg hvor det ikke lenger er økonomisk eller mulig å opprettholde en krevd funksjon ved hjelp av "Forebyggende- eller Korrektivt vedlikehold", eller utbedring av større komponenter for å unngå akselerert degradering. Utslippene er estimert basert på regnskapstall for Bane NOR SF.

Note 13
Klimagassutslipp knyttet til ulike utslippskategorier innenfor hovedkategorien Investering i 2022. Bygging av nye banestrekninger eller anlegg, samt tiltak i eksisterende infrastruktur for å heve standarden, og der den utløsende årsak er økte funksjonskrav. Utslippene er hovedsakelig estimert basert på regnskapstall for Bane NOR SF. For enkelte av de største prosjektene i utbyggingsporteføljen er økonomiske data erstattet med fysiske data fra klimaregnskap og -budsjetter utarbeidet for hvert enkelt prosjekt. Dette gjelder for prosjektene Utbygging Drammen-Kobbervikdalen, Sandbukta-Moss-Såstad, Nykirke-Barkåker, Venjar-Langset, Kleverud-Sørli, Sørli-Åkersvika og Elektrifisering Trønder- og Meråkerbanen.

Note 14
Klimagassutslipp knyttet til ulike utslippskategorier innenfor hovedkategorien Korrektivt vedlikehold i 2022. Vedlikehold som utføres etter at feil er oppdaget og som har til hensikt å bringe en enhet tilbake i en tilstand som gjør det mulig å utføre en krevd funksjon. Utslippene er estimert basert på regnskapstall for Bane NOR SF.

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

BANE NOR