

BANE NOR

# Årsrapport

→ 2025



# Om Bane NOR

Bane NOR SF er heleid av staten ved Samferdselsdepartementet. Vi har ansvaret for infrastrukturen på jernbanen i Norge, og drifter, vedlikeholder og bygger jernbane over hele landet.

Med en sikker og tilgjengelig jernbaneinfrastruktur skal vi legge grunnlaget for trafikkvekst gjennom gode knutepunkt for passasjerer og gods. Vi styrer trafikken på jernbanen og forvalter og utvikler jernbaneeiendom.

Slik er Bane NOR organisert:

## Fem divisjoner:

- Utbygging
- Drift og vedlikehold
- Trafikk
- Digitalisering og teknologi
- Eiendom og serviceanlegg

## Fire konsernfunksjoner:

- Økonomi og finans
- Etterlevelse og sikkerhet
- Strategi og bærekraft
- Mennesker og kommunikasjon



# Nøkkeltall

2025

## Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

**87,6 %**

Punktlighet persontog  
2024: 86,1 %

**74,9 %**

Punktlighet godstog  
2024: 74,6 %

**93,7 %**

Regularitet  
2024: 93,6 %

**90,2 %**

Punktlighet Gardermobanen  
2024: 89,6 %

**98,9 %**

Oppetid  
2024: 98,8 %

**0**

Endring i reisetid  
2024: 30 min

## Nullvisjon for drepte og hardt skadd

**23\***

Antall drepte og  
hardt skadde  
2024: 10

**117**

Reduksjon av planoverganger  
2024: 122

\* 14 av dødsfallene er under politietterforskning.  
Konkluderte selvmord tas ut av statistikken.

## Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

**31 840\*** CO<sub>2</sub>e

Endring i klimagassutslipp  
fordelt på anleggsvirksomhet,  
arealbruksendringer, endret  
trafikk samt drift og vedlikehold  
2024: 35 922 CO<sub>2</sub>e

**0** Dekar

Netto antall dekar inngrep i  
naturområder med nasjonal  
eller vesentlig regional verdi  
2024: 0 Dekar

\* Disse tallene representerer kun direkte utslipp  
fra anlegg, drift og vedlikehold. Utslippsfaktor  
for drivstoff er endret i 2025, så dette tallet er  
ikke direkte sammenlignbart med 2024. Dersom  
2024-faktoren benyttes er utslippet om lag 33 840,  
som utgjør en nedgang på 6 %. Dette er nærmere  
omtalt i bærekraftsberetningen.

# Andre nøkkeltall

2025

**334** MNOK

Resultat før skatt (Bane NOR SF)

2024: 757

**1,8** H1-verdi\*

Fraværsskader egne ansatte

2024: 3,4

**6,3** H1-verdi

Fraværsskader leverandører

2024: 4,8

\*H1-verdien måler antall skader med fravær over 24 timer, per million arbeidede timer.

**27,6 %**

Kvinneandel

2024: 27,5 %

**4,4 %**

Sykefravær

2024: 5,0 %

**51** Indeks 0-100

Kundetilfredshet  
togselskap – totalt

2024: 49

**4,0** Indeks 1-5

Medarbeiderindeks

2024: 4,0

# **En robust jernbane krever vedlikehold og langsiktig prioritering**



Jeg tror de fleste som reiser mye på jernbanen kan kjenne seg igjen i at toget er en fantastisk og effektiv transportform når alt fungerer som det skal. Punktlighetstall og andel togreiser gir oss ofte en indikator på hvordan året har gått. Forsiktig optimisme preger avslutningen av 2025. Det var 85 millioner togreiser totalt i 2025, 3 millioner mer enn i 2024. Punktligheten for persontog var på 87,6 prosent, 1,5 prosentpoeng bedre enn i 2024. For godstog var punktligheten 74,9 prosent, som er 0,3 prosentpoeng bedre enn året før. Regulariteten i 2025 var på 93,7 prosent, omtrent det samme som i 2024 (93,6 prosent).

Jernbanen i Norge er stort sett enkeltsporet, med et stort vedlikeholdsetterslep og fornyelsesbehov. Det gjør jernbanen mer sårbar for feil. God punktlighet er avhengig av at flere innsatsfaktorer er på plass – en fungerende infrastruktur, en realistisk ruteplan, tilstrekkelige og vedlikeholdte tog, været og at jernbanesektoren jobber godt sammen.

Sikkerheten er grunnleggende i alt vi gjør. Alle skal kunne gå på jobb med visshet om at de kommer trygt hjem igjen. Skredet ved Nesvatnet, der en ansatt hos en av våre entreprenører omkom, berører oss dypt. Ansvar for sikkerhet er både kollektivt og individuelt. Som konsernsjef står jeg i

spissen for dette, og forventer at våre ansatte, samarbeidspartnere og alle i sektoren tar et felles ansvar.

Kleaverud-Sørli-Åkersvika (KSÅ) har meldt om utfordringer i å holde planlagt fremdrift. Vi har i høst sett på hvilke konsekvenser dette kan få for gjennomføring og ferdigstillelse. Endringen i prognose er beklagelig. Vi gjør alt vi kan for å levere så raskt som mulig, men trenger mer tid for å ta ned risiko i byggeperioden i et svært krevende område, spesielt over Åkersvika.

Fremover skal vi fortsette å fokusere på kjerneoppgavene våre. Vi skal levere en sikker og tilgjengelig jernbaneinfrastruktur. Vi skal jobbe for å forbedre driftsstabiliteten sammen med resten av jernbanesektoren og vi skal gjennomføre prosjektene våre som planlagt. Vi ser at når nye dobbeltspor åpnes blir punktligheten bedre. Follo-banen hadde i 2025 en punktlighet på 91,7 prosent mens Bergen-Arna hadde imponerende 99,4 prosent. I 2026 skal vi åpne nytt dobbeltspor fra Nykirke til Barkåker på Vestfoldbanen. I tillegg skal vi reetablere forbindelsen forbi rasstedet ved Nesvatnet på Nordlandsbanen. Og selv om sistnevnte ikke er dobbeltspor, er dette en strekning som er svært viktig for både person- og godstransport.

Når vi nå ser fremover, gleder vi oss til et nytt år med nye muligheter for jernbanen. Samtidig vil vi stå overfor mange av de samme utfordringene. Ifølge InfraStatus 2024 er det samlede fornyelsesbehovet nå beregnet til 127,8 mrd. kroner over en 12-årsperiode. Det er viktig å fortsette å prioritere vedlikehold og fornyelse for ikke å øke etterslepet og sikre en mer driftsstabil jernbane. For å øke jernbanens driftsstabilitet blir gjennomføring av utbyggingsprosjektene og øke andelen dobbeltspor grunnleggende.

Tallene fra 2025 viser at vi nok en gang setter rekord i antall reisende med tog. Det gleder meg og gir motivasjon til å fortsette arbeidet med å utvikle jernbanen.



Agnete Johnsgaard-Lewis  
konsernsjef i Bane NOR SF



# Innhold

## **8 Om Bane NOR og våre resultater**

9 Våre ni hovedtjenester

## **13 Året som gikk 2025**

19 Årets aktiviteter og resultater

20 Introduksjon

21 Virksomhetsutvikling

24 Sektorpolitiske mål

38 Fremtidens jernbane

## **40 Styrets årsberetning 2025**

42 Styret

45 Konsernledelsen

47 Styrets årsberetning

54 Styrets bærekraftsberetning

55 Kapittel 1: Generelle opplysninger

71 Kapittel 2: Klimaendringer

85 Kapittel 3: Biologisk mangfold og økosystemer

98 Kapittel 4: Ressursbruk og sirkulær økonomi

104 Kapittel 5: Arbeidere i verdikjeden

119 Kapittel 6: Forretningsskikk

## **126 Regnskap og redegjørelser**

127 Resultatregnskap

128 Balanse

131 Kontantstrømpoppstilling

132 Regnskapsprinsipper

139 Noter

168 Revisors beretning

179 Redegjørelse for eierstyring og foretaksledelse

180 Organisering av Bane NOR

186 Retningslinjer om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse for ledende personer

188 Lønnsrapport for 2025



## ➔ Om Bane NOR og våre resultater

# Våre ni hovedtjenester

Bane NOR skal sørge for tilgjengelig jernbaneinfrastruktur og effektive og brukervennlige jernbaneinfrastrukturstjenester, inkludert knutepunkts- og terminalutvikling, som grunnlag for transport av personer og gods på det nasjonale jernbanenettet. For å styre trafikken og kapasiteten til jernbanen, tilbyr vi ni tjenester til aktørene i jernbanesektoren.



## Ruteplan

Ruteplan tildeler ruter og tilganger til togparkering, gods- og tømmerterminaler, togstasjoner og verksteder. Togselskapene søker om ruter og tilganger for en periode på ett år. I tillegg søkes det om, og tildeles, ad hoc i løpet av året. Ruteplan tildeler også sportilgang til Bane NOR sitt eget behov for drift, vedlikehold og utbygging av jernbanenettet. Det er begrenset kapasitet på jernbanenettet og utfordrende å fordele kapasitet mellom å kjøre tog og å utføre vedlikehold og utbygging. Vi jobber kontinuerlig med å optimalisere ruteplanene for å sikre en best mulig utnyttelse av kapasiteten og en forutsigbar fordelingsprosess for togselskapene.



### **Kunde- og trafikkinformasjon**

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



### **Trafikkstyring**

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



### **Infrastruktur**

Bane NOR drifter og vedlikeholder anleggene som trengs for at togselskapene skal kunne kjøre sikkert og punktlig på infrastrukturen. Vi er ansvarlig for å ha en beredskap gjennom året som retter feil slik at togene kan gå som forutsatt og i henhold til ruteplan. Riktig nivå på vedlikehold og fornyelse gir trygghet og forutsigbarhet for både togselskap, reisende og vareeiere. Innsatsen styrkes fremover, med mål om å forbedre driftsstabiliteten, og sørge for færre forsinkelser og innstillinger.



### Strømforsyning

Bane NOR kjøper inn strøm til togfremføring på vegne av togselskapene. Bane NOR kjøper det meste av strømmen i det nordiske kraftmarkedet, men produserer også selv strøm i Kjosfoss kraftverk i Flåmsdalen. Bane NOR pris-sikrer strømkostnadene for togselskapene med finansielle kontrakter opptil fem år frem i tid. Hensikten er å sikre lavere priser, og samtidig øke forutsigbarheten for togselskapene.



### Togparkering

Når togene ikke går, må de parkeres (hensettes) på dedikerte plasser utenfor det trafikkerte sporet. Her utføres også enkelt vedlikehold og servicetjenester som renhold, vannpåfylling og varme.



### Verksteder

Bane NOR Eiendom har 14 togverksteder. Vedlikehold av tog er helt sentralt i en driftssikker og punktlig togdrift.



### Stasjoner

Stasjonene skal være attraktive og tilpasset de reisendes behov med funksjonelle publikumsarealer og relevante servicetilbud, samt være et effektivt knutepunkt som tilrettelegger for enkel og sømløs overgang til andre transportmidler.



### Godsterminaler

Bane NOR har det overordnede ansvaret for godsterminalene på jernbanen. Dette innebærer at vi eier infrastrukturen og utøver den overordnede myndigheten over virksomheten på terminalene. Vi drifter og vedlikeholder disse, og tilrettelegger for at terminal-selskapene kan levere gode terminaltjenester til togselskapene. Dette gjør vi for å sikre en effektiv og sikker godstransport.



# Året som gikk 2025

Starten på året var positiv for jernbanen. Gjennom første halvår var punktligheten bedre enn under samme periode de to siste årene. Samtidig påvirket flere hendelser på jernbanen både reisende og gods. Stengingen av Otta bru på Dovrebanen, sammen med ras på Raumabanen, Nordlandsbanen og Meråkerbanen har påvirket driftsstabiliteten.

Til tross for utfordringene underveis ble det en positiv utvikling på punktligheten sammenlignet med året før, blant annet som følge av bedre håndtering av vinteren, færre infrastrukturfeil rundt Oslo og gode ruteplanjusteringer på flere banestrekninger.



## JANUAR

### Jernbanetalen 2025

Samhandling og samarbeid sto i fokus da samferdselsminister Jon-Ivar Nygård holdt sin årlige jernbanetale i januar. Jernbanefamilien må sammen sørge for at folk kan bo der de ønsker, og at de kommer seg til og fra jobb. Punktlighetsmålet er ikke skrotet, og det er sektorens ansvar å få jernbanen slik at den fungerer bedre for person- og godstransporten. Forventningen til både Bane NOR og resten av jernbaneverksamhetene var å fortsette forbedringsarbeidet, med den overordnede oppgaven å få togene til å gå, og gå til tiden.

## MARS

### Planovergang på Nordby erstattet med undergang

Planovergangen ved Nordby holdeplass på Jessheim toppet lenge listen over antall uønskede hendelser. I mars ble planovergangen erstattet med en undergang og fremover kan folk trygt krysse jernbanen her uten å måtte forholde seg til lys, lyd, bommer og skilt.

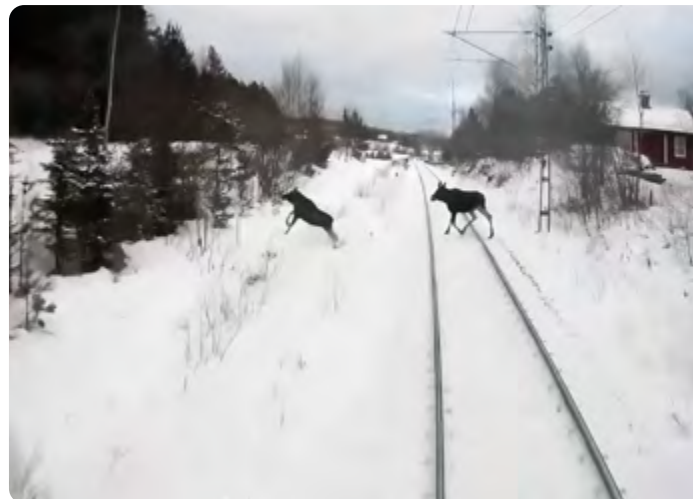
Totalt la Bane NOR ned 117 planoverganger i 2025.



## MARS

### Riktig lyd skal skremme dyr ut av sporet

Forskning tyder på at riktig lyd kan skremme hjortedyr vekk fra jernbanesporet så de ikke blir påkjørt av toget. Et testprogram ble satt i verk for å finne ut av hvilke lyder som virker best når de spilles av fra tog i fart. Tre tog på Nordlandsbanen er satt opp med testutstyr. Påkjørsler av vilt på jernbanen er et omfattende problem. Det utsetter dyrene for alvorlig lidelse og er en stor påkjenning for lokalsamfunn, lovførere, jernbaneansatte og dyreeiere. I tillegg gir det forsinkelser og skader på materiell.



## APRIL

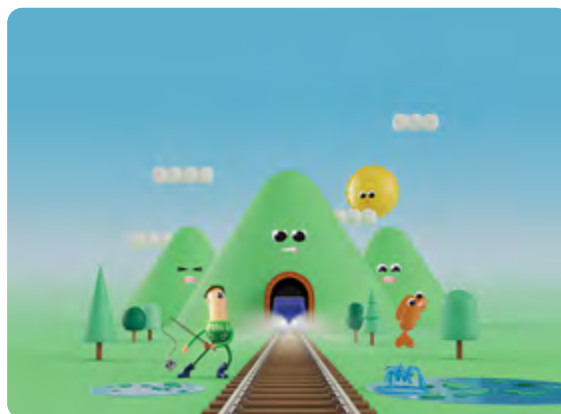
### Otta bru gjenåpnet etter flomskader

Dovrebanen ble stengt ved Otta 21. januar etter skader på bruas sørside som følge av is og høy vannstand i Ottaelva. Arbeidet med å forsterke landkaret hadde god fremdrift. Strekningen ble åpnet for trafikk 4. april. I mellomtiden ble det gjennomført ekstra vedlikehold på strekningen.

## MAI

### Full kons ved sporet for å redde liv

Bane NOR lanserte en holdningsskapende kampanje, «Full kons ved sporet». Målet med kampanjen er å få alle som beveger seg i nærheten av et jernbanespor, til å ta kloke og trygge valg. På landjorda er toget det sikreste transportmidlet. Passasjerer blir sjelden utsatt for alvorlige uhell, men hvert år skjer det flere ulykker hvor personer blir påkjørt i sporet. For hver eneste tragiske hendelse er det i tillegg mange nestenulykker hvor små marginer avgjør utfallet. Dels er dette ulykker på planoverganger, dels er det «skal bare-situasjoner» hvor folk av ulike grunner oppholder seg ulovlig i skinnegangen. Hensikten med «Full kons ved sporet» er å forebygge slike hendelser – ikke minst de sistnevnte. Virkemidlene er blant annet en nettside, en spesialskrevet låt som blant annet finnes på Spotify og en tilhørende kampanjefilm som vises på kino og i sosiale medier.



## JUNI

### Finansieringen av Fellesprosjektet Arna-Stanghelle ble godkjent av Stortinget

Fellesprosjektet Arna-Stanghelle mellom Bane NOR og Statens vegvesen inkluderer bygging av totalt 80 kilometer med tunneler, fordelt på blant annet to nye tunneler for dobbeltsporet jernbane og tre nye veitunneler på E16. Strekningen er svært utsatt for skred på både veg og bane, og det har vært flere alvorlige ulykker på E16 der mange liv har gått tapt. Fellesprosjektet Arna-Stanghelle vil gi en tryggere og mer forutsigbar hverdag for reisende på veg og bane. Prosjektet er ventet å stå ferdig i 2039.

## JUNI

### Ny styreleder i Bane NOR

Per Sanderud (f. 1953) ble valgt til styreleder i juni 2025 og er utdannet samfunnsøkonom. Han har erfaring fra flere departement, og har tidligere vært departementsråd i både Samferdselsdepartementet samt Nærings- og handelsdepartementet. Sanderud har også vært president i EFTAS overvåkningsorgan ESA. I tillegg har han vært direktør i Norges vassdrags- og energidirektorat og styremedlem i Den europeiske utviklingsbanken. Han har ledet flere regjeringsoppnevnte utredninger og har hatt flere styreverv.

## AUGUST

### Jordskred i Levanger

30. august gikk et jordskred ved Nesvatnet i Levanger der én person omkom. I samband med bygging av et nytt kryssingsspor pågikk det anleggsarbeid i regi av Bane NOR da skredet inntraff. Mannen som omkom, var ansatt i et dansk firma som deltok i Bane NORs byggeledelse på prosjektet. Det oppsto store skader på både Nordlandsbanen og E6. Gjenopprettingen av forbindelsen pågår og er planlagt ferdigstilt sommeren 2026.



## SEPTEMBER

### Sørlandsbanen gjenåpnet på rekordtid etter masseutglidning

Etter en masseutglidning ved Monatjørn på ettermiddagen onsdag 10. september, ble all togtrafikk mellom Moi og Heskestad stanset. Store nedbørmengder hadde gjort at underbygningen ble vasket ut over en strekning på 10–15 meter. Hendelsen ble oppdaget av fagfolk som holdt strekningen under oppsyn på oppdrag fra Bane NOR. Mindre enn halvannet døgn senere ble banen åpnet igjen. Under krevende forhold, men på en sikker måte, la våre egne og eksterne mannskaper ned et fantastisk arbeid som gjorde at banen kunne gjenåpnes såpass raskt. Hendelsen skjedde på en strekning med bratt sideterreng i Drangsdalen i Lund kommune. Bane NOR har over flere år hatt et pågående arbeid med rassikring og flomtiltak på denne strekningen.



## SEPTEMBER

### Ny konsernsjef

Agnete Johnsgaard-Lewis tiltrådte som konsernsjef i Bane NOR 1. september. Hun har omfattende erfaring innen kompleks operasjonell drift, teknologi og prosjektutvikling. Tidligere har hun hatt mange ulike roller i Shell-konsernet, både i Norge og internasjonalt. Som bakgrunn har hun en sivilingeniørutdannelse og har jobbet med tekniske fag i mange år.



## SEPTEMBER

### Offisiell åpning av dobbeltspor og ny stasjon i Drammen

Den offisielle åpningen av nytt dobbeltspor Drammen-Kobbervikdalen og ny Drammen stasjon ble markert 18. september. På det nye dobbeltsporet kan togene kjøre fortere samtidig som dobbeltspor gir mulighet for flere avganger og bedre kapasitet på jernbanenettet. Dagen ble feiret sammen med innbyggere, samferdselsminister Jon-Ivar Nygård, entreprenører, samarbeidspartnere og ledere og ansatte i Bane NOR. Åpningsarrangementet fant sted på Strømsø torg. Utbyggingsprosjektet ble kåret til «Årets anlegg 2025» under Byggedagene 2026.



## OKTOBER

### Nytt togverksted i Bodø

I oktober annonserte Bane NOR at et nytt togverksted kommer på plass i rekordfart for å få togtrafikken i gang etter Levanger-raset. Raset i Levanger i begynnelsen av september førte til at SJs tog ikke kunne komme seg til et verksted. Like etter raset startet derfor Bane NOR Eiendom, i samarbeid med togoperatørene, å se på løsninger for å kunne tilby vedlikehold. På kort tid ble det etablert et tilbud i Bodø for lettere vedlikehold i et allerede eksisterende verkstedbygg. Det midlertidige verkstedet åpnet 26. januar 2026.



## OKTOBER

### Raumabanen gjenåpnet tidligere enn antatt etter ras

Hard jobbing og godt vær gjorde at arbeidet med å reparere skadene etter raset ved Verma stasjon gikk raskere enn antatt. Lørdag 19. juli ble Raumabanen og E136 rammet av et jordras i området ved Verma stasjon. Raset ble utløst av styrtregn med store nedbørsmengder. Siden pågikk det et intenst arbeid for å snarest mulig gjenåpne strekningen for trafikk. En formidabel innsats fra våre samarbeidspartnere og egne ansatte i kombinasjon med godt vær, gjorde at arbeidet med å gjenopprette infrastrukturen gikk raskere enn antatt. Dette til tross for krevende forhold. Det var derfor svært gledelig å kunne gjenåpne Raumabanen allerede 6. oktober.



## NOVEMBER

### Skrudde på strømmen på Meråkerbanen

Lørdag 1. november 2025 skrudde Bane NOR på strømmen på det nye høyspentanlegget på Meråkerbanen, fra Eidum til Riksgrensen. Elektrifiseringen av Trønder- og Meråkerbanen legger til rette for mer moderne og miljøvennlige tog, bedre komfort og større kapasitet både for person- og godstrafikk. I tillegg sikrer det en sømløs og bærekraftig reise over landegrensen til Sverige. Meråkerbanen blir en strategisk viktig banestrekning med tanke på muligheten for omkjøring mellom Trøndelag og Østlandet. Den blir også et sentralt bindeledd mellom det norske og det nordiske jernbanenettet. Ikke minst vil strekningen kunne tilby et langt bedre tilbud med persontog lokalt inn mot svenskegrensen.



## DESEMBER:

### Offisiell åpning av nye Trondheim S

Nye Trondheim S ble offisielt åpnet av samferdselsminister Jon-Ivar Nygård i desember. Det nye kollektivknutepunktet gir de reisende en sømløs og effektiv reisehverdag, og er en stor milepæl i utviklingen av en ny og grønn bydel i Trondheim. Med offisiell snorklipping, musikalske innslag og taler fra en rekke sentrale aktører, markerte den offisielle åpningen et stort løft for både transportsystemet og byutviklingen i Trondheim. Det nye knutepunktet samler tog, buss og båt i én sømløs reiseopplevelse. I tillegg til moderne terminalområder, har bygget store arealer for handel, service og kontorlokaler for næringslivet. Alt for at flere skal ta mer tog og kollektivt.



## DESEMBER

### Betongsviller blir mer klimavennlige

I desember inngikk Bane NOR en rammeavtale med Sateba Norway om levering av betongsviller. Avtalen er både konkurransedyktig og innebærer et vesentlig kutt i utslipp av klimagasser. Rammeavtalen mellom Bane NOR og Sateba er delt opp i tre kontrakter, gjelder for inntil åtte år, og har et maksimalt uttak på tre millioner sviller. I praksis vil så godt som alle sviller som blir lagt på jernbanen i Norge de neste årene komme fra Sateba. I produksjonen av svillene vil det bli brukt sement fra Heidelberg, som har tatt i bruk ny teknologi for karbonfangst i produksjonen. For svilleproduksjonen vil det i praksis innebære et gjennomsnittlig årlig utslippskutt på over 7 250 tonn. Det tilsvarer om lag 0,7 prosent av Bane NORs totale årlige utslipp, og er en reduksjon på mer enn 40 prosent sammenlignet med tidligere sviller. Konsernsjef Agnete Johnsgaard-Lewis i Bane NOR og daglig leder Lars Lund i Sateba Norway poserte for fotografen da kontrakten var offisielt signert.





## ➔ Årets aktiviteter og resultater



## Introduksjon

Nasjonal transportplan (NTP) legger rammene for regjeringens transportpolitikk og den langsiktige utviklingen av transportsystemet. Det overordnede NTP-målet som hele transportsektoren styres etter er «Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050».

Arbeidet styres av fem hovedmål:

- Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet
- Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde
- Effektiv bruk av ny teknologi
- Mer for pengene

Disse målene er integrert i Bane NORs konsernstrategi og utgjør grunnlaget for selskapets fem satsingsområder: punktlighet, grønt taktskifte, sikkerhet, digitalisering og optimalisering. Satsingsområdene beskriver hvordan Bane NOR leverer på sitt samfunnsoppdrag og styrer virksomhetens prioriteringer, mål og strategiske tiltak.



# Virksomhetsutvikling

## Styringsmodell

Bane NOR etterlever statens prinsipper for eierstyring og selskapsledelse. Styret har det overordnede ansvaret for virksomhetsstyringen og sikrer drift i tråd med foretakets formål og retningslinjer.

Bane NOR er eid av Samferdselsdepartementet, som fastsetter rammebetingelser gjennom årlige oppdragsbrev med transportpolitiske mål, prioriteringer og rapporteringskrav. Jernbanedirektoratet fungerer som bestiller og inngår avtaler med Bane NOR om utbygging og forbedring av jernbanenettet. Avtalene beskriver ønsket tilbudsforbedring, som danner grunnlaget for Bane NORs prioriteringer og prosjektgjennomføring.

Mer detaljer finnes i redegjørelsen for eierstyring og foretaksledelse og kapittel om forretningsatferd i bærekraftsberetningen.

## Virksomhetsstyring

### Konsernstrategi

Bane NORs oppdrag er å levere en sikker og tilgjengelig jernbaneinfrastruktur. For å levere på oppdraget har Bane NOR i sin konsernstrategi definert fem satsingsområder, se figur 1 (neste side). Konsernstrategien er grunnlaget for Bane NORs virksomhetsstyring gjennom en integrert mål- og resultatstyring.

I 2025 gjennomførte Bane NOR en større organisasjonsendring med mål om å forbedre ledelse og samhandling. Roller og ansvar er tydeliggjort gjennom ny struktur for divisjoner og

konsernfunksjoner. Arbeidet med å videreutvikle virksomheten gjennom ledelse og kultur vil fortsette i 2026.

### Porteføljestyling

Porteføljestyling er et strategisk virkemiddel for å prioritere, og til enhver tid kunne optimalisere rekkefølge og fremdrift av prosjekter. Bane NOR skal bidra til et bedre togtilbud gjennom fire delporteføljer; investeringer, mindre investeringer, fornyelse og forebyggende vedlikehold.

Bane NOR arbeider med å styrke metodikk, prosesser og systemer for å styre den samlede porteføljen, som del av helhetlig virksomhetsstyring. Modellen for porteføljestyling er basert på MoP-rammeverket (Management of Portfolios).

### Risikostyring

Bane NORs evne til å identifisere og håndtere risiko er avgjørende for å levere på vårt samfunnsoppdrag. Målet med helhetlig risikostyring er å sikre hensiktsmessig risikoeksponering. Risikostyring skal være et strategisk virkemiddel som understøtter prioriteringer og veloverveide beslutninger, slik at konsernet når sine mål. Risikostyring i Bane NOR baserer seg på anerkjente rammeverk som COSO og ISO 31000, som sikrer at risiko identifiseres, vurderes og rapporteres løpende til ledelsen, styret og relevante myndigheter.

Bane NOR arbeider kontinuerlig med å videreutvikle metodikk, prosesser, systemer og kapasitet for å håndtere risiko knyttet til en omfattende prosjektportefølje, operasjonell drift, personellsikkerhet, bærekraft og

digital sikkerhet. Tiltakene omfatter leverandørutvikling og -oppfølging, organisasjonsutvikling, målrettet skadeforebygging, systematisk reduksjon av klimagassutslipp samt styrking av digital sikkerhetskultur.

Risikobildet for 2025 er preget av et urolig verdensbilde og økende klimautfordringer. Bane NOR overvåker trusselbildet fortløpende og iverksetter nødvendige tiltak for å beskytte kritisk infrastruktur, sikre robust drift og god prosjektgjennomføring.

## Samfunnssikkerhet, nasjonal sikkerhet og beredskap

Den sikkerhetspolitiske situasjonen i 2025 er fortsatt alvorlig og preget av usikkerhet. Trusselbildet er sammensatt og vedvarende, med statlig etterretningsvirksomhet, påvirkningsoperasjoner, cybertrusler og sabotasje som sentrale utfordringer. Samtidig bidrar klimaendringer til økt risiko for alvorlige naturhendelser som kan påvirke jernbanens tilgjengelighet og robusthet. Dette stiller økte krav til forebygging, beredskap og evne til håndtering av hendelser og gjenoppbygging av infrastrukturen.

Bane NOR har et sektoransvar for samfunnssikkerhet og beredskap innen jernbanen, i tråd med jernbaneloven, sikringsforskriften og forskrift om nasjonal beredskap på jernbane. Virksomheten er underlagt lov om nasjonal sikkerhet som følge av at jernbanetransport understøtter transport som grunnleggende nasjonal funksjon. Bortfall eller vesentlig reduksjon av funksjon kan få konsekvenser for statens evne til å ivareta nasjonal sikkerhet.

**Figur 1** Bane NORs konsernstrategi



Bane NORs arbeid med samfunnssikkerhet legger til grunn at virksomheten skal opprettholde et høyt nivå av transportsikkerhet, fremkommelighet og funksjonalitet, samt sikre en robust og utholdende transportberedskap i fred, krise og krig. Arbeidet er integrert i konsernets helhetlige sikkerhetsstyring

og risikostyring, og følges opp gjennom mål, prioriteringer og systematisk rapportering.

Gjennom året har Bane NOR hatt fokus på å utvikle identifiserte forbedringsområder etter hendelser. Håndtering av hendelsen ved Nesvatnet og

ekstremværet Amy har videreutviklet selskapets kapasitet og samspillet med øvrige aktører. I tråd med Samferdselsdepartementets strategi for samfunnssikkerhet for transportsektoren har Bane NORs arbeid med samfunnssikkerhet vært orientert rundt følgende prioriterte områder:

**Figur 2** Prioriterte områder i Bane NORs arbeid med samfunnssikkerhet



## Sektorpolitiske mål

Oppdragsbrevet fra Samferdselsdepartementet er ett av våre styringsdokumenter for året. Under er en oversikt over Bane NORs oppdrag i henhold til oppdragsbrevet i 2025.

Bane NORs resultater i 2025 er omtalt for de fem sektorpolitiske målene slik de fremgår av oppdragsbrevet fra Samferdselsdepartementet og Nasjonal Transportplan.

**Tabell 1** Oppdragsbrevet 2025

Oppdrag	Oppdragets navn
1	Redegjørelse for ny kapasitetsfordelingsprosess
2	Redegjøre for omfanget av brudd på forutsetninger for ruteplanen
3	Redegjørelse for virksomhet på sikkerhetsområdet
4	Vurdering av driftsmodellen på godsterminalene
5	Status for gjennomføringen av teknologi- og digitaliseringstiltak
6	Videreutvikling av systemet for virksomhetsstyring
7	Rolle- og ansvarsdeling og god samhandling med Jernbanedirektoratet
8	Overordnet produksjonsplan for 2026
9	Oppdatert plan for drift, vedlikehold og fornying



## Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

### Driftsstabilitet

For at reisende og godskunder skal velge toget som transportform, må toget levere på behovet om at «toget kommer og går til avtalt tid».

Bane NORs mål er at ni av ti persontog skal være i rute. Samtidig har vi et mål om en regularitet på 97 prosent, det vil si andel persontog som skal gå uten å være innstilt på noen deler av ruten.

I 2025 oppnådde vi en punktlighet på 87,6 prosent for persontog

For punktligheten er dette en positiv utvikling sammenlignet med året før. Følgende positive faktorer har bidratt til bedre punktlighet i 2025:

- Færre infrastrukturfeil, som har gitt en positiv effekt i Oslo-området
- Gode ruteplanjusteringer på flere banestrekninger
- Ferdigstilling av arbeidene i Blix-tunnelen og åpning av begge løp i desember 2024

- Bedre håndtering av vinteren, samt mildere vinter
- Dobbelspor Arna-Bergen åpnet for sommeren 2024, og har vært en positiv bidragsyter til bedre trafikkflyt gjennom hele 2025

Det var en positiv start på året. Punktligheten første halvår var bedre enn de to siste årene for samme periode. I høst har det vært arbeider i spor, saktekjøringer og oppstartsutfordringer ved Drammen stasjon som har påvirket punktligheten negativt. Etter at arbeidene i høst ble avsluttet og saktekjøringer fjernet har driftsstabiliteten blitt betydelig bedre. I desember ble det oppnådd en punktlighet på 91,4 prosent for persontog, med svært få driftsavvik grunnet infrastrukturen.

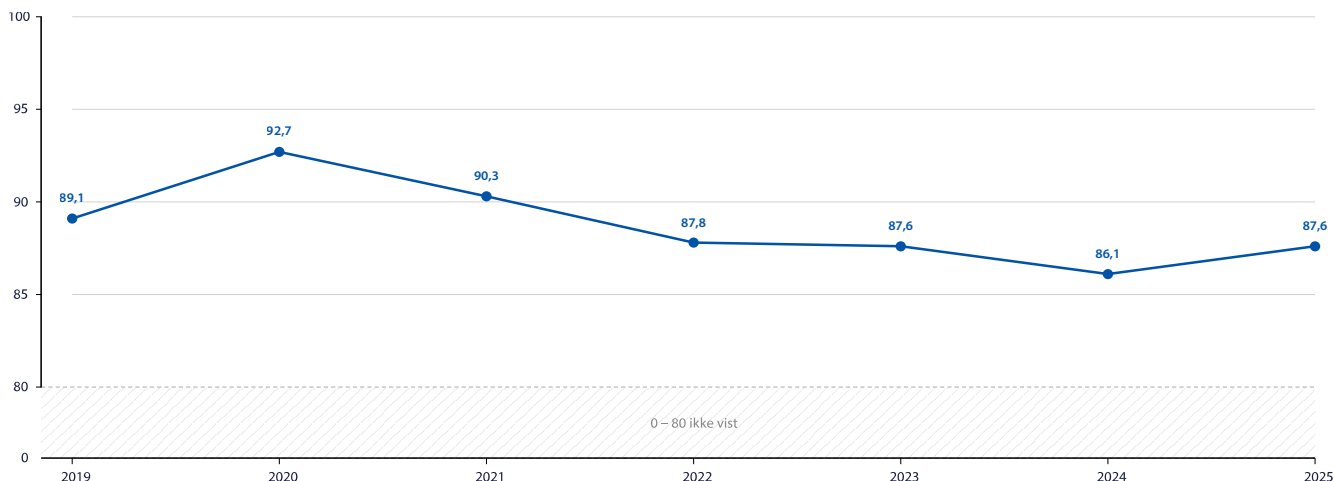
Regulariteten for persontog ble 93,7 prosent i 2025. Skredet ved Nesvatnet mellom Åsen og Ronglan på Nordlandsbanen i slutten av august påvirket regulariteten betydelig negativt med mange daglige innstillinger. Alle

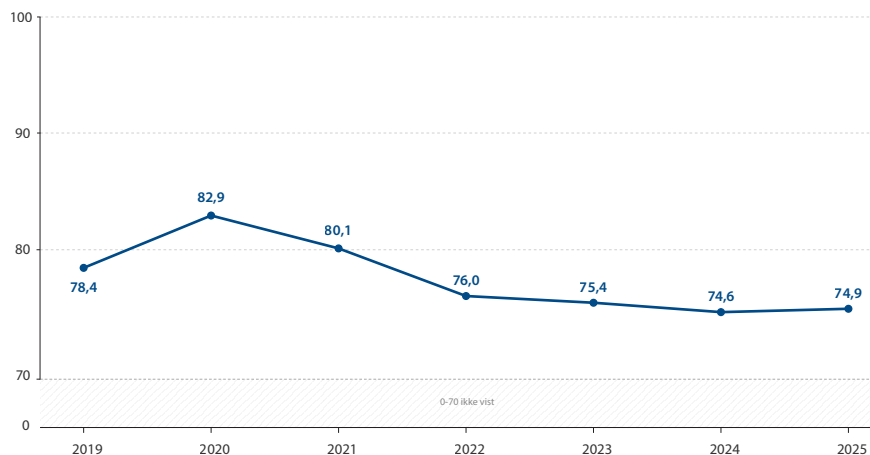
avganger mellom Åsen og Steinkjer har vært innstilt etter skredet. Samtidig har trafikken på Trønderbanen mellom Støren og Åsen gått tilnærmet som normalt, med en punktlighet på over 90 prosent.

Det har vært en reduksjon på 14 prosent i antall forsinkelsestimer knyttet til akutte feil i infrastrukturen i 2025 sammenlignet med 2024. Dette er en positiv utvikling, og det forventes at videre satsning på vedlikehold og fornyelse i årene fremover kan bidra til at utviklingen fortsetter i positiv retning.

For godstrafikken er avgangspunktlighet fra terminal avgjørende for den samlede punktligheten. Dersom et godstog er forsinket ut fra terminal, er det utfordrende å hente inn tid underveis. Godstog kjører saktere enn persontog og må krysses på stasjoner med tilstrekkelig sporlengde, noe som gjør dem ekstra sårbare for ytterligere forsinkelser.

**Figur 3** Punktlighet persontog



**Figur 4** Punktlighet gods

Avgangspunktligheten fra Alnabru har hatt en tydelig positiv utvikling i 2025 og endte med en punktlighet på 75,9 prosent. Dette er en markant forbedring fra 70,8 prosent i 2023 og 68,9 prosent i 2024. Den styrkede punktligheten fra Alnabru har vært en faktor for å holde den samlede punktligheten for gods oppe gjennom året. Godstogpunktligheten var 74,9 prosent i 2025. Dette er marginalt høyere enn i 2024.

Til tross for at de overordnede tallene viser en punktlighet på nivå med de

tre foregående årene, har 2025 vært særlig utfordrende for godstransporten. Flere strekninger har vært stengt over lengre perioder, noe som har hatt stor innvirkning på godsneringen. Tabellen nedenfor viser de mest omfattende hendelsene, med varighet i antall dager og antall berørte godstog (tabell 2).

Tabell 3 gir en oversikt over de mest betydelige driftsforstyrrelsene i 2025, rangert etter summen av forsinkelsestimer, antall forsinkede tog og antall

innstillinger. Hendelsene spenner fra ekstremvær og infrastrukturfeil til planlagte arbeider som fikk større konsekvenser enn forventet.

Det er en klar sammenheng mellom antall tog og passasjerer på den ene siden og punktlighet på den andre siden. Eksempelvis var det, utenom rush, en punktlighet for persontog på 89,1 % i 2025. I rushperiodene var punktligheten nede i 78,8 %, som følge av økt trafikk med flere tog og flere reisende. Dette gir lengre stasjonsopphold og følgeforsinkelser forplanter seg lettere til flere tog. Forskjellen mellom rushperiodene og tiden utenfor rush har aldri vært så stor som den har vært de siste par årene. Dette bekrefter kapasitetsutfordringene på jernbanen. Det er svært positivt at antall tog og antall passasjerer på jernbanen har økt de siste årene, samtidig kjører togene i kø flere steder. I dag er over 90 prosent av jernbanen enkeltsporet, og utfordringen med økt trafikk er at selv små feil fører til forsinkelser, spesielt gjelder dette i rushtiden rundt storbyene. Økt trafikk medfører også større belastning på infrastrukturen. Bevilgingene til ved-

**Tabell 2** Hendelser med størst innvirkning på godsneringen

Strekning	Dato hendelse	Dato åpnet	Varighet [dager]	Innstillinger godstog
Dovrebanen - Otta bru	21.01	07.04	76	1425 godstog, 2513 totalt
Raumabanen	19.07	06.10	79	132 godstog, 160 totalt
Oftobanen	02.09	04.09	2	47 godstog, 57 totalt
Meråkerbanen	07.10	TBD	85 (i 2025)	Hittil: 0 godstog, 160 totalt
Nordlandsbanen - Nesvatnet	01.09	TBD	121 (i 2025)	Hittil: 1163 gods, 6334 totalt

likehold har økt i 2025, men på tross av dette har vedlikeholdsetterslepet på jernbaneinfrastrukturen ved utgangen av 2025 økt til 35,4 mrd. kroner.

I 2025 har Bane NOR brukt 10 mrd. kroner på vedlikehold og fornyelse av jernbanens infrastruktur. Her er noen viktige tiltak Bane NOR har gjennomført i 2025 for å få flere tog i rute:

- Åpningen av ny Drammen stasjon og dobbeltspor Drammen – Kobbervikdalen.
- Forsterket vinterberedskap i form av

bedre maskiner og utstyr, forbedrede rutiner og koordinering i sektoren ved store nedbørmengder.

- Forebyggende vedlikehold på anlegg og komponentgrupper som f.eks. spor, sporveksler, kontaktledning, signal.
- Fornyelse av skinner, sporveksler, sviller og pukk på flere strekninger, blant annet deler av Hovedbanen, Gardermobanen og Nordlandsbanen.
- Fornyelse av kontaktledningsanlegg på deler av Bergensbanen, Sørlands-

banen og Hovedbanen.

- Fornyelse av dreneringsanlegg som grøfter og stikkrenner slik at disse håndterer økt nedbør.
- Måltrettet bruk av ny teknologi og samarbeid på tvers av fagområdene våre for å avdekke og rette feil før de gir konsekvenser. Eksempel på gode resultater av dette er reduksjon i antall kontaktledningsfeil i Osloområdet.
- Justering av ruteplaner basert på datadrevet læring og innsikt.

**Tabell 3** De ti største hendelsene i 2025 sortert etter summen av antall forsinkede tog og antall innstillinger

Oppstått dato	Lokasjon	Beskrivelse	Forsinkelser (timer)	Forsinkede tog	Innstillinger
30.08.2025	Åsen - Ronglan	Skred Nesvatnet	7.0	129	7062
21.01.2025	Otta stasjon	Otta bru stengt for trafikk	147.8	215	2508
05.01.2025	Oslo (øst)	Store snømengder i løpet av kort tid i Østlandsområdet der trafikken ble redusert med 50 prosent i forkant basert på værmeldinger	266.0	673	1958
04.10.2025	Bryn stasjon - Sagdalen	Planlagt arbeid gjennomført på Grorud. Ble ikke åpnet for togtrafikk som planlagt	174.9	493	1241
27.06.2025	Lillestrøm stasjon - Spikkestad stasjon	Feil på kjøretøy – BM72 kjøreforbud.	8.1	45	796
19.07.2025	Bjorli stasjon - Åndalsnes stasjon	Ras Raumabanen	0.5	4	697
01.09.2025	Kolbotn stasjon	Redusert sportilgang ifm. planlagte arbeider	52.0	562	7
27.05.2025	Narvik stasjon	Ruteplanforutsetninger endret – Redusert sportilgang ifm. planlagte arbeider	213.8	533	8
02.09.2025	Oslo S-Nationaltheatret	Strømløst i Oslotunnelen retning vestover	68.3	238	214
02.12.2025	Haugenstua-Grorud (Hovedbanen)	Nedrevet kontaktledning – Strømløst	64.8	266	131

I Nasjonal transportplan 2025-2036 er det planlagt økt satsing på drift, vedlikehold og fornyelse, som vil bidra til å bedre driftsstabiliteten og tilstanden på infrastrukturen. Selv om mye av jernbanens vedlikehold utføres om natten, krever satsingen på drift og vedlikehold økt tilgang til sporet. Når vi gjennomfører arbeidene vil reisende i perioder oppleve at det er alternativ transport på deler av strekningen. Bane NOR jobber kontinuerlig med å optimalisere sporbruddene, slik at det skal gi minst mulig påvirkning på reisende og togselskap.

### Kundetilfredshet togselskap

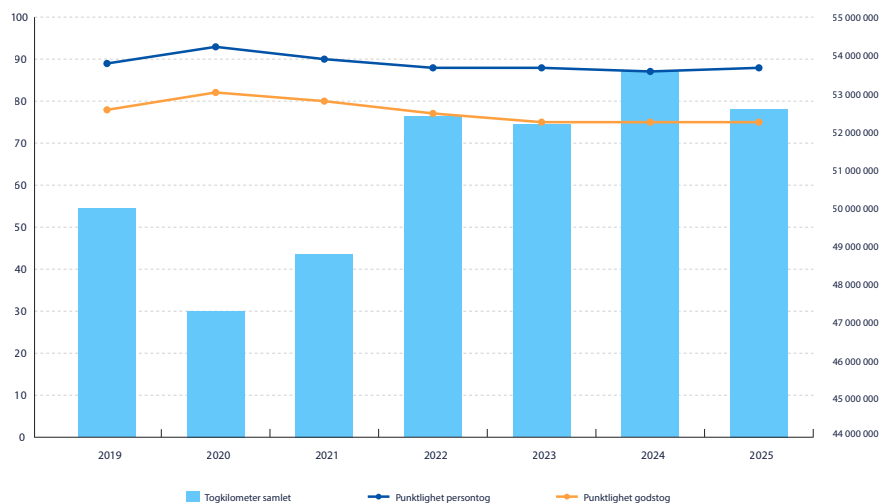
Bane NOR gjennomfører årlig en måling av kundetilfredshet blant våre kunder, togselskapene. Vi måler hvordan de opplever Bane NOR som leverandør og hvor fornøyde de er med hovedleveransene våre. Dette gir oss nyttig innsikt og tilbakemeldinger som vi bruker i forbedringsarbeidet vårt. Togselskapenes tilfredshet med Bane NOR totalt har vært stabil de siste årene, men i 2025 ser vi en bedring. Tilfredsheten med Bane NORs enkelte leveranser ligger imidlertid klart høyere enn nivået for Bane NOR totalt. Det skyldes målrettet innsats over tid med flere av tjenestene våre, samtidig som det viser at det er potensial for å oppnå høyere skår for Bane NOR totalt.

En stabil infrastruktur med få feil og resulterende høy punktlighet vet vi er viktig for høy kundetilfredshet. Derfor forventer vi en positiv utvikling når det nå investeres mer i vedlikehold og fornyelse av infrastrukturen. Det tar imidlertid litt tid før vi ser effekten av denne satsningen.

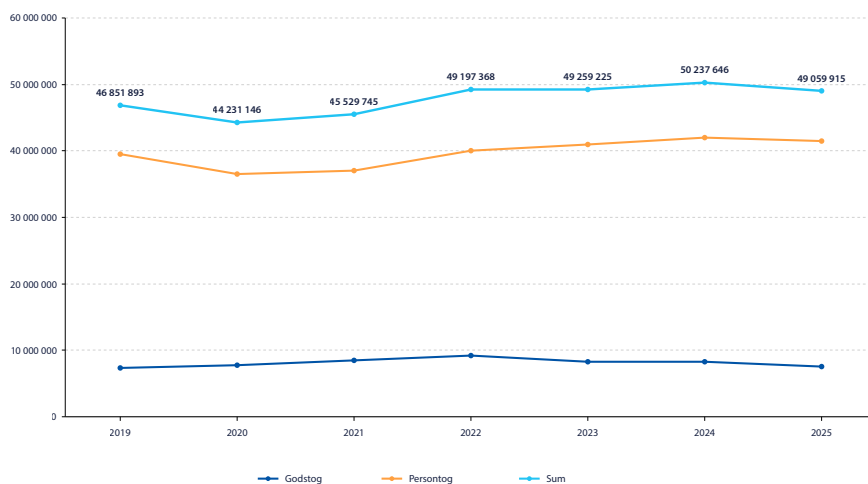
### Kundetilfredshet reisende

Jernbanedirektoratet gjennomfører kvartalsvis kundetilfredshetsundersøkelser som måler hvor fornøyde

**Figur 5** Oversikt over antall kjørte togkilometer på norsk jernbane (alle tog) sammen med punktlighetsresultatet for persontog og godstog pr. år.



**Figur 6** Utvikling i antall kjørte togkilometer for alle persontog og godstog på norsk jernbane pr. år



reisende er med leveransene fra Bane NOR og persontogselskapene (merk: Flytoget er ikke med i undersøkelsen). Hver undersøkelse omfatter mellom 6000 og 6500 respondenter som rekrutteres om bord i togene. Undersøkelsen har temaer som tilfredshet med stasjon, kundeinformasjon i normalsituasjon og i avvik, skilting til alternativ transport,

samt reisendes opplevelse av hvordan avvik håndteres. Resultatene gir verdifull innsikt som brukes aktivt i arbeidet med å forbedre leveransene knyttet til kundeinformasjon og avvikshåndtering.

Resultatene for 2025 viser at vi fremdeles leverer gode og stabile resultater. Vi jobber systematisk i tett samarbeid

med togselskapene for å gjøre reise-hverdagen enklere, både når togene går som planlagt og i avviks-situasjoner. Det siste året har vi styrket kommunikasjonen med kundene med en forbedret NÅ-app, innført sektormerking på ca. 25 nye stasjoner, montert flere informasjonstavler og -skjermer, og tydeligere skilting ved alternativ transport. Tiltakene gjør det enklere for de reisende å orientere seg og bidrar til en mer forutsigbar reiseopplevelse.

### Interessentanalyse

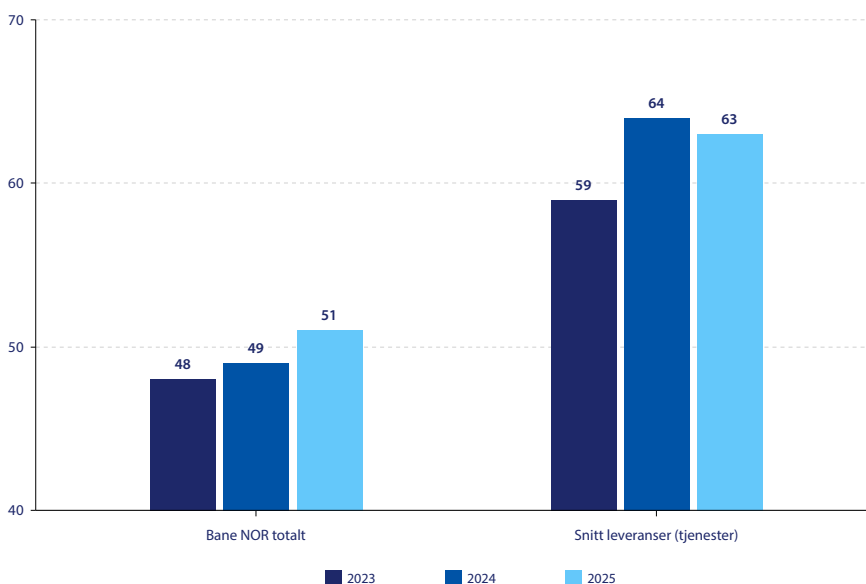
Bane NOR gjennomførte i 2025 en interessentanalyse basert på tekstanalyse av foreliggende rapporter og intervjuer. I Bane NOR defineres interessenter som personer, grupper eller organisasjoner som kan påvirke, vil bli påvirket, eller oppfatter at de vil bli påvirket av vår virksomhet.

Tilbakemeldingene gir oss innsikt i hvem interessentene er, hvordan de oppfatter Bane NOR og vår virksomhet, og hvilke krav og forventninger de har til våre resultater. Innsikten brukes til å forbedre kunde- og interessentdialogen, og gi grunnlag for beslutninger om strategi og tiltak for konsernet. Funnene i analysen peker på hvilke områder våre interessenter mener Bane NOR lykkes, og hvordan vi kan forbedre oss.

Analysen viser at interessentene har høy tillit til Bane NORs faglige jernbanekompetanse, men lavere tillit til gjennomføringsevnen. De opplever også at interessent- og kundeføring er personavhengig og mangler enhetlig struktur, blant annet ved kritiske hendelser.

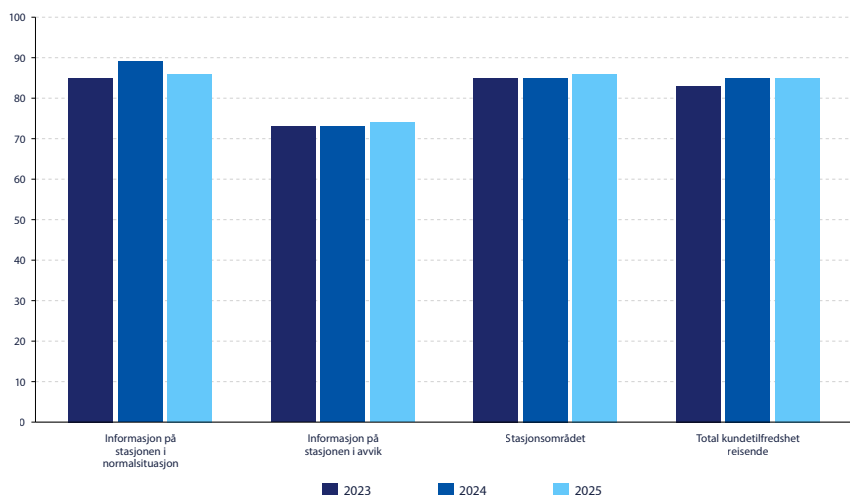
**Figur 7 Kundetilfredshetsindeks**

Snitt av «alt i alt fornøyd med Bane NOR» og «sammenlignet med andre virksomheter i samferdssektoren, hvordan vil du vurdere Bane NOR». Indeksen måles gjennom en skår fra 0-100.



**Figur 8 Kundetilfredshet reisende**

Kilde: JDIR Kundetilfredshetsundersøkelse 2025. Resultatene for avvik kan ikke sammenlignes med tidligere år, ettersom det er gjort endringer i metoden for disse spørsmålene



## Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål – Grønt taktskifte

I strategien til Bane NOR er Grønt taktskifte et satsingsområde knyttet til målet om å bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål. For å lykkes med dette vurderer Bane NOR påvirkning på klima og natur i vår virksomhet og i verdikjeden.

Et sentralt område Bane NOR må lykkes med innenfor Grønt taktskifte er reduksjon av klimagassutslipp. Nedstrøms i verdikjeden bidrar vi til lavere utslipp i transportsektoren ved å legge til rette for økt person- og godstrafikk på elektrifisert jernbane. Vi bidrar også til Norges klimamål gjennom reduksjon av utslipp fra våre aktiviteter, særlig gjennom mindre bruk av fossilt drivstoff i anleggsvirksomhet, drift og vedlikehold. Samtidig påvirker vi industrisektoren oppstrøms gjennom våre innkjøp, blant annet ved å stille krav, som fremmer utvikling av nye, mer klimavennlige løsninger, for eksempel innenfor produksjon av stål og betong.

I bærekraftsberetningen er satsingen på Grønt taktskifte grundigere beskrevet i egne kapitler for klima, natur og sirkulærøkonomi, med detaljert rapportering på mål og resultater.

Gjennom oppdragsbrevet rapporterer Bane NOR på tre indikatorer innenfor temaet "Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål". Indikatorene er svart ut i tabellen nedenfor.

### Dyre påkjørsler på jernbanen

Dyre påkjørsler er en utfordring både for dyrevelferd og sikkerheten langs banen. Bane NOR jobber aktivt med forebyggende tiltak og prioriterer de strekningene der det er flest dyre-

**Tabell 4** Bane NOR sin oppnåelse av tildelte indikatorer i oppdragsbrevet.

Indikator	Oppnåelse
Årlig endring i klimagassutslipp som følge av Bane NOR SFs aktiviteter målt i CO <sub>2</sub> -ekvivalenter.	
• anleggsarbeid	14 200
• drift og vedlikehold	17 640
• sum	31 840
Klimaeffekt av arealbruksendringer	1 600
Beregnet klimaeffekt av endret trafikk (buss for tog, lastebil for tog, og total forventet effekt over 75 år av ferdigstilte effektpakker)	- 87 000
Brutto antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi	1 dekar
Dekar beslag av jordbruksareal (fulldyrket jord, overflate-dyrket jord og innmarksbeite)	11 dekar

påkjørsler. Vi deltar i flere innovative forskningsprosjekter for å undersøke om vi kan ta i bruk teknologi for å oppdage dyr tidlig og holde de unna jernbanelinjen med skånsomme og effektive metoder.

Når dyrepåkjørsler skjer, har Bane NOR og andre involverte aktører på jernbanen tydelige rutiner for varsling, opprydningsarbeid og registrering av hendelser for utarbeidelse av statistikk. I 2025 ble det påkjørt 1439 dyr på jernbanen, hvorav dyregruppene elg, tamrein, rådyr og sau står for tilnærmet 90 prosent av antall påkjørte dyr.

Utviklingen med færre påkjørsler innen flere dyregrupper fortsatte i 2025. Bane NOR har de senere årene prioritert etablering av viltgjerdar på de mest utsatte strekningene langs Nordlandsbanen, og har samtidig hatt fokus på forebyggende tiltak som vedlikehold og nyetablering av

husdyrgjerdar. Tallene for 2025 er også påvirket av flere store hendelser som har ført til redusert trafikk på enkelte strekninger og en generell bestandsnedgang for elg og sau på beite.

### Knutepunktutvikling

Divisjonen Eiendom og serviceanlegg eier, utvikler og forvalter jernbanestasjoner, serviceanlegg og en rekke sentrumsnære eiendommer over hele landet. Divisjonen forvalter over 4.000 eiendommer og 1.700 bygg, inklusive 14 verksteder og 336 togstasjoner, og har mer enn 200 eiendomsutviklingsprosjekter.

Gjennom Bane NOR Eiendom AS har vi ansvar for arealer i flere byer som tidligere ble brukt av jernbanen, men som nå er ledige. Her planlegger og bygger vi nye boliger, butikklokaler, hoteller og næringslokaler. Dette gir bedre utnyttelse av arealer og reduse-

rer behovet for nedbygging av natur. Bane NOR Eiendom AS har gjennom 2025 ferdigstilt ett boligprosjekt og to næringsprosjekter. Vår andel av disse prosjektene utgjør 14 418 kvm. Samfunnsøkonomisk nytte knyttet til overleverte boliger og næringsarealer er i 2025 beregnet til 12 MNOK. Et av årets høydepunkter er Kongsvinger Elvebredden, et kontorbygg ved Kongsvinger stasjon, som setter

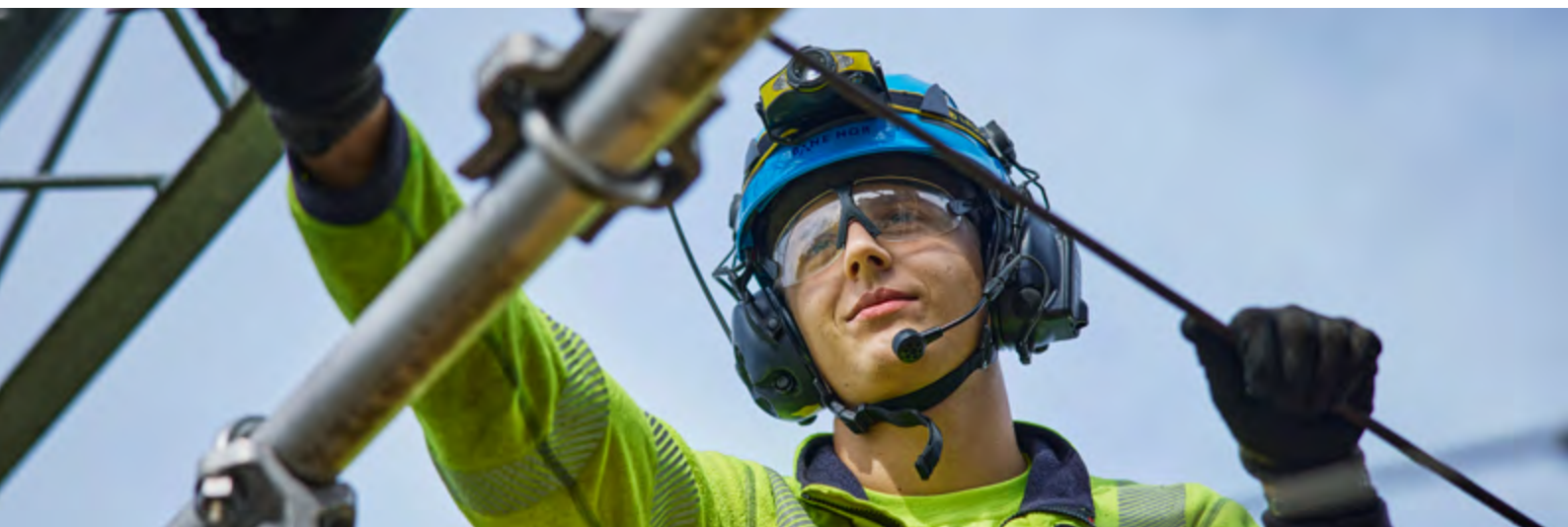
en ny standard for bærekraft i norsk byggebransje. Prosjektet har oppnådd BREEAM-NOR Outstanding-sertifisering etter den nyeste BREEAM v6-manualen, som stiller strengere krav til miljø, energi, materialbruk og sosial bærekraft. Dette gjør Elvebredden til det første bygget i Norge med denne sertifiseringen under den nye standarden.

Fortetting på knutepunkt gir CO<sub>2</sub>-besparelser ved endret transportbehov for alle som bor og arbeider i nærheten av knutepunktene. Det realiseres CO<sub>2</sub>-besparelser ved å bygge i høyden på areal som allerede er benyttet til bolig og næring, fremfor å omregulere dyrket mark og våtområder til dette formålet. For 2025 utgjør besparelsene totalt 41 588 tonn CO<sub>2</sub>.

For mer utfyllende beskrivelser av virksomheten, prosjektene og de finansielle resultatene vises det til Bane NOR Eiendom AS sin egen årsrapport.

**Tabell 5** Antall og gjennomsnittlig antall dyrepåkjørsler fordelt på type dyr

Dyregruppe	Antall påkjørte individ	Gjennomsnitt antall påkjørte individ 2014 – 2024
Elg	385	674
Rådyr	420	438
Tamrein	275	439
Sau	123	240
Hjort	66	77
Annet vilt	82	55
Annet husdyr	57	62
Arter med særskilt forvaltningsbehov	12	20
Øvrige	19	16
<b>Totalsum</b>	<b>1439</b>	<b>2021</b>



## Nullvisjon for drepte og hardt skadde

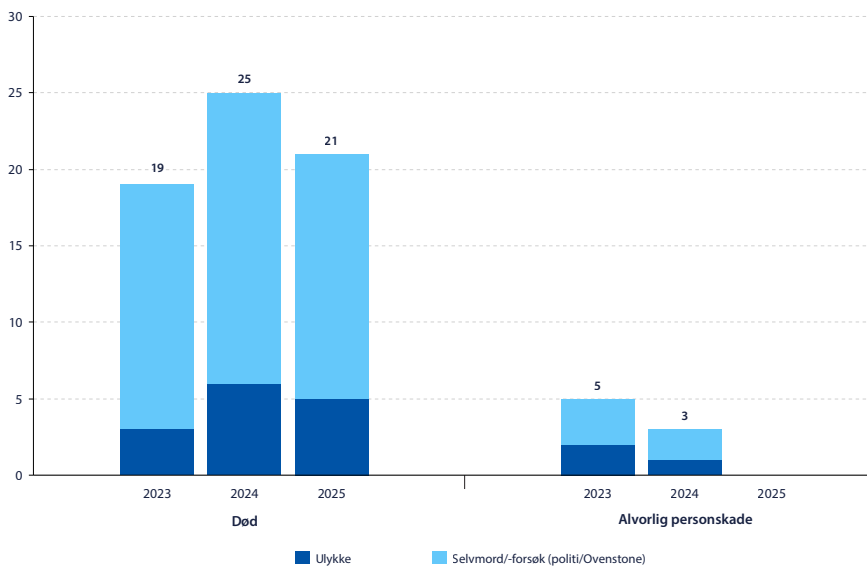
Transportsektorens nullvisjon for drepte og hardt skadde, i tillegg til statlige føringer og lov- og forskriftskrav, danner utgangspunkt for Bane NORs sikkerhetsarbeid. Sikkerhetsstyring, sammen med prinsippene om organisatorisk læring og en rettferdig sikkerhetskultur, utgjør grunnlaget for sikkerhetsarbeidet

Bane NOR har innført 'Ovenstone prosess'<sup>01</sup> for å bedre kunne vurdere sikkerhetsytelsen, samt følge opp uønskede hendelser. Dette medfører at Bane NOR, i påvente av myndighetenes konklusjon, gjør en foreløpig vurdering av årsaker med tanke på selvmord/selvordsforsøk eller ulykke. Dette er spesielt aktuelt for sammenstøt mellom tog og person og planovergangsulykker. Dette gir et mer realistisk sikkerhetsresultat.

I 2025 omkom totalt 24 personer, hvorav 21 personer omkom i hendelser knyttet til togfremføring på jernbanen. Dette er svært beklagelig, og våre tanker går til berørte familier og venner. Av de 21 omkomne i togfremføringsrelaterte hendelser er to tilfeller konkludert som ulykker og seks tilfeller konkludert som selvmord av politiet. Tretten er fortsatt under etterforskning, hvor ti er vurdert som selvmord i henhold til Ovenstone, og tre som ulykker. De tilfeller som er vurdert eller konkludert som ulykker er;

- 22.01 – Sammenstøt tog og lastebil på planovergang, Kongsvingerbanen
- 03.06 – Sammenstøt tog og person i spor, Rørosbanen

**Figur 9** Antall drepte og hardt skadde knyttet til togfremføring fordelt på ulykker og selvmord/-forsøk.



- 23.07 – Sammenstøt tog og person på planovergang, Dovrebanen
- 25.08 – Sammenstøt tog og traktor på planovergang, Gjøvikbanen
- 28.11 – Sammenstøt tog og person i spor, Nordlandsbanen

Dessverre forekommer det selvmord ved togfremføring på jernbanen, og hver hendelse berører mange. For å bidra til å redusere slike hendelser har Bane NOR et pågående prosjekt som fokuserer på:

- Menneskelige, organisatoriske, tekniske og teknologiske barrierer og tiltak rettet mot selvmordskandidater og publikum som kan begrense

viljeshandlinger.

- Menneskelige og organisatoriske barrierer og tiltak som kan forberede involvert personell og redusere den belastningen som disse blir påført.

Prosjektets fokusområde de to siste årene har vært Lillestrøm stasjon og nærliggende områder. Tiltak fra prosjektet som gir resultater vil bli videreført i en landsomfattende strategi og handlingsplan i 2026. I 2025 er det gjennomført flere tiltak på Lillestrøm stasjon, i tillegg til at det vurderes å innføre ytterligere tiltak.

<sup>01</sup> Ovenstone-prosessen: For å sikre mer korrekt rapportering åpner forskriften om felles sikkerhetsmål for jernbanesystemet (beslutning 2012/226/EU §2) og EU-veilederen Implementation Guidance on Common Safety Indicators (Annex I til direktiv EU 2016/798) for at infrastrukturforvalter kan bruke såkalte Ovenstone-kriterier når man vurderer hendelser. Dette kan gjøres inntil myndighetene har gjort sin endelige klassifisering. Ovenstone-kriteriene er indikatorer som brukes for å vurdere om en hendelse mest sannsynlig er en ulykke eller et selvmord/selvordsforsøk.

### **Planoverganger**

Ulykker på planoverganger er den hyppigste enkeltårsak til både dødsulykker og sammenstøt mellom tog og trafikanter på jernbanen. Hvert år skjer det i overkant av 700 uønskede hendelser på planoverganger, noe som gjør nedlegging av planoverganger til et sentralt tiltak for å redusere risiko.

I 2025 ble det nedlagt 115 usikrede og 2 sikrede planoverganger. For 2025 trekkes særlig nedleggelsen av Nordby planovergang på Hovedbanen frem, som har vært planovergangen med flest registrerte hendelser. I løpet av året er det også gjennomført flere andre store tiltak, blant annet bygging av kulverter og overgangsbruer. Likevel, legges de fleste planoverganger ned gjennom minnelige avtaler uten behov for større byggetiltak.

Det har også blitt bygget og satt i drift hinderdeteksjon på 26 nye planoverganger. Hinderdeteksjon er elektronisk overvåkning ved hjelp av kameraer og kunstig intelligens, som varsler togførere automatisk dersom noen står fast på planovergangen etter at bommene har gått ned. Ved utgangen av 2025 er

hinderdeteksjon installert på 65 av de mest ulykkesutsatte planovergangene med veisikringsanlegg.

### **Arbeid i sporet – Sikkerhetskultur**

Arbeid i sporet innebærer en risiko for de som arbeider i eller for Bane NOR. For at alle som jobber på jernbanen skal komme trygt hjem hver dag, jobber Bane NOR hele tiden med å videreutvikle sikkerhetskulturen. I 2025 er det en nedgang i antall skader med fravær for egne ansatte. For Bane NOR som helhet var H1-verdien ved utgangen av året på 1,7 for 2025. H1-verdien viser frekvensen av arbeidsrelaterte personskader med fravær pr million arbeidstimer. I 2026 vil Bane NOR fokusere på indikatoren H2 som er frekvensen av alle arbeidsrelaterte skader pr million arbeidstimer. Målet for 2026 er en H2-verdi blant egne ansatte på mindre enn 4. For ansatte hos våre entreprenører har det i 2025 vært flere skader med fravær enn året før og H1-verdien endte på 6,1. Bane NOR følger opp hendelser sammen med våre leverandører for å iverksette tiltak for å forhindre skader.

## Effektiv bruk av ny teknologi

Bane NOR har i 2025 fortsatt implementering av ny teknologi og digitalisering for å oppnå bedre punktlighet, økt sikkerhet og reduserte kostnader. Digitalisering og teknologi er nøkkelkomponenter for å gjøre jernbanen mer moderne og effektiv. Dette bidrar til å legge til rette for en sikker og tilgjengelig infrastruktur som bedre kan møte dagens og fremtidens utfordringer.

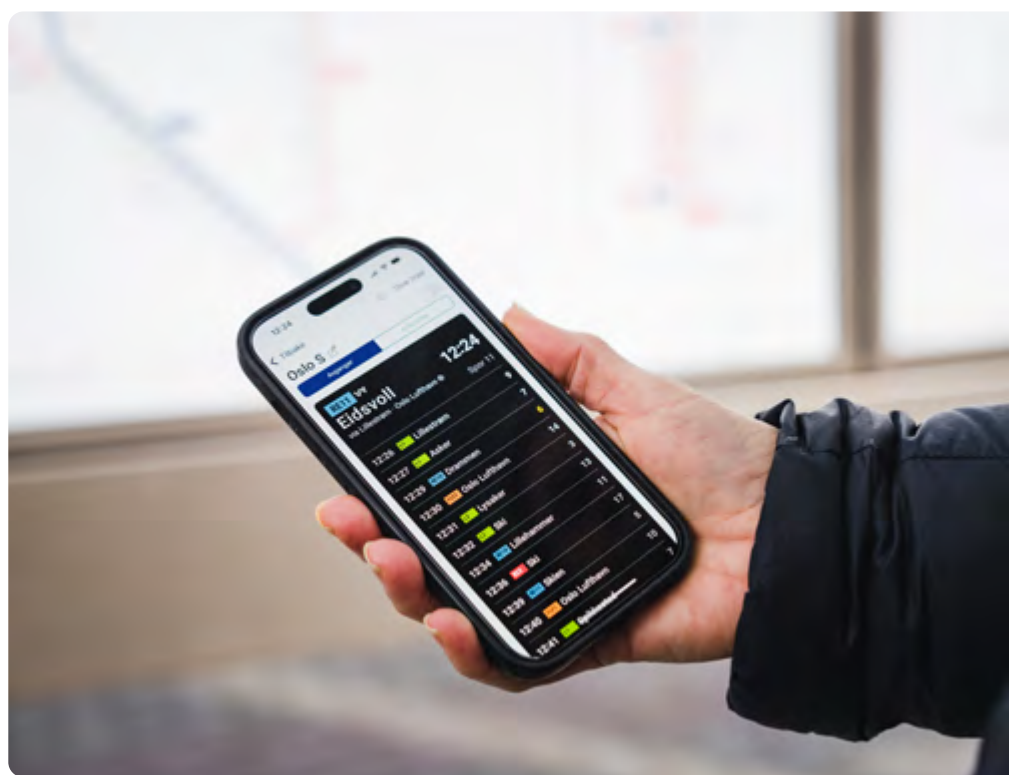
I 2025 ble en ny digital løsning for kundeinformasjon tatt i bruk. Nå mottar togselskapene automatiske oppdateringer om togtrafikken, og den samme informasjonen vises i appen NÅ og på Bane NORs nettsider. Dette gir raskere og mer ensartet informasjon, noe som har ført til at de reisende er mer fornøyd.

Planleggingsverktøyet TOGIRO ble også tatt i bruk i 2025 for planlegging av hensetting av tog, og brukes nå for å planlegge over halvparten av landets hensettingsområder. Systemet erstatter manuelle rutiner og legger til rette for færre feil og bedre samarbeid mellom Bane NOR, togselskaper og togledere.

Bane NOR har det siste året økt bruken av sensorer og avansert analyse for å overvåke jernbanen. Disse hjelper til med å oppdage problemer og hendelser før de inntreffer, for eksempel ved å varsle om personer på planoverganger eller feil på sporene. Kameraer og andre sensorer bidrar til at vedlikeholdspersonell kan gripe inn tidlig, som videre har ført til færre forsinkelser og togstans. Eksempelvis, på Oslo S er sensordekningen for sporveksel-

varme utvidet betraktelig, samtidig som det er utført tiltak i prosessen for bedre planlegging og responstid ved alarmer. I vintersesongen 2024/2025 var det ikke en eneste hendelse hvor sporvekselvarmen var årsak til innstilte eller forsinkede tog ved Oslo S.

har Bane NOR delt beste praksis innen datadrevet vedlikehold og fornyelse av jernbaneinfrastruktur. En felles benchmarking-studie av sporfornyelsesmodeller ble utført for å identifisere forbedringsmuligheter. Dette styrker Bane NORs evne til å



I løpet av de siste to årene har Bane NOR også benyttet seg av målevogn utstyrt med kamera og bildegjenkjenningsteknologi. Dette har blant annet ført til at kritiske feil på kontaktledningen effektivt har blitt avdekket.

Gjennom et forsknings- og utviklings-samarbeid med britiske Network Rail

prioritere tiltak med høyest effekt og sikrer raskere innføring av velprøvede løsninger.

Bane NOR leverte også i 2025 en statusrapport for gjennomføring av teknologi- og digitaliseringstiltak, som svar på oppdrag 5 i oppdragsbrevet fra Samferdselsdepartementet.



### Nytt digitalt signalsystem

European Rail Traffic Management System (ERTMS) er et av Norges største digitaliseringsprosjekter som fornyer og standardiserer signalanlegg, togledersystemer og komponenter i sporet. Løsningen skal gi en sikrere og mer punktlig jernbane, samtidig som kostnadene til drift og vedlikehold reduseres og jernbanens konkurransekraft styrkes.

Gjøvikbanen mellom Gjøvik og Roa hadde sitt første fulle driftsår med ERTMS i 2025, hvor resultatet var høy driftsstabilitet. Programmet fortsetter det løpende utviklingsarbeidet som skal sikre at Vestfoldbanen kan ta i bruk ERTMS høsten 2026.

Hele utrullingsplanen forventes ferdigstilt i andre halvår 2026.

### Overvåking og prediktivt vedlikehold

Vi har startet et arbeid som gjennom de neste tre årene skal gi mer effektiv styring av vedlikeholdet gjennom bruk av moderne teknologi. Gjennom delprosjektet «Overvåking og prediktivt vedlikehold» i det sentrale forbedringsprosjektet PRO20 skal vi få økt innsikt fra dagens tilgjengelige data og omsette denne innsikten i vedlikeholdsprosessene for å heve kvaliteten og bedre kunne predikere vedlikeholdstiltak.

Arbeidet inkluderer å:

- Innhente, analysere og visualisere informasjon om infrastrukturens tilstand, med hovedfokus på spor (overbygning)
- Bruke KI og bildegjenkjenning for å utføre digital inspeksjon av sonekontroll for indre sporsone

- Tilgjengeliggjøre dagens sporovervåkingstjeneste for å ta ut økt operativ effekt og samle innsikt

I 2025 ble det innhentet data for å øke innsikten i tilstanden til infrastrukturen, blant annet fra sensorer på rutegående tog, dreneringssensorer og sporovervåkningsdata for sporveksel. Disse dataene er nå under analyse for å vurdere hvordan de kan sammenstilles for å bidra til bedre beskrivelse av tilstanden. I tillegg har vi laget en bildegjenkjenningsmodell som, ved hjelp av kunstig intelligens, identifiserer og markerer feil på skinner, sviller og befestigelser i bildemateriell. Vi planlegger å inkludere andre bildegjenkjenningsmodeller utviklet av pågående forskningsprosjekt, samt teste det utviklede verktøyet som muliggjør digitale inspeksjoner.

## Mer for pengene

I 2025 har Bane NOR hatt en samlet produksjon på 32,2 mrd. kroner, mot 29,8 mrd. kroner i 2024. Av dette utgjør:

- Investeringer 13,1 mrd. kroner
- Mindre investeringer 2,4 mrd. kroner
- Fornyelse 6,1 mrd. kroner
- Vedlikehold 3,9 mrd. kroner
- Drift 6,8 mrd. kroner.

Drift dekker daglig drift av jernbaneinfrastrukturen, administrativ støtte og utbedring av skader etter uforutsette hendelser. Bane NOR arbeider kontinuerlig med å effektivisere virksomheten gjennom digitalisering, bedre styring og optimalisering av drift og vedlikehold.

### Forbedringsinitiativ

I 2025 har Bane NOR tatt viktige steg for å effektivisere eller styrke drift, vedlikehold, fornyelse og investeringer. Som en del av dette gjennomføres flere prosjekter som treffer ulike deler av Bane NORs verdikjede.

Et sentralt initiativ er PRO20, som moderniserer og effektiviserer vedlikeholdet for å nå Nasjonal transportplan (NTP) sine mål om økt driftsstabilitet og en bedre arbeidshverdag. Programmet skal på sikt øke produktiviteten med 20 prosent og driftsstabiliteten med 13-14 prosent. Programmet har i 2025 estimert 128 MNOK i årlige samfunnsøkonomiske gevinster. I tillegg pågår prosjektet Prosessbasert styringssystem, som skal legge grunnlaget for en mer prosessdrevet organisasjon med tydelige roller og eierskap, og dermed sikre effektivisering og etterlevelse i hele virksomheten.

Digitalisering er en sentral drivkraft i forbedringsarbeidet. Forbedringsinitiativet VISShet skal erstatte Bane NORs nåværende ERP-system og legge til rette for forbedrede prosesser, styrket datakvalitet og økt støtte til samarbeid og styring. Samtidig styrkes sikkerheten gjennom prosjektet for identitets- og tilgangsstyring (IAM). Ny plattform ble etablert i 2025, og neste fase skal

gi helhetlig dekning for alle relevante systemer, strengere kontroll og bedre sikkerhetsmekanismer. Når prosjektet ferdigstilles, vil identitetsrisikoen være betydelig redusert, og brukere vil ha riktig tilgang til riktig tid.

For å forbedre samhandling og sikre forutsigbarhet i togtrafikken utvikler vi digitale løsninger som gir bedre informasjonsflyt og mer treffsikker kapasitetsutnyttelse. Prosjektet Digital samhandlingsløsning (DSL) skal sikre rask og ensartet kommunikasjon ved avvik, med digitale aksjonskort som gir gjenkjennbare prosesser og konsekvent informasjonsdeling. Et annet prosjekt, nemlig Digital infrastrukturmodell (DIM), skal legge til rette for prioritering av investeringer som gir størst kapasitets effekt, og bidra til mer effektive ruteplaner.

Samlet skal forbedringsinitiativene gi økt effektivitet, høyere driftsstabilitet, bedret sikkerhet og bedre samhandling med Jernbanedirektoratet og togselskapene.

### Gevinstrealisering

I 2025 har Bane NOR etablert et solid fundament for systematisk gevinstrealisering som en del av arbeidet med å styrke virksomhetsstyringen. Gevinstmetoden integreres nå i hvordan vi leder, prioriterer og utvikler organisasjonen, slik at planlagte gevinster faktisk blir realisert.

Gjennom året er sentrale milepæler nådd:

- Gevinstrealiseringsmetoden er innført med felles prinsipper og struktur, og rammeverket er implementert i budsjett- og strategiprosessen
- En dedikert nettside er etablert som åpen kommunikasjonskanal for veiledning og metodeverktøy



- Felles gevinstregnskap for systematisk dokumentasjon
- Kompetansebygging gjennom gevinstkurs for ledere og ansatte

Dette gir organisasjonen et felles språk og metodikk for å identifisere, måle, realisere og dokumentere gevinster. Arbeidet med å bygge kompetanse og måle gevinster fortsetter i 2026.

### Utbyggingsprosjekter

Bane NORs prosjektportefølje inkluderer mange prosjekter i plan- og byggefase, som ved ferdigstillelse vil bidra til flere togavganger og raskere reisetid. Hele utbyggingsporteføljen har en forventet kostnad på 238 mrd. kroner. Dette inkluderer blant annet dobbeltspor til Hamar, Moss og Tønsberg, samt mange andre prosjekter over hele landet.

I 2025 har vi åpnet ny Drammen stasjon med utvidelse fra 5 til 6 spor samt hevet stasjonen med 40 cm og åpnet nytt dobbeltspor i tunnel fra Drammen til Kobbervikdalen. Dette gjør stasjonen bedre rustet mot flom og med dobbeltspor til Kobbervikdalen er en betydelig flaskehals på Vestfoldbanen eliminert. Dette prosjektet gir både nye fasiliteter for de reisende og forbedret punktlighet.

I desember åpnet Hove hensetting ved Lillehammer med 16 plasser. Dette tilrettelegger for flere tog på Dovrebanen og frigjør arealer i Lillehammer sentrum. Elektrifisering av Meråkerbanen ble ferdigstilt i 2025, noe som vil gi en betydelig miljøgevinst når banen kan gjenåpnes etter skredet mellom Hell og Gudå.

Av mindre tiltak som gir stor effekt for de reisende er stasjonstiltak på Spikkestadbanen og Strømmen-Oslo-Ski som



legger til rette for nye lokaltog, noe som vil øke kapasiteten betydelig på sterkt trafikkerte linjer.

I tillegg er dobbeltsporet mellom Nykirke og Barkåker, samt stasjonstiltak på Tønsberg stasjon i ferd med å ferdigstilles. Når ERTMS innføres her i 2026 gir det muligheter for fire tog i timen mellom Oslo og Tønsberg.

Endringer i reisetid som følge av ruteplan- og tilbudsendringer inngår som sentrale forutsetninger i de samfunnsøkonomiske analysene av togtilbudet. I 2025 er det ingen endring i reisetid.

Bane NOR ferdigstilte infrastrukturtiltak som fører til mer robusthet i rutene for 2026.

# Fremtidens jernbane

Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036 legger høye ambisjoner for utviklingen av jernbaneinfrastrukturen i årene framover, og økt satsing på vedlikehold og fornyelse for både å ta bedre vare på den infrastrukturen vi har, og redusere antall feil som medfører at tog, reisende og varer ikke kommer frem når de skal. NTP er ikke økonomisk bindende, og satsingen må følges opp i statsbudsjettene.

I infrastrukturen er det begrensede muligheter for å øke togtilbudet. For å tilrettelegge for økt godstransport og flere reisende er det nødvendig å øke infrastrukturkapasiteten, gjennom små og store tiltak. Bygging av nye og lengre kryssingsspor medfører at flere og lengre tog kan møtes, og nye dobbeltspor gir betydelig kapasitetsøkning i begge retninger og kortere framføringstid. Utviklingen av jernbaneinfrastrukturen omfatter

også; flere stasjoner tilrettelegges bedre for de reisende, økt kapasitet for togparkering og terminaler, økt sikkerhet og motstandsdyktighet mot ytre påvirkning, og betydelige tekniske forbedringer. Bane NOR jobber også med flere prosjekter som tilrettelegger for innføringen av nye tog. Nye tog vil blant annet bidra til økt kapasitet for lokal- og regiontogtilbudet på Østlandet, og bedre komfort på fjerntogene.



## Aktiviteter i 2025 av særlig betydning for fremtidig jernbaneinfrastruktur

I 2025 fulgte Bane NOR opp NTP 2025-2036 gjennom blant annet budsjettinnspill, innspill til porteføljeprioritering, produksjon etter fornyelsesplanen, og planlegging og bygging i tråd med våre avtaler med Jernbandedirektoratet. Bane NOR har også ansvaret for utvikling av strekningskonsept for dimensjonering av infrastrukturen, som innebærer å vurdere hvilke funksjoner og tiltak som er nødvendige for å realisere fastsatte nye effektmål, som for eksempel flere togavganger.

Bane NOR har ikke avtale for alle de nye, prioriterte investeringene som er nevnt i NTP, men har i 2025 bistått Jernbandedirektoratet med kunnskapsgrunnlag gjennom avrop for ny Rikstunnel, verifisering av ulike tilbudskonsept for integrering av tilbringertjenesten, utredning av nødvendige infrastrukturtiltak ved utløsning

av opsjoner for nye fjerntog, utredning for videre arbeid med automatisk togframføring (ATO) og arbeidet med gods- og fjerntogstrategiene.

Fornyelsesplanen som ble lagt til grunn for NTP 2025-36 vil gi en mer tilgjengelig jernbane som er bedre rustet mot vann og vær, gitt oppfølging i kommende års statsbudsjetter. Planen viser konkrete prioriteringsforslag for banestrekninger og fagområder i første fireårsperiode, og behov for de seks neste årene. Fornyelse i henhold til planen skal frem mot 2036 føre til at flere tog går når de skal, med estimater på 30 prosent færre forsinkelsestimer og innstillinger på grunn av feil i infrastrukturen. For å oppnå dette må satsingen følges opp med finansiering og utsiktene framover er på nåværende tidspunkt lavere enn opptrappingen som er skissert i NTP.





## ➔ **Styrets årsberetning 2025**



# → Innhold

## Styrets årsberetning 2025

- 42 Styret
- 45 Konsernledelsen
- 47 Styrets årsberetning
- 54 Styrets bærekraftsberetning

# Styret

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



**Per Sanderud**  
*Styreleder*

Per Sanderud (f. 1953) ble valgt til styreleder juni 2025 og er utdannet samfunnsøkonom. Han har erfaring fra flere departement, og har vært departementsråd i både Samferdselsdepartementet (1997-2005) samt Nærings- og handelsdepartementet (2005-2007). Sanderud har også vært president i EFTAS overvåkningsorgan ESA (2007-2011). I tillegg har han vært direktør i Norges vassdrags- og energidirektorat (2011-2018) og styremedlem i Den europeiske utviklingsbanken (2018-2022). Han har ledet flere regjeringsoppnevnte utredninger og har hatt flere styreverv.



**Hildegunn Naas-Bibow**  
*Nestleder*

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



**Renate Larsen**  
*Styremedlem*

Renate Larsen (f. 1975) har vært styremedlem siden juni 2021. Hun er siviløkonom fra NHH og har over 25 års erfaring fra ledelse og styrearbeid. Larsen er i dag gründer og styreleder i Oceanfood AS, styreleder i Norcod AS, Vestland Pharma AS og Bernes AS, samt styremedlem i Frøy AS, Benchmark Genetics AS, KinSea AS og Kaldik AS. Hun har vært adm.dir. i Norges Sjømatråd og Lerøy Aurora, og styreleder i Helse Nord RHF og Hålogaland Teater. Hun har styreefaring fra blant annet Folketrygdfondet, Mowi ASA, Norges Håndballforbund, Nofima og Lerøy-konsernet. Larsen har i flere år undervist på styresertifiseringskurs under temaet «verdiskapende styrearbeid».



### **Adele Norman Pran**

*Styremedlem*

Adele Norman Pran (f. 1970) har vært styremedlem siden juni 2021. Hun er jurist, har en mastergrad i revisjon og lang erfaring fra Private Equity og selskapsutvikling. Pran har bakgrunn fra finans, erfaring fra styrer i børsnoterte, statseide og private selskaper og har ledet styrer og revisjonsutvalg. Hun har bred styreefaring fra norske og internasjonale selskap og sitter for tiden i styret i Argentum AS, Zalaris ASA, ABG SC ASA, B2Holding ASA og Hitecvision AS, i tillegg til å være rådgiver til bl.a. Boards Impact Forum.



### **Eli Giske**

*Styremedlem*

Eli Giske (f. 1964) har vært styremedlem siden mars 2023. Hun er styreleder i Sykehuset Innlandet HF, nestleder i Nye Veier AS og Oslobygg KF og styremedlem i Iteam AS, Cautus Holdco AS og Cloud Connection AS. Hun er også leder av valgkomiteen i Itera ASA og medlem av valgkomiteen i Sparebanken Norge. Giske har bakgrunn som CFO i flere virksomheter, både børsnoterte og statlige eide. Hun er utdannet Master of Business and Marketing fra Oslo Handelshøyskole (nå BI).



### **Tore Olaf Rimmereid**

*Styremedlem*

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



### **Ståle Gjersvold**

*Styremedlem*

Ståle Gjersvold (f. 1965) har vært styremedlem siden juni 2024. Gjersvold er konsernsjef i TrønderEnergi. Han har lang bakgrunn fra energibransjen, med 19 år som ansatt i ulike roller i Statoil (Equinor). Gjersvold har mastergrad i teknologiledelse fra NTNU og MIT.



### **Bente Langeland Roheim**

*Styremedlem / ansattrepresentant*

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



### **Lars Øyvind Sannes**

*Styremedlem / ansattrepresentant*

Lars Øyvind Sannes (f. 1975) var observatør i styret 2021-2023 og har vært styremedlem siden juni 2023. Han er utdannet ved Den Polytekniske høyskolen innen objektorientert programmering, prosjektstyring, bedriftsøkonomi og Oracle SQL. Sannes har jobbet med IKT, anskaffelse og avtaleforvaltning i Jernbaneverket siden 2000. Han har vært tillitsvalgt siden 2005 og er leder av landsrådet TTA i Norsk Jernbaneforbund.



### **Ola Rune Kleiven**

*Observatør / ansattrepresentant*

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



### **Bård Johnsen**

*Observatør / ansattrepresentant*

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

# Konsernledelsen

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



**Agnete Johnsgaard-Lewis**  
*Konsernsjef*

Agnete Johnsgaard-Lewis (f. 1972) er utdannet sivilingeniør og har omfattende erfaring fra operasjonell drift, teknologiutvikling og digitalisering.

Hun er en erfaren toppleder og en synlig rollemodell, som evner å samle organisasjoner, fremme en kultur for kontinuerlig forbedring og utvikle gode strukturer, prosesser og kompetanse.

Før Johnsgaard-Lewis startet i Bane NOR 1. september 2025, har hun hatt flere lederroller i Shell-konsernet både nasjonalt og internasjonalt. Sist som landsjef og administrerende direktør for henholdsvis Brunei Shell Petroleum (2020-2024) og A/S Norske Shell (2019-2020), hvor hun ledet store investeringsprosjekter og komplekse industrielle operasjoner.



**Andreas Simensen Høistad**  
*Konstituert konserndirektør Mennesker og kommunikasjon*

Andreas Simensen Høistad (f. 1980) startet i Bane NOR i 2018. Høistad har lang erfaring fra Statoil/Equinor nasjonalt og internasjonalt, innenfor områdene organisasjonsutvikling, strategi og endring, samt HR. Han har MBA med spesialisering i energi fra Handelshøyskolen BI, mastergrad i sosiologi fra NTNU, og bachelor i samfunnsvitenskap med fordypning i sosiologi og informatikk (NTNU).



**Jon-Erik Lunøe**  
*Konserndirektør Eiendom og serviceanlegg*

Jon-Erik Lunøe (f. 1962) er utdannet sivilingeniør i bygg og anlegg fra Manchester (UMIST), og har en mastergrad i prosjektdelse fra samme sted. Han har bred erfaring fra eiendoms- og entreprenørbransjen, og har sittet i konsernledelsen i Bane NOR siden 2019.



**Anders Riiber**  
*Konserndirektør Økonomi og finans*

Anders Riiber (f. 1972) begynte i Bane NOR 1. april 2024. Han kom fra stillingen som direktør for Økonomi og Styring i Forsvaret. Anders har også vært økonomisjef og konstituert direktør for Virksomhetsstyring i Enova SF og konserndirektør Økonomi og Finans/CFO i Sporveien Oslo AS.



**Gunhild Hernes Synnestvedt**  
*Konserndirektør Etterlevelse og sikkerhet*

Gunhild H. Synnestvedt (f. 1971) har vært juridisk direktør i Bane NOR fra 2017 til 2024. Fra mai 2024 til september samme år, var hun konstituert konserndirektør for Strategi og bærekraft i Bane NOR. 1. september tiltrådte hun stillingen som konserndirektør Etterlevelse og sikkerhet. Gunhild har tidligere lang og bred erfaring fra Avinor.



**Vibeke Røise Warholm**  
*Konserndirektør Strategi og bærekraft*

Vibeke Røise Warholm (f. 1981) startet i Bane NOR 1. september 2024. Hun kom fra stillingen som direktør for styring og utvikling i Husbanken, en stilling hun hadde fra 2018. Warholm er utdannet siviløkonom med master i strategi og finans fra BI. Hun har solid erfaring fra privat og offentlig sektor innen strategi, økonomi- og virksomhetsstyring, både som konsulent og flere lederstillinger blant annet i Politidirektoratet.



**Stein-Erik Vellan**  
*Konserndirektør Digitalisering og teknologi*

Stein-Erik Vellan (f. 1965) kommer fra stillingen som administrerende direktør i Telia Norge og som en del av Telia sin konsernledelse i Stockholm i åtte år. Fra 2001 til 2017 hadde Vellan flere lederroller i Telenor. I 2017 ble han adm. direktør for Telia Finland, og i 2019 for Telia Norge. Han har også jobbet flere år som markedsdirektør i Cap Gemini og administrerende direktør i Thrane-gruppen. Vellan har omfattende nasjonal og internasjonal erfaring fra telekomindustrien, med lederstillinger i India, Serbia, Bulgaria, Finland og Norge. Han er utdannet innen markedsøkonomi og markedsføring



**Bettina Sandvin**  
*Konserndirektør Utbygging*

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



**Henning Bråtebæk**  
*Konserndirektør Drift og vedlikehold*

Henning Bråtebæk (f. 1967) er utdannet sivilingeniør fra NTNU. Han har 15 års erfaring fra NSB Bane og Jernbaneverket, blant annet som banesjef og prosjektsjef. Fra 2008 til 2019 hadde han direktørstillinger hos Avinor Oslo lufthavn, og var administrerende direktør for Spordrift-konsernet frem til dette ble slått sammen med Bane NOR i 2023.



**Tonje Wikstrøm Frislid**  
*Konserndirektør Trafikk*

Tonje Wikstrøm Frislid (f. 1975) har en mastergrad i social sciences og international relations fra Universitetet i Oslo og Macquaire University i Australia. Hun var ferdig utdannet i 2002. Wikstrøm Frislid har bred arbeids- og ledererfaring innen transport, særlig fra luftfart. Blant annet har hun lang erfaring fra flyselskapet Norwegian, hvor hun jobbet innenfor det operative, med planlegging, kommersielt og med større lederansvar. Wikstrøm Frislid har vært administrerende direktør i selskapet Flynor og kom til Bane NOR fra stillingen som administrerende direktør i Nobina Norge, et av Norges største busselskaper. Wikstrøm Frislid tiltrådte som konserndirektør for Trafikk 1. desember 2024.

# Styrets årsberetning

## Bane NOR

Bane NOR SF er heleid av staten ved Samferdselsdepartementet. Vårt samfunnsoppdrag er å utvikle, bygge, drifte og forvalte det nasjonale jernbanenettet. Med en sikker og tilgjengelig jernbaneinfrastruktur skal vi legge grunnlaget for trafikkvekst gjennom gode knutepunkt for passasjerer og gods. Vi styrer trafikken på jernbanen, og forvalter og utvikler jernbaneeiendom.

Bane NOR har hovedkontor i Oslo og hadde 5 577 ansatte ved utgangen av 2025. Konsernet er organisert i fem divisjoner med ansvar for hver sine resultatområder; Drift og vedlikehold, Trafikk, Utbygging, Digitalisering og teknologi og Eiendom og serviceanlegg. I tillegg er det fire konsernfunksjoner med fagansvar på tvers av divisjonene; Mennesker og kommunikasjon, Strategi og bærekraft, Økonomi og finans og Etterlevelse og sikkerhet.

Bane NOR Eiendom AS er et heleid datterselskap av Bane NOR SF. Bane NOR Eiendom utvikler knutepunkt og serviceanlegg for jernbanen med mål om at flere velger å bruke toget. Dette inkluderer utvikling og bygging av boliger, kontor- og næringsbygg og hoteller på knutepunktene, samt stasjonstjenester, verksteder, terminaler og driftsbygg.

Bane NOR har en stor leverandørportefølje, som leverer varer og tjenester til jernbanen innen ulike innkjøpskategorier.

Bane NORs kultur er forankret i verdigrunnlaget. Vi skal ha en åpen og ansvarlig kultur, hvor vi setter sikkerheten først, samarbeider på tvers og hvor vi deler erfaringer og lærer. Verdiene våre åpen, ansvarlig og lagspiller, hjelper oss til å ta gode valg, handle riktig og samarbeide på en god måte. Ambisjonen er at Bane NOR skal preges av et inkluderende og mangfoldig arbeidsmiljø der de ansatte er nysgjerrige på hverandre og bruker hverandres kompetanse for å utvikle gode løsninger.

For å levere på foretakets oppgaver og samfunnsoppdrag legger Bane NOR de sektorpolitiske målene i Nasjonal Transportplan (NTP) til grunn som mål i konsernstrategien:

- Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet
- Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde
- Effektiv bruk av ny teknologi
- Mer for pengene

## Styrets arbeid

Styret har avholdt 19 styremøter i 2025. Ti av møtene har vært ekstraordinære.

I tillegg til styrets ordinære oppgaver knyttet til forvaltningen av foretaket for å levere på oppdraget og forventninger til Bane NOR, har styret i Bane NOR hatt et særlig fokus på følgende områder i 2025:

- Sikkerhet og arbeidet med

- sikkerhetsstyring i Bane NOR
- Re-planlegging av ERTMS-prosjektet og fremdrift og styring av ERTMS-programmet
- Arbeidet med å forbedre punktligheten og driftsstabiliteten
- Gjennomføring av utbyggingsprosjektene
- Arbeid knyttet til regelverk for leder for elsikkerhet
- Utvikling av helhetlige virksomhetsstyring
- Leveranser i henhold til oppdragsbrev fra Samferdselsdepartementet
- Rekruttering av ny konsernsjef

I februar 2025 sa daværende konsernsjef opp sin stilling, og konserndirektør for Eiendom og serviceanlegg, Jon-Erik Lunøe, fungerte som konsernsjef inntil Agnete Johnsgaard-Lewis tiltrådte som ny konsernsjef 1. september 2025. I juni 2025 fikk Bane NOR SF også ny styreleder, Per Sanderud.

## Hovedtrekk for 2025

Bane NORs oppdrag er å levere sikker og tilgjengelig infrastruktur, for på den måten bidra til en enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet. Vi må lykkes med å sikre en mer forutsigbar togfremføring. Et av Bane NORs strategiske satsingsområder er å forbedre punktligheten gjennom innsats på vedlikehold og fornyelse.

Punktligheten for persontog var 87,6 prosent i 2025, mens punktligheten for godstog ble 74,9 prosent. Til sammenligning var punktligheten i 2024 på 86,1 prosent for persontog og 74,6

prosent for godstog. Sammenlignet med andre europeiske land lå vi på en syvendeplass i punktlighet. En overbelastet og enkeltsporet jernbane, der feil fører til store følgeforsinkelser, et stort vedlikeholdsetterslep og gamle togsett, gjør at det vil ta tid å nå målet om 90 prosent punktlige persontog og 80 prosent punktlige godstog. Vi ser imidlertid forbedringer av punktligheten på strekninger der vi har åpnet dobbeltspor. I 2025 har punktligheten på Follobanen vært på 91,7 prosent, mens Arna-Bergen har vært på 99,4 prosent. Regulariteten, som vil si andelen kjørte tog av alle planlagte tog, var 93,7 prosent i 2025.

Fornyelsesbehovet er beregnet til om lag 128 mrd. kroner for inneværende periode i NTP 2025-2036. Det norske jernbanenettet består av om lag 90 prosent enkeltspor, som gjør at det fort oppstår køkjøring når feil oppstår på eksisterende infrastruktur eller på togene. I 2025 søkte togselskapene om hele 610 000 togavganger, som er et rekordhøyt antall. Flere av strekningene er allerede overbelastet noe som gjør at ikke alle togselskapene kan få de rutene de søker om. I 2025 var det 85 mill. reisende på det norske jernbanenettet (2024: 81,9 mill. reisende).

*Status for utvikling av infrastrukturen*  
Bane NORs prosjektportefølje inkluderer mange prosjekter i bygge- og planfase, som ved ferdigstillelse vil bidra til flere togavganger og raskere reisetid. I løpet av året ble det investert 13 mrd. kroner i nybygget jernbane. I 2025 har vi åpnet nye Drammen stasjon med utvidelse fra fem til seks

spor, samt hevet stasjonen med 40 cm og åpnet nytt dobbeltspor i tunnel fra Drammen til Kobbervikdalen. Dette gjør stasjonen bedre rustet mot flom og med dobbeltspor til Kobbervikdalen er en betydelig flaskehals på Vestfoldbanen fjernet. Dette prosjektet gir både nye fasiliteter for de reisende, forbedret punktlighet og økt kapasitet.

I desember åpnet Hove hensetting med 16 plasser. Dette tilrettelegger for flere tog på Dovrebanen og frigjør arealer i Lillehammer sentrum.

I desember 2025 var det klart for elektrisk togdrift mellom Trondheim S og Hell stasjon på Trønderbanen. Omlegging fra diesel til elektrisk drift på denne strekningen vil gi en betydelig miljøgevinst blant annet i form av at togoperatøren sparer 18 000 liter diesel i uka. Når Meråkerbanen er gjenoppbygd etter raset som gikk mellom Hell og Gudå 7. november 2025, vil denne strekningen også trafikkeres med elektriske tog, og gi ytterligere miljøgevinst i regionen. Av mindre tiltak som gir stor effekt for de reisende er stasjonstiltak på Spikkestadbanen og Strømmen-Oslo-Ski som legger til rette for nye lokaltog.

Det har vært utfordringer med å holde planlagt fremdrift for prosjektet Kleverud-Sørli-Åkersvika blant annet på grunn av krevende grunnforhold og teknisk løsning i Åkersvika. Bane NOR har i høst sett på hvilke konsekvenser dette kan få for gjennomføring og ferdigstillelse. I januar 2026 meldte vi fra om at ny prognose for ferdigstilling av prosjektet er 2032, en utsettelse på

fem år i forhold til avtale med Jernbanedirektoratet. Det forsøkes å levere så raskt som mulig, men det er behov for mer tid for å ta ned risiko i byggeperioden i et svært krevende område, spesielt over Åkersvika. Prosjektet Sandbukta-Moss-Såstad har utfordringer med fremdrift på grunn av grunnforholdene i Moss sentrum og følgekonskvenser av dette. Styret følger opp utviklingen i disse prosjektene tett.

I august gikk et jordskred ved Nesvatnet i Levanger der en person ansatt hos Bane NORs underleverandør, dessverre omkom. Det pågikk anleggsarbeid i regi av Bane NOR i forbindelse med bygging av et nytt kryssingsspor da skredet inntraff. Det oppsto store skader på både Nordlandsbanen og E6. Arbeidet med gjenoppretting av jernbanen ved Nesvatnet pågår og skal etter planen være ferdig til sommeren 2026.

#### *Drift, vedlikehold og fornyelse*

Det å ta godt vare på eksisterende infrastruktur er både bærekraftig og smart. Bevilgningene til drift, vedlikehold og fornyelse i 2025 har gjort det mulig å begrense veksten i vedlikeholdsetterslepet, noe som gir bedre punktlighet og økt robusthet mot ekstremvær. Det er en viktig forutsetning for fremtidens jernbane.

Gjennom 2025 ble det gjennomført tiltak på vedlikehold og fornyelse på om lag 10 mrd. kroner fordelt på våre fire regioner over hele landet. Dette er en økning på 1,1 mrd. kroner i forhold til 2024. Totalt brukte vi over én mrd.

kroner i 2025 på klimatiltak for å gjøre jernbanen mer motstandsdyktig mot ekstremvær.

Bane NOR bytter ut alle konvensjonelle signalanlegg med nye digitale anlegg etter den europeiske standarden ERTMS. Dette er et ledd i digitaliseringen av Bane NOR og styret har fulgt ERTMS-programmet tett gjennom 2025. Utskiftningen representerer en omfattende og nødvendig fornyelse av norsk jernbane og er en prosess som foregår over flere år.

I april 2025 effekteuerte Bane NOR en større organisasjonsendring for å tydeliggjøre roller og ansvar, samt styrke intern koordinering og kontroll.

I juni 2025 vedtok styret foretakets oppdaterte konsernstrategi med en spissing av Bane NORs oppdrag for å konkretisere ansvaret for en sikker og tilgjengelig jernbaneinfrastruktur. Gjennom året har foretaket arbeidet videre med forbedring av virksomhetsstyring, herunder blant annet foretakets system for porteføljestyring, prognoser, økonomistyring og risikostyring.

## Økonomi og finans

Årsresultatet for konsernet i 2025 var 190 MNOK (2024: 573 MNOK). Resultatet påvirkes negativt mot fjoråret hovedsakelig grunnet kostnadsføring av egenkapitalfinansierte vedlikeholdstiltak, tidligere balanseført som Anlegg under utførelse, samt lavere finansinntekter. Driftskostnader for Bane NOR SF ble høyere enn ventet som følge av planendring for livslang AFP-ordning og flere hendelser i sporet enn forventet. Bane NOR SF har inntektsført vederlag tilsvarende de økte kostnadene, slik at årsresultatet er i balanse for morselskapet.

Konsernets samlede driftsinntekter i 2025 utgjorde 20 691 MNOK (2024: 18 807 MNOK). Inntektsført vederlag fra Jernbanedirektoratet var 9 069 MNOK (2024: 8 263 MNOK). Årsak til økning i vederlag er et høyere aktivitetsnivå innen spesielt forebyggende vedlikehold i 2025.

Kompensasjon for slit og elde (utsatt inntektsføring av vederlag) utgjorde 7 611 MNOK (2024: 6 377 MNOK). Andre driftsinntekter utgjorde 3 933 MNOK (2024: 4 106 MNOK), og bestod i hovedsak av infrastrukturavgifter, energiinntekter for salg av kjørestrom til togselskaper, samt leieinntekt fra fast eiendom og øvrige leieinntekter.

Vedlikehold er økt på hele jernbaneinfrastrukturen og fordelt på de fleste komponentgrupper sammenlignet med 2024. Den største økningen er i region Stor-Oslo. Den økte aktiviteten innen spesielt forebyggende vedlikehold har bidratt til økte driftskostnader i 2025 (12 224 MNOK i 2025, 11 574 MNOK i 2024).

Varekostnader utgjorde 711 MNOK i 2025 (2024: 880 MNOK).

Lønn- og personalkostnader utgjorde 4 789 MNOK i 2025 (2024: 4 229 MNOK). De økte kostnadene skyldes en økning i antall ansatte og en betydelig økning i pensjonskostnader. Planendring og endring av andre forutsetninger ga en økning av kostnader til Statens pensjonskasse (SPK) på 380 MNOK i 2025. I tillegg fikk Bane NOR en merkostnad grunnet korrigerings av tidligere års beregning av pensjon på 80 MNOK. Gjennomsnittlig antall årsverk i konsernet økte fra 5.045 til 5.318 fra 2024 til 2025. En andel av de totale lønnskostnader aktiveres som en del av investeringskostnaden i prosjekter.

Kostnader innen maskinleie, materiell og vedlikehold påvirkes i stor grad av økt aktivitetsnivå innen vedlikehold.

Andre driftskostnader utgjorde 3 133 MNOK i 2025, en reduksjon på 115 MNOK sammenlignet med året før (2024: 3 248 MNOK).

Avskrivninger og nedskrivninger i 2025 var 8 448 MNOK (2024: 6 958 MNOK).

Årets finansinntekter på 566 MNOK (2024: 692 MNOK) bestod hovedsakelig av renteinntekter på bankinnskudd. En lavere likviditetsbeholdning gjennom 2025 sammenlignet med 2024, i tillegg til et noe lavere rentenivå, resulterte i lavere finansinntekter enn året før. Av finanskostnader på 438 MNOK (2024: 409 MNOK), utgjorde renter på lån tatt opp av Bane NOR Eiendom 491 MNOK.

Ordinært resultat før skatt (EBT) utgjorde 139 MNOK (2024: 534 MNOK). Resultat etter skatt ble 190 MNOK (2024: 573 MNOK). For morselskapet Bane NOR SF er årsresultatet 326 MNOK (2024: 751 MNOK).

Bane NORs investeringer består i hovedsak av utbygging og fornyelser av jernbaneinfrastrukturen. Investeringene aktiveres i foretakets balanse. Totale investeringer i 2025 var 21 636 MNOK (2024 19 569 MNOK).

Konsernets egenkapital per 31. desember 2025 var 8 893 MNOK (2024: 8 223 MNOK).

Konsernets bankbeholdning per 31. desember 2025 var 2 747 MNOK (2024: 4 933 MNOK). Netto endring i kontanter og kontantekvivalenter er redusert med 2 186 MNOK. I tillegg hadde konsernet 2 081 MNOK i markedsbaserte finansielle instrumenter. Konsernet hadde ved utgangen av året en netto rentebærende gjeld på 11 508 MNOK (2024: 10 052) knyttet til Bane NOR Eiendom AS. Bankinnskudd i balansen var i hovedsak bokført hos Bane NOR SF, som i tillegg har 500 MNOK i ubenyttet driftskreditt hos Norges Bank.

Gjeld til staten er i 2025 redusert med 3 568 MNOK. Det er i 2025 omdisponert (midlertidig) 485 MNOK fra investeringer, til økt drift, vedlikehold og fornyelse i perioden. Dette er i henhold til handlingsrommet til Bane NOR. Foretaket er garantert et årlig minimumsbeløp for likviditetstilførsel de fire påfølgende årene etter 2025, av staten. Foretaket tilpasser sin virksomhet til et realistisk nivå, ut fra de garantier som er gitt. I henhold til regnskapslovens paragraf 4-5 og 2-2 (8) bekrefter styret at forutsetningen

for fortsatt drift er til stede. Årsregnskapet for 2025 er utarbeidet i samsvar med dette.

Styret foreslår overfor foretaksmøtet følgende disponering av årets resultat på 326 MNOK for Bane NOR SF:

Til annen egenkapital: 326 MNOK.

## Sikkerhet og HMS

### Risikobilde

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

Bane NORs fornyede sikkerhetstillatelse med gyldighet på fem år og uten reservasjoner, ble vedtatt av Statens jernbanetilsyn 29. september 2025. Oppnåelse av sikkerhetstillatelsen er en viktig milepæl og bekrefter at organisasjonens arbeid med sikkerhetsområdet har en positiv utvikling. Selv om sikkerhetstillatelsen er uten reservasjoner, er det noen områder Bane NOR må svare ut gjennom handlingsplaner, med tiltak og frister som Statens jernbanetilsyn er kjent med.

I 2025 omkom fire personer knyttet til Bane NORs virksomhet. Utover dette var det ved utgangen av året fjorten dødsulykker som avventer politiets konklusjon med hensyn til om de

skyldes selvmord. Seks er konkludert som selvmord.

Hendelser som involverer personer og kjøretøy på planoverganger, og personer som beveger seg i sporet, er de områdene med flest omkomne knyttet til drift av jernbaneinfrastrukturen. I 2025 viste trenden over hendelser på planoverganger og personer i spor, en utflating fra en økning de siste årene.

Arbeid i sporet innebærer en risiko for de som arbeider i eller for Bane NOR, og samlet sett er det en økning i trenden over arbeidsulykker blant ansatte i Bane NOR og blant foretakets entreprenører. For ansatte ligger H1-verdien ved utgangen av året på 1,8 (fraværsskader pr million arbeidstimer), sammenlignet med målsetting på 2,3. H1 for Bane NORs entreprenører øker noe og endte i 2025 på 6,3 i forhold til 2024 (4,8), sammenlignet med en målsetting på 4,0. For at alle som jobber på jernbanen skal komme trygt hjem hver dag, jobber Bane NOR kontinuerlig med å styrke sin sikkerhetskultur, gjennom systematisk forbedring av planlegging, kommunikasjon mellom involverte parter og tekniske barrierer for å forhindre ulykker.

### Modenhetsvurdering

Det europeiske jernbanebyrået (ERA) sin modenhetsvurdering er et rammeverk for å måle hvor godt jernbaneforetak og infrastrukturforvaltere har implementert og utviklet sitt sikkerhetsstyringssystem. Modellen gir en strukturert vurdering av styrker og forbedringsområder, og brukes både til intern utvikling og som grunnlag for tilsyn og sertifisering. Bane NOR benytter denne modellen for å følge opp og videreutvikle sitt sikkerhetsstyringssystem.

*Forebyggende arbeid*

Bane NOR benytter standardiserte europeiske jernbanekrav til sikkerhetsstyring (ERA – CSM SMS) som et «veikart» i forbedringsarbeidet. Kravene er vurdert i 16 enheter i selskapet, og viser klare forbedringer i 2025.

**Samfunnssikkerhet, nasjonal sikkerhet og beredskap**

Slik verden utvikler seg, har jernbanen sin betydning innen sikring og beredskap blitt viktigere. Norge satser historisk tungt på totalforsvaret, og regjeringen har utpekt 2026 som Totalforsvarsåret. Bane NOR har allerede iverksatt tiltak for å styrke virksomhetens evne til sivil-militær samhandling.

For å sikre at jernbanen er tilgjengelig som transportform, jobber vi tett med de ulike sikkerhetsmyndighetene, slik at vi forstår trusselbildet vi står overfor og kan bidra til at sikkerhetsmyndigheten får nødvendig innsikt i sektorens sårbarheter og observasjoner. Dette gjelder både i det fysiske og digitale domenet.

Det er en høyt prioritert oppgave å sikre kritiske objekter og systemer mot tilsiktede hendelser, herunder ved å redusere både sannsynlighet for og konsekvens ved hendelser. Dette gjøres ved å gjennomføre sårbarhetsvurderinger av kritiske verdier og tilhørende trusselvurderinger. Tilsiktede hendelser registreres, utviklingen overvåkes og nødvendige aksjoner settes i verk. Ved utgangen av året var det ikke identifisert hendelser i 2025 som tydelig kan relateres til dagens sikkerhetspolitiske situasjon. I 2025 var det ingen togstoppende hendelser som skyldtes tilsiktet digital påvirkning.

Klimaendringene gir mer ekstremvær, blant annet med større nedbørmengder, som gir økt risiko for uforutsette skader på infrastrukturen. Proaktiv håndtering og koordinering i situasjoner hvor det er kjent at slike vær-situasjoner oppstår er høyt prioritert.

Gjennom 2025 har det vært to større beredskapsmessige hendelser av nasjonal karakter. Raset ved Nesvatnet førte til et langvarig brudd i infrastrukturen. Ekstremværet Amy førte til regional stans i togtrafikken og skader på infrastrukturen flere steder.

**Finansielle og operasjonelle risikoer**

Bane NOR har en finansieringsmodell der majoriteten av foretakets årlige kapital- og likviditetsbehov bevilges over statsbudsjettet, i hovedsak gjennom avtaler med Jernbanedirektoratet. Aktivitetsnivået i Bane NOR SF styres i stor grad av statlige bevilgninger.

Det heleide underkonsernet Bane NOR Eiendom AS utgjør den vesentligste kommersielle delen av konsernet. Likviditeten i underkonsernet er sikret gjennom lav belåningsgrad, hensiktsmessig forfallsprofil på ekstern gjeld, langsiktige kommitterte kredittfasiliteter og kortsiktige trekkrettigheter. Konsernets samlede finansierings- og likviditetsrisiko vurderes derfor som lav.

Oppnåelse av sektorens og foretakets mål for punktlighet og regularitet forutsetter at fornyelsesbehovet ikke fortsetter å øke. Anlegg som har passert teknisk levetid krever høyere vedlikeholdsinnsett for å opprettholde

funksjonen, og infrastruktur med stort fornyelsesbehov har flere feil og utløser flere uforutsette driftsforstyrrelser.

I 2025 fikk Bane NOR økte midler til vedlikehold og fornyelse for å styrke innsatsen i jernbaneinfrastrukturen. For 2026 er det bevilget omtrent samme nivå på fornyelse som 2025, mens midler til vedlikehold øker noe. Det er fortsatt behov for å øke bevilgningene ytterligere for at vedlikeholdsbehovet ikke skal øke. Økt vedlikeholdsbehov gir påfølgende høyere kostnader over tid, redusert tilgjengelighet i infrastrukturen som følge av flere feil og økt risiko for uønskede hendelser. Samtidig er bevilgningene knyttet til utbyggingsporteføljen redusert til 8 700 MNOK i 2026 sammenlignet med 10 200 MNOK 2025.

Det er økonomisk risiko i Bane NORs prosjektportefølje. Særlig de store utbyggingsprosjektene er komplekse, har betydelig avhengighet til eksterne aktører, krevende gjennomføring og mange preges av utfordrende grunnforhold.

Det arbeides målrettet med å styrke beslutningsgrunnlaget for investeringer samt forbedre risiko- og økonomistyringen i prosjektene, slik at risikokontrollen styrkes og nødvendige tiltak blir implementert.

Tilgang på spesialisert og riktig kompetanse har vært en utfordring på flere områder i 2025. Dette kan påvirke fremdrift, kvalitet og kostnadsbilde både i prosjekter og drift.

Digitaliseringsprogrammet ERTMS for signal og trafikkstyring innebærer betydelig risiko. Prosjektet inkluderer

utvikling av nye tekniske løsninger og har høy kompleksitet, med omfattende avhengigheter både internt mellom delprosjektene og eksternt mot andre prosjekter og aktiviteter i jernbane-sektoren, herunder trafikkelskaper og eiere av tog. Gjennomføringen forutsetter godt samarbeid med disse aktørene og med programleverandørene. Bane NOR arbeider aktivt med risikostyring for å sikre at risikoer kartlegges, vurderes og håndteres systematisk.

Bane NOR har etablert forsikringsprogrammer for betydelige operasjonelle og prosjektmessige risikoer. Deler av forsikringsprogrammene er plassert gjennom konsernets egenforsikrings-selskap Bane NOR Forsikring AS.

Bane NOR har inntekter i norske kroner, samtidig som foretaket har betydelige utbetalinger i utenlandsk valuta, særlig i ERTMS-prosjektet. Det er avtalefestet med Jernbanedirektoratet at Bane NOR ikke bærer valutarisikoen for ERTMS-prosjektet, mens foretaket selv bærer valutarisiko knyttet til andre prosjekter og innkjøp til drift og vedlikehold av jernbanen. Valutarisikoen håndteres gjennom valutasikringsstrategi fastsatt i konsernets finanspolicy. Formålet med valutasikringen er å redusere effekten av valutasvingninger, og dermed bidra til forutsigbarhet i Bane NORs kontantstrøm.

Samlet sett er jernbanen en av de største konsumentene av strøm i Norge, med et årlig konsum tett oppunder 1 TWh. Bane NOR sikrer innkjøp av energi gjennom terminkontrakter på vegne av konsernet og togselskapene. Mesteparten av energien anvendes av

togselskapene til togfremføring, som betyr at Bane NOR i liten grad har en egeneksponering mot svingninger i energiprisene.

### Foretaksstyring i Bane NOR

Bane NOR legger til grunn statens ti prinsipper for god eierutøvelse, og foretaket legger til grunn «Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse» ([www.nues.no](http://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. 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 kapittel i årsrapporten.

Bane NOR har tegnet styreansvarsforsikring for konsernet og datterselskaper. Forsikringen beskytter styremedlemmer, ledelse og ansatte med beslutningsansvar mot krav om erstatning som kan reises mot dem personlig, som følge av beslutninger eller handlinger de har gjennomført i styrets og konsernets interesse.

### Fremtidsutsikter og rammebetingelser

Bane NOR jobber målrettet for å oppnå forventet punktlighet på 90 prosent i årene som kommer.

Samtidig er det store utfordringer knyttet til en gammel, slitt og overbelastet jernbaneinfrastruktur, hvilket påvirker driftsstabiliteten og mulighetene for videre tilbudsutvikling. Både i 2025 og kommende år vil åpning av nye strekninger med dobbeltspor tilrettelegge for flere togavganger og kortere reisetid, og flere lengre kryssingsspor som også gir økt kapasitet. Sammen med økt satsing til vedlikehold og fornyelse vil dette bidra til bedring i driftsstabiliteten i løpet av de kommende årene, forutsatt at bevilgningene følger nivå prioritert i NTP 2025-2036. Fremover vil styret fortsette arbeidet med stabil drift og togframføring, og at tiltakene som skal bidra til dette gir ønsket effekt.

For å være rustet mot klimaendringer med mer ekstremvær og økende vannmengder vil Bane NOR fortsette sitt arbeid med å tilpasse infrastrukturen. Det å bidra til grønt taktskifte er et satsingsområde og Bane NOR arbeider med å redusere påvirkningen på klima og natur, og med energi- og arealeffektive løsninger i transportsektoren. Ved å legge til rette for at flere personer og mer gods kan fraktes på bane er et viktig bidrag til NTP-målet for klima og miljø. Redegjørelse for Bane NORs arbeid med bærekraft finnes i bærekraftsberetningen.

Sikkerhetsnivået på jernbanen er høyt, og sikkerhet vil fortsette å være i fokus og et satsingsområde for Bane NOR.

ERTMS er det største digitaliseringsløftet, og implementeringen avgjørende for å lykkes med fremtidig trafikkavvikling og kostnadseffektiv gjennom-

føring av investeringsportefølje og større fornyelsestiltak. I bygging og planlegging av nye tiltak er det vesentlig å lykkes med optimalisering, særlig med hensyn på kostnader.

Bane NOR mottar årlig oppdragsbrev fra Samferdselsdepartementet. Oppdragsbrevet beskriver føringer og overordnede mål for Bane NOR, samt oppdrag som skal leveres gjennom det kommende året.

NTP 2025-2036 legger føringer for rammebetingelsene fremover. For de neste årene er økt satsing på drift og vedlikehold prioritert i NTP, i tillegg til videre utvikling og nye tilbudsforbedringer, i tråd med Bane NORs innspill. Signalene om kommende rammer vil begrense muligheten for å igangsette arbeid med videreutvikling av jernbanen.

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, 11. mars 2026

**Per Sanderud**  
*Styrets leder*  
(elektronisk signert)

**Hildegunn Naas-Bibow**  
*Nestleder*  
(elektronisk signert)

**Ståle Gjersvold**  
*Styremedlem*  
(elektronisk signert)

**Tore Olaf Rimmereid**  
*Styremedlem*  
(elektronisk signert)

**Renate Larsen**  
*Styremedlem*  
(elektronisk signert)

**Adele Norman Pran**  
*Styremedlem*  
(elektronisk signert)

**Lars Øyvind Sannes**  
*Styremedlem*  
(elektronisk signert)

**Bente Langeland Roheim**  
*Styremedlem*  
(elektronisk signert)

**Eli Giske**  
*Styremedlem*  
(elektronisk signert)

**Agnete Johnsgaard-Lewis**  
*Konsernsjef*  
(elektronisk signert)

# Innhold

## Styrets bærekraftsberetning

- 55** Kapittel 1: Generelle opplysninger
- 71** Kapittel 2: Klimaendringer
- 85** Kapittel 3: Biologisk mangfold og økosystemer
- 98** Kapittel 4: Ressursbruk og sirkulær økonomi
- 104** Kapittel 5: Arbeidere i verdikjeden
- 119** Kapittel 6: Forretningsskikk (ESRS G1)



Kapittel 1:

## ➔ **Generelle opplysninger**

Denne delen av styrets beretning oppfyller kravene i European Sustainability Reporting Standards (ESRS), kapittel 2 (heretter: ESRS 2) og gir en samlet redegjørelse for Bane NORs strategiske arbeid med bærekraft, vesentlige påvirkninger og styring.

## Grunnlag, usikkerhet og særlige omstendigheter (BP 1/BP 2)

### Grunnlag, struktur og konsolidering i bærekraftsberetningen

Grunnlaget for Bane NORs bærekraftsrapportering er EUs Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), som er innarbeidet i norsk regnskapslovgivning, samt åpenhetsloven.

Bane NOR er ikke formelt rapporteringspliktig etter CSRD for 2025, som følge av Stopp Klokken-direktivet i EU og Finansdepartementets påfølgende endringer i forskriften om trinnvis innføring av bærekraftsrapportering. Vi har likevel valgt å videreføre rapportering i henhold til CSRD for 2025, for å sikre kontinuitet og transparens.

Rapporteringen utføres konsolidert for hele konsernet, inkludert datterselskapet Bane NOR Eiendom AS, med samme omfang som konsernregnskapet. Dette sikrer konsistens mellom finansiell og ikke-finansiell rapportering. Bærekraftsinformasjon presenteres i ulike deler av årsrapporten. ESRS-krav er ivaretatt i bærekraftsdelen av styrets beretning.

Enkelte opplysninger krever henvisning til temaspesifikke kapitler og til lovpålagte rapporteringer som angitt i åpenhetsloven.

Bærekraftsberetningen omfatter foretakets oppstrøms og nedstrøms verdikjede, slik denne er beskrevet i Figur 11 Overordnet verdikjede oppstrøms og nedstrøms for Bane NORs virksomhet, med vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter.

Bane NOR har ikke benyttet seg av muligheten til å utelate visse opplysninger om immaterialrett, kompetanse eller resultater av innovasjon.

### Estimater og måleusikkerhet

I klimaregnskapet er nøyaktigheten høyere for klimagassutslipp som bygger på fysiske mengder (hovedsakelig scope 1 og 2). Utslipp i verdikjeden (scope 3) er beregnet i hovedsak med utgangspunkt i økonomiske data og faktorer fra Exiobase, noe som gir bred dekning, men lavere detaljeringsgrad. Da konsernregnskapet domineres av verdikjedeutslipp basert på spend innebærer dette at endringer i utslippsregnskapet i stor grad reflekterer endringer i økonomisk aktivitet, ikke nødvendigvis forbedringer i utslippsintensitet. Spend-regnskapet er dermed ikke egnet som nøyaktig styringsinformasjon år for år.

For måledata om sosiale forhold knyttet til verdikjeden er nøyaktigheten i leverandørkjeden, spesielt data knyttet til bygg, anlegg og renholdsleverandø-

rer, høy. Disse dataene hentes primært fra HMSREG, Achilles og via egenrapportering. Data fra leverandører og forretningspartnere som ikke benytter HMSREG, samt fra kontraktskategorier utover bygg og anlegg, er ikke i like stor grad tilgjengelig og digitalisert. Det jobbes både med å utvide datagrunnlaget og kvaliteten for alle typer kontrakter samt alle steg av anskaffelsesprosessen. Formålet er å få enda bedre styringsinformasjon mht. risiko og muligheter, og for å kunne måle utvikling over tid.

### Endringer, sammenligningstall og tidligere feil

Rapporteringen for 2025 bygger på samme metodikk som 2024, med noen justeringer omtalt i Risiko og internkontroll i bærekraftsrapporteringen.

Ettersom Bane NOR ikke er rapporteringspliktig for full ESRS-rapportering før i 2027, benytter vi i denne rapporten fleksibiliteten til å justere strukturen i hvert temakapittel sammenliknet med 2024. Denne identifiserer nå tydeligere hvor opplysningskravene er svart ut gjennom mellomtitler. Vi har som mål at bærekraftsberetningen ikke bare skal kunne leses i sin helhet, men også i form av enkeltkapitler.

I klimaregnskapet har vi gjort noen metodiske endringer. Som følge av

analyser knyttet til arbeidet med vår klimaomstillingsplan er basisåret for konsernet blitt endret fra 2022 til 2023. Dette er omtalt nærmere i kapittel E1. Videre er flere generiske utslippsfaktorer i årets klimaregnskap erstattet med mer spesifikke faktorer. De nye faktorene er spendfaktorer som er enten spesifikke for et gitt prosjekt, eller for de fleste prosjektene, knyttet til en portefølje av Bane NOR-prosjekter. Dette gir et mer nøyaktig totalresultat for verdikjedeutslippene. I sum går klimagassutslippene ned som følge av dette. Videre er utslippsfaktoren for forbrenning av drivstoff i våre utbyggingsprosjekter endret, slik at vi tar høyde for omsetningskravet for biodrivstoff. Denne er endret fra og med 2025, i tråd med den felles metoden som transportvirksomhetene har utviklet for beregninger av klimagassutslipp i utbyggingsprosjekter. Bane NOR vurderer hvorvidt faktoren bør endres tilbake til vårt basisår 2023, men dette er foreløpig ikke gjennomført. Mer om våre utslippsfaktorer i metodenotatet for klimagassregnskapet som blir publisert på banenor.no. Videre er tallene i konsernets klimagassregnskap avrundet til nærmeste 100 tonn, for å reflektere stor bruk av lite spesifikke data, samt betydelig usikkerhet i underliggende data og beregninger.

Vi har registrert én feil knyttet til antall stasjonsområder som er kartlagt for fremmede arter. Oppgitt antall for 2024 i årsrapporten for 2024 var 314. Korrekt tall er 214.

Vi har heller ikke gjort endringer i sammenligningstall, bortsett fra justeringer som følge av sammenslåingen

med Spordrift i 2023 (omtalt i årsrapporten for 2024).

Vi erkjenner at de fleste områder fortsatt har begrenset og lite standardisert datagrunnlag, særlig knyttet til klimagassutslipp, naturpåvirkning og sirkulær økonomi. Innenfor vårt strategiske satsningsområde «Digitalisering» ønsker vi å lykkes med å øke faktabasert innsikt, samt god dataflyt. Dette vil være svært relevant også innenfor klima og miljø, men forbedringsinitiativ her er ikke tidfestet nærmere.

#### **ESRS-henvisninger**

Til slutt i dette kapitlet har vi etablert en ESRS-indeks som viser hvor hvert opplysningskrav er besvart i rapporten, samt en oversikt over hvilken annen norsk og europeisk lovgivning som er svart ut i rapporten.

#### **Strategi, forretningsmodell og verdikjede (SBM 1)**

*Dette er grundigere beskrevet i kapitlet «Om Bane NOR» i årsrapportens generelle del.*

Her følger en kort oppsummering med fokus på påvirkning, risiko og muligheter innenfor de vesentlige bærekraftstemaene.

#### **Forretningsmodell**

Bane NORs kjerneleveranse er å planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde norsk jernbaneinfrastruktur, inkludert stasjoner og tilhørende eiendommer. Porteføljen omfatter om lag 4 200 km spor, 335 stasjoner og rundt 4 300 eiendommer. Dette arbeidet understøtter effektiv og punktlig jernbanedrift for både person- og

godstrafikk, og er dermed en direkte innsatsfaktor for Norges transportpolitiske mål.

Våre kunder er togselskaper. Innen persontrafikk er Vy, Flytoget, SJ og Go Ahead sentrale aktører, og innen gods samarbeider vi med flere operatører som LKAB, CargoNet og Onrail. Deres slutt kunder er reisende og vareeiere, som forventer punktlighet, sikkerhet og forutsigbar kapasitet.

#### **Posisjon i verdikjeden**

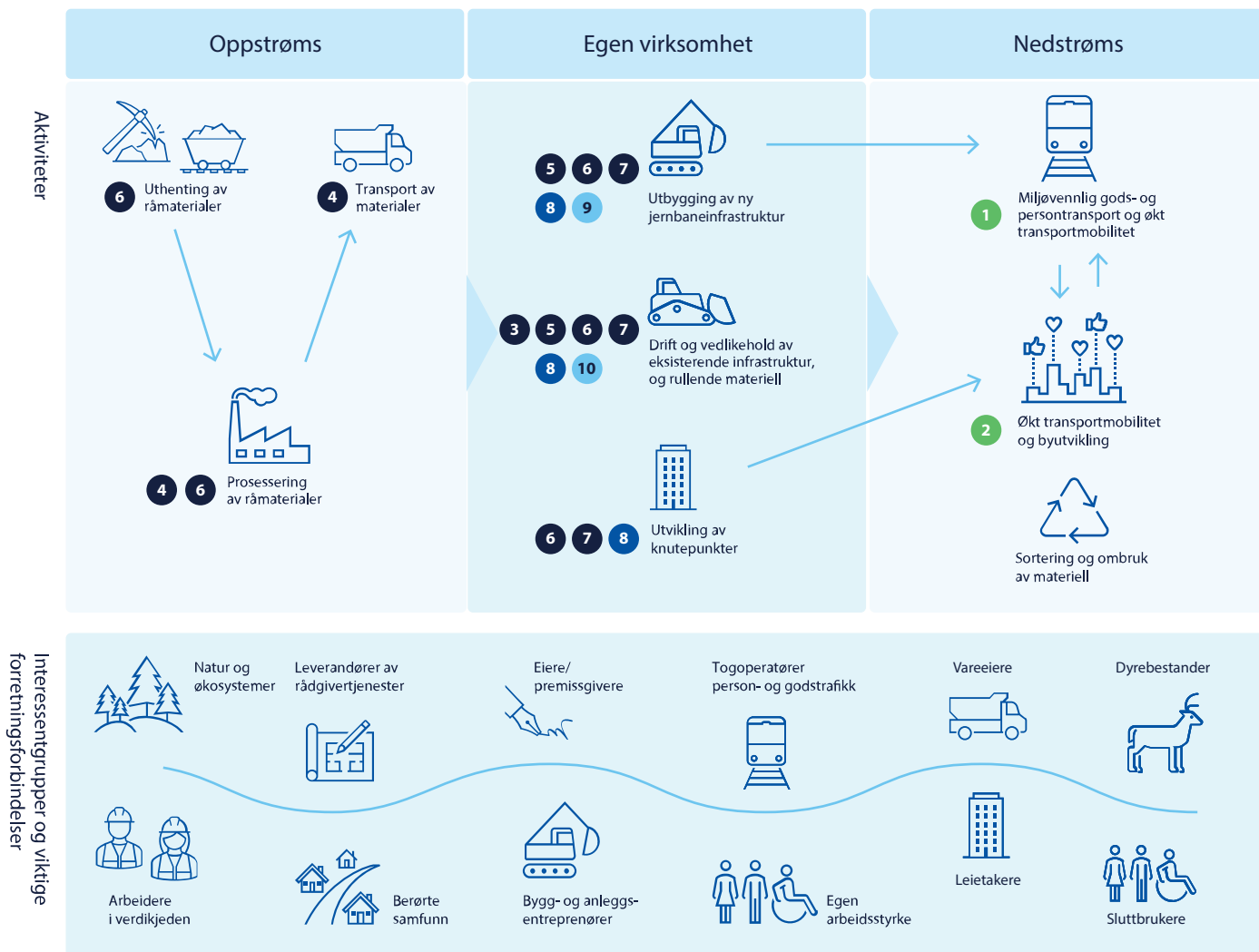
Bane NOR befinner seg «midt i» jernbanens verdikjede:

- Oppstrøms samarbeider vi med entreprenører, rådgivere og teknologileverandører av bygg og anleggstjenester, signal- og sikkerhetssystemer og materiell.
- Nedstrøms leverer vi infrastruktur og tjenester til togselskaper og andre operatører, mens sluttbrukere, reisende og godsaktører nyter godt av en sikker og tilgjengelig jernbaneinfrastruktur.

Når det gjelder Bane NORs viktigste leveranse, en trygg og sikker jernbaneinfrastruktur, er det vår vurdering at denne vil styrke det norske samfunnets mulighet til å lykkes med andre bærekraftsrelaterte mål.

Grunnlaget for Bane NORs bærekraftsarbeid er en dobbel vesentlighetsanalyse, der vi vurderer og prioriterer bærekraftstemaer med utgangspunkt i CSRD-rammeverket. I 2025 har vi hatt fem prioriterte temaer, med utgangspunkt i hvordan vi påvirker omgivelsene, og hvordan omgivelsene påvirker oss.

**Figur 10** Overordnet verdikjede oppstrøms og nedstrøms for Bane NORs virksomhet, med vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter. Ytterligere utdyping av forhold i verdikjeden er i kapitlene om sirkulærøkonomi og arbeidere i verdikjeden.



**Vesentlige positive og negative påvirkninger**

■ positive ■ negative

**1 E1 – Begrensning av klimaendringer**  
Miljøvennlig gods- og persontransport som følge av trafikkoverføring og en pålitelig jernbane.

**2 E1 – Begrensning av klimaendringer**  
Fortetting av knutepunkt som legger til rette for økning av kollektiv transport.

**3 E1 – Tilpasning til klimaendringer**  
Utilstrekkelig klimatilpasning for flom og ras, som utgjør en risiko for utglidninger, skader på konstruksjoner og er til fare for reisende og ansatte.

**4 E1 – Begrensning av klimaendringer**  
Klimagassutslipp fra oppstrøms produksjon av materialer i utbygging-, drift og vedlikeholdsprosjekter.

**5 E5 - Inngående ressurser, herunder ressursbruk**  
Stort materialforbruk av gjennom vår høye aktivitet, med tilsvarende høyt ressursforbruk i verdikjeden.

**6 S2 - Arbeidsvilkår**  
Manglende etterlevelse av arbeidsmiljølovens krav til arbeidstid og ordninger kan føre til sikkerhetsrisikoer, dårlig arbeidslivsbalanse og utnyttelse av arbeidskraft mv.

**7 G1 – Korrupsjon og bestikkelse**  
Manglende tverrfaglig forståelse/kompetanse for hva risikobildet er (knyttet til f.eks. korrupsjon/avtalebrudd) kan føre til feilvurderinger i prosjekter.

**Vesentlige finansielle risikoer og muligheter**

■ muligheter ■ risikoer

**8 G1 - Bedriftskultur**  
Bedre styring og kontroll med mål, retningslinjer mv. tilknyttet Bane NORs bedriftskultur for etterlevelse.

**9 E4 – Direkte påvirkningsfaktorer for tap av biologisk mangfold**  
Risiko for krav om å unngå/minimere arealbeslag av særlig viktig natur.

**10 E1 – Tilpasning til klimaendringer**  
Økning i ekstremvær i form av nedbør og flom medfører behov for omfattende tiltak på eksisterende infrastruktur.

**Antall ansatte og lokalisering**

Bane NOR har virksomhet utelukkende i Norge. Alle ansatte er derfor lokalisert i Norge. Per 31.12.2025 hadde Bane NOR konsernet totalt 5577 ansatte.

**Tabell 6** Oversikt over antall faste og midlertidig ansatte per region

Bane NOR-region (fylker)	Antall ansatte
Midt (Innlandet, Trøndelag, Møre og Romsdal)	1 216
Nord (Nordland)	296
Sør-Vest (Telemark, Rogaland, Agder, Vestland)	788
Øst (Oslo, Akershus, Østfold, Buskerud, Vestfold)	3 277
<b>Totalsum</b>	<b>5 577</b>

**Strategiske bærekraftselementer og kobling til vesentlige temaer**

Konsernstrategien samler de vesentlige bærekrafttemaene gjennom fem satsingsområder og ett tverrgående tema:

- "Grønt taktskifte" kobles direkte til klima (E1), natur (E4) og sirkulær økonomi (E5).
- "Sikkerhet" kobles til klimatilpasning (E1), arbeidere i verdikjeden (S2) og forretningsskikk (G1).
- "Optimalisering" forsterker sirkulær økonomi og ressursbruk (E5)
- "Sammen mot målet" understøtter kultur og styring (G1).
- Digitalisering, særlig faktabasert innsikt og god dataflyt, kan forsterke innsikt og styringsmuligheter, noe som vil være indirekte svært positivt for samtlige bærekraftstema.

- «Punktlighet» vil være positivt for klimagassutslipp fra transportsektoren, dersom en mer pålitelig jernbane medfører økt transport på jernbane.

Bærekraftsmål på konsernnivå er operasjonalisert i relevante divisjoner og fagmiljøer, med styringsindikatorer og løpende rapportering. Samtidig er ikke alle vesentlige temaer like godt integrert i virksomhetsstyringen.

*Dette omtales i seksjon «Styring av bærekraft (GOV 1 til GOV 5)» under, og i hvert enkelt temakapittel.*

I 2025 har Bane NOR styrket driftsstabiliteten gjennom målrettet vedlikehold, fornyelse og digitalisering, samtidig som vi har redusert forsinkelsestimer og forbedret punktlighet. Oslo-området har vært en hovedsatsing, fordi forsinkelser her påvirker trafikk på hele jernbanenettet. Investeringer i dobbeltspor, kapasitet for hensetting av tog og ny teknologi gir mer for pengene og legger til rette for bedre kundeopplevelser. Vi ser også positive effekter av tiltak for klimatilpasning og sikkerhet, som gjør infrastrukturen mer robust mot ekstremvær og styrker beredskapen.

Fremover vil utviklingen av jernbanen preges av fortsatt høy satsing på vedlikehold og fornyelse, innføring av digitale løsninger og kapasitetsøkende tiltak som kryssingsspor og dobbeltspor. Dette gir grunnlag for flere togavganger, kortere reisetid og høyere punktighet, samtidig som vi reduserer transportsystemets klimagassutslipp og naturpåvirkning. Gjennom strategiske prosjekter som ERTMS og prediktivt vedlikehold vil

vi øke effektiviteten og sikkerheten i togtrafikken. Ambisjonen er å levere et mer pålitelig og bærekraftig transportsystem som møter samfunnets behov og styrker jernbanens rolle i det grønne skiftet.

*Se «Årets aktiviteter og resultater» i årsrapportens generelle del, for mer informasjon.*

**Interessenters interesser og synspunkter [SBM-2]****Viktige interessentgrupper og hvordan dialogen organiseres**

Bane NORs interessenter omfatter eier, myndigheter, kunder (togselskaper og godstransportører), leverandører og entreprenører, ansatte, lokalsamfunn, forvaltning, organisasjoner og politiske aktører.

Dialogen organiseres gjennom flere kanaler:

- **Formelle prosesser** som høringer og møter i forbindelse med Nasjonal transportplan, budsjettprosesser, oppdragsbrev fra eier og høringer iht. plan- og bygningsloven.
- **Operative arenaer** som dialogmøter, konferanser, arrangementer, medier, sosiale medier m.m.
- **Strategiske prosesser** som interessentanalysen og dobbel vesentlighetsanalyse. I tillegg har vi løpende kontakt gjennom brukerundersøkelser og samarbeidsfora.

**Tabell 7** Interessentkontakt

Kategori Interessent	Kilde og frekvens	Interesseområder	Hvordan Bane NOR ivaretar innspill/behov
Kunde persontransport Kunde gods	Driverundersøkelsen Kantar for Bane NOR, Zynk, årlig.	Færre feil på infrastrukturen Bedre samhandling og kommunikasjon	Vi har faste kundemøter på strategisk, taktisk og operativt nivå, hvorav flere av temaene ikke er bærekraftsrelatert:  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Årlig møte med konsernledelsen for de største selskapene,</li> <li>• Kundemøter 2-4 ganger i året</li> <li>• Operative møter vedrørende punktlighet, kundequalitet og sikkerhet.</li> <li>• Bane NOR følger opp togselskapene gjennom beredskapsledelse ved større, alvorlige og langvarige avvik</li> </ul>
Leverandører Entreprenører Forretningspartnere Rådgivere	Intervjuer, spørreundersøkelser, rapporter  Kontraktoppfølging, revisjoner	Klima – indirekte og direkte utslipp Reduksjon av klimagassutslipp Sirkulærøkonomi Tydelig krav i kontrakter Lik kunnskap i organisasjonen om bærekraft Ansvarlig næringsliv Like konkurransevilkår	Klima er et prioritert område for rapportering, mål og resultatstyring  Sirkulærøkonomi og gjenbruk er et fokusområde som det jobbes godt med, blant annet i logistikkavdelingen til Bane NOR. I oppdatering av dobbel vesentlighetsanalyse høsten 2024 kom dette opp som et vesentlig tema.  Oppfølging av etterlevelse av krav til seriositetskrav hos leverandører og forretningspartnere er vesentlig for å sikre like konkurransevilkår, profesjonalisering og oppfølging av arbeidet er et prioritert område.
Samfunn	Interessentanalyse (årlig)	Reduksjon i klimagassutslipp Begrense arealinngrep av sårbar natur Oppetid på jernbanen	Klima er et av fem prioriterte områder for rapportering, mål og resultatstyring i 2025.  Biomangfold og økosystemer er et prioritert område for rapportering, mål og resultatstyring i 2025.
Togreisende	Jernbanedirektoratets kundetilfredsundersøkelse, kvartalsvis	Informasjon på stasjoner Stasjonsområdet Total kundetilfredshet	Resultatene gir oss verdifull innsikt som vi bruker i vårt arbeid med å forbedre leveransene knyttet til kundeinformasjon og avvikshåndtering.
Eier/Premisgiver	Eierskapsmeldingen Meld. St. 6 (2022–2023) Nasjonal transportplan 2025–2036 Meld. St. 14 (2023–2024) Statsbudsjettet for 2026 Prop. 1 S (2025–2026) Regjeringens klimastatus og –plan 2026 Særskilt vedlegg til Prop. 1 S (2025–2026) Naturmeldingen Meld. St. 35 (2023–2024) Oppdragsbrev til Bane NOR SF for 2025 og 2026	Reduksjon av klimagassutslipp Klimatilpasning Naturmangfold og økosystemer Arealforvaltning Sirkulær økonomi Lønns- og arbeidsvilkår Sikkerhet og motstandsdyktighet Åpenhet og rapportering Risikostyring	Eierskapsmeldingen er tydelig på forventninger til selskapene om å levere på sentrale bærekraftsområder: klima, naturmangfold og økosystemer, åpenhet og rapportering, samt lønn og godtgjørelse. Ved å bruke CSRD-rammeverket for bærekraft sikrer vi at Bane NOR svarer godt på disse forventningene.  Nasjonal transportplan følger opp dette mer konkret ved å sidestille klima og miljø med øvrige sektorpolitiske mål. Det legges særlig vekt på reduksjon av klimagassutslipp og begrensning av arealinngrep. Klima og naturmangfold er derfor prioriterte områder for rapportering, mål og resultatstyring i 2025.  Statsbudsjettene, inkludert Regjeringens klimastatus- og plan, samt årlige oppdragsbrev gir mer konkrete føringer til Bane NOR på hvordan Regjeringens politikk skal følges opp, spesielt på områder som klima og natur. Oppdragsbrevene gir også konkrete føringer for hvordan vi skal rapportere på disse temaene, utover føringene i CSRD.
Interne interessenter	Spørreundersøkelser internt i Bane NOR	Fokus på sirkulærøkonomi og gjenbruk Klima Samhandling med kunder Rettferdig lønn, arbeidstid og personvern hos egne ansatte	Sirkulærøkonomi og gjenbruk er et fokusområde som det blant annet jobbes godt med i logistikkavdelingen til Bane NOR. I oppdatering av dobbel vesentlighetsanalyse høsten 2024 kom dette opp som et vesentlig tema.

### **Formål med interessentmedvirkningen og hvordan innspill påvirker strategi/krav**

Formålet med Bane NORs medvirkning er å sikre åpenhet, forutsigbarhet og medvirkning for alle berørte interesser og myndigheter og standardisere og profesjonalisere vår interessenthåndtering. Profesjonell og standardisert interessenthåndtering skal bidra til å styrke Bane NORs omdømme og gjennomføringskraft. Dette vil skape tillit til Bane NOR som en forutsigbar, pålitelig og profesjonell planlegger og byggherre. Interessentmedvirkningen påvirker strategi på flere måter:

- Interessentanalyser inngår i analyse-rammeverket som ligger til grunn for konsernledelsens årlige drøfting av konsernstrategien.
- Interessentanalyser inngår i prosessen for dobbel vesentlighetsanalyse, og har innvirkning på vurdering av hvilke temaer som anses som vesentlige.

Eksempler på hvordan Bane NOR har brukt interessentdialog i 2025:

- Grønt taktskifte ble tydeliggjort gjennom krav om utslippsreduksjon og naturhensyn, i tråd med forventninger fra myndigheter og sivilsamfunn.
- Leverandørkrav: Seriositetskrav og HMS-oppfølgning ble forsterket etter dialog med leverandører og myndigheter.

### **Hvordan styret og ledelsen informeres om interessentinnspill**

Styret og konsernledelsen holdes løpende orientert om interessentinnspill gjennom flere mekanismer:

- Presentasjoner av dobbel vesentlighetsanalyse og brukerundersøkelser.
- Direkte dialog med eier og myndigheter, inkludert oppdragsbrev og tertialrapportering.
- Rapportering av status på vesentlige temaer i resultatdialoger og risikostyringsprosesser.

Dette sikrer at bærekraftshensyn integreres i strategiske beslutninger og virksomhetsstyring. Samtidig erkjenner vi at integrasjonen ikke er fullstendig. Vesentlige temaer er i varierende grad koblet til styringssystemet, og dette er et prioritert forbedringsområde for 2026.

### **Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og samspill med strategi/forretningsmodell (SBM 3)**

#### **Oppsummering av vesentlige påvirkninger**

Bane NORs doble vesentlighetsanalyse ble vedtatt i november 2024, og ble i november 2025 besluttet videreført som grunnlag for rapporteringen for 2025.

Se 5. Prosess for identifisering og håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter (IRO1/2) for mer om prosessen og begrunnelse for ikke-vesentlige temaer.

Bane NORs vesentlighetsanalyse identifiserer fem hovedtemaer som vesentlige for rapporteringen: klimaendringer (E1), biologisk mangfold og økosystemer (E4), ressursbruk og sirkulær økonomi (E5), arbeidere i verdikjeden (S2) og forretningskikk (G1).

Disse temaene representerer både direkte og indirekte påvirkninger fra vår virksomhet og verdikjede.

**Tabell 8** Vesentlige finansielle risikoer og muligheter identifisert i dobbel vesentlighetsanalyse 2024

Hovedtema	Undertema	Påvirkning, risiko og muligheter	Hovedaktivitet	Del av verdikjede
E1 Klimaendringer	Tilpasning til klimaendringer	Utilstrekkelig klimatilpasning for flom og ras, som utgjør en risiko for utglidninger, skader på konstruksjoner og er til fare for reisende og ansatte	Drift og vedlikehold	Egen virksomhet
	Begrensning av klimaendringer	Miljøvennlig gods- og persontransport som følge av trafikkoverføring og en pålitelig jernbane	Drift og vedlikehold	Nedstrøms
		Klimagassutslipp fra oppstrøms produksjon av materialer i utbygging-, drift og vedlikeholdsprosjekter	Utbygging	Oppstrøms
		Fortetting av knutepunkt som legger til rette for økning av kollektiv transport	Eiendomsutvikling	Nedstrøms
E5 Ressursbruk og sirkulær økonomi	Inngående ressurser, herunder ressursbruk	Stort materialforbruk gjennom vår høye aktivitet, med tilsvarende høyt ressursforstrykk i verdikjeden	Utbygging, drift og vedlikehold	Egen virksomhet
S2 Arbeidere i verdikjeden	Arbeidsvilkår	Manglende etterlevelse av arbeidsmiljølovens krav til arbeidstid kan føre til sikkerhetsrisikoer, dårlig arbeidslivsbalanse og utnyttelse av arbeidskraft	Utbygging, drift og vedlikehold, eiendomsutvikling	Oppstrøms
G1 Forretningsskikk	Korrupsjon og bestikkelse	Manglende tverrfaglig forståelse / kompetanse for hva risikobildet er (knyttet f.eks. korrupsjon/avtalebrudd), som kan føre til feilvurderinger i prosjekter	Utbygging, drift og vedlikehold, eiendomsutvikling	Egen virksomhet

**Tabell 9** Vesentlige påvirkninger identifisert i dobbel vesentlighetsanalyse 2024

Hovedtema	Undertema	Risiko/mulighet	Hovedaktivitet	Del av verdikjede
E1 Klimaendringer	Tilpasning til klimaendringer	Økning i ekstremvær i form av nedbør og flom medfører behov for omfattende tiltak på eksisterende infrastruktur	Drift og vedlikehold	Egen virksomhet
E4 Biologisk mangfold og økosystemer	Direkte påvirkningsfaktorer for tap av biologisk mangfold	Risiko for krav om å unngå/minimere arealbeslag av særlig viktig natur (legge trasé et annet sted, byggemåte som eksempelvis tunnel eller bro)	Utbygging	Egen virksomhet
G1 Forretningsskikk	Bedriftskultur	Mulighet for tilstrekkelig kompetanse i organisasjonen hva gjelder styring og kontroll med mål og retningslinjer tilknyttet Bane NORs bedriftskultur for etterlevelse	Utbygging, drift og vedlikehold, eiendomsutvikling	Egen virksomhet

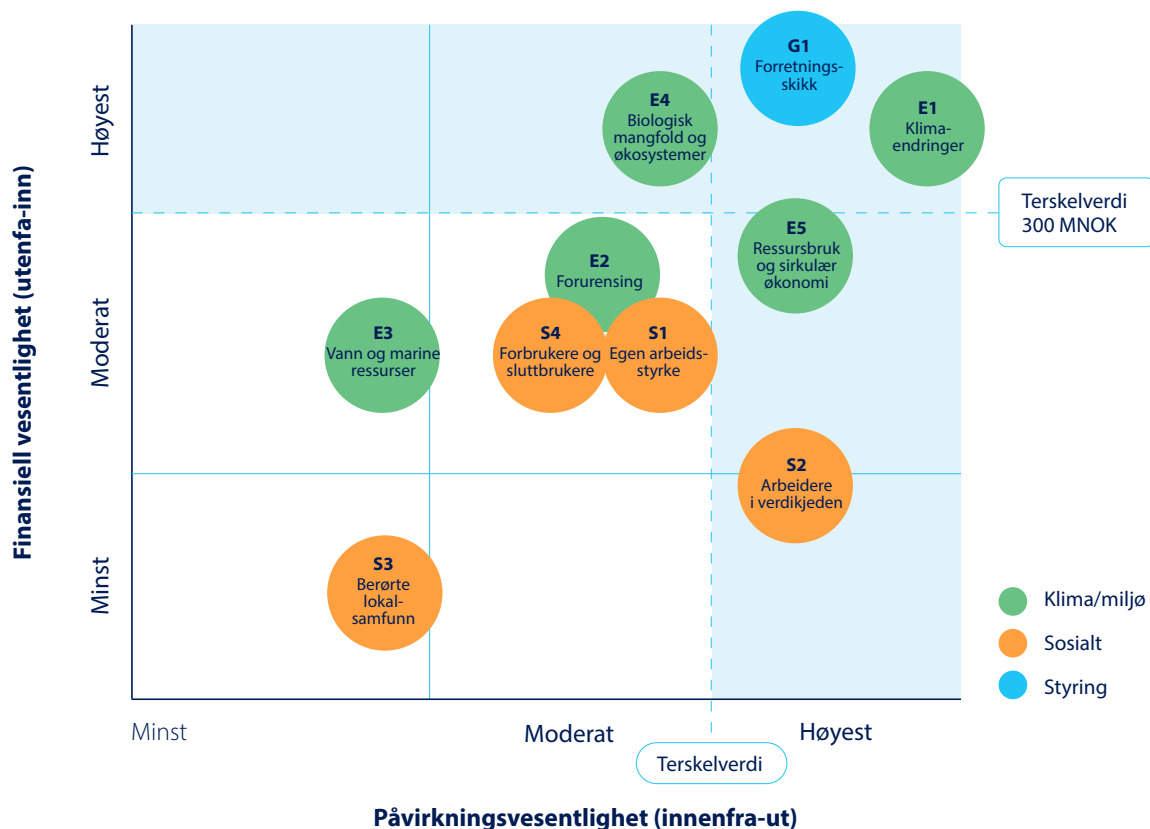
Disse påvirkningene er vurdert ut fra alvorlighet (omfang, varighet, reversibilitet) og sannsynlighet, og danner grunnlag for prioritering av tiltak og rapportering.

**Nåværende og forventede virkninger på strategi og forretningsmodell**  
Forretningsmodellen er robust i sin kjerne, jernbanens rolle som lavutslippsalternativ gir langsiktig relevans. De vesentlige påvirkningene har direkte innvirkning på Bane NORs strategi og forretningsmodell. Klima og naturhensyn påvirker hvordan vi planlegger

og gjennomfører utbyggingsprosjekter, med økt vekt på lavutslippsløsninger og arealeffektivitet.

Våre seriositetskrav er standard i alle kontrakter, og stiller tydelige krav til ansvarlig arbeidsliv hos våre leverandører og forretningspartnere. Nytt krav til system for etterlevelse av

**Figur 11** Resultatet av den doble vesentlighetsanalysen i 2024



seriøsitetskrav, bruk av HMSREG og en godkjenningsordning for virksomheter som leverer personell i roller med betydning for sikkerheten, er noen viktige tiltak som skal reduserer risiko for brudd på krav til menneskerettigheter og anstendig arbeidsforhold. Tiltakene sikrer også bedre kontroll på risiko for negativ påvirkning på arbeidere i våre verdikjeder.

**Tidshorisonter og finansielle virkninger**

Virkningene av identifiserte risikoer og muligheter varierer i tidshorisont:

- **Kort sikt (1–3 år):** Økte kostnader knyttet til strengere miljøkrav i utbyggingsprosjekter, tilpasning til

strengere seriøsitetskrav og investeringer i sikkerhets- og digitaliseringsløsninger.

- **Mellomlang sikt (3–10 år):** Gradvis økning i investeringsbehov for klimatilpasning og robusthetsforbedringer, samt kostnader knyttet til naturhensyn og kompensasjonstiltak.
- **Lang sikt (10–30 år):** Muligheter for økt verdiskaping gjennom jernbanens rolle i det grønne skiftet, med forventet høyere etterspørsel etter kapasitet.

Finansielle virkninger er vurdert kvalitativt og delvis kvantitativt. Det er ikke gjennomført systematiske kvantitative vurderinger av alle risikoer.

**Robusthet og endringer i påvirkning, risiko og muligheter siden forrige rapport**

Robustheten i strategi og forretningsmodell er høy, gitt jernbanens sentrale rolle i lavutslippsmobilitet.

Samtidig er det identifisert behov for styrking i deler av hvordan vi forstår påvirkning, risiko og muligheter:

Endringer siden forrige syklus er begrensede, ettersom vesentlighetsanalysen fra 2024 er videreført for 2025. Neste oppdatering planlegges i 2026, som en integrert del av konsernets strategiprosess.

**Tabell 10** Identifiserte behov for styrking i deler av hvordan vi forstår påvirkning, risiko og muligheter

Problemstilling	Status	Henvist til
Formell robusthets- eller scenarioanalyse er ikke gjennomført for klima- og naturrelaterte scenarier.	Ikke gjennomført i 2025, da ressursene ble prioritert til å forankre klimamål.	Ytterligere analyse vil bli vurdert i forbindelse med ny vesentlighetsanalyse i 2026, med ansvar hos konsernfunksjonen Strategi og bærekraft. Inntil dette er gjennomført, vurderes risikoene løpende i konsernets risikoregister.
Integrasjonen av vesentlige temaer i virksomhetsstyringen er ujevn.	Koblinger er identifisert mellom vesentlige temaer og relevante deler av strategien, og for klimautslippskutt (E1) er dette prioritert og målsatt. For de øvrige vesentlige temaene er dette ikke fulgt opp like systematisk.	Dette er et prioritert forbedringsområde i 2026, og vil bli håndtert i prosessen med dobbel vesentlighetsanalyse.

## Styring av bærekraft (GOV 1 til GOV 5)

### Styret og ledelsens rolle og ansvar

Bane NORs styringsstruktur bygger på klare roller og ansvar. Styret er det øverste organet og har ansvar for å fastsette konsernets strategi, inkludert bærekraftsmål og risikostyring. Konsernsjefen leder den daglige virksomheten gjennom konsernledelsen, og rapporterer til styret.

Styrets revisjonsutvalg er saksforberedende organ for styret og behandler saker om påvirkninger, risikoer og muligheter for å sikre at vesentlige temaer er integrert i styringsprosesser.

### Styrets bærekraftskompetanse og tilgang på ekspertise

Styret i Bane NOR har bred og relevant erfaring fra ledelse, finans, teknologi og samfunnsøkonomi. Medlemmene har bakgrunn fra topplederroller i statlige og private virksomheter, styrearbeid i børsnoterte og offentlige eide selskaper og kompetanse innen revisjon, prosjektledelse og operativ jernbanedrift. Denne sammensetningen sikrer solid styring og faglig forankring.

Kompetansen styrkes gjennom opplæring og dilemmatrening i etikk, samt tilgang til interne fagmiljøer med breddekompetanse innen bærekraft og spisskompetanse på vesentlige temaer. Styret gjennomførte egen opplæring i bærekraft i 2024 og flere av styrets medlemmer har gjennomført opplæring i regi av Revisjonsforeningen eller universitetet.

Ved behov kan ekstern bærekraftsekspertise benyttes, men dette har ikke vært gjort i 2025.

Alle styrets medlemmer er uavhengige og utøvende medlemmer. Av styrets faste ni medlemmer er fem kvinner (56 prosent) og fire menn (44 prosent). I tillegg er to ansattvalgte observatører begge menn. To av de ordinære styremedlemmene er utnevnt av de ansatte.

Kompetansebehov vil bli vurdert i forbindelse med oppdatering av vesentlighetsanalysen i 2026. Dette vil bidra til å sikre at styret og ledelsen har tilstrekkelig innsikt til å overvåke risikoer og muligheter på en robust måte.

### Insentiver og godtgjørelse

Godtgjørelse til styret og konsernledelsen følger statlige retningslinjer og er beskrevet i redegjørelsen for eierstyring og foretaksledelse.

Disse retningslinjene fra eier legger tydelige føringer for insentiv- og bonussordninger. I tråd med disse har Bane NOR ingen økonomiske insentivordninger knyttet til bærekraftsmål.

### Oppfølging av risikoer, mål og tiltak

Styret og ledelsen får periodisk rapportering om resultatoppgjør, risikovurderinger og internkontroll. Bærekraftsrelaterte spørsmål er en del av denne prosessen, der konserndirektørene ansvarliggjøres for måloppnåelse på sine områder. Oppfølgingen har tre ulike frekvenser:

- Årsrapporten, inkludert denne bærekraftsberetningen, behandles i mars.
- Tertialrapporter behandles før oversendelse til eier, og utgjør grunnlag for en resultatdialog i konsernledelsen.
- Perioderapporter annenhver måned har fokus på driftsorienterte indikatorer.

I den grad bærekraftstemaene er operasjonalisert i strategi, er de en del av tertialrapporteringen. Dette er varierende i dag, da enkelte bærekraftstemaer er vesentlige uten å være strategisk prioritert på konsernnivå. Dette innebærer at de må håndteres i andre deler av styringssystemet, inkludert mål, strategier og planer på lavere nivå i organisasjonen. Dette er prioritert som et viktig forbedringsområde i 2026, der bærekraftstemaer vil bli

integret i strategiprosessen gjennom DVA-prosessen. Helhetlig risikostyring er innført som rammeverk i 2025, og vesentlige bærekraftsrisikoer løftes inn i konsernets risikoregister på lik linje med annen risiko.

I 2025 ble det gjennomført en gapanalyse av miljøledelsessystemet mot ISO 14001 og Internkontrollforskriften. Denne identifiserte 171 krav og et samsvarsnivå på 87,9 prosent — med

behov for oppdaterte prosedyrer og interessentanalyse.

## Styringsdokumenter

Bærekraftstemaene i Bane NOR er underlagt en rekke styringsdokumenter i virksomhetens styringssystem. Se tabell 7 Oversikt over bærekraftsrelevante styringsdokumenter for oversikt, og omtale i de respektive kapitlene.

**Tabell 11** Oversikt over bærekraftsrelevante styringsdokumenter

Styringsdokumenter	Innhold og formål	Dokumenteier <sup>01</sup>
Konsernstandard helhetlig risikostyring	Beskriver hvilke organisatoriske nivå som har myndighet til å akseptere en risiko, hva som omfattes som en virksomhetskritisk risiko og gir overordnede føringer for vurdering av sannsynlighet og konsekvens i forbindelse med risikovurdering.	Konserndirektør Økonomi og finans
Konsernprosedyre for klima og miljø	Formålet er å sikre at Bane NOR planlegger og leder klima- og miljøarbeidet enhetlig og effektivt, i tråd med foretakets oppdrag, strategi og mål. Omfatter alle Bane NORs aktiviteter, herunder arbeid som utføres av leverandører, som vurderes å gi vesentlig miljøpåvirkning. Dekker alle fagtema innen klima og miljø.	Ny dokumentansvarlig som følge av organisasjonsendringer i 2025: Direktør sikkerhet, kvalitet og miljø
Policy for etikk og samfunnsansvar	Inkluderer overordnede krav om etisk adferd og ivaretagelse av selskapets samfunnsansvar. Skal sikre forutsigbarhet rundt forventet etisk korrekt adferd og hvordan alle skal bidra til etterlevelse. Gjelder for alle medarbeidere og styremedlemmer i Bane NOR SF, samt tilhørende datterselskaper der eierskapet er mer enn 50%.	Konsernsjef
Instruks for styret	Formålet er å gi nærmere regler om styrets arbeid og saksbehandling. Instruksen supplerer bestemmelser som følger av gjeldende lovgivning, herunder statsforetaksloven, statens eierskapsmelding, samt Bane NORs vedtekter, foretaksmøtets beslutninger og eiers oppdragsbred.	Konsernsjef
Instruks for konsernsjef	Formålet er å gi rammer for konsernsjefs arbeid. Beskriver ansvar, oppgaver, plikter og rettigheter. Instruksen bygger på bestemmelsene i statsforetaksloven, Bane NORs vedtekter og styrets instruks.	Konsernsjef
Policy for eierstyring og foretaksledelse	Formålet er å klargjøre roller og ansvar mellom de styrende organene i Bane NOR, samt definere de vesentlige prosessene for å sikre god virksomhetsstyring.	Konsernsjef
Mandat for Compliance Officer	Mandater definerer myndighet, rolle og ansvar for funksjonen som Compliance Officer i Bane NOR, herunder Bane NORs datterselskaper.	Konsernsjef
Konsernprosedyre etikk	Beskriver Bane NORs etiske retningslinjer, som er gjeldende for Bane NORs samlede virksomhet.	Compliance Officer

<sup>01</sup> Dette angir hvem som er formelt ansvarlig i Bane NORs dokumenthåndteringssystem. For dokumentene her oppgitt med «konsernsjef» er dokumentansvarlig, er dette på vegne av styret.

### Risiko og internkontroll i bærekraftsrapporteringen

Risiko for betydelige feil i bærekraftsrapporteringen er vurdert som lav, og internkontrollen som tilfredsstillende for å sikre korrigerende av vesentlige feil. Den årlige bærekraftsrapporteringen koordineres i konsernfunksjonen Strategi og bærekraft. Hvert vesentlig tema har en egen temaansvarlig, som involverer fagmiljøer i støttefunksjoner og divisjoner.

Nytt i 2025 er en egen portal for bærekraftsrapportering, som erstatter tidligere utfylling av CSRD-datapunkter i regneark. Her registreres hvert enkelt datapunkt av en temaansvarlig for hvert enkelt vesentlige tema, og skal i tillegg godkjennes av en annen person. Dette sikrer sporbarhet og kontroll, samtidig som portalen gir bedre oversikt og sammenliknbarhet på tvers av år.

I prosessen med å omsette datapunkter til narrativ tekst har vi brukt Copilot til å formulere utkast til avsnitt og delkapitler. Vi har også brukt Copilot til å kvalitetssikre kapittelutkast, før endelig kvalitetssikring av temaansvarlige.

De viktigste kildene til feil er svak datakvalitet og menneskelige feil. For kvantitative indikatorer, spesielt på klimaområdet, kan feil forekomme, men det er lite sannsynlig at dette gir et galt helhetsbilde.

*Se kapittelet om klima (E1) for ytterligere drøfting.*

Observasjoner fra revisor for 2024-rapporten er fulgt opp med tiltak, som håndteres i påfølgende rapportering.

### Aktsomhetsvurderinger

Aktsomhetsvurderinger i Bane NOR gjennomføres som påvirknings- og risikoanalyser i tråd med OECDs og åpenhetslovens metodikk. Prosessen omfatter identifisering, vurdering, håndtering og oppfølging av faktiske og potensielle negative konsekvenser for mennesker, natur og miljø.

På naturområdet identifiseres og håndteres stedsspesifikke hensyn gjennom miljøoppfølgingsplaner (MOP), regulering, lokale miljøplaner og samarbeid med Statsforvalteren, relevante myndigheter og forskningsmiljøer.

For menneskerettigheter og arbeidsforhold følger vi kravene i åpenhetsloven § 4, med en årlig redegjørelse av våre aktsomhetsvurderinger, samt systematisk arbeid for å redusere risiko for brudd i verdikjeden.

Bærekraftsberetningen gir en samlet fremstilling av hvordan aktsomhetsvurderingene er integrert i rapporteringen, organisert slik:

- Forankring og policyer beskrives i Kapittel 1 – Styring av bærekraft (GOV1–GOV5) og gjennom relevante styringsdokumenter.
- Metodikk for identifisering av påvirkninger, risikoer og muligheter er beskrevet under *Kapittel 1 – Prosess for IRO (IRO1/2)*, som viser hvordan vurderingene er gjennomført på tvers av temaer.
- Temaspesifikke vurderinger og tiltak presenteres i hvert kapittel for de vesentlige temaene.
- Forebygging, avbøtende tiltak og resultatoppfølging omtales i tema-kapitlene, særlig i tiltak og

målseksjonene.

- Oppfølging og kontroll beskrives i Kapittel 1 – Oppfølging av risikoer, mål og tiltak (GOV 5).
- Lovpålagte aktsomhetsvurderinger etter åpenhetsloven omtales nærmere i Kapittel 5 – Arbeidere i verdikjeden, med henvisning til den årlige redegjørelsen.

### Prosess for identifisering og håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter (ESRS 2 IRO 1, IRO-2)

#### Dobbel vesentlighetsanalyse

Bane NOR identifiserer bærekraftsrelaterte påvirkninger, risikoer og muligheter (IRO) gjennom en dobbel vesentlighetsanalyse, sist gjennomført i 2024 og videreført for 2025. Metoden bygger på ESRS-kravene og kombinerer vurdering av påvirkningsvesentlighet (innsiden–ut) og finansiell vesentlighet (utsiden–inn).

Proessen omfatter:

- En grundig nedenfra-og-opp analyse gjennom kartlegging av påvirkninger, risiko og muligheter for mennesker og miljø. Videre vurdert ut fra omfang, varighet og reversibilitet.
- En vurdering av sannsynlighet og konsekvens for finansiell vesentlighet, basert på konsernets risikorammeverk.

Vurderingene ble gjort i samarbeid med aktuelle fagmiljøer for hvert bærekrafttema og mer enn 50 ansatte har deltatt i arbeidet. Vurdering av finansiell vesentlighet ble foretatt av økonomidirektørene fra stab og divisjoner, finansdirektør, samt ansvarlig for risikostyring i Bane NOR.

Finansiell vesentlighet ble vurdert ved å kartlegge risiko, muligheter, og størrelsen på den finansielle effekten kombinert med sannsynligheten for at den inntreffer på kort, mellomlang og lang sikt. Etablerte sannsynlighets- og konsekvenskategorier i Bane NOR ble anvendt i vurderingen.

Denne prosessen ga både bredde og dybde i vurderingene, da om lag 350 IROer ble vurdert i en nedenfra-opp

prosess. Dette analysegrunnlaget anses som solid. Områdene, aktivitetene og forretningsforbindelsene som er vurdert å medføre risiko for negative påvirkninger er nærmere beskrevet i de enkelte temakapitlene.

Interessenter ble involvert i prosessen gjennom workshops og dialog med interne fagmiljøer og eksterne aktører, særlig knyttet til klima, natur og arbeidsforhold. Eksterne eksperter

bidro med faglige vurderinger for å sikre samsvar med ESRS og beste praksis. Omfanget av involvering var imidlertid begrenset. Vi gjennomførte ikke omfattende kvantitative undersøkelser eller bred konsultasjon med sivilsamfunnet.

Terskelverdier ble fastsatt av styret:

- Finansiell vesentlighet: svært alvorlig konsekvens (>300 MNOK) og sannsynlighet >10 %.

**Tabell 12** Sannsynlighets- og konsekvenskategorier anvendt i vurdering av positive og negative påvirkninger

Nivå	Konsekvens (negativ/positiv)			Nivå	Sannsynlighet
	Skala (scale)	Omfang (scope)	Irreversibilitet (irremediability)		
5	Svært stor virkning	Globalt omfang. Svært stort antall individer	Irreversibelt, eller reversibelt med svært stor innsats eller etter svært lang tid	5	Svært stor sannsynlighet (>90 %)
4	Stor virkning	Nasjonalt omfang. Stort antall individer	Reversibelt med stor innsats og/eller etter lang tid	4	Stor sannsynlighet (65-90 %)
3	Moderat virkning	Regionalt omfang. Moderat antall individer	Reversibelt med moderat innsats og/eller etter ganske lang tid	3	Moderat Sannsynlighet (35-65 %)
2	Liten virkning	Lokalt omfang. Lavt antall individer	Reversibelt med liten innsats og/eller etter kort tid	2	Lite sannsynlig (10-35 %)
1	Ubetydelig virkning	Svært lokalt omfang. Svært lavt antall individer	Reversibelt uten innsats og innen svært kort tid	1	Meget lite sannsynlig (< 10 %)

**Tabell 13** Sannsynlighets- og konsekvenskategorier anvendt i vurdering av finansiell vesentlighet

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

- Påvirkningsvesentlighet: kvalitativ vurdering med terskelverdi 4,5 på en skala definert i metodikken.

Etter kartlegging og vurdering ble resultatene behandlet av styringsgruppen for prosjektet, konsernledelsen og styret, som fastsatte terskelverdier og vedtok endelig vesentlighetsmatrise. Denne matrisen danner grunnlag for rapportering og prioritering av tiltak. Den videre oppfølgingen av vesentlige påvirkninger vil følge etablert prosess for helhetlig risikostyring.

Tilnærmingen som ble brukt i den doble vesentlighetsanalysen har noen svakheter og mulige feilkilder. Blant dem er at hver enkelt IRO i siste instans ble gjenstand for en kvalitativ vurdering som innebærer elementer av subjektivt skjønn. Konklusjonene

for hver enkelt IRO kunne dermed blitt annerledes dersom f.eks. andre fagmiljøer var involvert i vurderingen. En annen utfordring var at styret som kollektiv med fordel kunne fått større rom til å drøfte vesentlighet, både på tvers av temaer og i lys av Bane NORs strategi. En kvantitativt orientert nedenfra-opp prosess gikk til en viss grad på bekostning av kvalitative ovenfra-ned-vurderinger.

Disse hensynene vil vi håndtere i den planlagte vesentlighetsanalysen for 2026, som vil supplere 2024-analysen gjennom en mer ovenfra-ned prosess. Prosessen flyttes til vårhalvåret, og være mer integrert med øvrig strategiprosess på konsernnivå.

### Ikke vesentlige temaer

I vesentlighetsanalysen i 2024 ble fem temaer vurdert som ikke vesentlige for Bane NOR. Det betyr ikke at de er irrelevante for Bane NOR, eller at organisasjonen ikke jobber med problemstillinger knyttet til temaene. Derimot ble de klassifisert som under de terskelverdiene for vesentlighet som ble brukt i den doble vesentlighetsanalysen, som beskrevet i avsnittet over.

*Tabell 14 Temaer vurdert som ikke vesentlige* nedenfor inneholder en oversikt over temaene og en kort begrunnelse for hvorfor disse ble vurdert som ikke vesentlige.

Alle temaene vil bli vurdert på nytt for vesentlighet i DVA-prosessen i 2026.

**Tabell 14** Temaer vurdert som ikke vesentlige

Tema	ESRS standard	Begrunnelse for utelatelse
Forurensning	E2	Virksomheten har begrensede direkte utslipp av forurensende stoffer til luft, vann og jord, og omfatter ikke prosesser med stor risiko for forurensning. Temaet lå like under terskelverdien i 2024 analysen.
Vann og marine ressurser	E3	Virksomheten er landbasert og har lavt vannforbruk. Påvirkninger håndteres innenfor strenge regulatoriske krav til vannhåndtering, med etablerte rutiner for overvåking av forbruk og avrenning.
Egen arbeidsstyrke	S1	Virksomheten har et godt etablert system for arbeidsforhold, HMS og kompetanseutvikling, og risikoen for alvorlige negative virkninger er lav. Forutsetningene omfatter et regulert arbeidsmarked med sterke nasjonale krav og høy grad av intern kontroll.
Berørte lokalsamfunn	S3	Virksomheten har begrenset direkte og varig påvirkning på lokalsamfunn, ettersom utbygging og drift skjer innenfor strenge plan og miljøkrav og med omfattende medvirkningsprosesser. Midlertidige påvirkninger (som støy og anleggsarbeid) håndteres gjennom etablerte rutiner og avbøtende tiltak.
Forbrukere og sluttbrukere	S4	Foretaket leverer infrastruktur til togoperatører og har ikke direkte sluttbrukere; eventuelle indirekte påvirkninger på reisende håndteres av operatørene. Rollen er regulert gjennom nasjonale rammer og kontrakter, og det ble ikke identifisert vesentlig negativ påvirkning eller finansiell risiko.

## ESRS Indeks og datapunkter fra annen lovgivning

Tabell 15 Oversikt over annen norsk og europeisk lovgivning

Rapporteringskrav	Data-punkt	Innhold	SFDR	Pilar 3	Forordningen om referanseverdier	EUs klimaforordning	Sidetal/relevans
ESRS 2 GOV-1	21 (d)	Kjønnsfordeling i styret	x		x		s. 64–65
ESRS 2 GOV-1	21 (e)	Prosentdel av styremedlemmer som er uavhengige			x		s. 64–65
ESRS 2 GOV-4	30	Erklæring om aktsomhetsvurdering	x				s. 66
ESRS 2 SBM-1	40 (d) i	Deltakelse i aktiviteter knyttet til fossilt brensel	x	x	x		s. 60–62
ESRS 2 SBM-1	40 (d) ii	Deltakelse i aktiviteter knyttet til kjemisk produksjon	x		x		
ESRS 2 SBM-1	40 (d) iii	Deltakelse i aktiviteter knyttet til kontroversielle våpen	x		x		
ESRS 2 SBM-1	40 (d) iv	Deltakelse i aktiviteter knyttet til dyrking og produksjon av tobakk			x		
ESRS E1-1	14	Omstillingsplan for å oppnå klimanøytralitet innen 2050				x	s. 73
ESRS E1-1	16 (g)	Foretak utelukket fra EU-referanseverdier for tilpasning til Parisavtalen		x	x		
ESRS E1-4	34	Mål for reduksjon av klimagassutslipp	x	x	x		s. 74–78
ESRS E1-5	38	Energiforbruk fra fossile kilder oppdelt etter kilder (bare sektorer med høy klimapåvirkning)	x				s. 81
ESRS E1-5	37	Energiforbruk og energimiks	x				s. 81
ESRS E1-5	40-43	Energiintensitet i forbindelse med aktiviteter i sektorer med høy klimapåvirkning	x				s. 81
ESRS E1-6	44	Brutto klimagassutslipp innenfor scope 1 2 3 og samlede klimagassutslipp	x	x	x		s. 83
ESRS E1-6	53-55	Brutto utslippintensitet for klimagassutslipp	x	x	x		s. 83
ESRS E1-7	56	Fjerning av klimagasser og klimavoter				x	s. 84
ESRS E1-9	66	Referanseporteføljens eksponering mot klimarelaterte fysiske risikoer			x		s. 84
ESRS E1-9	66 (a)	Oppdeling av pengebeløp etter akutt og kronisk fysisk risiko		x			
ESRS E1-9	66 (c)	Plassering av vesentlige eiendeler som er utsatt for vesentlig fysisk risiko		x			
ESRS E1-9	67 (c)	Oppdeling av den balanseførte verdien på dets faste eiendom etter energiefektivitetsklasser		x			
ESRS E1-9	69	Porteføljens grad av eksponering mot klimarelaterte muligheter			x		s. 84
ESRS E2-4	28	Mengden av hvert forurensende stoff som er oppført i vedlegg II til E-PRTR-forordningen, som slippes ut til luft, vann og jord	x				
ESRS E3-1	9	Vann og marine ressurser	x				
ESRS E3-1	13	Særskilt policy	x				
ESRS E3-1	14	Bærekraftige havområder	x				
ESRS E3-4	28	Samlet mengde vann som gjenvinnes og brukes om igjen	x				
ESRS E3-4	29	Samlet vannforbruk i m <sup>3</sup> per nettoinntekt av egen virksomhet	x				
ESRS 2 SBM-3 - E4	16 (a) i	Biodiversitets-sensitiv områder	x				s. 91–97
ESRS 2 SBM-3 - E4	16 (b)	Påvirkning på land	x				s. 91–97
ESRS 2 SBM-3 - E4	16 (c)	Truede arter	x				s. 91–97
ESRS E4-2	24 (b)	Bærekraftig areal-/landbruks-praksis eller -policy	x				s. 91–97
ESRS E4-2	24 (c)	Bærekraftige metoder eller policyer for havområder	x				s. 91–97
ESRS E4-2	24 (d)	Policyer for å håndtere avskoging	x				s. 91–97
ESRS E5-5	37 (d)	Ikke-gjenvunnet avfall	x				s. 99–103
ESRS E5-5	39	Farlig avfall og radioaktivt avfall	x				
ESRS 2 SBM-3 - S1	14 (f)	Risiko for tilfeller av tvangsarbeid	x				
ESRS 2 SBM-3 - S1	14 (g)	Risiko for tilfeller av barnarbeid	x				
ESRS S1-1	20	Forpliktelser i forbindelse med menneskerettighetspolicy	x				
ESRS S1-1	21	Policy for aktsomhetsvurdering i spørsmål som behandles i Den internasjonale arbeidsorganisasjons (ILO) grunnleggende konvensjoner 1–8			x		
ESRS S1-1	22	Prosesser og tiltak for å forebygge menneskehandel	x				
ESRS S1-1	23	Policy for forebygging av arbeidsulykker eller et system for å håndtere slike	x				
ESRS S1-3	32 (c)	Klagebehandlingsordninger	x				
ESRS S1-14	88 (b, c)	Antall dødsfall og antall arbeidsrelaterte ulykker samt ulykkesfrekvens	x		x		
ESRS S1-14	88 (e)	Antall dager tapt på grunn av skader, ulykker, dødsfall eller sykdom	x				
ESRS S1-16	97 (a)	Ujustert lønnsforskjell mellom kjønnene	x		x		
ESRS S1-16	97 (b)	For høy lønnsandel til administrerende direktør	x				
ESRS S1-17	103 (a)	Tilfeller av diskriminering	x				
ESRS S1-17	104 (a)	Manglende overholdelse av FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter og OECDs retningslinjer	x		x		
ESRS 2 SBM-3 - S2	11 (b)	Vesentlig risiko for barnarbeid eller tvangsarbeid i verdikjeden	x				s. 105–119
ESRS S2-1	17	Forpliktelser i forbindelse med menneskerettighetspolicy	x				s. 107–108
ESRS S2-1	18	Policyer for arbeidere i verdikjeden	x				s. 107–108
ESRS S2-1	19	Manglende overholdelse av FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter og OECDs retningslinjer	x		x		s. 107–108
ESRS S2-1	19	Policy for aktsomhetsvurdering i spørsmål som behandles i Den internasjonale arbeidsorganisasjons (ILO) grunnleggende konvensjoner 1–8			x		s. 107–108
ESRS S2-4	36	Menneskerettighetsspørsmål og -hendelser	x				s. 107–108
ESRS S3-1	16	Forpliktelser i forbindelse med menneskerettighetspolicy	x				
ESRS S3-1	17	Manglende overholdelse av FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter, ILOs prinsipper eller OECDs retningslinjer	x		x		
ESRS S3-4	36	Menneskerettighetsspørsmål og -hendelser	x				
ESRS S4-1	16	Policyer for forbrukere og sluttbrukere	x				
ESRS S4-1	17	Manglende overholdelse av FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter og OECDs retningslinjer	x		x		
ESRS S4-4	35	Menneskerettighetsspørsmål og -hendelser	x				
ESRS G1-1	10 (b)	FNs konvensjon mot korrupsjon	x				s. 121–126
ESRS G1-1	10 (d)	Vern av varslere	x				s. 121–126
ESRS G1-4	24 (a)	Bøter for brudd på lover om bekjempelse av korrupsjon og bestikkelser	x		x		s. 126
ESRS G1-4	24 (b)	Standarder om bekjempelse av korrupsjon og bestikkelser	x				s. 121–126

**ESRS Indeks**

<b>Kapittel 1 Generelle Opplysninger</b> .....	<b>55</b>
Grunnlag, usikkerhet og særlige omstendigheter (BP-1/BP-2) .....	56
Strategi, forretningsmodell og verdikjede (SBM-1) .....	57
Interesenters interesser og synspunkter (SBM-2) .....	59
Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og samspill med strategi/forretningsmodell (SBM-3) .....	61
Styring av bærekraft (GOV-1 til GOV-5) .....	64
Prosess for identifisering og håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter (ESRS 2 IRO-1, IRO-2) .....	66
ESRS Indeks og datapunkter fra annen lovgivning .....	69
<b>Kapittel 2 Klimaendringer</b> .....	<b>71</b>
Klimakontekst og vesentlighet (ESRS 2 SBM-3) .....	72
Klimaomstillingsplan (E1-1) .....	73
Policy og styring for utslippskutt og klimatilpasning (E1-2, ESRS MDR-P) .....	73
Mål, tiltak, aktiviteter og resultater for utslippskutt (E1-3, E1-4; ESRS 2 MDR-A, MDR-M, MDR-T) .....	74
Mål, tiltak, indikatorer og resultater for klimatilpasning (E1-3, E1-4; ESRS 2 MDR-A, MDR-M, MDR-T) .....	79
Energi og energimiks (E1-5) .....	80
Klimaregnskap (E1-6) .....	82
Karbonfjerning og intern karbonprising (E1-7 og E1-8) .....	84
Finansielle effekter av klimarisiko og muligheter (E1-9) .....	84
<b>Kapittel 3 Biologisk mangfold og økosystemer</b> .....	<b>85</b>
Kontekst og strategi (ESRS 2 IRO-1, ESRS 2 SBM-3, E4-1) .....	86
Terskler, geografi og sporing .....	87
Retningslinjer (E4-2; ESRS MDR-P) .....	87
Tiltak og ressurser (E4-3) .....	89
Mål, indikatorer og resultater (E4-4, E4-5, ESRS 2 MDR-M, MDR-T) .....	93
Forventede finansielle virkninger (E4-6) .....	96
<b>Kapittel 4 Sirkulær økonomi og ressursbruk</b> .....	<b>98</b>
Kontekst og strategi (ESRS 2 IRO-1) .....	99
Retningslinjer og prosedyrer (ESRS E5-1; ESRS 2 MDR-P) .....	100
Tiltak og ressurser (ESRS E5-2; ESRS 2 MDR-A) .....	101
Mål, indikatorer og resultater (ESRS E5-3; ESRS 2 MDR-M, MDR-T) .....	102
Inngående ressurser (ESRS E5-4) .....	103
Økonomiske virkninger og antakelser (ESRS E5-6) .....	103
<b>Kapittel 5 Arbeidere i verdikjeden</b> .....	<b>104</b>
Kontekst og strategi (ESRS 2 SBM2-3) .....	105
Retningslinjer og prosedyrer (S2-1, ESRS MDR-P) .....	107
Kontakt og medvirkning (S2-2) .....	112
Rutiner for forbedring (S2-3) .....	113
Tiltak og ressurser (S2-4, ESRS 2 MDR-A) .....	113
Mål, indikatorer og resultater (S2-5, ESRS 2 MDR-M, MDR-T) .....	115
Identifiserte gap og planer for 2026 .....	117
Kopling til Åpenhetsloven §5 .....	118
<b>Kapittel 6 Forretningskikk</b> .....	<b>119</b>
Strategi og vesentlighet (ESRS 2 IRO-1) .....	120
Mål, indikatorer og resultater (ESRS 2 MDR-M, MDR-T) .....	121
Policyer og bedriftskultur (G1-1, ESRS MDR-P) .....	123
Forebygging og avdekking av korrupsjon og bestikkelser (G1-3) .....	125
Bekreftede hendelser (G1-4) .....	125
Veien videre .....	125



Kapittel 2:

## ➔ **Klimaendringer**

## Klimakontekst og vesentlighet (ESRS 2 SBM-3)

Klimaendringer er identifisert som ett av Bane NORs fem vesentlige bærekraftstemaer gjennom den doble vesentlighetsanalysen. Vesentligheten skyldes både virksomhetens positive og negative påvirkning på klimaet (innenfra-ut) og hvordan klimaendringer påvirker Bane NORs økonomi, drift og infrastruktur (utenfra-inn).

Fra et positivt påvirkningsperspektiv bidrar Bane NORs aktiviteter til betydelige kutt i norske klimagassutslipp. De viktigste mulighetene til slike kutt ligger i overføring av trafikk til jernbane fra mer forurensende transportformer, og gjennom knutepunktutvikling knyttet til jernbanens eiendommer.

På den negative siden er det særlig anleggsarbeid, materialbruk, maskinpark og energibruk, som gir klimagassutslipp i både egne operasjoner og i en omfattende leverandørkjede. Som en stor offentlig virksomhet og samfunnsaktør har Bane NOR et betydelig ansvar for å redusere utslipp og fremme klimavennlige løsninger.

Fra et finansielt vesentlighetsperspektiv er Bane NOR direkte eksponert for klimaendringer som påvirker driftssikkerhet og kostnader. Økende nedbør, flom, erosjon og skredhendelser utgjør en betydelig fysisk risiko for jernbanens robusthet. Dette kan føre til store økonomiske konsekvenser gjen-

nom reparasjonskostnader, driftsavbrudd og redusert transportkapasitet. I tillegg møter Bane NOR overgangsrisiko gjennom skjerpede klima- og miljøkrav, endringer i teknologi og nye forventninger fra eier og myndigheter.

Kombinasjonen av høye indirekte utslipp, viktig samfunnsoppdrag og økende fysisk og regulatorisk risiko gjør at klimaendringer er et vesentlig bærekraftstema for virksomheten. Vesentligheten er tydelig forankret både i konsernstrategien og i eierstyringen, og danner grunnlaget for mål, tiltak og styringsprosesser som beskrives i dette kapittelet.

**Tabell 16** Oversikt over undertemaer, IRO, policy, tiltak og mål (E1-Klimaendringer)

Hovedtema	Undertema	Påvirkning, risiko og muligheter (IRO)	Tilknyttet policy	Tilknyttet tiltak	Tilknyttet mål
Påvirkningsvesentlighet (innenfra-ut)					
E1 Klimaendringer	Tilpasning til klimaendringer	Utilstrekkelig klimatilpasning for flom og ras, som utgjør en risiko for utglidninger, skader på konstruksjoner og er til fare for reisende og ansatte	Konsernprosedyre for klimatilpasning	Skredfarekartlegging og oppfølging Dreneringstiltak Flom og sørpesikring Overvåkningstiltak Vegetasjonshåndtering	Jernbaneinfrastrukturen skal bli mer robust og motstandsdyktig mot klimahendelser
	Begrensning av klimaendringer	Miljøvennlig gods- og persontransport som følge av trafikkoverføring og en pålitelig jernbane	Konsernprosedyre for klima og miljø	Elektrifisering av maskiner og kjøretøy Mer klimavennlige anskaffelser Energieffektivisering i bygg og anlegg	Redusere klimagassutslipp med 6% i 2026 og 50% i 2030
		Klimagassutslipp fra oppstrøms produksjon av materialer i utbygging-, drift og vedlikeholdsprosjekter			
		Fortetting av knutepunkt som legger til rette for økning av kollektiv transport			
Finansiell vesentlighet (utenfra-inn)					
E1 Klimaendringer	Tilpasning til klimaendringer	Økning i ekstremvær i form av nedbør og flom medfører behov for omfattende tiltak på eksisterende infrastruktur	Konsernprosedyre for klimatilpasning	Skredfarekartlegging og oppfølging Dreneringstiltak Flom og sørpesikring Overvåkningstiltak Vegetasjonshåndtering	Jernbaneinfrastrukturen skal bli mer robust og motstandsdyktig mot klimahendelser

## Klimaomstillingsplan (E1-1)

Rammene for Bane NORs klimaarbeid legges av nasjonal klimapolitikk og føringer fra eier og eierskapsmelding. For å redusere vår klimapåvirkning innenfor disse rammene skal Bane NOR utarbeide en klimaomstillingsplan. I 2025 ble arbeidet med et fagunderlag satt i gang i et eget forbedringsprosjekt, Klimabanen, som skal ferdigstilles i 2026. Dette prosjektet har tatt utgangspunkt i metodikken for å sette vitenskapsbaserte klimamål.

Prosjektet har vurdert styringsprosesser, rapportering, datagrunnlag og operativ praksis, og identifiserer utslippsdrivere på tvers av drift, vedlikehold, eiendom og utbygging. Prosjektet har analysert utslippsbaner fram mot 2030 og anbefalte tiltak og virkemidler for å redusere klimagassutslipp i Bane NOR.

Se Mål, tiltak, aktiviteter og resultater for utslippskutt (E1-3, E1-4; ESRS 2 MDR-A, MDR-M, MDR-T) for gjeldende og mer detaljerte mål og tiltak.

### Innelåste utslipp

Bane NOR har i dag flere skinnegående maskiner som går på fossilt drivstoff. Disse har lang levetid, og representerer dermed innelåste utslipp.

Fra et finansielt og operasjonelt perspektiv påvirkes Bane NOR av rask teknologisk utvikling innen klimavennlige maskiner, materialer og løsninger, samt skjerpede krav fra myndigheter og eier. Manglende tilgang på elektriske skinnegående anleggsmaskiner i markedet skaper ytterligere innelåste utslipp i 2030 og potensielt også i 2050. Dette kan innebære både økte kostnader, regulatorisk risiko og for-

sinkelser i omstillingen av driftskritiske aktiviteter. Innelåste utslipp innebærer videre risiko for at Bane NOR ikke når egne klimamål særlig opp mot 2050.

Deler av det norske jernbanenettet er heller ikke elektrifisert, noe som innebærer diesel-basert togfremføring på ikke-elektrifiserte strekninger. Det vil være Bane NOR som må elektrifisere strekningene for at utslippene nedstrøms knyttet til togfremføring vil kunne reduseres. Dette er gjenstand for politiske prioriteringer, og utbyggingsprosjektene vil også ta flere år å gjennomføre. De ikke-elektrifiserte strekningene representerer derfor innelåste utslipp for jernbanesektoren som helhet.

### Policy og styring for utslippskutt og klimatilpasning (E1-2, ESRS MDR-P)

Bane NORs arbeid med å redusere klimagassutslipp og håndtere klimarisiko er integrert i konsernets styringssystemer, strategier og operative prosesser. Utslippsreduksjon og klimatilpasning er forankret i konsernstrategien gjennom satsingsområdene «Grønt taktskifte» og «Sikkerhet». Kravene understøttes av konsernprosedyre for klima og miljø og konsernprosedyre for klimatilpasning som skal følges opp gjennom etablerte prosesser for virksomhetsstyring, risikohåndtering og divisjonsvise mål.

Divisjonene har et ansvar for både å identifisere utslippsdrivere og sørge for at utslippskutt realiseres fra egne aktiviteter, fra utbyggingsprosjekter til drift, vedlikehold og eiendomsforvaltning. Viktige virkemidler inklu-

derer krav om klimagassbudsjett i planleggingsfaser for større prosjekter og oppfølging av dette i senere faser inkludert spesifikke målsettinger i prosjektet.

Det stilles videre krav om rapportering av drivstofforbruk fra maskiner og kjøretøy, materialbruk og energiforbruk i gjennomføringsfase. Mer standardisert tilnærming til klima i anskaffelser er under utvikling. Som et eksempel er det etablert verktøy for harmoniserte klima- og miljø minimumskrav for entrepriseanskaffelser for å sikre forutsigbarhet og påvirke blant annet utslippskutt i leverandørmarkedet.

Klimatilpasning er et område med bred interessentforankring og tydelig styringsmessig betydning for Bane NOR. Arbeidet koordineres gjennom selskapets rammeverk for klimatilpasning, som ble videreutviklet i 2024–2025 for å møte skjerpede krav fra både myndigheter og eier. Fysisk klimarisiko, særlig knyttet til flom, skred, ekstremnedbør og hetehendelser, vurderes jevnlig gjennom helhetlige risiko- og sårbarhetsanalyser (ROS).

**Tabell 17** Styringsdokumenter, innhold og formål

Styringsdokumenter	Innhold og formål	Dokumentansvarlig
Policy for etikk og samfunnsansvar - styringspolicy	Inkluderer overordnede krav om etisk adferd og ivaretagelse av selskapets samfunnsansvar. Skal sikre forutsigbarhet rundt forventet etisk korrekt adferd og hvordan alle skal bidra til etterlevelse. Gjelder for alle medarbeidere og styremedlemmer i Bane NOR SF, samt tilhørende datterselskaper der eierskapet er mer enn 50 %.	Konsernsjef
Konsernprosedyre for klima og miljø	Beskriver prinsipper, ambisjoner, roller og ansvar på strategisk og operativt nivå. Skal sikre at Bane NORs arbeid med klima og miljø planlegges og ledes enhetlig og effektivt i Bane NOR i tråd med foretakets oppdrag, forretningsstrategi og mål.	Ny dokumentansvarlig som følge av organisasjonsendringer i 2025: direktør sikkerhet, kvalitet og miljø
Konsernprosedyren for klimatilpasning	Beskriver prinsipper, systemer og ansvar i Bane NORs arbeid med klimatilpasning. Skal sikre at Bane NORs bygg, anlegg og infrastruktur blir tilpasset et endret klima.	Fagleder sikkerhetsstyring

## Mål, tiltak, aktiviteter og resultater for utslippskutt (E1-3, E1-4; ESRS 2 MDR-A, MDR-M, MDR-T)

Bane NORs mål for utslippskutt settes innenfor rammen av Norges klimapolitikk. Vi har operasjonalisert mål for 2030, men ikke for 2035. Underlaget fra prosjektet Klimabanan gir i større grad en helhetlig, overordnet prioritering av områdene med størst potensial for utslippskutt på konsernnivå. Samtidig varierer aktivitetene betydelig mellom ulike deler av Bane NORs virksomhet, noe som gjør det hensiktsmessig å etablere egne mål og prioriteringer også på divisjonsnivå.

### Mål og resultater på konsernnivå

Bane NOR vedtok i 2022 et mål om 50 prosent reduksjon av direkte og indirekte klimagassutslipp i 2030. Etter dialog med, og tydelige føringer fra eier, er de direkte utslippene i transportsektoren<sup>04</sup> høyest prioritert i Bane NOR. I 2025 vedtok konsernledelsen og styret en 6 prosent reduksjon av direkte utslipp i 2026 fra 2025, som en forsiktig start på veien for å bidra til målet om 50 prosent reduksjon av klimagassutslipp i 2030.

Målbanen var basert på prognoser i oktober 2025 som anslo 7 prosent reduksjon fra 2024 til 2025. Endelige resultater tilsier en utslippsreduksjon på 6 prosent. Mål de neste årene vil måtte oppdateres årlig basert på resultater, endringer i datagrunnlag

og metodeutvikling. Bakgrunnen for målet på 6 prosent var at Bane NOR trenger noe tid til å innføre virkemidler som prioriterer utslippene i større grad. Virkemidlene er knyttet særlig til en mer systematisk tilnærming i relevante anskaffelser, prosjektstyring, samt mer detaljerte utslippsdata og av høyere kvalitet.

Bane NOR vurderer at planlagte endringer i aktivitetsnivå og prosjekttyper forventes å gi en naturlig utslippsreduksjon fram mot 2030. Tiltak som kryssingsspor har for eksempel lavere utslippsintensitet enn større utbygginger av lange traséer med ny jernbane.

Klimamålet som ble satt i 2022 har hatt 2022 som basisår basert på tilgjengeli-

04 Referer til utslippene under innsatsfordelingsforordningen. I Bane NOR er dette utslipp som oppstår fysisk i vår regi, både i vår egen drift, samt fra våre leverandørers aktiviteter i våre prosjekter. Se kapittel «Hvilke utslipp teller?»

**Tabell 18** Årlige utslipp 2023-2030. 2026-2030 basert på prognose i Klimabanen-prosjektet per oktober 2025. Årlige mål vil måtte revurderes år for år, basert på resultater og nye prognoser.

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Reduksjon mot basisår	100 %	96 %	89 %	84 %	77 %	69 %	60 %	50 %
År for år reduksjon	-	- 4 %	- 7 %	- 6 %	- 8 %	-10 %	-13 %	-17 %

ge data. I 2025 er det besluttet å endre basisåret til 2023. Hovedårsaken er organisasjonsendringen med innlemmelsen av tidligere Spordrift i Bane NOR, som gir store utslag på utslipp fra drift i Bane NOR. I tillegg er det vurdert at datakvaliteten også er betydelig bedre fra 2023, etter at målet ble satt i 2022.

Bane NOR har ikke oppdatert sitt konsernmål for øvrige verdikjedeutslipp, ofte omtalt som indirekte utslipp. Dette er planlagt i 2026. Men Bane NOR har en etablert praksis knyttet til bruk av klimabudsjetter i våre prosjekter som også premierer indirekte utslippskutt. Videre benyttes ofte anskaffelsesforskriftens klima- og miljøbestemmelse til å premiere kutt i nettopp indirekte utslipp, der disse utgjør en vesentlig klimapåvirkning, i tråd med forskriften. Se mer om dette i Klimahensyn i anskaffelser under. Bane NOR erfarer at disse utslippskuttene ofte også er knyttet til reduksjon av materialforbruk, noe som også gir en effektiviseringsgevinst.

### Hvilke utslipp teller?

Bane NOR rapporterer til eier blant annet klimagassutslipp som oppstår under utbygging og drift av jernbaneinfrastrukturen. Disse utslippene stammer typisk fra drivstoffbruket i anleggsmaskiner og kjøretøy samt fra arealendringer i forbindelse med

utbygging. Utslippene inkluderer både Bane NORs egne utslipp (scope 1) og utslipp fra leverandørenes maskiner og kjøretøy (scope 3). Tallene rapporteres årlig.

I tillegg rapporterer Bane NOR sitt årlige klimaregnskap i tråd med GHG-protokollen og eierskapsmeldingen, fordelt på scope 1, 2 og 3. Se Klimaregnskap (E1-6).

Bane NOR er en stor byggherre med betydelig klimapåvirkning oppstrøms gjennom innkjøp av utslippintensive materialer, særlig stål og betong. Produksjonsutslippene fra disse materialene er i hovedsak underlagt EUs kvotesystem og inngår derfor ikke i de prioriterte utslippene som rapporteres til eier. Samtidig er dette et område der Bane NOR kan bidra til omstilling i verdikjeden gjennom våre anskaffelser og krav til leverandører.

### Klimahensyn i anskaffelser

Et viktig virkemiddel for å redusere klimagassutslipp er å vektlegge klimagassreduksjon høyere i anskaffelser. Fra 2024 gjelder forskriftskrav om minimum 30 prosent vektlegging av klima- og miljøhensyn i offentlige anskaffelser. Tabell 19 viser hvordan Bane NOR har ivaretatt dette kravet, for anskaffelser som ble gjennomført i 2025. Der vektning ble gjort i form av tildelingskriterier, krav eller kombinasjon

av krav og tildelingskriterier var dette hovedsakelig rettet mot klimagassreduksjon, blant annet leveranse av klimabudsjett eller EPD.

Et eksempel på dette er anskaffelsesprosessen for betongsviller som ble startet i 2025, hvor klimakrav har resultert i en forventet årlig reduksjon på ca. 7 250 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter hos leverandøren. Sementen i svillene kommer fra Heidelberg anlegg i Brevik, som har installert verdensledende teknologi for fangst av CO<sub>2</sub>. Gjennom slike tiltak bidrar Bane NOR ikke bare

**Tabell 19** Bane NORs ivaretagelse av forskriftskrav om 30 % vektning av Klima og miljø i anskaffelser

Ivaretagelse av klima og miljø i anskaffelser	2024 - antall (andel)	2025 - antall (andel)
Vektet minst 30 % med tildelingskriterier	26 (16 %)	48 (30 %)
Brukt kun krav om 30 % vektning for å oppnå bedre effekt	28 (17 %)	30 (17 %)
Brukt kombinasjon av tildelingskriterier og krav for 30 % vektning	5 (3 %)	10 (6 %)
Ingen vektning. Anskaffelser grunnet uvesentlig klima- og miljøpåvirkning	108 (65 %)	88 (50 %)
<b>Total anskaffelser</b>	<b>167 (100 %)</b>	<b>176 (100 %)</b>

til å redusere direkte utslipp i egen virksomhet, men også til å påvirke klimaarbeidet i hele leverandørkjeden.

### **Klimagassutslipp i forbindelse med utbyggingsprosjekter**

Bane NOR arbeider systematisk for å redusere klimagassutslipp fra utbyggingsaktivitetene gjennom hele prosjektløpet. Direkte utslipp fra utbygging var omtrent 14 200 tonn CO<sub>2</sub>e, en

reduksjon på 27 prosent sammenlignet med 2024. En stor andel av denne nedgangen skyldes endret utslippsfaktor, som omtalt i kapittel Endringer, sammenligningstall og tidligere feil. Dersom vi ikke korrigerer utslippene med ny faktor, er reduksjonen likevel på 17 prosent (16 200 tonn). Utslippene er i stor grad konsentrert i de tre største prosjektene (Drammen-Kobervikdalen; Kleverud-Sørli-Åkersvika;

Sandbukta-Moss-Såstad), som står for om lag ¾ av utslippene. Dette gjør målrettede tiltak i disse prosjektene særlig viktige for videre utslippsreduksjoner.

Klimahensyn krever vurdering fra tidlig fase i prosjektutviklingen. Bane NOR utarbeider klimagassbudsjett i planleggingsfasen for større prosjekter for å vurdere utslipp fra alternative

**Tabell 20** Utslippsmål for utbyggingsaktiviteter

Mål for undertema reduksjon av klimagassutslipp fra anlegg			
Kortsiktig mål (<= 1 år)	Mål 2025: 20 300 tonn CO <sub>2</sub> e sammenlignet med basisåret 2022. Dette målet ble ikke oppdatert etter endringene i basisår, mål og prioriteringer som ble vedtatt høst 2025, og det reflekterer heller ikke endring i utslippsfaktor		
Måleindikatorer	[tonn CO <sub>2</sub> e/år]		
Måloppnåelse	2023	2024	2025
	19 330	19 458	14 200
Mål på mellomlang sikt (1-5 år)	Mål for 2026: -6 % fra 2025. Mål for 2030: 50 % sammenlignet med 2023. Målene gjelder direkteutslipp til entreprenør på våre anleggsplasser.		
Måleindikator	Klimagassreduksjon fra foregående år		
År	2026	2027	2028
Mål	-6 %	Ikke oppdatert etter vedtak og metodiske endringer i 2025. Mål vil revurderes årlig basert på oppnådde resultater og metodiske endringer.	
Langsiktig mål (>5 år)	Ikke vedtatt.		

løsninger, og valg av konsept gjøres med utgangspunkt i både tekniske, miljømessige og klimamessige hensyn. Løsningene som velges følges opp i detaljplanleggingen, hvor tiltak for utslippsreduksjon identifiseres og innarbeides som krav til leverandører. Ved prosjektslutt utarbeides klimagassregnskap av leverandører, som dokumenterer utslippene og effek-

ten av tiltakene. Erfaringene fra flere prosjekter, inkludert piloter med utslippsfrie maskiner, viser at tekniske løsninger for utslippsreduksjon er gjennomførbare også i komplekse prosjekter, og danner grunnlag for ytterligere innstramning av krav i kommende utbygginger.

**Klimagassutslipp i forbindelse med drift- og vedlikeholdsaktiviteter**  
Bane NOR arbeider løpende med å redusere klimagassutslipp fra drift og vedlikeholdsaktiviteter. Utslippene omfatter både direkte utslipp (scope 1) fra kjøretøy og maskiner Bane NOR selv opererer, og indirekte utslipp (scope 3) fra leverandører som utfører større vedlikeholds- og fornyelsesarbeider.

I 2025 økte de direkte utslippene fra drift- og vedlikeholdsaktivitetene i Bane NOR med om lag 7 prosent sammenliknet med 2024, fra 16 464 til 17 640 tonn CO<sub>2</sub>e. Målet for 2025 var å redusere de direkte utslippene fra drift og vedlikehold med 4 prosent, samlet for både egenproduksjon og kontraherte aktiviteter.

Utviklingen i 2025 viser ulik utvikling i utslippene fra egne og leverandørers aktiviteter. Utslippene fra egenproduksjon ble redusert fra 8 723 til 8 437 tonn CO<sub>2</sub>e, tilsvarende en reduksjon på om lag 3 prosent. Samtidig økte

klimagassutslippene fra leverandørers aktiviteter fra 7 741 til 9 203 tonn CO<sub>2</sub>e, noe som samlet sett bidro til økte utslipp fra drift og vedlikehold.

Innen egenproduksjon bidro elektrifisering av bilparken positivt til utslippsutviklingen. Andelen nullutslippskjøretøy økte betydelig fra 2024 til 2025, særlig for personbiler. Samtidig utviklet elektrifiseringen av varebilparken seg langsommere, og varebiler utgjør fortsatt hoveddelen av kjøretøyene i divisjonen. Klimagassutslippene fra egne maskiner ble redusert noe fra 2024 til 2025.

Reduksjonen var imidlertid begrenset, og reflekterer at det i 2025 ikke ble gjennomført større elektrifiseringstiltak.

For leverandørenes aktiviteter økte klimagassutslippene fra 2024 til 2025. Økningen må ses i sammenheng med et høyt aktivitetsnivå. Samtidig viser utviklingen at endringen i utslipp ikke kan forklares av aktivitetsnivå alene. Sammensetningen av kontraktsporføljen og typen arbeider som er gjennomført i 2025 kan ha bidratt til høyere utslippsintensitet enn i tidligere år. Videre har økt rapporteringsgrad

**Tabell 21** Utslippsmål for drift- og vedlikeholdsaktiviteter

Kortsiktig mål (<= 1 år)	Mål 1 for 2025 var å redusere samlede direkte klimagassutslipp fra egenproduksjon (scope 1) og kontraherte arbeider (scope 3) med 4 %. Mål 2: Øke andel elbiler		
Måleindikatorer	Mål 1: Utslipp i tonn CO <sub>2</sub> e/år Mål 2: Andel administrative og vare elbiler		
Måloppnåelse	2023	2024	2025
	Totalt: 18 109 tonn CO <sub>2</sub> e • 8 716 tonn CO <sub>2</sub> fra egenproduksjon • 9 393 tonn CO <sub>2</sub> e fra leverandører	Total: 16 464 tonn CO <sub>2</sub> e. • 8 723 tonn CO <sub>2</sub> e fra egenproduksjon • 7 741 tonn CO <sub>2</sub> e fra leverandører	Total: 17 640 tonn CO <sub>2</sub> e. • 8 437 tonn CO <sub>2</sub> e fra egenproduksjon • 9 203 tonn CO <sub>2</sub> e fra kontraherte arbeider
	• El-personbil BN: 47 % • El-varebil BN: 2 %	• Total andel elbil DV 15% • El-personbil BN (DV)-67 % • El-varebil BN (DV) 3 %	• Total andel elbil DV 21,5% • El-personbil BN (DV)-83 % • El-varebil BN (DV) 7%
Mål på mellomlang sikt (1-5 år)	Mål for 2026: -6 % fra 2025. Mål for 2030: 50 % sammenlignet med 2023. Målene gjelder direkteutslipp fra både egenproduksjon og kontraherte arbeider.		
Måleindikator	Klimagassreduksjon fra foregående år		
År	2026	2027	2028
Mål	- 6 %	Ikke oppdatert etter vedtak og metodiske endringer i 2025. Mål vil revurderes årlig basert på oppnådde resultater og metodiske endringer.	
Langsiktig mål (>5 år)	Ikke vedtatt		

og forbedret datagrunnlag i kontrakter trolig bidratt til at utslippene i 2025 fremstår høyere enn i tidligere år, ettersom lavere rapporteringsgrad i tidligere år kan ha gitt en viss under-rapportering.

Klimarapporteringen viser samtidig at flere kontrakter har tatt i bruk enkelte løsninger med lavere utslipp, blant annet hybride maskiner og elektriske anleggsmaskiner, uten at dette har vært tilstrekkelig til å gi en samlet reduksjon i utslippene. Dette indikerer at gjennomførte klima- og miljøkrav i anskaffelser, herunder bruk av tilde-

lingskriterier der klima og miljø vektes med inntil 30 prosent, har bidratt til at utslippsøkningen trolig er lavere enn den ellers ville vært.

Samlet understreker dette at det ikke har vært gjennomført tilstrekkelige tiltak i divisjonen for å nå målet om utslippskutt i 2025.

**Klimagassutslipp i forbindelse med eiendomsforvaltningen**

Eiendom og serviceanlegg (EiS) arbeider systematisk for å redusere klimagassutslipp knyttet til både byggutvikling og drift av Bane NORs

byggningsportefølje. Divisjonen har etablert et helhetlig system for klimagassregnskap i prosjekter gjennom innføringen av verktøyet Reduzer. Dette gjør det mulig å beregne og dokumentere utslipp fra materialbruk i både nye prosjekter og større vedlikeholdsarbeider, og gir et bedre grunnlag for klimavennlige valg i design og prosjektering. Verktøyet danner også utgangspunktet for å utvikle mål for klimaintensitet i eiendomsprosjekter, som ferdigstilles i løpet av 2026.

I eksisterende bygningsmasse har divisjonen et etablert system for energio-

**Tabell 22** Utslippsmål for eiendomsaktiviteter

Mål for undertema reduksjon av klimagassutslipp fra energiforbruk i eiendomsporteføljen			
Kortsiktig mål (<= 1 år)	Redusere temperaturkorrigert energiforbruk på referanseporteføljen med 2 % per år fra 2023 Mål 2025: 186 kWt/m <sup>2</sup>		
Måleindikatorer	kWt/m <sup>2</sup>		
Måloppnåelse	2023	2024	2025
	192,8kWt/m <sup>2</sup>	191,2 kWt/m <sup>2</sup>	181,7 kWt/m <sup>2</sup>
Mål på mellomlang sikt (1-5 år)	Redusere 2023-energiforbruket med 12 % innen 2030, dvs til 171 kWt/m <sup>2</sup> .		
Måleindikator	kWt/m <sup>2</sup>		
År	2026	2027	2028
Mål	179,6 kWt/m <sup>2</sup>	177,4 kWt/m <sup>2</sup>	175,3 kWt/m <sup>2</sup>
Langsiktig mål (>5 år)	Redusere 2023-energiforbruket med 40 % innen 2045, dvs til 116 kWt/m <sup>2</sup>		
Måleindikator	kWt/m <sup>2</sup>		
Mål	2029	2030	2031
	173,1 kWt/m <sup>2</sup>	171 kWt/m <sup>2</sup>	

ppfølging, og det er definert en egen referanseportefølje bestående av 123 bygg som er kritiske for jernbanedriften. For denne porteføljen har Bane NOR et mål om å redusere energiforbruket med 2 prosent per år gjennom energieffektiviseringstiltak som bidrar til reduksjon av klimagassutslipp fra elektrisitetsforbruk (scope 2). Målet for 2025 ble nådd, og datakvaliteten i porteføljen vurderes som god.

Energiforbruket i byggene reduseres gjennom målrettede effektiviserings-tiltak, bedre drift og vedlikehold og løpende oppgraderinger. Viktige bidragsyttere for energireduksjon og der det er gjort tiltak er Dal stasjon, Kanalhotellet, Åndalsnes stasjon, Arendal stasjon, Hamar verkstedbygning, Kongsvinger stasjon og Sandnes godshus. Narvik kan trekkes fram som stjerneeksempel på energitiltak etter at grunnvarmeanlegget er etablert med støtte fra ENOVA.

Eiendom og serviceanlegg benytter en egenutviklet metode for å beregne unngåtte utslipp som følge av arealeffektive knutepunktutviklingstiltak. Resultatene for 2025 viser at bygging på allerede påvirkede («grå») arealer, fremfor nye grønne områder, har gitt om lag 41 tonn CO<sub>2</sub> i unngåtte utslipp. Dette er en intern KPI som synliggjør klimanytten av arealeffektive utviklingsgrep, og som divisjonen vil videreutvikle i 2026.

Samlet bidrar arbeidet i Eiendom og serviceanlegg både til reduserte klimagassutslipp fra byggeprosjekter og til kontinuerlig lavere energiforbruk i driftsporteføljen, og utgjør en viktig del av Bane NORs overordnede klimaarbeid.

## Mål, tiltak, indikatorer og resultater for klimatilpasning (E1 3, E1-4; ESRS 2 MDR-A, MDR-M, MDR-T)

Jernbanen skal håndtere mer tilløp til flom og skred i årene som kommer enn jernbanen i 2025. Kvalitetskrav til vedlikehold og fornyelse skal bygge opp under dette, og det skal arbeides systematisk med dataunderlag og kompetanse for forebygging av klimahendelser.

For ny infrastruktur følges dette opp med:

- Tydelige og oppdaterte tekniske krav til infrastrukturen i teknisk regelverk
- Krav til analyser og risikovurderinger i plan- og byggefaser
- Tydelige krav til vedlikehold og beredskap knyttet til ny infrastruktur

Bane NOR har økt investeringene i klimatilpasning betydelig de siste årene. Fra 2020 til 2025 har det vært en jevn vekst i årlige investeringer i både skred og flomtiltak. I 2025 ble det totalt investert i overkant av én mrd. kroner i klimatilpasning, inkludert både skredsikring og tiltak for å håndtere flom og overvann.

Bane NOR gjennomfører et bredt spekter av klimatilpasningstiltak, inkludert:

- Skredfarekartlegging og oppfølging, med prioriterte tiltak som fangnett, gjerder, murer, bolting og rensk.
- Dreneringstiltak, som utvidelse og utskifting av stikkrenner, grøfterensking og forbedringer av vannavledning.

- Flom og sørpesikring, inkludert kulverter, voller og forsterkede masser.
- Overvåkningstiltak, som sensorteknologi for tidlig varsling, samt systematisk overvåkning av temperatur og værforhold.
- Vegetasjonshåndtering, spesielt rydding av trær som kan falle på sporet ved kraftig vind.

Disse tiltakene reduserer risikoen for hendelser og styrker jernbanens robusthet mot økende belastning fra ekstremvær.

Tiltakene gjennomføres i en flerårig portefølje som prioriterer strekninger med høy risiko, kritisk infrastruktur og høyt trafikkvolum.

Effekten av tiltakene viser seg i en mer robust infrastruktur og færre alvorlige hendelser knyttet til skred og utglidninger enn tidligere år med tilsvarende værforhold. Per 2025 er rundt 50 prosent av Bane NORs 16 000 stikkrenner målt og dimensjonert for 200-årsflom, og digitaliseringen av grøfter har vesentlig forbedret kunnskapsgrunnlaget for planlegging.

Hendelser relatert til skred og utglidning har vist en positiv utvikling over tid, selv om variasjoner mellom år er forventet. Forbedringene skyldes tredjepartskartlegging, styrket beredskap, mer systematisk overvåkning og økt kapasitet til å gjennomføre forebyggende tiltak.

Evalueringsplanen for klimatilpasning (2019–2025) viser betydelige forbedringer innen kartlegging, risikovurdering og preventive tiltak. Klimatilpasning er nå etablert som et

**Tabell 23** Mål relatert til klimatilpasning

Mål for undertema klimatilpasning			
Kortsiktig mål (<= 1 år)	Overordnet: Jernbainfrastrukturen skal bli mer robust og motstandsdyktig mot klimahendelser.		
Måleindikatorer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utvikling i hendelser knyttet til avsporing underbygning/utgliding</li> <li>• Sammenstøt tog – skred/steinsprang</li> <li>• Gjennomførte ras og skredfarekartlegginger.</li> <li>• Antall stikkrenner dimensjonert ift. 200-årsflom.</li> <li>• Km grøfter opprensket for bedre håndtering av flom</li> </ul>		
Mål på mellomlang sikt (1-5 år)	Overordnet: Jernbainfrastrukturen skal bli mer robust og motstandsdyktig mot klimahendelser.		
Måleindikator	Mer detaljerte mål og måltall er under utvikling		
Langsiktig mål (>5 år)	Overordnet: Jernbainfrastrukturen skal bli mer robust og motstandsdyktig mot klimahendelser.		
Måleindikator	Mer detaljerte mål og måltall er under utvikling		
Måloppnåelse	2023	2024	2025
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 33 avsporinger</li> <li>• 25 sammenstøt</li> <li>• 100 % av strekninger har gjennomført ras- og skredfare-kartlegginger per 2023.</li> <li>• Ca. 8 000 stikkrenner målt og dimensjonert for 200-års flom (50 %)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 10 avsporinger</li> <li>• 20 sammenstøt</li> <li>• Ras- og skredfare- kartlegginger gjennomføres løpende og hvert 6. år</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 15 avsporinger</li> <li>• 26 sammenstøt</li> <li>• Ras- og skredfare- kartlegginger gjennomføres løpende og hvert 6. år</li> <li>• Kartunderlag for grøfter etablert digitalt</li> </ul>

**Tabell 24** Oversikt over investeringer knyttet til klimatilpasningstiltak

År	Rassikring	Flom og overvannshåndtering	Totalt (MNOK)
2020	90	230	320
2021	170	365	535
2022	105	295	400
2023	290	500	790
2024	405	520	925
2025	465	475	940

sentralt strategisk område i divisjonen Drift og vedlikehold. Videre innsats er særlig nødvendig innen datakvalitet, måleindikatorer og ytterligere automatisering av beslutningsstøtte.

Bane NOR viderefører arbeidet med å forbedre rutiner, styrke beredskapen og utvikle metodikk i samarbeid med fagmiljøene innen hydrologi, geotek-

nikk, tunnel og konstruksjoner. Dette sikrer at klimatilpasning integreres i både planlegging av ny infrastruktur og løpende vedlikehold.

### Energi og energimiks (E1-5)

Bane NORs energibruk består først og fremst av strøm til drift av jernbainfrastruktur og bygg. Strømforbruket er

høyt, men i stor grad fornybart. Bane NOR kjøper opprinnelsesgarantier for jernbanens strømforbruk, og har i tillegg et mindre omfang av egenproduksjon av fornybar energi fra solcelleanlegg.

Energiforbruket fra fossile energikilder, som hovedsakelig består av drivstoff til kjøretøy og enkelte maskiner, har økt med 1754 MWh i 2024 og tilsvarer en økning på 4,4 prosent.

Energiintensiteten, målt som energiforbruk per MNOK driftsinntekter har gått ned fra 11,4 i 2024 til 10,3 i 2025. Energoptimalisering i bygg, innføring av nye tekniske løsninger og systematisk oppfølging av referanseporteføljen bidrar til å redusere forbruket. På lengre sikt forventes ytterligere reduksjoner som følge av både effektivisering og teknologisk utvikling.

**Tabell 25** Energiforbruk fordelt på kategorier

Energiforbruk	2023	2024	2025
(1) Energiforbruk fra kull og kullprodukter (MWh)	0	0	0
(2) Energiforbruk fra petroleumsprodukter (MWh) <sup>01</sup>	38 453	40 093	41 847
(3) Energiforbruk fra naturgass (MWh)	0	0	0
(4) Energiforbruk fra andre fossile kilder (MWh)	0	0	0
(5) Forbruk av kjøpt eller opptjent elektrisitet, varme, damp eller kjøling fra fossile kilder (MWh)	0	0	0
<b>(6) Totalt forbruk av energi fra fossile kilder (MWh), hvorav</b>	<b>38 453</b>	<b>40 093</b>	<b>41 847</b>
- til infrastruktur	38 235	39 956	41 577
- til bygninger	218	137	270
<b>Andel forbruk fossile kilder av total</b>	<b>20 %</b>	<b>19 %</b>	<b>17 %</b>
(7) Forbruk fra kjernefysiske kilder	0	0	0
<b>Andel forbruk kjernefysiske kilder av total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
(8) Forbruk fra fornybare kilder, inkludert biomasse (MWh) <sup>02</sup>	152 237	173 324	167 025
(9) Forbruk av kjøpt eller opptjent, varme, damp eller kjøling fra fornybare kilder (MWh) <sup>03</sup>			3 800
(10) Forbruk av egengenerert fornybar energi (MWh) <sup>04</sup>	78	195	108
<b>(11) Totalt forbruk av fornybar energi (MWh), hvorav</b>	<b>152 378</b>	<b>173 520</b>	<b>170 933</b>
- til infrastruktur	133 345	140 703	134 781
- til bygninger	19 033	32 817	36 152
<b>Andel forbruk fornybar energi av total</b>	<b>81 %</b>	<b>81 %</b>	<b>83 %</b>
<b>Energiintensitet (MWh/MNOK)<sup>05</sup></b>	<b>12,0</b>	<b>11,4</b>	<b>10,3</b>
<b>Totalt energiforbruk (MWh), hvorav</b>	<b>190 831</b>	<b>213 613</b>	<b>212 780</b>
- til infrastruktur	171 580	180 659	176 358
- til bygninger	19 033	32 817	36 422

01 Består av drivstoff til kjøretøy som brukes hovedsakelig i infrastrukturen. Økningen skyldes hovedsakelig flere biler og arbeidsmaskiner etter sammenslåingen med Spordrift. De kjøretøy som brukes i eiendomsdivisjonen er tilordnet bygninger.

02 Gjelder strømforbruk på Bane NORs jernbaneinfrastruktur og bygg, der det er kjøpt opprinnelsesgarantier for begge områder. Det er også brukt bioolje til oppvarming av bygg.

03 Fjernvarme, som rapporteres for første gang i 2025.

04 Gjelder produksjon av strøm til eget forbruk fra egneide solceller. Per 2024 har Bane NOR tre egneide anlegg hvor produksjonen går til eget forbruk. Produksjon fra Kjosfoss vannkraftverk var tidligere inkludert her, men det viser seg at denne strømmen ikke forbrukes internt. Dette er derfor korrigert fra energitabellen i fjor.

05 Totalt energiforbruk delt på Bane NOR konserns driftsinntekter (se resultatregnskap).

## Klimaregnskap (E1-6)

Klimaregnskapet omfatter Bane NOR SF og Bane NOR Eiendom AS og følger GHG protokollen. Scope 1 og 2 beregnes basert på fysiske data som drivstoff og strømforbruk. Scope 3 beregnes i hovedsak gjennom økonomiske data, noe som gir god dekning av aktivitet, men lavere detaljeringsgrad i enkeltkategorier. Ambisjonen er å gradvis øke bruken av fysiske mengdedata, eller mer spesifikke utslippsfaktorer basert på fysiske mengder i Scope 3. I regnskapet for 2025 er det gjort en større jobb i å erstatte generiske utslippsfaktorer med spesifikke utslippsfaktorer basert på Bane NORs aktiviteter.

De samlede utslippene i 2025 var om lag 800 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Mer enn 98 prosent av utslippene skjer i verdikjeden. Utslippene fra egne akti-

viteter (scope 1 og 2) er relativt små i forhold til totalen, men viktige for Bane NORs påvirkning og prioriteringer.

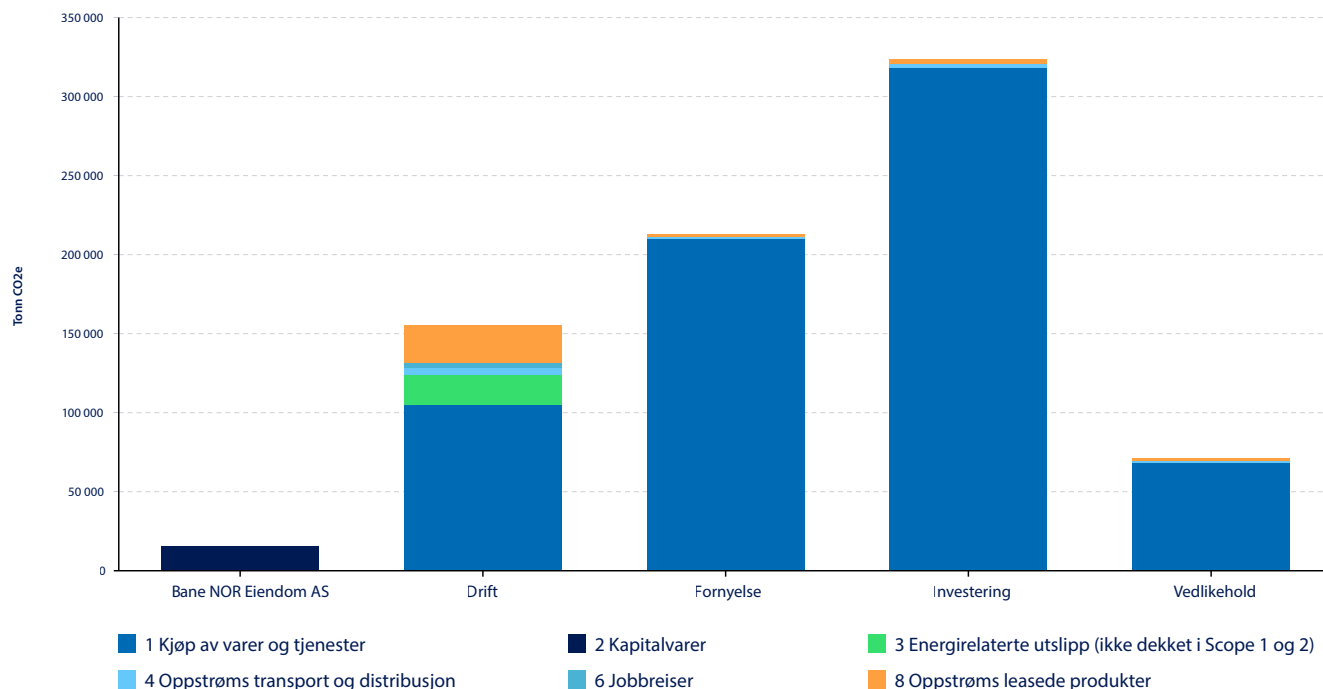
Fordelingen av våre scope 3 utslipp på hovedaktiviteter, samt inndelt i kategorier iht. GHG-protokollen, er vist i figur 12. Vi kan se at det er kategori 1 kjøp av varer og tjenester som dominerer her, noe som understøtter vårt fokus på klimahensyn i anskaffelser.

Våre scope 1 utslipp er omtalt nærmere i Klimagassutslipp i forbindelse med drift- og vedlikeholdsaktiviteter. I tillegg til utslippene som omtales der og som utgjør 90 prosent av scope 1, stammer de resterende 10 prosent av scope 1 fra forbruk fra tjenestebiler i øvrige deler av Bane NOR. Disse utslip-

pene vil også reduseres i det omtalte arbeidet med å elektrifisere bilparken. Grunnlaget for scope 2 utslippene finnes i energitabellen i forrige kapittel. Nedgang i lokasjonsbaserte scope 2 utslipp skyldes primært en nedjustering av utslippsfaktor. Det marginale markedsbaserte utslippet scope 2 stammer fra fjernvarme og er for første gang innrapportert i 2025.

Når det gjelder reduksjonen i scope 3 utslipp er denne betydelig fra 2024. Dette skyldes metodiske endringer. Innenfor kategori 1 innkjøp skyldes reduksjonen mer spesifikke utslippsfaktorer for prosjektaktiviteter innenfor både utbygging og drift og vedlikehold, som medfører et betydelig lavere utslipp fra prosjektaktiviteter, særlig

**Figur 12** Oversikt over Bane NOR sine samlede klimagassutslipp, fordelt på Scope 1, 2 og 3



**Tabell 26** Oversikt over Bane NOR sine samlede klimagassutslipp, fordelt på Scope 1, 2 og 3<sup>01</sup>

	2024	2025	%-vis endring fra '24
Scope 1 klimagassutslipp			
Brutto Scope 1 klimagassutslipp (t CO <sub>2</sub> -ekv)	9 300	9 400	2 %
Prosentandel av Scope 1 klimagassutslipp fra regulerte kvotehandels-systemer	-	-	
Scope 2 klimagassutslipp			
Brutto lokasjonsbaserte klimagassutslipp (t CO <sub>2</sub> -ekv)	2 600	2 000	-22 %
Brutto markedsbaserte klimagassutslipp (t CO <sub>2</sub> -ekv)	-	40	
Vesentlige Scope 3 utslipp			
Totalt brutto indirekte (Scope 3) klimagassutslipp (t CO <sub>2</sub> -ekv)	1 031 500	778 300	-25 %
1 Innkjøp av varer og tjenester	932 300	707 900	-24 %
2 Kapitalvarer	47 700	16 000	-67 %
3 Energirelaterte utslipp (ikke dekket i Scope 1 og 2)	18 700	18 500	-1 %
4 Oppstrøms transport og distribusjon	1 500	1 400	-8 %
6 Jobbreiser	5 600	6 200	10 %
8 Leide lokaler og utstyr	25 700	28 300	10 %
Totale klimagassutslipp			
Totalt klimagassutslipp (lokasjonsbasert) (t CO <sub>2</sub> -ekv)	1 043 400	789 700	-24 %
Totalt klimagassutslipp (markedsbasert) (t CO <sub>2</sub> -ekv)	1 040 800	787 800	-24 %
Totalt utslipp fra arealendringer (t CO <sub>2</sub> -ekv)	-	1 600	

**Tabell 27** Klimaintensitetsfaktor per millioner NOK

	2024	2025	%-vis endring fra '24
Klimagassutslipp per MNOK driftsinntekter			
Totalt klimagassutslipp (lokasjonsbasert) per MNOK driftsinntekter (t CO <sub>2</sub> -ekv/MNOK)	55	38	-31 %
Totalt klimagassutslipp (markedsbasert) per MNOK driftsinntekter (t CO <sub>2</sub> -ekv/MNOK)	55	38	-31 %

01 Se *Endringer, sammenligningstall og tidligere feil* i kapittel 1 Generelle Opplysninger, for omtale av endring av basisår og andre metodiske endringer i klimaregnskapet

innenfor drift og vedlikehold. Dette er som forventet da den generiske utslippsfaktoren er betydelig høyere enn de spesifikke faktorene vi har beregnet for egne aktiviteter, med bruk av klimaregnskap utarbeidet for den aktiviteten. Særlig er forskjellen stor for drift- og vedlikeholdsprosjekter som er mindre materialintensive enn større utbygginger. Innenfor kategori 2 kapitalvarer skyldes reduksjonen bruk av spesifikke data framfor generiske innenfor eiendomsaktivitetene.

Utbyggingsprosjektet Drammen-Kobervikdalen ble ibruktatt i 2025. Dette prosjektet har beslaglagt over hele prosjektperioden noe skog (7 dekar permanent og 22 dekar midlertidig) og dyrket mark (11 dekar midlertidig). Klimaeffekten fra dette er beregnet til om lag 1600 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter i tråd med gjeldende metode.

Endring i klimagassintensiteten per MNOK driftsinntekter fra 2024 til 2025 skyldes i hovedsak de samme metodiske endringene som beskrevet over. I tillegg er det økte aktiviteter innenfor drift og vedlikehold. Dette er mindre utslippsintensive arbeider enn større utbygginger så vi kan derfor forvente en viss nedgang også i klimagassintensitet som følge av dette.

## Karbonfjerning og intern karbonprising (E17 og E18)

Bane NOR bruker ikke klimakreditter eller andre former for fjerning av CO<sub>2</sub>, og har heller ikke planer om å ta slike

virkemidler i bruk. Vi prioriterer tiltak for utslippsreduksjon i egen virksomhet og leverandørkjeden.

Det er heller ikke etablert intern karbonprising.

Disse punktene anses derfor som «ikke relevante» for rapportering.

## Finansielle effekter av klimarisiko og muligheter (E1-9)

Bane NOR har identifisert både fysisk klimarisiko og overgangsrisiko som vesentlige for virksomheten. En samlet vurdering i den finansielle vesentlighetsanalysen viser at fysisk risiko knyttet til økt nedbør, flom, erosjon og skred har svært stor sannsynlighet og konsekvens på mellomlang sikt, og overstiger terskelen for finansiell vesentlighet. Dette gjenspeiles i de betydelige investeringene i klimatilpasningstiltak, som i 2025 utgjorde om lag én mrd. kroner.

Overgangsrisiko knyttet til klimagassreduksjon vurderes å ha moderat finansiell konsekvens, men med stor sannsynlighet på lang sikt. Relevante forhold inkluderer mulige forbud mot dieseldrevne maskiner, strengere krav til utslippskutt og økte karbonkostnader i materialer og prosjekter. Kostnader for utslippsfri anleggsdrift varierer etter prosjekt og teknologi, men analyser gjort for Miljødirektoratet<sup>01</sup> viser typiske merkostnader på 0,5–2 prosent ved økende andel utslippsfrie maskintimer. Erfaringer fra Bane NORs pilotprosjekter ligger innenfor dette

nivået. Kostnadene forventes å gå ned i takt med teknologisk utvikling og økt tilgjengelighet. Det er knyttet betydelig usikkerhet til prognoser om dette, da kostnader og besparelser er avhengig av en lang rekke variabler.

Forventede finansielle effekter for drift og vedlikehold av bygg er delvis kartlagt gjennom screeningsarbeidet i eiendomsporteføljen. I 2025 ble 474 bygg screenet for klimarisiko og 67 bygg fikk gjennomført detaljerte risikovurderinger. Dette gir bedre grunnlag for å prioritere tiltak og redusere fremtidige kostnader knyttet til skader, avbrudd og økt vedlikeholdsbehov.

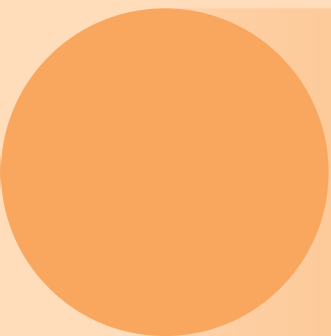
Arbeidet med å kvantifisere finansielle effekter av både fysisk risiko og overgangsrisiko vil videreutvikles i 2026–2027. I tråd med overgangsbestemmelsene i ESRS rapporteres det hovedsakelig kvalitativt på dette området i inneværende rapporteringsår.

01 Oslo Economics og Hafslund Rådgivning. Rapport M-2910 «Kostnader ved omstilling til nullutslipp på bygge- og anleggsplasser», Miljødirektoratet 2025



Kapittel 3:

## ➔ **Biologisk mangfold og økosystemer**



## Kontekst og strategi (ESRS 2 IRO-1, SBM 3, E4-1)

### Vurdering av vesentlighet

Bane NORs virksomhet er tett koblet til natur og økosystemer. Jernbanenettet krysser eller ligger nær en lang rekke områder med høy naturverdi, og drifts- og utbyggingsaktiviteter kan utløse betydelige miljøhensyn. Samtidig har jernbanen natur- og miljøfortrinn sammenlignet med andre transportformer: lavere arealbruk per transportert enhet og lavere klimagassutslipp bidrar til at jernbanen ofte er det foretrukne alternativet i en grønn mobilitetsløsning. Som eiendomsforvalter og eiendomsutvikler har vi også en nøkkelrolle i effektiv arealbruk og knutepunktutvikling.

Dette er reflektert i konsernstrategien, der ett av fem mål er å «bidra til å nå Norges klima og miljømål», med vekt på å redusere naturpåvirkning, kutte CO<sub>2</sub>-utslipp og øke arealeffektiviteten.

Fra et påvirkningsperspektiv (innenfra-ut) kan Bane NORs aktiviteter påvirke natur gjennom arealbeslag, forstyrrelser i sårbare perioder (f.eks. hekkesepong), fragmentering av leveområder, samt spredning av fremmede arter via masser, utstyr og trafikk-mønstre. GIS-analysene viser utbredt nærføring til natur med høy verdi, slik at også mindre inngrep i fornyelses- og vedlikeholdsaktiviteter kan være

relevante. Derfor er natur løftet frem som et vesentlig påvirkningstema i vår vesentlighetsanalyse og i styringssystemet for prosjekter.

Fra et finansielt og operasjonelt vesentlighetsperspektiv (utenfra-inn) kan Bane NOR påvirkes både av fysiske naturendringer og av skjerpede krav fra eiere og myndigheter. Begge deler kan utløse endringer i trasévalg eller byggeteknikk, med potensiell konsekvens over terskelen på 300 MNOK. Denne finansielle vesentligheten er per i dag i hovedsak kvalitativt vurdert og knyttet til overgangsrisiko.

**Tabell 28** Oversikt over undertemaer, IRO, policy, tiltak og mål (E4-Biologisk mangfold og økosystemer)

Finansiell vesentlighet (utenfra-inn)					
Hovedtema	Undertema	Risiko/mulighet	Tilknyttet policy	Tilknyttet tiltak	Tilknyttet mål
E4 Biologisk mangfold og økosystemer	Direkte påvirkningsfaktorer for tap av biologisk mangfold	Risiko for krav om å unngå/minimere arealbeslag av særlig viktig natur (legge trasé et annet sted, byggemåte som eksempelvis tunnel eller bro)	Naturmangfold og risiko knyttet til natur skal hensyntas ved at Bane NOR sammen med våre leverandører aktivt jobber for å ivareta natur og naturmangfold og redusere negativ påvirkning på natur, naturmangfold og økosystemer.	Beregning av arealbeslag av dyrket mark og viktig natur.	0 netto areal beslaglagt

### Interessenter og styringsmessig forankring

Vesentlighetsvurderingen samsvarer med Nasjonal transportplans føringer om å integrere naturhensyn i alle faser og unngå nedbygging av natur der naturverdier har nasjonal eller vesentlig regional verdi.

I saker med naturhensyn kreves tett samarbeid mellom interne fagmiljøer, berørte lokalsamfunn og sektoraktører. Vi involverer statsforvaltere, Jernbanedirektoratet, Miljødirektoratet, Statens vegvesen, Nye Veier og forskingsmiljøer, blant annet i arbeidet med fremmede arter og i utvikling av metode for før/etterundersøkelser.

I prosjekter der naturverdiene er spesielt høye eller sårbare, slik som dragehodelokaliteten på Østfoldbanen, gjennomføres arbeidet i tett dialog med myndighetene, og tiltak dokumenteres spesielt grundig. Lokal kunnskap innhentes gjennom nabovarsler som en del av plan prosessen der lokalsamfunnet kan informere

Bane NOR om viktige biologiske ressurser og økosystemer som må ivaretas. Dette er kjent arbeidsprosesser og som må dokumenteres for plan myndighetene som skal vurdere de kumulative effekter av tiltaket eller prosjekter på lokalsamfunnet og andre infrastrukturaktører.

### **Tidshorisonter, forutsetninger og avhengigheter**

I prosjekter vurderer vi naturhensyn i plan og byggefaser (kort/mellomlang sikt), samt gjennom løpende drift og vedlikehold (kontinuerlig).

Vurderingene bygger på dagens kunnskapsgrunnlag (GISdataGIS data, offentlige registre, prosjektspesifikke undersøkelser) og gjeldende regelverk. Vi erkjenner at kunnskap om natur utvikles raskt og at vurderinger derfor må oppdateres. Et særskilt utviklingsbehov er arealregnskap som fanger opp også mindre inngrep i fornyelses og vedlikeholdsporteføljen, bruk av naturbaserte løsninger der dette er relevant og egnet, samt metodikk for før-/etterundersøkelser og for økologisk tilstand.

Oppstrøms verdikjede kan ha betydelige naturavhengigheter som materialer, varer og tjenester. *Dette er utdypet i kapitlet om Sirkulær økonomi og ressurser.*

### **Gap: Robusthetsanalyse og naturomstillingsplan**

Vi har gjennomført overordnede vurderinger som tilsier at forretningsmodellen er robust, gitt jernbanens natur og miljøfortrinn. Denne konklusjonen er betinget av at vi fortsetter å styrke styring, metode og datakvalitet på naturfeltet. Vi har ikke gjennomført en fullver-

dig robusthetsanalyse og vi har ikke etablert en samlet naturomstillingsplan på konsernnivå. Gitt at vesentlig-hetsanalysen i 2026 fortsatt vurderer temaet som vesentlig, vil vi i arbeidet med en fagstrategi for Biologisk mangfold og økosystemer vurdere robusthet og naturomstillingsplan i 2026.

### **Terskler, geografi og sporing**

Ved etablering av dagens mål ble det ikke lagt økologiske terskler til grunn, verken på art, naturtype eller økosystemnivå. Dette er derfor et utviklingsområde, både når det gjelder:

- Identifisering av økologiske tålegrenser for naturtyper og arter
- Allokering av påvirkninger mellom divisjoner og prosjektfaser
- Forholdet mellom permanente og midlertidige inngrep

I 2025 ble det også tydelig at oppfølging av naturhensyn krever kapasitet og kompetanse tett på aktivitetene. Styrking av internkontroll og prosjekt-kompetanse er viktige suksesskriterier for å oppnå målene.

Tiltak og policyer bidrar til måloppnåelse gjennom:

- Arealdata fra prosjekter – Mal er ferdigstilt og tatt i bruk, og vil bli viktig for sporing av utviklingen i arealbeslag i prosjekter
- Oppfølgingsystemer i divisjonene – regionale miljøplaner i Drift og vedlikehold; prosjektmodellen og MOP i Utbygging; kartleggings- og skjøtselssystemer i Eiendom og Serviceanlegg.
- Data på fremmede arter – årlig oversikt over undersøkte og behandlede lokaliteter, prioriterte arter og tilhørende kostnader.

Forbedringspotensialet ligger særlig i aggregert porteføljestyring. I dag rapporteres mange tiltak på prosjektnivå eller regionsnivå, og mangler i noen tilfeller struktur som gjør det mulig å følge effekten på porteføljenivå over tid. Her vil innføringen av arealregnskap, oppdaterte GIS-analyser, og testing av før- og ettermetodikk være viktige byggeklosser.

### **Retningslinjer (E4-2; ESRS MDR- P)**

#### **Overordnede retningslinjer og styringssystemer**

Bane NORs arbeid med biologisk mangfold og økosystemer er forankret i et sett av konsernstandarder, prosedyrer og prosjektmodeller som samlet utgjør et helhetlig styringssystem for naturhensyn. Disse, samt en generell omtale av aktsomhetsvurderinger, er samlet i *Kapittel 1 – Generelle opplysninger.*

**Tabell 29** Oversikt over sentrale styringsdokumenter med beskrivelse av innhold og formål, dokumentnummer, dokumenteier og dato for siste revisjon.

Styringsdokumenter	Innhold og formål	Dokumentansvarlig
Policy for etikk og samfunnsansvar - styringspolicy	Inkluderer overordnede krav om etisk adferd og ivaretagelse av selskapets samfunnsansvar. Skal sikre forutsigbarhet rundt forventet etisk korrekt adferd og hvordan alle skal bidra til etterlevelse. Gjelder for alle medarbeidere og styremedlemmer i Bane NOR SF, samt tilhørende datterselskaper der eierskapet er mer enn 50%.	Konsernsjef
Konsernprosedyre for klima og miljø	Beskriver prinsipper, ambisjoner, roller og ansvar på strategisk og operativt nivå. Skal sikre at Bane NORs arbeid med klima og miljø planlegges og ledes enhetlig og effektivt i Bane NOR i tråd med foretakets oppdrag, forretningsstrategi og mål.	Ny dokumentansvarlig som følge av organisasjonsendringer i 2025: direktør sikkerhet, kvalitet og miljø
Instruks for utarbeidelse av byggherrens kontrollplan	Brukes for å identifisere, planlegge, gjennomføre og dokumentere viktige kontrollaktiviteter som skal gjennomføres. Utvelgelsen av kontroller skal være risikobasert. Kontrollarbeidet bidrar som en del av kvalitetssikring og for at prosjektet når sine mål, inkludert for biomangfold og økosystemer.	SMK-leder Utbygging
Konsernprosedyre håndtering av avvik og uønskede hendelser	Beskriver hvordan eksempelvis hendelser som medfører miljøskade, eller avvik som brudd på miljøtiltelling, skal kategoriseres og registreres i Bane NOR sitt avvikshåndteringssystem, sammen med tiltak og effektevaluering av disse	Leder undersøkelse og analyse
Konsernprosedyre risikostyring - sikkerhet	Beskrivelse av risikostyring i Bane NOR, herunder risikostyring av miljørelaterte tema. Steg som inngår er: etablering av grunnlag, identifisere farer, risikoanalyse, evaluering og håndtering, samt beslutning om implementering av risikoreducerende tiltak. Definerer risikoakseptkriterier for miljø slik: at miljøtilstand gjennom Bane NOR sine aktiviteter ikke varig reduseres, samt at det skal finnes to uavhengige barrierer for å sikre en så lav risiko som mulig for mulige hendelser med skade på miljø.	Fagleder sikkerhetsstyring
Prosedyre sikkerhets-, kvalitets-, og miljøledelse i prosjekter	Beskriver prosessen for ivaretagelse av vesentlige miljøaspekter, miljøkrav og iverksetting av tiltak, samt systematisk bruk av risikovurderinger og andre analyser i alle faser i prosjektet. Prosjektets ledelse skal ivareta ytre miljø iht. internkontrollforskriftens krav og i samsvar med metodikk angitt i ISO 14001	SMK-leder Utbygging
Instruks for håndtering av fremmede arter og planteskadegjørere ved bygge og gravearbeid	Beskriver hvordan Bane NOR i prosjektgjennomføring først skal gjøre kartlegginger og deretter eventuelt avbøtende tiltak for å hindre spredning av fremmede arter.	SMK-leder Utbygging
Instruks for håndtering av forurenset grunn ved bygge- og gravearbeid	Beskriver aktivitetene for å sikre at forurensningsforskriftens kapittel 2 etterleves, og at arbeid i og med forurenset grunn ikke medfører spredning av forurensning eller at forurensningen gjøres mindre tilgjengelig for oppryddingstiltak.	SMK-leder Utbygging

Den mest sentrale føringen for arbeidet med biologisk mangfold og økosystemer ligger i konsernproseduren for klima og miljø (STY604533), som krever en risikobasert tilnærming der miljøaspekter, inkludert naturpåvirkning, identifiseres og vurderes i alle divisjoner. Resultatene skal inngå i divisjonenes mål, KPI'er, instruksjoner og konkrete tiltak.

Proseduren for sikkerhets-, kvalitets- og miljøledelse i prosjekter (STY 605085) presiserer at prosjektledelsen skal ivareta ytre miljø i samsvar med internkontrollforskriften og metodikk som bygger på ISO 14001. Dette innebærer at naturhensyn integreres i plan- og gjennomføringsfasene gjennom kartlegging, risikovurdering, kravsetting og oppfølging. Kravene er bindende for både utbyggingsprosjekter og drift- og vedlikeholdsprosjekter.

Prosjekter innen drift og vedlikehold følger Bane NORs prosjektmodell, som gir føringer for aktiviteter og beslutningspunkter i alle faser. Miljøoppfølgingsplaner beskriver hvordan identifiserte naturhensyn skal håndteres gjennom tiltakshierarkiet, omtalt i *Tiltak og ressurser (E4-3)*. Dette sikrer at retningslinjene fungerer som operative krav og ikke kun som overordnede føringer.

### **Hvordan naturhensyn håndteres i praksis**

Retningslinjene brukes aktivt i planlegging, utbygging, drift og vedlikehold. I utbyggingsprosjekter starter dette med kartlegging av naturverdier i tidlig fase, ofte supplert med egne feltundersøkelser. GIS data brukes for å identifisere verdifulle naturtyper

**Figur 13** Kartutsnitt for Utvalgt naturtype med forekomst av dragehode (prioritert art etter naturmangfoldloven) langs Østfoldbanen (Oslo–Ski)



og arter som kan påvirkes, slik som utvalgte naturtyper eller leveområder for truede fuglearter, salamander, fisk og plantearter. Dette er eksemplifisert i rapportutkastet ved dragehode lokaliteten på Østfoldbanen, hvor spesielt strenge hensyn og tett dialog med Statsforvalteren er nødvendig.

Der arbeider nær verdifull natur foregår skal prosjektene dokumentere risikovurderinger og tiltak i miljøoppfølgingsplaner (MOP). Dette omfatter vurdering av når arbeider kan utføres (f.eks. unngå i hekkeperioder), hvilke metoder som skal benyttes (støvsvake, mindre arealkrevende eller mer skånsomme teknikker), og hensyn til masser og logistikk.

For arbeidet med drift og vedlikehold er mye av arbeidet lovregulert, men risikovurderinger gjennomføres også her som integrert del av planleggingen.

gen. Kartgrunnlag og lokal kunnskap brukes for å avklare hvor det må tas ekstra hensyn, blant annet for å minimere forstyrrelser i sårbare områder, forebygge erosjon og redusere risikoen for spredning av fremmede arter. Det er egne sjekklister og maler for miljørisikovurdering.

Bane NOR utfører årlige miljørisikovurderinger for prioriterte eiendommer, inkludert vurdering av naturhensyn og fremmede arter. Arbeidet danner et viktig grunnlag for skjøtsel, drift og utvikling av stasjonsområder. Over 100 eiendommer er vurdert gjennom klimarisikovurderinger som inkluderer relevante elementer også for biologisk mangfold og økosystemer.

Samlet gjør dette at naturhensyn er en integrert del av alle plan- og beslutningspunkter i virksomheten

**Tabell 30** Hentet fra mal for risikovurdering, sjekkliste ytre miljø, med eksempler på faremomenter som kan utgjøre negative påvirkninger på biomangfold og økosystemer

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

### Sporbarhet og verdikjede: Dokumentasjonskrav, leverandørstyring og gap

Naturpåvirkning oppstår ikke bare i Bane NORs egen virksomhet, men også leverandørkjeden og forretningspartnere kan ha vesentlige bidrag som ivaretas gjennom krav. Det er godt etablert i praksis i anskaffelser som stiller krav om miljøledelsessystem (som ISO 14001), dokumentasjon av materialbruk, håndtering av masser, vurdering av naturpåvirkning, og etterlevelse av regelverk for fremmede arter.

Samtidig anerkjenner vi datagap:

- Det foreligger ikke aggregert rapportering av naturpåvirkning i verdikjeden (oppstrøms og nedstrøms).
- Sporbarhet på materialer og leverandøraktiviteter kunne vært tydeligere systematisert

### Områder uten egne policyer og hvordan de ivaretas

Bane NOR mangler retningslinjer innen to områder:

- **Havområder:** ikke relevant, da virksomheten ikke har aktivitet i marine miljøer.
- **Avskoging:** ingen egen policy. Temaet er vurdert som delvis relevant, blant annet fordi vi håndterer skogeiendommer og i noen tilfeller berører skog i utbygging. Likevel anses dette i hovedsak å være ivaretatt gjennom overordnede krav om å redusere naturpåvirkning, samt gjennom krav i plan- og bygningsloven, naturmangfoldloven og reguleringsbestemmelser. Det er et tema vi vurderer om bør tydeliggjøres bedre i 2026 løpet.

### Forbedringsområder identifisert i 2025

I løpet av 2025 ble følgende forbedringsbehov identifisert, og disse vil inngå i handlingsplaner i 2026:

- Økt struktur og internkontroll i miljøarbeidet (bl.a. etter gap analysen mot ISO 14001).
  - Bedre kompetanse og opplæring i prosjektene hvor brudd på lov, forskrift og tillatelse krav ofte kan kobles til manglende etterlevelse eller kjennskap.
  - Systematisk kartlegging av driftsbaser for å redusere risiko for forurensning og nedsatt naturtilstand.
  - Økt innsats i anskaffelsesprosesser og oppfølging av leverandører og forretningspartnere i bygge- og driftsfasen.
  - Bedre bruk av GIS-analyser, arealregnskap og før/etterundersøkelser i risikostyring og prioritering.
- Tiltak og ressurser (E4 3)

### Tiltakshierarkiet i praksis

Bane NOR følger et tiltakshierarki som bygger på prinsippet om å unngå, begrense, istandsette og kompensere, i tråd med naturmangfoldloven og ESRS-logikken. I praksis betyr dette at virksomheten alltid søker å unngå negativ påvirkning på natur først, deretter begrense inngrepets omfang og konsekvenser, istandsette områder der natur er berørt, og kun som siste utvei kompensere for tapte naturverdier.

Konkrete eksempler fra 2025 viser at Bane NOR forsøker å styrke etterlevelse av tiltakshierarkiet:

- **Unngå:** endringer i planlagt gjennomføring for å unngå arbeid i hekkeperioden eller i nærheten av prioriterte arter.

- **Begrense:** driftstilpasninger i utbyggingstunneler for å redusere støy mot hekkeområder, arealbesparende bygge og anleggsteknikker.
- **Istandsette:** restaurering av bekke- og kantsoner etter anleggsarbeid, og tiltak som legger til rette for naturlig revegetering.
- **Kompensere:** vurderes i enkelte prosjekter der naturinngrep ikke kan unngås, og der krav om økologisk kompensasjon er gitt i reguleringsbestemmelser eller tillatelser.

Tiltakshierarkiet er integrert i prosjektutviklingen fra tidlig planfase. For større prosjekter arbeides det over flere år med kartlegging av naturverdier, vurdering av alternativer og tilpasning av utbyggingsløsninger. I drift, vedlikehold og fornyelse gjelder samme prinsipper, men i kortere sykluser og med sterkere fokus på gjennomføringsmetoder, risikovurderinger og lokal kunnskap.

### Eksempel på bruk av tiltakshierarkiet i Samprosjekt Sundland og Drammen-Kobbervikdalen (Prosjektnr. 965201)

- Prosjekt for togparkering i Drammen som i hovedsak ble bygget i tunnel eller på eksisterende grå arealer. Av totalt areal i dagen utgjør grå arealer ca. 95 prosent, mens grønne arealer utgjør ca. 5 prosent. Prosjektet ble avsluttet i november 2025 og har iverksatt følgende tiltak for å sikre minst mulig påvirkning på verdifull natur.

- **Unngå: Hensyn til fugleliv.** Det er stilt krav om at arbeidet ikke skal forstyrre fugl i hekkesongen langs en dam med verdifullt fugleliv. Arbeidet på denne strekningen skal være ferdigstilt før hekkesongen, dvs. innen 26.03.2026.

- **Unngå og Begrense: Bevaring av trekke.** Ved rivning av gammel jernbanevoll for tidligere Vestfoldbane i Drammen sentrum oppstod risiko for skade på en svært gammel rekke med lindetrær. Entreprenøren måtte derfor konkurrere på arboristkompetanse. Arboristen fulgte utgravingsarbeidet nøye i 2025, og det forventes at trekken bevares.
- **Forbedre: Ambisiøse mål for biomangfold.** I forbindelse med planlegging av ny flomvei i Drammen, ble det satt mål om at flomveien skal utformes som en naturbasert løsning med åpne bekkeløp. Tiltaket skal bidra til økt biomangfold sammenlignet med kartlagt nå-situasjon med følgende indikatorer definert av Bane NOR og Drammen kommune.
  - **Artsrikdom og funksjon:** Omfang og variasjon av arter i området, økologisk funksjon samspill mellom arter og prosesser som vannføring, næringsomsetning og pollinering
  - **Habitatkvalitet:** Tilstand og egnethet til leveområder for ulike arter, med fokus på struktur, vegetasjon og ressurstilgang.
  - **Landskapsøkologi:** Sammenheng mellom naturtyper og landskapselementer, og bidrag til økologisk konnektivet.

Mest mulig av flomløpet legges i åpent bekkeløp, noe som forventes å redusere både kostnader og klimagassutslipp ved å minimere konstruksjoner og inngrep.

Eksempel «begrense»: Elva Songeåna i Agder er del av et nasjonalt viktig laksevassdrag og ligger parallelt med jernbanen flere steder. Det har

vært utfordringer med at trær i elvas kantsone faller over jernbanen. Det ble vurdert at tiltak måtte gjøres for å sikre drift- og sikkerhet av jernbanen. I dialog med Statsforvalteren i Agder fikk Bane NOR dispensasjon fra vannressursloven § 11 til å utføre hogst i kantsona med vilkår om at det ikke oppstår varige skader på naturmangfoldet. Egnede lauvtrær som har nådd en høyde som gjør dem til en risiko for jernbanelinja og kontaktledningen hogges slik at det settes igjen høystubber som kan bidra til mest mulig dekkende kantvegetasjon. På denne måten ivaretas kantsonas økologiske funksjon - habitat for laks, sjøørret og andre vannlevende organismer - og sikkerheten på jernbanen på en god måte.

#### **Økologisk kompensasjon: status, metodikk og utfordringer**

Bane NOR bruker ikke-kommersielle kompensasjonsordninger fra tredjepart, men gjennomfører økologisk kompensasjon i egne prosjekter når reguleringsbestemmelser eller tillatelser krever det. Kompensasjon kan være aktuelt i tilfeller der naturpåvirkning ikke kan unngås eller begrenses tilstrekkelig gjennom tiltakshierarkiet.

Status i 2025:

- flere prosjekter vurderer kompensasjonsbehov basert på lokaliteter og reguleringskrav
- kriterier for kvalitet og omfang beskrives i miljøoppfølgingsplaner for investeringsprosjekter
- økonomiske virkninger av kompensasjon kvantifiseres ikke, men beskrives kvalitativt som del av prosjektgjennomføring

#### **Ressurser og internkontroll**

Styrket internkontroll og kompetanse har vært et sentralt fokus i 2025:

- Mal for Bane NORs arealregnskap er ferdigstilt og tatt i bruk. Regnskapet skal dokumentere føringer i NTP om å unngå nedbygging av verdifull natur og matjord, og er basert på definerte arealkategorier som investeringsprosjektene i utbygging påvirker.
- Tiltak for kompetanseheving knyttet til miljøkrav og regulatoriske vilkår gjennomføres gjennom kursing, erfaringsutveksling og faste møteplasser for miljøfaglige og andre nøkkelpersoner
- Det er økt innsats i anskaffelser og oppfølging av entreprenører, inkludert kontroller av miljørelatert etterlevelse i byggefasen.

Dette arbeidet er avgjørende for å sikre at naturhensyn etterleveres i praksis, og at tiltakshierarkiet faktisk gir resultater.

## Mål, indikatorer og resultater (E4-4, E4-5, ESRS 2 MDR-M, MDR-T)

### Overordnet målstruktur og KPI er

Bane NORs arbeid med mål for biologisk mangfold og økosystemer er forankret i konsernstrategiens satsingsområde om å «bidra til å nå Norges klima og miljømål», der antall tiltak som vil gi vesentlig reduksjon av naturpåvirkning og økt arealeffektivitet inngår. Dette innebærer at vi skal minimere negative påvirkninger på natur, styrke naturhensyn i prosjekter og etterleve nasjonale og internasjonale miljøforpliktelse. Disse forholdene skal ivaretas av interne retningslinjer og krav om miljøsertifiseringer, dokumentasjon av naturpåvirkning og risikovurderinger som stilles til leverandører ved anskaffelse prosesser.

Målene for biologisk mangfold og økosystemer gjelder virksomheten i hele landet.

### Måleindikatorer

For å vurdere vår påvirkning på biologisk mangfold og økosystemer er Bane NOR opptatt av arealbeslag, fremmede arter og økologisk tilstand generelt.

### Arealbeslag i og nær viktige naturverdier

Arealbeslag er et av de mest sentrale indikatorområdene i Bane NORs naturarbeid. Vi måler areal av verdifull natur påvirket av prosjekter, basert på definisjonene i Nasjonal transportplan for natur av nasjonal og vesentlig regional verdi.

I 2024 og 2025 ble to prosjekter satt i drift uten inngrep i natur av nasjonal

eller vesentlig regional verdi. Dette gjelder Arna–Fløen og Nygårdstangen–Bergen–Fløen. Prosjektet Drammen–Kobbervikdalen ble idriftsatt i 2025, her var det inngrep i om lag 1 dekar verdifull natur.

Bane NOR mangler systematikk for registrering av mindre inngrep i fornyelse og løpende drift og vedlikehold. Slike inngrep kan være små i areal, men økologisk relevante der jernbanen går tett på viktige naturmiljøer.

### Fremmede arter – risiko, spredningsveier og bekjempelsestiltak

Spredning av fremmede arter er vurdert som en av de viktigste påvirkningsfaktorene for tap av biologisk mangfold i transportsektoren. Jernbanen kan fungere som en spredningskorridor, og aktivitet på jernbanens arealer kan medføre risiko for ytterligere spredning. Det er et lovpålagt krav at Bane NOR skal treffe tiltak for å minimere risikoen for spredning.

Vi kartlegger hvor på våre eiendommer det er fremmede arter, for å kunne ta risikoreduserende hensyn i både prosjekter og drift. I tillegg måler vi hvor mange steder der vi driver aktiv bekjempelse av fremmede arter.

### Arter og økologisk tilstand

På grunn av omfanget og variasjonen i virksomhetens geografiske nedslagsfelt, er det krevende å måle og se trender for arter og økologisk tilstand i områder virksomheten påvirker.

Bane NOR testet i 2025 ny metodikk ved prosjektet Vendspor Asker som ble valgt som pilot «Metodikk for før

- og etterundersøkelse» og elvemusling (*Margaritifera margaritifera*) som indikator. Feltundersøkelse viste ingen levende elvemusling i den undersøkte strekningen, og det ble konkludert med at arten ikke er egnet som indikator for prosjektet. Erfaringene viser at metodikken gir nyttig innsikt, men at påvirkning fra enkeltprosjekter kan være vanskelig å isolere i områder med flere påvirkningskilder. Dette understreker behovet for referansestasjoner og supplerende indikatorer i fremtidige undersøkelser.

### Mål, indikatorer og resultater

Unngåelse av inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi er den viktigste KPI-en Bane NOR har operasjonalisert, for utbyggingssjekter som skal rapportere måloppnåelse og utvikling med tilhørende tiltak årlig. Tilsvarende mål og tiltak er foreløpig ikke operasjonalisert for drift- og vedlikeholdsaktiviteter eller eiendomsforvaltningen. Fordi ulike deler av virksomheten har ulike mål, gis her separate oversikter over mål, indikatorer og tiltak.

### Drift- og vedlikeholdsaktiviteter

Drift- og vedlikeholdsaktiviteter i Bane NOR kan forårsake mindre arealinngrep.

Aktiviteter som innebærer graving, flytting av masser, flytting av vegetasjonsavfall, bruk og flytting av utstyr, kan medføre risiko for utilsiktet spredning av fremmede arter. Som et forebyggende tiltak har Bane NOR i en årrekke gjennomført aktiv bekjempelse av utvalgte fremmede arter på våre eiendommer, bl.a. langs jernbanesporret og på stasjonsområder.

**Tabell 31** Mål og resultater innen biologisk mangfold og økosystemer for drift og vedlikehold

Mål for undertema «Direkte påvirkningsfaktorer for tap av biologisk mangfold»			
Kortsiktig mål (+/- 1 år)	Unngå inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi. 5 tiltak som vil gi en vesentlig reduksjon av påvirkningen på naturmiljø Minimum gjennomføre bekjempelse på alle kjente lokaliteter med fremmede arter		
Måleindikatorer	- Antall dekar med inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi. - Antall gjennomførte tiltak som vil gi en vesentlig reduksjon av påvirkningen på natur (herunder vannmiljø) - Antall lokaliteter med bekjempelsestiltak mot fremmede arter.		
Måloppnåelse	2023	2024	2025
	Ikke tall på inngrep Ikke tall på tiltak for vannmiljø 130 (Lokaliteter behandlet med plantevernmidler. Kostnad 1,5 MNOK)	0 (antall dekar inngrep) 2 (tiltak som bedrer natur) 171 (Lokaliteter behandlet med plantevernmidler. Kostnad 2,1 MNOK)	0 (antall dekar inngrep) 2 (tiltak som bedrer natur) 599 (Lokaliteter med bekjempelsestiltak – av disse er 285 behandlet med plantevernmidler- Kostnad 2,3 MNOK)
Mål på mellomlang sikt (+/- 5 år)	Unngå inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi.		
Måleindikator	- Antall dekar med inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi. - Antall gjennomførte tiltak som vil gi en vesentlig reduksjon av påvirkningen på natur (herunder vannmiljø) - Antall lokaliteter med bekjempelsestiltak mot fremmede arter.		
Mål	2026	2027	2028
	0 (antall dekar inngrep)	0 (antall dekar inngrep)	0 (antall dekar inngrep)
Langsiktig mål (>5 år)	Ta vare på og fremmer stedegen natur langs jernbanen.		
Måleindikator	Ikke utviklet		

Det er i 2025 ikke rapportert om noen avsluttede større fornyelsesprosjekter der det ble gjort beslag av natur.

Det er identifisert to ferdigstilte tiltak der vi har vesentlig redusert påvirkningen på natur, ved å gjøre tilstanden bedre. Dette gjelder utbedring av vandringshinder for fisk.

- I forbindelse med flomsikringsarbeid i Langbekken i Melhus kommune har Bane NOR åpnet bekken og muligjgjort fiskevandring og gyting over en lengre strekning.

- I Ydseelva i Verdal har man utført fysiske tiltak for en varig løsning for fiskevandring i elva. For å utjevne høydeforskjellen i elva ble det etablert flere kulper med kuppelstein og elvegrus både mellom oppstrøms jernbanekulvert og nedstrøms veikulvert, og nedstrøms jernbanekulverten. I tillegg er erosjonssikringa i området reetablert.

Arbeidet med aktiv bekjempelse av fremmede arter langs eksisterende jernbane dekkes av en landsdekkende kontrakt for vegetasjonskontroll.

Bane NOR har hittil definert åtte arter (kjempebjørnekjeks, tromsøpalme, kjempespringfrø, slirekne-arter, kanadagullris, lupin, rynkerose og russekål) som prioriterte for aktiv bekjempelse utfra tidligere utredningsarbeid. I 2025 er ble 599 lokasjoner undersøkt som et ledd i flerårige bekjempelsesregimer, hvor det var behov for bekjempelse med plantevernmidler på om lag halvparten av disse.

Det foregår et systematisk arbeid med å oppdatere rutiner for aktiv bekjempelse av fremmede arter. Arbeidet

omfatter både prioritering av arter, samt hvilke områder som bør prioriteres for kartlegging og samarbeidsprosjekter for bekjempelse og begrensning av forekomster av fremmede arter.

### Utbyggingsprosjekter

I utbyggingsprosjekter er målet knyttet til permanent arealendring. Dette håndteres i reguleringsplaner og tilhørende planprosesser for hvert enkelt prosjekt. I forbindelse med reguleringsplan søkes det om en ramme

for arealbeslag som for eksempel kan innebære arealinngrep i naturverdier. Data oppgis for ferdigstilte prosjekter fra rapporteringsåret.

Arealbeslag knytter seg i første omgang til beslag målt i daa av verdifull natur (definisjon) i tråd med definisjon i Nasjonal transportplan. I 2025 er det rapportert 1 daa inngrep av areal med vesentlig nasjonal eller regional verdi og 11 daa beslag av jordbruksareal i forbindelse med

utbyggingsprosjekter. Utbyggingsprosjektene ivaretar hensyn til fremmede arter i planlegging og gjennomføring av prosjekter i tråd med regelverk og etablert praksis på området.

### Eiendomsforvaltning

Bane NOR har de siste årene kartlagt store deler av stasjonsområdene for fremmede arter. Basert på både fremmedartslisten og forskrift mot fremmede arter er det plukket ut prioriterte arter som har høyere risiko

**Tabell 32** Mål innen biologisk mangfold og økosystemer for utbyggingsaktiviteter

Mål for undertema «Direkte påvirkningsfaktorer for tap av biologisk mangfold»			
Kortsiktig mål (+/- 1 år)	Unngå inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi Unngå beslag av jordbruksareal		
Måleindikatorer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi.</li> <li>• Antall dekar beslag av jordbruksareal (fulldyrket jord, overflatedyrket jord og innmarksbeite)</li> </ul>		
Måloppnåelse	2023	2024	2025
	121	0	1 11
Mål på mellomlang sikt (+/- 5 år)	Unngå inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi Unngå beslag av jordbruksareal		
Måleindikator	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi.</li> <li>• Antall dekar beslag av jordbruksareal (fulldyrket jord, overflatedyrket jord og innmarksbeite)</li> </ul>		
Mål	2026	2027	2028
	0	0	0
Langsiktig mål (>5 år)	Unngå inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi Unngå beslag av jordbruksareal		
Måleindikator	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi.</li> <li>• Antall dekar beslag av jordbruksareal (fulldyrket jord, overflatedyrket jord og innmarksbeite)</li> </ul>		

for spredning via jernbanen og den transportaktiviteten som foregår på stasjonsområdene våre. Oppdatert kunnskapsgrunnlag skal bidra til en mer aktiv bekjempelse av fremmede arter og senere til etablering av stedegne arter på våre stasjoner.

I løpet av 2025 gjennomførte Bane NOR tre tiltak for å redusere negativ påvirkning eller styrke positiv påvirkning knyttet til natur på eiendommer langs jernbanen. Disse tre tiltakene ble gjennomført på ulike banestrekninger:

- Røros- og Solørbanen: På stasjoner langs Røros- og Solørbanen er gressarealer erstattet med blomsterenger for å styrke forholdene for pollinerende insekter i samarbeid med

forvalterne La Humla Suse AS. Dette omfatter blant annet 300 m<sup>2</sup> blomstereng på Atna stasjon og 200 m<sup>2</sup> på Namnå stasjon. I tillegg er det satt ut insektshotell på stasjonene Alvdal, Atna, Koppang, Elverum og Rena.

- Kongsvingerbanen: Bekjempelse av kjempespringfrø på Haga, Disenå og Galterud.
- Østfoldbanen: Bekjempelse av kanadagullris mellom Ski og Ås.

For kommende periode prioriteres etablering av en handlingsplan og rutine for håndtering av fremmede arter, endring av skjøtselsmetode på utvalgte arealer

## Forventede finansielle virkninger (E4-6)

### Overgangsrisiko og regulatoriske krav

Bane NOR vurderer biologisk mangfold og økosystemer som finansielt vesentlig, primært gjennom overgangsrisiko – altså risikoen som følger av skjerpede krav fra myndigheter, eier og samfunnet.

Regelverk og forventninger på dette området kan bli strengere de neste årene, for eksempel i operasjonalisering av Naturavtalen, nasjonale mål og varslede krav til naturregnskap. Dette vil kunne ha konsekvenser både på kort og mellomlang sikt med pågående prosjekter hvor krav kan endres underveis.

**Tabell 33** Mål innen biologisk mangfold og økosystemer for eiendom og serviceanlegg

Mål for undertema «Direkte påvirkningsfaktorer for tap av biologisk mangfold»			
Kortsiktig mål (+/- 1 år)	Tiltak som vil gi en vesentlig reduksjon av påvirkningen på naturmiljø		
Måleindikatorer	Antall stasjonsområder kartlagt Andel kartlagte stasjonsområder % Antall gjennomførte tiltak som vil gi en vesentlig reduksjon av påvirkningen på natur		
Måloppnåelse	2023	2024	2025
	20 6 %	214 (korrigert) 64 %	23 7 % 3 tiltak
Mål på mellomlang sikt (+/- 5 år)	Ta vare på og fremmer stedegen natur langs jernbanens eiendom.		
Måleindikator	Antall gjennomførte tiltak som vil gi en vesentlig reduksjon av påvirkningen på natur.		
Mål	2026	2027	2028
	5	Ikke definert	Ikke definert
Langsiktig mål (>5 år)	Ta vare på og fremmer stedegen natur langs jernbanens eiendom.		
Måleindikator	Antall gjennomførte tiltak som vil gi en vesentlig reduksjon av påvirkningen på natur.		

Vi kan også møte endrede krav på mellomlang og lang sikt, slik at nye prosjekter som planlegges nå møter strengere krav i plan- og reguleringsprosessen. Vi vil kunne måtte endre trasévalg, bygge på dyrere måter eller møte større krav til avbøtende tiltak og overvåkning.

På lang sikt må vi også ta høyde for at infrastrukturen vi bygger i dag vil eksistere i flere tiår og må ta høyde for økende naturkrav og klimarisiko. Et eksempel på dette er det pågående utbyggingsprosjektet på Dovrebana, som skal gi dobbeltspor mot Hamar. Dette skal bygges gjennom Åkersvika, et område som er vernet etter Ramsar-konvensjonen og i egen forskrift internasjonalt. Risiko i slike prosjekter må stadig revurderes, og naturhensyn har allerede gitt både forsinkelser og økte kostnader.

Internt er det vurdert at denne risikoen kan overstige 300 MNOK i enkelte prosjekter, for eksempel dersom vi må bygge flere og lengre tunneler. Denne terskelen er brukt som indikator på finansielt vesentlige hendelser i henhold til konsernets rammeverk. Dette er ikke bare kostnadsdrivere, men også tidsdrivere. Forsinkelser kan forsterke de finansielle virkningene ytterligere, og redusere Bane NORs evne til å innfri forventninger fra eier og samfunnet for øvrig.

Bane NOR vil videreutvikle arbeidet med natur- og økosystemrelaterte risikoer gjennom mer systematisk overvåkning og bedre datagrunnlag på tvers av divisjonene. Dette omfatter å etablere tydeligere mål og indikatorer, styrke integrering av naturhensyn tidligere i plan- og prosjekteringsfasene og sikre at krav og tiltak følges opp

i gjennomføring. Videre skal erfaringer fra pågående prosjekter brukes til å forbedre styringsprosesser, slik at selskapet i større grad kan forebygge kostnads- og tidsdrivende konsekvenser knyttet til naturpåvirkning og regulatoriske endringer.



Kapittel 4:

## ➔ **Ressursbruk og sirkulær økonomi**

## Kontekst og strategi (ESRS 2 SBM-3, IRO-1)

### Vurdering av vesentlighet

Ressursbruk og sirkulær økonomi er vurdert som et vesentlig tema for Bane NOR ettersom virksomheten er materialintensiv.

Den doble vesentlighetsanalysen fra 2024 identifiserte inngående ressurser som påvirkningsvesentlige, ettersom Bane NOR har et betydelig ressursfotavtrykk i verdikjeden. Gjennom entreprenørene forbrukes store mengder betong, stål og øvrige materialer i utbyggingen av jernbane samt i konstruksjoner som bruer og tunneler. I tillegg til entreprenørlevert materiell har Bane NOR også direkte innflytelse over jernbaneteknisk materiell.

Selskapet utarbeider tekniske krav, ivaretar rollen som innkjøper og kan dermed stille krav som sikrer klima- og miljøvennlige materialvalg i anskaffelsene. Materialene medfører omfattende oppstrøms miljøpåvirkning som følge av uttak av råvarer, produksjon og transport. Nedstrøms bidrar den betydelige mengden overskudds- og avfallsmasser til å forsterke det samlede påvirkningsbildet.

Temaet ble vurdert til å ligge over terskelen for finansiell vesentlighet. Det skyldes særlig risikoer innenfor jernbaneteknisk materiell knyttet til håndtering av overskuddsmateriell, avfall, tilgang på kritiske jernbane-

komponenter og økende kostnader grunnet høyere aktivitetsnivå innenfor særlig vedlikehold framover.

Manglende innsats når det gjelder sirkulære prinsipper kan dermed innebære at materialforbruket forblir høyt, noe som gir økt press på naturressurser, høyere utslipp og kostnader. Det kan også forsterke risikoen for mangel på kritiske komponenter. Styrket sirkularitet kan representere muligheter, som bedre forsyningsikkerhet, lavere kostnader og reduserte klimagassutslipp. Tiltak som byttelagerordning og ombrukslager er viktige virkemidler for å tilrettelegge for mer ombruk.

**Tabell 34** Oversikt over undertemaer, IRO, policy, tiltak og mål (E5 Ressursbruk og sirkulær økonomi)

Hovedtema	Undertema	Påvirkning, risiko og muligheter	Tilknyttet policy	Tilknyttet tiltak	Tilknyttet mål
E5 Ressursbruk og sirkulær økonomi	Inngående ressurser, herunder ressursbruk	Stort materialforbruk gjennom vår høye aktivitet, med tilsvarende høyt ressursfotavtrykk i verdikjeden.	Konsernprosedyre for anskaffelser Konsernprosedyre for logistikk Prosedyre for håndtering av av overskuddsmateriell	Miljøvekting 30% Samarbeid med leverandører Ombruk og gjenbruk av materiell	(i) ombruk av overskuddsmateriell (iii) EPD-dekning i innkjøp

### Kobling til konsernstrategi og forretningsmodell

I Bane NORs konsernstrategi er to av fem satsningsområder relevante for ressursbruk og sirkulærøkonomi: Grønt taktskifte og Optimalisering.

Gjennom krav til miljøvekting i anskaffelser, etablering av digitale løsninger for registrering og bruk av overskuddsmateriell, prosesser for avfallshåndtering for å forhindre materiell på avveie og videreutvikling av byttelagerordningen, inkludert revisjon av kritiske komponenter, jobber Bane

NOR for økt sirkularitet. Ressursbruk er tett knyttet til Bane NORs kjerneaktiviteter, men sirkulære prinsipper må også integreres i verdikjeden for økt sirkularitet. Disse tiltakene reduserer behovet for nyproduksjon og øker kostnadsbesparelser. Samtidig styrkes driftssikkerheten ved å sikre tilgang til komponenter som ikke lenger er tilgjengelige i markedet. Særlig Bane NORs innkjøp- og logistikkfunksjon har en nøkkelrolle i operasjonaliseringen av økt sirkularitet.

### Sammenheng med øvrige vesentlige temaer

Ressursbruk og sirkulærøkonomi henger tett sammen med bærekraftstemaene klimaendringer (E1) og biologisk mangfold og økosystemer (E4). Lavere materialforbruk og høyere andel ombruk og gjenvinning bidrar til reduserte utslipp i verdikjeden (E1) og mindre press på naturressurser (E4). Korrekt håndtering av overskuddsmateriell inkludert å forhindre at dette blir avfall, eller at avfall kommer på avveie, kan også være viktig for lokal natur. Krav til avfallshåndtering og

tilrettelegging for ombruk har også berøringspunkter mot arbeidere i verdikjeden (S2), fordi leverandørmarkedet og forretningspartnere påvirkes av krav til dokumentasjon, sortering og sporbarhet.

### Begrensninger og forbedringsområder

Selv om virksomhetsstyringen har integrert flere operative mål, tiltak og virkemidler, mangler Bane NOR en helhetlig tilnærming til ressursbruk og sirkularitet, inklusive tydelige overordnede mål for hele virksomheten, på både kort-, mellom- og lang sikt. Videre er datagrunnlaget for materialstrømmer fortsatt fragmentert, og EPD-dekning er ikke komplett for nøkkelvarekategorier. Det jobbes med å adressere disse begrensningene gjennom tydeligere kobling til vesentlighet og strategiske mål, videreutvikling av datasystemer og innsamling av mengdedata, styrkede krav i innkjøp og øvrige prosessforbedringer i 2026.

### Retningslinjer og prosedyrer (E5-1, ESRS 2 MDR-P)

#### Styringssystem og overordnede dokumenter

Bane NORs eksisterende arbeid med ressursbruk og sirkulær økonomi er forankret i konsernets styringssystem, som regulerer anskaffelser, logistikk og avfallshåndtering. Se fullstendig oversikt over styringsdokumenter i kapittel 1 *Generelle opplysninger*.

De sentrale dokumentene er konsernprosedyrene for anskaffelser og logistikk, samt instruksen for avfallshåndtering. Disse dokumentene fastsetter krav, roller og ansvar for å sikre effektiv og miljøvennlig ressursutnyttelse. Prosedyrene gjelder for alle ansatte og innleide som deltar i planlegging, gjennomføring og oppfølging av anskaffelser og kontrakter, og de beskriver innkjøpsprosesser og leverandøroppfølging.

### Avfallshierarki og forebygging

Instruksen for avfallshåndtering gjelder for Bane NORs egne ansatte og kontraherte samarbeidspartnere og er et sentralt virkemiddel for å redusere miljøbelastningen fra Bane NORs aktiviteter. Den bygger på avfallshierarkiet og prioriterer forebygging, ombruk og gjenvinning før energiutnyttelse og deponering. Instruksen stiller krav om minimum 80 prosent sorteringsgrad og forskriftsmessig håndtering av både ordinært og farlig avfall. Den omfatter også føringer for leverandørers avfallshåndtering, som skal sikres gjennom kontraktskrav og oppfølging. Hensikten er å forebygge skadevirkninger på mennesker, miljø og materiell, samtidig som ressursutnyttelsen optimaliseres.

### Organisering og ansvar

Anskaffelser og logistikk har en nøkkelrolle i å implementere sirkulære prinsipper, særlig for jernbaneteknisk materiell. Logistikkavdelingen tilrettelegger for opprydding av hensatt

**Tabell 35** Oversikt over viktige styringsdokumenter for sirkulær økonomi

Styringsdokumenter	Innhold og formål	Dokumentansvarlig
Konsernstandard for anskaffelser	Beskriver hele anskaffelsesprosessen fra behov og planlegging til konkurranse, kontrakt og oppfølging. Det stilles krav til lovetterlevelse, bærekraft, risikostyring, dokumentasjon og bruk av systemer, samt tydelige roller og ansvar.	Konserndirektør Strategi og bærekraft
Konsernprosedyre for logistikk	Beskriver hvordan logistikk og innkjøp av jernbaneteknisk materiell skal planlegges, gjennomføres og følges opp i Bane NOR. Prosedyren omfatter lagerstyring, vareflyt, beredskap, retur, avhending og ansvar for å sikre effektiv, sikker og bærekraftig håndtering gjennom hele livssyklusen.	Logistikksjef
Prosedyre for registrering av overskuddsmateriell	Beskriver hvordan overskuddsmateriell i Bane NOR skal vurderes, håndteres og returneres til lager for gjenbruk, eller avhendes som ukurans. Prosedyren tydeliggjør ansvar, krav til dokumentasjon, retur, videresalg og miljømessig forsvarlig avfallshåndtering.	Leder lagerdrift
Instruks for avfallshåndtering	Beskriver krav til hvordan avfall i Bane NOR skal forebygges, sorteres, håndteres, lagres, transporteres og rapporteres. Instruksen tydeliggjør ansvar, opplæring og krav til miljø, sikkerhet og regelverk i drift, vedlikehold og prosjekter.	Miljøledelse rådgiver Bane

materiell og ombruk, mens anskaffelsesfunksjonen sikrer at miljøkrav integreres i konkurranser og kontrakter. Instruksen for avfallshåndtering skal følges, og det skal rapporteres sorteringsgrad og avfallsfraksjoner. Leverandører, forretningspartnere og godkjente avfallsaktører har ansvar for å levere varer og tjenester i tråd med kontraktskrav, inkludert dokumentasjon av miljøpåvirkning og sporbarhet. Denne strukturen understøttes av digitale løsninger som Logistikkportalen, som gir oversikt over overskuddsmateriell og sikrer sporbarhet i avfallshåndtering.

## Tiltak og ressurser (E5-2, ESRS 2 MDR-A)

### **Anskaffelser som overordnet virkemiddel for sirkularitet**

Et sentralt virkemiddel som kan bidra til økt sirkularitet, er bruk av forskriftskravet om klima- og miljøvekting for å fremme sirkularitet, inkludert for anskaffelse av jernbaneteknisk materiell. Bruk av resirkulerte eller ombrukte materialer kan både fremme sirkularitet og redusere klimafotavtrykk. Bane NOR kan i tillegg stille kontraktskrav, som krav til resirkuleringsgrad i stål. Dette ivaretas delvis gjennom krav om EPD ved innkjøp, noe som gir transparens og gjør det mulig å velge produkter med dokumentert miljøprofil.

### **Ombruk og gjenbruk av materiell**

Logistikkavdelingen har de siste fem årene kartlagt overskuddsmateriell og demonterte komponenter til en verdi av 65,8 MNOK, hvorav 61 prosent (40,2 MNOK) er gjenbruk. Dette arbeidet skjer gjennom systematisk kartlegging, håndtering og klargjøring av

materiell som kan brukes på nytt i nye prosjekter eller vedlikeholdsarbeid. Digitale løsninger som Logistikkportalen gjør det mulig å registrere og spore overskuddsmateriell, og sikrer at gjenbruk skjer på en strukturert og sporbar måte. Tiltaket reduserer innkjøpskostnader, minimerer avfall og styrker forsyningssikkerheten for kritiske komponenter.

### **Samarbeid med leverandører og avfallsaktører**

For å sikre effektiv ressursutnyttelse samarbeider Bane NOR tett med leverandører og godkjente avfallsaktører. Entreprenører kan benytte konsernets rammeavtaler med produsenter av jernbaneteknisk materiell, noe som sikrer at materiellet oppfyller krav til kvalitet, klima og miljø. I tillegg har Bane NOR inngått avtaler med avfallsaktører som håndterer sortering, gjenvinning og energiutnyttelse i tråd med regelverk. Det pågår også testprosjekter for resirkulering av utrangert materiell, som betongsviller og isolatorer, for å øke materialgjenvinning og redusere behovet for primærråstoff.

Eksempler på tiltak:

- I prosjektet Sandbukta–Moss–Såstad er det gjennomført ombruk av rensset vann fra prosjektets eget renseanlegg, der betydelige mengder vann har blitt gjenbrukt i Moss sentrum.
- I prosjektet Drammen–Kobbervikdalen er det i tillegg til internt ombruk også gjort et systematisk arbeid for å legge til rette for gjenbruk av materiell fra midlertidige hensettingsanlegg. En rekke jernbanetekniske komponenter er ombrukt i andre deler av virksomheten.
- På Kolbotn stasjon er det gjenbrukt

betydelige mengder jernbanetekniske elementer, herunder omtrent 1500 meter skinner, flere sporveksler og rundt 1500 betongsviller som enten er gjenbrukt direkte eller flyttet til drift- og vedlikeholdslagre for videre bruk.

- Det er også ombrukt store mengder ballastpukk, anslagsvis 1500 tonn, som brukes i fyllingstiltak i 2025. Overskuddsmaterialer som forskalingstrevirke, plattformlokk og XPS isolasjon blir omdisponert og gjenbrukt mellom flere stasjoner, inkludert Kolbotn, Ljan og Langhus, i forbindelse med arbeidet ved Nordstrand stasjon.
- Ved Hove hensetting er det oppnådd svært høy grad av materialgjennbruk, blant annet gjennom 99 prosent massebalanse, omfattende bruk av kortreiste masser, redusert bruk av asfalt, endrede materialvalg i tekniske bygg og betydelig ombruk av VA komponenter, trekkekummer, jernbanemateriell, betongramper og steinblokker. Steinblokker fra en eldre jernbanebru er i tillegg benyttet som støttemur og erosjonssikring langs bekken Bæla.

Samlet viser erfaringene fra prosjektene at store mengder materiell, fra tekniske komponenter til konstruksjonsmaterialer og masser, kan gjenbrukes effektivt. Ombruk inngår som en integrert del av planleggingen i Bane NORs utbyggings- og fornyelsesprosjekter.

## Mål, indikatorer og resultater (E5-3, ESRS 2 MDR-M, MDR-T)

### Overordnet mål og styringslogikk

Bane NOR har innenfor sin logistikkfunksjon satt kortsiktige mål for ombruk av jernbaneteknisk materiell i MNOK og sorteringsgrad, men må videreutvikle datagrunnlag og systemer basert på fysiske mengder.

Per 2025 er tre operative mål sentrale:

- Ombruk av overskuddsmateriell
- Sorteringsgrad for avfall
- EPD-dekning/dokumentasjon for klimafotavtrykk i innkjøp

Ombruksmålet har vært praktisk operasjonalisert som verdi av registrert overskuddsmateriell for ombruk

innenfor jernbaneteknisk materiell. Sorteringsgrad gjelder i forbindelse med Bane NORs avfallshåndtering. EPD-dekning er definert som andel av relevante anskaffelser per varekategori med tredjepartsverifiserte miljødeklarasjoner eller dokumentasjoner som viser klimafotavtrykk.

Disse målene er valgt fordi de gir direkte styringseffekt i innkjøp, logistikk, prosjektgjennomføring og drift. De kan kobles til både påvirkningsvesentlighet (materialforbruk og avfall) og finansiell vesentlighet (kost/risiko i leverandørkjeden).

### Mål, indikatorer og resultater

I 2025 ble ombruksmålet ikke nådd. Registrert verdi for ombruk av over-

skuddsmateriell endte på 6,8 MNOK, mot målet på 15 MNOK. En medvirkende årsak til dette kan være at bedre opprydding etter prosjektavslutning, gjør at overskudd i større grad håndteres direkte, slik at færre varer blir hensatt og blir tilgjengelig for ombruk. Samtidig er systematikken for svak til at vi kan redegjøre presist for årsaksammenhengene.

Kravet om 80 prosent sorteringsgrad er oppnådd i gjennomsnitt, på bakgrunn av våre avfallsrapporter. Vi ser variasjon i praksis og datakvalitet fra ulike aktiviteter.

For EPD-dekning fortsatte arbeidet som ble igangsatt i 2024. Det er per i dag et fåtall leverandører som har

**Tabell 36** Mål innen ressursbruk og sirkulærøkonomi

Kortsiktige operative mål for sirkulærøkonomi			
Kortsiktig mål (<=1 år)	Systematisk kartlegging av overskuddsmateriell for ombruk skal utgjøre minimum 15 MNOK i 2025		
Måleindikator	MNOK (registrert verdi i kroner)		
Måloppnåelse	2023	2024	2025
	19,7 MNOK	8,2 MNOK	6,8 MNOK
Måltall	Ikke bestemt	Ikke bestemt	15 MNOK
Kortsiktig mål (<= 1 år)	Sorteringsgrad av avfall skal være minst 80 %		
Måleindikator	% Sorteringsgrad		
Måloppnåelse	2023	2024	2025
	>80 %	>80 %	95 %
Måltall	Ikke bestemt	Ikke bestemt	80 %
Kortsiktig mål (<= 1 år)	EPD eller leveranse av dokumentasjon for klimafotavtrykk		
Måleindikator	% andel av jernbanemateriell med EPD		
Måloppnåelse	2023	2024	2025
	Uvisst	44 %	50 %
Måltall	Ikke bestemt	Ikke bestemt	44 %

oppdatert og tilgjengelig EPD-dokumentasjon for sine produkter. Bane NOR fortsetter derfor å etterspørre EPD'er eller dokumentasjon for klimafotavtrykk, som en del av arbeidet med å styrke grunnlaget for miljøinformasjon i anskaffelser og materialvalg. Innføring av krav om digitale produktpass for alle produkter som omsettes i Europa, med gradvis utrulling frem mot 2030, forventes å bidra positivt til økt tilgjengelighet og kvalitet på EPD-data.

### **Oppfølging, rapportering og mulig videreutvikling**

Oppfølging skjer kvartalsvis i linjen og konsolidert i årsrapporteringen, med datakilder fra ERP / kontraktsdatabaser, avfallsrapporter fra godkjente aktører og registrering i Logistikkportalen.

For å styrke styringskvaliteten vurderes en justering av mål og indikatorer i 2026:

- Ombruk (MNOK og antall enheter): supplere verdimål med volummål (antall enheter/tonn) og gjenbruksrate per kategori (f.eks. skinner, sviller, kabler), forutsatt at mengdedata samles inn på en mer systematisk måte.
- Sorteringsgrad (%): øke ambisjonsnivå
- EPD dekning (%): styrket datainn-samling fra anskaffelser og vurdere ambisjonsnivå

### **Inngående ressurser (ESRS E5-4)**

Bane NORs virksomhet er materialintensiv, og tilstrømningen av jernbaneteknisk materiell utgjør en betydelig del av ressursfotavtrykket. I 2025 ble det anskaffet materiell for ca. 1,34 mrd.

kroner, en nedgang på 1 prosent fra 2024. Dette illustrerer hvordan aktivitetsnivået i utbygging og vedlikehold direkte påvirker materialstrømmer og ressursbruk.

### **Sekundære materialer og gjenbruk**

Andelen sekundære materialer (gjenbrukete eller resirkulerte produkter) er en viktig indikator, men Bane NOR har per i dag begrenset datagrunnlag. Registering av overskuddsmateriell er oppgitt i verdi (MNOK), men ikke systematisk i vekt eller prosentandel av total materialstrøm. I 2025 ble materiell til en verdi av 6,8 MNOK registrert, tilsvarende ca. 0,5 prosent av innkjøpsverdien for jernbanemateriell. Bane NOR jobber med å forbedre sitt system for å loggføre vektdata, samt måle prosentandel av gjenbrukete produkter. Dette vil gi bedre grunnlag for å etablere og følge opp sirkularitetsmål og Bane NORs klima- og miljøfotavtrykk.

### **Metoder og datakilder**

Måling av materialstrømmer krever standardiserte metoder og pålitelige datakilder. Bane NOR benytter i dag anskaffelsesdata, kontraktsinformasjon og avfallsrapporter fra godkjente aktører, men mangler full integrasjon av EPD-data og automatisert innhenting av vektinformasjon. Forutsetningene for beregning av sekundærandel og tilstrømning er derfor delvis manuelle og basert på estimater.

### **Økonomiske virkninger og antakelser (ESRS E5-6)**

Ressursbruk og sirkulær økonomi har betydelige økonomiske implikasjoner for Bane NOR. Økt satsing på drift og vedlikehold i Nasjonal transportplan

2025–2036 vil kreve større mengder jernbaneteknisk materiell, noe som medfører både høyere innkjøpskostnader og økt ressursfotavtrykk. I 2025 brukte Bane NOR ca. 1,34 mrd. kroner på anskaffelse av materiell, en nedgang på 1 prosent fra 2024.

Denne kostnadsveksten illustrerer hvordan aktivitetsnivå og materialintensitet påvirker økonomien direkte. Samtidig gir tiltak som ombruk, revisjon og krav om EPD potensial for kostnadsreduksjon, bedre forsynings-sikkerhet og lavere risiko for prisvolatilitet i råvaremarkedet.

### **Kritiske forutsetninger**

De økonomiske vurderingene bygger på antakelser om aktivitetsnivå, prisutvikling for jernbaneteknisk materiell, og tilgjengelighet av kritiske jernbanekomponenter. Scenarioene for 2026–2030 inkluderer både økt investeringsnivå og strengere regulatoriske krav til sirkularitet og dokumentasjon.

Forutsetningene omfatter også effekten av miljøvekting i anskaffelser (30 prosent) og krav om EPD, som kan gi høyere enhetspriser på kort sikt, men lavere livsløpskostnader gjennom bedre kvalitet og gjenvinnbarhet.

### **Begrensninger og forbedringsbehov**

Bane NOR har foreløpig ikke en fullstendig finansiell modell som kvantifiserer effekten av sirkulære tiltak på CAPEX og OPEX. Det mangler også standardiserte metoder for å beregne økonomiske konsekvenser av ressursbruk og avfallshåndtering, inkludert scenarioer for råvarepriser og forsynings-sikkerhet.



Kapittel 5:

## ➔ **Arbeidere i verdikjeden**

Dette kapitlet svarer ut både S2-standarden i ESRS, og kravet til redegjørelse etter åpenhetsloven til Bane NOR SF, inkludert datterselskap Bane NOR Eiendom AS.

### Kontekst og strategi (ESRS 2 SBM2-3)

#### Vurdering av vesentlighet

Bane NOR er en av Norges største byggherrer og innkjøpere i bygg og anleggssektoren med mer enn 1000 direkte leverandører og tilsvarende mange forretningspartnere. Det innebærer utstrakt bruk av entreprenører og underleverandører i prosjekter, drift og vedlikehold. I vår rapportering omfatter «arbeidere i verdikjeden» primært arbeidstakere hos leverandører og forretningspartnere som utfører arbeid på våre kontrakter, anlegg og leveranser – nasjonalt og internasjonalt.

Fra et påvirkningsperspektiv (innenfra-ut) har Bane NOR en betydelig mulighet til å påvirke arbeidsforholdene til arbeidere gjennom krav, kriterier og oppfølging av etterlevelse. Manglende etterlevelse av konvensjoner, lover og forskrifter kan føre til helse- og sikkerhetsrisiko, uansvarlige arbeidsforhold og utnyttelse av arbeidstakere. Som stor offentlig byggherre har Bane NOR et særlig ansvar for å motvirke dette og bidra til en trygg, rettferdig og ansvarlig arbeidslivspraksis.

Fra et finansielt og operasjonelt vesentlighetsperspektiv (utenfra-inn) kan arbeidsforholdene i verdikjeden påvirke vår prosjektgjennomføring,

HMS, kvalitet, kostnader og risiko. Uholdbare forhold hos leverandører og forretningspartnere kan gi forsinkelser, økte kostnader, forringet kvalitet, redusert sikkerhet og svekket omdømme og tillit. Et høyt nivå av seriositet og ansvarlighet i verdikjeden bidrar samtidig til like konkurransevilkår og bedre styring av risiko.

På bakgrunn av både påvirkningsrisiko og konsekvensrisiko er temaet «arbeidere i verdikjeden» vurdert som et vesentlig bærekraftstema for Bane NOR.

**Tabell 37** Oversikt over undertemaer, IRO, policy, tiltak og mål (S2 Arbeidere i verdikjeden)

Hovedtema	Undertema	Påvirkning, risiko og muligheter	Tilknyttet policy	Tilknyttet tiltak	Tilknyttet mål
S2 Arbeidere i verdikjeden	Arbeidsvilkår	Manglende etterlevelse av arbeidsmiljølovens krav til arbeidstid kan føre til sikkerhetsrisikoer, dårlig arbeidslivsbalanse og utnyttelse av arbeidskraft	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Policy for etikk og samfunnsansvar</li> <li>• Konsernstandard etikk, menneskerettigheter og økonomiske misligheter</li> <li>• Konsernprosedyre etikk</li> <li>• Konsernprosedyre anskaffelser</li> <li>• Konsernprosedyre seriositet og akrim i anskaffelser</li> <li>• Konsernprosedyre integritetskontroll</li> <li>• Prosedyre utføre integritetskontroll</li> <li>• Prosedyre seriositet i bygg og anlegg</li> <li>• Prosedyre for forvaltning av godkjenningsordning for virksomheter som leverer personell med sikkerhetsfunksjoner i Bane NOR</li> <li>• Prosedyre kontraktsoppfølging</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Revisjon av seriositetskrav, krav til system for etterlevelse.</li> <li>• Egenrapportering lønns- og arbeidsvilkår.</li> <li>• Egenerklæring integritet</li> <li>• HMSREG</li> <li>• Godkjenningsordning</li> <li>• Achilles/TransQ/StartBANK</li> <li>• Dashboard seriositetsrisiko</li> <li>• Samarbeidsavtale Skatteetaten</li> <li>• Seriositetsforum</li> <li>• Superbrukerforum seriositet</li> <li>• Etisk Handel Norge</li> <li>• Aktsomhetsvurderinger jfr. åpenhetsloven</li> <li>• Kontroller og revisjoner</li> <li>• Kontraktskrav og tildelingskriterier</li> </ul>	<p>(i) Etterlevelse av Bane NORs seriositetskrav</p> <p>(ii) Oppfølging og utvikling av en seriøs leverandørkjede</p>

**Risiko og muligheter: Hvem påvirkes, hvor og hvordan**

Arbeidere i verdikjeden påvirkes både i Norge (prosjekter med høy aktivitetsgrad og varierende kompetanseprofiler) og internasjonalt (materiellanskaffelser, komplekse systemleveranser). Høy risiko kan oppstå i lange verdikjeder

der utenfor Norge, f.eks. ved produksjon av elektromekanisk utstyr eller komponenter der arbeidsintensive prosesser og bruk av kjemikalier inngår. Risiko kan også oppstå på anlegg i Norge, der for eksempel brudd på arbeidstidsbestemmelser kan gå utover arbeideres sikkerhet.

Arbeidere i verdikjeden til Bane NOR inkluderer både arbeidere i oppstrøms- og nedstrøms verdikjeder. Se Tabell 38 *Oversikt over risiko og muligheter, typer arbeid, geografi og verdikjede*.

**Tabell 38** Oversikt over risiko og muligheter, typer arbeid, geografi og verdikjede

Arbeidere	Type arbeid og arbeidere	Geografi hvor risiko er identifisert	Positiv og negativ påvirkning	Risiko og muligheter
<b>Oppstrøms</b> Arbeidere ansatt hos leverandører og forretningspartner i Bane NORs verdikjede som utvikler ny jernbaneinfrastruktur, jernbaneeiendom og eiendomsprosjekter, samt drifter og vedlikeholder jernbaneinfrastruktur og jernbaneeiendom.	Utvinning av råvarer som eks. stål, jern, betong, stein, trevirke, solceller og andre byggematerialer til jernbanen.  Arbeidere på utvinningssted for råvare, gjerne gruver, steinbrudd.  Produksjon av deler og komponenter som brukes i jernbanesystemer, som skinner, sviller, signalutstyr, arbeidsmaskiner, IKT-utstyr, elektromekanisk utstyr og annet materiell til jernbanen  Arbeidere på produksjonssted for komponent, gjerne fabrikk.	Av materiell anskaffet av Bane NOR/entreprenører til Bane NOR  Metall og elektronikk globalt, i hovedsak fra Asia og Finland  Signalkomponenter fra Tyskland og Storbritannia	Potensielt negativ påvirkning på arbeidere dersom vi anskaffer materiell som inkluderer råvarer med opprinnelse i land med høy risiko for brudd på menneskerettigheter, barne- og tvangsarbeid og anstendige arbeidsforhold, eller der produksjon av materiell skjer i land med høy risiko for brudd på menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold og hvor produksjon er arbeidsintensiv.  Produkter/råvarer med opprinnelse fra Asia/Kina er vurdert spesifikt.	Det er en risiko for brudd på menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold ved materiellkjøp der produksjon foregår utenfor Norge.  Det er derfor vesentlig for Bane NOR å gjennomføre gode aktsomhetsvurderinger gjennom hele anskaffelsesprosessen i alle våre materiellanskaffelser som sikre etterlevelse av krav til menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold.  Det er spesielt nødvendig å etterspørre sporbarhet i produksjons og verdikjeden og innføre risikoreducerende tiltak som f.eks sertifiseringer, samt gjennomførte revisjoner for å sikre arbeideres rettigheter. På denne måten kan vi bidra til forbedrede arbeidsforhold.
	Bygging og prosjektering av bro, tunell og dagsone. Drift og vedlikehold av jernbane, fornyelse av jernbaneinfrastruktur, eiendomsdrift, eiendomsutvikling, skogrydding, ingeniørtjenester, rådgivning, IKT-tjenester, kontordrift, renhold, transport og logistikk	Tjenester kun utført i Norge	Potensielt brudd på menneske- og arbeidsrettigheter mht. arbeidstid, balanse arbeid og fritid, helse og sikkerhet/arbeidsmiljø i forbindelse med store prosjekter der tjenesten utføres med bruk av høy andel utenlandske arbeidere og internasjonale leverandører, arbeidskraft med lav kompetanseprofil og der transport inngår i leveransen.	Det er en risiko for brudd på arbeidsforhold i Bane NORs verdikjeder/på våre prosjekter i forbindelse med bygging, drift og vedlikehold i Norge.  Herunder spesielt press på arbeidstid og balanse arbeid og fritid, herunder manglende, eller manglende etterlevelse av tariff.  Det er vesentlig for Bane NOR å gjennomføre tilstrekkelige aktsomhetsvurderinger gjennom hele anskaffelsesprosessen i alle våre anskaffelser som sikres etterlevelse av krav lønns- og arbeidsvilkår som en del av seriositetskravene. Krav må også videreføres i verdikjeden slik at det iverksettes tiltak ved identifisert risiko og at eventuelle avvik rettes eller sanksjoneres for utvikling av en ansvarlig verdikjede.  Gjennom våre kontrakter, krav og kriterier, har vi stor mulighet for å påvirke leverandører, forretningspartnere og arbeidere hos disse positivt. Spesielt oppfølging /kontroller, sørge for eks. at kravene videreføres og at leverandører og forretningspartnere har tariff.  En risiko for brudd når tjenester skal gjennomføres i bruddperioder med begrenset tid. Det er nødvendig å rigge for plan B for å redusere risiko.

Tabellen fortsetter på neste side

**Tabell 38 fortsetter** Oversikt over risiko og muligheter, typer arbeid, geografi og verdikjede

Arbeidere	Type arbeid og arbeidere	Geografi hvor risiko er identifisert	Positiv og negativ påvirkning	Risiko og muligheter
<b>Nedstrøms</b> Ansatte hos leverandører i tog- og gods selskap, leietakere næringsseidendom og verksteder hos forretningspartnere.	Drift av tog, passasjerservice, inkludert konduktører og kundeservice personell godsservice.  Arbeidere som utfører tjenester for togselskapene og leietakere av Bane NOR.	Tjenester utført i Norge på Bane NORs infrastruktur og eiendom/ jernbaneanndom/verksteder.	Potensielt brudd på menneske- og arbeidsrettigheter mht. arbeidstid, balanse arbeid og fritid, helse og sikkerhet/arbeidsmiljø	Det er en risiko for brudd på arbeidsforhold, men følges ikke opp av Bane NOR spesifikt.

### Sammenheng med strategi og forretningsmodell

Som statlig infrastrukturforvalter og stor samfunnsaktør er vår legitimitet og aksept for å drive virksomhet nært knyttet til integriteten i leverandørkjeden og hos forretningspartnere. God styring av arbeidsvilkår er både et bærekrafttema og en operativ forutsetning. Arbeidet er forankret i vår strategi, styrende dokumenter og en risikobasert anskaffelsesprosess fra strategi til gjennomføring, kontroll og sanksjon.

### Retningslinjer og prosedyrer (S2-1, ESRS MDR-P)

#### Overordnede forpliktelser og styrende dokumenter

Bane NORs arbeid med å håndtere risiko og muligheter for arbeidere i verdikjeden er forankret i policyer, rutiner og prosesser som favner etikk, menneskerettigheter og ansvarlige anskaffelser.

Disse skal sikre at Bane NOR ivaretar sitt samfunnsansvar og etterlever lover og regler. De tydeliggjør samtidig forventninger til medarbeidere, leverandører og forretningspartnere, og skal sikre systematisk risikovurdering for å forebygge negative påvirkninger og skade. De beskriver hvordan anskaffel-

ser skal planlegges, gjennomføres og følges opp, og angir roller, ansvar og krav til kontraktsoppfølging. Formålet er å redusere risiko for manglende etterlevelse av rettsregler og seriøsitetstkrav, samt sikre at leverandører og forretningspartnere etterlever rettsregler og Bane NORs krav.

Interne styringsdokumenter som er en del av Bane NORs kvalitetssystem, og som favner tema arbeidere i verdikjeden, finnes samlet i oversikten over styrende dokumenter nedenfor.

Våre styrende dokumenter dekker eksplisitt menneskehandel, tvangsarbeid og barnarbeid, i tråd med UNGP, ILO og OECDs retningslinjer. Retningslinjene ellers er i tråd med internasjonalt anerkjente rammeverk og norsk lovverk, og dekker herunder:

- FNs menneskerettighetserklæring, FNs barnekonvensjon, ILO-konvensjoner, OECDs retningslinjer for multinasjonale selskaper, FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter og FNs Global Compact
- OECDs metodikk for aktsomhetsvurderinger
- Arbeidsmiljøloven og åpenhetsloven

Andre vesentlig rutiner, prosesser og kontraktskrav som skal ivareta arbeidere i verdikjeden:

- Kontraktskrav seriøsitet. Standard krav som inkluderes i alle kontrakter med leverandører og forretningspartnere. Omfang krav avhenger av type kontrakt.
- Rutine aktsomhetsvurderinger. Intern rutine som inkludere alle steg i aktsomhetshjulet, inkludert roller, ansvar og årshjul for aktiviteter.

I utvikling av styrende dokumenter er arbeidere i verdikjeden hensyntatt gjennom dialog og samarbeidsmøter med Entreprenørforeningen Bygg og Anlegg (EBA), Rådgivende Ingeniørers forening (RIF), Maskinentreprenørenes forening (MEF) og Seriøsitetforum, som er et samarbeidsforum for byggherrer på seriøsitet og arbeidslivskriminalitet i Norge, samt i direkte dialog ved revisjoner og kontroller.

Informasjon om retningslinjer relevante for arbeidere i verdikjeden finnes på [banenor.no/leverandør](http://banenor.no/leverandør).

**Tabell 39** Oversikt over styrende dokumenter som favner tema arbeidere i verdikjeden

Styringsdokument	Innhold og formål	Dokumenteier
Policy for etikk og samfunnsansvar	Inkluderer overordnede krav om etisk adferd og ivaretagelse av selskapets samfunnsansvar. Skal sikre forutsigbarhet rundt forventet etisk korrekt adferd og hvordan alle skal bidra til etterlevelse. Gjelder for alle medarbeidere og styremedlemmer i Bane NOR SF, samt tilhørende datterselskaper der eierskapet er mer enn 50 %.	Konsernsjef
Konsernstandard etikk, menneskerettigheter og økonomiske misligheter	Inkluderer overordnede føringer for arbeidet med etikk, menneskerettigheter og forebygging av økonomiske misligheter, inkl. roller og ansvar. Skal skape trygghet rundt det å opptre etisk korrekt, og i arbeidet med å forebygge etiske avvik, brudd på menneskerettigheter og økonomiske misligheter. Inkl. forutsigbare forventninger. Gjelder for Bane NORs samlede virksomhet.	Konserndirektør Etterlevelse og Sikkerhet
Konsernprosedyre etikk	Inkluderer tydelige krav som skal sikre forutsigbarhet om hva som er forventet og forpliktende etisk korrekt adferd i tråd med Bane NORs verdier, rettsregler og konvensjoner. Skal bidra til at Bane NOR etterlever lover, regler og styrende dokumenter, og at vi legger til rette for at alle medarbeidere forstår disse og sitt ansvar og plikter. Gjelder for alle medarbeidere i Bane NOR og tilhørende datterselskaper.	Compliance Officer
Konsernprosedyre anskaffelser	Inkluderer retningslinjer for utførelse. Skal sikre at anskaffelser i Bane NOR planlegges, gjennomføres og følges opp på en forretningsmessig, bærekraftig og ressurseffektiv måte i tråd med lover, forskrifter og interne krav og i samsvar med overordnede anskaffelsesstrategier. Gjelder for alle medarbeidere.	Direktør Anskaffelser
Konsernprosedyre seriositet og akrim i anskaffelser	Inkluderer retningslinjer for utførelse. Har som formål å sikre at Bane NOR jobber aktivt for et seriøst arbeidsliv, bekjemper arbeidslivskriminalitet på en systematisk og risikobasert måte, bevisstgjør leverandørene om deres ansvar og på den måten bidrar til like konkurransevilkår og bærekraftig utvikling i leverandørkjede. Gjelder for alle ansatte og innleide.	Seniorrådgiver Seriositet og A-krim
Konsernprosedyre integritetskontroll	Inkluderer retningslinjer for gjennomføring av integritetskontroll. Skal bidra til å redusere risikoen for at Bane NORs leverandører og forretningspartnere ikke etterlever rettsregler og Bane NORs krav til etisk adferd (Seriositetskrav). Gjelder for Bane NORs samlede virksomhet.	Compliance Officer
Prosedyre utføre integritetskontroll	Inkluderer bla. steg for utførelse, nivå 1 og 2 kontroller, roller og ansvar, krav til rapportering. Spesifiserer for brukere hva en integritetskontroll skal omfatte. Gjelder for Bane NORs samlede virksomhet.	Seniorrådgiver Compliance
Prosedyre seriositet i bygg og anlegg	Inkluderer krav til utførelsen og skal sikre en profesjonell og enhetlig ivaretagelse av seriositet i hele anskaffelsesprosessen i Bane NOR. Gjelder for alle medarbeidere.	Seniorrådgiver Seriositet og A-krim
Prosedyre for forvaltning av godkjenningsordning for virksomheter som leverer personell med sikkerhetsfunksjoner til Bane NOR	Inkluderer steg for utførelse av forvaltning av ordningen og tydeliggjør roller og ansvar. Gjelder for de som har en rolle i godkjenningsordningen.	Seniorrådgiver seriositet og A-krim
Prosedyre kontraktsoppfølging	Inkluderer krav til utførelse og beskriver krav, roller og ansvar. Gjelder for alle medarbeidere.	Direktør Anskaffelser

**Vesentlige endringer i 2025**

Seriositetskravene ble revidert i 2025. Den mest vesentlige endringen er kravet til leverandører om å ha implementert et system for etterlevelse av seriositetskrav ved kontraktens oppstart, for eksempel ved å anvende metoden for aktsomhetsvurderinger som beskrevet i åpenhetsloven § 4. Endringen tydeliggjør forventningene til at leverandører har tilstrekkelige prosesser etablert ved kontraktens oppstart, inkludert dokumentasjon av identifiserte risikoer, iverksatte tiltak og oppnådde resultater.

**Tilnærming til menneskerettigheter, aktsomhet og arbeidsforhold i verdikjeden**

Risikovurderinger og bruk av prosess for aktsomhetsvurderinger er dynamisk og benyttes i hele anskaffelsesprosessen og ved etablering av enkeltformålsselskap. Allerede i strategi- og gjennomføringsfasen stilles tydelige krav og kriterier for ivaretagelse av menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold. Risiko skal identifiseres og det skal planlegges for oppfølging ved høy risiko i gjennomføringsfasen. Identifisert risiko kan føre til spissede

kvalifikasjonskrav, sporbarhetskrav, og i enkelte tilfeller tildelingskriterier, samt hyppigere oppfølging.

Bane NOR har også en varslingskanal for medarbeidere, leverandører og forretningspartnere. Denne er beskrevet nærmere i *Kapittel 6 Forretningskikk*.

### **Hvordan vi identifiserer risiko og utvikler risikoforståelse**

1. Alle nye leverandører og forretningspartnere til Bane NOR gjennomgår en kvalifikasjonsprosess som inkluderer en kartlegging av hvordan disse ivaretar menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold i sin virksomhet og leverandørkjede, og risiko for potensielle og faktiske brudd.
2. Alle nyanskaffelser på over NOK 100 000 skal gå gjennom en obligatorisk integritetskontroll (Integrity Due Diligence - IDD), en tredjeparts risikovurdering, og leverandør/forretningspartner skal levere egenrapportering på integritet.
3. I tillegg brukes StartBANK og Achilles som leverandørkvalifikasjon, oppfølging og tredjeparts risikovurdering (ESG, inkl. sosialt ansvar), ved nyanskaffelser og i løpende oppfølging av leverandører/forretningspartnere.
4. Det gjøres også en skrivebordsanalyse av den enkelte leverandør og forretningspartner hvor det hentes innsikt om tidligere erfaringer med tilbyder fra kontroller, revisjoner og leverandørevalueringer der dette foreligger.
5. I tillegg skal leverandør/forretningspartner levere en egenrapportering lønns- og arbeidsvilkår som viser etterlevelse av krav.
6. Som hjelpemiddel i prosess for kartlegging av risiko har Bane NOR forhåndskartlagt noen kategorier og segmenter med forhøyet risiko som gir indikasjon på om anskaffelsen innebærer risiko og den må gjennomgå en utvidet risikovurdering og oppfølging knyttet til menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold.
7. Aktsomhetsvurderingsmetodikken for å sikre etterlevelse av krav til menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold skal brukes i alle faser (strategi og planlegging, gjennomføring og oppfølging) av både leverandørkjede og forretningspartnere. Oppsummeres minimum årlig i selskapets redogjørelse.
8. Seriositetskrav stiller krav til system for etterlevelse av seriositetskrav, menneskerettigheter og lønns- og arbeidsvilkår i alle kontrakter.
9. Det er tatt i bruk tildelingskriterier i enkelte konkurranser for å stimulere til høyere standard på menneskerettigheter og arbeidsvilkår, men også bidra til modning og utvikling av leverandører. Spesielt gjelder dette materiellanskaffelser der sertifiseringer, sporbarhet mv. er kriterier som er brukt.
10. Bane NOR Eiendom har i tillegg egne prosesser og verktøy som gjennomgås ved inngåelse og oppfølging av enkeltformålsselskap, leieforhold og for vurdering av samarbeid, og stiller krav gjennom aksjonæravtaler.

**Tabell 40** Forhåndsdefinerte risikokategorier og segmenter gjort av Bane NOR i arbeid med aktsomhetsvurderinger for å ivareta menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold

Risikokategori / segment	Geografi	Begrunnelse
<b>Leverandørkjeden</b>		
<b>Entrepri se underbygning:</b> dagsone, tunell og bru	<b>Tjenestedel:</b> I hovedsak norske entreprenører, i tillegg til utenlandske entreprenører. <b>Materiell del:</b> Entreprenørkjøpt materiell.	Ofte store prosjekter med mange underleverandører, utenlandsk arbeidskraft og / eller arbeidsfellesskap. Inkludert kjøpt materiell fra leverandør – ikke transportert fra Bane NOR; risiko internasjonale leverandørkjeder
<b>Entrepri se jernbaneteknikk:</b> Sporombyggingstog (SPOT)	<b>Tjenestedel:</b> Norge og Sverige <b>Materiell del:</b> Sviller fra Norge, skinner fra Østerrike. SPOT-tog fra Sentral-Europa.	Også utenlandske leverandører
<b>ERTMS:</b> Signal ERTMS, trafikkkstyringssystem, onboard	Leverandør fra Europa, leverandørkjede globalt	Signalutstyr, ofte internasjonale leverandører og leverandørkjeder, metaller
<b>Entrepri se bygg:</b> Stasjoner og eiendom	Norge, grossister med leverandørkjeder globalt	Ofte mindre underleverandører, risiko lønns- og arbeidsvilkår
<b>Jernbanemateriell:</b> kabel, transformatorer, lavspenning, overbygning, signal og høyspenning	Europa, Asia	Ofte internasjonale leverandører og leverandørkjeder, metaller
<b>Drift og vedlikehold jernbane:</b> Sikringstiltak som gjerding, fjellsikring og skogrydding	Norden, noe materiell med globale leverandørkjeder, eks. gjerding.	Ofte mindre leverandører, risiko arbeidsforhold
<b>Drift og vedlikehold Eiendom:</b> Håndverkertjenester, renholdstjenester	Norge, grossister med leverandørkjeder globalt	Ofte mindre leverandører, risiko arbeidsforhold
<b>Energi:</b> Omformerstasjoner, nye eller fornyelse - totalentrepriser	Tyskland og Sverige	Komplekse systemer, internasjonale leverandører og leverandørkjeder, arbeidsforhold underleverandører
<b>Administrative avtaler:</b> Arbeidstøy, sikringsutstyr, reise, hotell, konferansetjenester, event	Tjenester fra Norske leverandører. Grossister med leverandørkjeder globalt	Ofte internasjonale leverandørkjeder og/eller risiko arbeidsforhold
<b>IKT, signal og tele:</b> IKT utstyr, IKT kommunikasjon	Norske og utenlandske leverandører, grossister leverandørkjeder globalt, rådgivertjenester satt ut til Asia.	Internasjonale leverandørkjeder, metaller
<b>Transport, rullende materiell, arbeidsmaskiner:</b> kjøp av arbeidsmaskiner, tilbehør arbeidsmaskiner, kjøp av anleggsmaskiner, transporttjenester	Sentral-Europa	Internasjonale leverandørkjeder, metaller, risiko arbeidsforhold
<b>Forretningspartnere</b>		
<b>Eiendomsutvikling og stasjoner, verksteder og jernbane-eiendom:</b> kjøp av investeringsprosjekter og eiendom	Norske og utenlandske	Risiko for uklart eierskap eller finansieringsforhold. Kjøpere kan være norske eller utenlandske institusjoner. Det kan være mindre klart hvor finansieringen kommer fra og forholdet til seriositet. Det gjennomføres vurderinger av slike forretningspartnere før kontrakt inngås
<b>Eiendomsutvikling og stasjoner, verksteder og jernbane-eiendom:</b> kjøpere av bolig	I hovedsak norske	Risiko for kjøp til ulovlig bruk.

Tilsvarende analyser og risikovurderinger skal også benyttes i den løpende oppfølgingen ved høyrisikoanskaffelser.

**Figur 14** Prosess for aktsomhetsvurderinger



Bruk av prosess for aktsomhetsvurderinger for å kartlegge og prioritere risiko for brudd på menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold, **er ett av flere forebyggende tiltak** for å redusere risiko for brudd på rettsregler.

### Roller og ansvar

Ansvar i Bane NOR er fordelt på ulike enheter:

- **Compliance officer** – ansvar for utforming av policy og krav om etikk, menneskerettigheter, forebygging av økonomisk kriminalitet og varsling. Rollen sikrer at aktiviteter og tiltak utføres på en tilfredsstillende måte. Compliance officer rapporterer til konsernsjefen, styret, samt andre relevante utvalg. Ansvarlig for integritetskontroller, verktøy for å redusere risiko for at Bane NORs leverandører og forretningspartnere ikke etterlever rettsregler og Bane

NORs krav til etisk adferd. Forvalter varslingsordningen beskrevet i *Kapittel 6 Forretningsskikk*.

- **Anskaffelser** – fagansvar for seriositet i leverandørkjeden, metode og verktøy, samt støtte til resultatansvarlige i linjen i divisjonene.
- **Bærekraft** – fagansvar for etterlevelse av S2 Arbeidere i verdikjeden, iht. CSRD og for å sikre integrering i strategi.
- **Kontraktseier i divisjonene** – resultatansvar for etterlevelse av krav til arbeidere i verdikjeden som er satt i den enkelte kontrakt, inkl. kontroll på risiko, identifisering og gjennom-

føring av tiltak, samt resultater. Ved høy risiko, mislighold, behov for sanksjonering eller korrigerende, skal Compliance, konsernjuridisk og / eller fagansvarlige seriositet konsulteres. Høy risiko skal inngå i konsernets risikovurdering.

## Kontakt og medvirkning (S2-2)

### Hvordan vi har kontakt med arbeidere i verdikjeden

Kontraktseier i den enkelte konsernfunksjon eller divisjon har det overordnede ansvaret for oppfølging av kontrakt.

Dialog med arbeidere skjer primært i prosjekter og kontrakter, gjennom risikobaserte kontroller, revisjoner og løpende oppfølging. I materiellanskaffelser med lange verdikjeder foregår dialogen hovedsakelig direkte med leverandør, supplert med revisjons eller fabrikkbesøk ved behov, der arbeidere involveres.

- **Direkte kontakt:** I revisjoner og kontroller har vi egne samtaler med arbeidere uten ledelsen til stede.
- **Indirekte kontakt:** Gjennom partsaktører som Fair Play Bygg Oslo (topartssamarbeid for å forebygge arbeidslivskriminalitet) og LO koordinator på utvalgte prosjekter. LO koordinatoren gir råd til arbeidstakere og arbeidsgivere, informerer om forskrifter og bidrar til å forebygge brudd på lønns og arbeidsvilkår.
- **Bransjefora:** Vi deltar i Seriositetsforum og samarbeider med EBA, RIF og MEF for å dele erfaringer og styrke seriositetsarbeidet.

Foreløpig har Bane NOR ingen strukturert interessentdialog med arbeidere i verdikjeden for økt dialog direkte med arbeidere, men dette er et prioritert utviklingstiltak med planlagt oppstart av en pilot i første kvartal 2026, for deretter videre utrulling.

Bane NOR har ingen globale rammeavtaler eller avtaler med globale fagforbund.

### Nivå, type og hyppighet av kontakt

Kontakt og medvirkning er avhengig av risiko som er identifisert.

- **Strategifase og gjennomføringsfasen:** Ved identifisert høy risiko skal det etableres plan for kontakt og oppfølging allerede i strategifasen. Kontakt skjer som del av kontraktsoppfølging, basert på risikovurderinger og hendelser.
- **Hyppighet:** Risikonivå avgjør behov for kontakt. Høy risiko genererer hyppigere kontakt. I internasjonale materiellkjeder skjer dialog primært med leverandør minimum årlig, men også gjennom revisjonsbesøk ved behov. I prosjekter avgjør også risiko som skal være avdekket i strategifasen type kontroll og hyppighet. Høyrisikokjøp vurderes tertielt av anskaffelsesledere, med rapportering på status på planlagte tiltak og resultater. I tillegg gjennomføres kontroll av identifisert risiko løpende.
- **Kontrollbasert:** Revisjoner og kontroller initieres risikobasert og kan utløses av varsler eller tips så vel som risiko identifisert i strategifasen.

Det er et mål for 2026 å gjennomføre flere risikobaserte kontroller og revisjoner med rapportering av resultater tertielt.

### Vurdering og effekter av medvirkningen

Målindikatorer som sier noe om måloppnåelse for etterlevelse av seriositetskrav er i stor grad digitalisert. Status for den enkelte leverandør/forretningspartner og kontrakt gir god økt innsikt i verdikjeden mht. resultater, og gjør risikobasert oppfølging enklere.

Spesielt digitalisering av egenrapportering av lønns og arbeidsvilkår har gitt god innsikt i arbeidsvilkår hos den enkelte leverandør/forretningspartner, og grunnlag for dialog og utvikling. Kontroller og revisjoner har i flere tilfeller ført til bl.a. utbedring av arbeidsavtaler og system for oppfølging av arbeidstid. I 2026 måler og følger vi videre opp antall egenrapporteringer med tariff eller i henhold til tariff, som et operativt mål i alle divisjoner.

Innføring av krav til system for etterlevelse av seriositetskrav, har til hensikt på sikt å gi Bane NOR større innsikt i risiko i leverandørkjeden og hos forretningspartnere, og om disse opererer i henhold til åpenhetsloven. Det er for tidlig å vurdere effektiviteten av dette, men krav og etterlevelse skal etter planen digitaliseres og følges opp på linje med krav til egenrapportering av lønns- og arbeidsvilkår i 2026.

Vi har begrenset systematisk kunnskap om hvorvidt arbeidere stoler på varslings og dialogkanaler. Dette understreker behovet for strukturert interessentdialog og målinger av effektivitet (f.eks. kanalbruk, responstid og utfall).

## Rutiner for forbedring (S2-3)

Rutine for forbedring omhandler både iboende risiko, samt identifisert faktiske hendelser hos leverandører og forretningspartnere.

### Varslingskanaler og håndtering av varsler

*Bane NORs varslingskanal og håndtering av varsler er beskrevet i Kapittel G1 - Forretningsskikk.*

### Sporing og overvåking av kanalbruk

Oppfølging av saker skjer gjennom:

- **Varslingssekretariatet:** Registrering, behandling og rapportering av saker. Varslingssekretariatets statistikk på innkomne varsler per tema og aktivitet gir en god indikasjon på i hvilken grad organisasjonen og arbeidere i leverandørkjeden kjenner til og har tillit til varslingskanalen. Ytterligere beskrevet i kapittel om G1.
- **Tredjepartsaktører:** FPB og LO koordinator formidler risiko eller konkrete saker til Bane NOR for oppfølging.
- **Kontroller og revisjoner:** Brukes som oppfølgingsmekanismer ved mistanke om brudd.

### Korrigerende og sanksjoner

Dersom det er oppstått negativ skade/påvirkning på arbeidere i våre verdikjeder, benyttes tiltak definert i våre seriositetskrav. Dette kan omfatte ett eller flere av følgende steg:

- **Dialog og veiledning:** Første steg for å sikre etterlevelse av kontraktsskrav er dialog med og veiledning av leverandør/forretningspartner.
- **Sanksjoner og oppretting:** Kontrakten har økonomiske sanksjoner som dagbøter, tilbakehold og krav til å rette avvik.
- **Avvisning, heving av kontrakt og**

**bortfall av opsjoner:** Bane NOR kan kreve stans, leverandør/forretningspartner kan få sin kontrakt avsluttet, eller avvises fra fremtidige kontrakter.

- **OBS-liste:** Leverandør/forretningspartner kan inngå i en intern OBS-liste der erfaringer deles på tvers av prosjekter/kontrakter.

Oppfølging gjennom kontroller, kombinert med sanksjonering der dialog ikke gir ønsket forbedring, har gitt god effekt.

## Tiltak og ressurser (S2-4, ESRS 2 MDR-A)

Det utvikles årlige handlingsplaner med prioriterte tiltak for å forebygge og avhjelpe negative påvirkninger, og muliggjør forbedringer for arbeidere i verdikjeden. Dette arbeidet er en del av arbeidet med etablering av virksomhetsplaner i den enkelte divisjon og konsernfunksjon vesentlige bærekraftstema, herunder «arbeidere i verdikjeden», påvirkning, risiko og muligheter er en del av grunnlaget for prioritering av tiltak som det jobbes med gjennom året.

Måloppnåelse for prioriterte tiltak og definerte indikatorer og effekt som tiltak skal understøtte, følges opp tertielt og gjennomgås i resultatdialog. I tillegg gjennomføres forebyggende og kontinuerlig utvikling av prosesser og verktøy.

### Prioriterte tiltak fra handlingsplaner:

- **Seriositetskrav:** Revisjon av seriositetskrav gjennomført i 2025. Kravene inkluderer for første gang krav til implementert system for

etterlevelse hos kontraktspart, for eksempel basert på metodikk for aktsomhetsvurderinger i tråd med åpenhetsloven § 4. I tillegg er alle krav i Norgesmodellen integrert. Krav til seriositet gjelder alle kontrakter i Bane NOR.

- **Egenrapportering om lønns- og arbeidsvilkår:** Digital løsning som gir innsikt i tariffstatus og videreføring av krav til varslingskanalen. Egenrapporteringen er ytterligere digitalisert i 2025 og spesifikk oppfølging av leverandør/forretningspartnere som svarer de ikke har tariff eller i henhold til, eller ikke har videreført varslingskanalen, iverksatt. Flere kontroller gjennomført. Krav til egenrapporteringsskjema lønns- og arbeidsvilkår inngår i alle materiell og tjenestekontrakter der dette er relevant og er digitalisert for alle bygg, anleggs- og renholds-kontrakter.
- **HMSREG:** System for oppfølging av personell på bygge- og anleggsplasser og renholds-kontrakter, inkl. kontrollfunksjonalitet, overvåking av risiko, etterlevelse enkelte seriositetskrav og OBS-liste for risikoleverandører. I 2025 er mål for å gjennomføre seriositetskontroller ytterligere forenklet og i større grad enn tidligere blitt tatt i bruk av divisjonene. Flere kontroller på lønns- og arbeidsvilkår er gjennomført ved bruk av mal. Det er krav til bruk av HMSREG i alle bygg-, anlegg- og tjenestekontrakter.
- **Godkjenningsordning:** Ordningen er videreutviklet i 2025 for i større grad sikre seriositet i verdikjeden. Krav til sikkerhetsledelse, kvalitetssystem, egnethet og seriositet er spisset og virksomheter i ordningen følges tett med oppfølging, veiledning, kontroller og revisjoner. Krav i

godkjenningsordninger gjelder alle virksomheter som skal levere personell med betydning for sikkerheten.

- **Superbrukerforum** seriøsitet: Internt forum opprettet i 2025 med formål om å dele kunnskap og erfaringer for etterlevelse av seriøsitetkravene i Bane NOR. Pilot gjennomført med 4 møter med gode tilbakemeldinger fra deltakere. Forumet videreføres i 2026. Forumet er primært for resultatansvarlige i divisjonene.
- **Rutiner og veiledninger:** Det er i 2025 videreutviklet rutiner og veiledninger for å støtte divisjonene i etterlevelse av seriøsitetkrav, særlig ved kontroll av lønns- og arbeidsvilkår og bruk av HMSREG for å gjennomføre kontroller. Veiledningene inneholder praktiske eksempler for gjennomføring og oppfølging. Saker og veiledning deles internt. Gjelder primært for de som gjennomfører kontroller av lønns- og arbeidsvilkår i HMSREG og i bygg, anlegg og renholdskontrakter.

Løpende tiltak i form av prosesser, rutiner og verktøy:

- **Egenerklæring integritet:** Obligatorisk for alle anskaffelser. Leveres av alle hovedleverandører/forretningspartnere. Erklærer opprinnelsesland (ikke sanksjonert land), eierskap og opprinnelsesland produkter og råvarer ved materiellanskaffelser. Risikoreducerende i kvalifikasjonsprosessen.
- **StartBANK og Achilles:** Brukes for leverandørkvalifikasjon, oppfølging og tredjeparts risikovurdering ved nyanskaffelser og i løpende oppfølging av leverandører/forretningspartnere. I 2025 har Bane NOR

samarbeidet med Achilles og andre innkjøpsorganisasjoner om videreutvikling av registeret for å møte de stadig mer krevende lovgivnings- og risikostyringsbehovene som faller på bygg- og anleggsbransjen, spesielt knyttet til ESG (miljømessige, sosiale og styringsmessige forhold).

- **Dashbord for seriøsiterisiko:** Egenutviklet dashboard med oversikt over leverandørrisiko og oppfølging på tvers av kontrakter. Gjør det mulig å følge utvalgte seriøsitetkrav og måleindikatorer løpende og et utgangspunkt for risikobaserte kontroller for prosjektene. Er ytterligere videreutviklet i 2025 og gir resultatansvarlige spesifikk informasjon om seriøsiterisiko hos leverandør/forretningspartner for bruk i oppfølging.
- **Kontroller og revisjoner:** Det gjennomføres risikobasert kontroller og revisjoner basert på kartlagt og kjent risiko. Se avsnitt S2-5 for mål og måloppnåelse kontroller og revisjoner fra kontroller og revisjoner gjennomført av resultatansvarlige i divisjonene og av Anskaffelser. Det er gjennomført langt flere kontroller i 2025 enn tidligere.
- **Samarbeidsavtale med Skatteetaten.** Landsdekkende avtale som gir oss mulighet til å be om skattefullmakt og utvidet skatteattest av våre leverandører innen bygg, anlegg og renhold. Prosjekter med utvidede avtaler med mnd. utveksling av informasjon med Skatteetaten revideres jevnlig og følges opp tett.
- **Etisk Handel Norge.** Bane NOR er medlem av Etisk Handel Norge, og har i 2025 spesielt hentet kompetanse for å videreutvikle verktøy og rutiner for etterlevelse av åpenhetsloven.

## Ressurser

Anskaffelser v/enhet for Seriøsitet og arbeidslivskriminalitet har i 2025 hatt tre årsverk dedikert til å støtte divisjonene i håndtering av risiko og vesentlige påvirkninger. Kontraktstrådgivere i Anskaffelser skal sikre risikovurdering av den enkelte kontrakt i en anskaffelsesfase og det kontraktuelle knyttet til seriøsitet i oppfølging i kontrakt. I tillegg gjennomføres integritetskontroller av årsverk i Compliance i tillegg til rådgivning. Operativt ansvar for kontrakter og resultater ligger hos kontraktseier i divisjonene, som skal peke ut ressurser for å håndtere tema i den enkelte kontrakt.

## Alvorlige brudd – faktiske negative konsekvenser

I Bane NORs bygg- og anleggsporsefølje er det gjennomført 76 kontroller av lønns- og arbeidsvilkår i 2025. I 14 prosent av disse er det avdekket moderate eller alvorlige avvik. Dette har blant annet vært overtidsarbeid uten riktig kompensasjon og brudd på arbeidstidsbestemmelser. Bane NOR har krevd gjenoppretting fra sine leverandører ved alvorlige brudd, i tillegg til at en leverandør med brudd har blitt sanksjonert i henhold til kontraktskrav.

I øvrig kontraktsporsefølje, med verdikjeder utenfor Norge, gjøres det systematisk risikobasert oppfølging i form av kontraktsmøter og oppfølging iht. prosess for aktsomhetsvurderinger, men det er ikke registrert alvorlige brudd på menneskerettigheter i 2025.

## Mål, indikatorer og resultater (S2-5, ESRS 2 MDR-M, MDR-T)

### Mål og styringslogikk

Bane NORs mål innenfor dette temaet er å sikre menneskerettigheter og ansvarlige arbeidsforhold i våre verdikjeder. Dette innebærer både å redusere vesentlige negative påvirkninger og fremme positive effekter for arbeidere hos leverandører og forretningspartnere. Dette arbeidet understøtter bærekraftsmål 8 spesielt; anstendig arbeid og økonomisk vekst.

Bane NORs mål er hhv. strategiske, taktiske og operative.

- **Strategisk nivå:** Alle leverandører og forretningspartnere skal operere i samsvar med åpenhetsloven og Bane NORs seriøsitetsskrav.
- **Taktisk nivå:** Andelen leverandører og forretningspartnere med tariffavtale eller i henhold til tariff skal økes for å sikre etterlevelse av krav til lønns- og arbeidsforhold i kontrakt og forbedre arbeidsforhold hos arbeidere i verdikjeden.

- **Operativt nivå:** Gjennomføre risiko-baserte kontroller og revisjoner, og dokumentere effekt av tiltak (retting, etterbetaling og systemforbedringer).

Bane NOR har foreløpig i hovedsak operative, prosessorienterte måleindikatorer, med unntak av ett effektmål; leverandører med tariff eller i henhold til tariff.

### Mål, indikatorer og resultater

Se oversikt i tabeller under.

**Tabell 41** Mål for etterlevelse av Bane NORs seriøsitetsskrav

Mål for etterlevelse av Bane NORs seriøsitetsskrav			
Kortsiktig mål (<=1 år)	Andel leverandører og forretningspartnere i leverandørkjeden som etterlever våre seriøsitetsskrav skal være minimum 90 % <sup>01</sup>		
Måleindikator	1. Andel hendelser innregistrering på leveranse ikke ferdig behandlet i HMSREG skal være 0 % 2. Andel hendelser av høy og moderat alvorlighetsgrad i HMSREG skal være < enn 7 % 3. Andel leverandører med inngått StartBANK medlemskap skal være 90 % 4. Andel leverandører med levert skattefullmakt skal være 90 % 5. Antall leverandører med levert egenrapportering lønns- og arbeidsvilkår 6. Andel egenrapporteringer med tariffavtale eller i henhold til skal være 95 % 7. Andel avsluttede seriøsitetsskontroller i HMSREG med moderate eller alvorlige avvik skal være < enn 10 %		
Måloppnåelse	2023	2024	2025
	1. 16 % 2. 16 % 3. 78 % 4. 73 % 5. 7 % 6. NA 7. NA	1. 6 % 2. 17 % 3. 79 % 4. 74 % 5. 53 % 6. NA 7. NA	1. 3 % 2. 12 % 3. 83 % 4. 80 % 5. 2682 6. 86 % 7. 18 %
Mål på mellomlang sikt (+/- 5 år)	Andel leverandører og forretningspartnere i verdikjeden som etterlever våre seriøsitetsskrav skal være 100 %		
Måleindikator	Samme som for kortsiktig mål		
Mål	2026	2027	2028
	100 %	100 %	100 %
Langsiktig mål (>5 år)	Bane NOR er et forbilde for oppfølging av seriøsitet og ansvarlighet innenfor bygg og anleggsnæringen		
Måleindikator			
Baseline	1. Baseline år 2023. Baseline måloppnåelse 16 % 2. Baseline år: 2022. Baseline måloppnåelse 12 % 3. Baseline år: 2020. Baseline måloppnåelse 65 % 4. Baseline år: 2020. Baseline måloppnåelse 63 % 5. Baseline år: 2023. Baseline måloppnåelse 7 % 6. Baseline år 2025. Baseline måloppnåelse 86 % 7. Baseline år 2025. Baseline måloppnåelse 18 %		

<sup>01</sup> Mål på 90 % gjelder for KPlene 3 og 4. For KPlene 1, 2 og 7 gjelder egne mål. For KPI 5 rapporterer vi antall for 2025. Mål på mellomlang og lang sikt er 100% etterlevelse av våre seriøsitetsskrav.

### Forklaringer måleindikatorer:

1. Andel hendelser knyttet til passering av mannskap fra en leverandør der innregistreringen ikke er ferdig behandlet i HMSREG.
2. Andel hendelser i HMSREG er basert på antall innregistreringer, fordelt på hhv. høy og moderat alvorlighetsgrad.
3. Andel hovedleverandører og underleverandører med inngått StartBANK medlemskap (gjelder bygg, anlegg- og renholds kontrakter)
4. Andel hovedleverandører og underleverandører med levert skattefullmakt (gjelder bygg, anlegg- og renholds kontrakter)
5. Antall hovedleverandører og underleverandører med levert egenrapporteringsskjema for lønns- og arbeidsvilkår i digital versjon(hentes fra HMSREG og gjelder bygg, anlegg- og renholds kontrakter). Grunnet unøyaktigheter i beregningsgrunnlaget for andel i 2023 og 2024 går vi over til å rapportere antall fra og med 2025. KPIen er øyeblikksbilde; når en leverandør leverer ny egenrapportering, fjernes gammel fra beregning.
6. Andel hovedleverandører og underleverandører som har rapportert at de har tariffavtale eller i henhold til tariffavtale i egenrapporteringsskjema for lønns- og arbeidsvilkår. Digitalisert informasjon hentet foreløpig kun for bygg, anlegg- og renholds kontrakter via HMSREG. Ny KPI i 2025.
7. Andel avsluttede seriøsitetkontroller (lønns- og arbeidsvilkårkontroller) i HMSREG hvor avvik har vært av moderat eller alvorlig art. Gjelder kun for bygg, anleggs- og renholds kontrakter). Ny KPI i 2025

**Tabell 42** Mål for oppfølging og utvikling av en seriøs leverandørkjede

Mål for oppfølging og utvikling av en seriøs leverandørkjede			
Kortsiktig mål (<=1 år)	Andel av viktigste leverandører vi har gjort oppfølgingsaktiviteter overfor er minimum 20 % <sup>01</sup> .		
Måleindikator	1. Antall gjennomførte seriøsitetrevisjoner 2. Antall gjennomførte seriøsitetkontroller 3. Antall gjennomførte evalueringer av leverandører og forretningspartnere		
Måloppnåelse	2023	2024	2025
	1. 16 2. 31 3. 78	1. 8 2. 54 3. 58	1. 13 2. 76 3. 87
Mål på mellomlang sikt (+/- 5 år)	Andel av viktigste leverandører vi har gjort oppfølgingsaktiviteter med overfor er minimum 40 %		
Måleindikator	Samme som for kortsiktig mål		
Mål	2026	2027	2028
	1. 20 2. 40 3. 120	1. 20 2. 40 3. 120	1. 20 2. 40 3. 120
Langsiktig mål (>5 år)	Bane NOR er et forbilde for seriøsitetoppfølging innenfor bygg og anleggsnæringen		
Måleindikator			
Baseline	1. Seriøsitetrevisjoner. Baseline år: 2023. Baseline måloppnåelse: 13 stk. 2. Seriøsitetkontroller. Baseline år: 2023. Baseline måloppnåelse: 31 stk. 3. Leverandørevalueringer. Baseline år: 2023. Baseline måloppnåelse: 78 stk.		

<sup>01</sup> Vurdering av viktigste leverandører å gjøre risikobasert oppfølging på gjøres i resultatlinja. Minimum 20 % av de viktigste skal det gjøres oppfølgingsaktiviteter overfor per divisjon i 2025, 40 % i 2026-2028. Det er ikke satt mål på antall.

**Forklaringer måleindikatorer:**

1. Seriositetsrevisjoner initieres og gjennomføres av linjen og Godkjenningsordningen for sikkerhetsfunksjoner, og skal planlegges inn i det årlige revisjonsprogrammet. Revisjonsprogrammet skal være risikobaserte og kan gjennomføres både av kontrakter, leverandører og forretningspartnere. Tallet inkluderer gjennomførte revisjoner i perioden knyttet til seriositet.

2. Seriositetskontroller gjennomført i HMSREG (foreløpig lønns- og arbeidsvilkårkontroller), samt andre registrerte risikobaserte kontroller initiert for å sikre etterlevelse av krav til seriositet, bla gjennom aktsomhetsvurderingsprosessen.

3. Evalueringer av leverandører og forretningspartnere gjennomføres av linjen. Minimum kvartalsvis i større

prosjekter med varighet over et år. For mindre prosjekter, minimum ved avslutning av kontrakt.

**Hvordan målene utvikles**

Mål og måleindikatorer har vært stabile over tid og bygger på åpenhetsloven, seriositetskrav og internasjonale standarder (UNGP, ILO, OECD). For å kunne følge utvikling og endringer har det vært viktig å beholde de fleste av måleindikatorene, men modenhet har gjort det nødvendig med utskiftning av mer operasjonelle måleindikatorer der resultater er på plass, med effektmål. For eksempel er andel prosjekter som bruker HMSREG tatt ut, ettersom systemet nå benyttes av alle prosjekter, og oppfølging av leverandørers og forretningspartners krav til tariff eller i henhold til tariff, er tatt inn.

Utvikling av mål og måleindikatorer har hittil vært en prosess styrt av fagansvarlige i konsernet. Resultatansvarlige i divisjonene og arbeidere i verdikjeden har hittil ikke vært involvert i arbeidet.

Strukturert involvering planlegges som en del av videreutviklingen av fagområde i løpet av første halvår 2026. Dette inkluderer involvering i utvikling av flere effektmål, oppfølging av resultater og effekt gjennom rapportering.

**Identifiserte gap og planer for 2026**

- **Aktsomhetsvurderinger:** Videreutvikling av verktøy, veiledning og rutiner for aktsomhetsvurderinger, spesielt for materiellanskaffelser.
- **HMSREG:** Utvikling av flere maler for gjennomføring av seriositetskontroller (utover mal for lønns- og arbeidsvilkår) for enklere operativ oppfølging av seriositetskravene i prosjektene.
- **Interessentdialog:** Oppstart av strukturert dialog med arbeidere for å styrke rådføring og effektmåling.
- **Måleindikatorer:** Definere og implementere flere effekt- og måleindikatorer.

**Begrensninger, gap og forbedringsmuligheter**

- Enkelte interne styrende dokumenter er ikke fullt harmonisert med reviderte seriositetskrav, dette blir et arbeid som gjennomføres i løpet av 2026.
- Rutiner og verktøy for gjennomføring av aktsomhetsvurderinger er under revisjon, ferdigstilles i løpet av første halvår 2026.
- Det er ikke gjennomført en strukturert interessentdialog med verdikjearbeidere, dette er planlagt i 2026, med hovedformål å sikre dialog og samarbeid med faktiske arbeidere, ikke bare leverandør/forretningspartnere der disse er ansatt.

**Kobling til åpenhetsloven §5**

Bane NORs plikt til å redegjøre for aktsomhetsvurderinger etter åpenhetsloven § 5 for leverandører og forretningspartnere er integrert i bærekraftsberetningen, hovedsakelig i dette kapitlet.

Tabell 43 nedenfor viser hvordan lovens krav §5 dekkes i dette kapitlet og i årsrapporten ellers.

Når det gjelder aktsomhetsvurderinger etter åpenhetsloven §5 som gjelder egen virksomhet – egne ansatte, er ikke S1 Egne ansatte et vesentlig tema for Bane NOR. Følgende tabell inkluderer derfor for å etterleve redegjørelsens krav.

Henvendelser om hvordan Bane NOR håndterer faktiske/potensielle negative konsekvenser kan sendes til [postmottak@banenor.no](mailto:postmottak@banenor.no) etter åpenhetsloven §6-7. Vi besvarer innen tre uker, med sporbar saksbehandling og kvalitetssikring.

Redegjørelsen for aktsomhetsvurderingene etter åpenhetsloven godkjennes av Styret og publiseres som en del av denne årsrapporten.

**Tabell 43** Hvordan åpenhetslovens §5 svares ut

Krav til redegjørelse etter åpenhetsloven §5	Kilde/henvisning
a) en generell beskrivelse av virksomhetens organisering, driftsområde, retningslinjer og rutiner for å håndtere faktiske og potensielle negative konsekvenser for grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold	ESRS 2 + andre steder om BN S2-1
b) opplysninger om faktiske negative konsekvenser og vesentlig risiko for negative konsekvenser som virksomheten har avdekket gjennom sine aktsomhetsvurderinger	S2-1 - risiko for negative konsekvenser S2-4 – faktiske negative konsekvenser
c) opplysninger om tiltak som virksomheten har iverksatt eller planlegger å iverksette for å stanse faktiske negative konsekvenser eller begrense vesentlig risiko for negative konsekvenser, og resultatet eller forventede resultater av disse tiltakene.	S2-4 - tiltak S2-5 - mål og resultater

**Tabell 44** Åpenhetsloven §5 - Egen virksomhet

Krav til redegjørelse etter åpenhetsloven §5 egen virksomhet	Kilde/henvisning
a) en generell beskrivelse av virksomhetens organisering, driftsområde, retningslinjer og rutiner for å håndtere faktiske og potensielle negative konsekvenser for grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold	ESRS 2
b) opplysninger om faktiske negative konsekvenser og vesentlig risiko for negative konsekvenser som virksomheten har avdekket gjennom sine aktsomhetsvurderinger	<p>Gjennom aktsomhetsvurderinger i 2025 har Bane NOR identifisert risiko for <b>mangelfull opplæring eller utilstrekkelig kompetanse</b> til å utføre oppgaver trygt, særlig innen komplekse tekniske fagområder, i perioder med høyt arbeidstempo i drift og prosjektgjennomføring, samt der det forekommer variasjoner i opplæringspraksis på tvers av enheter og geografier. Risikoen kan oppstå både ved innføring av nye teknologier, ved turnover i kritiske fagmiljøer og i situasjoner hvor erfaringsbasert kompetanse er utfordrende å overføre systematisk.</p> <p>Det er ikke registrert faktiske negative konsekvenser for egne ansatte i 2025 som direkte kan knyttes til mangelfull opplæring eller kompetanse.</p> <p>Konsernet følger regelmessig opp <b>antall brudd på arbeidstidsbestemmelser</b> gjennom målekortet, da høyt arbeidspress og hyppig overtidsbruk kan utgjøre en risiko for redusert årvåkenhet, feilvurderinger og mangelfull kvalitet i sikkerhetskritiske arbeidsoppgaver. Risikoen forsterkes når komplekse tekniske oppgaver utføres under tidspress eller uten nødvendige pauser. Slike forhold kan medføre økt sannsynlighet for HMS-hendelser eller nestenulykker, redusert kvalitet i leveranser, belastningsskader, sykefravær, samt omdømmerisiko ved manglende etterlevelse av lovkrav og interne mål. Høyt arbeidspress kan også svekke kapasiteten til å gjennomføre nødvendig opplæring og oppdatering av kompetanse.</p>
c) opplysninger om tiltak som virksomheten har iverksatt eller planlegger å iverksette for å stanse faktiske negative konsekvenser eller begrense vesentlig risiko for negative konsekvenser, og resultatet eller forventede resultater av disse tiltakene.	<p>Med jevnlige oppdateringer av krav til opplæring, repetisjon av kunnskap og nødvendige helsegodkjenninger, ivaretas trygghet i arbeidsoppgaver kontinuerlig for personell i driftsapparatet. Gjennom forbedringsinitiativer som etablering av felles og enhetlig systemstøtte for sertifiseringer og læreplaner, får Bane NOR en mer helhetlig tilnærming til synliggjøring av krav som gjelder til enhver tid – både for leverandører og egne medarbeidere.</p> <p>I tillegg sikrer krav til HMS opplæring for ledere nødvendig kunnskap og forståelse for ansvar og oppfølging i lederrollen, uavhengig av organisatorisk tilhørighet.</p> <p>Som et planlagt tiltak utvikler Bane NOR et prosessbasert styringssystem som skal gi en helhetlig og enhetlig struktur for styring av krav, roller og arbeidsprosesser. Ved å knytte lovkrav, kompetansekrav, opplæringsplaner og nødvendige helsegodkjenninger direkte til prosessene der de faktisk anvendes, sikres kontinuerlig etterlevelse og bedre kvalitet i utførelse av oppgaver. Systemet vil bidra til mer enhetlig praksis på tvers av enheter og geografier, redusere variasjoner i opplæringspraksis, og styrke både HMS og risikostyring. Forventede resultater er økt sikkerhet, bedre kontinuitet ved turnover, redusert risiko for feil utført arbeid og en tydeliggjøring av krav både for egne ansatte, leverandører og forretningspartnere.</p>



Kapittel 6:

## ➔ **Forretningskikk**

## Strategi og vesentlighet (ESRS 2 IRO-1)

Bane NOR har vurdert forretningsskikk som et vesentlig bærekraftstema basert på dobbel vesentlighet. Vesentlighetsanalysen for 2024 identifiserer særlig korrupsjon og bestikkelser, forretningspraksis (internkontroll og kontraktsoppfølging) og bedriftskultur som temaer der påvirknings- og finansiell vesentlighet forsterker hverandre og derfor krever prioritet i styring og rapportering.

Risiko for økonomisk kriminalitet, korrupsjon, brudd på habilitetskrav, utilbørlig påvirkning og svak internkontroll kan gi betydelige negative konsekvenser for samfunnet, leverandørkjeden, forretningspartnere og ansatte. Det kan også ha finansielle konsekvenser, gjennom svekket tillit til Bane NOR, svakere gjennomførings- evne, økonomiske tap, kontraktsbrudd eller sanksjoner.

**Tabell 45** Oversikt over undertemaer, IRO, policy, tiltak og mål (G1 Forretningsskikk)

Hovedtema	Undertema	Påvirkning, risiko og muligheter	Tilknyttet policy	Tilknyttet tiltak	Tilknyttet mål
Påvirkningsvesentlighet (innenfra-ut)					
G1 Forretningsskikk	Korrupsjon og bestikkelser	Manglende tverrfaglig forståelse / kompetanse for hva risikobildet er (knyttet f.eks. korrupsjon/ avtalebrudd), som kan føre til feilvurderinger i prosjekter	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Policy for etikk og samfunnsansvar</li> <li>• Konsernstandard Etikk, menneskerettigheter og økonomiske misligheter</li> <li>• Konsernprosedyrer for etikk, habilitet, varsling, kartlegging ved mulige kritikkverdige forhold og integritetskontroll</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Årlig digital opplæring</li> <li>• Dilemmatrening</li> <li>• Tredjeparts integritetskontroll</li> <li>• Etablering av profiler i habilitetsregister</li> </ul>	<p>Alle ansatte skal være kjent med overordnede prinsipper for etikk, samfunnsansvar og habilitet i Bane NOR</p> <p>Bane NOR skal forebygge inhabilitet i all aktivitet</p>
Finansiell vesentlighet (utenfra-inn)					
G1 Forretningsskikk	Bedriftskultur	Mulighet for tilstrekkelig kompetanse i organisasjonen hva gjelder styring og kontroll med mål og retningslinjer tilknyttet Bane NORs bedriftskultur for etterlevelse	Samme som over	Årlig digital opplæring Dilemmatrening	<p>Alle ansatte skal være kjent med overordnede prinsipper for etikk, samfunnsansvar og habilitet i Bane NOR</p> <p>Integritetskontroller av tredjeparter</p>

## Mål, indikatorer og resultater (ESRS 2 MDR-M, MDR-T)

**Tabell 46** Mål og indikatorer forebygging av korrupsjon og bestikkelser

<b>Mål for undertema «Alle medarbeidere skal være kjent med overordnede prinsipper for etikk, samfunnsansvar og habilitet i Bane NOR»</b>				
Påvirkningsvesentlighet (innenfra-ut)	Medarbeidere skal gjennom årlig digital opplæring			
Måleindikator	95 % av organisasjonen skal alltid ha gjennomført den obligatoriske digitale treningen i etikk og samfunnsansvar.			
Mål på mellomlang sikt (1-5 år)	Forståelse for Bane NORs etiske retningslinjer og læring fra erfaringer			
Måleindikator	Prosent av totalt antall ansatte og antall medarbeidere som har gjennomført			
Langsiktig mål (>5 år)	God forståelse for risikobildet og læring fra erfaringer			
<b>Måleindikator</b>				
Måloppnåelse – antall medarbeidere <sup>01</sup> som har gjennomført det digitale kurset i etikk og samfunnsansvar	2022	2023	2024	2025
	4108	4692	5452	5743
I prosentandel av totalt antall medarbeidere			96	97

**Tabell 47** Mål knyttet til ansattes deltakelse i dilemmadiskusjoner

<b>Mål for undertema «Alle medarbeidere skal være kjent med overordnede prinsipper for etikk, samfunnsansvar og habilitet i Bane NOR»</b>				
Kortsiktig mål (<= 1 år)	Medarbeidere i utvalgte avdelinger (basert på risiko) skal gjennomføre dilemmatreningdiskusjoner (opplæring)			
Måleindikator	10 % av organisasjonen skal alltid ha gjennomført ansikt til ansikt dilemmatrening i etikk og samfunnsansvar.			
Mål på mellomlang sikt (1-5 år)	God forståelse for risikobildet og læring fra erfaringer			
Måleindikator	Prosent av totalt antall ansatte og antall medarbeidere som har gjennomført treningen			
Langsiktig mål (>5 år)	God forståelse for risikobildet og læring fra erfaringer			
<b>Måleindikator</b>				
Måloppnåelse	2022	2023	2024	2025
	293	512	372	561
I prosentandel av totalen				9

<sup>01</sup> Medarbeidere omfatter faste og midlertidige ansatte, samt innleide.

**Tabell 48** Mål knyttet til forebygging av inhabilitet

<b>Mål for undertema: Habilitet- Bane NOR skal forebygge inhabilitet i all aktivitet</b>				
Kortsiktig mål (<= 1 år)	Medarbeidere med krav om profil skal ha profil			
Måleindikator	Prosent av totalt antall medarbeidere med krav om profil og antall medarbeidere som har profil i habilitetsregisteret			
Mål på mellomlang sikt (1-5 år)	Medarbeidere med krav om profil skal ha profil (gradvis utvidelse av hvem som har krav om profil)			
Måleindikator	Prosent av totalt antall medarbeidere med krav om profil og antall medarbeidere som har profil i habilitetsregisteret			
Langsiktig mål (>5 år)	Alle medarbeidere som har en rolle i tilknytning til anskaffelser (behov til kontraktsavslutning) skal ha profil i habilitetsregisteret.			
Måleindikator	99 % av alle med krav skal ha profil.			
Måloppnåelse Antall <sup>01</sup>	2022	2023	2024	2025
	1566	1580	1519	2357

<sup>01</sup> Antall medarbeidere med profil i habilitetsregisteret. Kan pt. ikke oppgi andel med krav om profil.

**Tabell 49** Mål knyttet til tredjepartsvurdering av kontraktsparter

<b>Mål for undertema: Integritetskontroller av tredjeparter</b>				
Kortsiktig mål (<= 1 år)	Alle nye kontrakter med en kontraktsverdi over 500 MNOK og en CPI på 70 og under skal igjennom en tredjepartsvurdering			
Måleindikator	Antall			
Mål på mellomlang sikt (1-5 år)	Alle leverandører er kategorisert etter risiko (høy, medium, lav) og høyriskleverandører i kontraktsporføljen skal ha blitt vurdert			
Måleindikator	Antall			
Langsiktig mål (>5 år)	Alle høyriskleverandører skal vurderes minimum årlig.			
Måleindikator	Antall av høyrisk			
Måloppnåelse	2022	2023	2024	2025
	x	x	6	29 <sup>02</sup>

<sup>02</sup> Totalt antall gjennomførte IDD i rapporteringsperioden var 29.

## Policyer og bedriftskultur (G1-1, ESRS MDR-P)

### Styring og ansvar

Bane NOR arbeider systematisk for å fremme en aktiv og etisk virksomhetskultur. Forretningsetikk er en integrert del av «Vi er Bane NOR» – vårt felles verdigrunnlag som beskriver hvordan vi skal opptre, ta beslutninger og utøve vårt samfunnsoppdrag med integritet, åpenhet og ansvarlighet.

Styret har det overordnede ansvaret for forankring av prinsipper for forretningsetikk. Konsernledelsen og Compliance operasjonaliserer krav gjennom styringssystem, styrer risiko og rapporterer til styret. Bane NORs

styringssystem har etablerte policyer og prosedyrer som regulerer forretningsetikk og forventet adferd som gjelder alle ansatte og ledere og som er integrert i kontraktskrav overfor leverandører.

Disse dokumenter beskriver Bane NORs nulltoleranse for økonomisk kriminalitet som korrupsjon, underslag, inhabilitet og bestikkelser i enhver form. De gir også føringer om de etablerte mekanismer for å identifisere, rapportere og undersøke forhold som kan innebære brudd på lover, interne retningslinjer og etisk

adferd. Dette omfatter både finansielle og ikke-finansielle kontroller, samt en varslingsordning som er tilgjengelig for både interne og eksterne interessenter.

### Referanseramme

Styringssystemet for forretningsskikk bygger på gjeldende lovkrav, og internasjonale retningslinjer, herunder prinsipper for antikorrupsjon (bl.a. FNs antikorrupsjonskonvensjon, OECDs antikorrupsjonsrammeverk) og god virksomhetsstyring (COSO rammeverk).

**Tabell 50** Oversikt over undertemaer, IRO, policy, tiltak og mål (G1 Forretningsskikk)

Styringsdokumenter	Innhold og formål	Dokumenteier
Policy for etikk og samfunnsansvar	Inkluderer overordnede krav om etisk adferd og ivaretagelse av selskapets samfunnsansvar. Skal sikre forutsigbarhet rundt forventet etisk korrekt adferd og hvordan alle skal bidra til etterlevelse. Gjelder for alle medarbeidere og styremedlemmer i Bane NOR SF, samt tilhørende datterselskaper der eierskapet er mer enn 50 %.	Konsernsjef
Konsernstandard Etikk, menneskerettigheter og økonomiske misligheter	Inkluderer overordnede føringer for arbeidet med etikk, menneskerettigheter og forebygging av økonomiske misligheter, inkl. roller og ansvar. Skal skape trygghet rundt det å opptre etisk korrekt, og i arbeidet med å forebygge etiske avvik, brudd på menneskerettigheter og økonomiske misligheter. Inkl. forutsigbare forventninger. Gjelder for Bane NORs samlede virksomhet.	Konserndirektør Etterlevelse og sikkerhet
Konsernprosedyre etikk	Inkluderer tydelige krav som skal sikre forutsigbarhet om hva som er forventet og forpliktende etisk korrekt adferd i tråd med Bane NORs verdier, rettsregler og konvensjoner. Skal bidra til at Bane NOR etterlever lover, regler og styrende dokumenter, og at vi legger til rette for at alle medarbeidere forstår disse og sitt ansvar og plikter. Gjelder for alle medarbeidere i Bane NOR og tilhørende datterselskaper.	Compliance Officer
Konsernprosedyre habilitet	Formålet er å sikre at avgjørelser og vurderinger i Bane NOR gjennomføres på et objektivt grunnlag fritt for påvirkning fra utenforliggende hensyn. Tillit til beslutninger skal sikres gjennom habilitetsvurderinger og tilstrekkelige tiltak basert på alle medarbeidere sin åpenhet rundt egne roller, relasjoner og eierskap	Compliance Officer
Konsernprosedyre varsling	Formålet med varslingsrutinen er å bidra til et konstruktivt yringsklima, legge til rette for en god og forsvarlig håndtering av alle yringer om mulige kritikkverdige forhold og bidra til læring på tvers av hele vår virksomhet.	Compliance Officer
Konsernprosedyre kartlegging ved mulige kritikkverdige forhold	Målet med konsernprosedyrer er å sikre en enhetlig og forutsigbar prosess ved å definere krav og føringer for hvordan kartlegging av mulige avvik på gjeldende prosedyrer og rettsregler skal gjennomføres. Konsernprosedyren beskriver ansvarsfordeling og arbeidsmåter for kartleggingsarbeidet.	Compliance Officer
Konsernprosedyre integritetskontroll	Inkluderer retningslinjer for gjennomføring av integritetskontroll. Skal bidra til å redusere risikoen for at Bane NORs leverandører og forretningspartnere ikke etterlever rettsregler og Bane NORs krav til etisk adferd (Seriositetskrav). Gjelder for Bane NORs samlede virksomhet.	Compliance Officer
Prosedyre utføre integritetskontroll	Inkluderer bl.a. steg for utførelse, nivå 1 og 2 kontroller, roller og ansvar, krav til rapportering. Spesifiserer for brukere hva en integritetskontroll skal omfatte. Gjelder for Bane NORs samlede virksomhet	Seniorrådgiver Compliance
Konsernprosedyre for personvern	Formålet er å gi overordnet styring og retning for personvernarbeidet og personvernforpliktelsene i Bane NOR. Prosedyren skal definere sentrale krav til personvern i Bane NOR, plassere ansvar for etterlevelse samt legge til rette for enhetlig og effektiv utøvelse på tvers av enheter.	CISO, Chief Information Security Officer

**Compliance-funksjonen**

Funksjonen har en selvstendig rolle, med en egen, direkte rapporteringslinje til styret. Compliance koordinerer hvordan Bane NOR forebygger og avdekker økonomisk kriminalitet. Funksjonen etablerer styringskrav og prosesser, risikovurderinger, opplæring og oppfølging av etterlevelse. Standardiserte prosesser for forretningsetikk gir linjeledere verktøy og støtte til å eie og håndtere risiko.

Oppdraget er beskrevet i mandat for Compliance officer, og videre forankret i Policy for etikk og samfunnsansvar og Konsernprosedyrer for etikk, habilitet, varsling, kartlegging ved kritikkverdige forhold og integritetskontroller.

**Kultur og forbedring**

Kultur og etterlevelse følges opp gjennom årlige compliance-risikovurderinger i divisjonene, målrettet opplæring (inkludert dilemmatrening), lederforventninger og kontinuerlig forbedring. Vurdering av modenhet og læringspunkter brukes til å justere tiltak gjennom året.

**Mekanismer for å identifisere, rapportere og undersøke bekymringer: Varsling**

Bane NOR skal ha en åpen og ansvarlig virksomhetskultur der ansatte, innleid personell, leverandører og andre eksterne interessenter trygt kan varsle om kritikkverdige forhold. Ordningen er en del av konsernets system for etikk, etterlevelse og internkontroll. Varslingsrutinene inngår i obligatorisk, årlig kurs i Etikk og samfunnsansvar for alle medarbeidere og styremedlemmer, og i dilemmatrening.

Krav om kunnskap om varsling videreføres i kontrakter med leverandører og underleverandører. Det er et kontraktskrav at Bane NORs varslingskanal gjøres kjent med og videreføres for alle som jobber på våre kontrakter. Informasjon om varslingskanalen er tilgjengelig på flere språk via Bane NORs nettsider.

Bane NOR tilbyr flere måter å varsle på, tilgjengelig for både interne og eksterne aktører, for å sikre lav terskel for å melde fra, enten gjennom nærmeste leder eller via uavhengige alternativer. Varsling kan skje gjennom en elektronisk løsning på intranettet og banenor.no/varsling, eller via telefon, e post, brev eller personlig oppmøte hos ekstern mottaker (KPMG). Det er også mulig å varsle direkte til Compliance Officer, tillitsvalgte eller verneombud. Den elektroniske løsningen legger til rette for anonym toveisdialog, som gjør saksbehandlingen mer effektiv.

**Vern mot gjengjeldelse**

Bane NOR har nulltoleranse for gjengjeldelse mot varslere som melder fra i god tro, og følger arbeidsmiljølovens og interne retningslinjers krav. Vernet omfatter alle typer negative reaksjoner, som trakassering, endrede arbeidsoppgaver eller oppsigelse. Forbud mot enhver form for gjengjeldelse er innarbeidet i de etiske retningslinjene og i styringsdokument om varsling.

Risiko for gjengjeldelse reduseres gjennom strenge krav til konfidensialitet til de involverte parter og opplæring av ledere i forsvarlig håndtering av varsler. Bane NOR kjenner ikke til tilfeller av gjengjeldelse og arbeider systematisk for å sikre trygge rammer for varsling.

**Behandling av varslings saker**

Alle varsler behandles av et uavhengig varslingssekretariat, adskilt fra linjeledelsen, ledet av Compliance officer. Alle varsler behandles raskt og i tråd med krav til habilitet, konfidensialitet, kontradiksjon og personvern. Varsler vurderes først av KPMG, som avgjør om forholdet er kritikkverdig og overfører saken til varslingssekretariatet.

Sekretariatet vurderer behovet for videre kartlegging, og eventuelle undersøkelser gjennomføres i henhold til konsernprosedyre, enten internt eller med ekstern bistand. Bane NOR har et faglig spesialisert miljø innen arbeidslivskriminalitet som bistår i saker som gjelder brudd på arbeidstakerrettigheter hos leverandører. Når saken er tilstrekkelig belyst, mottar varsler og berørt part tilbakemelding innenfor rammene av personvern og taushetsplikt, og ansvarlig linjeleder beslutter nødvendige tiltak.

Varslingsordningen inngår i Compliance rapporteringen til styret, konsernledelsen og fagforeningenes dialogfora, og inngår i vurderingen av compliance-risiko og internkontroll. I 2026 skal Bane NOR gjennomføre en helhetlig evaluering av varslingsordningen for å sikre at den fungerer i tråd med EU direktiv 2019/1937.

I 2025 ble det registrert 68 meldinger til varslingskanalen som ble definert som kritikkverdige forhold.

**Opplæring innen forretningsskikk**

Bane NOR arbeider systematisk for å fremme en virksomhetskultur preget av høy etisk bevissthet og ansvarlighet, i tråd med selskapets verdigrunn-

lag. Alle ansatte og innleide deltar årlig i digital opplæring i forretningsetikk, habilitet, forebygging av økonomisk kriminalitet, varsling, personvern, sikkerhet og mangfold og likestilling. Opplæringen omfatter selskapets policy, risiko, og rapporteringskanaler. Kurset bygger opp grunnleggende kompetanse for å forstå og identifisere økonomiske misligheter og alle sine former.

### Forebygging og avdekking av korrupsjon og bestikkelser (G1-3, G1-4)

Nulltoleranse for korrupsjon er tydeliggjort i policy og lederforventninger, og mot leverandører gjennom seriositetskravene. Forebyggende tiltak omfatter årlig e-læring for alle ansatte, dilemmatrening i utvalgte enheter basert på risiko, samt krav om habilitetsprofiler for roller med særlig eksponering (budsjettansvar, prosjektledelse og kontraktsoppfølging). Det benyttes integritetsvurderinger, stikkprøver, hendelsesanalyser og varslingskanaler for å avdekke risikoforhold eller brudd.

#### Støtte til risikoutsatte funksjoner

Roller med høy eksponering til økonomisk kriminalitet og habilitet, som konsernledelse, ledere, roller med økonomisk ansvar, innkjøpsmiljøer og ansatte med eksterne kontakter, får

tilpasset dilemmatrening. Nye ledere får målrettet opplæring om etisk ledelse. Dilemmaene fremstilles fra reelle problemstillinger og læringspunkter fra organisasjonen og tilpasses den enkeltes risikoprofil, basert på vurderinger av porteføljerisiko. Bane NOR legger til rette for lav terskel for å ta opp etiske dilemmaer. Compliance-funksjonen bistår ledere og ansatte med rådgivning for tidlig avklaring og forebygging av mulig økonomisk kriminalitet.

#### Tredjeparts risikovurdering

Tredjeparts risikovurdering eller Integrity Due Diligence (IDD) er et annet virkemiddel som Bane NOR benytter for å identifisere risikoen hos potensielle leverandører/forretningspartnere. IDD vurderer blant annet risiko for brudd på og eksponering mot korrupsjon, eierskap og sanksjoner, menneskerettigheter og arbeidsvilkår.

IDD gir Bane NOR informasjon som inngår i beslutningsprosesser. Dette gjør det mulig for Bane NOR, ved behov, å iverksette egnede forebyggende tiltak som bidrar til etterlevelse av krav og forventninger, samt redusert risiko. Seriositetskrav bidrar også til å tydeliggjøre Bane NORs forventninger til leverandørenes arbeid med forebygging av korrupsjon og økonomiske misligheter, og stiller krav

til rapportering dersom en hendelse oppstår. Bane NOR har god erfaring med avdekking av, og samarbeid med leverandører om, håndtering av økonomiske misligheter.

#### Bekreftede hendelser

Bane NOR har identifisert tre hendelser som indikerte økonomisk mislighet i 2025. Det er en anmeldt sak, samt en til beslutning. Bane NOR har heller ikke hatt finansielle utgifter eller domfellelser for brudd på lover knyttet til økonomisk kriminalitet i perioden.

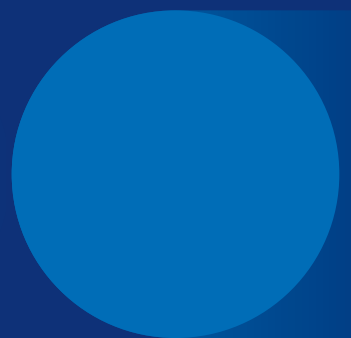
Rapportering indikator: Hendelser av økonomisk kriminalitet - 2025	
Indikator	Bekreftede hendelser av økonomisk kriminalitet
Antall	3
Indikator	Domfellelser og bøter knyttet til økonomisk kriminalitet
Antall	0

#### Veien videre

I 2026 prioriterer vi å styrke risiko-basert gjennomføring, forenkle prosesser og forbedre effektmåling, med synlig ledelsesforankring og tydelig risikoeierskap i divisjonene.



## ➔ Regnskap og redegjørelser



# Resultatregnskap

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF				Bane NOR Konsern	
2025	2024		Note	2025	2024
9 069	8 263	Vederlag fra Jernbanedirektoratet	1	9 069	8 263
7 603	6 369	Kompensasjon for slit og elde (utsatt inntektsføring tilskudd)	1	7 611	6 377
0	0	Salgsinntekter, eiendomsprosjekter	1,2	79	60
2 912	3 131	Andre driftsinntekter	1	3 933	4 106
<b>19 583</b>	<b>17 763</b>	<b>Sum driftsinntekter</b>		<b>20 691</b>	<b>18 807</b>
0	0	Prosjektkostnader eiendomsprosjekter	2	65	64
769	915	Varekostnad		711	880
4 831	4 270	Lønns- og personalkostnad	3,4	4 789	4 229
3 362	2 967	Maskinleie, materiell og vedlikehold	5	3 526	3 153
3 019	3 182	Andre driftskostnader	5	3 133	3 248
<b>11 980</b>	<b>11 335</b>	<b>Sum driftskostnad før avskrivninger og nedskrivninger</b>		<b>12 224</b>	<b>11 574</b>
7 870	6 444	Avskrivninger og nedskrivninger	6,7	8 448	6 958
<b>-267</b>	<b>-16</b>	<b>Driftsresultat</b>		<b>19</b>	<b>275</b>
0	0	Resultat fra investering i felleskontrollert virksomhet	8	-7	-24
632	813	Finansinntekter	9	566	692
31	40	Finanskostnader	9	438	409
<b>601</b>	<b>772</b>	<b>Netto finansresultat</b>		<b>121</b>	<b>259</b>
<b>334</b>	<b>757</b>	<b>Ordinært resultat før skattekostnad</b>		<b>139</b>	<b>534</b>
8	6	Skattekostnad på ordinært resultat	10	-50	-39
<b>326</b>	<b>751</b>	<b>Årsresultat</b>		<b>190</b>	<b>573</b>

# Balanse

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF				Bane NOR Konsern	
2025	2024	Eiendeler	Note	2025	2024
725	780	Øvrige immaterielle eiendeler	6	741	798
<b>725</b>	<b>780</b>	<b>Sum immaterielle eiendeler</b>		<b>741</b>	<b>798</b>
34 736	33 557	Grunneiendom, bygninger mv.	7	47 082	46 056
137 472	124 987	Infrastruktur	7	137 472	124 987
62 572	63 656	Anlegg under utførelse	7	64 887	65 230
1 145	1 156	Driftsløsøre, maskiner, transportmidler m.v.	7	1 193	1 207
<b>235 925</b>	<b>223 356</b>	<b>Sum varige driftsmidler</b>		<b>250 634</b>	<b>237 480</b>
10 450	8 511	Investeringer i datterselskap	8	0	0
0	0	Investeringer i felleskontrollert virksomhet	8	1 494	845
0	0	Investeringer i aksjer og andeler		8	8
54	1 879	Andre fordringer	11, 12, 13	425	174
<b>10 503</b>	<b>10 390</b>	<b>Sum finansielle anleggsmidler</b>		<b>1 926</b>	<b>1 027</b>
<b>247 154</b>	<b>234 526</b>	<b>Sum anleggsmidler</b>		<b>253 302</b>	<b>239 305</b>
0	0	Utviklingseiendom for salg	14	5 242	5 396
1 482	1 284	Varelager	14	1 482	1 284
362	842	Kundefordringer	11	424	1 205
1 533	1 437	Andre fordringer	11, 12, 13, 15	1 614	1 498
1 772	2 975	Markedsbaserte finansielle instrumenter	11	2 081	2 975
2 688	4 619	Bankinnskudd	16	2 747	4 933
<b>7 838</b>	<b>11 158</b>	<b>Sum omløpsmidler</b>		<b>13 590</b>	<b>17 291</b>
<b>254 992</b>	<b>245 684</b>	<b>Sum eiendeler</b>		<b>266 892</b>	<b>256 596</b>

# Balanse

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF				Bane NOR Konsern	
2025	2024	Egenkapital og gjeld	Note	2025	2024
9 009	9 009	Innskuddskapital	17	9 009	9 009
476	-331	Annen egenkapital	17	-116	-787
<b>9 485</b>	<b>8 678</b>	<b>Sum egenkapital</b>		<b>8 893</b>	<b>8 223</b>
234 903	222 236	Leveringsforpliktelse	18	235 231	222 572
2 374	2 445	Pensjonsforpliktelser	4	2 374	2 445
0	0	Utsatt skatt	10	95	232
126	85	Andre avsetninger for forpliktelser	19	126	85
<b>237 404</b>	<b>224 767</b>	<b>Sum avsetninger for forpliktelser</b>		<b>237 827</b>	<b>225 334</b>
0	0	Rentebærende gjeld	20	9 033	7 427
<b>0</b>	<b>0</b>	<b>Sum annen langsiktig gjeld</b>		<b>9 033</b>	<b>7 427</b>
0	0	Rentebærende gjeld	20	2 474	2 625
1 372	1 294	Leverandørgjeld	12, 13	1 557	1 466
8	11	Betalbar skatt	10	16	21
242	246	Skyldige offentlige avgifter		247	246
6 481	10 688	Annen kortsiktig gjeld	12, 21	6 844	11 254
<b>8 103</b>	<b>12 239</b>	<b>Sum kortsiktig gjeld</b>		<b>11 138</b>	<b>15 612</b>
<b>245 507</b>	<b>237 006</b>	<b>Sum gjeld</b>		<b>257 999</b>	<b>248 373</b>
<b>254 992</b>	<b>245 684</b>	<b>Sum egenkapital og gjeld</b>		<b>266 892</b>	<b>256 596</b>

Oslo, 11. mars 2026

**Per Sanderud**  
*Styrets leder*  
(elektronisk signert)

**Hildegunn Naas-Bibow**  
*Nestleder*  
(elektronisk signert)

**Ståle Gjersvold**  
*Styremedlem*  
(elektronisk signert)

**Tore Olaf Rimmereid**  
*Styremedlem*  
(elektronisk signert)

**Renate Larsen**  
*Styremedlem*  
(elektronisk signert)

**Adele Norman Pran**  
*Styremedlem*  
(elektronisk signert)

**Lars Øyvind Sannes**  
*Styremedlem*  
(elektronisk signert)

**Bente Langeland Roheim**  
*Styremedlem*  
(elektronisk signert)

**Eli Giske**  
*Styremedlem*  
(elektronisk signert)

**Agnete Johnsgaard-Lewis**  
*Konsernsjef*  
(elektronisk signert)

# Kontantstrømpstilling

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2025	2024	Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter	2025	2024
334	757	Resultat før skattekostnad	139	534
-11	-11	Betalt skatt	-15	-48
-7 603	-6 369	Inntektsføring leveringsforpliktelse	-7 611	-6 377
7 870	6 444	Avskrivninger og nedskrivninger	8 448	6 958
0	0	Resultat fra investering i felleskontrollert virksomhet	7	24
-22	-10	Salgsgevinster	-151	-87
-198	-106	Endring varelager	-198	-104
480	-54	Endring kundefordringer	780	-44
-3 529	-824	Fordring/gjeld vederlag fra Jernbanedirektoratet	-3 529	-824
78	-372	Endring leverandørgjeld	92	-295
410	-183	Forskjell kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger	410	-183
-1 018	62	Endring andre tidsavgrensingsposter	-1 161	96
<b>-3 209</b>	<b>-666</b>	<b>Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter</b>	<b>-2 789</b>	<b>-350</b>
<b>Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter</b>				
72	107	Innbetaling salg varige driftsmidler og utviklingseiendom	935	222
-20 255	-18 640	Investering varige driftsmidler og utviklingseiendom	-22 712	-20 394
0	-250	Netto betaling investering datterselskap	0	0
0	0	Netto betaling investering felleskontrollert virksomhet	-96	-269
2	2	Netto betaling andre langsiktige fordringer	-168	102
1 204	-600	Netto betaling andre investeringer	895	-602
0	0	Mottatt utbytte	38	179
<b>-18 977</b>	<b>-19 381</b>	<b>Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter</b>	<b>-21 108</b>	<b>-20 762</b>
<b>Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter</b>				
20 255	18 569	Vederlag fra Jernbanedirektoratet benyttet til investeringer	20 255	18 569
0	0	Innbetalinger rentebærende gjeld	6 300	1 900
0	0	Utbetalinger rentebærende gjeld	-4 844	-1 489
<b>20 255</b>	<b>18 569</b>	<b>Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter</b>	<b>21 711</b>	<b>18 980</b>
-1 931	-1 478	Netto endring i kontanter og kontantekvivalenter	-2 186	-2 132
4 619	6 097	Kontanter og kontantekvivalenter ved periodens begynnelse	4 933	7 065
<b>2 688</b>	<b>4 619</b>	<b>Kontanter og kontantekvivalenter ved periodens slutt</b>	<b>2 747</b>	<b>4 933</b>

# Regnskapsprinsipper

## Generelt

Årsregnskapet er satt opp i samsvar med regnskapslovens bestemmelser og god regnskapsskikk. Regnskapet vil gjøres tilgjengelig på <https://www.banenor.no/>.

Bane NOR SF er et statsforetak 100 prosent eid av staten. Statens eierskap forvaltes av Samferdselsdepartementet.

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 ble det foretatt verdivurdering av eiendeler og forpliktelser overført fra Jernbaneverket til foretaket. Verdivurderingene ble gjort i henhold til regnskapsloven og prinsipper for god regnskapsskikk. 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.

I 2017 ble 100 prosent av aksjene i Bane NOR Eiendom AS skutt inn som tingsinnskudd i Bane NOR SF. Eiendomsmasse, herunder jernbane-eiendom som stasjoner, verksteder og terminaler, som tidligere hadde vært i NSBs eie ble med dette tilført infrastrukturforvalteren Bane NOR SF. Tingsinnskuddet ble gjennomført til virkelig verdi.

## Konsolidering

Konsernregnskapet omfatter morselskapet Bane NOR SF med datterselskaper.

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.

Datterselskapene er regnskapsført i konsernregnskapet basert på morselskapets anskaffelseskost. 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 og utviklingseiendom 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 internergevinster. Resultatandelen i regnskapet baseres på andelen av resultatet etter skatt i den felleskontrollerte virksomheten, og korrigeres for avskrivning av merverdier og urealiserte gevinster. I resultatregnskapet vises resultatandelen som en separat driftsrelatert inntekt.

## 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 forventninger om fremtidige hendelser som anses å være rimelige. Estimater og forutsetninger endres over tid og er gjenstand for løpende vurdering. Faktiske tall vil kunne avvike fra regnskapsførte estimater. Resultateffekt av estimatavvik og endrede estimater og forutsetninger regnskapsføres i den perioden endringen oppstår.

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 investerings-eiendom og utviklingseiendom. Disse eiendelene testes for nedskrivninger når det foreligger indikatorer på

mulige verdifall. Gjennvinnbart beløp fra kontantgenererende enheter er fastsatt ved beregninger av bruksverdi for anleggsmidler og realisasjonsverdi for omløpsmidler. Disse beregninger krever bruk av estimater.

Regnskapsførte verdier av eiendomsporteføljen testes årlig for verdifall. Utfallet av en verdifallstest kan være at betydelige tap knyttet til balanseførte eiendeler må resultatføres. Eiendomsporteføljen i Bane NOR Eiendomskonsern 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.

### 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 klare føringer på bruken av anleggsmidler overført gjennom tingsinnskuddet. Foretakets vedtekter sier 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 samfunns-

oppdraget. 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. Dersom eiendeler frigjøres fra jernbaneformål, blir resterende leveringsforpliktelse relatert til slike eiendeler inntektsført på overnevnte regnskapslinje.

### Inntekter

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.

### Avtaleregime fra 2022

Fra 2022 består styringsmodellen 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 og vedlikehold (som omfatter driftskostnader, driftsinvesteringer, korrektivt vedlikehold og forebyggende vedlikehold) samt fornyelse. En eventuell effektivisering innenfor drift og en mer langsiktig og effektiv innretning av vedlikeholdsarbeidet i foretaket kan friggi midler til fornying.

- *Drift:* Vederlag til drift anses i hovedsak som driftstilskudd. Inntektsføring av årets driftsvederlag skjer i regnskapsåret vederlaget tildeles, med unntak for driftsinvesteringer som forskyves i tid. Vederlag til driftsinvesteringer behandles parallelt som vederlag til A1-fornyelse, jamfør beskrivelse nedenfor. Ettersom vederlaget i A1 er fast, kan foreta-

ket få regnskapsmessig overskudd eller underskudd knyttet til avtalen. Foretaket styrer imidlertid mot nullresultat.

- *Fornyelse:* Vederlag til fornyelse anses i hovedsak som investeringsstilskudd. Vederlaget balanseføres og behandles som utsatt inntekt fram til anleggsmiddelet er ferdigstilt og klart til å tas i bruk. Inntektsføring skjer fra tidspunktet hvor anleggsmiddelet er klart til å tas i bruk og avskrivninger påløper. Inntektsføring skjer i takt med tilhørende avskrivninger.

### Utredninger

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

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

### 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 ibrukttagelse, 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 tilfredsstill kriterier for balanseføring, inntektsføres tilskudd likt kostnadspådrag i det aktuelle år.

### Porteføljestyling

Foretaket kan benytte den samlede økonomiske ramme fritt for å gjennomføre avtalt togtilbud (effekt-mål) 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 fullfører et investeringsprosjekt til en lavere kostnad enn avtalt fastpris, beholder foretaket differansen («overskuddet»). Overskuddet kan blant annet brukes til å igangsette nye mindre investeringer, dekke eventuelle overskridelser i andre investeringsprosjekter («underskudd»), eller til fornying og vedlikehold av infrastrukturen. 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

Dette 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 bruttotonn-kilometer 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. Kostnader fra Ytelsesordningen kostnadsføres tilsvarende når togoperatør har opparbeidet et krav om vederlag fra Bane NOR.

#### Andre tjenester i henhold til forskrift

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

### Øvrige inntekter

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

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

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

### 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.

### 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 inntreffer 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 aksjer regnskapsføres til anskaffelseskost i konsernregnskapet, men nedskrives til virkelig verdi dersom det inntreffer 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 balanse dagens kurs.

## Pensjon

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

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

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

Foretaket benytter muligheten i NRS 6 Pensjoner til å regnskapsføre pensjon i tråd med IAS 19 Ytelser til ansatte. Ved beregning av pensjonskostnaden, benyttes en lineær opptjeningsmodell basert på forventet sluttlønn. Beregningene er videre basert på forventning om diskonteringsrente, fremtidig regulering av lønn, pensjoner og ytelser fra folketrygden, fremtidig avkastning på pensjonsmidler samt aktuarmessige forutsetninger om dødelighet, frivillig avgang samt tidlig avgang som følge av særaldersgrense i Bane NOR SF.

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

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

## Finansielle og operasjonelle leieavtaler

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

## Sikring

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

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

Konsernet har i enkelte prosjekter inngått 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.

## Noter

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

# Note 01

## Inntekter

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern		
2025	2024	Inntekter fordelt på kategori	2025	2024	
9 069	8 263	Inntektsført vederlag fra Jernbanedirektoratet	9 069	8 263	
7 603	6 369	Kompensasjon for slit og elde	7 611	6 377	
0	0	Salgsinntekter, eiendomsprosjekter	79	60	
4	28	Inntekter fra andre offentlige virksomheter	4	28	
583	528	Energiinntekter	583	528	
1 339	1 445	Infrastrukturavgifter	1 339	1 445	
22	10	Salgsgevinster	137	91	
63	69	Undervisningstjenester	63	69	
187	194	Leieinntekt fast eiendom og øvrige leieinntekter	1 246	1 220	
713	857	Andre driftsinntekter	560	726	
<b>19 583</b>	<b>17 763</b>	<b>Sum inntekter</b>	<b>20 691</b>	<b>18 807</b>	

Vederlag fra avtalene med Jernbanedirektoratet er regnskapsmessig periodisert som følger:

2025	Inntektsført driftstilskudd	Balansført leverings forpliktelse	Sum
A1	8 121	5 750	13 871
A2	948	14 505	15 453
<b>Sum vederlag</b>	<b>9 069</b>	<b>20 255</b>	<b>29 324</b>
2024			
A1	7 237	5 361	12 598
A2	1 026	13 208	14 234
<b>Sum vederlag</b>	<b>8 263</b>	<b>18 569</b>	<b>26 832</b>

## Note 02

### Eiendomsprosjekter

(Tall i millioner kroner)

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

Bane NOR Konsern			
2024	Salgsinntekter	Prosjekt-kostnader	Sum netto resultat
Proffen Hageby (boliger, Drammen)	79	-65	14
<b>Sum</b>	<b>79</b>	<b>-65</b>	<b>14</b>
2024			
Proffen Hageby (boliger, Drammen)	60	-51	9
Riverside (boliger, Fredrikstad)	0	-13	-13
<b>Sum</b>	<b>60</b>	<b>-64</b>	<b>-4</b>

## Note 03

### Lønnskostnader, antall årsverk, godtgjørelser m.m.

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF			Bane NOR konsern	
2025	2024	Lønnskostnader	2025	2024
5 276	4 941	Lønn	5 276	4 941
696	687	Arbeidsgiveravgift	696	687
1 122	572	Pensjonskostnader	1 122	572
112	18	Andre ytelser	112	18
-2 375	-1 948	Aktiverte lønnskostnader	-2 417	-1 989
<b>4 831</b>	<b>4 270</b>	<b>Sum lønnskostnader</b>	<b>4 789</b>	<b>4 229</b>
5 318	5 045	Sysselsatte årsverk	5 318	5 045

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

Bane NOR SF		Kostnadsført godtgjørelse til revisor (tall eksklusive mva.)	Bane NOR Konsern	
2025	2024		2025	2024
1,3	1,2	Lovpålagt revisjon	4,5	3,9
0,8	0,9	Andre attestasjonstjenester	0,8	1,2
0,0	0,0	Andre tjenester	0,0	0,0
<b>2,1</b>	<b>2,1</b>	<b>Sum kostnadsført</b>	<b>5,3</b>	<b>5,1</b>

# Note 04

## Pensjoner

(Tall i millioner kroner)

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

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

Foretakets pensjonsordninger tilfredsstiller kravene i lov om obligatorisk tjenestepensjon.

Antall i ordningene per 31. desember	2025	2024
Ytelsesordning aktive	1 212	1 368
Ytelsesordning pensjonister	1 277	1 112
Ytelsesordning oppsatte	1 733	1 677
Innskuddsordning	4 296	3 903
<b>Balanse</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Pensjonsforpliktelse 01.01.	7 572	7 909
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	126	140
Rentekostnad på pensjonsforpliktelsen	297	241
Pensjonsutbetalinger	-253	-248
Planendring	333	0
Aktuarielt tap (gevinst)	-200	-470
<b>Brutto pensjonsforpliktelse</b>	<b>7 874</b>	<b>7 572</b>
Pensjonsmidler 01.01.	5 429	5 050
Renteinntekt på pensjonsmidlene	210	159
Innbetalinger inklusive administrasjonskostnader	189	386
Administrasjonskostnad	-3	-3
Pensjonsutbetalinger	-253	-248
Aktuarielt tap (gevinst)	221	86
<b>Pensjonsmidler</b>	<b>5 793</b>	<b>5 429</b>
Netto pensjonsforpliktelse	2 081	2 143
Arbeidsgiveravgift av netto pensjonsforpliktelse	293	302
<b>Balanseført pensjonsforpliktelse</b>	<b>2 374</b>	<b>2 445</b>

(Tall i millioner kroner)

Resultat	2025	2024
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	126	140
Arbeidsgiveravgift	30	32
Rentekostnad på pensjonsforpliktelsen	297	241
Forventet avkastning på pensjonsmidler	-210	-159
Planendring	380	0
Administrasjonskostnad	3	3
<b>Sum pensjonskostnad ytelsesordning i resultatregnskapet</b>	<b>626</b>	<b>258</b>
Aktuarielt tap (gevinst)	-421	-556
Arbeidsgiveravgift av aktuarielt tap (gevinst)	-59	-78
<b>Sum pensjonskostnad (estimatavvik) ført direkte mot egenkapitalen</b>	<b>-481</b>	<b>-634</b>
Sum pensjonskostnad ytelsesordning i resultatregnskapet	626	258
Kostnader ved innskuddsordning inklusive arbeidsgiveravgift	497	314
<b>Sum netto pensjonskostnad i resultatregnskapet</b>	<b>1 122</b>	<b>572</b>
<b>Avstemming pensjonsforpliktelse og årets pensjonskostnad</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Netto pensjonsforpliktelse ved periodens begynnelse	2 445	3 262
Endring netto pensjonsforpliktelse, inklusive arbeidsgiveravgift	0	0
Årets premier, inklusive administrasjonskostnad og arbeidsgiveravgift	-216	-441
Sum pensjonskostnad (estimatavvik) ført direkte mot egenkapitalen	-481	-634
Sum pensjonskostnad ytelsesordning i resultatregnskapet	626	258
<b>Sum netto balanseført pensjonsforpliktelse inklusive arbeidsgiveravgift</b>	<b>2 374</b>	<b>2 445</b>
<b>Økonomiske, demografiske og aktuarielle forutsetninger</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Diskonteringsrente	3,90 %	3,90%
Forventet avkastning	3,90 %	3,90%
Gjennomsnittlig lønnsvekst	4,00 %	4,00%
G-regulering	3,75 %	3,75%
Årlig regulering av pensjoner under utbetaling	2,75 %	3,00%
Gjennomsnittlig arbeidsgiveravgiftsfaktor	14,1 %	14,1 %

## Note 05

### Driftskostnader

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2025	2024		2025	2024
		<b>Maskinleie, materiell og vedlikehold</b>		
342	300	Leie av maskiner, inventar o.l.	342	300
523	470	Verktøy, inventar og driftsmateriell	523	470
662	467	Reparasjon og vedlikehold	857	657
1 835	1 730	Entreprenør- og prosjekteringstjenester	1 804	1 726
<b>3 362</b>	<b>2 967</b>	<b>Sum maskinleie, materiell og vedlikehold</b>	<b>3 526</b>	<b>3 153</b>
		<b>Andre driftskostnader</b>		
2025	2024		2025	2024
1	3	Frakt- og transportkostnader	1	3
167	199	Energikostnader vedrørende produksjon	167	199
967	1 044	Kontorlokaler og publikumsområder mv.	810	847
282	187	Konsulenttjenester	293	198
721	708	Andre fremmede tjenester	720	705
98	103	Kurs-, møte- og kontorkostnader	102	105
58	57	Telefon, datasamband, porto o.l.	62	61
128	118	Drift av egne transportmidler og maskiner	128	118
144	139	Reise, diett, bilgodtgjørelse	144	139
446	462	Kompensasjon til togselskaper	446	462
7	162	Andre kostnader	260	411
<b>3 019</b>	<b>3 182</b>	<b>Sum andre driftskostnader</b>	<b>3 133</b>	<b>3 248</b>

## Note 06

### Immaterielle eiendeler

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF	Lisenser, rettigheter
Anskaffelseskost 01.01.	1 291
Tilgang	225
Overføringer til/fra varige driftsmidler	-92
Avgang	-91
<b>Anskaffelseskost 31.12.</b>	<b>1 332</b>
Akkumulerte avskrivninger 01.01.	510
Årets avskrivninger	149
Avgang	-52
<b>Akkumulerte avskrivninger 31.12.</b>	<b>607</b>
<b>Sum balanseført verdi 31.12.</b>	<b>725</b>

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

Bane NOR SF Konsern	Lisenser, rettigheter
Anskaffelseskost 01.01.	1 320
Tilgang	232
Overføringer til/fra varige driftsmidler	-92
Avgang	-91
<b>Anskaffelseskost 31.12.</b>	<b>1 369</b>
Akkumulerte avskrivninger 01.01.	522
Årets avskrivninger	158
Avgang	-52
<b>Akkumulerte avskrivninger 31.12.</b>	<b>628</b>
<b>Sum balanseført verdi 31.12.</b>	<b>741</b>

## Note 07

### Varige driftsmidler

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF	Grunneiendom, bygninger mv.	Infrastruktur	Anlegg under utførelse	Driftsløsøre, maskiner mv.	Sum
Anskaffelseskost 01.01.	34 464	167 211	63 656	2 163	267 494
Tilgang	0	0	20 015	15	20 030
Overføringer mellom anleggsgrupper	1 385	18 348	-19 739	6	0
Overføringer til/fra immaterielle eiendeler	0	0	0	92	92
Avgang	0	0	27	0	27
<b>Anskaffelseskost 31.12.</b>	<b>35 849</b>	<b>185 559</b>	<b>63 959</b>	<b>2 277</b>	<b>287 644</b>
Akkumulerte avskrivninger 01.01.	908	42 224	0	1 008	44 139
Årets avskrivninger	206	5 876	0	129	6 210
Årets nedskrivninger	0	0	1 387	0	1 387
Avgang	0	-13	0	-4	-18
<b>Akkumulerte avskrivninger 31.12.</b>	<b>1 114</b>	<b>48 086</b>	<b>1 387</b>	<b>1 132</b>	<b>51 719</b>
<b>Sum balanseført verdi 31.12.</b>	<b>34 736</b>	<b>137 473</b>	<b>62 572</b>	<b>1 144</b>	<b>235 925</b>
Forventet økonomisk levetid	20-50 år	20-50 år		3-10 år	
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær		Lineær	

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR Konsern	Grunneiendom, bygninger mv.	Infrastruktur	Anlegg under utførelse	Driftsløsøre, maskiner mv.	Sum
Anskaffelseskost 01.01.	51 302	167 211	65 230	2 415	286 158
Tilgang	677	0	20 694	33	21 404
Overføringer mellom anleggsgrupper	1 323	18 348	-19 677	6	0
Overføringer til/fra utviklingseiendom	186	0	0	0	186
Overføringer til/fra immaterielle eiendeler	0	0	0	92	92
Avgang	-401	0	27	-3	-377
<b>Anskaffelseskost 31.12.</b>	<b>53 087</b>	<b>185 559</b>	<b>66 274</b>	<b>2 543</b>	<b>307 463</b>
Akkumulerte avskrivninger 01.01.	5 246	42 224	0	1 208	48 678
Årets avskrivninger	715	5 876	0	147	6 738
Årets nedskrivninger	42	0	1 387	0	1 429
Avgang	2	-13	0	-5	-16
<b>Akkumulerte avskrivninger 31.12.</b>	<b>6 005</b>	<b>48 087</b>	<b>1 387</b>	<b>1 350</b>	<b>56 829</b>
<b>Sum balanseført verdi 31.12.</b>	<b>47 082</b>	<b>137 472</b>	<b>64 887</b>	<b>1 193</b>	<b>250 634</b>
Forventet økonomisk levetid	10-50 år	20-50 år		2-10 år	
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær		Lineær	

## Note 08

### Datterselskap og felleskontrollert virksomhet

(Tall i millioner kroner)

#### Bane NOR SF

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

#### **Datterselskap**

Bane NOR Eiendom AS

Bane NOR Forsikring AS

Bne Lillehammer II AS

Bn Lysaker Elveveien AS

Bne Holmestrand II AS

Bne Tønsberg Stasjon Tomteselskap II AS

## Datterselskaper i Bane NOR Eiendom konsern:

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

Selskap	Selskap	Selskap
Bane NOR Serviceeiendom AS	Bne Langhus AS	Brakerøya Tomteselskap AS
Bne 20legend AS	Bne Lensmannslia AS	Byterminalen Stavanger AS
Bne 254 Vikersund AS	Bne LFC AS	Drammen Helsepark AS
Bne Asker AS	Bne Lillehammer Jernbanetorget AS	Drammen Stasjon A1 AS
Bne Baneveien 57 AS	Bne Lillehammer Skystasjon AS	Drammen Stasjon A3 AS
Bne Brueland AS	Bne Lisleby Utvikling AS	Flekkefjordbanen Utvikling AS
Bne C6 AS	Bne Lørenskog AS	Fosnagaten 12 AS
Bne Cecilienborg AS	Bne Narvik Godsterminal AS	Grenstølveien 40 AS
Bne Egersund AS	Bne Nordfjordeid AS	Grønland 21 AS
Bne Fagernes Narvik AS	Bne Nordisk Lys AS	Heggstadmoen Næringspark 7 AS
Bne Frodegaten 23 AS	Bne Orkanger AS	Industriveien 49 A AS
Bne Ganddal AS	Bne Oslo gate 7 AS	Industriveien 49 AS
Bne Godsløkka AS	Bne Paradis 1 AS	Industriveien 49 B AS
Bne Grønland 13 AS	Bne Parkering AS	Inkubator Sundland AS
Bne Grønland 32 AS	Bne Riverside AS	Jernbaneveien 27 AS
Bne H29 AS	Bne Sandefjord Rosenvoldsgate AS	Lierstranda Tomteselskap AS
Bne H30 AS	Bne Sandvika Torg AS	Moss Tomteselskap AS
Bne H31 AS	Bne Schweigaardsgate 40-46 AS	Mysen S16 Næring AS
Bne H32 AS	Bne Schweigaardsgate 41-51 AS	Mysen S22 Utvikling AS
Bne H33 AS	Bne Schweigaardsgate 51 I AS	Paradis Boligutvikling 1B AS
Bne H34 AS	Bne Schweigaardsgate 51 II AS	Paradis Boligutvikling 2 AS
Bne H35 AS	Bne Schweigaardsgate 51 III AS	Paradis Næring 1 AS
Bne H36 AS	Bne Schweigaardsgate 51 IV AS	Professor Smiths Hage Utvikling AS
Bne H37 AS	Bne Science Park AS	Pshu Næring AS
Bne Hamar Bolig AS	Bne Skamarken AS	Quadrum AS
Bne Hamar Strandsonen Infrastruktur AS	Bne Ski Holtegrenda AS	Quadrum Bygg A AS
Bne Holmestrand Næringsutvikling AS	Bne Ski Hotell AS	Quadrum Bygg C AS

Selskap	Selskap	Selskap
Bne Horten AS	Bne Ski Jernbanesvingen Kontor AS	Quadrum Bygg D AS
Bne Hvalstad Bolig AS	Bne Ski Vestveien AS	Skien Brygge AS
Bne Hvalstad Næring AS	Bne Ski Vestveien Parkering AS	Skøyen Knutepunkt Utvikling AS
Bne Hvalstad Parkering AS	Bne Ski Vestveien Sør AS	Sol og Vann AS
Bne Jernkroken 16 AS	Bne Stryn AS	Stabæk Torg Utvikling AS
Bne Kanalhotellet AS	Bne Strømmen AS	Strandsonen Næringshubb AS
Bne Kløfta Bolig AS	Bne Tønsberg Stasjon Tomteselskap AS	Togdiesel AS
Bne Kongsvinger Elvebredden AS	Bne Tønsberg Utvikling AS	Torggutua AS
Bne Kongsvinger Hotell AS	Bne Voss Knutepunktet AS	Trolløya Eiendom AS
Bne Lagårdsveien felt G AS	Bne X6 AS	Trondheim Stasjonscenter AS
Bne Lagårdsveien felt I AS	Bne Økern AS	Trondheim Stasjonscenter Gryta AS
Bne Lagårdsveien Veiareal AS	Bne Årnes AS	

**Felleskontrollert virksomhet i Bane NOR Eiendom underkonsern:**

Navn	Forretningskontor	Eier-/stemme-andel, %
Bne Holmestrand Bolig AS	Oslo	50 %
Devoldholmen Utvikling Holding AS	Oslo	50 %
Diamanten Eiendomsutvikling AS	Stavanger	50 %
Eidos Eiendomsutvikling AS	Lier	23 %
Ha10e MFL AS	Oslo	50 %
Ha2b AS	Oslo	50 %
Hamar Science Park AS	Hamar	50 %
Harbitzkvartalene Utvikling 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 %
Kongsberg Utvikling AS	Kongsberg	50 %
Lagårdsveien Utvikling AS	Oslo	50 %
Lillehammer Science Park AS	Oslo	50 %
Lurhaugen Utvikling AS	Oslo	50 %
Mysen S16 Utvikling AS	Oslo	50 %
Nyhavna Hotell AS	Hamar	50 %
Oslo S Parkering Holding AS	Oslo	50 %
Oslobolig AS	Oslo	25 %
Paléhaven Holding AS	Oslo	50 %
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 %

Navn	Forretningskontor	Eier-/stemme-andel, %
Skeiane Stasjon Utvikling AS	Stavanger	50 %
Skien Brygge Utvikling AS	Skien	50 %
Snipetorp AS	Oslo	50 %
Spikkestad Sentrum AS	Asker	25 %
Stasjonsgarasjen Voss AS	Oslo	50 %
Stasjonskvartalet Utvikling AS	Oslo	50 %
Steinkjer Fylkeshus AS	Hamar	33 %
Strandsonen Utvikling AS	Hamar	50 %
Tangenkaia AS	Drammen	50 %
Trivium Paradis AS	Stavanger	50 %
Vikersund Utvikling AS	Modum	50 %
Voss Stasjon - Hotell AS	Oslo	50 %
Åstadveien ABC Utvikling AS	Asker	50 %

(Tall i millioner kroner)

<b>Årets resultatandel fra felleskontrollert virksomhet</b>	Bane NOR Konsern	
	2025	2024
Resultatandel	-14	-53
Endring negativ egenkapitalandel	7	18
Internegevinster	0	11
<b>Årets resultatandel</b>	<b>-7</b>	<b>-24</b>

<b>Spesifikasjon balanseført verdi 31.12. felleskontrollert virksomhet</b>	Bane NOR Konsern	
	2025	2024
Balanseført verdi 01.01.	845	647
Årets resultatandel	-7	-24
Endring internegevinst/merverdi	436	-36
Mottatt utbytte	-38	-179
Tilbakebetalt egenkapital	-33	0
Kapitaløkning	291	437
<b>Sum balanseført verdi 31.12.</b>	<b>1 494</b>	<b>845</b>

## Note 09

### Finansinntekter og finanskostnader

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern		
2025	2024	Finansinntekter	2025	2024	
473	603	Renteinntekter fra eksterne	525	621	
134	109	Renteinntekter fra foretak i samme konsern	0	0	
0	0	Renteinntekter fra felleskontrollert virksomhet	13	13	
25	51	Agio	25	51	
0	50	Utbytte fra Bane NOR Eiendom AS	0	0	
0	0	Andre finansinntekter	3	7	
<b>632</b>	<b>813</b>	<b>Sum finansinntekter</b>	<b>566</b>	<b>692</b>	
2025	2024	Finanskostnader	2025	2024	
0	0	Rentekostnader	491	399	
0	0	Balanseførte byggelånsrenter	-89	-41	
30	35	Agio	30	35	
1	5	Andre finanskostnader	6	16	
<b>31</b>	<b>40</b>	<b>Sum finanskostnader</b>	<b>438</b>	<b>409</b>	

# Note 10

## Skatt

(Tall i millioner kroner)

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

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

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

### Årets beregning av betalbar og utsatt skatt

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

Øvrige konsernselskaper er underlagt ordinær skatteplikt.

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2025	2024	Årets skattekostnad i resultatregnskapet	2025	2024
8	11	Betalbar skatt	41	44
0	-5	Endring i utsatt skatt	-81	-90
0	0	For lite/mye avsatt skatt tidligere år	-10	7
<b>8</b>	<b>6</b>	<b>Skattekostnad i resultatregnskapet</b>	<b>-50</b>	<b>-39</b>
Betalbar skatt i balansen				
8	11	Årets betalbare skatt	41	44
0	0	Skatt på avgitt konsernbidrag	-24	-29
0	0	For lite/mye avsatt skatt tidligere år	-1	6
<b>8</b>	<b>11</b>	<b>Betalbar skatt i balansen</b>	<b>16</b>	<b>21</b>

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2025	2024	Avstemming fra nominell til faktisk skattesats	2025	2024
334	757	Ordinært resultat før skattekostnad	139	208
74	166	Forventet inntektsskatt etter nominell skattesats (22 %)	31	46
		Justert for skatteeffekten av følgende poster:		
0	-11	Permanente forskjeller (fritaksmetoden)	-31	6
0	0	Permanente forskjeller (resultatandel felleskontrollert virksomhet)	-1	0
-66	-145	Skattefritak etter skatteloven § 2-32 første ledd	-66	-145
0	-5	For lite/mye avsatt skatt tidligere år	-10	13
0	0	Andre poster	27	41
<b>8</b>	<b>6</b>	<b>Skattekostnad</b>	<b>-50</b>	<b>-39</b>
<b>2 %</b>	<b>1 %</b>	<b>Effektiv skattesats</b>	<b>-36 %</b>	<b>-19 %</b>

Beregning av utsatt skatt:

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2025	2024	Midlertidige forskjeller	2025	2024
-2	-2	Anleggsmidler	702	316
0	0	Omløpsmidler	-1 288	-1 306
0	0	Gevinst- og tapskonto	-291	-326
0	0	Underskudd til fremføring	444	236
0	0	Andre poster	0	26
<b>-2</b>	<b>-2</b>	<b>Grunnlag for utsatt skatt</b>	<b>-433</b>	<b>-1 054</b>
<b>0</b>	<b>0</b>	<b>(Utsatt skatt)/utsatt skattefordel i balansen</b>	<b>-95</b>	<b>-232</b>

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

# Note 11

## Fordringer

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2025	2024		2025	2024
		<b>Kundefordringer</b>		
384	860	Kundefordringer til pålydende	449	1 231
-22	-18	Avsetning til tap på kundefordringer	-25	-27
<b>362</b>	<b>842</b>	<b>Sum kundefordringer</b>	<b>424</b>	<b>1 205</b>
		<b>Andre fordringer</b>		
554	528	Til gode merverdiavgift	666	588
173	154	Fordring på selskap i samme konsern	0	0
323	233	Forskuddsbetalte kostnader og påløpte inntekter	453	331
483	522	Andre kortsiktige fordringer	494	579
<b>1 533</b>	<b>1 437</b>	<b>Sum andre fordringer</b>	<b>1 614</b>	<b>1 498</b>
		<b>Markedsbaserte finansielle instrumenter</b>		
1 772	2 975	Pengemarkedsfond	2 081	2 975
<b>1 772</b>	<b>2 975</b>	<b>Sum markedsbaserte finansielle instrumenter</b>	<b>2 081</b>	<b>2 975</b>
		<b>Fordringer med forfall senere enn ett år</b>		
50	1 873	Lån til foretak i samme konsern	0	0
0	0	Lån til felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskaper	422	166
4	6	Andre langsiktige fordringer	4	8
<b>54</b>	<b>1 879</b>	<b>Sum fordringer med forfall senere enn ett år</b>	<b>425</b>	<b>174</b>

# Note 12

## Mellomværende med selskap i samme konsern

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2025	2024	Fordringer på:	2025	2024
173	154	Datterselskaper	0	0
<b>173</b>	<b>154</b>	<b>Sum</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Lån til:				
50	1 873	Datterselskaper	0	0
0	0	Felleskontrollert virksomhet	422	166
<b>50</b>	<b>1 873</b>	<b>Sum</b>	<b>422</b>	<b>166</b>
Gjeld til:				
25	40	Datterselskaper	0	0
<b>25</b>	<b>40</b>	<b>Sum</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

# Note 13

## Transaksjoner med nærstående parter

(Tall i millioner kroner)

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

Ytelser til ledende ansatte er omtalt i Lederlønsrapport, og mellomværende med konsernselskaper er omtalt i note 12. For konsernet opplyses det ikke om transaksjoner som er eliminert i konsernregnskapet.

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

#### a) Inntekter og mottatte offentlige tilskudd:

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern		
2025	2024	Vederlag (offentlige tilskudd)	2025	2024	
29 324	26 832	Jernbanedirektoratet	29 324	26 832	
		Salg av varer og tjenester			
8	8	Jernbanedirektoratet	8	9	
1 451	1 477	Operatører underlagt Samferdselsdepartementet	1 763	1 805	

#### b) Kjøp av varer og tjenester:

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern		
2025	2024		2025	2024	
1	1	Jernbanedirektoratet	1	1	
534	550	Operatører underlagt Samferdselsdepartementet	534	550	

#### c) Mellomværende med nærstående parter utenfor konsernet

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern		
2025	2024	Kortsiktige fordringer	2025	2024	
201	162	Operatører underlagt Samferdselsdepartementet	201	185	
		Kortsiktig gjeld			
92	43	Operatører underlagt Samferdselsdepartementet	92	43	

## Note 14

### Varelager og utviklingseiendom for salg

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2025	2024	Varelager og utviklingseiendom for salg	2025	2024
88	68	Distriktslager	87	68
1 505	1 302	Sentrallager	1 505	1 302
17	19	Øvrig varelager	18	20
0	0	Utviklingseiendom for salg	5 242	5 396
-128	-106	Nedskrivning for ukurans jernbanerelatert varelager	-128	-106
<b>1 482</b>	<b>1 284</b>	<b>Sum varelager og utviklingseiendom for salg</b>	<b>6 725</b>	<b>6 680</b>

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

# Note 15

## Sikring ved bruk av finansielle derivater

(Tall i millioner kroner)

### Energisikring

Foretaket prissikrer innkjøp av kraft, både for videresalg til togoperatører og for internt forbruk. Prissikring for videresalg skjer i samråd med togoperatørene og disse får det fulle tap- eller gevinstbeløp ved sikringen inkludert i sin pris for togstrøm. Togoperatørene har valgt en strategi med lengre horisont (opptil 6 år) med gradvis oppbygging av forutsigbarhet frem mot leveringsåret. For internt bruk er det valgt en kortere horisont (opptil 3 år). Porteføljene har valutasikret deler av volum og horisont.

Beholdningen pr 31.12.2025 av terminkontrakter (kraft og valuta) for foretakets interne forbruk har en virkelig positiv verdi på 4 mill. kr. Løpetid er årene 2026-2027. Beholdningen pr 31.12.2025 av terminkontrakter (kraft og valuta) for videresalget til togoperatørene har en virkelig negativ verdi på 37 mill. kr. Løpetid er årene 2026-2030

### Rentesikring

Underkonsernet Bane NOR Eiendom har tatt opp ekstern gjeld for å finansiere sin eiendomsvirksomhet. Deler av denne gjelden rentesikres gjennom enten fastrentelåneavtaler eller rentebytteavtaler. I utgangen av året er rentesikringsporteføljen på totalt 6 500 mill. kr.

### Valutasikring

Bane NOR har inntekter i norske kroner, samtidig som foretaket har betydelige utbetalinger i utenlandsk valuta. Valutarisikoene håndteres gjennom valutasikringsstrategi fastsatt i konsernets finanspolicy. Formålet med valutasikringen er å redusere effekten av valutasvingninger, og dermed bidra til forutsigbarhet i Bane NORs kontantstrøm. Beholdningen pr 31.12.2025 av valutasikringer har en virkelig negativ verdi på 4 millioer.

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2025	2024		2025	2024
		<b>Virkelig verdi på sikringsinstrumenter</b>		
-33	-164	Energisikringsinstrumenter	-33	-164
0	0	Rentesikringsinstrumenter	153	206
-4	0	Valutasikringsinstrumenter	-4	0
<b>-37</b>	<b>-164</b>	<b>Sum virkelig verdi på sikringsinstrumenter</b>	<b>115</b>	<b>42</b>
		<b>Ikke bokført gevinst(+)/tap(-) på sikringsinstrumenter</b>		
2025	2024		2025	2024
-33	-164	Energisikringsinstrumenter	-33	-164
0	0	Rentesikringsinstrumenter	153	206
-4	0	Valutasikringsinstrumenter	-4	0
<b>-37</b>	<b>-164</b>	<b>Sum ikke bokført gevinst (+)/tap(-) på sikringsinstrumenter</b>	<b>115</b>	<b>42</b>

# Note 16

## Bankinnskudd

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern		
2025	2024		2025	2024	
2 688	4 619	Bankinnskudd	2 747	4 933	
<b>2 688</b>	<b>4 619</b>	<b>Sum bankinnskudd</b>	<b>2 747</b>	<b>4 933</b>	
		<i>herav bundne bankinnskudd;</i>			
398	447	<i>Bundne bankinnskudd</i>	398	448	

# Note 17

## Egenkapital og eierinformasjon

(Tall i millioner kroner)

Foretaket er 100 prosent eid av staten ved Samferdselsdepartementet.

### Bane NOR SF

<b>Endring i egenkapital</b>	<b>Innskuddskapital</b>	<b>Annen egenkapital</b>	<b>Sum</b>
Egenkapital 31.12.23	9 009	-1 727	7 283
Omdanning Spordrift	0	10	10
Årets resultat	0	751	751
Estimatavvik pensjon	0	634	634
<b>Sum egenkapital 31.12.24</b>	<b>9 009</b>	<b>-331</b>	<b>8 678</b>
Årets resultat	0	326	326
Estimatavvik pensjon	0	481	481
<b>Sum egenkapital 31.12.25</b>	<b>9 009</b>	<b>476</b>	<b>9 485</b>

### Bane NOR SF Konsern

<b>Endring i egenkapital</b>	<b>Innskuddskapital</b>	<b>Annen egenkapital</b>	<b>Sum</b>
Egenkapital 31.12.23	9 009	-1 994	7 016
Årets resultat	0	573	573
Estimatavvik pensjon	0	634	634
<b>Sum egenkapital 31.12.24</b>	<b>9 009</b>	<b>-787</b>	<b>8 223</b>
Årets resultat	0	190	190
Estimatavvik pensjon	0	481	481
<b>Sum egenkapital 31.12.25</b>	<b>9 009</b>	<b>-116</b>	<b>8 893</b>

## Note 18

### Leveringsforpliktelse

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2025	2024	Årets endring i leveringsforpliktelse	2025	2024
222 236	210 036	Leveringsforpliktelse 01.01.	222 572	210 380
20 255	18 569	Anskaffelse varige driftsmidler finansiert med tilskudd	20 255	18 569
14	0	Reklassifisering	14	0
-7 603	-6 369	Årets inntektsføring	-7 611	-6 377
<b>234 903</b>	<b>222 236</b>	<b>Sum</b>	<b>235 231</b>	<b>222 572</b>

## Note 19

### Andre avsetninger for forpliktelser

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2025	2024	Bokførte usikre forpliktelser	2025	2024
64	6	Usikre betingede forpliktelser ifm. tvister og krav	64	6
63	80	Øvrige usikre forpliktelser	63	80
<b>126</b>	<b>85</b>	<b>Sum bokførte usikre forpliktelser</b>	<b>126</b>	<b>85</b>

## Note 20

### Rentebærende gjeld

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2025	2024	Rentebærende gjeld	2025	2024
0	0	Obligasjonslån	8 800	5 636
0	0	Banklån	1 479	3 598
0	0	Sertifikatlån	1 100	500
0	0	Benyttet kassekreditt	129	318
<b>0</b>	<b>0</b>	<b>Sum rentebærende gjeld</b>	<b>11 508</b>	<b>10 052</b>
0	0	<i>herav langsiktig gjeld</i>	9 033	7 427
0	0	<i>herav kortsiktig gjeld</i>	2 475	2 625

Bane NOR SF					
Forfallstruktur	2026	2027	2028	2029	> 2029
Rentebærende gjeld	2 474	1 145	1 514	970	5 405
Covenantskrav (Bane NOR Eiendom Konsern)		Krav		2025	2024
Belåningsgrad i forhold til markedsverdi		< 65,0 %		36,6 %	42,3 %
Trekkefasiliteter Bane NOR Eiendom Konsern	2026	2027	2028	2029	> 2029
Ubenyttede kommiterte fasiliteter	371	1 500	0	0	0

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 2025.

#### 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 2025.

## Note 21

### Annen kortsiktig gjeld

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2025	2024	Annen kortsiktig gjeld	2025	2024
26	378	Uopptjent inntekt	133	770
2 751	3 142	Påløpte kostnader	2 907	3 288
1 098	1 020	Skyldig lønn, feriepenger og skattetrekk	1 098	1 020
2 604	6 133	Gjeld vederlag til Jernbanedirektoratet, jf. note 1	2 604	6 133
1	16	Annen kortsiktig gjeld	102	44
<b>6 481</b>	<b>10 688</b>	<b>Sum annen kortsiktig gjeld</b>	<b>6 844</b>	<b>11 254</b>

## Note 22

### Hendelser etter balansedagen

(Tall i millioner kroner)

Det er ingen kjente, vesentlige hendelser av betydning som har oppstått etter balansedagen for regnskapsåret 2025.



BDO AS  
Bygdøy allé 2  
Postboks 1704 Vika  
0121 Oslo

Til foretaksmøte i Bane Nor SF

## Uavhengig revisors beretning

### Konklusjon

Vi har revidert årsregnskapet til Bane Nor SF.

<p>Årsregnskapet består av:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Selskapsregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2025, resultatregnskap, kontantstrømpoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper, og</li> <li>Konsernregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2025, resultatregnskap, kontantstrømpoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.</li> </ul>	<p>Etter vår mening:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Oppfyller årsregnskapet gjeldende lovkrav,</li> <li>Gir selskapsregnskapet et rettviseende bilde av den finansielle stillingen per 31. desember 2025 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</li> <li>Gir konsernregnskapet et rettviseende bilde av konsernets finansielle stilling per 31. desember 2025 og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.</li> </ul>
--	--

### Grunnlag for konklusjonen

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

### Annen informasjon

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

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



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

#### **Konklusjon om årsberetningen**

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

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

#### **Ledelsens ansvar for årsregnskapet**

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

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

#### **Revisors oppgaver og plikter ved revisjon av årsregnskapet**

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

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

Oslo, 20. mars 2026  
BDO AS

Terje Tvedt  
statsautorisert revisor  
(elektronisk signert)

Pernico Dokumentnøkkel: 178CV-1VZWI-9UBHX-P4NMIJ-54YUQ-HH27D

# PENNEO

Signaturene i dette dokumentet er juridisk bindende. Dokument signert med "Penneo™ - sikker digital signatur". De signerende parter sin identitet er registrert, og er listet nedenfor.

"Med min signatur bekrefter jeg alle datoer og innholdet i dette dokument."

## Terje Tvedt

### Partner

På vegne av: BDO AS

Serienummer: bankid.no no\_bankid:9578-5992-4-3003934

IP: 188.95.xxx.xxx

2026-03-20 15:42:18 UTC



QES



Penneo Dokumentnøkkel: 178CV-1VZWI-9UBHX-P4NMI-54YUQ-HH27D

Dette dokumentet er signert digitalt via [Penneo.com](https://penneo.com). De signerte dataene er validert ved hjelp av den matematiske hashverdien av det originale dokumentet. All kryptografisk bevisføring er innebygd i denne PDF-en for fremtidig validering.

Dette dokumentet er forseglet med et kvalifisert elektronisk segl. For mer informasjon om Penneos kvalifiserte tillitstjenester, se <https://euti.penneo.com>.

### Slik kan du bekrefte at dokumentet er originalt

Når du åpner dokumentet i Adobe Reader, kan du se at det er sertifisert av **Penneo A/S**. Dette beviser at innholdet i dokumentet ikke har blitt endret siden tidspunktet for signeringen. Bevis for de individuelle signatørens digitale signaturer er vedlagt dokumentet.

Du kan bekrefte de kryptografiske bevisene ved hjelp av Penneos validator, <https://penneo.com/validator>, eller andre valideringsverktøy for digitale signaturer.



BDO AS  
Bygdøy allé 2  
Postboks 1704 Vikta  
0121 Oslo

Til foretaksmøte 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 (lønsrapporten) for regnskapsåret som ble avsluttet 31. desember 2025, 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 lønsrapporten 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 lønsrapporten 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 lønsrapport som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, hverken som følge av misligheter eller feil.

### Vår uavhengighet og kvalitetskontroll

Vi er uavhengige av selskapet slik det kreves i lov, forskrift og International Code of Ethics for Professional Accountants (inkludert internasjonale uavhengighetsstandarder) utstedt av the International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA-reglene), og vi har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Revisjonsforetaket anvender internasjonal standard for kvalitetsstyring (ISQM) 1, som krever at revisjonsforetaket utformer, implementerer og gjennomfører et system for kvalitetsstyring som inkluderer retningslinjer eller rutiner som samsvarer med etiske krav, profesjonsstandarder og gjeldene lover og forskrifter.

### Revisors oppgaver og plikter

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

Vi har gjort oss kjent med retningslinjene om fastsettelse av lønn og godtgjørelse til ledende personer som er godkjent av generalforsamlingen. Våre handlinger omfattet opparbeidelse av en forståelse av den interne kontrollen som er relevant for utarbeidelse av lønsrapporten 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 lønsrapporten, 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.



Oslo, 20. mars 2026  
BDO AS

Terje Tvedt  
statsautorisert revisor  
(elektronisk signert)

Penneo Dokumentnøkkel: Q7NTX-Y0G5W-8859X-Z5VRY-4JJ E6-KNCRN

# PENNEO

Signaturene i dette dokumentet er juridisk bindende. Dokument signert med "Penneo™ - sikker digital signatur". De signerende parter sin identitet er registrert, og er listet nedenfor.

"Med min signatur bekrefter jeg alle datoer og innholdet i dette dokument."

## Terje Tvedt

### Partner

På vegne av: BDO AS

Serienummer: bankid.no no\_bankid:9578-5992-4-3003934

IP: 188.95.xxx.xxx

2026-03-20 15:34:15 UTC



QES



Penneo Dokumentnøkkel: QTNTX-Y0G5W-8859X-Z5VKY-4JTE6-KNCRN

Dette dokumentet er signert digitalt via [Penneo.com](https://penneo.com). De signerte dataene er validert ved hjelp av den matematiske hashverdien av det originale dokumentet. All kryptografisk bevisføring er innebygd i denne PDF-en for fremtidig validering.

Dette dokumentet er forseglet med et kvalifisert elektronisk segl. For mer informasjon om Penneos kvalifiserte tillitstjenester, se <https://euti.penneo.com>.

### Slik kan du bekrefte at dokumentet er originalt

Når du åpner dokumentet i Adobe Reader, kan du se at det er sertifisert av **Penneo A/S**. Dette beviser at innholdet i dokumentet ikke har blitt endret siden tidspunktet for signeringen. Bevis for de individuelle signatørenes digitale signaturer er vedlagt dokumentet.

Du kan bekrefte de kryptografiske bevisene ved hjelp av Penneos validator, <https://penneo.com/validator>, eller andre valideringsverktøy for digitale signaturer.



BDO AS  
Bygdøy allé 2  
Postboks 1704 Vika  
0121 Oslo

Til foretaksmøtet i Bane Nor SF

## Uavhengig bærekraftsrevisors attestasjonsuttalelse med moderat sikkerhet

### Konklusjon med moderat sikkerhet med forbehold

Vi har utført et attestasjonsoppdrag med moderat sikkerhet for den konsoliderte bærekraftsrapporteringen til Bane Nor SF («foretaket») inkludert i avsnitt bærekraftsrapport i årsberetningen («bærekraftsrapporten»), per 31. desember 2025 og for året avsluttet per denne datoen. Basert på handlingene vi har utført og bevis vi har innhentet, har vi, med unntak av virkningen av forholdet beskrevet i avsnittet *Grunnlag for konklusjonen med forbehold*, ikke blitt oppmerksom på forhold som gir oss grunn til å tro at bærekraftsrapporten ikke i det alt vesentlige er utarbeidet i samsvar med de europeiske standardene for bærekraftsrapportering (ESRS), herunder at prosessen som foretaket har gjennomført for å identifisere at den rapporterte informasjonen («Proessen») er i samsvar med beskrivelsen i kapittelet "Prosess for identifisering og håndtering av påvirkninger, risikoen og muligheter [ESRS 2 IRO-1, E1 IRO-1 og IRO-2]" i bærekraftsrapporten.

### Grunnlaget for konklusjonen med forbehold

Foretaket har i bærekraftsrapportens kapittel «4 Sirkulær økonomi og ressursbruk (E5)» ikke gitt de opplysningene om materialforbruk i tonn eller kilo som kreves i ESRS E5-4.

Vi utførte vårt attestasjonsoppdrag med moderat sikkerhet i samsvar med den internasjonale standarden for attestasjonsoppdrag (ISAE) 3000 (revidert) - *Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller forenklet revisorkontroll av historisk finansiell informasjon* ("ISAE 3000 (revidert)") fra International Auditing and Assurance Standards Board.

Innhentede bevis er etter vår vurdering tilstrekkelig og hensiktsmessige som grunnlag for vår konklusjon. Våre oppgaver og plikter i henhold til denne standarden er beskrevet nedenfor under *Bærekraftsrevisors oppgaver og plikter*.

### Vår uavhengighet og kvalitetsstyring

Vi har overholdt kravene til uavhengighet og øvrige etiske forpliktelser i relevante lover og forskrifter i Norge og i International Code of Ethics for Professional Accountants (inkludert internasjonale uavhengighetsstandarder) utstedt av International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA-reglene), som er basert på grunnleggende prinsipper om integritet, objektivitet, profesjonell kompetanse og aktsomhet, konfidensialitet og profesjonell adferd.

BDO anvender den internasjonale standarden for kvalitetsstyring (ISQM 1) som krever at vi utformer, implementerer og drifter et system for kvalitetsstyring, inkludert retningslinjer og prosedyrer vedrørende etterlevelse av etiske krav, profesjonsstandarder og gjeldende lovmessige og regulatoriske krav.

### Ansvar for bærekraftsrapporten

Styret og daglig leder (ledelsen) er ansvarlige for å utforme og implementere en prosess for å identifisere informasjonen som er rapportert i bærekraftsrapporten i samsvar med ESRS, og for å

Penneo Dokumentnøkkel: 00098-LFVY9-KGVVM-DTMZZ-R013-DUE53



opplyse om denne Prosessen i kapittelet "Prosess for identifisering og håndtering av påvirkninger, risikoen og muligheter [ESRS 2 IRO-1, E1 IRO-1 og IRO-2]" i bærekraftsrapporten. Dette ansvaret inkluderer å:

- forstå konteksten der foretakets aktiviteter og forretningsmessige forbindelser foregår, og å opparbeide en forståelse av dets berørte interessenter,
- identifisere de faktiske og potensielle påvirkningene (både negative og positive) knyttet til bærekraftsforhold, så vel som risikoen og muligheter som påvirker, eller som med rimelighet kan forventes å påvirke, foretakets finansielle stilling, finansielle resultater, kontantstrømmer, tilgang til finansiering eller kapitalkostnad på kort, mellomlang eller lang sikt,
- vurdere vesentligheten av de identifiserte påvirkningene, risikoene og mulighetene knyttet til bærekraftsforhold ved å velge og anvende hensiktsmessige terskler, og
- ta forutsetninger som er rimelige etter omstendighetene.

Ledelsen er også ansvarlig for å utarbeide bærekraftsrapporten, i samsvar med de europeiske standardene for bærekraftsrapportering (ESRS) med de unntakene foretaket har angitt i rapporten under kapittelet «Generelt grunnlag for utarbeiding av bærekraftsrapport [ESRS 2 BP-1]», inkludert

- å utforme, gjennomføre og opprettholde slik intern kontroll som ledelsen finner nødvendig for å muliggjøre utarbeidelsen av en bærekraftsrapport som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og
- å velge og anvende hensiktsmessige metoder for bærekraftsrapportering, og ta forutsetninger og utarbeide estimater som er rimelige etter omstendighetene.

#### Iboende begrensninger ved utarbeidelse av bærekraftsrapporten

Ved rapportering av fremtidsrettet informasjon i samsvar med ESRS, kreves det at ledelsen utarbeider den fremtidsrettede informasjonen på grunnlag av angitte forutsetninger om hendelser som kan oppstå i fremtiden og mulige fremtidige tiltak fra foretaket. Faktiske utfall vil sannsynligvis avvike ettersom fremtidige hendelser ofte ikke inntreffer som forventet.

#### Bærekraftsrevisors oppgaver og plikter

Vårt ansvar er å planlegge og utføre attestasjonsoppdraget for å oppnå moderat sikkerhet for at bærekraftsrapporten ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, enten det skyldes misligheter eller utilsiktede feil, og å avgi en uttalelse med moderat sikkerhet som inneholder vår konklusjon. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil og er å anse som vesentlig dersom den, enkeltvis eller samlet, med rimelighet kan forventes å påvirke beslutningene som treffes av brukere på grunnlag av bærekraftsrapporten som helhet.

Som del av et oppdrag med moderat sikkerhet i samsvar med ISAE 3000 (revidert), utøver vi profesjonelt skjønn og opprettholder profesjonell skepsis under hele oppdraget.

Våre oppgaver og plikter med hensyn til Prosessen for bærekraftsrapporten inkluderer å

- oppnå forståelse av Prosessen, men ikke for å avgi en konklusjon om effektiviteten av Prosessen, inkludert utfallet av Prosessen,
- vurdere om den identifiserte informasjonen adresserer de relevante opplysningskravene i ESRS, og



- utforme og utføre handlinger for å evaluere om prosessen er i samsvar med foretakets beskrivelse av Prosessen, som opplyst om i kapittelet "Prosess for identifisering og håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter [ESRS 2 IRO-1, E1 IRO-1 og IRO-2]" i bærekraftsrapporten.

Våre andre oppgaver og plikter med hensyn til bærekraftsrapporten inkluderer:

- å identifisere hvor vesentlig feilinformasjon som følge av misligheter eller utilsiktede feil sannsynligvis kan forekomme, og
- å utforme og utføre handlinger rettet mot opplysninger i bærekraftsrapporten der det er sannsynlig at vesentlig feilinformasjon kan forekomme. Risikoen for ikke å avdekke vesentlig feilinformasjon som skyldes utilsiktede feil, ettersom misligheter kan innebære fordekt samarbeid, forfalskning, bevisste utelatelser, uriktige fremstillinger eller overstyring av intern kontroll.

#### Sammendrag av utført arbeid

Et attestasjonsoppdrag med moderat sikkerhet innebærer å utføre handlinger for å innhente bevis om bærekraftsrapporten. Handlingene ved et attestasjonsoppdrag med moderat sikkerhet varierer i type og tidspunkt fra handlingene ved et attestasjonsoppdrag med betryggende sikkerhet, og de er også av et mindre omfang enn handlingene ved et attestasjonsoppdrag med betryggende sikkerhet. Følgelig er graden av sikkerhet som er oppnådd ved et attestasjonsoppdrag med moderat sikkerhet, betydelig lavere enn sikkerheten som ville ha vært oppnådd ved et attestasjonsoppdrag med betryggende sikkerhet.

Typen, tidspunktet for og omfanget av valgte handlinger er gjenstand for profesjonelt skjønn, inkludert identifiseringen av opplysninger der det er sannsynlig at vesentlig feilinformasjon kan forekomme i bærekraftsrapporten, enten det skyldes misligheter eller utilsiktede feil.

Ved gjennomføring av vårt attestasjonsoppdrag med moderat sikkerhet har vi, med hensyn til Prosessen,

- opparbeidet oss en forståelse av Prosessen ved å
  - rette forespørsler for å forstå kildene til informasjonen som er brukt av ledelsen (f.eks. involvering av interessenter, forretningsplaner og strategidokumenter), og
  - gjennomgå foretakets interne dokumentasjon av Prosessen, og
- vurdere om bevis, innhentet gjennom våre handlinger rettet mot Prosessen implementert av foretaket, er i samsvar med beskrivelsen av Prosessen i kapittelet "Prosess for identifisering og håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter [ESRS 2 IRO-1, E1 IRO-1 og IRO-2]" i bærekraftsrapporten.

Ved gjennomføring av vårt attestasjonsoppdrag med moderat sikkerhet har vi, med hensyn til bærekraftsrapporten,

- opparbeidet oss en forståelse av foretakets rapporteringsprosesser som er relevante for utarbeidelsen av bærekraftsrapporten, ved å
  - opparbeide oss en forståelse av foretakets kontrollmiljø, prosesser, kontrollaktiviteter og informasjonssystemer som er relevante for utarbeidelsen av



bærekraftsrapporten, men ikke med formål om å gi en konklusjon om effektiviteten av foretakets interne kontroll, og

- opparbeide oss en forståelse av foretakets risikovurderingsprosess.
- vurdert om informasjonen identifisert gjennom Prosessen er inkludert i bærekraftsrapporten,
- vurdert om strukturen og presentasjonen i bærekraftsrapporten er i samsvar med ESRS,
- rettet forespørsler til relevante personer og utført analytiske handlinger på utvalgte opplysninger i bærekraftsrapporten,
- utført substanshandlinger på utvalgte opplysninger i bærekraftsrapporten,
- sammenlignet opplysninger i bærekraftsrapporten mot tilsvarende opplysninger i regnskapet og andre deler av årsberetningen, når det er aktuelt,
- vurdert metodene, forutsetningene og dataene for utarbeidelse av estimater og fremtidsrettet informasjon,

Oslo, 25. mars 2026  
BDO AS

Terje Tvedt  
statsautorisert revisor - bærekraftsrevisor  
(elektronisk signert)

Penneo Dokumentmøkkel: 10098-LFY9-K6VIM-DMZ-R0113-DUES3

# PENNEO

Signaturene i dette dokumentet er juridisk bindende. Dokument signert med "Penneo™ - sikker digital signatur". De signerende parter sin identitet er registrert, og er listet nedenfor.

"Med min signatur bekrefter jeg alle datoer og innholdet i dette dokument."

## Terje Tvedt

Statsautorisert revisor

På vegne av: BDO AS

Serienummer: bankid.no no\_bankid:9578-5992-4-3003934

IP: 188.95.xxx.xxx

2026-03-25 14:04:19 UTC



QES



Penneo Dokumentnøkkel: 10098-LFVY9-K6VWM-DTM2Z-R013-DUES3

Dette dokumentet er signert digitalt via [Penneo.com](https://penneo.com). De signerte dataene er validert ved hjelp av den matematiske hashverdien av det originale dokumentet. All kryptografisk bevisføring er innebygd i denne PDF-en for fremtidig validering.

Dette dokumentet er forseglet med et kvalifisert elektronisk segl. For mer informasjon om Penneos kvalifiserte tillitstjenester, se <https://euti.penneo.com>.

### Slik kan du bekrefte at dokumentet er originalt

Når du åpner dokumentet i Adobe Reader, kan du se at det er sertifisert av **Penneo A/S**. Dette beviser at innholdet i dokumentet ikke har blitt endret siden tidspunktet for signeringen. Bevis for de individuelle signatørenes digitale signaturer er vedlagt dokumentet.

Du kan bekrefte de kryptografiske bevisene ved hjelp av Penneos validator, <https://penneo.com/validator>, eller andre valideringsverktøy for digitale signaturer.

## Redegjørelse for eierstyring og foretaksledelse

Bane NOR følger Statens ti prinsipper for god eierutøvelse, og har i tillegg lagt til grunn Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse (NUES). Regnskapslovens krav om redegjørelse om foretaksstyring i §2-9 (2) er dekket gjennom teksten under. Bane NOR SF eies 100 prosent av staten og regjeringens eierskapsmelding (Meld. St. 6 (2022–2023)) legger føringer for Bane NORs eierstyring og foretaksledelse.

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

God eierstyring og foretaksledelse reduserer forretningsrelatert risiko, samtidig som det legger til rette for at selskapets ressurser brukes på en effektiv og bærekraftig måte. Eierstyring og foretaksledelse håndterer saker og prinsipper knyttet til fordeling av roller og ansvar mellom styrende organer i et foretak. Åpenhet, transparans, ansvarlighet og lik behandling er svært viktig og skal bygge opp om

foretakets omdømme som en pålitelig aktør både internt og eksternt. Bane NORs verdiplattform og etiske retningslinjer er sentrale forutsetninger for konsernets eierstyring og foretaksledelse.

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

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

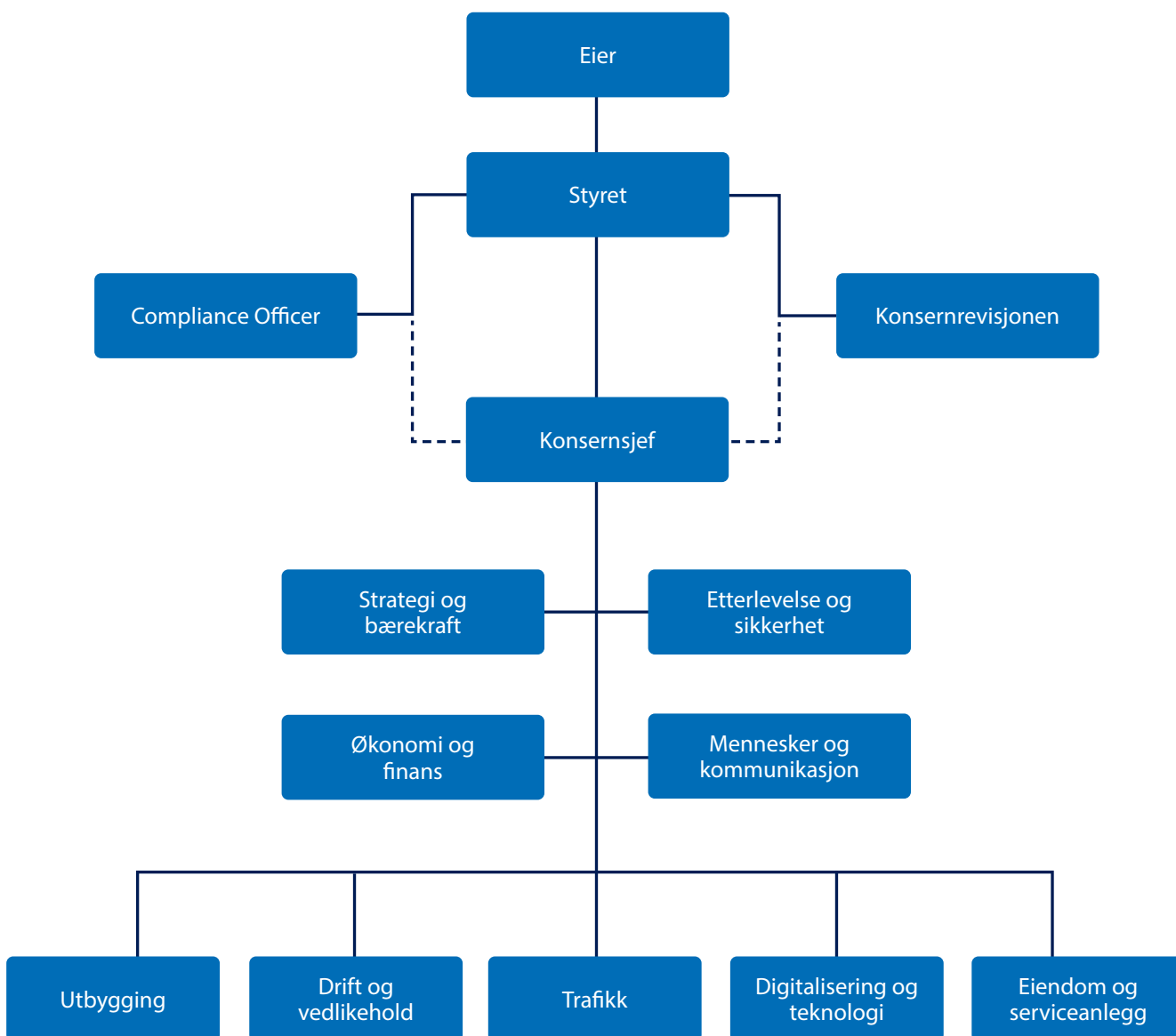
Etiske retningslinjer er beskrevet i «Policy for etikk og samfunnsansvar» og «Konsernprosedyre Etikk» og er tilgjengelig på [www.banenor.no](http://www.banenor.no).

NUES anbefalingen finnes på <https://nues.no/> og Statens ti prinsipper for god eierutøvelse er tilgjengelige på <https://www.regjeringen.no/no/tema/naringsliv/statlig-eierskap/eierstyring-og-ledelse/id613433/>

# Organisering av Bane NOR

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

**Figur 1:** Oversikt over organiseringen av Bane NOR SF per 31.12.2025.



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 2). Målene for slike selskap skal tilpasses formålet med eierskapet, og eier vektlegger bærekraftig og mest mulig effektiv oppnåelse av sektorpolitiske mål. For Bane NOR er statens mål som eier kostnadseffektiv forvaltning og utvikling av en sikker og tilgjengelig jernbaneinfrastruktur og jernbane-relatert 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.

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

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

*Foretakets virksomhet er planlegging, utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold av det nasjonale jernbanenettet, trafikkstyring og forvaltning av jernbaneeiendom, samt annen virksomhet som står i naturlig sammenheng med dette. Foretaket mottar vederlag for de tjenestene som inngår i avtalene med Den norske stat v/Jernbanedirektoratet. Foretaket skal, innenfor rammene av avtalene med staten, ha ansvar for porteføljestyling av sine prosjekter. Foretaket skal legge samfunns-*

*søkonomiske 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.

### **Selskapskapital**

Selskapets foretakskapital er NOK 9 009 491 516 ved utgangen av 2025.

Bane NOR Eiendom AS har som målsetting å opprettholde en lav belåningsgrad sammenlignet med andre eiendomsselskaper. Selskapet tar sikte på å ha en belåningsgrad (hvor stor andel av markedsverdien av selskapets eiendeler som er belånt) som ikke overskrider 50 prosent over tid. Belåningsgraden er i dag litt under 40 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 formelle roller, eierinteresser og 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

Foretaket har ikke valgkomite. Foretaksmøtet velger foretakets eieroppnevnte styremedlemmer. Ett eksisterende styremedlem ble i 2024 valgt for en toårsperiode. I 2025 ble ni styreleder valgt for to år og seks styremedlemmer ble gjenvalgt for to år.

### Styrets sammensetning og uavhengighet

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

Styret har ni medlemmer per 31.12.2025 som utpekes i henhold til retningslinjer i statsforetaksloven §19. Styrets leder, nestleder og fem styremedlemmer velges av foretaksmøtet. To styremedlemmer og to observatører velges av og blant medarbeiderne i

foretaket etter de regler som gjelder etter statsforetaksloven §20 med tilhørende forskrifter. Vedtektene angir at foretakets styre etter foretaksmøtet bestemmelse skal bestå av fem til syv medlemmer valgt av foretaksmøtet og at styremedlemmene velges for inntil to år av gangen.

Blant styremedlemmene var det i 2025 fem kvinner og fire menn. De to observatørene er menn. For informasjon om det enkelte styremedlem, se egen omtale i årsrapporten.

### Styrets arbeid

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

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

Styret har etablert tre styreutvalg.

### Revisjonsutvalg

- Styrets revisjonsutvalg er et underutvalg av styret i Bane NOR og skal virke som et saksforberedende organ for styret i utøvelsen av sitt ansvar

for regnskapsrapportering, intern- og eksternrevisjon, internkontroll, styrende dokumenter og risikostyring innenfor økonomi- og finansområdet. I tillegg er revisjonsutvalget saksforberedende organ for saker knyttet til eierstyring, foretaksledelse, bærekraft og menneskerettigheter, samt compliance-funksjonen og for varslingssaker.

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

### Kompensasjonsutvalg

- Styrets kompensasjonsutvalg er et underutvalg av styret i Bane NOR og har som formål å være et saksforberedende organ for styrets behandling av kompensasjonsspørsmål. I tillegg er kompensasjonsutvalget saksforberedende organ for ledelsessaker.
- 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 2025 er det gjennomført følgende møter:

	Rolle	Styret	Revisjons- utvalget	Kompensa- sjons- utvalget	Prosjekt- utvalget
<b>Antall møter</b>		<b>19</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>9</b>
Per Sanderud	Styreleder, leder av kompensasjonsutvalget (fra 12.06)	10		2	1
Cato Hellesjø	Styreleder, leder av kompensasjonsutvalget og medlem i prosjektutvalget (til 12.06)	9		3	5
Hildegunn Naas-Bibow	Styrets nestleder, medlem i revisjonsutvalget	19	8		
Renate Larsen	Styremedlem, medlem i kompensasjons-utvalget	19		5	
Adele Bugge Norman Pran	Styremedlem, medlem i prosjektutvalget	19			9
Eli Giske	Styremedlem, leder av revisjonsutvalget	19	8		
Tore Olaf Rimmereid	Styremedlem, medlem i revisjonsutvalget	19	6		
Ståle Gjersvold	Styremedlem, leder av prosjektutvalget	19			9
Bente Langeland Roheim	Styremedlem, medlem i prosjektutvalget	18			9
Lars Øyvind Sannes	Styremedlem, medlem i revisjonsutvalget	18	8		
Bård Johnsen	Observatør	18			
Ola Rune Kleiven	Observatør, medlem i kompensasjonsutvalget	19		5	
Morten Tannum	Varamedlem	2			
Karl Tore Eike	Varamedlem	1			

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 fundamentet for et robust internkontrollmiljø. Etske retningslinjer og et sterkt verdigrunnlag understøtter dette og sikrer integritet i hele virksomheten.

Helhetlig risikostyring og internkontroll er integrert i styringsprosessene og bygger på anerkjente rammeverk som COSO og ISO 31000. Dette bidrar til at risiko identifiseres, vurderes og rapporteres løpende til konsernledelsen, styret og relevante myndigheter.

Styret fastsetter Bane NORs risikoprofil og påser at konsernet har tilstrekkelige systemer, ressurser og internkontroll for å sikre etterlevelse av interne retningslinjer, lover og forskrifter. Den helhetlige risikostyringen er tilpasset virksomhetens omfang og kompleksitet og bidrar til en hensiktsmessig risikoesponering. Funksjonen er en integrert del av virksomheten og et strategisk virkemiddel som støtter prioriteringer og veloverveide beslutninger, slik at konsernet når sine strategiske, operative, finansielle og sikkerhetsrelaterte mål.

Bane NOR arbeider kontinuerlig med å videreutvikle metodikk, prosesser, systemer og kapasitet for å håndtere risiko knyttet til en omfattende prosjektportefølje, operasjonell drift, personellsikkerhet, bærekraft, klima og digital sikkerhet. Tiltakene omfatter styrket leverandørutvikling og -oppfølging, målrettet organisasjonsutvikling, systematisk skadeforebygging, målbar reduksjon av klimagassutslipp og en forsterket digital sikkerhetskultur.

Styrende dokumenter utgjør en kjernekomponent i internkontrollsystemet og består av styringspolicyer og konsernstandarder som definerer krav til organisasjonen. Styringspolicyene angir rammene og prinsippene Bane NOR skal operere innenfor og er godkjent av styret. Konsernstandardene konkretiserer målsettinger og krav som skal etterleves, og godkjennes av konsernsjef.

Konsernledelsen følger løpende opp det samlede risikobildet, med særskilte vurderinger i revisjonsutvalget, prosjektutvalget og styret som del av tertialvis rapportering.

Internkontroll er en viktig del av Bane NORs risikostyring. Konsernet har egne funksjoner for å følge opp risiko og sikre etterlevelse av interne retningslinjer, lover og regler, samt en internrevisjon som gir uavhengige vurderinger og råd for å styrke internkontroll og risikostyring. Det er etablert rutiner for finansiell rapportering på tvers av konsernet, kontroller er i særskilt grad rettet mot områder som vurderes å ha størst risiko for feil i regnskapet. Modenhet i internkontrollen og status for forbedringstiltak rapporteres årlig til styret.

### **Organisering og styring av sikkerhetsarbeidet i Bane NOR**

Konsernsjefen har det helhetlige ansvaret for sikkerhetsstyringen i Bane NOR. Rollen som sikkerhetsleder er delegert til konserndirektør Etterlevelse og sikkerhet (ES).

Konserndirektørene for de respektive divisjoner og konsernfunksjoner har et resultatansvar for sikkerhetsstyringen

og -ytelsen i sine respektive enheter. Sikkerhetsarbeidet skjer i tett samspill med fagmiljøer og divisjoner med ansvar for operativ gjennomføring og risikohåndtering innen sine områder.

Krav til sikkerhet som er inntatt i Bane NORs kontraktsstandarder, og omfatter både lovpålagte, forskriftsfestede og interne krav, er et eksempel på dette.

Uønskede hendelser rapporteres og varsles i henhold til gjeldende definerte varslingsrutiner, herunder til eksterne myndighetsorganer. Bane NOR har etablert Ledelsens sikkerhetsforum (LSF) som en arena for å adressere forhold med betydning for sikkerheten på en strukturert og systematisk måte.

### **Integrasjon med virksomhetsstyring**

Helhetlig risikostyring i Bane NOR er integrert i virksomhetsstyringen, der sikkerhetsrisikoer inngår som grunnlag for helhetlige vurderinger, prioriteringer og beslutningsstøtte. Dette gjøres gjennom behandling av det samlede risikobildet i ledelsen, systematisk overvåking og rapportering av risikonivåer samt tydelig kobling mellom sikkerhetsmål og virksomhetsmål.

### **Compliance Officer**

Bane NOR har en egen Compliance Officer funksjon som rapporterer til styret og administrativt til konsernsjef. Mandatet til compliance er et eget styringsdokument og i mandatet ligger etikk, menneskerettigheter (personvern) og økonomisk kriminalitet. 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 om-dømme og tillit ved å følge opp at ek-sternt og internt regelverk etterleves. Compliance arbeider etter et årshjul og har faste tidspunkter for rapportering til styret. Årsrapporteringen er første styremøte i nytt år. Konsernsjef og styret mottar i tillegg løpende informa-sjon vedrørende hendelser eller saker med forhøyet etisk eller økonomisk mislighetsrisiko.

### **Konsernrevisjonen**

Som et ledd i konsernets interne kontrollsystem har Bane NOR etablert en konsernrevisjonsfunksjon. Konsern-revisjonen 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 governan-ce, risikostyring og internkontroll. Konsernrevisjonen skal gi målrettet og strukturert tilbakemelding på Bane NORs etterlevelse av etablerte policyer, konsernstandarder, prose-dyrer 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 faglig ekstern bistand

etter behov. Leder for konsern-revisjonen rapporterer til styret og administrativt til konserndirektør for Etterlevelse og sikkerhet.

### **Godtgjørelse til styret og ledende ansatte**

Det er foretaksmøtet som fastsetter styrets godtgjørelse. Detaljert oversikt over godtgjørelse til styret finnes i lønnsrapporten. Styremedlemmenes honorarer er ikke knyttet til resultat, opsjonsprogram eller lignende. Det eksisterer heller ikke bonusprogram-mer, resultatbasert avlønning eller lignende for ledende ansatte (eller andre ansatte) i Bane NOR. Bane NOR følger de retningslinjer som gjelder for lederlønninger i statlig eid virksomhet, inkludert de forventningene som staten stiller til statlige eide virksomheter i eierskapsmeldingen. I samsvar med vedtektenes § 8 utarbeider styret en erklæring om lederlønn i samsvar med allmennaksjelovens § 6-16a, regnskapsloven og retningslinjer for statlig eierskap. Erklæringen behandles på ordinært foretaksmøte. Detaljert oversikt over godtgjørelse til ledende ansatte finnes i lønnsrapporten.

### **Informasjon og kommunikasjon**

Bane NOR SF 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.

### **Selskapsøvertakelse**

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 2025. 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 tjenester, og fremgår av note 3 til regnskapet. Foretaksmøtet skal godkjenne revisors godtgjørelse.

# Retningslinjer om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse for ledende personer

Disse retningslinjene gjelder for Bane NOR SF med tilhørende datterselskaper (heretter omtalt som «Bane NOR»). 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, jf. Bane NORs vedtekter § 8.

## Retningslinjer for lederlønninger

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

- Lønn og godtgjørelse til ledende personer er basert på følgende prinsipper:
- Retningslinjene skal bidra til selskaps forretningsstrategi, langsiktige interesser og økonomiske bæreevne.

- Bane NOR skal være en profesjonell organisasjon som tiltrekker seg og beholder dyktige medarbeidere, og som utvikler kompetansen til sine ansatte. Bane NOR har derfor behov for å bruke godtgjørelse, deriblant konkurransedyktige lønn og pensjonsordninger, for å sikre at konsernet rekrutterer og beholder den kompetansen vi trenger.
- Godtgjørelsen til både ledende ansatte og øvrige ansatte skal være konkurransedyktig, men ikke lønnsledende.
- Foretakets lønnsdannelse skal 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
- Ledende personer er medlemmer av Bane NORs ordinære pensjonsordninger og har ikke avtale om tidligpensjon eller avtale om tilleggs-pensjon.
- Konsernsjef har i samsvar med Staten retningslinjer for lederlønn avtale om 6 måneders oppsigelsestid og avtale om 6 måneders sluttvederlag dersom styret i Bane NOR tar initiativ til oppsigelsen. Ledende personer for øvrig har avtale om standard oppsigelsestid på tre måneder, og ikke avtale om sluttvederlag.

Bane NOR foretar lønnsammenligninger der lønnsnivå for ledende personer i Bane NOR sammenlignes med lønnsnivå for sammenlignbare stillinger i

relevante virksomheter og bransjer. Dette for å ha kunnskap om lønnsutviklingen i det norske arbeidsmarkedet og dermed sikre at vi ikke er lønnsledende og at hensynet til moderasjon ivaretas. Dette er beskrevet nærmere i Lederlønsrapporten for 2025.

## Prosess for fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse

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

Kompensasjonsutvalget fungerer som et saksforberedende utvalg for styret og konsernsjef ved lønns- og vilkårsfastsettelse.

Kompensasjonsutvalget:

- avgir innstilling til styret for fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til konsernsjef.
- gir styret og konsernsjef råd i kompensasjonssaker som utvalget vurderer å være av vesentlig eller prinsipiell betydning for Bane NOR.

Konsernsjef forankrer fastsettelsen av godtgjørelsen til øvrige ledende personer i kompensasjonsutvalget.

## Fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse i 2025

### Generelt

I Bane NORs retningslinjer for fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse inngår følgende elementer; fastlønn, naturalytelser og pensjons- og forsikringsordninger.

### Lønnselementer

#### *Fast lønn*

Bane NOR har som prinsipp at konsernledelsen skal honoreres med fast lønn. Dette 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. Lønnen 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 benchmarking 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 forsikringsord-

ninger, og er omfattet av konsernets generelle aldersgrense. Konsernets pensjonsordning er en innskuddspensjonsordning med 5,7 prosent av lønn fra 0 til 7,1 G og 23,8 prosent 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 prosent av ordinært styrehonorar.

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

### Sluttavtaler

Ved pålegg fra styret eller enighet med styret om fratredelse, har konsernsjef rett til sluttvederlag tilsvarende 6 måneders grunnlønn. Etterlønnen utbetales etter utløpet av oppsigelsesperioden. Sluttvederlaget reduseres forholdsmessig ved nye inntekter. Sluttvederlag benyttes ikke når konsernsjef selv har sagt opp. Sluttvederlag betinges at konsernsjef har fraskrevet seg stillingsvernet.

Øvrige ledende personer har ikke sluttvederlagsavtaler.

# Lønnsrapport for 2025

## 1. Lederlønnspolitik og gjennomføring av retningslinjene for foregående regnskapsår

Lederlønnspolitikken for 2025 er gjennomført iht. Bane NORs *Retningslinjer om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse for ledende personer*, godkjent av foretaksrådet 17. juni 2022 og i samsvar med *Statens retningslinjer for lederlønn i selskaper med direkte statlig eierandel*, fastsatt av Nærings- og fiskeridepartementet 12. desember 2022. Rapportering følger av Bane NORs vedtekter § 8.

Lønnsregulering for ledende personer er foretatt etter samme prinsipp som for øvrige ansatte i konsernet. Forhandlingsresultatet for 2025 var 4,4 prosent på årsbasis i tråd med frontfaget.

Ledelsens godtgjørelse blir gjennomgått årlig av styret.

### Hvordan samlet godtgjørelse er i overensstemmelse med Retningslinjer om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse for ledende personer:

- Variabel godtgjørelse praktiseres ikke.
- Ledere har tilsvarende naturalytelser som øvrige ansatte, for eksempel telefon og fribillett for reise med tog.
- Pensjonsordningen for ledende ansatte har samme vilkår som øvrige ansatte.
- Etterlønn/sluttvederlag til ledende ansatte kan avtales iht. bestemmelser i Statens retningslinjer. Kun

konsernsjef i Bane NOR har avtale om etterlønn regulert i sin arbeidskontrakt. For konsernsjef er det avtalt etterlønn ved oppsigelse fra arbeidsgiver på inntil 6 måneder utover avtalt oppsigelsestid som er 6 måneder. Etterlønnen reduseres forholdsmessig med ny inntekt regnet fra utløpt oppsigelsestid.

- Bane NOR benytter konkurransedyktig godtgjørelse som virkemiddel for å beholde og rekruttere kompetanse som bidrar til selskapets forretningsstrategi, langsiktige interesser og økonomiske bæreevne. Nivå på godtgjørelse er vurdert og fastsatt ut fra Bane NORs behov om å kunne rekruttere og beholde forretningsviktig kompetanse og der gjennom sikre at Bane NOR når sine langsiktige resultater. Bane NOR vurderer nivået på godtgjørelse til ikke å være lønnsledende og er fullt ut i samsvar med konsernets lønnspolitik, inkl. Retningslinjer om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse for ledende personer.
- Grunnet utskiftninger i konsernledelsen har det i løpet av 2025 vært to konstitueringer, ansettelse av en person i konsernledelsen og ansettelse av ny konsernsjef 1.9.2025. Lønnsutvikling for ledende personer har i stor grad vært preget av dette. Ved fastsettelse av lønnsjustering for ledende personer i 2025 har konstituert konsernsjef lagt vekt på lønnsveksten for øvrige ansatte og å vise moderasjon. Det har også vært viktig å rekruttere og beholde nødvendig lederkompetanse.
- Lønnsoppgjøret i Bane NOR endte

på 4,4 prosent på årsbasis og 4,13 prosent pr reguleringsdato 1.4.25. Dette i tråd med frontfaget. Konstituert konsernsjef besluttet å regulere årslønnen for konsernledelsen innenfor samme ramme. Det etter drøftelser i konsernets kompensasjonsutvalg. Styret regulerte årslønn til konstituert konsernsjef tilsvarende.

## 2. Godtgjørelse til ledende ansatte

Bane NOR definerer konsernledelsen som ledende personer. I tabellene nedenfor vises lønn og annen godtgjørelse til ledende personer i 2025 (tabell 1) og 2024 (tabell 2) samt total godtgjørelse til ledende personer i perioden 2021 til og med 2025 (tabell 3).

**Tabell 1** Godtgjørelse ledende personer 2025

Navn	Tittel	Periode	Lønn	Natural- ytelser	Pensjons- innskudd*	Samlet godtgjørelse 2025
Eriksen, Thor Gjermund	Konsernsjef	01.01-26.02	2 413 333	4 603	33 181*/ ***	2 451 117
Johnsgaard-Lewis, Agnete	Konsernsjef	01.09-31.12	1 400 000	837	74 853 *	1 475 690
Riiber, Anders	Konserndirektør Økonomi og finans	01.01-31.12	2 371 249	6 909	210 870	2 589 028
Deck, Beate Hamre	Konserndirektør Mennesker og kommunikasjon	01.01-31.08	1 572 916	4 603	148 397 *	1 725 916
Høistad, Andreas Simensen	Konst. Konserndirektør Mennesker og kommunikasjon	01.09-31.12	669 419	2 301	71 622 *	743 342
Kjenne, Sverre	Konserndirektør Digitalisering og teknologi	01.01-31.05	1 296 581	2 469	271 105 **/*	1 570 155
Vellan, Stein-Erik	Konserndirektør Digitalisering og teknologi	01.06-31.12	1 790 833	3 661	124 861 *	1 919 355
Lunøe, Jon-Erik	Konserndirektør Eiendom og serviceanlegg Konst. Konsernsjef Konserndirektør Eiendom og serviceanlegg	01.01-26.02 27.02-31.08 01.09-31.12	3 265 009	6 905	211 908	3 483 822
Johansen, Knut Øivind Ruud	Konst. Konserndirektør Eiendom og serviceanlegg	01.03-31.08	1 035 871	4 097	268 204 **/*	1 308 172
Sandvin, Bettina	Konserndirektør Utbygging	01.01-31.12	2 866 786	6 905	224 447	3 098 138
Warholm, Vibeke Røise	Konserndirektør Strategi og bærekraft	01.01-31.12	2 371 249	6 905	210 483	2 588 637
Synnestvedt, Gunhild Hernes	Konserndirektør Etterlevelse og sikkerhet	01.01-31.12	2 268 174	6 905	225 238	2 500 317
Wikstrøm, Tonje Frislid	Konserndirektør Trafikk	01.01-31.12	2 577 475	6 905	216 277	2 800 657
Bråtebæk, Henning	Konserndirektør Drift og vedlikehold	01.01-31.12	3 029 060	6 905	216 216	3 252 181

\* Pensjonsinnskudd justert for periode

\*\* Offentlig tjenestepensjon

\*\*\* Inkludert etterlønn til 31.08.2025

Tabell 2 Godtgjørelse ledende personer 2024

Navn	Tittel til 31.3 / fra 1.4	Periode	Lønn	Natural- ytelser	Pensjons- innskudd*	Samlet godtgjørelse 2024
Eriksen, Thor Gjermund	Konsernsjef	01.01-31.12	3 577 500	6 372	208 379	3 792 251
Riiber, Anders	Konserndirektør Økonomi og finans	01.04-31.12	1 725 300	1 320	146 095	1 872 715
Deck, Beate Hamre	Konserndirektør HR og organisasjon / Konserndirektør Mennesker og kommunikasjon	01.01-31.12	2 245 216	6 372	208 379	2 459 967
Kjenne, Sverre	Konserndirektør Trafikk og teknologi / Konserndirektør Digitalisering og teknologi	01.01-31.12	3 024 392	5 495	399 611 **	3 429 498
Bråtebæk, Henning	Konserndirektør Drift og vedlikehold	01.01-31.12	2 903 530	6 372	208 379	3 118 281
Lunøe, JonErik	Konserndirektør Eiendom	01.01-31.12	2 650 553	6 372	208 379	2 865 304
Sandvin, Bettina	Konserndirektør Utbygging	01.01-31.12	2 747 984	6 372	208 379	2 962 735
Warholm, Vibeke Røise	Konserndirektør Strategi og bærekraft	06.09-31.12	766 667	660	65 123	832 450
Synnestvedt, Gunhild Hernes	Konst. Konserndirektør Strategi og bærekraft / Konserndirektør Etterlevelse og sikkerhet	01.04-01.09 / 02.0-931.12	1 504 259	4 779	208 379	1 717 417
Skrøvset, Eli	Konst. Konserndirektør Etterlevelse og sikkerhet	01.04-01.09	958 375	2 655	86 825	1 047 855
Wikstrøm, Tonje Frislid	Konserndirektør Trafikk	15.10-31.12	530 914	330	120 119	651 363
Pedersen, Jørgen	Konst. Konserndirektør Trafikk	01.04-14.10	1 047 028	1 073	112 872	1 160 973
Steffensen, Birger	Konst. Konserndirektør Virksomhetsstyring	01.01-31.03	517 980	1 601	54 814	574 395
Scheel, Henning	Konserndirektør Kunde og marked	01.01-31.03	493 453	1 593	52 095	547 141
Boe, Karsten	Konserndirektør Sikkerhet og kvalitet	01.01-31.03	489 744	1 597	52 172	543 514
Aasmundsen, Nina	Konst. Konserndirektør Kommunikasjon og samfunnskontakt	01.01-31.03	372 686	1 593	37 134	411 412

\* Pensjonsinnskudd justert for periode

\*\* Offentlig tjenestepensjon

**Tabell 3** Samlet godtgjørelse for ledende personer 2021-2025

Navn	Tittel	2021	2022	2023	2024*	2025*
JohnsgaardLewis, Agnete	Konsernsjef					1 475 690
Vellan, SteinErik	Konserndirektør Digitalisering og teknologi					1 919 355
Høistad, Andreas Simensen	Konst. Konserndirektør Mennesker og kommunikasjon					743 342
Wikstrøm, Tonje Frislid	Konserndirektør Trafikk				651 363	2 800 657
Synnestvedt, Gunhild Hernes	Konserndirektør Etterlevelse og sikkerhet				1 717 417	2 500 317
Warholm, Vibeke Røise	Konserndirektør Strategi og bærekraft				832 450	2 588 637
Riiber, Anders	Konserndirektør Økonomi og finans				1 872 715	2 589 028
Lunøe, JonErik	Konserndirektør Eiendom og serviceanlegg	2 436 860	2 525 167	2 670 970	2 865 304	3 483 822
Johansen, Knut Øivind Ruud	Konst. Konserndirektør Eiendom og serviceanlegg					1 308 172
Kjenne, Sverre	Konserndirektør Digitalisering og teknologi	2 900 614	3 014 740	3 282 080	3 429 498	1 570 155
Scheel, Henning	konserndirektør Kunde og marked	1 958 886	2 029 598	2 145 203	547 141	
Boe, Karsten	Konserndirektør Sikkerhet og kvalitet	1 945 507	2 015 685	2 135 012	543 514	
Deck, Beate Hamre	Konserndirektør Mennesker og kommunikasjon	2 038 037	2 129 995	2 267 391	2 459 967	1 725 916
Eriksen, Thor Gjermund	Konsernsjef			913 026	3 792 251	2 451 117
Bråtebæk, Henning	Konserndirektør Drift og vedlikehold			2 566 398	3 118 281	3 252 181
Sandvin, Bettina	Konserndirektør Utbygging			1 871 322	2 962 735	3 098 138
Steffensen, Birger	Konst. konserndirektør Virksomhetsstyring			2 098 142	574 395	
Aasmundsen, Nina	Konst. konserndirektør Kommunikasjon og samfunnskontakt			641 537	411 412	
Pedersen, Jørgen	Konst. Konserndirektør Trafikk				1 129 499	
Skrøvset, Eli	Konst. Konserndirektør Etterlevelse og sikkerhet	1 559 468			1 047 855	
Frimannslund, Gorm	Konsernsjef	3 296 764	3 369 871	3 436 156		
Undrum, Stine B Illebrekke	Konserndirektør Utbygging	2 710 301	2 829 241	1 046 979		
Uribarri, Torild Lid	Konserndirektør Kommunikasjon og samfunnskontakt	1 977 804	2 049 171	1 399 162		
Fjeldstad, Rune	Konserndirektør Virksomhetsstyring	844 188	2 440 038			
<b>Totalt</b>		<b>21 668 429</b>	<b>22 403 506</b>	<b>26 473 378</b>	<b>27 987 269</b>	<b>30 198 355</b>
<b>Endring, kr</b>		<b>1 827 877</b>	<b>735 077</b>	<b>4 069 872</b>	<b>1 513 892</b>	<b>2 211 086</b>
<b>Endring, %</b>		<b>9,21 %</b>	<b>3,39 %</b>	<b>18,17 %</b>	<b>5,72 %</b>	<b>7,90 %</b>

\* Pensjonsinnskudd justert for periode

**Tabell 4** Fast årslønn til øvrige ansatte i Bane NOR i perioden 2021– 2025

År	2021	2022	2023	2024	2025
Gjennomsnitt, fast årslønn	685 016	712 715	725 069	754 020	792 498
Endring, prosent	5,47 %	4,04 %	1,02 %	3,99 %	5,10 %
Endring, kroner	35 520	27 699	12 354	28 951	38 478

Sammenslåingen av Bane NOR og Spordrift i 2023 endret bemannings-sammensetningen og har betydning for gjennomsnittslønnen i Bane NOR. Faktorer som påvirker gjennomsnittet av fastlønn er lønnsoppgjør, nyansettelser og intern/ekstern turnover.

### 3. Sammenligning av lønnsnivå

Bane NOR foretar lønnsammenligninger der lønnsnivå for ledende personer i Bane NOR sammenlignes

med lønnsnivå for tilsvarende 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.

Bane NOR innhenter i tillegg årsrapporter for andre sammenlignbare virksomheter med statlig eierskap. Lønnsrapportene fra disse virksomhe-

tene er også en del av grunnlaget for fastsettelse av lønn for ledende personer. Majoriteten av selskapets ansatte ligger omtrent på medianlønn i markedet, mens ledende ansatte ligger noe under medianlønn i markedet.

### 4. Godtgjørelse til styret

Tabellene nedenfor viser godtgjørelse til styret for 2025 og 2021 samt samlet godtgjørelse til styremedlemmer i perioden 2021 til og med 2025.

**Tabell 5** Samlet godtgjørelse for styret 2025

Navn	Utbetalt styrehonorar	Godtgjørelse for styreutvalg	Rolle	Oppnevnt	Samlet godtgjørelse 2025
Per Sanderud	281 500	21 500	Styreleder, leder kompensasjonsutvalg	12.06.2025	303 000
Cato Hellesjø	266 500	44 000	Styreleder, leder kompensasjonsutvalg og medlem prosjektutvalg, tom. 30.06.2025	23.06.2020	310 500
Hildegunn Naas- Bibow	334 000	48 500	Nestleder, medlem revisjonsutvalget	21.06.2021	382 500
Renate Larsen	272 500	25 500	Styremedlem, medlem i kompensasjonsutvalget	21.06.2021	298 000
Adele Bugge N Pran	272 500	48 500	Styremedlem, medlem prosjektutvalget	21.06.2021	321 000
Bente Langeland Roheim	272 500	48 500	Styremedlem, medlem prosjektutvalget	21.06.2021	321 000
Eli Giske	272 500	84 500	Styremedlem, leder revisjonsutvalget	13.03.2023	357 000
Ola Rune Kleiven	205 500	25 500	Observatør, observatør i kompensasjonsutvalget	13.03.2023	231 000
Tore Olaf Rimmereid	272 500	48 500	Styremedlem, medlem revisjonsutvalget	16.06.2023	321 000
Ståle Gjersvold	272 500	84 500	Styremedlem, leder prosjektutvalget	13.06.2024	357 000
Bård Johnsen	205 500		Observatør	16.06.2023	205 500
Lars Øyvind Sannes	272 500	48 500	Styremedlem, medlem revisjonsutvalget	25.06.2021	321 000

Godtgjørelse til styret er utbetalt etterskuddsvis hver måned.

**Tabell 6** Samlet godtgjørelse for styret 2024

Navn	Utbetalt styrehonorar	Godtgjørelse for styreutvalg	Rolle	Oppnevnt	Samlet godtgjørelse 2024
Cato Hellesjø	520 000	86 000	Styreleder, leder kompensasjonsutvalg og medlem prosjektutvalg	23.06.2020	606 000
Olaf Melbøe	154 500	39 000	Nestleder, leder prosjektutvalg tom 30.06.24	10.02.2016	193 500
Hildegunn Naas- Bibow	288 500	62 500	Nestleder, medlem revisjonsutvalget	21.06.2021	351 000
Renate Larsen	258 500	24 500	Styremedlem, medlem i kompensasjonsutvalget	21.06.2021	283 000
Adele Bugge N Pran	258 500	46 000	Styremedlem, medlem prosjektutvalget	21.06.2021	304 500
Bente Langeland Roheim	258 500	46 000	Styremedlem, medlem prosjektutvalget	21.06.2021	304 500
Eli Giske	258 500	63 500	Styremedlem, leder revisjonsutvalget	13.03.2023	322 000
Ola Rune Kleiven	195 000	24 500	Observatør, medlem i kompensasjonsutvalget	13.03.2023	219 500
Tore Olaf Rimmereid	258 500	46 000	Styremedlem, medlem revisjonsutvalget	16.06.2023	304 500
Ståle Gjersvold	153 500	47 500	Styremedlem, leder prosjektutvalget	13.06.2024	201 000
Bård Johnsen	195 000	-	Observatør	16.06.2023	195 000
Lars Øyvind Sannes	258 500	46 000	Styremedlem, medlem revisjonsutvalget	25.06.2021	304 500

Godtgjørelse til styret er utbetalt etterskuddsvis hver måned.

**Tabell 7** Samlet godtgjørelse for styret 2021-2025

Navn	Rolle	Samlet godtgjørelse 2021	Samlet godtgjørelse 2022	Samlet godtgjørelse 2023	Samlet godtgjørelse 2024	Samlet godtgjørelse 2025
Per Sanderud	Styreleder, leder kompensasjonsutvalg					303 000
Cato Hellesjø	Styreleder, leder kompensasjonsutvalg og medlem prosjektutvalg	584 333	557 700	579 542	606 000	310 500
Olaf Melbø	Nestleder, leder prosjektutvalg	381 417	365 006	379 667	193 500	
Renate Larsen	Styremedlem, medlem kompensasjonsutvalget	130 183	260 850	270 959	283 000	298 000
Adele Bugge Norman Pran	Styremedlem	122 850	238 311	280 750	304 500	321 000
Baard Haugen	Styremedlem, leder revisjonsutvalg	326 250	311 928	145 292		
Hildegunn NaasBibow	Styremedlem, medlem revisjonsutvalget	136 850	280 850	302 589	351 000	382 500
Bente Langeland Roheim	Styremedlem, medlem prosjektutvalget	134 250	280 850	291 500	304 500	321 000
Terje Wold	Styremedlem, medlem kompensasjonsutvalget	127 583	260 850	121 458		
Lars Øyvind Sannes	Observatør, medlem av revisjonsutvalget	104 445	221 772	264 000	304 500	321 000
Morten Fred Tannum	Observatør	90 445	179 233	83 417		
Ane Rongen Breivega	Styremedlem, medlem kompensasjonsutvalg og medlem av revisjonsutvalg	161 358				
Toril Nag	Styremedlem	126 742				
Solbjørg Engeset	Styremedlem, medlem revisjonsutvalget	152 611				
Torfinn Håverstad	Styremedlem, medlem kompensasjonsutvalg	141 222				
Morten Lønnes	Observatør	97 375				
Tor Egil Pålerud	Observatør, medlem prosjektutvalget	120 722				
Ola Rune Kleiven	Observatør, medlem i kompensasjonsutvalget			153 953	219 500	231 000
Bård Johnsen	Observatør			102 917	195 000	205 500
Tore Olaf Rimmereid	Styremedlem, medlem revisjonsutvalget			151 621	304 500	321 000
Eli Giske	Styremedlem, medlem revisjonsutvalget			233 022	322 000	357 000
Ståle Gjersvold	Styremedlem, leder prosjektutvalget				201 000	357 000

Godtgjørelse til styret er utbetalt etterskuddsvis hver måned.

## 5. Bane NORs økonomiske resultater

**Tabell 8** Økonomisk resultat siste 5 år, MNOK

Årsresultat	SF	Konsern	Kommentar
2025	326	139	Ikke ferdig revidert pr. 9.2.26
2024	751	573	
2023	368	-90	
2022	516	573	
2021	13	363	

## Foto

- |    |   |    |   |     |                               |
|----|---|----|---|-----|-------------------------------|
| 1  | Bård Gudim, Bane NOR  | 19 | Terje Borud   | 45  | Aksel Jermstad, Bane NOR      |
| 2  | Tyge Møller Christiansen, Bane NOR  | 24 | Halvard Hovtun, SJ Norge                                    | 46  | Aksel Jermstad, Bane NOR      |
| 5  | Aksel Jermstad, Bane NOR  | 26 | Øystein Grue, Bane NOR                                      | 55  | Aksel Jermstad, Bane NOR      |
| 8  | Bård Gudim  | 27 | Bård Gudim, Bane NOR  | 71  | Vy                            |
| 12 | Inqunn Halvorsen, Bane NOR / Øystein Grue, Bane NOR   | 28 | Tyge Møller Christiansen, Bane NOR                          | 85  | Hilde Marie Braaten, Bane NOR |
| 13 | Øystein Grue, Bane NOR / Synne Gevoll Østerlie, Bane NOR  | 34 | Bane NOR  | 98  | Øivind Haug, Bane NOR         |
| 14 | Skjermdump / Henrik Eineteig Wedum, Bane NOR  | 35 | Hilde Lillejord, Bane NOR / Øystein Grue, Bane NOR          | 104 | Hilde Marie Braaten, Bane NOR |
| 15 | Illustrasjon Bane NOR / Hele Foldnes Skage, Bane NOR / Aksel Jermstad, Bane NOR                 | 36 | Tyge Møller Christiansen, Bane NOR                          | 119 | Øystein Grue, Bane NOR        |
| 16 | Bjørn Modell, Bane NOR / Aksel Jermstad, Bane NOR / Bane NOR                                    | 37 | Lars Petter Rypdal, Bane NOR                                | 126 | Øystein Grue, Bane NOR        |
| 17 | Anne Mette Storvik, Bane NOR / Gunnar Børseth, Bane NOR / Rolf Martin Karstensen Krey, Bane NOR | 38 | Trine K. Bratlie Evensen, Bane NOR                          | 197 | Bård Gudim                    |
| 18 | Bane NOR / Marilee Goulet, Bane NOR   | 39 | Øystein Grue, Bane NOR / Nikolas Gogstad-Andersen, Bane NOR |     |                               |
|    |   | 40 | Øivind Haug, Bane NOR                                       |     |                               |
|    |   | 42 | Aksel Jermstad, Bane NOR                                    |     |                               |
|    |   | 43 | Aksel Jermstad, Bane NOR                                    |     |                               |
|    |   | 44 | Aksel Jermstad, Bane NOR                                    |     |                               |

**BANE NOR**



**BANE NOR**



Leder for elsikkerhet