BANE NOR

Årsrapport 2024

Om Bane NOR

Bane NOR SF er heleid av staten ved Samferdselsdepartementet. Vårt samfunnsoppdrag er å utvikle, bygge, drifte og forvalte det nasjonale jernbanenettet.

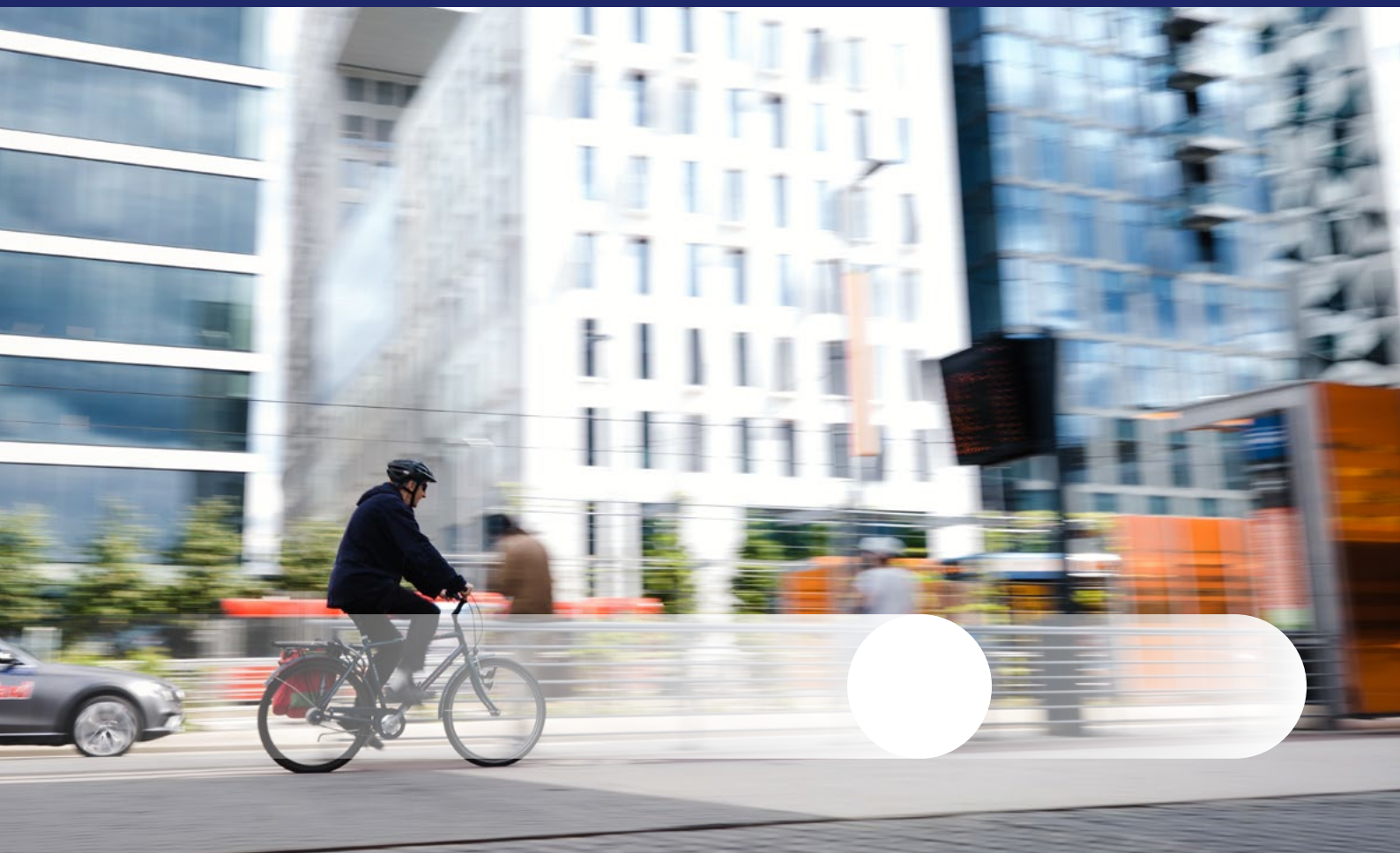
Med en trygg, kundevennlig, tilgjengelig og effektiv jernbane-infrastruktur skal vi legge grunnlaget for trafikkvekst gjennom gode knutepunkt for passasjerer og gods. Vi styrer trafikken på jernbanen og forvalter og utvikler jernbaneeiendom.

Vi har ansvaret for den norske jernbaneinfrastrukturen, med andre ord å drifte, vedlikeholde og bygge jernbane over hele Norge. Dette inkluderer blant annet 4200 kilometer jernbanespor, 335 togstasjoner, 4300 eiendommer og 5300 medarbeidere.

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

2024

Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet

86,1 %
Punktlighet persontog
2023: 87,6 %

74,6 %
Punktlighet godstog
2023: 75,5 %

93,6 %
Regularitet
2023: 93,9 %

89,6 %
Punktlighet Gardermobanen
2023: 91,4 %

98,8 %
Oppetid
2023: 98,8 %

30 min
Endring i reisetid*
2023: Ny indikator

Mer for pengene

240 milliarder
Kostnadsutvikling investeringsportefølje
2023: 224

771 millioner
Merproduksjon ifht. budsjett, fornyelse og vedlikehold
2023: Ny indikator

* Endring i reisetid er en ny årlig indikator. Innføringen av ERTMS på Gjøvikbanen har medført en frekvensøkning, som omregnet til reisetid innebærer en forbedring på 30 minutt.

Nullvisjon for drepte og hardt skadd

18**
Antall drepte og hardt skadde
2023: 8

122
Reduksjon av planoverganger
2023: 120

** 11 av dødsfallene er under politietterforskning. Konkluderte viljeshandlinger tas ut av statistikken.

Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

35 922 CO_2e
Klimagassutslipp fra anleggsvirksomhet og drift og vedlikehold***
2023: 37 409 CO_2e

0 Dekar
Netto antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi
2023: 121 Dekar

***Tallene omfatter kun utslippene som skjer i anleggene og som følge av drift og vedlikehold, primært relatert til drivstofforbruk

Andre nøkkeltall

2024

757 millioner
Resultat før skatt
2023: 376

3,3 H1-verdi*
Fraværsskader egne ansatte
2023: 2,4

5,0 H1-verdi
Fraværsskader leverandører
2023: 6,4

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

28 %
Kvinneandel
2023: 27

4,9 %
Sykefravær
2023: 4,6

49 Indeks 0-100
Kundetilfredshet togselskap – totalt
2023: 48

4,0 Indeks 1-5
Medarbeiderindeks
2023: 4,1

På spor
mot en
jernbar

Det kreves en prio
over flere år før vi
å se resultater på i
med bedret punkt
driftsstabilitet.

2024 har vært preget av opp- og nedturer på jernbanen. En opptur var 100-årsjubileet for Raumabanen vi gjennomførte i september sammen med Jernbanedirektoratet og SJ. Det er inspirerende å se disse gamle jernbanestrekningene med flotte bruer og raffinerte tuneller bygd med håndkraft, og ikke minst den lokale stoltheten jubileet viste. Raumabanen hadde en punktlighet på 94,5 prosent i 2024 for langdistansetog.

Andre oppturer var åpningen av dobbeltspor mellom Arna og Bergen i strålende solskinn – et prosjekt som har bidratt til en punktlighet på 99,3 prosent på strekningen, gjenåpning av Randklev bru i mai etter solid

og rask innsats fra entreprenører og ansatte, delåpning av Drammen stasjon i sommer, og sist, men ikke minst – oppstart av det nye, digitale signalsystemet ERTMS på Gjøvikbanen i november som har gitt oss gode erfaringer hittil.

Det har også vært alvorlige hendelser i 2024, med brann og ras, og avsporingen på Nordlandsbanen i oktober der et liv dessverre gikk tapt. Første juledag stod togtrafikken på grunn av feil i kommunikasjonssystemet. Dette er svært beklagelig, og vi gjennomfører nå en intern undersøkelse for å finne ut av hvordan dette kunne skje og hvordan vi kan unngå at det skjer i framtida.

I Jernbanetalen for 2024 understreket samferdselsministeren viktigheten av en driftsstabil og punktlig jernbane for de reisende og gods. Det er jeg selvfølgelig helt enig i. Hele jernbanesektoren jobber for flest mulig person- og godstog i trafikk og at togene kommer og går når de skal.

Det samlede målet for punktlighet for persontog er 90 prosent. For 2024 ble punktligheten totalt sett på 86,1 prosent. På enkeltstrekninger som Østfoldbanen oppnådde vi en punktlighet på over 90 prosent i 2024 etter gjenåpningen av Blixtunnelen, noe som gir større kapasitet og stabilitet på denne banestrekningen. Sørlandsbanen langdistanse hadde en punktlighet på 60,6 prosent i 2024. Dette skyldes feil hos togselskapene, følgeforsinkelser og infrastukturen. Strekningsvise punktlighetstall forteller oss mer om tilstanden og hvor det er utfordringer, og utfyller slik sett det samlede prosenttallet for jernbanenettet.

Vi har ambisjoner for den norske jernbanen, og vi jobber hver dag for å gjøre den bedre. Antall tog på jernbanen har økt voldsomt de siste årene og det er sterke ønsker om enda flere tog. Vi hadde 83 millioner togreiser i 2024, som er 5 millioner mer enn i 2023. Antall tog på skinnene har økt fra 400 000 til 460 000 på to år. Dette er gode nyheter og nødvendig om vi skal nå klimamålene. Samtidig bidrar økt trafikk på jernbanen til at det er utfordrende å nå 90 prosent punktlighet. Med så tett trafikk fører feil på en strekning til problemer på flere strekninger, og også økt behov for vedlikehold. Sammen med togselskapene ser vi hele tiden på hvordan vi kan innfri ønsker om flere tog på jernbanenettet samtidig som vi leverer en realistisk ruteplan.

For 2025 fikk vi for første gang mer penger over statsbudsjettet til vedlikehold og fornyelse enn til utbygging av jernbanenettet. Dette er avgjørende for å gjøre jernbanen enda bedre. Sammen med en gradvis fornyelse av togparken, ferdigstilte utbyggingsprosjekter og en ruteplan som gir rom for nødvendig vedlikehold, vil økte midler til utvikling av jernbanen gi en mer punktlig jernbane i løpet av NTP-perioden.

Jon-Erik Lunøe
Konstituert konsernsjef i Bane NOR

Innhold

8 Om Bane NOR og våre resultater
9 Våre ni hovedtjenester
13 Året som gikk
21 Årets aktiviteter og resultater
33 Styring og kontroll
38 Fremtidens jernbane

41 Styrets års- og bærekraftsberetning
43 Styret
45 Konsernledelsen
47 Styrets årsberetning
53 Styrets bærekraftsberetning
56 Generelle opplysninger ESRS 2
86 Miljøinformasjon
122 Sosiale forhold
147 Styringsmessige forhold
151 ESRS Indeks

224 Regnskap og redegjørelser
225 Årsregnskap, noteverk og regnskapsprinsipper
267 Redegjørelse for eierstyring og foretaksledelse
274 Revisors beretning
277 Retningslinjer om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse for ledende personer
279 Lønnsrapport for 2024

Om Bane NOR og våre resultater

Våre ni hovedtjenester

Bane NORs hovedoppdrag er å sørge for tilgjengelig jernbaneinfrastruktur og effektive og brukervennlige jernbaneinfrastrukturtjenester, inkludert knutepunkts- og terminalutvikling, som grunnlag for transport av personer og gods på det nasjonale jernbanenettet.

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

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

Ruteplan
Ruteplan tildeler ruter og tilganger til togparkering, gods- og tømmerterminaler, togstasjoner og verksteder. Togselskapene søker om ruter og tilganger for en periode på ett år. I tillegg søkes det om, og tildeles, ad hoc i løpet av året. Ruteplan tildeler også spor-tilgang 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 vedlike-hold og utbygging. Vi jobber kontinuerlig med å optima-lisere ruteplanene for å sikre en best mulig utnyttelse av kapasiteten og en forutsigbar fordelingsprosess for tog-selskapene.

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 tog kan fremføres som forutsatt og i henhold til ruteplan. Til dette har vi kompetanse innen alle fag og forskjellig typer maskiner som benyttes. Riktig nivå på vedlikehold og fornyelse gir trygghet og forutsigbarhet for både togselskap, reisende og vareeiere. Innsatsen styrkes fremover og målet er å forbedre driftsstabiliteten, få færre forsinkelser og innstillinger og en bedre oppetid.

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

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

Verksteder
Bane NOR eiendom har 15 togverksteder med rundt 200 000 kvadratmeter driftsareal. Vedlikehold av tog er helt sentralt i en driftssikker og punktlig togdrift.

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 søker å øke jernbanens markedsandel av godstransport gjennom fokus på sikkerhet, effektivitet, kostnadsoptimalisering og strategisk utvikling av sentrale knutepunkter. Forventninger i markedet understreker behovet for en robust infrastruktur og en proaktiv tilnærming til risikohåndtering for å sikre en stabil og pålitelig togtrafikk, spesielt i lys av hyppigere ekstremværhendelser.

86,1%
Punktlighet persontog
2023: 87,6

74,6 %
Punktlighet godstog
2023: 75,5

49 %
Kundetilfredsheten hos togselskapene
2023: 48 %

Året som gikk

1. JANUAR

Store snømengder i starten av året

Ekstreme snømengder førte til stengning av flere strekninger i januar, da snøen ga utfordringer med å holde spor fri for snø og is. Særlig hadde mannskapene våre utfordringer med å rydde Sørlandsbanen og Vestfoldbanen, der snømengdene var størst. I Bane NOR kalte vi inn ekstra mannskaper for å gjenåpne strekningene så raskt som mulig, og holde dem åpne gjennom det videre snøværet.

8. JANUAR

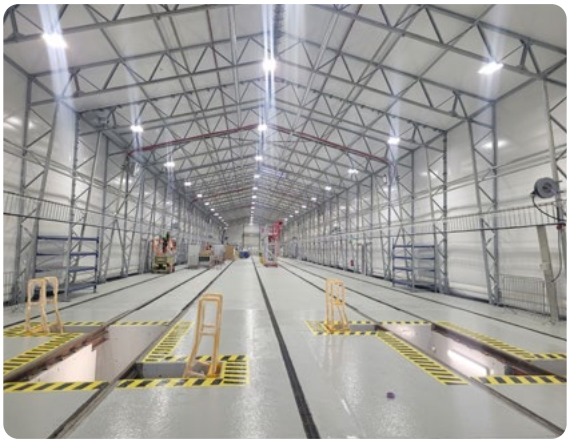
Jernbanetalen 2024

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård presenterte i jernbanetalen sine forventninger og styringssignaler for året til ledere i etater og virksomheter i jernbanesektoren. Statsråden signaliserte tiltak i kommende NTP for å bedre punktligheten på jernbanen, og øke innsatsen på drift, vedlikehold og fornyelse, og gav et løfte om punktlige tog. Sammen med oppdragsbrevet for året utgjør jernbanetalen viktige styringssignaler for Bane NOR.

12. FEBRUAR

Ny midlertidig verkstedhall på Grorud

På sørsiden av verkstedet på Grorud har vi satt opp en ny midlertidig verkstedhall på 1900 kvadratmeter. Hallen har to spor på 116 meter, med kort verkstedgrav i begge ender av sporene. Det er også satt opp 1000V prøvestrøm på begge sporene. Verkstedhallen skal brukes til å bygge om togene slik at de skal kunne fungere på det nye signalanlegget ERTMS.



14. MARS

Vinner bransjepris for beste anlegg

Under Byggedagene utropes dobbeltsporet Venjar-Langset til årets anlegg for 2023. Juryen trakk frem et godt samarbeid for å finne de beste løsningene, en bred samhandlingsprosess med mange involverte og aktivt samarbeid for å unngå konflikter, god kompetanse på alle sider av bordet, vilje og evne til å bidra med opplæring både av lærlinger og studenter ved universitetet – samt at prosjektet inneholder et komplisert bruprosjekt med utfordrende fundamentering. Totalt er dyrkbare arealer økt med inntil 100 dekar i prosjektet.

22. MARS

Rask opprydding etter ulykken i Arna

Det var store skader på tog og infrastruktur etter avsporingen ved Arna stasjon. Lokfører ble lettere skadet, men det var ingen alvorlige personskader som følge av ulykken. Gjennom intensiv opprydding gjennom påsken, kunne strekningen gjenåpnes for trafikk 2. april. Statens havarikommisjon, politiet og Bane NORs undersøkelses- og analyseenhet undersøker ulykken.

22. MARS

Nasjonal transportplan 2025-2036

Regjeringens forslag til ny NTP ivaretar i stor grad Bane NORs innspill om å øke satsningen på vedlikehold og fornyelse, fullføre igangsatte prosjekter og satse på godstrafikken. Nye utbyggingsprosjekter vil i tillegg bidra til å redusere reisetidene og øke kapasiteten til jernbanen i fremtiden. Rammen for perioden gir en forventet reduksjon i forsinkelsestimer og innstillinger på 30 prosent mot 2036.

14. APRIL

Bytting av strømliner i Blixtunnelen

Ett og ett løp av Blixtunnelen stenges fra 15. april for å bytte strømlinene fra aluminium til kobber. Samtidig vil sporvidden utvides for å redusere risting i kjørende tog og mindre lekkasjer i tunnelen tettes, som vil redusere skadene på strømlinene. Sammen vil dette bedre driftsstabiliteten på strekningen, og reiseopplevelsen for de reisende.

1. MAI

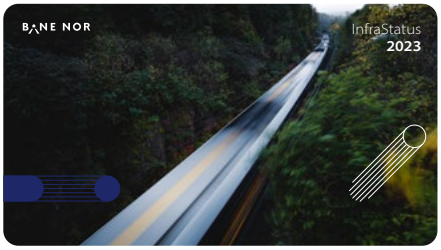
Dobbeltsporet Arna-Bergen åpnet

Dobbeltsporet mellom Arna og Bergen åpnet for trafikk, før tiden og under budsjett. Med nytt dobbeltspor, en modernisert godsterminal på Nygårdstangen og oppgradert Arna stasjon har de reisende fått et bedre togtilbud, som har økt fra 26 tog til 66 tog i døgnet. Det tilsvarer en rute med fire tog i timen. Utbyggingen har også bidratt til økt godskapasitet mellom Østlandet og Vestlandet.

20. MAI

Randklev bru gjenåpnet

Randklev bru åpnet for trafikk igjen etter at den ble ødelagt under uværet Hans i fjor sommer. Nå kan endelig person- og godstogene kjøre som normalt igjen på hele Dovrebanen. De nye brufundamentene har en større grunnflate for å bedre sikre mot erosjon og undergraving, og dermed tåle mer ekstremvær.



11. JUNI

Økning i jernbanens fornyelsesbehov

I vår rapport Infrastatus 2023 kommer det fram at 22 prosent av jernbanens anlegg har et behov for fornyelse de neste 12 årene. Rapporten beskriver jernbanens tilstand ved utgangen av året. Totalt fornyelsesbehov de neste 12 årene utgjør 123 milliarder, en økning på 11 milliarder fra året før. Framover er det særlig behov for å ruste opp kontaktledningsanleggene og utbedre drenerin-gen langs jernbanen for å forhindre flom og ras. Fornyelse og vedlikehold må satses på fremover for å imøtekomme samfunnets krav til jernbanen.

JUNI-AUGUST

Nødvendig bygging og vedlikehold i sommer

Egne ansatte og våre entreprenører har utført nødvendig arbeid over hele landet. Under sommer-arbeidene gjennomføres vedlikehold og arbeid på byggeprosjekter som krever at vi må stenge periode-vis for å få utført arbeid i sporet.

Bildet viser arbeid på Hovedbanen der deler av kontaktledningsanlegget ble byttet ut. Anlegget forsyner togene med kjørestrøm og fornyelsen gjør at togene kan kjøre opptil 130 km i timen.

9. AUGUST

Ny teknologi skal forhindre ulykker

Hvert år skjer det i underkant av 700 uønskede hendelser på planoverganger her i landet. Nå tar vi i bruk elektronisk overvåkning på 39 av de mest ulykkesutsatte planovergangene. Ved hjelp av kameraer og kunstig intelligens varsles togfører automatisk dersom noen står fast på planovergangen etter at bommene har gått ned. Dermed kan toget stoppe før det skjer en ulykke.

12. AUGUST

Sensorovervåking gir færre feil i sporet

Sensorovervåking har halvert hendelser som kunne ført til togstans mellom Oslo S og Bestum. Gjennom systematisk datadrevet vedlikehold kan vi hindre flere togstoppende hendelser og forenkle arbeidet i sporet. Forbedringen er en del av På rett spor prosjektet som jobber med forbedringer innen drift og vedlikehold og dermed øke driftsstabiliteten på jernbanen

13. AUGUST

Samarbeid med Forsvaret og Försvarsmakten

Som et resultat av nordisk samarbeid har Bane NOR inngått en avtale med Forsvaret og den svenske Försvarsmakten. Dette gjør det mulig for alle partene å anskaffe jernbanevogner gjennom samme avtale. Totalrammen på avtalen er på 120 jernbanevogner og Bane NOR kjøper inn ti vogner som en første pilot. Avtalen innebærer en betydelig forbedret kapasitet for militær transport på jernbanen både i Norge og Sverige, mellom landene, og til andre land i Europa.

19. AUGUST

55 nye lærlinger startet i Bane NOR

For å gi en god velkomst til arbeidslivet og introduksjon til Bane NOR samlet vi framtidens jernbanekompetanse. Årets lærlinger er innen alle fagene i drift og vedlikehold, og noen innen telekom og industrimekanikk. På samlingen fikk de en introduksjon i jernbanens historie, kurs i førstehjelp og sikkerhetsarbeid, og en mulighet til å bli kjent med andre lærlinger fra hele landet.

7. OKTOBER

Vedlikehold og fornyelse prioritert i statsbudsjettet

I statsbudsjettet for 2025 foreslo regjeringen å bruke mer penger på vedlikehold og fornyelse enn på nye investeringer, noe som er i tråd med våre innspill til Nasjonal transportplan. 6,6 milliarder kroner er satt av til drift og vedlikehold, og 5,5 milliarder kroner er øremerket fornyelse av jernbanenettet, en økning på 2,9 milliarder fra i fjor.

20. SEPTEMBER

Raumabanen feiret 100 år

Vi i Bane NOR og Jernbanedirektoratet inviterte til folkefest da Raumabanen feiret 100 årsjubileum. Jubileet ble markert på Dombås, Bjorli, Verma og Åndalsnes stasjoner, og mange mennesker møtte frem for å delta i feiringen. Engasjementet fra kommuner og innbyggere, viser betydningen Raumabanen har for lokalsamfunnet og næringslivet i regionen, også i dag.

24. OKTOBER

Dødsulykke på Nordlandsbanen

Det var et persontog på vei fra Trondheim til Bodø som sporet av etter et steinras 24. oktober. Lokføreren i toget mistet livet i den tragiske hendelsen. Ulykken krevde et omfattende ryddingsarbeid frem til strekningen gjenåpnet, der alt av nødvendige mannskap og utstyr ble mobilisert for å oppnå permanent sikring. I området hvor skredet gikk, ble flak og løse masser fjernet, før geolog fastsatte omfanget av sikringen. Politiet, Bane NORs egen Undersøkelse- og analyseenhet og Statens havarikommisjon undersøker ulykken og årsaken til den.

16. NOVEMBER

Historisk dag på Gjøvikbanen

Som et av de første landene i Europa har Norge tatt i bruk nyeste versjon av det digitale signalsystemet ERTMS (European Rail Traffic Management System) på Gjøvikbanen mellom Roa og Gjøvik. ERTMS vil bidra til en sikker jernbane med redusert vedlikeholdsbehov og legger også til rette for økt kapasitet på sporet. På Gjøvikbanen ble det innført timesavganger fra 15. desember mellom Oslo og Gjøvik.

24. OKTOBER

Krav til fagbrev for leder for elsikkerhet (LFS)

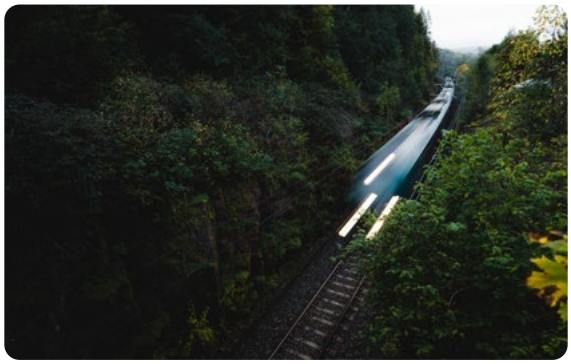
Bane NOR må tilpasse seg nye kvalifikasjonskrav for elsikkerhet, dette påvirker kapasiteten og medfører at flere hundre mister sin LFS-kvalifisering. Vi er i dialog med Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap for å se på en gjennomføringsplan som i minst mulig grad påvirker fremdriften i utbyggings- og vedlikeholdsarbeider. Med nye krav er det behov for mellom 250 til 350 flere elektromontører med fagbrev.

Jernbaneskolen trappet opp kursvirksomheten med kurs for 40 nye LFS-er før jul, med stor pågang fra bedrifter som ønsker å kurse sine ansatte.

19. NOVEMBER

Samlet for å bygge en bærekraftig og pålitelig jernbane

Leverandørdagen en nøkkeldag for Bane NOR hvor vi presenterer våre fremtidige prosjekter for markedet. I år møtte over 400 representanter fra våre entreprenører og leverandører. Fokuset gjennom dagen var hvordan vi sammen kan utvikle løsninger som møter fremtidens behov, og hvordan politisk vilje til økt satsing på jernbanen kan omsettes i konkret handling.



15. DESEMBER

Nye togruter gjelder fra 15. desember

Søndag 15. desember ble det innført nye tider og avganger i ruteplanen som gjelder frem til desember 2025. Ferdigstillelse av arbeider i Blix-tunnelen gir direktetog mellom Oslo S og Ski i begge retninger, ERTMS gir flere tog på Gjøvik-banen, og noen stopp på Sørlandsbanen som ble fjernet i 2024, ble tatt inn igjen. I ruteplanen for 2025 er det lagt inn mer tid til å kjøre togrutene enn i fjorårets plan, som skal bidra til mer punktlige tog.

29. NOVEMBER

Nytt fylkeshus i Steinkjer klar for overtakelse

Ved årskiftet flytter Trøndelag fylkeskommune inn i nytt fylkeshus som Bane NOR Eiendom har bygget i Steinkjer. Bygget gir fylkeskommunen moderne kontorlokaler rett ved togstasjonen, der det før var parkeringsplasser, og knutepunktet bidrar til å styrke grønn mobilitet og vitalisere sentrum av byen. Bygget er BREEAM-NOR sertifisert "very good", og energiklasse A.

25. DESEMBER

Feil i kommunikasjonssystemet første juledag

En feil på radiosystemet hos Bane NORs trafikkstyringssentraler førte til at togene sto stille i 10 timer første juledag. På grunn av usikkerhet knyttet til feilens årsak, ble trafikken stanset for å ivareta sikkerheten. Vi planlegger nå en grundig evaluering av hendelsen, der formålet er å sikre læring og vurdere behov for forbedring av systemer og rutiner.

Årets aktiviteter og resultater

Sektorpolitiske mål
Transportsektoren styres etter det overordnede NTP-målet «Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050» med hovedmålene:

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

De transportpolitiske hovedmålene er tatt inn Bane NORs strategi, i tråd med oppdragsbrevet fra Samferdsels-departementet. I kapittelet Styring og kontroll kan du lese mer om Bane NORs strategi.

Enklere reisehverdag og bedre konkurranseevne for næringslivet

Flere enn noensinne valgte i 2024 å ta toget. Med 83 millioner passasjerer var antallet passasjerer for første gang også høyere enn før pandemien, da vi i 2019 hadde 80,4 millioner passasjerer. Siden 2019 har vi hatt en vekst i antall kjørte kilometer med tog. I 2022 kjørte ca. 400 000 persontog på jernbanen, mens dette økte til 460 000 i 2024, en økning på 15 prosent.

I 2024 var veksten for persontog på ca. 3 prosent, mens godsmarkedet hadde en nedgang på 3 prosent målt i antall kjørte kilometer.

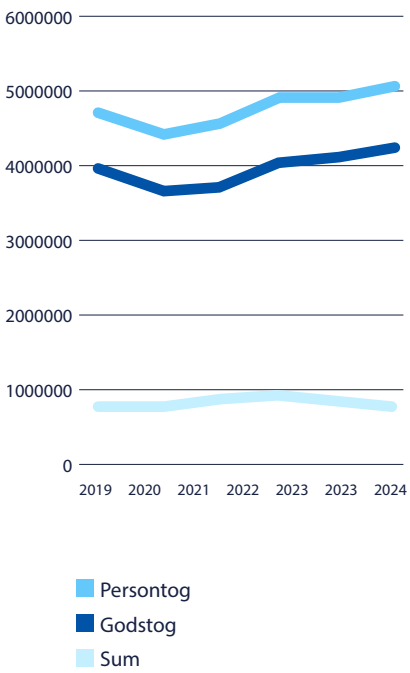
Punktlighet
For at reisende og godskunder skal velge toget som transportform, må toget levere på behovet om at «toget kommer og går til avtalt tid». Togselskapene har behov for forutsigbare prosesser og leveranser, involvering og informasjon fra Bane NOR slik at de kan planlegge sin produksjon og rutetilbud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

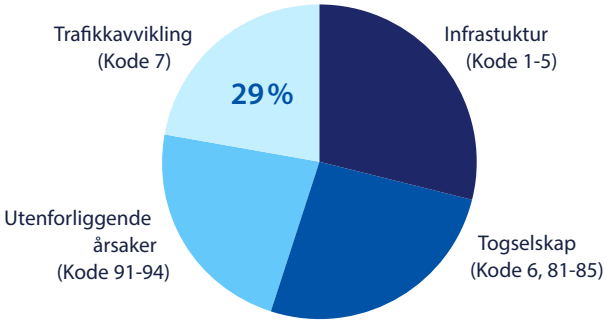
Bane NORs mål er at ni av ti persontog skal være i rute. I 2024 oppnådde vi en punktlighet på 86,1 prosent for persontog. Årsakene var blant annet store snømengder i starten av året som påvirket både infrastrukturen og togene, bytting av strømlinene i Blixtunnelen, problemer med togmateriell, brann på Nationaltheatret stasjon og feilen i GSM-R-nettverket første juledag. Dette, sammen med kapasitetsutfordringer og andre problemer i sporet har igjen ført til redusert punktlighet.

Punktligheten for godstrafikken påvirkes i stor grad av punktligheten ved avreise fra godsterminalen, særlig avgangspunktligheten fra Alnabru har påvirket punktligheten for godstrafikken i 2024. Omkjøring via Rørosbanen, grunnet gjenoppbyggingen av Randklev bru etter ekstremværet «Hans», bidro også til at punktligheten for godstog endte på 74,6 prosent i 2024. Randklev bru gjenåpnet for trafikk i mai 2024.

I 2024 var veksten for persontog på ca. 3 prosent, mens godsmarkedet hadde en nedgang på 3 prosent målt i antall kjørte kilometer.

Utvikling i kjørte togkilometer



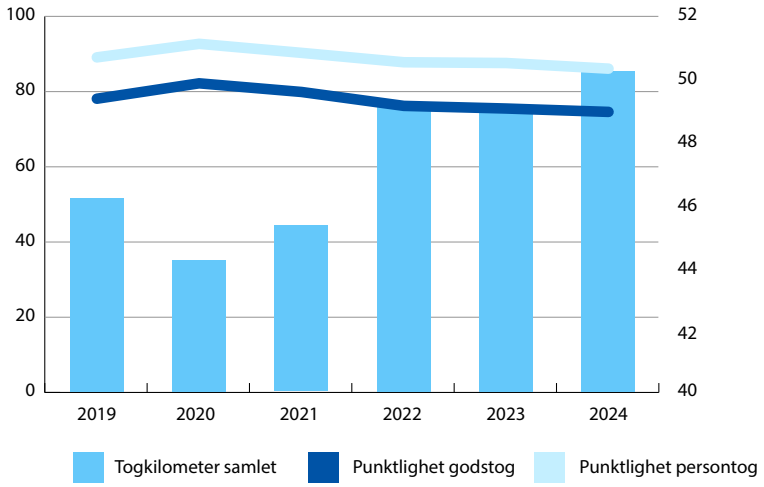


Figuren viser fordelingen av forsinkelsestimene som har sin årsak i feil på infrastrukturen, utfordringer hos togselskapene, utenforliggende årsaker som f. eks. flom og trafikkavvikling.

Punktlighet versus frekvens er en utfordrende interessekonflikt for alle aktørene innen jernbanen. Analyser utført i 2023 bekrefter en sammenheng mellom antall tog og passasjerer på den ene siden og punktlighet på den andre. Punktligheten går ned i rushtiden når det også er flest reisende som er avhengige av at toget kommer og går når det skal, og det er flest tog som går. Denne trenden fortsetter i 2024 med flere reisende og flere tog på jernbanenettet vårt.

De ti største hendelsene med flest innstillinger og forsinkelsestimer.

Dato	Lokasjon	Beskrivelse	Forsinkelses-timer	Innstillinger
14.08.2023	Randklev bru	Konsekvenser av ødeleggelsen av Randklev bru på grunn av ekstremværet «Hans».	15	4441
12.01.2024	Øst (Oslo)	Systematiske innstillinger pga. manglende/ feil på materiell på linjene L2x og L1.	5	2416
17.12.2023	Bjørnfjell - Vassijaure	Avsporing ved Vassijaure stasjon.	9	1971
20.12.2023	Follobanen (Oslo S) - (Ski)	Innstillinger og forsinkelser som oppstår grunnet planlagt arbeid i Blixtunnelen	93	1618
10.11.2024	Oslo S	Brann i kabler på Nationaltheatret	78	1563
22.03.2024	Arna stasjon	Avsporing Arna stasjon	186	555
25.12.2024	Øst (Oslo)	Feil med brannmur (GSM-R)	25	656
24.10.2024	Bjerka - Mo i Rana	Dødsulykken på Nordlandsbanen der et passasjertog kjørte inn i et ras og sporet av.	15	642
16.04.2024	Øst (Oslo)	Problemer med signalanlegg der fjernstyringen falt ut og ga full stans i trafikken.	263	181
29.06.2024	Lillestrøm stasjon	Når godstog kjører i Romeriksporten grunnet arbeid på hovedbanen kan det ikke kjøre andre tog i tunellen pga. farlig gods.	187	15



Figuren viser sammenhengen mellom punktlighet for person- og godstog i prosent (venstre akse) og antall kjørte togkilometer samlet for person- og godstog (høyre akse).

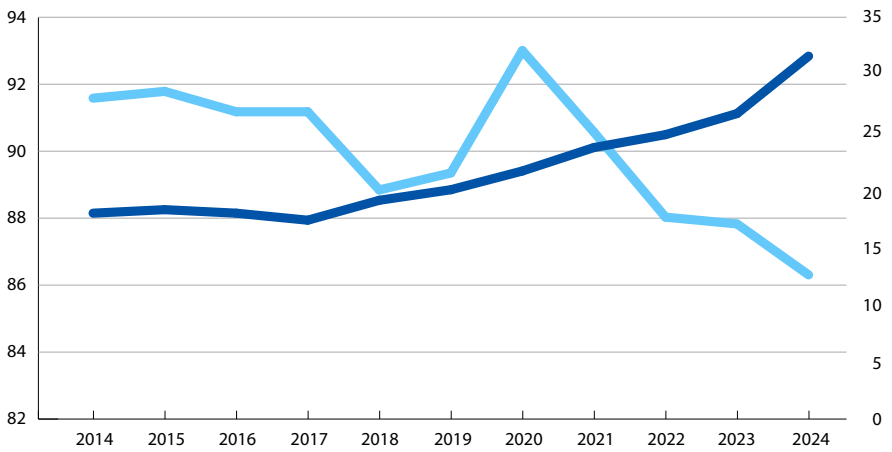
Driftsstabilitet
Det er svært positivt at antall tog og antall passasjerer på jernbanen har økt betydelig de siste årene og flere steder kjører togene i kø. Utfordringen med denne økte trafikken er at vi i dag har en jernbane som er over 90 prosent enkeltsporet. Da sprer små feil seg raskt og fører til forsinkelser, spesielt i rushtiden rundt storbyene. Økt trafikk, gir også en større belastning på infrastrukturen. I vår rapport Infrastatus 2023 beregnet vi jernbanens fornyelsesbehov fram til 2036 til å være 123 milliarder kroner. Regjeringen beregner i statsbudsjettene vedlikeholdsetterslepet på jernbanen. Siden 2014 har etterslepet økt med 72 prosent fram til 2024. I samme periode har punktligheten for persontog sunket 5,7 prosent.

I nasjonal transportplan 2025-2036 er det planlagt en 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 disse arbeidene vil reisende i perioder oppleve at det er buss for tog på deler av strekningen. Bane NOR jobber kontinuerlig med å optimalisere sporbruddene, slik at det skal gi minst mulig påvirkning på reisende og togselskap.

I 2024 har Bane NOR brukt 8,8 milliarder kroner på vedlikehold og fornyelse av jernbanens infrastruktur. Et av de største fornyelsesarbeidene som startet i løpet av året var byggingen av et nytt kontaktledningsanlegg mellom Hønefoss og Haugastøl på Bergensbanen. Dagens anlegg har vært i drift siden begynnelsen av 1960-tallet. Spenningskvaliteten er dårlig og infrastrukturen nedslitt, og derfor moderniserer og fornyer vi anlegget gjennom Hallingdal. Over tid vil dette bedre driftsstabiliteten på Bergensbanen. Arbeidene med å skifte ut kjørestrømanlegget gjennom Hallingdal fortsetter i 2025. I 2024 har vi også skiftet ut strømanlegget på Sørlandsbanen mellom Kristiansand og Nordagutu, og i løpet av de siste årene har vi skiftet ut strømanlegget mellom Stavanger og Kristiansand. Samme type arbeid ble utført på Hovedbanen mellom Oslo og Lillestrøm i 2024.

Noen av tiltakene for å få flere tog i rute i 2024

- Utskifting av kjørestrømanlegget på deler av Bergensbanen, Sørlandsbanen og Hovedbanen
- Ras- og skredsikring i hele landet
- Dimensjonerer grøfter og stikkrenner for 200-års flom
- Åpning av dobbeltsporet Arna – Bergen
- Utskifting av skinner, sviller og pukk på deler av Hovedbanen, Rørosbanen og Nordlandsbanen
- Nedleggelse av 122 usikrede planoverganger
- Innføring av ny teknologi på en rekke planoverganger – hinderdeteksjon
- Forsterket vinterberedskap



Oransje linje (venstre akse) viser punktligheten, blå linje (høyre akse) viser vedlikeholdsetterslepet på jernbanen beregnet i de årlige statsbudsjettene.

Tilpasning for mer ekstremt vær
Endring i klimaet med mer ekstremt vær påvirker også driftsstabiliteten på jernbanen, derfor er ras-, flom- og skredsikring et område vi prioriterer. I 2024 har vi jobbet med å styrke drenering og stikkrenner i hele landet slik at vann som kommer fra sideterreng blir ledet gjennom vår fylling og under jernbanen. I 2024 har vi brukt om lag 1 milliard kroner på tiltak som gjør jernbanen mer robust for klimaendringene, som er en økning fra tidligere år. På grunn av endringene i klima med økende nedbørsmengder, både sommer og vinter i hele landet, dimensjoneres grøfter og stikkrenner nå for 200-års flom.

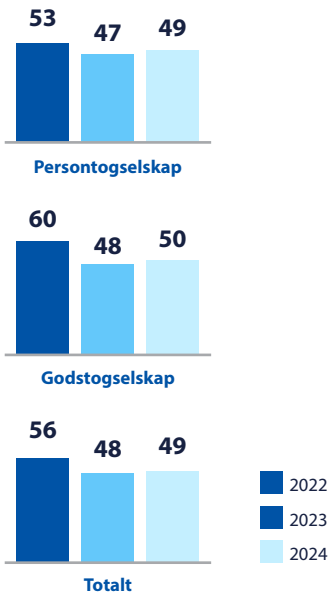
Kundetilfredshet
Bane NOR gjennomfører årlig en måling av kundetilfredshet hos togselskapene som er våre kunder. Vi måler hvordan de opplever Bane NOR som tjenesteleverandør og hvor fornøyde de er med hovedtjenestene våre. Dette gir oss nyttig innsikt og tilbakemeldinger som vi bruker i forbedringsarbeidet vårt. Punktligheten henger sterkt sammen med kundetilfredsheten med våre tjenester, og det er mye vi kan gjøre for å være en forutsigbar og åpen aktør å forholde seg til, også ved avvikssituasjoner.

Kundetilfredshet togselskap
Vi ser en liten bedring i kundetilfredsheten sammenlignet med fjoråret, men vi er fortsatt ikke på nivå med tallene fra 2022. Problemer med store snømengder i begynnelsen av 2024, flere avsporinger med påfølgende stenging av baner, og konsekvenser av uværet «Hans» ut i 2024 kan ha påvirket kundetilfredsheten.

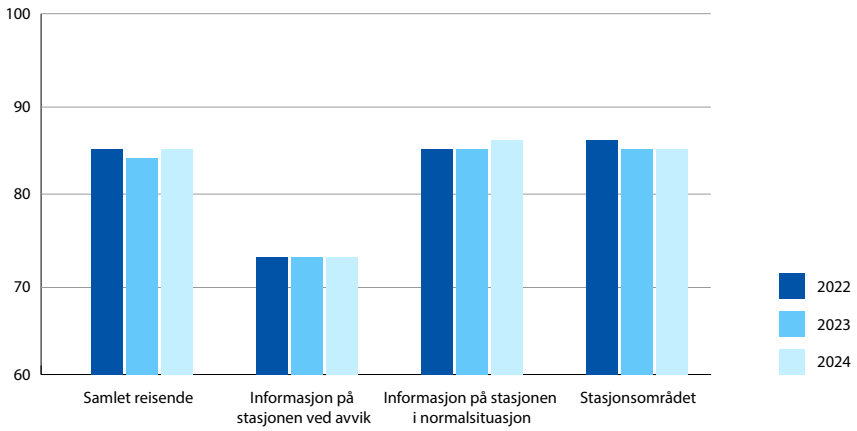
Kundetilfredshet reisende
Jernbanedirektoratet gjennomfører analyser av de reisendes kundetilfredshet med leveranser fra Bane NOR og fra persontogselskapene. Analysen gir nyttig innsikt for både Bane NOR og persontogselskapene.

Oppsummert for 2024 viser tallene at vi fortsatt leverer gode resultater. Vi har i flere år jobbet systematisk, sammen med togselskapene, for å bedre kundeinformasjonen. Det siste året har vi etablert flere skjermer på stasjonene samt forbedret innholdet som vises i disse. Vi har bedret informasjonen ved avvik blant annet gjennom å vise vei til busser på en tydeligere måte, samt vise detaljert informasjon om bussavganger på flere stasjoner enn tidligere. I 2025 vil vi fortsette å jobbe for å bedre informasjonen til de reisende i avvikssituasjoner.

Utvikling i kundetilfredshet togselskap
Kundetilfredshetsindeks snitt av alt i alt fornøyd med Bane NOR og sammenlignet med andre virksomheter i samferdselssektoren, hvordan vil du vurdere Bane NOR



Kundetilfredshetsundersøkelse 2024



Mer for pengene

I 2024 har Bane NOR produsert for 29,8 milliarder kroner, mot 28,4 milliarder i 2023. Av dette utgjør investeringer 14,7 milliarder, fornyelse 5,9 milliarder, vedlikehold 2,9 milliarder og driftskostnader 6,3 milliarder. Driftskostnadene inkluderer daglig drift av jernbaneinfrastrukturen, administrativ støtte til virksomheten, samt kostnader knyttet til utbedring av skader på infrastrukturen som følge av uforutsette hendelser.

Bane NOR har flere pågående prosjekter for å optimalisere vår virksomhet. Dette gjelder blant annet digitalisering, forbedring av vår virksomhetsstyring og optimalisering av vårt drift- og vedlikeholdsarbeid. Ett av dem er PRO20 programmet som er et forbedringsprogram som består av flere tiltak som skal effektivisere vedlikeholdet. Målet er å øke produktiviteten med 20 prosent i vedlikeholdet og gi bedre driftsstabilitet. Programmet løper frem til 2028. Programmet har realisert 52 millioner i produktivitetsgevinst, som inkluderer «På rett spor» som ble startet i 2022.

Bane NOR ferdigstilte store deler av BIM løsningen Novorender gjennom Forbedringsprosjektet BIM/FDV i 2024. Løsningen ble lansert januar 2025. Den nye løsningen vil Bane NOR kunne se, manøvrere og få frem informasjon om objekter i BIM-modeller. Data fra modellene vil også kunne gå sømløst fra modell levert av entreprenør, inn i Bane NOR sine interne systemer og databaser. Dette gir oss et positivt løft av datakvaliteten på infrastrukturdata, kutt i mengden tegninger som produseres, reduserer manuelt arbeid, og skal gi foretaket betydelige besparelser både i tid og kostnad fremover. Digital samhandlingsløsning (DSL) er det siste prosjektet i Kundeinformasjonsprogrammet (KIP). Prosjektet leverer en digital samhandlingsplattform som skal støtte opp om god samhandling i avvikssituasjoner ifm. hendelser, innstillinger og bruk av aksjonskort i togtrafikken. Prosjektet bidrar til at Bane NOR når sine mål om å gi riktig, lik, rask og nyttig informasjon til de reisende i avvikssituasjoner. Foretaket har i 2024 jobbet videre med digital infrastrukturmodell modellen. Modellen vil blant annet gi mulighet for å prioritere investeringer med størst kapasitetseffekt, samt utnytte effektive ruteplaner.

Gjennom samfunnsøkonomiske analyser kan vi beregne forbedringer i ruteplan som en endring i reisetid. I 2024 beregner vi at reisetiden er forbedret med 30 minutter grunnet økt frekvens på Gjøvikbanen etter vi tok i bruk nytt digitalt signalsystem (ERTMS).

Utbyggingsprosjekter

Bane NORs prosjektportefølje inkluderer mange prosjekter i bygge og planfase, som ved ferdigstillelse vil bidra til flere togavganger og raskere reisetid. Hele utbyggingsporteføljen har en forventet kostnad på 242 milliarder kroner. Dette inkluderer blant annet dobbeltspor til Hamar, Moss og Tønsberg, samt mange andre prosjekter over hele landet.

På en enkeltsporet strekning, må togrutene tilpasses slik at togene kan møte på kryssingssporene. Dette forlenger togenes kjøretid når de må vente på klarsignal. Nye dobbeltspor gir en stor uttelling på punktligheten. I tillegg til å kjøre flere tog, fører de til at togene kommer raskere frem til sine stopp når de slipper å vente på møtende tog. Flere dobbeltspor har gitt punktlighetsforbedringer de siste årene.

I mai 2024 åpnet dobbeltsporet mellom Arna og Bergen etter nesten ti års utbygging. Utbyggingen ble ferdig under forventet kostnad og før planlagt ferdigstillelse. Effekten er flere lokaltog, økt kapasitet for godstrafikk, og for 2024 har 99,3 prosent av lokaltogene på strekningen vært i rute.

Nytt dobbeltspor fra Oslo S til Ski har bidratt til bedre punktlighet på lokaltogene som kjører på Østfoldbanen. Punktligheten for lokaltogene var i 2022 var på 89 prosent, i 2024 var den 92 prosent.

Et annet prosjekt som deláपnet i 2024 var nye Drammen stasjon. Der har vi hevet stasjonsområdet 40 cm for å være bedre rustet mot flom, og det er nye fasiliteter for de reisende. Dette er en del av dobbelsporstrekningen Drammen-Kobbervikdalen, som sammen med utbyggingen av dobbeltspor mellom Nykirke og Barkåker på Vestfoldbanen vil gi fire tog i timen mellom Tønsberg og Drammen.

Nullvisjon for drepte og hardt skadde

Sikkerhet er det viktigste vi i Bane NOR jobber med, for togene, passasjerene, de som krysser sporene og de som arbeider i og ved sporene.

I 2024 omkom 24 personer knyttet til togfremføring på jernbanen. 10 av dødsfallene er konkluderte viljeshandlinger, 10 er under politietterforskning og 4 dødsfall er konkluderte ulykker. Bane NOR har nedsatt en arbeidsgruppe for å avklare hvordan viljeshandlinger kan håndteres i oppfølging og rapportering. Arbeidet baserer seg på et faglig kunnskapsgrunnlag om omfang, mønstre og mulige tiltak, og innebærer samarbeid med berørte parter. I samarbeid med berørte kommuner gjennomføres strakstiltak der de fleste selvmord finner sted, blant annet gjennom skilting med informasjon om hjelpetelefon og økt tilstedeværelse av vektertjenester. Bane NOR har også et godt samarbeid med Kirkens Bymisjon som bidrar med sin tjeneste «Sporet», som ble startet opp i oktober 2024.

I oktober kjørte et passasjertog fra SJ Norge inn i et steinras og sporet av. Ulykken førte til at lokføreren omkom. Dødsfallet knyttet til ulykken på Nordlandsbanen følges opp i egen undersøkelse som ikke er avsluttet.

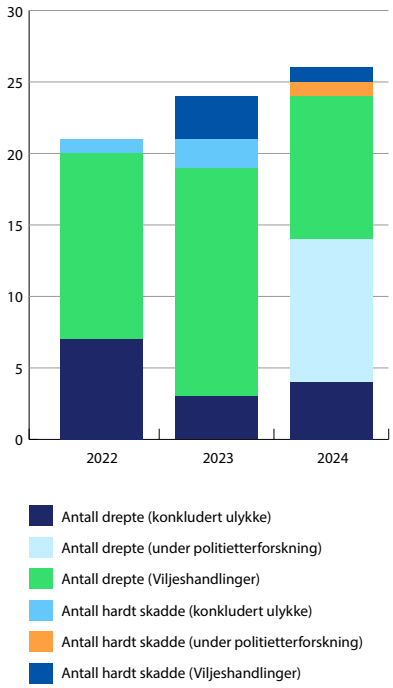
Ulykker på planoverganger utgjør den hyppigste enkeltårsaken både til dødsulykker på jernbanen, og til ulykker mellom tog og de som krysser jernbanen. Hvert år skjer det i underkant av 700 uønskede hendelser på planoverganger her i landet. Det å legge ned planoverganger er et viktig tiltak for å unngå denne risikoen.

I 2024 ble det lagt ned 122 usikrede planoverganger, som er en liten økning fra 2023 da 120 planoverganger ble lagt ned. I 2024 har vi gjennomført færre store tiltak enn planlagt, det vil si bygging av kulverter eller overgangsbruer. Det har derfor vært prioritert å legge ned planoverganger med mindre tiltak, eksempelvis gjennom avtaleinngåelse med grunneier. Det har også blitt bygget og satt i drift hinderdeteksjon på 39 av de mest ulykkesutsatte planoverganger i 2024. Hinderdeteksjon er elektronisk overvåkning ved hjelp av kameraer og kunstig intelligens, som varsler togfører automatisk dersom noen står fast på planovergangen etter at bommene har gått ned. Vinteren 2025 fortsetter installering av automatisk overvåking for å forhindre ulykker på de mest ulykkes-utsatte planovergangene.

Det er ikke lagt ned sikrede planoverganger i 2024. Nedleggelse av den planovergangen med flest hendelser, Nordby planovergang på Hovedbanen, pågår og forventes ferdigstilt i 2025.

Arbeid i sporet innebærer en risiko for arbeidere på våre lokasjoner. For at alle som jobber på jernbanen skal komme trygt hjem hver dag, jobber vi hele tiden med å videreutvikle vår sikkerhetskultur. I 2024 ser vi en økning i antall skader med fravær blant egne ansatte. For Bane NOR som helhet var H1-verdien på 3,3 (2,4) for 2024. H1-verdien viser frekvensen av arbeidsrelaterte personskader med fravær per million arbeidstimer. Målet for 2025 er en H1-verdi blant egne ansatte på mindre enn 2,3. For ansatte hos våre entreprenører har det i 2024 vært færre skader med fravær enn året før og H1-verdien endte på 5,0 i 2024 (6,5).

Figuren viser antall drepte og hardt skadde knyttet til togfremføring fordelt på konkluderte ulykker, hendelser under politietterforskning og konkluderte viljeshandlinger.



Effektiv bruk av ny teknologi

Bane NOR jobber løpende med teknologi- og digitaliseringssatsing som er forventet å gi kostnadsreduksjon, bedre punktlighet og færre stoppende feil på jernbanen. Digitalisering og teknologi er nøkkelkomponenter for å transformere jernbanen til en moderne, effektiv og bærekraftig infrastruktur som bedre kan møte dagens og fremtidens utfordringer.

Gjennom året har vi blant annet tatt i bruk kunstig intelligens (KI) på en rekke områder blant annet til å tilstandsberegne objekter i jernbaneinfrastrukturen. Det gir mer kostnadseffektivt vedlikehold som gir økt punktlighet. KI beregner også prognoser ved avvikssituasjoner, slik at togledere får bedre beslutningsgrunnlag og det blir bedre trafikkinformasjon til de reisende. KI benyttes også til å optimalisere kapasiteten knyttet til hensetting og drift av hensettings-områder (togparkering). Vi har også startet testing av bruk av KI til spørring i teknisk regelverk, testing av robotbaserte tjenester for kundeservice og dokumentkontroll for risikoidentifisering i kontrakter.

For å redusere ulykker på planovergang har vi utviklet termiske og optiske video-kameraløsninger for å identifisere personer og/eller objekter som befinner seg mellom bommene på planovergang når tog nærmer seg. Dette gir automatisk varsling til togførere og togleder via togradiotjenesten. Teknologien ble i løpet av året tatt i bruk på de 39 mest uykkesutsatte planovergangene for å forhindre ulykker.

Vi har utviklet en ny løsning for å sende signaler for sikker togfremføring mellom Støren og Røros. Skiftet fra kobberkabel til fibernett gir en kostnadsunngåelse på rundt 100 millioner kroner.

I løpet av året har Bane NOR inngått forsknings-samarbeid med infrastruktureiere i flere land, deriblant britiske Network Rail om teknologiutvikling og forbedringer av jernbanen. Arbeidet omfatter erfaringsutveksling, felles utvikling og innsikt i prioritering av hva som gir størst gevinst.

Bane NOR leverte i 2024 en redegjørelse for foretakets satsninger innen teknologi og digitalisering, som svar på oppdragsbrevets oppdrag 5.

Nytt digitalt signalsystem
ERTMS er et av Norges største digitaliseringsprosjekter. Vi innfører ny teknologi ved at signalene langs jernbanesporet flyttes inn på en skjerm i toget. ERTMS skal styrke jernbanens konkurransekraft ved å bidra til en mer punktlig, sikker og klimavennlig jernbane, samt redusere kostnader til drift og vedlikehold. I oktober ble det nye signalsystemet European Rail Traffic Management System (ERTMS) tatt i bruk på Gjøvikbanen mellom Gjøvik og Roa, med første tog i ordinær rutetrafikk i november. Det har vært stabil drift etter at anlegget ble tatt i bruk, med løpende utviklingsarbeid, slik at Vestfoldbanen kan ta i bruk ERTMS høsten 2026. Arbeidet med re-planlegging og revidert fremdriftsplan for utrulling i resten av landet inkluderer en revisjon av Nasjonal Signalplan, som forventes ferdigstilt i første halvår 2025.

Overvåkning og prediktivt vedlikehold
Vi har startet med et arbeid som gjennom de neste tre årene skal gi mer effektiv styring av vedlikeholdet gjennom bruk av moderne teknologi. Arbeidet har to hovedarbeid-strømmer. Den ene setter søkelys på effektiv og helhetlig digital støtte til ende-til-ende vedlikeholdsprosess, mens den andre retter seg mot tilstandsovervåkning og utvikling av forventet/prediktivt vedlikehold for infrastruktur som er spesielt kritisk for en sikker og punktlig infrastruktur.

For å ta ut den ønskede effekten er det nødvendig å øke innsikten i infrastrukturens tilstand. Dette gjør vi gjennom delprosjektet «Overvåkning og prediktivt vedlikehold», som skal gi oss økt innsikt fra dagens tilgjengelige data, omsette denne innsikten i vedlikeholdsprosessene og innføre nye datakilder. Arbeidet inkluderer å:

- Sammenstille, beskrive og visualisere informasjon om infrastrukturens tilstand, med fokus på spor (overbygning).
- Bruke bildegjenkjenning og video for å utføre delmengder av dagens generiske kontrollaktiviteter av infrastruktur.
- Videreutvikle av dagens sporovervåkningstjeneste for å ta ut økt operativ effekt.

I løpet av 2025 vil arbeidet utvides til å se på hvordan teknologi kan bidra til økt kontroll av vann nært infrastruktur. Dette skjer gjennom å utvikle analyseverktøy som viser tilstandsendring i grunnforhold knyttet opp mot drenering.

Vi jobber med å utvikle prediktive verktøy som gir effekt for kostnadskrevende komponenter som skinner, spor etc. Vi tester kunstig intelligens (KI) i form av bildegjenkjenning for å erstatte visuell inspeksjon ute i sporet. Her har vi både pågående forskningsprosjekter og eget innovasjonsarbeid med kamerarigger på arbeidstog. Arbeidet er lovende og skal eskaleres og automatiseres.

Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

Bærekraft er et satsingsområde i Bane NOR. I 2024 har bærekraft og strategi blitt løftet ut av Virksomhetsstyring til en ny konsernfunksjon, og for å nå målet om å bidra til å oppfylle Norges klima- og miljømål har vi i strategien definert at vi må lykkes med det grønne skiftet.

Fra våre aktiviteter innen utbygging, drift og vedlikehold var våre totale klimagassutslipp på 35 922 tonn CO_2-ekvivalenter. Utslipp fra utbygging representerer innregistrert drivstoff- og el-forbruk fra anleggene i perioden prosjektene er under utførelse. Utslippene fra drift og vedlikehold er direkte utslipp fra egen produksjon, og innrapporterte og estimerte utslipp fra våre entreprenørers drivstofforbruk.

Årsrapporten inneholder en egen bærekraftsberetning der der vi rapporterer i henhold til nye krav i regnskapsloven, fra EU-direktivet Corporate Sustainability reporting Standard. I bærekraftsberetningen rapporterer vi på seks vesentlige tema: klima, biomangfold og økosystemer, ressursbruk og sirkulær økonomi, egen arbeidsstyrke, arbeidere i verdikjeden, samt forretningsskikk. Temaene er definert som vesentlige gjennom en dobbel vesentlighetsanalyse. Mot slutten av 2024 ble analysen oppdatert, og temaet egen arbeidsstyrke kom under terkselverdi. Det vil derfor ikke rapporteres på fremover. Temaet ressursbruk og sirkulær økonomi kom derimot over grensen og tas inn i Bane NORs konsernstrategi. I bærekraftsberetningen på side 53 rapporterer vi utfyllende på våre vesentlige bærekraftstema.

Dyrepåkjørsler på jernbanen
Når dyrepåkjørsler skjer har Bane NOR og andre involverte aktører på jernbanen tydelige rutiner for håndtering. Dette innebærer bl.a. varsling til dyreeier eller viltnemd/politi, oppryddingsarbeid og registrering av hendelser for utarbeidelse av statistikk. I 2024 ble det påkjørt 1804 dyr på jernbanen, hvorav dyregruppene elg, tamrein, rådyr og sau står for tilnærmet 90 prosent av antall påkjørte dyr. Selv om det er stor variasjon fra år til år grunnet blant annet vær og snøforhold, er det mulig at vi nå begynner å se effekten av at Bane NOR har satt opp viltgjerder på flere av de mest utsatte strekningene. I perioden 2018 – 2024 har Bane NOR brukt ca. 181 MNOK på viltgjerder langs Nordlandsbanen.

Dyregruppe	Antall påkjørte individ	Gjennomsnitt antall påkjørte individ i perioden 2013 - 2023
Elg	587	761
Rådyr	418	472
Tamrein	398	495
Sau	176	277
Hjort	72	85
Annet vilt	76	57
Annet husdyr	39	73
Arter med særskilt forvaltnings-behov	21	22
Øvrige	17	17
Totalsum	**1804**	**2259**

Bane NORs eiendomsvirksomhet

Nedbyggingen av norsk natur skjer i et høyt tempo. Stadig mer areal går fra grønt til grått, i form av nye veier, hus og hytter. For å få mer bærekraftig transport, flere boliger og arbeidsplasser der mange vil bo og jobber bygger vi på grått. Det vil si at vi bygger på areal hvor det allerede har vært bygget.

Bane NOR drifter og eier togstasjonene i Norge. Vi eier også noen arealer i flere byer som tidligere ble brukt av jernbanen, men som nå er ledige. I tillegg kjøper vi eiendom som kan utvikles til det beste for kollektivtrafikken og samfunnet. Vi planlegger og bygger nye boliger, butikklokaler og næringslokaler nær jernbanen. Når det først skal bygges nytt, bør det skje i byens sentrum, der togstasjonene ligger.

Dette er viktig for å skape gode knutepunkter i byene. Men det er også bedre for klimaet fordi det i sentrum av byene allerede er blitt bygget ut. Vi ødelegger derfor ikke natur, men bygger der det allerede er grått.

I 2024 har Bane NOR Eiendom ferdigstilt 407 boliger ved 5 ulike utviklings-prosjekter. Vår andel utgjør 13 462 kvm. I tillegg utgjør vår andel av ferdigstilt næringsareal 11 772 kvm i tertialet, og 11 908 kvm i løpet av året. Samfunnsøkonomisk nytte knyttet til overleverte boliger og næringsarealer er i 2024 beregnet til 299 millioner kroner.

Et av prosjektene som ble ferdigstilt i 2024 var nytt fylkeshus på 7200 kvadratmeter i Steinkjer, for den sammenslåtte Trøndelag fylkeskommune. De moderne kontorlokalene ligger rett ved togstasjonen i Steinkjer sentrum, der det før var parkeringsplasser, og er et godt eksempel på knutepunktutvikling og å bygge på grått tomteareal.

Fortetting på knutepunkt gir CO_2 besparelser ved endret transportbehov for alle som bor og arbeider i nærheten av knutepunktene. Det realiseres CO_2-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 2024 utgjør besparelsene totalt 47 665 tonn CO_2.

For konsernet Bane NOR Eiendom reflekterer resultatet for 2024 en stabil og god drift av eiendomsporteføljen, som samlet gir et driftsresultat på 346 millioner. Det er ingen store salgsgevinster fra bolig eller næringsutvikling i 2024, men Bane NOR Eiendom har flere pågående prosesser som kan gi gevinst i 2025. Selskapet fortsetter å holde et høyt investeringsnivå i nye prosjekter og tomter, og forbereder seg på fortsatt vekst.

Status på Oppdragsbrevet for 2024

Oppdragsbrevet fra Samferdsels-departementet er ett av våre styrings-dokumenter for året. Under er en oversikt med status på oppdragene for 2024.

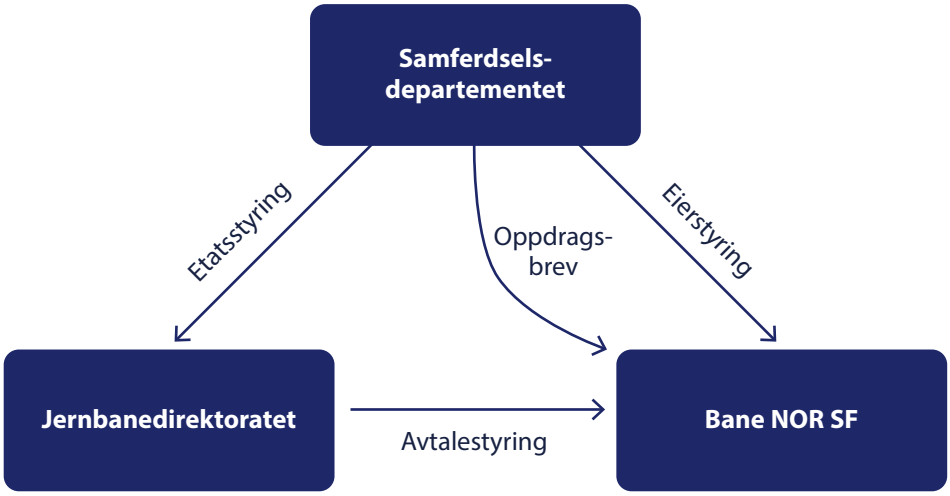
Oppdrag	Oppdragets navn	Status
1	Justering av indikatorene og rapporteringen	Levert
2	Redegjøre for porteføljestyring	Levert
3	Overordnet produksjonsplan for Bane NOR SF for 2024	Levert
4	Konkretisert plan for arbeid med DVF for perioden 2025-2028	Levert
5	Redegjørelse for teknologi- og digitaliseringssatsinger	Levert
6	Oppgaver påkrevd ifm. gjennomføring av tekniske regler på jernbaneområdet	Implementeres i dialog med Samferdselsdepartementet
7	Øke kunnskap om effekten av utbygging på økosystemer gjennom før- og etterundersøkelser	Levert
8	Redegjørelse for arbeidet med planoverganger	Levert
9	Statusrapport sektorvise responsmiljø (SRM) for jernbane- og kollektivsektoren	Levert
10	Redegjørelse for forsinket og mangelfull respons på pålegg fra SJT	Levert

Styring og kontroll

Bane NOR følger statens prinsipper for god eierstyring og selskapsledelse (NEUS). Det er Bane NORs styre som har det overordnede ansvaret for foretaksstyringen, og skal sørge for at foretaket drives i samsvar med våre formål, vedtekter og retningslinjer.

2024 var det første året som Samferdselsdepartementet ga Bane NOR et oppdragsbrev, som erstattet avtalen som Samferdselsdepartementet og foretaket inngikk i 2021. Endringene formaliserte at foretaket skal innrette sin virksomhet i tråd med de transportpolitiske målene og plansystemet som departementet har etablert i sektoren, og innenfor rammene av avtalene med Jernbanedirektoratet. I brevet fremkommer føringer og forventninger til vår virksomhet, herunder blant annet planlegging, utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold. Oppdragsbrevet er et sentralt styringsdokument for Bane NOR.

Bane NOR og Jernbanedirektoratet er avtaleparter. Det betyr at vi inngår avtaler om blant annet oppdrag knyttet til utbygginger og forbedringer av jernbanenettet. Hver infrastrukturavtale beskriver en ønsket tilbudsforbedring. Bane NOR utreder hvilke prosjekter som er nødvendige for denne tilbudsforbedringen. Innenfor avtalen kan Bane NOR prioritere blant prosjektene, så lenge forventet tilbudsforbedring nås innenfor rammene i avtalene.



Styringstriangelet mellom Samferdselsdepartemenet, Jernbanedirektoratet og Bane NOR.

I redegjørelsen for eierstyring og foretaksledelse på side 267 og kapittelet Forretningsskikk i bærekraftsberetningen side 146, kan du lese mer om hvordan Bane NOR styres og hvordan vi jobber med internkontroll og risikostyring.

Porteføljestyring
Porteføljestyring ble innført som styringsform i jernbanesektoren gjennom NTP (2022-33) og formalisert i Prop. 1S (2021-2022), Bane NOR har fra 2022 fått nye rammebetingelser for planlegging og utbygging av jernbaneinfrastrukturen og gjennomføring av vedlikeholds- og fornyelsesprosjekter, som gir foretaket større handlingsrom, men også større økonomisk ansvar. I dette systemet bestiller Jernbanedirektorartet fremtidige tilbudsforbedringer. Det er Bane NORs ansvar å finne de riktige infrastrukturtiltakene som er nødvendige for å realisere tilbudsforbedringene. Jernbanedirektoratet skal prioritere mellom infrastrukturavtaler/tilbudsforbedringer og Bane NOR skal definere prosjekter og prioritere mellom disse innad i infrastrukturavtalene. Bane NOR etablerte derfor et rammeverk for porteføljestyring som ble implementert i 2022 med fokus på utvikling og styring av tiltakene internt i infrastrukturavtalene.

Risikostyring
Bane NORs evne til å identifisere og håndtere risiko er en forutsetning for å kunne levere på vårt oppdrag til samfunnet. Målet med Bane NORs helhetlige risikostyring er å sikre riktig risikoeksponering. Risikostyringen skal være et strategisk virkemiddel som bidrar i arbeidet med å prioritere og ta gode beslutninger, slik at konsernet kan nå sine mål. System for risikostyring gjør at konsernet kan identifisere, evaluere og rapportere risiko. Slik kan selskapet respondere strategisk, operasjonelt og finansielt.

Rammeverket for helhetlig risikostyring bygger på anerkjente rammeverk som COSO (The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission). Status for måloppnåelse og risikobildet gjennomgås minimum hvert tertial. Som en del av den tertialvise rapporteringen til Samferdselsdepartementet og Jernbanedirektoratet forelegges Bane NORs styre en balansert fremstilling av risikoer av vesentlig betydning og hvordan disse er planlagt håndtert.

I 2024 har Bane NOR arbeidet med å utvikle konseptet for helhetlig risikostyring i Bane NOR. Hensikten er å tydeliggjøre rammeverket med tanke på risikovilje og relevante konsekvenskategorier, samt videreutvikle metodikk og systematikk for håndtering av risiko. Dette arbeidet fortsetter i 2025.

Bane NOR har en stor portefølje av fornyelses- og utbyggingsprosjekter. Det er knyttet risiko til å ha en stor prosjektportefølje. Det må sikres tilstrekkelig kapasitet internt og gjennom leverandører og entreprenører.

Samtidig vil det være prosjekter i porteføljen som er avhengige av hverandre. Bane NOR har prioritert vesentlige tiltak for å håndtere slik risiko, herunder leverandørutvikling, utkontraktering av oppgaver, digitale verktøy, organisasjonsutvikling og oppbemanning. Bane NOR holder på å replanlegge ERTMS-programmet, noe som vil ha konsekvenser for mange andre prosjekter og aktiviteter. I tillegg til å håndtere prosjektporteføljen, vil det også være viktig å sikre at vi har nødvendig kompetanse og kapasitet innenfor fagområdet anskaffelse.

Operasjonell risiko knyttes til fysiske eiendeler, mennesker, prosesser og bruk av teknologi i foretakets utøvelse av daglige aktiviteter. Operasjonell risiko kan gi positive og negative effekter. Styring av operasjonell risiko inkluderer håndtering av usikkerheter, muligheter og risikoer i den løpende driften, samt konsekvenser av uønskede hendelser.

Bane NORs prosjektaktiviteter og driftsoppgaver er forbundet med

høy risiko for personskader, både på egne ansatte, entreprenører og tredje part. Bane NOR jobber aktivt med å forebygge enhver alvorlig personskade gjennom målrettet arbeid med sikkerhetskultur, forebygging, risikostyring og internkontroll.

Bærekraft og grønt taktskifte er et fokusområde hos Bane NOR. Klimagassutslipp fra egen virksomhet må reduseres til et minimum. Bane NOR vil ta et helhetlig natur- og klimaansvar i forbindelse med planlegging, bygging og drift av anlegg. Det er mulige interessekonflikter i mange områder hvor det bygges ny jernbaneinfrastruktur, men Bane NOR har lang erfaring med tidlig og grundig dialog med ulike interessenter. Bane NORs arbeid med klima- og naturrisiko, samt redusering av risiko for negativ påvirkning på menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold, er nærmere omtalt i bærekraftsberetningen.

Det digitale risikobildet for 2024 er preget av et urolig verdensbilde. Flere hendelser gjør at trusselbildet er komplekst. Bane NOR følger trusselbildet tett, og gjør nødvendige tiltak for å beskytte kritisk infrastruktur på best mulig måte. Dette innebærer også gode forberedelser for å kunne håndtere målrettede angrep og stå i krevende situasjoner over tid. Utviklingen av en robust digital sikkerhet har høy prioritet. Beskyttelse av kritisk infrastruktur krever tett samarbeid, både internt og på tvers av sektorer. En god digital sikkerhetskultur danner et viktig grunnlag for en motstandsdyktig organisasjon. Derfor vil vi fortsette arbeidet med å styrke sikkerhetskulturen i Bane NOR i 2025.

Ny konsernstrategi

Bane NOR drives etter forretningsmessige prinsipper og våre eiere og kunder har tydelige forventninger til oss.

Strategiutformingen i Bane NOR tar utgangspunkt i eiers forventinger og kundenes behov. Våre vedtekter, nasjonal transportplan (NTP), oppdragsbrevet fra eier og avtaler med jernbanedirektoratet utgjør sentrale føringer for hva vi skal levere.

Det ble i 2024 utarbeidet en ny konsernstrategi som tydelig synliggjorde de transportpolitiske målene og hva Bane NOR må lykkes med.

Arbeidet med å operasjonalisere den nye konsernstrategien startet i 2024 og vil være fokus i året som kommer.

For det neste året skal vi jobbe for å lykkes med:

Punktlighet	Bane NOR skal bidra til en enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet ved å sikre forutsigbar transport. Vi skal øke innsatsen på vedlikehold og fornyelse, og sikre mer forutsigbar togframføring.
Grønt taktskifte	Bane NOR skal bidra til å oppfylle Norges klima og miljømål. Når vi sier at vi må lykkes med et grønt taktskifte mener vi å redusere naturpåvirkningen og klimagassutslipp, og øke arealeffektivitet.
Sikkerhet	Bane NOR skal bidra til å nå visjonen om null drepte og hardt skadde på jernbanen. Vi skal ha en sikker jernbane og en sikker arbeidshverdag for alle som jobber i Bane NOR eller for oss.
Digitalisering	Bane NOR skal bidra til effektiv bruk av ny teknologi. Vi skal øke vår faktabaserte innsikt og sikre god dataflyt og effektiv oppgaveløsning.
Optimalisering	Bane NOR skal bidrar til mer jernbane for pengene. For å jobbe mot dette målet skal vi ha fokus på å standardisere prosesser, øke produktiviteten og være en profesjonell innkjøper.

Samfunnssikkerhet, nasjonal sikkerhet og beredskap

Den geopolitisk sikkerhetssituasjonen er usikker og uforutsigbar. Utfordringer og trusler er sammensatte og ofte også komplekse å forstå og å håndtere. Nasjonale sikkerhetsmyndigheter fremhever statlig etterretningsvirksomhet og påvirkningsoperasjoner, cybertrusselen og sabotasjehandlinger i sine trusselvurderinger. Vi må være mer bevisste og årvåkne.

Bane NOR SF har et ansvar innenfor samfunnssikkerhet og beredskap for jernbane, i tråd med jernbaneloven, jf. sikringsforskriften og forskrift om nasjonal beredskap på jernbane. Bane NOR er også underlagt Lov om nasjonal sikkerhet, som følge av at vi understøtter transport som grunnleggende nasjonal funksjon, da helt eller delvis bortfall av funksjon vil kunne få konsekvenser for statens evne til å ivareta nasjonal sikkerhet.

Av ansvaret følger at Bane NOR skal opprettholde et høyt transportsikkerhetsnivå, fremkommelighet og funksjonalitet i transportsystemene, samt en robust transportberedskap - i fred, krise og krig. Arbeidet med samfunnssikkerhet, beredskap og nasjonal sikkerhet inngår i vår sikkerhetsstyring. Sikkerhetspolitiske dimensjoner og klimaendringenes innvirkning på både planlegging, forvaltning og drift av Bane NORs infrastruktur, og arbeidet med samfunns- og nasjonal sikkerhet innebærer både forebygging, beredskap, krisehåndtering og gjenoppretting innen følgende prioriterte områder:

Sikring av kritisk infrastruktur og kritiske samfunnsfunksjoner
Bane NOR har kartlagt og risikovurdert konsernets kritiske verdier og hvilke av disse verdiene som understøtter transport som grunnleggende nasjonal funksjon, herunder kartlagt hvilke verdier som er vurdert «skjermingsverdig» iht. Sikkerhetsloven. Styrket personellsikkerhet inngår i arbeidet med å styrke nasjonal sikkerhet.

Digital sikkerhet
Bane NOR arbeider kontinuerlig for å beskytte digitale systemer som understøtter jernbanetransport ved å ha en risikobasert tilnærming, bruke anerkjente rammeverk/standarder og følge opp digital sikkerhet som en integrert del i arbeidet med sikring av kritisk infrastruktur. Strukturert og målrettet arbeid har bidratt til å styrke arbeidet med digital sikkerhet, både operasjonelt og strategisk.

Støtte til Forsvaret
Som deltaker i Totalforsvaret har Bane NOR etablert et godt samarbeid med Forsvaret. I tråd med våre innspill til Nasjonal transportplan er for eksempel kapasitet for transport av tungt materiell på jernbanen styrket. Bane NOR har bidratt i utviklingen av tverrsektorielt nordisk samarbeid om transportberedskap, som også omfatter militær transportberedskap.

Klimatilpasning
Bane NOR må være forberedt på å forebygge og håndtere større, hyppigere og mer alvorlige naturhendelser, samt være forberedt på en generelt større belastning på jernbaneinfrastrukturen. Vi må ta høyde for varslede klimaendringene ved planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av infrastruktur, samt dimensjonere for å motstå hardere klimapåkjenninger, samt ha systemer og beredskap for også å håndtere naturhendelser, for å raskt kunne gjenopprette framkommeligheten etter driftsstans grunnet naturhendelser.

Bedre styring og kontroll

I 2024 ble det lagt frem to riksrevisjonsrapporter som omhandler Bane NORs drift og styring. Funnene viser at foretaket har lite tilfredsstillende måling av resultater, produktivitet og effektivitet. Det pekes på for dårlig driftsstabilitet tross økte bevilgninger og manglende tiltak og evaluering etter hendelsene på Follobanen.

Rapportene har vært fulgt opp tett i styret og administrasjonen og har medført en rekke endringer. En del av disse endringene har vært knyttet til arbeid med å bedre virksomhetsstyringen og en omorganisering av hele foretaket og rekruttering av nye konserndirektører.

Forbedret virksomhetsstyring
Bane NOR fortsatte i 2024 arbeidet med å videreutvikle sitt system for virksomhetsstyring, for å bedre måle resultater og effektivitet samt sikre god kostnadskontroll. Strukturendringer ble gjennomført først med organisasjonsendring våren 2024, da nye konsernfunksjoner ble opprettet for Økonomi og finans, samt Strategi og bærekraft, for å styrke styringen av konsernet. Gjennom året ble organi-

sasjonsstrukturen videreutviklet for enhetene, og implementeres gjennom konsernendringen i 2025. Parallelt utvikles prosessene med formål å styrke helhetlig virksomhetsstyring. Gjennom mål- og resultatstyring operasjonaliseres konsernstrategien med målekort, strategiske tiltak og budsjett. Resultatdialog er styrket for å følge opp resultatoppnåelse på mål, prognoser og risiko. En stor andel av konsernets budsjett er prosjektvirksomheten, og porteføljestyring er en viktig og integrert del i virksomhetsstyringen.

Modell for porteføljestyring er under utvikling. Styringsmodellen tilpasses for bedre å håndtere grensesnittet mellom investeringsprosjekter, fornyelse og vedlikehold. I nytt rammeverk foreslås det at infrastrukturkonseptene og gjennomføringsplaner utvikles strekningsvis. Dette vil forbedre kontroll på grensesnittene og avhengigheter mellom fornyelsen, investeringer og forebyggende vedlikehold. Samtidig må det fortsatt holdes oversikt pr infrastrukturavtale. Det nye rammeverket vil tilpasses og samordnes med omorganiseringen i Bane NOR, og det legges blant annet opp til å etablere en enhet for konseptutvikling som styrkes med relevant kompetanse, samt en porteføljeenhet til blant annet å overvåke og analyse porteføljen.

Konsernendring

I 2024 initierte konsernsjefen endring av konsernstrukturen. Utgangspunktet for konsernendringen var en intern organisasjonsanalyse som baserte seg på foreliggende rapporter, undersøkelser og granskninger, samt behovet for å utpeke en ny permanent konsernledelse.

Gjennom første kvartal besluttet konsernsjef en ny konsernstruktur. Hovedendringene var at Trafikk ble re-etablert som egen divisjon, vi samlet det tekniske miljøet i ett felles kompetansesenter, serviceanlegg ble samlet i Eiendomsdivisjonen, og anskaffelser ble samlet og lagt under konsernfunksjonen Strategi og bærekraft. Nye konsernmandater ble effektuert 1. april. Gjennom 2. – 4. kvartal ble fullt organisasjonsdesign tegnet ut, drøftet og besluttet.

Bane NORs egne ansatte har ledet arbeidet med konsernendringene, med involvering fra de tillitsvalgte. De strukturelle endringene anses som nødvendig, men ikke tilstrekkelig for å oppnå tydeligere roller og ansvar, bedre intern koordinering og kontroll og styrket ledelse. Gjennom 2025 kommer endringsprosessene til å fortsette gjennom både prosessuelle og kulturelle grep som ledergruppeutvikling og styrket fokus på endringsledelse gjennom implementeringsfasen.

Konsernendringer i utbyggingsdivisjonen

Utbyggingsdivisjonen har ansvar for planlegging og gjennomføring av Bane NORs infrastruktur-prosjekter og større fornyelsesprosjekter. Prosjektporteføljen spenner fra små enkle prosjekter til teknisk komplekse gigantprosjekter, og omfatter alle typer jernbaneinfrastruktur som lange strekninger med nytt dobbeltspor, tunneler og stasjoner, så vel som mindre omfattende tiltak, som kryssingsspor, plattformforlengelser, områder for togparkering og lignende.

I 2024 hadde Utbygging en portefølje på 28 prosjekter under bygging og 112 i planfase. Med en så stor og kompleks prosjektportefølje følger det med et stort ansvar og store forventninger fra eiere og samfunnet. Derfor har Utbyggingsdivisjonen økt antall utbyggingsenheter fra fem til seks, for å styrke prosjekteierstyringen og for å få en jevnere fordeling av prosjektene i den enkelte enhet. I tillegg har vi valgt å samle de største og mest komplekse prosjektene under en prosjektdirektør.

Fremtidens jernbane

Fremtidens jernbane vil avhenge av hvordan vi bruker og tar vare på den infrastrukturen vi har, hvilke prioriteringer som gjøres, og eventuelle endringer i hvilken rolle jernbanen skal spille.

Gjennom innspill til Nasjonal transportplan (NTP), jernbanestrategier og prioritering av tiltak og prosjekter i porteføljen, er vi med på å styrke og utvikle jernbanen. NTP, som normalt behandles i Stortinget hvert fjerde år, legger de overordnede prioriteringene for de neste 12-årene. Jernbanedirektoratet og Bane NOR samarbeider om å gi innspill til videreutvikling og styrking av jernbanens rolle i transportsektoren. I mars 2024 kom stortingsmeldingen om NTP for 2025 til 2036, som i juni ble behandlet i Stortinget. Planen og behandlingen av den var i all hovedsak i tråd med våre innspill om å prioritere økt innsats til vedlikehold og fornyelse, fortsette utbyggingen av igangsatte investeringsprosjekter, styrke kapasiteten for gods på lengre strekninger og styrke togtilbudet rundt de store byene.

I Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036 beskrives høye ambisjoner for jernbanen i Norge, og en total økonomisk ramme på 436 milliarder 24-kroner til jernbaneformål. Planen er ikke økonomisk bindende, og oppfølgingen kommer i de årlige statsbudsjettene. Stortingsmeldingen viser en fordeling for 12-årsperoden med 81 milliarder kroner til drift og vedlikehold, 124 milliarder til mindre investeringer og fornyelse og 154 milliarder til store investeringer, inkludert igangsatte og nye dobbeltsporprosjekter. Nye, store investeringer inkluderer blant annet økt kapasitet for godstransport på fire hovedstrekninger, tilbudsforbedringer med økt frekvens og kortere reisetider på nye dobbelsporstrekninger på Østfoldbanen nord for Fredrikstad og på Bergensbanen, oppfølging av KVU Green og utslippsreduksjoner i jernbanesektoren med planlegging av del-elektrifisering eller elektrifisering av strekninger med dieseldrift, og planlegging av ny Rikstunnel gjennom Oslo. Ytterligere to store investeringsprosjekter ble prioritert i Stortingets behandling av NTP: Ringeriksbanen og dobbeltsporstrekning på Vestfoldbanen sør for Tønsberg. Gjennom NTP 2025-36 løftes klima og beredskap frem som et tema som blir enda viktigere i årene som kommer, og tre nye utredninger for jernbane skal utarbeides: For godstransport, fjerntog og kollektivtransport Østlandet.

Aktiviteter i 2024 av særlig betydning for fremtidens jernbane

I 2024 fulgte Bane NOR opp NTP 2022-33 gjennom blant annet budsjettinnspill, innspill til porteføljeprioritering, produksjon etter fornyelsesplanen, og planlegging og bygging i tråd med våre avtaler med Jernbanedirektoratet. Bane NOR har også ansvaret for strekningskonsept, som definerer hvilke funksjoner og tiltak som er nødvendige for å realisere fastsatte effektmål som for eksempel flere togavganger, og for den operative ruteplanen, som vi jobber med at skal gi bedre punktlighet.

Implementering av ERTMS er det største digitaliseringsprosjektet i Bane NOR, og et teknisk løft for jernbanen. I 2024 åpnet strekningen Gjøvik-Roa med nytt digitalt signalanlegg, som la til rette for doblet frekvens på Gjøvikbanen. Åpning av dobbeltsporet mellom Arna og Bergen er et annet eksempel på forbedret togtilbud, der lokaltogets avganger er økt til hvert kvarter på strekningen. Prosjektet ga også en modernisert godsterminal på Nygårdstangen, som tilrettelegger for mer gods på jernbanen.

Flere andre store investeringsprosjekter er under bygging, og vil gi et bedre tilbud til reisende og godstransportører:

- Fra Drammen til Kobbervikdalen bygger vi nytt dobbeltspor på Vestfoldbanen. Lenger sør bygger vi 14 kilometer nytt dobbeltspor fra Nykirke til Barkåker. Når begge prosjektene er ferdige vil det være sammenhengende dobbeltspor fra Oslo til Tønsberg og et utvidet stasjonsområde i Drammen. Prosjektene vil bidra til økt frekvens og redusert reisetid mellom Drammen og Tønsberg.
- På Dovrebanen bygger vi tre mil med dobbeltspor gjennom Stange kommune til Hamar. Når strekningen åpner, vil regiontogene til Hamar øke frekvensen til å kjøre hver halvtime, med i snitt seks minutter i redusert reisetid.
- På Østfoldbanen bygger vi 10 kilometer nytt dobbeltspor fra Sandbukta gjennom Moss til Såstad. Når dobbeltsporet åpner vil det gi kortere reisetid og seks tog per time mellom Oslo og Moss i rushtiden.
- Oslo-området har den høyeste trafikken på jernbanen. For å bedre lokaltilbudet har vi en avtale med Jernbanedirektoratet kalt «Ny rutemodell Østlandet», som gjennom en rekke prosjekter i bygge- og planleggingsfase skal gi økt togfrekvens i Oslo-området.

I tråd med NTP kan det årlig brukes om lag to milliarder til mindre investeringer, som Bane NOR prioriterer for best mulig effekt innenfor kategoriene:

- **Sikkerhet og miljø**
  Prioriteres til tiltak basert på vurderinger av risiko for sikkerhetsrelaterte hendelser og miljøødeleggelse. Eksempler er rassikring, dyrepåkjørsler, sikthindringer og planoverganger.

- **Gods på jernbane**
  Prioriteres til tiltak som gir mer effektive transportløsninger, bedre lønnsomhet og gir økt kapasitet for blant annet tømmernæringen.

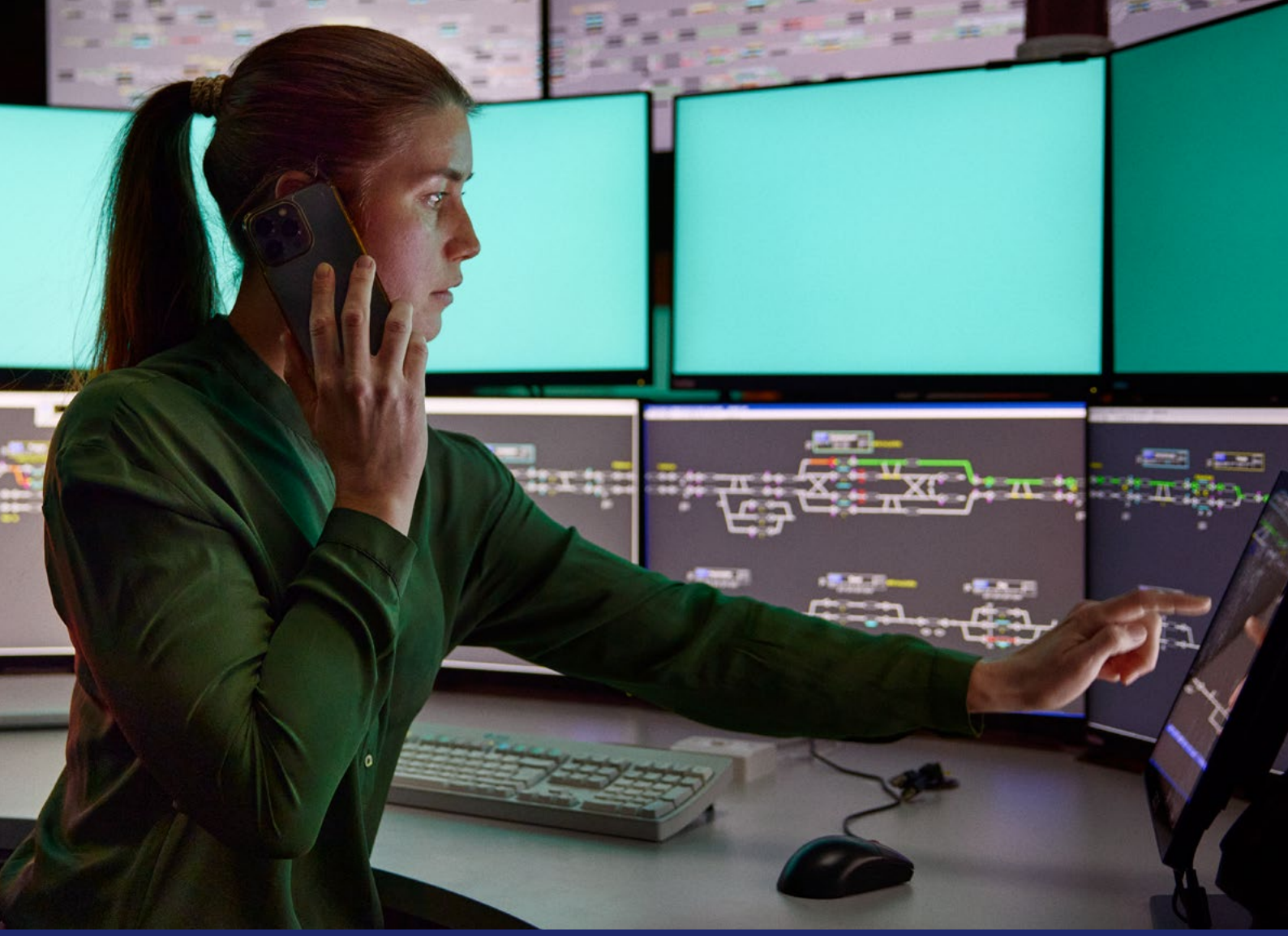
- **Stasjoner og knutepunkt**
  Prioriteres for økt tilgjengelighet på stasjoner, og bidrar til økt bevegelsesfrihet for flere reisende.

- **Sikker kjøreveis-IKT**
  Prioriteres til økt digital sikkerhet for kritiske systemer for bl.a. fremføring av tog.

- **Videreutvikling av ERTMS**
  Prioriteres til teknologi for ytterligere utnyttelse av eksisterende infrastruktur, som tettere plassering av signal, tilrettelegging for at tog fra begge retninger kan kjøre samtidig inn på kryssingsspor og tilrettelegging for automatisk togfremføring.

På lengre sikt vil prosjekter som er under planlegging og nye investeringer prioritert i NTP 2025-36, og som Jernbanedirektoratet og Bane NOR skal inngå avtaler om planlegging av, gi et bedre togtilbud til de reisende med økt pålitelighet, flere togavganger og kortere reisetid.

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 per banestrekning og fagområde for første fireårsperiode, og behov for de seks neste årene. Fornyelse i henhold til planen skal suksessivt frem mot 2036 føre til at flere tog går, og at de går når de skal, med estimater på 30 prosent færre forsinkelsestimer og innstillinger på grunn av feil i infrastrukturen.



Styrets års- og bærekraftsberetning

Innhold
Styrets års- og bærekraftsberetning

43 Styret

45 Konsernledelsen

47 Årsberetning

53 Styrets bærekraftsberetning

56 Generelle opplysninger

86 Miljøinformasjon

122 Sosiale forhold

147 Styringsmessige forhold

151 ESRS Indeks

Styret

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

Cato Hellesjø
Styreleder

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

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 Unibuss AS, og styreleder i Franzefoss AS og TheVIT AS.

Renate Larsen
Styremedlem

Renate Larsen (f. 1975) har vært styremedlem siden juni 2021. Hun er siviløkonom fra NHH og har 26 års erfaring fra ledelse og styrearbeid. Larsen er styreleder i Oceanfood AS, Helse Nord RFH og Norcod AS, og styremedlem i Frøy AS, Kaldvik AS og KinSea Lead Discovery AS. Hun har vært adm. dir. i Norges Sjømatråd og Lerøy Aurora. Hun har styreerfaring fra blant annet Folketrygdfondet, Mowi ASA, Nofima, Hålogaland teater, NHO Troms og Svalbard og Lerøy-konsernet.

Adele Norman Pran
Styremedlem

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

Eli Giske
Styremedlem

Eli Giske (f. 1964) har vært styremedlem siden mars 2023. Hun er styreleder i Sykehuset Innlandet HF, nestleder i Nye Veier AS og Oslobygg KF, og styremedlem i Sparebanken Sør, Cloud Connection AS og Iteam AS. Giske har bakgrunn som CFO i flere selskaper, bl.a. EVRY ASA og Posten Bring AS. Hun er utdannet Master of Business and Marketing fra Oslo Handelshøyskole (nå BI).

Tore Olaf Rimmereid
Styremedlem

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

Ståle Gjersvold
Styremedlem

Ståle Gjersvold (f. 1965) har vært styremedlem siden juni 2024. Han er konsernsjef i TrønderEnergi og 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 sommeren 2021. Hun har master i elkraftteknikk fra NTNU i Trondheim i 1997 og begynte å jobbe for Jernbaneverket i 1998. Siden det har hun jobbet med forskjellige ting innenfor prosjekter i Bane NOR.

Lars Øyvind Sannes
Styremedlem / ansattrepresentant

Lars Øyvind Sannes (f. 1975) har vært observatør siden sommeren 2021 og styremedlem fra sommeren 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 i landsrådet LTTA 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 sommeren 2023. Han har jobbet innenfor Trafikk i Bane NOR/Jernbaneverket siden 2007, og ble utdannet som togleder i 2011. Johnsen er i dag leder i Norsk togleiderforening og hovedtillitsvalgt for Delta i Bane NOR.

Konsernledelsen

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

Jon-Erik Lunøe
Konstituert konsernsjef og konserndirektør Eiendom

Jon-Erik Lunøe (f. 1962) er utdannet sivilingeniør i bygg og anlegg fra Manchester (UMIST), og har en mastergrad i prosjektledelse fra samme sted. Han har bred erfaring fra eiendoms- og entreprenørbransjen, sist som leder i eiendomsutviklingsselskapet Ulven AS. Lunøe tiltrådte som konstituert konsernsjef 27. februar 2025.

Beate Hamre Deck
Konserndirektør Mennesker og kommunikasjon

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

Anders Riiber
Konserndirektør Økonomi og finans

Anders Riiber (f. 1972) begynte i Bane NOR 1. april 2024. Han kom fra stillingen som direktør 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

Gunnhild H. Synnestvedt (f. 1971) har vært juridisk direktør i Bane NOR siden 2017. Hernes Synnestvedt har i tillegg til sin juridiske erfaring, lang fartstid fra Avinor. Siden mai 2024 har hun vært konstituert konserndirektør for Strategi og bærekraft i Bane NOR. Fra 1. september 2024 tiltrer Hernes Synnestvedt stillingen konserndirektør Etterlevelse og Sikkerhet.

Vibeke Røise Warholm
Konserndirektør Strategi og bærekraft

Vibeke Røise Warholm (f. 1981) 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. Warholm startet høsten 2024 og kom fra stillingen som direktør for styring og utvikling i Husbanken.

Sverre Kjenne
Konserndirektør Digitalisering og teknologi

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

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 vært byggeleder, prosjektleder og avdelingsdirektør hos Statens vegvesen, 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 var han en del av ledelsen i Avinor Oslo lufthavn og fra 2019-2023 var han administrerende direktør for Spordrift-konsernet. Startet i Bane NOR i mars 2023 i forbindelse med at Spordrift ble fusjonert med Bane NOR.

Tonje Wikstrøm Frislid
Konserndirektør Trafikk

Tonje Wikstrøm Frislid (f. 1975) er utdannet med master i social sciences og international relations fra Macquaire University i Australia. Hun har mye av sin arbeidserfaring fra flybransjen, blant annet som administrerende direktør i selskapet Flyr. Wikstrøm Frislid kommer til Bane NOR fra stillingen som administrerende direktør i Nobina Norge.

Styrets årsberetning

Bane NOR

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

Bane NOR har hovedkontor i Oslo og hadde 5302 ansatte ved utgangen av 2024. Konsernet er organisert i fem divisjoner med ansvar for hver sine fagområder; Drift og vedlikehold, Trafikk, Utbygging, Digitalisering og teknologi og Eiendom og serviceanlegg. I tillegg er det fire konsernstaber 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 med nærmere 2000 leverandører, som leverer varer og tjenester til jernbanen innen ulike innkjøpskategorier. De fleste leverandørene er lokale, regionale og nasjonale leverandører, i tillegg til flere større internasjonale leverandører med hovedsete i Europa. Kun et fåtall er utenlandske leverandører utenfor Europa.

Bane NORs verdier er åpen, ansvarlig, lagspiller. Disse setter retning for ansattes adferd i foretakets virksomhet. 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 oppdaterte Bane NOR strategien i august, der de sektorpolitiske målene i NTP ble tatt inn som mål i strategien:

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

Styrets arbeid

Styret har avholdt totalt 14 styremøter i 2024. Fire 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 2024:

- Sikkerhet og arbeidet med sikkerhetsstyring i Bane NOR. Sikkerhet for publikum, ansatte og leverandører er Bane NORs fremste prioritet og det arbeides kontinuerlig med forbedringer på dette området.
- Replanleggingen av ERTMS-prosjektet, arbeidet med Nasjonal signalplan og fremdrift og styring av ERTMS-programmet.
- Rapportene vedrørende driftsstans i Follobanen i 2024 har vært fulgt opp tett og har medført en rekke endringer. En del av disse endringene har vært knyttet til arbeid med å bedre virksomhetsstyringen og en omorganisering av hele foretaket.
- Arbeidet med å forbedre punktligheten og driftsstabiliteten, inkludert økt fokus på drift og vedlikehold, økte bevilgninger og synergier som følge av sammenslåingen med Spordrift.

Statens uttalte forventning om at statlig eide selskap skal være ledende innen bærekraft gjenspeiles i beslutningen om å utvikle virksomhetens bærekraftsarbeid i tråd med kommende lovverk allerede fra 2023.

I februar 2025 sa konsernsjefen opp sin stilling, og Jon-Erik Lunøe konserndirektør for Eiendom og serviceanlegg vil fungere til en permanent konsernsjef er ansatt. Styret er opptatt av å sikre stabile rammevilkår for organisasjonen, og gjennom året har antall

fungeringer i konsernledelsen blitt redusert med ansettelse av nye konserndirektører for Økonomi og finans, Etterlevelse og Sikkerhet, Strategi og bærekraft, Trafikk og Digitalisering og teknologi.

Ett nytt styremedlem har tiltrådt i 2024, mens ett har trådt ut.

Hovedtrekk for 2024

Aldri før har så mange tatt toget som i 2024. Med 83 millioner passasjerer fordelt på 460 000 persontog, begge deler en oppgang fra årene før, løser jernbanen reisendes mobilitetsbehov. Punktligheten for persontog var i 2024 86,1 prosent, mens punktligheten for godstog ble 74,6 prosent. Til sammenligning var punktligheten i 2023 på 87,6 prosent for persontog og 75,5 prosent for godstog. Regulariteten, som vil si andelen kjørte tog av alle planlagte tog, var i 2024 93,6 prosent. En av Bane NORs strategiske prioriteringer, er å gjennomføre tiltak som vil løfte punktligheten og regulariteten. På grunn av en overbelastet og enkeltsporet jernbane, der feil fører til store følgeforsinkelser, et stort vedlikeholdsetterslep og gamle togsett, vil det ta tid å nå målet om 90 prosent punktlige persontog og 80 prosent punktlige godstog.

Årsaken til forsinkelsene i 2024 er sammensatte. Store snømengder på starten av året påvirket både infrastruktur og togsett. I 2024 var det også en økning knyttet til utenforliggende forhold, med blant annet fire større avsporinger som har krevd omfattende reparasjonsarbeid. Den mest alvorlige var i oktober der lokføreren av persontoget mistet livet. Alle avsporingene undersøkes av Havarikommisjonen, politiet og Bane NORs undersøkelsesenhet.

Oppryddingen etter ekstremværet «Hans» fortsatte i 2024, der Randklev bru gjenåpnet i mai etter stor innsats fra egen organisasjon og leverandører. Hendelsen med Randklev bru har hatt stor påvirkning på godsnæringen, da Rørosbanen i begrenset grad har kunnet avlaste situasjonen.

Første juledag førte en feil i GSM-R nettverket at all trafikk på jernbanen ble stanset i 12 timer. GSM-R brukes til kommunikasjon mellom togleder og lokfører. Jernbanen ble stengt for trafikk på grunn av sikkerheten og en uavklart situasjon der ingen scenario kunne utelukkes som årsak til feilen. Bane NOR evaluerer hendelsen for å sikre læring og vurdere behov for forbedring av systemer og rutiner.

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 14,7 milliarder kroner i nybygget jernbane. Flere store og komplekse infrastrukturprosjekter på Inter-City satsningen inngår i disse investeringene. Blant prosjektene som åpnet i 2024 var nytt dobbeltspor mellom Arna og Bergen, som åpnet tidligere enn planlagt og under styringsrammen. Dobbeltsporet har bidratt til en punktlighet på strekningen på 99,3 prosent i 2024, og avganger hvert kvarter mellom Arna og Bergen.

Utbyggingen i Moss er fortsatt preget av utfordrende grunnforhold på den kilometerlange strekningen i sentrum. Sikkerheten har høyeste prioritet, og omfattende grunnforsterkning må fullføres før det kan bygges jernbane. Grunnforholdene har gjort det nødvendig å omprosjektere jernbanekulvert og stasjonsanlegg, og dette arbeidet er pågående. Utenfor sentrum (9 av 10 kilometer) går utbyggingen videre, upåvirket av det som skjer i Moss sentrum. Entreprenøren er forsinket med flere av sine milepælsleveranser, men dette påvirker ikke tidspunkt for ibruktagelse av anlegget. Når det gjelder tidligere utfordringer med rensing av anleggsvann, er det gjennomført tiltak som gjør at grenseverdier overholdes.

Drift, vedlikehold og fornyelse har vært et satsningsområde også i 2024 med en produksjon på 6,3 mrd. på drift, 2,9 mrd. på vedlikehold og 5,9 mrd. på fornyelsesprosjekter, som totalt sett er 2,2 mrd. høyere enn 2023. Satsningen er i tråd med ambisjoner om å ta bedre vare på den infrastrukturen vi har, som igjen vil gi bedre driftsstabilitet. Det er stort behov for fornyelser, og tiltak vil over tid prioriteres der det går flest tog, samtidig som sikkerheten ivaretas.

Som et ledd i digitaliseringssatsingen skal Bane NOR bytte ut dagens signalanlegg med et digitalt signalanlegg: ERTMS. Status og framdrift i ERTMS-programmet har blitt fulgt tett av styret også gjennom 2024. Gjennom året har prosjektet gjennomgått en replanlegging, og ny Nasjonal signalplan forventes å være klar i første halvår av 2025. I november ble

Gjøvikbanen mellom Gjøvik og Roa første strekning som tok i bruk det nye systemet.

Foretakets eiendomsvirksomhet har i 2024 fullført flere store prosjekter, som Campus Kristiansund, Steinkjer Fylkeshus og første byggetrinn i Drammen Helsepark. Samfunnsøkonomisk nytte for overleverte boliger og næringsarealer er på 299 MNOK for året totalt, regnet som realisert ved ferdigstillelsesdato. Fortetting på knutepunkt gir CO2 besparelser ved endret transportbehov for alle som bor og arbeider i nærheten av knutepunktene. For eiendomsvirksomheten som helhet utgjorde CO2-besparelsene i 2024 ca. 47 665 tonn CO2-ekvivalenter.

Bane NOR har i 2024 jobbet med en større organisasjonsendring. Utgangspunktet for endringen var en intern organisasjonsanalyse som baserte seg på foreliggende rapporter, undersøkelser og granskninger, samt behovet for å utpeke en ny permanent konsernledelse. Konsernendringen skal bidra til å tydeliggjøre roller og ansvar, samt styrke intern koordinering og kontroll. Med ny konsernstruktur og ledere som skal lede omstillingen og forbedringen på plass, fortsetter arbeidet med å styrke foretakets arbeidsprosesser, og videreutvikle kultur, ledelse og risikostyring. Gjennom året har foretaket også arbeidet videre med forbedring av virksomhetsstyring, herunder blant annet foretakets system for porteføljestyring, prognoser, økonomistyring og risikostyring.

Økonomi og finans

Konsernets samlede driftsinntekter i 2024 utgjorde 18 807 MNOK (2023: 16 983 MNOK). Konsernets årsresultat ble på 573 MNOK (2023: -90 MNOK). Det positive årsresultatet er i all hovedsak relatert til økte inntekter knyttet til økte finansinntekter, samt nysaldering i statsbudsjettet som økte inntektsføringen med 400 MNOK.

Driftsinntektene økte med 1 824 MNOK fra 2023 til 2024. Årsak til økning i driftsinntekter er et høyere aktivitetsnivå innen vedlikehold og fornyelse i 2024 enn 2023. Inntektsført vederlag fra Jernbanedirektoratet var 8 263 MNOK (2023: 6 081 MNOK). Kompensasjon for slit og elde (utsatt inntektsføring av tilskudd) utgjorde 6 377 MNOK (2023: 6 370 MNOK). Andre driftsinntekter utgjorde 4 106 MNOK (2023: 4 374 MNOK), og bestod i hovedsak av kjørevegsavgifter, energiinntekter for salg av kjørestrøm til togselskaper, samt leieinntekt fra fast eiendom og øvrige leieinntekter. Samlede driftskostnader i 2024 var 11 574 MNOK (2023: 10 189 MNOK).

Avskrivninger og nedskrivninger i 2024 var 6 958 MNOK (2023: 7 282 MNOK).

Årets finansinntekter på 692 MNOK (2023: 648 MNOK) bestod hovedsakelig av renteinntekter på bankinnskudd. Av finanskostnader på 409 MNOK (2023: 319 MNOK), utgjorde renter på eksterne lån tatt opp av Bane NOR Eiendom 399 MNOK, mot 263 MNOK i 2023.

Ordinært resultat før skatt (EBT) utgjorde 534 MNOK (2023: -112 MNOK). Resultat etter skatt ble 573 MNOK (2023: -90 MNOK). For morselskapet Bane NOR SF er årsresultatet 751 MNOK (2023: 368 MNOK).

Bane NORs investeringer består i hovedsak av utbygging og fornyelser av jernbaneinfrastrukturen. Investeringene aktiveres i foretakets balanse. Totale investeringer i 2024 var 19 569 MNOK (2023: 19 626 MNOK).

Konsernets egenkapital per 31. desember 2024 var 8 223 MNOK. Foretakets kapitalstruktur er en følge av finansieringsmodellen staten har valgt for selskapet.

Konsernets bankbeholdning per 31. desember 2024 var 4 933 MNOK. Netto endring i kontanter og kontantekvivalenter er redusert med 2 321 MNOK. I tillegg hadde konsernet 2 975 MNOK i markedsbaserte finansielle instrumenter. Konsernet hadde ved utgangen av året en netto rentebærende gjeld på 10 052 MNOK (2023: 8 723) knyttet til Bane NOR Eiendom AS. Kontanter og bankinnskudd i balansen var i hovedsak bokført hos Bane NOR SF, som i tillegg har 500 MNOK i ubenyttet driftskreditt hos Norges Bank.

Gjeld til staten er i 2024 redusert med 824 MNOK i 2024. Det er en forventning om kun mindre endring i gjeld til staten i 2025, men ventes å reduseres betydelig i årene 2026 – 2028. Likviditetsbeholdningen vil derav reduseres tilsvarende frem mot utgangen av 2028, og forventes å ligge på et minimumsnivå av likviditetsrammen. Det er i 2024 omdisponert (midlertidig i form av et lån) 3,3 NOK mrd fra investeringer, til økt drift, ved-

likehold og fornyelse i perioden. Dette er i henhold til handlingsrommet til Bane NOR. Ytterligere midlertidige omdisponeringer ble ikke ansett som tillatelig i 2024, da likviditeten knyttet til investeringer er øremerket til ulike prosjekter for utbygging av jernbanen og bevilget av Stortinget og derved ikke kan disponeres fritt til andre deler av Bane NORs virksomhet. Foretaket er garantert et årlig minimumsbeløp for likviditetstilførsel de fire påfølgende årene etter 2024, av staten. Foretaket tilpasser sin virksomhet til et realistisk nivå, ut fra de garantier som er gitt.

Foretaket er garantert et årlig minimumsbeløp for likviditetstilførsel de fire påfølgende årene etter 2024, av staten. Foretaket tilpasser sin virksomhet til et realistisk nivå, ut fra de garantier som er gitt.

I henhold til regnskapslovens paragraf 3-3a bekrefter styret at forutsetningen for fortsatt drift er til stede. Årsregnskapet for 2024 er utarbeidet i samsvar med dette.

Styret foreslår overfor foretaksmøtet følgende disponering av årets resultat på 751 MNOK for Bane NOR SF:

Til annen egenkapital: 751 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.

I 2024 omkom 4 personer knyttet til Bane NORs virksomhet:
- Påkjørsel av person i traktor på planovergang
- Påkjørsel av person i sporet
- Påkjørsel av person i bil på planovergang
- Kollisjon med steinras på Nordlandsbanen der lok-fører omkom

Utover dette var det ved utgangen av året 10 dødsulykker som avventer politiets konklusjon med hensyn til om de skyldes viljeshandlinger. 10 andre dødsfall er konkludert av politiet som viljeshandlinger.

Hendelser som involverer personer og kjøretøy på planoverganger, og personer som beveger seg i sporet, er de viktigste risikoene knyttet til drift av jernbaneinfrastrukturen. I desember 2024 viste trenden over hendelser på planoverganer 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 3,3 (2,4) (fraværsskader pr million arbeidstimer), sammenlignet med målsetting på 2,4. H1 for Bane NORs entreprenører avtar og endte i 2024 på 4,9 (6,5), sammenlignet med en målsetting på 4,0. For at alle som jobber på jernbanen skal komme trygt hjem hver dag, videreutvikler Bane NOR sin sikkerhetskultur, gjennom systematisk forbedring av planlegging, kommunikasjon mellom involverte parter og tekniske barrierer for å forhindre ulykker.

Samfunnssikkerhet, nasjonal sikkerhet og beredskap
Slik verden utvikler seg, har jernbanen sin betydning innen sikring og beredskap blitt viktigere. Med inkludering av Sverige og Finland i NATO har Norge blitt et transittland for flytting av materiell og mannskap til NATOs ytre grenser. Bane NOR følger opp de mål, krav og prioriteringer som kommer frem i «strategi for samfunnsberedskap i transportsektoren». Jernbanen er en kritisk infrastruktur, med jernbanespor som går på tvers av landet er den også et mulig mål for sabotasje. For å sikre at jernbanen er åpen, jobber vi tett med Nasjonal sikkerhetsmyndighet og følger de råd og retningslinjer Bane NOR får.

Det er en høyt prioritert oppgave å sikre kritiske objekter og systemer mot tilsiktede hendelser ved å redusere både sannsynlighet for, og konsekvens av slike hendelser. Dette gjøres ved å gjennomføre sårbarhetsvurderinger av kritiske verdier og tilhørende trusselvurderinger. Tilsiktede hendelser registreres, utviklingen overvåkes og nødvendige aksjoner settes i verk. Ved utgangen av året var det ikke oppdaget spesielle urovekkende trender knyttet til dette. I 2024 var det ingen togstoppende hendelser som skyltes tilsiktet digital påvirkning.

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

Klimaendringene gir også mer ekstremvær blant annet med større nedbørsmengder, som gir økt risiko for uforutsette skader på infrastrukturen. I kapittelet Klima og miljø i bærekraftsberetningen står det mer om Bane NORs arbeid knyttet til klimatilpasning og klimarisiko.

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 2024.

Finansielle og operasjonelle risikoer

Bane NOR har en finansieringsmodell som innebærer at nesten hele virksomhetens årlige kapital-/likviditetsbehov bevilges over statsbudsjettet, og er i hovedsak basert på avtaler med Jernbanedirektoratet. Aktivitetsnivået i denne delen av virksomheten bestemmes i all hovedsak av bevilgningene fra staten. Likviditeten i underkonsernet Bane NOR Eiendom AS, som utgjør det vesentligste av den kommersielle delen av konsernet, er sikret gjennom ubenyttede midler på langsiktig kredittfasilitet og kortsiktige trekkrettigheter. Foretakets finansierings- og likviditetsrisiko ansees som lav.

Sektorens og foretakets mål for punktlighet og regularitet, forutsetter at fornyelsesbehovet ikke fortsetter å øke. Anlegg som allerede har passert teknisk levetid krever økt vedlikehold for å opprettholde tiltenkt funksjon. Infrastruktur med høyt fornyelsesbehov har flere feil, og skaper flere uforutsette driftsforstyrrelser. Det er i 2024 (midlertidig) omdisponert midler fra investeringer til vedlikehold og fornyelse for å øke nivået på vedlikehold og fornyelse av jernbaneinfrastrukturen. For 2025 er det også bevilget mer penger til vedlikehold og fornyelse enn tidligere. Det er fortsatt behov for å øke dette nivået ytterligere fremover for å nå målene. Dersom bevilgningene ikke økes ytterligere vil vedlikeholds- og fornyelsesbehov fortsette å øke og gi økte kostnader på sikt og en mindre tilgjengelig infrastruktur som følge av flere feil.

Det er økonomisk risiko i Bane NORs prosjektportefølje. Særlig de store utbyggingsprosjektene er komplekse, med stor avhengighet til eksterne aktører og krevende gjennomføring, og i mange tilfeller med utfordrende grunnforhold. Det arbeides målrettet med å få bedre grunnlag for investeringsbeslutninger, og med risiko- og økonomistyringen i prosjektene for å styrke kontrollen på risiko og at tilhørende tiltak blir implementert. Det er viktig at Bane NOR får ta del i planleggingen av nye utbyggingsprosjekter på et tidlig tidspunkt, sammen med Jernbanedirektoratet, før konseptutredninger foretas, slik at foretaket i større grad kan håndtere og hensynta projektrisiko.

Tilgang på spesialisert og riktig arbeidskraft har vært en utfordring innenfor en del områder i 2024.

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

Bane NOR har i all hovedsak inntekter i NOK, samtidig som foretaket har en del utbetalinger i EUR, særlig i ERTMS-prosjektet. Det er avtalefestet med Jernbanedirektoratet at Bane NOR ikke skal bære valutarisikoen for ERTMS-prosjektet, men Bane NOR bærer selv valutarisiko knyttet til andre prosjekter. Den direkte eksponeringen er dog begrenset i forhold til den totale andelen av Bane NORs prosjektportefølje. Samtidig har Bane NOR har også indirekte valuta- og råvareeksponeringer. Dette kommer bl.a. til uttrykk gjennom de relevante indekser som brukes i kontrakter med leverandører, som til dels kan avvike betydelig (i begge retninger) fra de generelle prisindeksene.

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

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

primært er eksponeringen relatert til energi til eget forbruk (både direkte forbruk, men også indirekte gjennom husleiekontrakter)

Foretaksstyring i Bane NOR

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

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

For nærmere redegjørelse om foretaksstyring, vises det til styrets redegjørelse for eierstyring og foretaksledelse i Bane NOR, tatt inn som eget kapittel i årsrapporten.

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

Fremtidsutsikter og rammebetingelser

Bane NOR jobber målrettet for å oppnå forventet punktlighet på 90 prosent i årene som kommer. Samtidig er det store utfordringer med en gammel og slitt jernbaneinfrastruktur, og en overbelastet kapasitet, som påvirker togenes punktlighet. De neste årene åpner flere nye strekninger med dobbeltspor som tilrettelegger for flere togavganger og kortere reisetider. Sammen med økt satsing til vedlikehold og fornyelse skal dette gi en bedring i driftsstabiliteten i løpet av de neste årene. Dette forutsetter at bevilgningene følger fornyelsesbehovet og at vedlikeholdsetterslepet reduseres. I oktober kom det krav om fagbrev for ledere for elsikkerhet (LFS). Styret har vært opptatt av å sikre en god implementering av de nye kravene med stabil fremdrift i prosjektene. Fremover vil styret fortsette arbeidet med stabil drift og togframføring, og at tiltakene som skal bidra til dette gir ønsket effekt.

Bærekraft er et satsingsområde for Bane NOR og foretaket arbeider med å redusere påvirkningen på klima og natur. De neste årene vil Bane NOR fortsette sitt arbeid med å tilpasse infrastrukturen for å bedre håndtere ekstremvær som følge av klimaendringene. Redegjørelse for Bane NORs arbeid med bærekraft finnes i bærekraftsberetningen som er siste del av styrets beretning.
Bane NOR har, i likhet med 2024, mottatt et oppdragsbrev fra Samferdselsdepartementet for 2025 som beskriver overordnede mål og oppdrag for Bane NOR på totalnivå.

Nasjonal transportplan 2025-2036 legger føringer for kommende rammer for jernbanen. De neste årene er det prioritert en økt satsing på drift og vedlikehold, i tråd med Bane NORs innspill. Dette er en viktig forutsetning for å sikre mer stabil drift og togfremføring.

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

Innhold
Styrets bærekraftsberetning

1. Generelle opplysninger — ESRS 2

57 Grunnlag for utarbeiding av bærekraftsrapport — BP1
57 Særlige omstendigheter — BP2

58 Styring
58 Rollen til administrasjon, tilsynsorgan og styret — GOV1
59 Informasjon gitt til og vurdert av styrende organer — GOV2
60 Integrasjon av bærekraft i bonusordninger — GOV3
60 Uttalelse om aktsomhetsvurderinger — GOV4
61 Risikostyring og internkontroll over bærekraftsrapportering — GOV5

62 Strategi
62 Strategi forretningsmodell og verdikjede — SMB1
66 Interessenters interesser og synspunkter — SMB2
69 Vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell — SMB3

78 Håndtering av påvirkninger, risiko og muligheter
78 Opplysninger om prosessen med vurdering av vesentlighet — IRO1, E1 IRO-1 og IRO-2
83 Opplysningskrav i ESRS-standarder som er omfattet av foretakets bærekraftsrapport — IRO2
84 Liste over datapunkter i overgripende og emnespesifikke standarder som stammer fra annen EU-lovgivning

85 Måleindikatorer og mål
85 Måleindikatorer i forbindelse med vesentlige bærekraftsforhold — MDR-M

2. Miljøinformasjon

87 2.1 Innledning klima og miljø — ESRS E1, E4 og E5

87 Strategi og styring
87 Positive og negative påvirkninger — E1-1, E1 IRO-1, E1-2, E4-1, E4-2

88 Håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter

90 Måleindikatorer og mål

91 2.2 Klimaendringer — ESRS E1

91 Strategi og styring
91 Forretningsmodell og klimaomstillingsplan — E1-1, SBM-3

92 Håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter
92 Retningslinjer **MDR-P, E1-2**
92 Tiltak **MDR-A, E1-3**

95 Måleindikatorer og mål
95 Måltall og mål **MDR-P, MDR-T, E1-4, E1-9**
100 Energiforbruk og energimiks **E1-5**
102 Forventede finansielle effekter av risiko **E1-9**
102 Klimagassregnskap **E1-6**

105 2.3 Biomangfold og økosystemer ESRS E4

105 Strategi og styring
105 Omstillingsplan og ivaretakelse av biologisk mangfold og økosystemer i strategi og forretningsmodell **E4-1**
105 Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell **E4-1, SBM 3**

107 Håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter
107 Prosesser for håndtering og identifisering av risikoer, vesentlige påvirkninger og muligheter **IRO-1, E4-2**
107 Prosesser for håndtering og identifisering av risikoer, påvirkninger og muligheter i operative aktiviteter **IRO-1, E4-2**
108 Retningslinjer **IRO-1, MDR-P, E4-2, SBM-3**
111 Tiltak og ressurser **MDR-A, E4-3**

114 Måleindikatorer og mål
116 Beskrivelse av måltall **MDR-M**
116 Resultater og mål **MDR-T, E4-4, E4-5, SBM-3**
117 Forventede finansielle effekter **E4-6**

118 2.4 Ressursbruk og sirkulær økonomi ESRS E5

118 Strategi og styring

119 Håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter
119 Retningslinjer og prosesser **MDR-P E5-1, E5-2**
120 Tiltak for reduksjon av klima og miljø påvirkninger som følge av ressurser **ESRS 2 MDR-A, E5-2**

120 Måleindikatorer og mål
120 Mål **MDR – T, E5-3**

3. Sosiale forhold

123 3.1 Egen arbeidsstyrke ESRS S1

123 Strategi og styring
123 Vesentlig påvirkning, risiko og muligheter og samspill med strategi og forretningsmodell **SBM-3**

124 Håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter
124 Policyer i forbindelse med egen arbeidsstyrke **S1-1**
125 Rutiner for kontakt med egen arbeidsstyrke og arbeidstakerrepresentanter om påvirkninger **S1-2**
125 Rutiner for å avhjelpe negative påvirkninger og kanaler der egen arbeidsstyrke kan gi uttrykk for bekymringer **S1-3**
126 Tiltak og strategier knyttet til vesentlige påvirkninger og effektiviteten av tiltakene **S1-4**

127 Måleindikatorer og mål
127 Mål for hvordan vesentlige negative påvirkninger skal håndteres, positive påvirkninger styrkes og vesentlige risikoer og muligheter håndteres **S1-5**
129 Kollektivavtalers dekning og dialog mellom partene i arbeidslivet **S1-8**
130 Helse- og sikkerhetsindikatorer (Måleindikatorer for arbeidsmiljø) **S1-14**
131 Opplysninger om foretakets ansatte (ESRS S1-6) og mangfoldsindikatorer **S1-9**
133 Måleindikatorer for opplæring og kompetanseutvikling **S1-13**
134 Måleindikatorer for godtgjøring (lønnsforskjell og samlet godtgjøring) **S1-16**
135 Hendelser, klager og alvorlige menneskerettighetsbrudd **S1-17**

136 3.2 Arbeidere i verdikjeden **ESRS S2**

136 Strategi og styring
136 Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell **ESRS 2, SBM-3**

138 Håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter
138 Strategier for arbeidere i verdikjeden **S2-1**
139 Rutiner for kontakt med arbeidere i verdikjeden om påvirkninger (**S2-2**) og kanaler der arbeidere i verdikjeden kan gi uttrykk for bekymringer **S2-3**
140 Strategier og tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og effektiviteten av tiltakene **S2-4**

142 Måleindikatorer og mål
143 Mål for hvordan vesentlige negative påvirkninger skal håndteres, positive påvirkninger styrkes og vesentlige risikoer og muligheter håndteres **S2-5**

4. Styringsmessige forhold

146 4.1 Forretningsskikk **ESRS G1**

146 Strategi og styring
146 Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter innenfor forretningsskikk **SBM-3**

146 Håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter
146 Retningslinjer for bedriftskultur og forretningsskikk **G1-1, MDR-P, MDR-T**
148 Forebygging og oppdagelse av korrupsjon og bestikkelser **G1-3, MDR-A, MDR-M, MDR-T**

149 Måleindikatorer og mål
150 Bekreftede hendelser med korrupsjon eller bestikkelser **G1-4**

Generelle opplysninger ESRS 2

Grunnlag for utarbeidingen av bærekraftsberetningen

Grunnlaget for Bane NORs bærekraftsberetning er EUs bærekraftsrapporteringsdirektiv Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), som er innarbeidet i norsk regnskaplovgivning, med pålagt rapportering for regnskapsåret 2025 både for Bane NOR SF og Bane NOR Eiendom AS. Rapporteringsstandardene European Sustainability Reporting Standards (ESRS) vil da bli pliktig å følge, med mindre EUs forenklingsforslag «Omnibus» fører til endringer i dette. Vår bærekraftsrapportering for regnskapsåret 2024 er utarbeidet i samsvar med disse standardene, med unntak av kravene til taksonomirapportering, som er fraveket. I indeksen bakerst i bærekraftsberetningen viser vi hvordan vi svarer ut de enkelte kravene, i hver enkelt av delstandardene som er vesentlig for Bane NOR, og hvor i bærekraftsberetningen man finner informasjonen. Der Bane NOR ikke svarer ut kravet i standarden er det forsøkt gitt en forklaring på hvorfor. Bærekraftsrapporteringen er strukturert etter kravene i ESRS 1 og 2.

Bærekraftsrapporteringen utføres konsolidert for hele konsernet inklusive datterselskapet Bane NOR Eiendom AS. Konsolideringens omfang er tilsvarende som for Bane NORs konsernregnskap.

Bane NOR rapporterer også i henhold til åpenhetsloven og vår redegjørelse for aktsomhetsvurderinger er tilgjengelig på vår nettside. Vi er medlem av, og rapporterer til, både Skift – næringslivets klimaledere og Etisk Handel Norge. Denne rapporteringen finnes på deres hjemmesider. Videre utarbeider Bane NOR en egen redegjørelse i henhold til likestilling- og diskrimineringsloven §§ 26 og 26 a, om arbeidet med likestilling i virksomheten.

Bane NORs samlede virksomhet omfatter, som tidligere omtalt i styrets beretning, mange ulike aktiviteter, som bygging av ny infrastruktur, drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur, trafikkstyring og kapasitetsfordeling, drift av terminaler, utvikling av eiendom, eiendomsdrift og knutepunktutvikling. Det tilstrebes å rapportere så godt som mulig for disse verdikjedene oppstrøms og nedstrøms. I 2024 har det blitt gjennomført en grundigere kartlegging av hvor i verdikjeden, og i hvilke hovedaktiviteter, påvirkningene våre oppstår.

Særlige omstendigheter [BP-2]

Referanser i bærekraftsrapporteringen

Tabell 1 Oversikt over ESRS-krav hvor det er benyttet henvisninger til andre kapitler i årsrapporten

Krav	Beskrivelse av krav	Henvist fra	Henvist til
ESRS 2 BP-2	Beregninger som inkluderer verdikjededata ved bruk av indirekte kilder og estimater	1 Spesielle begivenheter	2 Klimaendringer
ESRS 2 GOV-1	Informasjon om sammensetningen av medlemmer i forvaltnings-, styrings- og tilsynsorganer	1 Rollen til administrasjon, tilsynsorgan og styret	Styrets redegjørelse for eierstyring og foretaksledelse 2024
ESRS 2 GOV-4	Uttalelse om aktsomhetsvurderinger	1 Uttalelse om aktsomhets-vurderinger	Redegjørelse om åpenhetsloven
ESRS 2 SBM-3	Beskrivelse av vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter avdekket i vesentlighetsanalysen	1 Vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter	Kapittel 2 Miljøinformasjon, kapittel 3 Sosiale forhold og kapittel 4 Styrings-messige forhold

Styring

Rollen til administrasjon, tilsynsorgan og styret [ESRS 2 GOV-1]

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

Krav til forretningsskikk er knyttet til Bane NORs verdier og gjort tydelig i egne ledelsesprinsipper tilknyttet disse verdiene. Begrepet «tonen på toppen» benyttes for å gjøre det tydelig at det forventes at ledelsen går foran som gode eksempler gjennom utøvelse av ledelse og krav til etterlevelse. Styret fastsetter overordnet strategi for Bane NOR herunder strategiske mål, likviditetsplan og budsjett. Dette omfatter finansielle og ikke-finansielle prognoser som tar hensyn til utviklingstrender og risikoer. Bane NORs doble vesentlighetsanalyse er et viktig grunnlagsdokument for utarbeidelse av strategien, som blant annet inneholder risikostyring, og inkluderer risiko knyttet til våre vesentlige bærekraftstema.

Compliance og internrevisjon utgjør tilsynsorgan med direkte rapporteringslinje til styret og konsernsjef. Disse funksjonene overvåker, kontrollerer og vurderer risiko og etterlevelse av gjeldende krav til forretningsskikk på bakgrunn av rollenes mandat. Etterlevelse av krav til forretningsskikk vurderes blant annet gjennom revisjonsrapporter, henvendelser vedrørende etiske problemstillinger fra organisasjonen, antall avvikssaker og varslingssaker samt svarprosent på spørsmål vedrørende forretningsskikk i den årlige medarbeiderundersøkelsen. Organene fører tilsyn med sosiale forhold, styringsmessige forhold, samt klima og miljø gjennom konkrete planlagte revisjoner og oppfølging av etterlevelse av styrende dokumenter. I 2024 er det gjennomført en intern konsernrevisjon «Miljøstyring i jernbaneprosjekter» i Utbyggingsdivisjonen og i Drift og vedlikeholdsdivisjonen. Hovedfunnene var at det ikke var åpenbare mangler i Bane NORs styringssystem, men at føringer knyttet til ressurser, roller og ansvar i drift og prosjekter kan styrkes.

Eksterne tilsyn utøves av Statens jernbanetilsyn, Riksrevisjonen og Direktorat for samfunnssikkerhet og beredskap og omhandler temaer som sikkerhet på jernbanen, beredskap, sikring mot tilsiktede hendelser, miljøstyring og forurensning. Det føres også tilsyn i spesifikke prosjekter som følge av prosjektets art og risikoområder av forurensningsmyndighet, som Statsforvalter og Direktoratet for strålevern og atomsikkerhet (DSA).

Det er jevnlig eierdialog om bærekraft med Samferdselsdepartementet og med Jernbanedirektoratet, og det er også dialog med ulike fagdepartement og direktorat ved behov, spesielt med Miljødirektoratet.

Det er utarbeidet en opplæring for styret og konsernledelsen innen bærekraft. Styrets medlemmer har også kompetanse tilknyttet bærekraft gjennom erfaringer fra styrearbeid, verv og stillinger i andre organisasjoner, samt diverse kurs og seminarer som for eksempel Akademiet for bærekraftsrapportering.

Ekspertisen til forvaltnings-, styrings- og tilsynsorganer på forretningsatferd oppdateres og vedlikeholdes gjennom årlig vurdering av styringsdokumenter, rapportering fra compliance og internrevisjon og organisasjonens opplæringskonsepter. Styringsdokumentene for forretningsskikk vurderes årlig for revisjon. Konsernledelsen utgjør Bane NORs etikkutvalg og vurderer anbefalinger om endringer i styringsdokumentene. Eventuelle endringer besluttes av styret.

Styret og konsernledelsen gjennomfører årlig det obligatoriske opplæringsprogrammet i etikk som gjelder for alle, og konsernledelsen har også årlig dilemmatrening i etikk. Dilemmatreningen gjennomføres for å sikre at konsernledelsen har en ekspertise som er oppdatert på det etiske risikobildet i egen virksomhet.

Administrasjonens kompetanse er ivaretatt ved at det er etablert en avdeling for bærekraft i stabsfunksjonen Strategi og bærekraft med fagområdeansvar for klima, miljø og bærekraft på vegne av konsern. Resultatansvar for bærekraft ligger

i linjen. Det er ansatt miljøledere i divisjonene som støtter linjeledelsen og følger opp etterlevelse på klima og miljø. Sosial bærekraft følges opp av egne avdelinger i HR og i anskaffelsesavdelingen, som blant annet har et fagansvar for å ivareta seriøsitetskrav i leverandørkjeden. Bane NOR er i en omorganiseringsprosess, som betyr at roller og ansvar innen bærekraftsfeltet vil endres og tydeliggjøres. Arbeidet med ny organisasjon har pågått i hele 2024 og vil tre i kraft i 2025.

Styret og administrasjonens medlemmer og sammensetning
Styret har ni medlemmer per 31.12.2024. Alle er uavhengige og utøvende medlemmer. Styrets leder, nestleder og fem av styremedlemmene velges av foretaksmøtet. I tillegg er det to ansattrepresentanter som har rollen som ikke utøvende observatører. To av styremedlemmene og de to observatørene velges av og blant de ansatte. Fordelingen mellom kjønnene i styret er 55 prosent kvinner og 45 prosent menn. De to observatørene er menn.

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

Informasjon gitt til og vurdert av styrende organer [ESRS 2 GOV-2]

Bærekraft inngår i Bane NORs overordnede målekort og i tertialrapportering til Samferdselsdepartementet og Jernbanedirektoratet. Tertialrapportering behandles i konsernledelsen og styret før oversendelse til eier. Samferdselsdepartementet mottar rapportering på flere temaer som er vesentlig for Bane NOR:

- Klimagassutslipp som følge av anleggsvirksomhet, drift og vedlikehold, arealbruksendringer og endret trafikk (ESRS E1 - Klimaendringer)
- Inngrep i naturområder med vesentlig regional eller nasjonal verdi (ESRS E4 – Biologisk mangfold og økosystemer)
- Sykefravær, medarbeiderindeks, andel lærlinger, kvinneandel og kjønnsbalanse (ESRS S1 – Egen arbeidsstyrke).

Divisjonene rapporterer på divisjonsspesifikke mål innen de vesentlige temaene, som følges opp gjennom rutiner for rapportering og ledelsesgjennomgang.

Styrets- og konsernledelsens rolle i virksomhetens styring og overvåking av risiko, herunder også bærekraftsrisiko, følger av prosess for helhetlig risikostyring. Styringsdokumentet angir håndtering av risiko. Relevante risikoer identifisert i dobbelt vesentlighetsanalyse blir integrert i Bane NORs overordnede risikoanalyse.

Prosessen for risikostyring består av flere delprosesser. Disse er:
a) Etablering av målbildet ifm. risikovurderingen.
b) Identifisering av risiko (hendelser).
c) Vurdering av risiko.
d) Håndtering av risiko.
e) Kontrollaktiviteter og tiltak.

Styrets rolle er blant annet å:

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

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

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

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

Det rapporteres også på risiko og påvirkninger avdekket gjennom rollen til

compliance officer. Compliance-funksjonen fremmer etisk forretningsskikk ved å forebygge og avdekke risiko relatert til etterlevelse av regelverk og interne styringsdokumenter. Risikovurderingsprosessen består av en vurdering av gjeldende relevant regelverk og forventninger fra vår eier, iboende risiko knyttet til leverandører og bransje, egenvurdering av de vesentlige utbyggingsprosjektene, risikoreduserende tiltak gjennomført av stabsfunksjoner og til slutt en sammenstilling av risikobildet fra compliance. Risikobildet gjennomgås årlig av konsernledelsen og styret. Divisjonene er ansvarlig for oppfølging av tiltak.

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

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

- **Leverandørkjederisiko** - Mangelfull vurdering av risiko i leverandørkjede og som en konsekvens av dette også mangelfull forebygging av risiko for økonomiske misligheter.
- **Økonomiske misligheter** – internkontroll pengestrømmer må styrkes.
- **Informasjonsstyring og deling** - Internkontroll informasjonsdeling. Mangelfull styring av informasjon og informasjonsforvaltning. Risiko for informasjon på avveie og forhøyet risiko for at uvedkommende får tilgang til informasjonen.
- **Personvern** – manglende personvernorganisasjon i linjen medfører mangelfull etterlevelse i linjen slik som f.eks. risikovurdering i forkant av nye behandlingsprosesser.

  Risikobildet utarbeides igjennom fire steg.

  (1) Det gjøres en gapanalyse mot gjeldende lovkrav
  (2) Det gjøres en kartlegging av hva risikobildet tilsier i henhold til relevante eksterne kilder (PST, Økokrim, NSM)
  (3) Det gjøres en gjennomgang av Bane NORs læringspunkter (kartleggingssaker, varslingssaker og den årlige medarbeider-undersøkelsen).
  (4) Utvalgte ledergrupper (utvalgt på bakgrunn av type aktivitet og ansvar) på nivå 4 og 3 gjennomfører en egenvurdering av risiko ved å svare på spørsmål innen etikk, menneskerettigheter og risiko for økonomisk kriminalitet i egne aktiviteter.

Steg en til fire gjennomgås og diskuteres med fagansvarsavdelinger i konsernstabene. Før risikobildet fremlegges i konsernledelsen, er risikovurderingen (basert på steg en til fire) også innom konserndirektørenes ledergrupper for å ivareta at alle har en felles forståelse for fakta.

Konsernledelsen og styret sitter tett på styring og utøvelse av bærekraftsarbeidet, og er beslutningstakere innenfor strategisk viktige områder, hvorav det i 2024 har vært flere saker på agendaen:

- Beslutte Bane NORs prioriterte områder i strategien, hvor Bane NORs fem vesentlige bærekraftstema inngår.
- Beslutte tiltak for oppfølging av internrevisjon bærekraft, herunder også holdt orientert om status på tiltak.
- Beslutning om Bane NORs vesentlige bærekraftstemaer, etter oppdatert vesentlighetsanalyse.
- Beslutning om struktur for årsrapport hvor bærekraft iht. krav i bærekrafts-rapporteringsdirektivet (CSRD) skal inngå i styrets beretning.
- Opplæring i bærekraft for Styret.

Integrasjon av bærekraft i bonusordninger [ESRS 2 GOV-3]

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

Uttalelse om aktsomhets-vurderinger [ERSR 2 GOV-4]

Det er en økende forventning, blant annet i kommende EØS-relevant regelverk fra EU, om å bruke aktsomhetsvurderinger, slik de er beskrevet i OECDs veileder for aktsomhetsvurderinger, i alt bærekraftsarbeid. Det gjelder ikke bare for arbeidet med menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold, som Åpenhetsloven krever, men også for miljø og styring. Bane NOR har kommet lengst med bruk av aktsomhetsvurderinger i arbeid med menneskerettigheter og anstendig arbeidsforhold i leverandørkjeden, se rapportering på ESRS S2 i kapittelet «Arbeidere i verdikjeden», og redegjørelsen for aktsomhetsvurderinger på vår

nettside. Det arbeides også med risikovurderinger i prosjekter, se rapportering på ESRS E1 og E4, og et internkontrollprosjekt innen miljø er startet i 2024, med formål om å identifisere avvik i miljøstyringen som bør forbedres. Dette gjøres med utgangspunkt i kravene i ISO 14001 og internkontrollforskriften, men vi vil styrke arbeidet med aktsomhetsvurderinger også for miljø og styring. Tabellen under viser hvor det finnes mer informasjon.

TABELL 2 Trinnene i aktsomhetsmodellen til OECD

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

Risikostyring og internkontroll over bærekraftsrapportering [ESRS 2 GOV-5]

Omfanget av bærekrafts-rapporteringen og gjennomføringen av dobbelt vesentlighetsanalyse har økt i 2024. Derfor er det gjennomført flere interne kontroller i 2024. Disse kontrollene anses som hensiktsmessige og tilstrekkelige etter en løpende evaluering av risikoene knyttet til datanøyaktighet og fullstendighet. Dette er gjort i nært samarbeid med interne dataeiere og våre eksterne revisorer.

Bærekraftsrisiko identifisert i dobbelt vesentlighetsanalysen er implementert i konsernets overordnede risiko-håndteringssystem. Bane NORs risikoregister har vært en sentral kilde i oppdateringen av dobbelt vesentlighetsanalyse.

Det er opprettet en felles styringsgruppe som gjennomgår informasjonen som inngår både i den finansielle rapporteringen og bærekraftsrapporteringen. Fagpersoner som har vurdert påvirkning, risiko og muligheter innenfor bærekraft er direkte involvert i utarbeidelsen av relevante deler av bærekraftsrapporten.

For å redusere risikoene, jobber konsernets bærekrafts-rapporteringsteam med interne og eksterne fageksperter for å etablere styring av datainnsamling og kontrollsystemer. For verdi-kjedeinformasjon har vi dialog med leverandørene våre for å sikre en felles forståelse av databehov og datakvalitet. Ettersom tilgjengeligheten av leverandørdata også er relatert til våre innkjøpsprosesser, er det viktig å forbedre tilgjengelighet og kvalitet på vesentlig bærekraftsinformasjon i fremtidige og reforhandlede kontrakter.

Bærekraftsrapporteringsteamet er inndelt etter ressurser som speiler og følger opp de ulike fagområdene

innen bærekraft. Dette sikrer at hvert område får nødvendig oppmerksomhet og oppfølging.

Vi er forpliktet til å sikre nøyaktigheten av vår bærekraftsrapportering. Vår finansielle rapportering revideres av et uavhengig revisjonsselskap, og bærekraftsrapporteringen er underlagt begrenset sikkerhet av samme uavhengige revisor. Observasjoner i revisors tilbakemeldinger adresseres med tiltaksplaner med tildeling av ansvar og tidsfrister, og følges opp regelmessig.

Strategi

Strategi forretningsmodell og verdikjede [ESRS 2 SBM-1]

Bane NORs ansatte, produkter og tjenester
Bane NORs virksomhet er geografisk begrenset til Norge. Vårt hovedkontor ligger i Oslo, men vi har virksomhet i hele landet, der det finnes jernbaneinfrastruktur. Vi har 5302 ansatte. De fordeler seg etter geografiske områder på denne måten:

TABELL 3 Antall ansatte fordelt på regioner

Region	Antall ansatte
Midt (Innlandet, Trøndelag, Møre og Romsdal)	533
Nord (Nordland)	260
Sør-Vest (Telemark, Rogaland, Agder, Vestland)	475
Øst (Oslo, Akershus, Østfold, Buskerud, Vestfold)	4034
Totalsum	**5302**

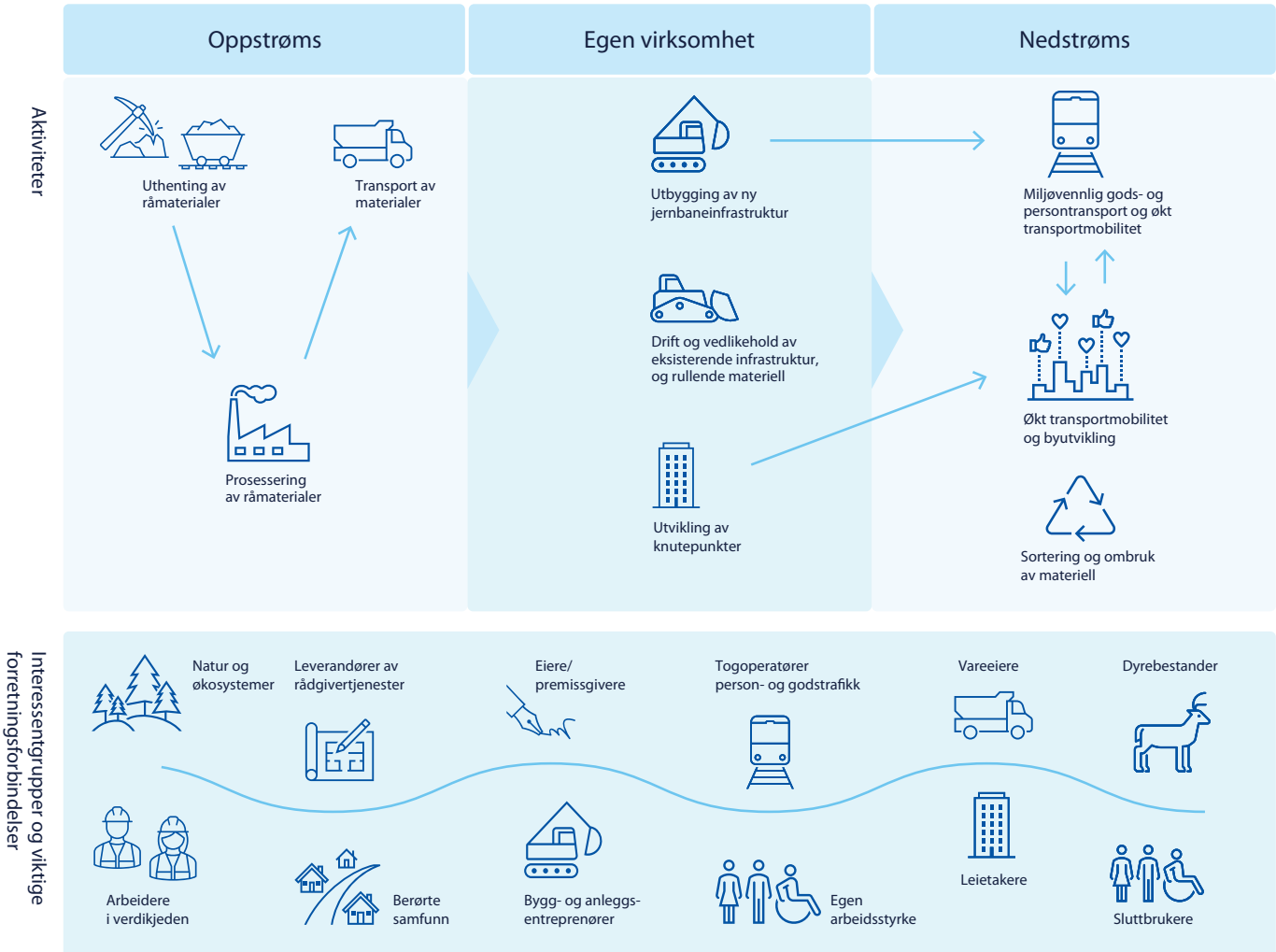
Våre leveranser og tjenester leveres hovedsakelig gjennom våre fem divisjoner: Trafikk, Utbygging, Drift og vedlikehold, Digitalisering og teknologi, og Eiendom og serviceanlegg. Vi har fire staber som støtter divisjonene. Dette er Mennesker og kommunikasjon, Strategi og bærekraft, Etterlevelse og sikkerhet, samt Økonomi og finans. Vi har ansvaret for den norske jernbaneinfrastrukturen, med andre ord å drifte, vedlikeholde og bygge jernbane over hele Norge. Dette inkluderer blant annet 4200 kilometer jernbanespor, 335 togstasjoner og 4300 eiendommer.

Kjernen i vår virksomhet er å legge til rette for effektiv og punktlig jernbaneinfrastruktur, som gjør at tog også i fremtiden er bærekraftig og foretrukket for gods og persontrafikk. Jernbanen er et bærekraftig transportalternativ og utgjør med det en positiv påvirkning for samfunnet. Det jobbes målrettet med knutepunktutvikling som skal gjøre det attraktivt å bo og utvikle servicetilbud i nær tilknytning til jernbanen og stasjonene våre.

Vi har en omfattende leverandørkjede. Vi har mange leverandører hvorav leverandører av rådgivertjenester og entreprenører for bygging av eiendom og jernbaneinfrastruktur utgjør hovedmengden av kontrakter som inngås i Bane NOR. I tillegg inngås det kontrakter med mindre entreprenører for drift og vedlikehold, samt tjeneste-kjøp tilknyttet administrativ drift.

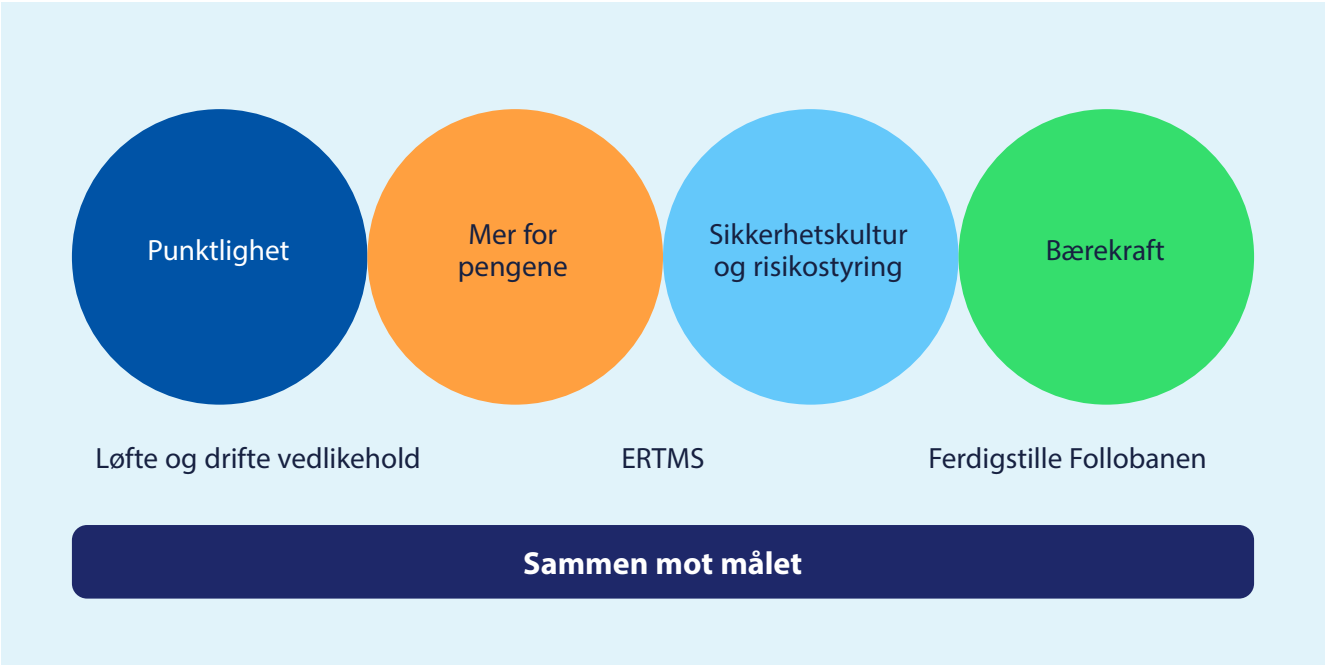
Tog- og godsselskapene er våre hovedkunder. Innen persontrafikk er hovedkundene Vy, Flytoget, SJ og Go-Ahead. Innen godstrafikk finnes det en rekke operatører, som LKAB, CargoNet og Onrail. Deres kunder er igjen jernbanepassasjerene og aktører som sender varer med jernbanen.

Figur 1 Overordnet verdikjede oppstrøms og nedstrøm for Bane NORs virksomhet.



Sammenheng mellom vesentlighet og strategi
Gjennom størsteparten av 2024 lå Bane NORs forrige strategi til grunn. Den hadde fire fokusområder, hvorav ett fokusområde var Bærekraft.

Figur 2 Bane NORs prioriteringer 2023/24



Innen fokusområdet Bærekraft lå alle Bane NORs vesentlige bærekrafts-temaer. I vesentlighetsanalysen som forelå da var klimaendringer (E1), biologisk mangfold og økosystemer (E4), egen arbeidsstyrke (S1), arbeidere i verdikjeden (S2) og forretningsskikk (G1) våre vesentlige bærekraftstema.

Innen hvert område var det satt et mål på konsernnivå. Disse gjengis lenger ned i kapittelet, under kapittelet om mål. Disse ble operasjonalisert i relevante divisjoner og avdelinger. Dette gjennomgås i temakapitlene.

Ny strategi
I arbeidet med ny strategi i 2024 lå resultatet fra vesentlighetsanalysen 2023 til grunn. Fokuset på klimaendringer (E1) og biologisk mangfold og økosystemer (E4) samsvarer godt med hovedmålet om å «bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål», herunder Bane NORs ambisjon om et «grønt taktskifte». Fokuset på arbeidere i verdikjeden (S2) er ivaretatt gjennom ambisjonen om «optimalisering», for med det mener Bane NOR å «være en profesjonell kjøper». Området forretningsskikk (G1) er ivaretatt både gjennom ambisjonen «sikkerhet» og ambisjonen om optimalisering, spesielt fokuset på «standardiserte prosesser». Mål innen likestilling ble ivaretatt i «sammen mot målet» for egen arbeidsstyrke (S1).

Arbeidet med å sette mål i strukturen for den nye konsernstrategien, både for konsern og divisjoner er per 31.12.24 godt i gang.

Vårt oppdrag

Vi leverer en pålitelig og bærekraftig jernbane for Norge

Bane NOR Konsernstrategi

Sektormål og våre mål	Vi må lykkes med	Med det mener vi å
Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet		Øke innsatsen på vedlikehold og fornyelse, og sikre mer forutsigbar togframføring
Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål		Redusere naturpåvirkning og CO_2-utslipp, og øke arealeffektivitet
Nullvisjon for drepte og hardt skadde		Ha en sikker jernbane og sikker arbeidshverdag
Effektiv bruk av ny teknologi		Øke faktabasert innsikt, god dataflyt og effektiv oppgaveløsning
Mer for pengene		Standardisere prosesser, øke produktiviteten og være en profesjonell kjøper

Sammen mot målet
Åpen, ansvarlig, lagspiller

Styrevedtak 29.08.24

Interessenters interesser og synspunkter [ESRS 2 SBM-2]

For å gjennomføre vårt samfunnsoppdrag er Bane NOR avhengig av tillit og forståelse fra våre eiere, lokale og sentrale myndigheter, politikere, naboer til våre anlegg, kunder og et stort publikum. Vi definerer våre interessenter som individer eller grupper som blir, eller kan bli påvirket, av vår aktivitet. Oversikt over viktige interessenter sees i tabellen på neste side.

Løpende og overordnet interessent-dialog er gjennomført ved intervjuer og spørreundersøkelser, årlige brukerundersøkelser og gjennom ulike samarbeidsfora. Innspillene er en del av underlaget for vesentlighetsanalysen. I tillegg ble det, i forbindelse med oppdateringen av vesentlighetsanalysen i 2024, gjennomført en utvidet interessentdialog med kunder, leverandører og entreprenører innenfor de ulike tjenesteområdene våre. Styret og konsernledelsen blir løpende informert om interessentenes innspill på ulike måter: i direkte dialog med ulike interessenter, gjennom føringer i styrende dokumenter som nasjonal transportplan, og gjennom presentasjoner av dobbelt vesentlighetsanalyse og av de ulike brukerundersøkelsene.

Bane NOR ivaretar egen arbeidsstyrkes interesser og synspunkter gjennom et omfattende partssamarbeid, inkludert to viktige medvirkningsorganer, SSU og SAMU. Fagforeningsrepresentantene er alltid involvert i strategi- og endringsprosesser som påvirker de ansatte, og vi har ansattrepresentanter i styret. Norsk lovgiving stiller krav til involvering av egen arbeidsstyrke, og vi sikrer medvirkning i tråd med hovedavtalen og arbeidsmiljøloven. Strategiske beslutninger tas i styret, og relevante saker som sykefravær og skader blir rapportert. Bane NOR gjennomfører medarbeiderundersøkelser hvert år og har stort fokus på tiltak opp mot resultater.

Forvaltning og utvikling av jernbanenettet og jernbaneeiendom utføres hovedsakelig av eksterne leverandører til jernbanen, noe som fører til at Bane NOR har stor avhengighet til arbeidere i verdikjeden. Deres synspunkter er viktig input til kontinuerlig forbedring av våre rutiner, prosesser og systemer. For å best ivareta vesentlige påvirkninger i vår forretningsmodell samler vi inn synspunkter og interesser gjennom blant annet ledelsesmøter, markedsdialog, kontrakt- og prosjektoppfølgingsmøter og daglig kontakt på byggeplasser. Leverandørevaluering bidrar også til systematisk innhenting av erfaringer og synspunkter.

Interessentenes tilbakemeldinger og synspunkter tas hensyn til i utvikling og utforming av krav i kontrakter. Tilbakemeldingene danner grunnlag for videreutvikling av Bane NORs seriøsitetskrav, krav i Bane NORs godkjenningsordning for sikkerhetskritisk personell og ved innføring og videreutvikling av bruken av HMSREG (verktøy for oppfølging av seriøsitet, HMS og miljøpåvirkning i bygg og anleggsbransjen), samt forvaltning av prosjekt og kontrakt i gjennomføringsfasen.

Eierskapsmeldingen forventer at Bane NOR stiller krav til ansvarlighet i leverandørkjeden. Nye og strengere lovkrav, som Åpenhetsloven og Norgesmodellen, krever økt åpenhet og rapportering om hvordan vi ivaretar arbeidere i våre verdikjeder. Som følge av disse kravene har Bane NOR de siste årene jobbet strategisk med å skaffe god innsikt i både risiko og muligheter i våre leverandørkjeder. Vi har etterspurt økt åpenhet og rapportering fra leverandørene for å sikre at risiko og muligheter for arbeidere i verdikjeden blir ivaretatt. Økende forventninger til ansvarlig arbeidsliv påvirker også måten vi planlegger og gjennomfører anskaffelser og prosjekter på. Temaet blir nå vektet som vesentlig i anskaffelsesprosessen, på linje med miljø og styring. Som følge av vesentlighet og økte lovkrav vil ledelsen få hyppigere rapportering av resultater og status på utvikling og tilbakemeldinger fra interessenter.

Samarbeidsmøter med organisasjoner som Entreprenørforeningen bygg og anlegg (EBA), Rådgivende Ingeniørers forening (RIF), Maskinentreprenørenes Forbund (MEF), Samferdselsrådet, Fair Play Bygg, Etisk Handel Norge, Skift, Norsk Arbeidsmannsforbund og Norges kontaktpunkt for ansvarlig arbeidsliv er viktige for å ivareta arbeidernes interesser. Vi opprettholder også internasjonal kontakt gjennom oppfølging av inngåtte kontrakter, samt samarbeidsforum som

UIC (International Union of Railways) og ERPC (The European Railways Purchasing Conference). Dette er et samarbeid blant jernbaneinfrastrukturselskaper i Europa.

Interessentenes tilbakemeldinger i møte med Bane NOR viser i hovedsak støtte til vårt arbeid med å tilpasse prosesser og rutiner iht. lovkrav og for å sikre en seriøs og ansvarlig leverandørkjede med like konkurransevilkår. Tilstramming og økt oppfølging bidrar til forbedrede arbeidsvilkår. Men økende krav til rapportering, systemer og rutiner er for mange, spesielt for små leverandører, både krevende å forholde seg til og kostbart. Krav til aktsomhetsvurdering har for eksempel vært krevende å tilpasse seg til.

Tabell 4 Oversikt over interessenter og viktige interesseområder

Kategori Interessent	Kilde	Interesseområder	Bane NORs strategi for å ivareta innspill/behov
Kunde Persontransport og Kunde gods	Driverundersøkelsen Kantar for Bane NOR, Zynk	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: • Årlig møte med konsernledelsen for de største selskapene, • Kundemøter 2-4 ganger i året ledet av KAM • Operative møter vedrørende punktlighet/ kundekvalitet/ sikkerhet. • Bane NOR følger opp togselskapene gjennom beredskapsledelse ved større, alvorlige og langvarige avvik
Leverandør Entreprenør Leverandør Rådgiver	Intervjuer, spørre-undersøkelser, rapporter	Klima – indirekte og direkte utslipp Reduksjon av klimagass-utslipp Sirkulærøkonomi Tydelig krav i kontrakter Lik kunnskap i organisasjo-nen om bærekraft	Klima er ett av fem prioriterte områder for rapportering, mål og resultatstyring i 2024 Sirkulærøkonomi og gjenbruk er et fokusområde som det jobbes godt med blant annet gjennom logistikkavdelingen til Bane NOR. Dette området ble styrket i 2024 selv om det ikke var blant våre vesentlige tema i 2024. I oppdatering av DVA november 2024 kom dette opp som et vesentlig tema. Kommunikasjon og økt kompetanse om bærekraft i organisasjonen inngår som et av delmålene i strategien for bærekraft i 2024. Opplæring i bærekraft for Styret og Konsernledelse er gjennomført.
Samfunn	Spørreundersøkelse Zynk Nasjonal transportplan	Reduksjon i klimagass-utslipp Begrense arealinngrep av sårbar natur Oppetid på jernbanen	Klima er ett av fem prioriterte områder for rapportering, mål og resultatstyring i 2024. Biologisk mangfold og Økosystemer er et prioritert område for rapportering, mål og resultatstyring i 2024.

Tabellen fortsetter på neste side.

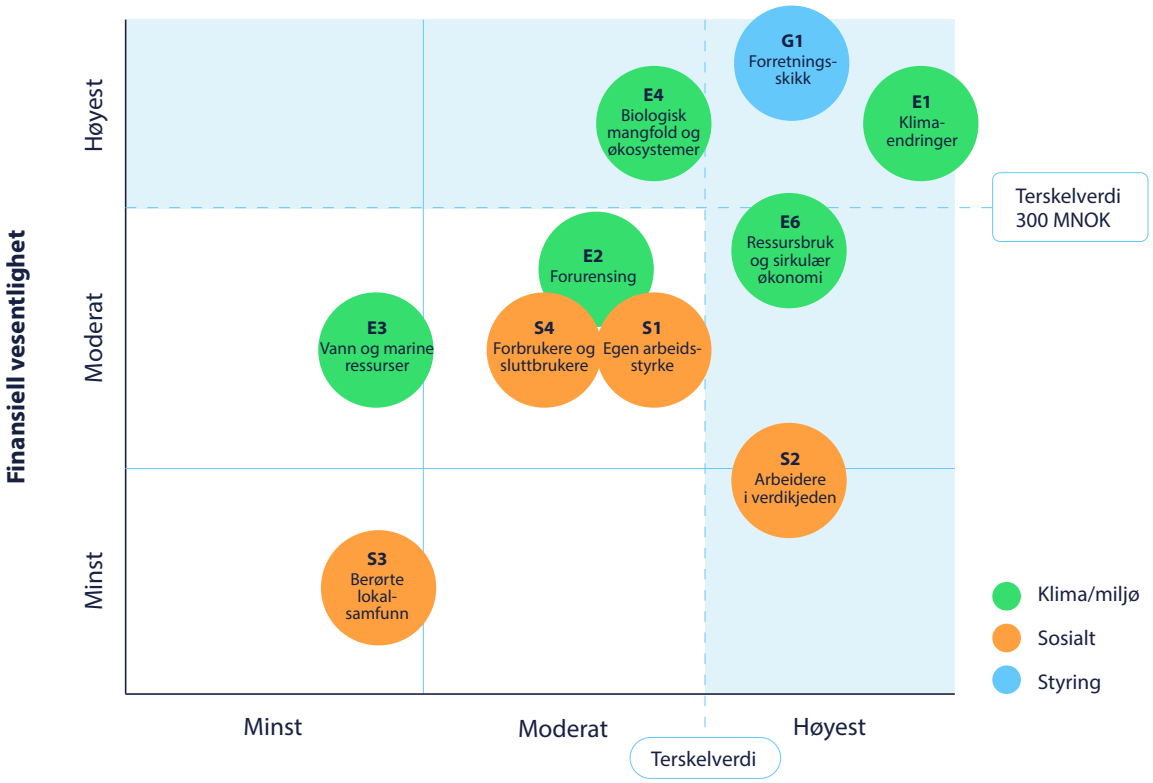
Tabell 4 Fortsetter Oversikt over interessenter og viktige interesseområder.

Kategori Interessent	Kilde	Interesseområder	Bane NORs strategi for å ivareta innspill/behov
Eier/Premissgiver	Eierskapsmelding (Meld St. 6) (2022–2023)	Klima Naturmangfold og økosystemer Lønns og arbeidsvilkår Åpenhet og rapportering Risikostyring	Eierskapsmeldingen er svært tydelig på forventninger til selskapene om klima, naturmangfold og økosystemer, åpenhet og rapportering og lønn og godtgjørelse. Temaene treffer flere av standardområdene i ESRS og er ilagt stor vekt ved beslutning om vesentlige bærekraftstemaer for rapportering, mål og resultatstyring i 2023/2024. Nasjonal transportplan (NTP) for neste 11-års periode (2025-2026) følger opp dette gjennom å sidestille klima og miljø med øvrige sektorpolitiske mål, med særlig fokus på å redusere klimagassutslipp og arealinngrep.
Eier/premissgiver	Nasjonal transportplan (Meld. St. 14)	Klima - reduksjon av klimagassutslipp Biologisk mangfold og økosystemer Sikkerhet og motstands-dyktighet	Klima er et prioritert område for rapportering, mål og resultatstyring i 2024. Biologisk mangfold og Økosystemer er et prioritert område for rapportering, mål og resultatstyring i 2024.
Eier/premissgiver	Regjeringas klimastatus og –plan 2023-2024	Klima – reduksjon av klimagassutslipp Biologisk mangfold og økosystemer Sirkulær økonomi	Klima er ett av fem prioriterte områder for rapportering, mål og resultatstyring i 2024. Biomangfold og Økosystemer er et prioritert område for rapportering, mål og resultatstyring i 2024. Sirkulærøkonomi og gjenbruk ble styrket i 2024 selv om det ikke var blant våre prioriterte områder for rapportering i 2024. I oppdatering av DVA november 2024 kom dette opp som et vesentlig tema.
Eier/premissgiver	Naturmelding (Meld. St. 35)	Biologisk mangfold og økosystemer Klimatilpasning Arealforvaltning	Biologisk mangfold og Økosystemer er et prioritert område for rapportering, mål og resultatstyring i 2024.
Interne interessenter	Spørreundersøkelser internt i Bane NOR	Fokus på sirkulærøkonomi og gjenbruk Klima Samhandling med kunder Rettferdig lønn, arbeidstid og personvern hos egen arbeidsstyrke	Egen arbeidsstyrke er et prioritert område for rapportering, mål og resultatstyring i 2024. Se over om Sirkulærøkonomi og ressursbruk.

Vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell [ESRS 2 SBM-3]

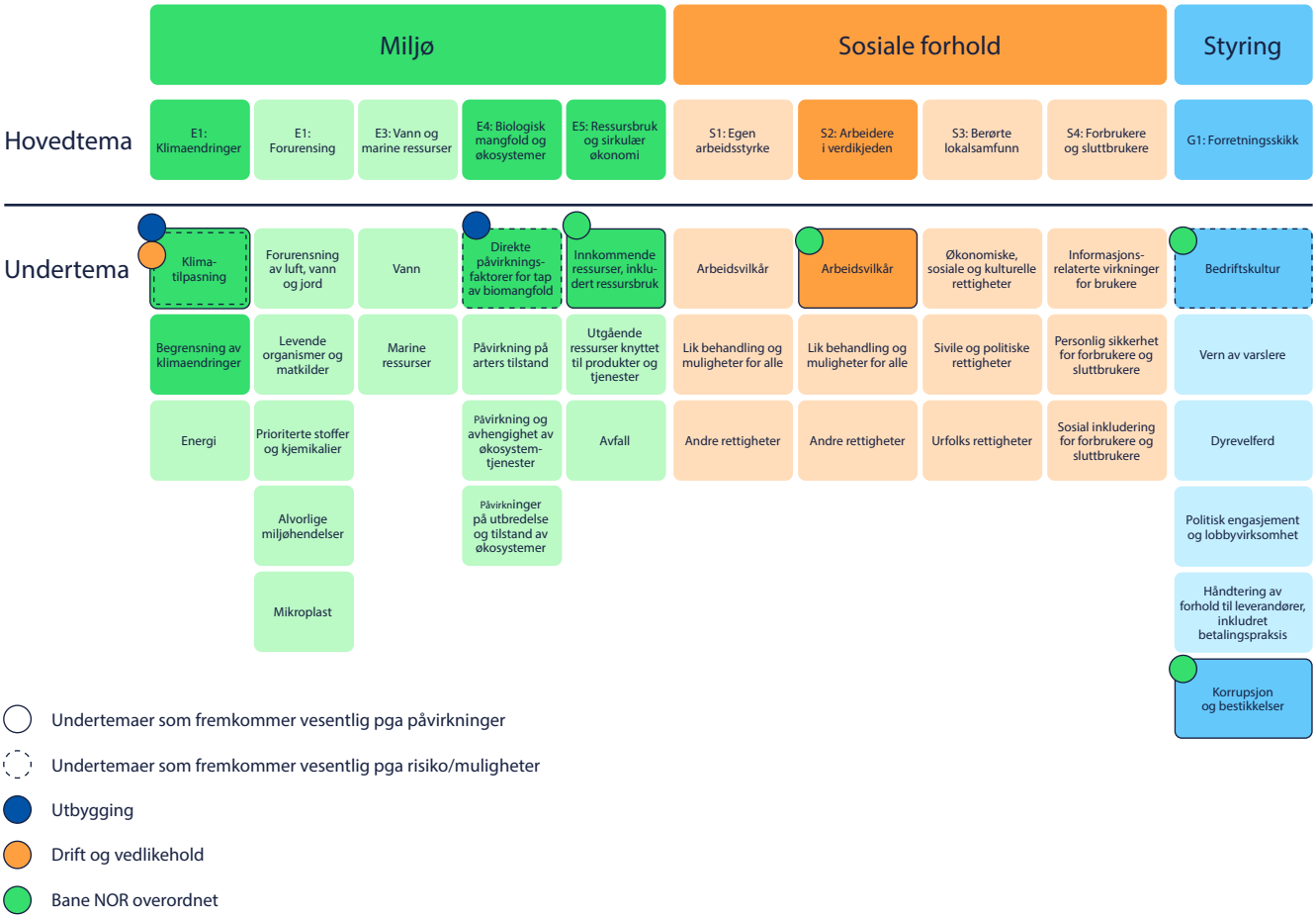
Dobbel vesentlighetsanalyse er gjennomført i henhold til kravene i ESRS 1. Det at temaer ikke er funnet vesentlig for Bane NORs bærekraftsrapportering, betyr ikke at det ikke foreligger positive og negative påvirkninger innenfor disse som Bane NOR må ivareta. Dette er illustrert i figur 7. hvor flere bærekraftstemaer ligger i områdene utenfor vedtatt terskelverdi. Dette betyr at det foreligger påvirkninger som Bane NOR må påse og ivareta, selv om vurdering av konsekvens og sannsynlighet gjør at de faller under terskelverdien for vesentlighet. I tillegg kommer lovverk, som Bane NOR skal følge helt uavhengig av påvirkning, for eksempel for sikkerhet for ansatte, kunder og sluttbrukere, forurensning og vannforvaltning. Disse følges opp gjennom rutiner for internkontroll, og det er satt mål på flere av disse, som følge av lovkravene. I tillegg er Bane NOR som statlig eid foretak underlagt politiske føringer som skal følges uavhengig av vesentlighet. Det vil derfor være områder det rapporteres på i de vesentlige ESRS-ene som følge av lovverk eller politiske føringer, og ikke av påvirkning over terskelverdi.

Figur 3 Resultat av dobbelt vesentlighetsanalyse november 2024



I den oppdaterte vesentlighets-analysen gjennomført november 2024 ligger hovedtemaene E1, E4, E5, S2 og G1 over terskelverdi. Temaene innenfor de fastsatte terskelverdiene samsvarer med tilbakemeldinger fra både eksterne og interne interessenter, samt forventningene i eierskapsmeldingen og nasjonal transportplan. Den største endringen fra vesentlighetsanalysen høsten 2023 er at E5 Ressursbruk og sirkulærøkonomi nå ligger over terskelverdien, mens S1 Egen arbeidsstyrke har falt under. Bane NORs påvirkning på ressursbruk og sirkulærøkonomi har fått økt oppmerksomhet gjennom interne undersøkelser og analyser av eget innkjøpsmønster, samt eksterne analyser av bygg- og anleggsbransjens materialfotavtrykk og potensial for reduksjon*.

Figur 4 Oversikt over ESRS hoved- og undertemaer der Bane NOR har vesentlig påvirkning, risiko og muligheter



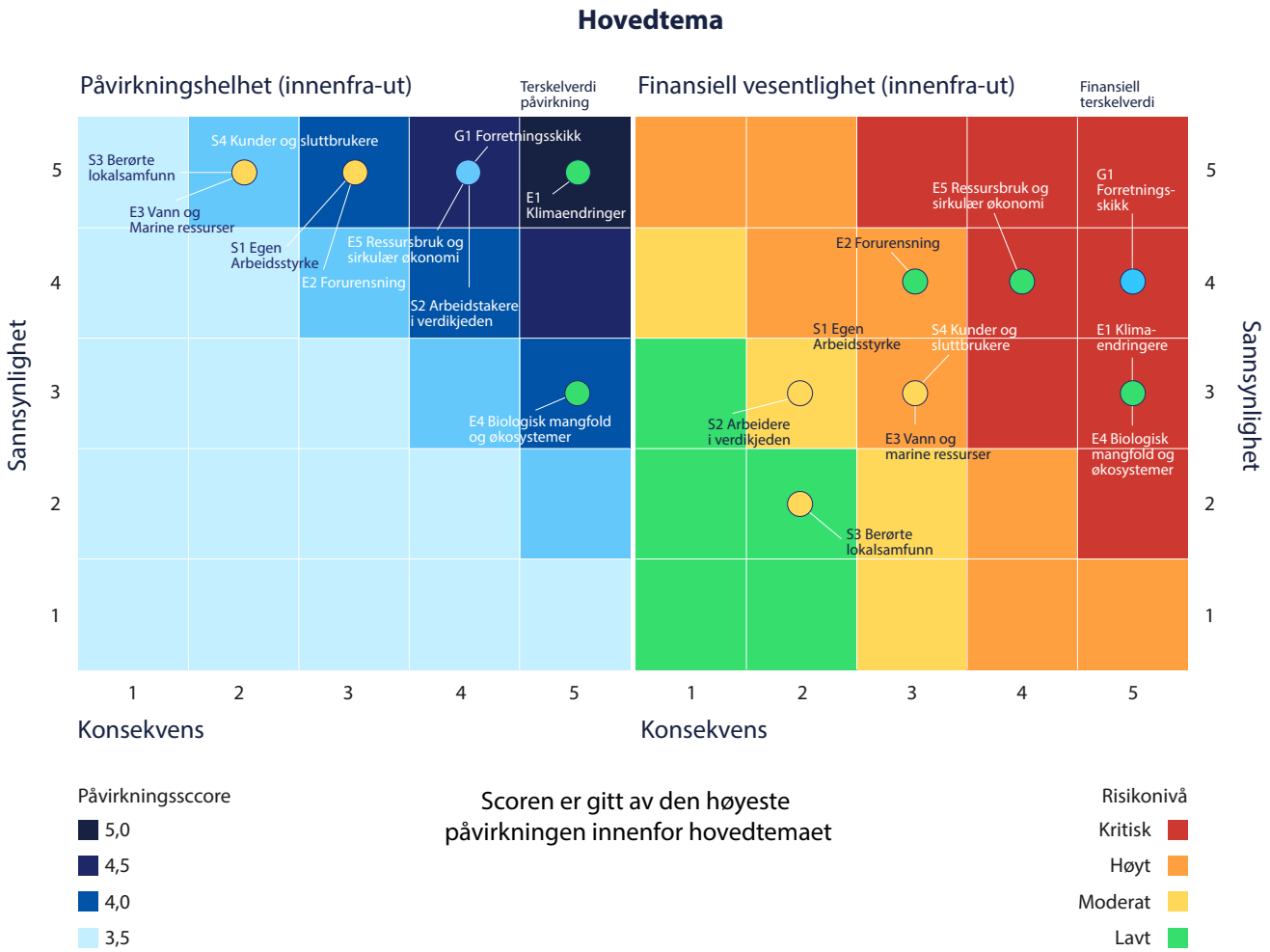
* Ny rapport: Slik kan vi kutte i Norges skyhøye materialforbruk | EY Norge

Når det gjelder S1 Egen arbeidsstyrke, er det identifisert flere påvirkninger som Bane NOR har stort fokus på, spesielt knyttet til arbeidsvilkår og likebehandling, se S1-kapittelet for nærmere beskrivelse. Disse påvirkningene ble imidlertid vurdert til å ligge rett under terskelverdien. En av årsakene til dette er at mange av forholdene innenfor S1 er strengt lovregulert, og det er iverksatt flere avbøtende tiltak og initiativer som reduserer risikoen på området. Vi har likevel valgt å rapportere på ESRS S1 for 2024, fordi temaet har vært vurdert til å ligge over terskelverdi for vesentlighet frem til analysen ble oppdatert helt mot slutten av året. I den foregående analysen var det undertemaet Likebehandling og like muligheter for alle, og undertemaet opplæring og kompetanseutvikling som gjorde temaet vesentlig. Påvirkningene innenfor temaet var da manglende forståelse og aktiviteter knyttet medarbeiderutvikling og karriereveier i organisasjonen. Her er det siden da blitt iverksatt viktige tiltak for å redusere denne påvirkningen.

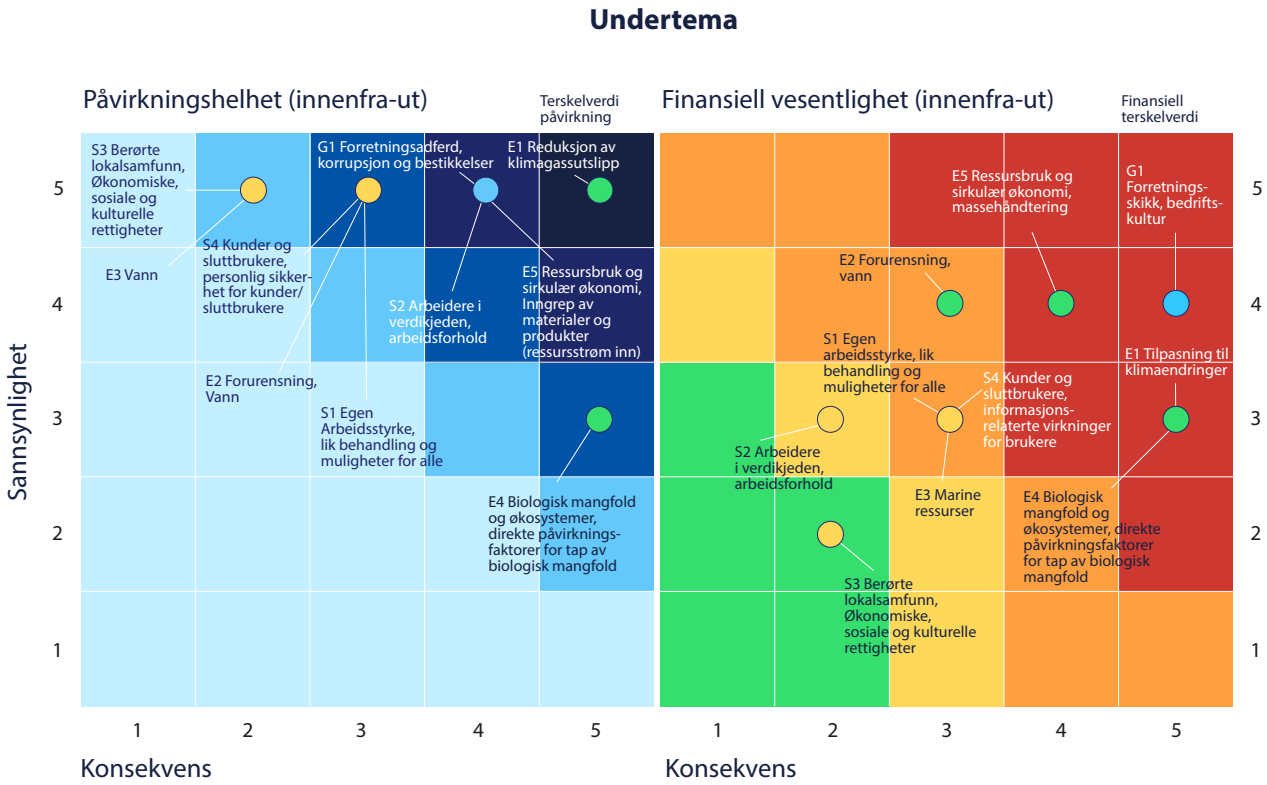
Slike endringer i resultatene viser at gjennomføring av dobbel vesentlighetsanalyse og tolkning av datagrunnlaget i forhold til selskapskonteksten er en krevende øvelse, der vi modnes som organisasjon for hver gang dette gjennomføres.

Matriser gitt i figur 5, 6 og 7 viser resultatene fra utført dobbelt vesentlighetsanalyse fremstilt etter påvirkningen, risikoen eller muligheten som ligger til grunn for at det enkelte under- eller under-undertemaet er vesentlig, som videre ligger til grunn for at hovedtemaet er vesentlig.

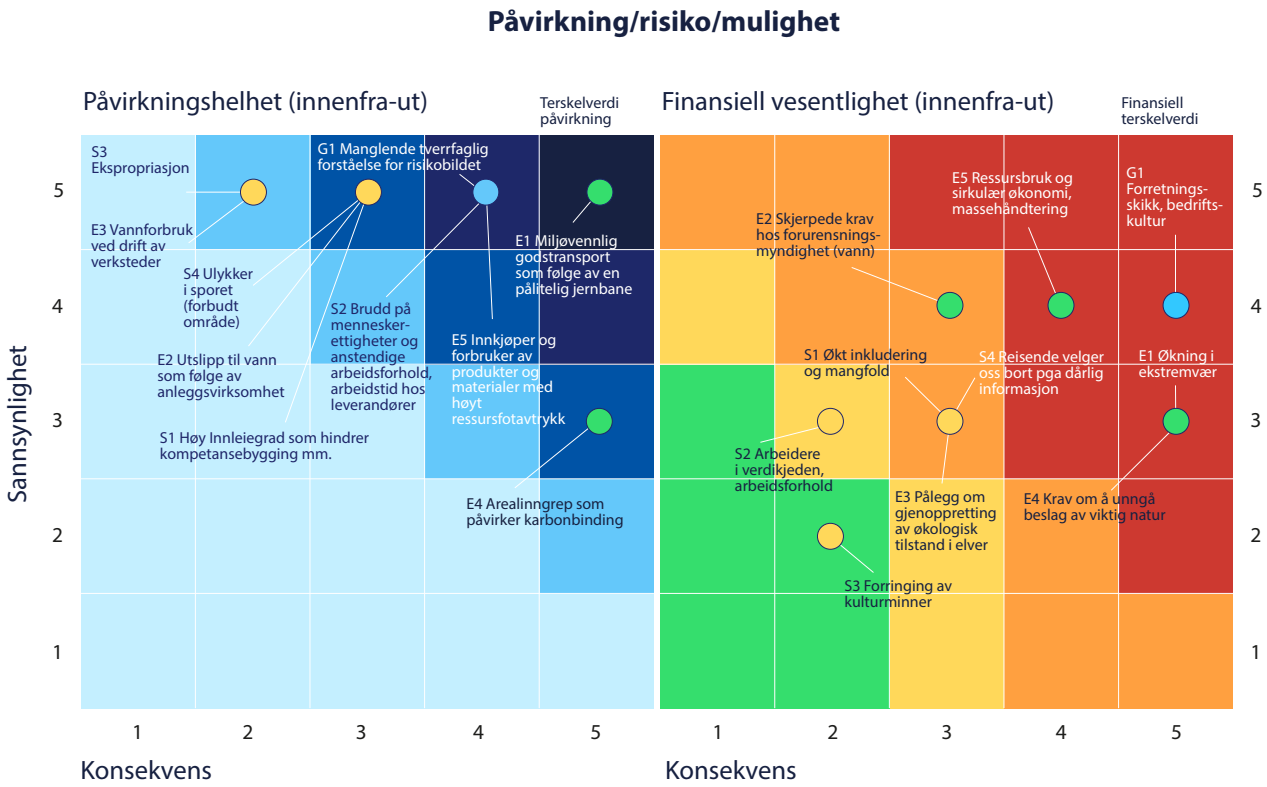
Figur 5 Resultat av dobbelt vesentlighetsanalyse på hovedtemanivå



Figur 6 Resultat av dobbelt vesentlighetsanalyse på undertema- og under-undertemanivå



Figur 7 Utvalgte påvirkninger, risikoer og muligheter identifisert i dobbelt vesentlighetsanalysen



Tabell 8 Vesentlige bærekraftstemaer for rapportering i 2024

ESRS	Finansielt vesentlig	Vesentlig positiv og negativ påvirkning	Vesentlig for bærekrafts-rapportering 2024	Samlede vurderinger som ligger til grunn for konklusjon om vesentlighet
ESRS E1 Klimaendringer	Ja	Ja	Ja	I tabellen under vises hvilken påvirkning og risiko som gjorte temaet vesentlig. Dette harmoniserer med forventing fra eier, gjennom Nasjonal transportplan og eierskapsmeldingen, at statseide virksomheter skal kutte klimagassutslipp og vurdere klimarisiko.
ESRS E2 Forurensning	Nei	Nei	Nei	Relativt sett mindre påvirkning enn andre type virksomheter. Bane NOR må etterleve strenge lovkrav på feltet. Lik etterlevelse av prosess og rutiner for internkontroll er satt på agendaen i Bane NOR.
ESRS E3 Vann og marine ressurser	Nei	Nei	Nei	Relativt sett mindre påvirkning enn andre transportvirksomheter. Bane NOR må etterleve strenge lovkrav på feltet. Lik etterlevelse av prosess og rutiner for internkontroll er satt på agendaen i Bane NOR. Området er delvis dekket av ESRS E4, og de siste årene har det blitt gjort betydelige forbedringer og etableringer av stikkrenner for å beskytte vannmiljøet langs jernbanen.
ESRS E4 Biologisk mangfold og økosystemer	Ja	Nei	Ja	I tabellen under vises hvilken risiko som gjorte temaet vesentlig. Dette harmoniserer godt med forventninger fra eier gjennom Nasjonal transportplan og eierskapsmeldingen at statseide foretak skal redusere sin påvirkning på natur.
ESRS E5 Ressursbruk og sirkulær økonomi	Nei	Ja	Ja	Bane NOR er en stor innkjøper og forbruker av materialer med høyt ressursfortavtrykk. Se videre forklaring i tabell under.
ESRS S1 Egen arbeidsstyrke	Nei	Ja for 2024 Nei i oppdatert analyse	Ja for analysen som har ligget til grunn for arbeidet i 2024. Nei for 2025	Undertemaet likebehandling og like muligheter for alle med under-undertemaet opplæring og kompetanseutvikling kom over terskel for påvirkningsvesentlighet i analysen gjort i 2023. Påvirkningene innenfor temaet var manglende forståelse og aktiviteter knyttet medarbeiderutvikling og karriereveier i organisasjonen. I oppdatert analyse i november 2024 kom temaet rett under terskelverdi, med samme undertema, mye fordi det er igangsatt flere viktige tiltak på området siden vesentlighetsanalysen i 2023. Bane NOR vil fremover jobbe målrettet for mangfold og likestilling til tross for at temaet ikke fremover er over terskelverdi for vesentlighet.
ESRS S2 Arbeidere i verdikjeden	Nei	Ja	Ja	Temaet er omtalt i Eierskapsmeldingen, og Åpenhetsloven gir oss klare krav om rapportering innen menneskerettigheter. Se videre forklaring i tabell under.
ESRS S3 Berørte lokalsamfunn	Nei	Nei	Nei	Samfunn, lokalmiljø og naboer er selvfølgelig et svært viktig tema for Bane NOR, og det legges opp til betydelige medvirkningsprosesser med lokalsamfunn og naboer i utbyggingssaker. Temaet kom i en helhetsvurdering ikke over terskelverdi for vesentlighet i 2024.
ESRS S4 Forbrukere og sluttbrukere	Nei	Nei	Nei	Forbrukere og sluttbrukere er svært viktig for Bane NOR og vår eksistensberettigelse. Blant annet er punktlighet den viktigste KPI'en Bane NOR rapporterer på i stort. Et annet viktig tema for Bane NOR er sikkerhet for kunden. Temaet kom i en helhetsvurdering ikke over terskelverdi for bærekraftsrapportering for 2024. Bane NOR ble ikke av interessenter eller i analysene vurdert å ha relativt større negativ og positiv påvirkning på undertemaene i standarden enn andre virksomheter (informasjonsrelaterte påvirkninger, personlig sikkerhet og sosial inkludering). Det rapporteres altså på temaet, men ikke som en del av bærekraftsberetningen.
ESRS G1 Forretnings-skikk	Ja	Ja	Ja	Dette temaet er omtalt i Eierskapsmeldingen som en klar forventning til statseide selskap. Se videre forklaring i tabell under.

Tabell 6 Vesentlige påvirkninger identifisert i dobbelt 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 ressursfotavtrykk i verdikjeden	Utbygging, drift og ved likehold	Egen virksomhet
S1 Egen arbeidsstyrke	Likebehandling og like muligheter	Manglende forståelse og aktiviteter knyttet medarbeiderutvikling og karriereveier i organisasjonen. (Fra analysen 2023).	Hele konsernet	Egen virksomhet
S2 Arbeidere i verdikjeden	Arbeidsvilkår	Manglende etterlevelse av arbeids-miljølovens krav til arbeidstid kan føre til sikkerhetsrisikoer, dårlig arbeidslivs-balanse og utnyttelse av arbeidskraft	Utbygging, drift og vedlikehold, eiendomsutvikling	Oppstrøms
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	Utbygging, drift og vedlikehold, eiendomsutvikling	Egen virksomhet

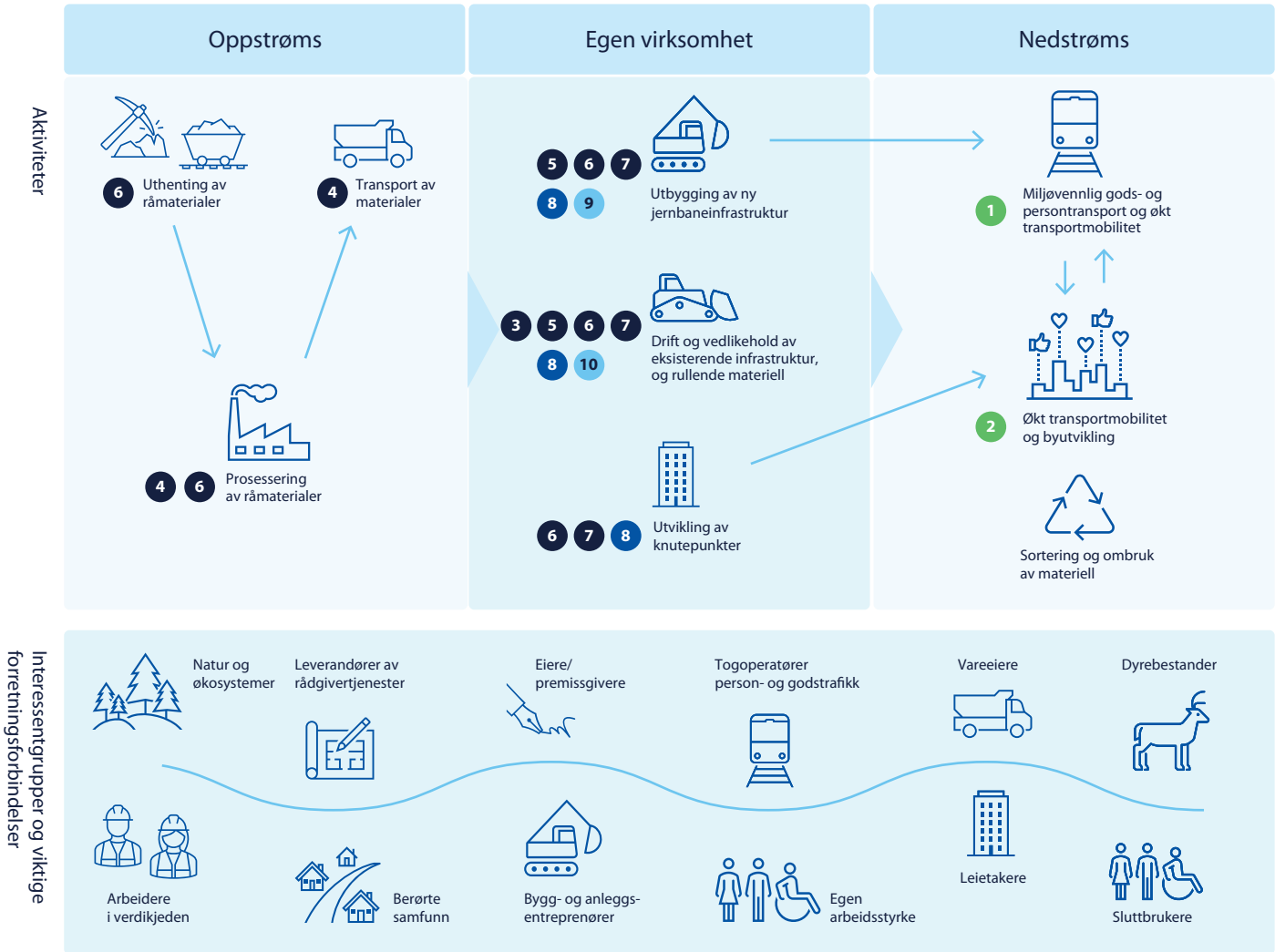
Tabell 7 Vesentlige finansielle risikoer og muligheter identifisert i dobbelt vesentlighetsanalyse 2024

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

For nærmere beskrivelse av forholdene som ligger til grunn for vesentlighetsvurderingen, vises det til temakapitlene.

På neste side vises en oversikt og hvilke deler av verdikjeden som er berørt av de vesentlige påvirkningene, risikoene og mulighetene:

Figur 8 Overordnet verdikjede oppstrøms og nedstrøm for Bane NORs virksomhet, med vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter



Vesentlige positive og negative påvirkninger

positive negative

Vesentlige finansielle risikoer og muligheter

muligheter risikoer

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

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

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.

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

E5 - Inngående ressurser, herunder Ressursbruk
Stort materialforbruk av gjennom vår høye aktivitet, med tilsvarende høyt ressursfotavtrykk i verdikjeden.

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

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

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.

Håndtering av påvirkninger, risiko og muligheter

1-11 Opplysninger om prosessen med vurdering av vesentlighet [ESRS 2 IRO-1, E1 IRO-1, og IRO-2]

Beskrivelse av prosess for å vurdere påvirkninger, risiko og muligheter
I 2023 gjennomførte Bane NOR en dobbel vesentlighetsanalyse i samsvar med kravene i CSRD, som ble ytterligere styrket i 2024. Bane NOR anser CSRD-rammeverket som et verdifullt verktøy for å avgrense hvilke forhold og aktiviteter som faller innenfor bærekraftsbegrepet. Av den grunn har det i denne prosessen blitt forsøkt å definere Bane NORs aktiviteter innenfor de under- og under-undertemaene som er gitt av ESRS 1, AR 16.

Gjennomføringen av dobbelt vesentlighetsanalyse i 2024 kan deles inn i aktivitetene datainnsamling og kartlegging, interessentdialog og beslutning av endelig resultat for analysen.

Figur 9 Prosess for å vurderer påvirkninger, risiko og muligheter

Datainnsamling og kartlegging	Interessentdialog	Beslutte vesentlige bærekrafttemaer
Gjennomføring av arbeidsmøter med fagmiljøene for å kartlegge påvirkninger risikoer og muligheter på det laveste nivået i ESRS, og vurdere dem etter konsekvens (skala, omfang og uopprettelig karakter) og sannsynlighet	Hente og tolke innspill fra: • Intern spørreundersøkelse • Ekstern dialog med kunder/leverandører/samarbeidspartnere • Ledergrupper på nivå 2 og 3 • Intervju med styremedlemmer • Eksterne føringer og retningslinjer	Beslutte terskelverdier for påvirkningens vesentlighet og finansiell vesentlighet i: • Prosjektets styringsgruppe • Konsernledelsen • Revisjonsutvalget • Styret Forankring av divisjonenes påvirkning og oppfølging av dette i respektive ledergrupper

I datainnsamlings- og kartleggingsdelen har det blitt gjennomført en grundig nedenfra-og-opp analyse gjennom å kartlegge virksomhetens påvirkninger, risikoer og muligheter innenfor undertemaene- og under-undertemaene i ESRS, og videre vurdere disse etter konsekvens og sannsynlighet, der konsekvens er utledet av parameterne skala, omfang og uopprettelig karakter. Sannsynlighet og konsekvenskategorier som vist i underliggende tabell er anvendt ved vurderingen av påvirkning. I tillegg er det vurdert hvor i verdikjeden påvirkning, risiko eller mulighet oppstår, innenfor hvilket av Bane NORs virksomhetsområder det gjelder, og innenfor hvilken tidshorisont det vil inntreffe, der dette er relevant. Det har også i større grad enn tidligere blitt registrert aktuelle avhengigheter knyttet til den enkelte påvirkning, risiko eller mulighet. Dette gir et tydeligere bilde av bakenforliggende årsaker, mulige innganger til å redusere risikoer og påvirkninger, utnytte muligheter, eller se ulike påvirkninger, risikoer og muligheter i sammenheng. Vurderingene ble gjort i samarbeid med de aktuelle fagmiljøene for hvert bærekraftstema*, og mer enn 50 ansatte har deltatt i arbeidet.

* For å identifisere påvirkninger innenfor temaet ressursbruk og sirkulærøkonomi har det blitt tatt utgangspunkt i beregninger gjort av logistikkenheten. Det har ikke blitt gjennomført høringer av berørte lokalsamfunn eller andre eksterne knyttet materialforbruket vårt eller lagring av materiell i forbindelse med kartleggingen.

Tabell 8 Sannsynlighets- og konsekvenskategorier anvendt i vurdering av positive og negative påvirkninger

Nivå	Konsekvens (negativ/positiv)			Nivå	Sannsynlighet
	Skala (scale)	Omfang (scope)	Irreversibilitet (irremedibility)		
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%)

Vurdering av finansiell vesentlighet ble foretatt av økonomidirektørene fra stab og divisjoner, finansdirektør, samt ansvarlig for risikostyring i Bane NOR, 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 sannsynlighet- og konsekvenskategorier i Bane NOR ble anvendt i vurderingen og som grunnlag for å sette terskelverdien for finansiell vesentlighet.

Tabell 9 Sannsynlighet og konsekvenskategorier anvendt i vurdering av finansiell vesentlighet

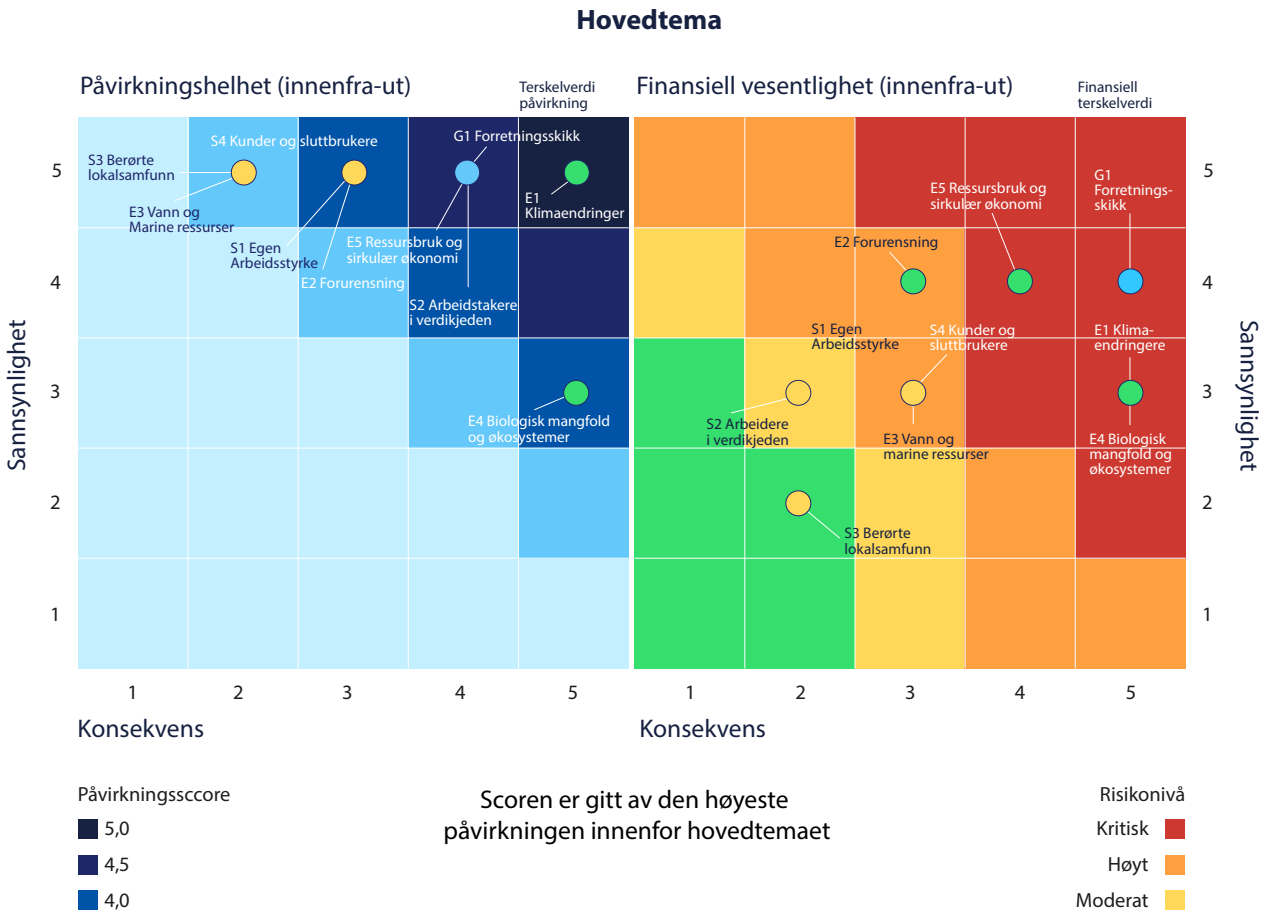
Sannsynlighetskategorier	Konsekvens	Finansiell verdi
Svært stor sannsynlighet (91% til 100%)	Svært alvorlig	>300 MNOK
Stor sannsynlighet (66% til 90%)	Alvorlig	100-100 MNOK
Moderat sannsynlighet (36% til 65%)	Moderat	50-100 MNOK
Liten sannsynlighet (11% til 35%)	Lav	10-50 MNOK
Meget liten sannsynlighet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

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

1. Terskel for finansiell påvirkning (utsiden inn) settes i kategori svært alvorlig konsekvens med verdi > 300 millioner NOK og sannsynlighetsgrad over 10%. iht. konsernprosedyre for helhetlig risikostyring.

2. Terskel for negativ og positiv påvirkning (innsiden ut) ble satt til 4,5 ut ifra en kvalitativ vurdering gjort av prosjektets styringsgruppe etterfulgt av behandling i konsernledelsen og revisjonsutvalget.

Figur 9 Modell for vesentlighetsvurdering



Prosess for beslutning og oppfølging

Terskelverdiene som utgjør hvilke temaer som er vesentlige for Bane NORs rapportering er besluttet av styret, etter en grundig involvering av fagressurser, styringsgruppen som ble opprettet i dobbelt vesentlighetsanalyse-prosjektet og konsernledelsen i Bane NOR. Etter gjennomført dobbelt vesentlighetsanalyse ble hovedtemaene plassert i forhold til deres vesentlighetsvurdering i en felles matrise med påvirkningens vesentlighet på x-aksen og finansiell vesentlighet på y-aksen (Figur 3). Terskelen for påvirkningens vesentlighet ble så foreslått på bakgrunn av denne oversikten. Terskelen for finansiell vesentlighet ble besluttet iht. terskler fra gjeldene risikorammeverk før analysen ble gjennomført. Den videre oppfølgingen av vesentlige påvirkninger vil følge etablert prosess for helhetlig risikostyring. De identifiserte påvirkningene, risikoene og mulighetene som ligger til grunn for vesentlighetsvurderingen, avgjør hvilke rapporteringspunkter Bane NOR anser som vesentlige.

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

Det inngår også identifisering og vurdering av vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter i Bane NORs prosess for risikostyring, slik det er grundig beskrevet tidligere i bærekraftsberetningen. Compliance-funksjonen fremmer etisk forretningsskikk ved å forebygge og avdekke risiko relatert til etterlevelse av regelverk og interne styringsdokumenter. Risikovurderingsprosessen består av en vurdering av gjeldende relevant regelverk og forventninger fra vår eier, iboende risiko knyttet til leverandører og bransje, egenvurdering av de vesentlige utbyggingsprosjektene, risikoreduserende tiltak gjennomført av stabsfunksjoner og til slutt en sammenstilling av risikobildet fra compliance. Det gjennomføres også løpende risikovurderinger knyttet til enkelt-situasjoner i linjen som valg av leverandør og produkt.

Vurdering av de enkelte vesentlige bærekraftstema

ESRS 1 Klimaendringer

Bane NOR har ikke vurdert ulike klima-scenarier i sin vurdering av klimarisiko. Dette er et utviklingsområde.

Fysisk klimarisiko
«Tilpasning til klimaendringer» ble vurdert som vesentlig både innen påvirkningsvesentlighet og risiko. Innen påvirkningsvesentlighet var det «Utilstrekkelig klimatilpasning for flom og ras, som utgjør en risiko for utglid-ninger, skader på konstruksjoner og er til fare for reisende og ansatte» som ble vurdert som vesentlig, spesielt for Drift og vedlikehold. Innen risiko var det «Økning i ekstremvær i form av nedbør og flom medfører behov for omfattende tiltak på eksisterende infrastruktur» som ble vurdert som over terskelverdi.

«Økt sårbarhet som følge av klima-endringer må møtes med en mer motstandsdyktig infrastruktur», sies det i NTP 2025-2036. Risikoen rela-tert til økning i ekstremvær i form av nedbør og flom ble vurdert innenfor tidsperspektivet mellomlang sikt (1-5 år) i forbindelse med vesentlighets-vurderingene. Denne risikoen medfører behov for omfattende tiltak på eksisterende infrastruktur og antas over terskelverdi.

Bane NORs fysiske klimarisikoer deles inn i årsakskategoriene temperatur, nedbør og vind. For nedbør ser vi økt vannføring og hyppigere forekomst av flomsituasjoner. En risiko knyttet til vind er fallende trær i sporet eller over kontaktledning. Det observeres at ekstrem vannføring i dag får langt færre konsekvenser for togfremføring enn tidligere; dette tyder på at gjen-nomførte tiltak i infrastrukturen har en risikoreduserende effekt. På den andre siden er ekstreme værhendelser forventet å øke videre og også skje på nye steder; dette er med på å øke risikoen.

Overgangsrisiko knyttet til klimagassutslipp og energi
Det var tre påvirkninger, risikoer og muligheter som ble vurdert over terskelverdi knyttet til klimagass-reduksjon, som belyst i figur 0.4. To av dem, miljøvennlig gods- og person-transport som følge av trafikkover-føring, samt fortetting av knutepunkt som øker kollektivtransporten, er begge muligheter knyttet til mer transport på jernbanen. Disse repre-senterer derfor den nedstrøms påvirkningen Bane NOR har som tilbyder av infrastrukturen til klima- og miljøvennlig *jernbanetransport*. Overgangen til lavutslippssamfunnet kan utgjøre en positiv overgangsrisiko for Bane NOR, gjennom økte midler for å styrke jernbanen som trans-portmiddel, som tilrettelegger for at flere velger transport med jernbanen. Ser man det nasjonale klimagass-budsjettet for samferdselssektoren i sammenheng kan det gi lavere klima-

gassutslipp samlet sett i et langtidsperspektiv å investere disse utslippene i jernbaneutbygging fremfor andre transportformer*.

Den siste vesentlige påvirkningen er negativ og knyttet til Bane NORs produksjon av *jernbaneinfrastruktur*, som benytter klimaintensive materialer som betong og stål. I et utbyggingsprosjekt representerer materialbruken typisk mellom 80-90% av de totale utslippene, og er sånn sett den største utslippsposten. Økte kostnader for klimagassutslipp representerer en sannsynlig prisøkning på materialer for Bane NOR, som samlet vurderes å kunne havne over terskelverdi. I dette scenariet blir utbyggingsaktivitet, som er den mest utslippsintensive aktiviteten i Bane NOR, relativt sett mer kostbart. Dette vil kunne styrke dreiningen mot mer utbedring, drift og vedlikehold fremfor nybygging, med konsekvenser for Bane NORs forretningsmodell.

Det kan utgjøre en regulatorisk risiko og en omdømmerisiko dersom Bane NOR ikke klarer å redusere utslippene i forbindelse med våre anleggsaktiviteter, drift og vedlikehold, i henhold til egne målsettinger og eksterne føringer, især statlige forpliktelser gitt av nasjonal klimapolitikk. De statlige forpliktelsene har ikke inngått i vesentlighetsvurderingen, men er naturligvis sentrale i Bane NORs klimaarbeid.

Undertemaet energi nådde ikke over terskelverdien for vesentlighet, men utgjør et viktig tema for Bane NOR siden vi i stor grad bruker mye elektrisk energi til drift av jernbaneinfrastrukturen. Dette henger igjen sammen med Norges klimamål. Den økende etterspørselen etter elektrisk energi, sammen med en større andel fornybar energiproduksjon og den geopolitiske situasjonen i Europa, skaper en overordnet risiko for større variasjoner i kraftbalansen. Det kan potensielt føre til et nasjonalt kraftunderskudd og økte kraftpriser i fremtiden. Dette utgjør derfor en negativ overgangsrisiko for dette temaet hos Bane NOR. På den annen side er jernbanen en energieffektiv transportform sammenlignet med alternativene.

ESRS E4 Biologisk mangfold og økosystemer

I vesentlighetsanalysen fremkom biologisk mangfold og økosystemer som finansielt vesentlig, med undertema «direkte påvirkning på biologisk mangfold og økosystemer» og under-undertema «areal-, ferskvann- og havbruksendring». Temaet er finansielt vesentlig i utbyggingsprosjekter pga. skjerpede krav knyttet til permanente arealendringer (for eksempel for å unngå nedbygging av viktig natur) som kan medføre endring til en annen og mer kostbar trasé med lavere naturpåvirkning, eller annen, mer kostbar byggeteknikk.

Bane NORs konsernprosedyre for klima og miljø setter krav til risikobasert tilnærming til miljøarbeidet. I det ligger blant annet at miljøaspekter av egen aktivitet med risikoer og muligheter skal kartlegges i samtlige divisjoner. Resultatene skal blant annet være en del av grunnlaget for BNs overordnede vesentlighetsanalyse, mål- og KPIer og etablering av skriftlige instrukser og innen klima og miljø. Eksempelvis gjennomførte ny divisjon for drift– og vedlikehold miljøaspektanalyse i 2024, for å identifisere sine risikoer og viktigste aktiviteter som påvirker miljøet og tiltak som bør prioriteres for å støtte Bane NORs strategiske mål og prioriteringer innen bærekraft.

ESRS E5 Ressursbruk og sirkulær økonomi

Innen ressursbruk og sirkulærøkonomi var det undertema «Inngående ressurser, herunder ressursbruk» og påvirkningen «Stort materialforbruk gjennom høy aktivitet, med tilsvarende høyt ressursfotavtrykk i verdikjeden» som kom over terskelverdi for vesentlighet i oppdatert analyse høsten 2024. Det er spesielt i utbyggingsaktiviteten og vår drift og vedlikeholdsaktivitet at dette er relevant. Bane NOR er en stor forbruker av materialer i likhet med bygg- og anleggsbransjen ellers. Dette underbygges av aktuelle studier. Logistikkavdelingen har de siste fire årene kartlagt en stor mengde ombrukbart overskuddsmateriell, der kun deler har blitt gjenbrukt. Dette viser at vi har stor påvirkning og en muligheter innenfor dette området. ESRS S1 og ESRS S2 har ikke IRO-krav som er aktuelle her.

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

ESRS G1 Forretningsskikk
For beskrivelse av prosessen for å identifisere vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter i forbindelse med spørsmål som gjelder god forretningsskikk vises det til risiko-vurderingsprosessen beskrevet i kapittel 1-4.

Opplysningskrav i ESRS-standarder som er omfattet av foretakets bærekraftsrapport (ESRS 2 IRO-2)

Bakerst i årsrapporten finnes en ESRS indeks med henvisning til hvilke krav som er oppfylt og hvor i rapporten de står. Rapporteringskravene fremkommer også av innholdsfortegnelsen i begynnelsen av bærekraftsberetningen, men ikke like detaljert.

Tabell 10 Liste over datapunkter i overgripende og emnespesifikke standarder som stammer fra annen EU-lovgivning

Rapporte-ringskrav	Data-punkt	Innhold	SFDR	Pilar 3	Forordningen om referanseverdier	EUs klima-forordning	Sidetall/ relevans
ESRS 2 GOV-1	21 (d)	Kjønnsfordeling i styret	x		x		
ESRS 2 GOV-1	21 (e)	Prosentdel av styremedlemmer som er uavhengige			x		
ESRS 2 GOV-4	30	Erklæring om aktsomhetsvurdering	x				
ESRS 2 SBM-1	40 (d) i	Deltakelse i aktiviteter knyttet til fossilt brensel	x	x	x		
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	
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		
ESRS E1-5	38	Energiforbruk fra fossile kilder oppdelt etter kilder (bare sektorer med høy klimapå-virkning)	x				
ESRS E1-5	37	Energiforbruk og energimiks	x				
ESRS E1-5	40-43	Energiintensitet i forbindelse med aktiviteter i sektorer med høy klimapåvirkning	x				
ESRS E1-6	44	Brutto klimagassutslipp innenfor scope 1 2 3 og samlede klimagassutslipp	x	x	x		
ESRS E1-6	53-55	Brutto utslippsintensitet for klimagassutslipp	x	x	x		
ESRS E1-7	56	Fjerning av klimagasser og klimakvoter				x	
ESRS E1-9	66	Referanseporteføljens eksponering mot klimarelaterte fysiske risikoer			x		
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 energieffektivi-tetsklasser		x			
ESRS E1-9	69	Porteføljens grad av eksponering mot klimarelaterte muligheter			x		
ESRS E2-4	28	Mengden av hvert forurensende stoff som er oppført i vedlegg II til E-PRTR-forordnin-gen, 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 m3 per nettoinntekt av egen virksomhet	x				
ESRS 2 SBM-3 - E4	16 (a) i	Biodiversitets-sensitive områder	x				
ESRS 2 SBM-3 - E4	16 (b)	Påvirkning på land	x				
ESRS 2 SBM-3 - E4	16 (c)	Truede arter	x				
ESRS E4-2	24 (b)	Bærekraftig areal-/landbruks-praksis eller -policy	x				
ESRS E4-2	24 (c)	Bærekraftige metoder eller policyer for havområder	x				
ESRS E4-2	24 (d)	Policyer for å håndtere avskoging	x				
ESRS E5-5	37 (d)	Ikke-gjenvunnet avfall	x				
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 barnearbeid	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 menneske-rettigheter og OECDs retningslinjer	x		x		
ESRS 2 SBM-3 - S2	11 (b)	Vesentlig risiko for barnearbeid eller tvangsarbeid i verdikjeden	x				
ESRS S2-1	17	Forpliktelser i forbindelse med menneskerettighetspolicy	x				
ESRS S2-1	18	Policyer for arbeidere i verdikjeden	x				
ESRS S2-1	19	Manglende overholdelse av FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneske-rettigheter og OECDs retningslinjer	x		x		
ESRS S2-1	19	Policy for aktsomhetsvurdering i spørsmål som behandles i Den internasjonale arbeidsorganisasjons (ILO) grunnleg-gende konvensjoner 1-8			x		
ESRS S2-4	36	Menneskerettighetsspørsmål og -hendelser	x				
ESRS S3-1	16	Forpliktelser i forbindelse med menneskerettighetspolicy	x				
ESRS S3-1	17	Manglende overholdelse av FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneske-rettigheter, 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 menneske-rettigheter og OECDs retningslinjer	x		x		
ESRS S4-4	35	Menneskerettighetsspørsmål og -hendelser	x				
ESRS G1-1	10 (b)	FNs konvensjon mot korrupsjon	x				
ESRS G1-1	10 (d)	Vern av varslere	x				
ESRS G1-4	24 (a)	Bøter for brudd på lover om bekjempelse av korrupsjon og bestikkelser	x		x		
ESRS G1-4	24 (b)	Standarder om bekjempelse av korrupsjon og bestikkelser	x				

Måleindikatorer og mål

Måleindikatorer i forbindelse med vesentlige bærekrafts-forhold (MDR – M)

De overordnede målene som er vedtatt innen våre vesentlige bærekraftstema finnes i tabellen under. Fullstendig oversikt over mål og indikatorer for våre vesentlige temaer finnes i kapitlene om de vesentlige temaene. Bærekraftmål er, som allerede redegjort for, integrert i konsernets strategi og målekort. Oppnåelse av mål krever at det jobbes aktivt med målene i hele organisasjonen, samt at Bane NOR benytter sin markedsposisjon ved å stille krav i kontrakter med våre leverandører. Bane NOR jobber kontinuerlig med å konkretisere sine bærekraftsmål.

Tabell 11 Bane NORs overordnede mål innen vesentlige tema 2024

Bærekraftstema	Overordnet mål i 2024
ESRS E1 Klimaendringer	Redusere klimaavtrykk med 50 % innen 2030.
ESRS E4 Biologisk mangfold og økosystemer	Redusere tap av naturverdier og fremme stedegen natur. Ingen inngrep i naturområder med vesentlig regional eller nasjonal verdi.
ESRS E5 Ressursbruk og sirkulærøkonomi	Temaet kom over vesentlighetsgrense mot slutten av 2024, så mål vedtas i 2025.
ESRS S1 Egen arbeidsstyrke	Øke kvinneandel til 30% innen 2026.
ESRS S2 Arbeidere i verdikjeden	Andel leverandører som etterlever våre seriøsitetskrav skal være 100 %
ESRS G1 Forretningsskikk	Andel ansatte som er kjent med våre prinsipper for etikk, samfunnsansvar og habilitet skal være 100 %.

Miljøinformasjon

2.1 Innledning klima og miljø

Strategi og styring

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

Jernbanen er miljøvennlig når den ligger der, men å bygge og drifte jernbane har en påvirkning. Jernbane er i utgangspunktet en klima- og miljøvennlig transportform, uten klimautslipp i togfremføringen på alle elektrifiserte strekninger*, den er energi- og arealeffektiv sammenlignet med andre transportformer, og har dessuten svært lang levetid**.

Men ved *utbygging* av jernbane vil det være en betydelig klima- og miljøpåvirkning i form av tunge maskiner som kjører på hovedsakelig fossilt brennstoff og med relativt store naturinngrep (for eksempel i skog, våtmark, vassdrag, dyrket mark), bruk av klimaintensive materialer med tilhørende avfallsproblematikk og et stort behov for massetransport. Klimaintensiv materialbruk representerer en vesentlig påvirkning for Bane NOR.

Ved *drift og vedlikehold* av jernbanen vil man også ha et fossilt drivstoff-forbruk fra arbeidsmaskiner og et energiforbruk som går med til å drifte både infrastrukturen og selvsagt togfremføring. Reduksjon av utslipp fra fossilt drivstoff er et prioritert tiltaksområde som følger av nasjonal klimapolitikk. Jernbanen går videre gjennom viktige naturområder, som vassdrag og områder med sårbare og sjeldne arter, som medfører at spesielle hensyn må ivaretas ved ulike drifts- og vedlikeholdstiltak iht. eksempelvis naturmangfoldloven og vannforskriften.

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

Bane NOR sin eiendomsvirksomhet er stort sett konsentrert rundt togstasjoner og tilrettelegger for god fortetting- og knutepunktsutvikling, for at flere skal kunne velge toget som transportform. Dette bygger oppunder en bærekraftig, klima- og miljøvennlig samfunnsutvikling, som er en vesentlig mulighet for Bane NOR.

Viktige beslutninger som påvirker Bane NOR sin klima- og miljøpåvirkning tas utenfor Bane NOR gjennom politiske prosesser, som lokalisering av ny jernbane som er et viktig samfunnsspørsmål. I utbyggingsoppdrag får Bane NOR overordnede føringer knyttet til lokalisering og som enten direkte eller indirekte kan påvirke arealbeslag eller handlingsrom vi som byggherre har for å unngå eller begrense arealbeslag, med de klima- og miljøkonsekvenser som følger av det. I utbyggingsprosjekter følges prinsippene for tiltakshierarkiet (som følger av forskrift om konsekvensutredninger): *Unngå - Begrense - Istandsette - Kompensere*.

Bane NORs handlingsrom relatert til de to øverste nivåene unngå og begrense, kan påvirkes av overordnede beslutninger og føringer, for eksempel dersom premisser/føringer gjør at traséen kommer i konflikt med et viktig naturområde. Skjerpede krav knyttet til permanente arealendringer vurderes som finansielt vesentlig for Bane NOR.

Klimaendringene vurderes også som finansielt vesentlig. Mer nedbør og nedbør med større intensitet medfører økt risiko for naturhendelser, som flom og skred, som kan utgjøre en stor trussel for jernbane-infrastrukturen og tilhørende transportevne, og med potensielt store materielle kostnader.

Strategi og viktige føringer
NTP, eierdialogen og eierskapsmeldingen gir viktige strategiske

* Bruk av elektrisk energi vil ha et utslipp i verdikjeden knyttet til produksjon av strøm. På de ikke-elektrifiserte strekningene, som utgjør 20%, vil det være et klimagassutslipp under togfremføring knyttet til forbrenning av diesel.

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

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

Vurderingen av hvilke klima- og miljøtema som regnes som mest vesentlige i Bane NOR ble sist foretatt gjennom den doble vesentlighetsanalysen høsten 2024, se mer om denne i kapittel ESRS 2. Både hovedtemaene E1 klima, E4 biomangfold og økosystemer samt E5 ressursbruk og sirkulærøkonomi er vesentlige for konsernet. Klima ble vesentlig fordi Bane NOR potensielt har stor påvirkning, og kan bli påvirket (utsiden inn og innsiden ut). Det er også et prioritert tema både i eierskapsmelding, NTP, oppdragsbrevet fra Bane NORs eierdepartement, Samferdselsdepartementet, og Bane NORs overordnede virksomhetsstrategi. Gjennom oppdragsbrevet måles Bane NOR på utslippene som sorterer under innsatsfordelingsforordningen (typisk fra drivstofforbruk) og arealbruksendringer i våre anlegg, drift og vedlikehold. I tillegg etterspørres utslippseffekten av endret trafikk som følger av utbygging av jernbane og mindre trafikk på vei. Klimatilpasning sorterer i NTP under kapittelet om samfunnssikkerhet og et uttalt mål for Regjeringen er å «*bidra til at transportinfrastrukturen blir bedre tilpasset et fremtidig klima, spesielt gjennom planene for å redusere vedlikeholdsetterslepet for jernbane,…*». Det økte nivået i overføringer til vedlikehold og fornyelse av jernbanen er koblet til å gjøre denne nettopp mer robust og tilpasset til å tåle klimaendringene .

Biologisk mangfold og økosystemer er vesentlig av samme årsaker; klare føringer fra eier, og over terskelverdi for vesentlighet. I henhold til Nasjonal transportplan skal naturhensyn innarbeides i alle faser av planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av infrastrukturen. Videre forventer eier at naturverdier i områder med nasjonale eller vesentlig regionale verdier ikke reduseres, og det bør så langt som mulig ikke planlegges eller bygges samferdselsprosjekter som bryter opp sammenhengende naturområder eller områder med klima- og miljøverdier av nasjonal eller vesentlig regional interesse. NTP har prioritert arealbeslag av verdifull natur i utbyggingsprosjekter som en av to indikatorer på klima og miljø. Mer om dette temaet i kapittel E4 om biologisk mangfold og økosystemer. For første gang er også temaet E5 ressursbruk og sirkulærøkonomi kommet over terskelverdi for vesentlighet i analysen, og dette er derfor kort omtalt i kapittel E5: om ressursbruk og sirkulærøkonomi.

De øvrige miljøtemaene E2 og E3 nådde ikke over terskelverdien Bane NOR satte for vesentlig, verken finansielt eller knyttet til direkte påvirkning. Dette betyr ikke at Bane NOR ikke jobber med disse temaene. Særlig gjelder dette forurensning (E2), men også vann (E3). Lovverket i Norge er sterkt for begge områder, og Bane NOR jobber med å forbedre sin internkontroll for å ivareta disse lovkravene. Se etterfølgende avsnitt.

Håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter

Styring av klima- og miljøområdet i Bane NOR

Hovedprinsipper for arbeid med klima og miljø overordnet i Bane NOR er forankret i konsernprosedyre klima og miljø, som eies av konsernstaben strategi og bærekraft. Den fastslår bl.a. at Bane NOR skal ta en offensiv rolle i omstillingen mot en bærekraftig utvikling og lavutslippssamfunnet. Videre skal Bane NOR jobbe risikobasert innenfor klima og miljø. Arbeidet med å vurdere risiko, inkludert miljørelatert risiko i det operative, er innarbeidet i Bane NOR (se eksempelvis kapittelet om Risikostyring og internkontroll i innledende del, ESRS 2 og kapittelet om Retningslinjer knyttet til biologisk mangfold og økosystemer i kapittelet om E4).

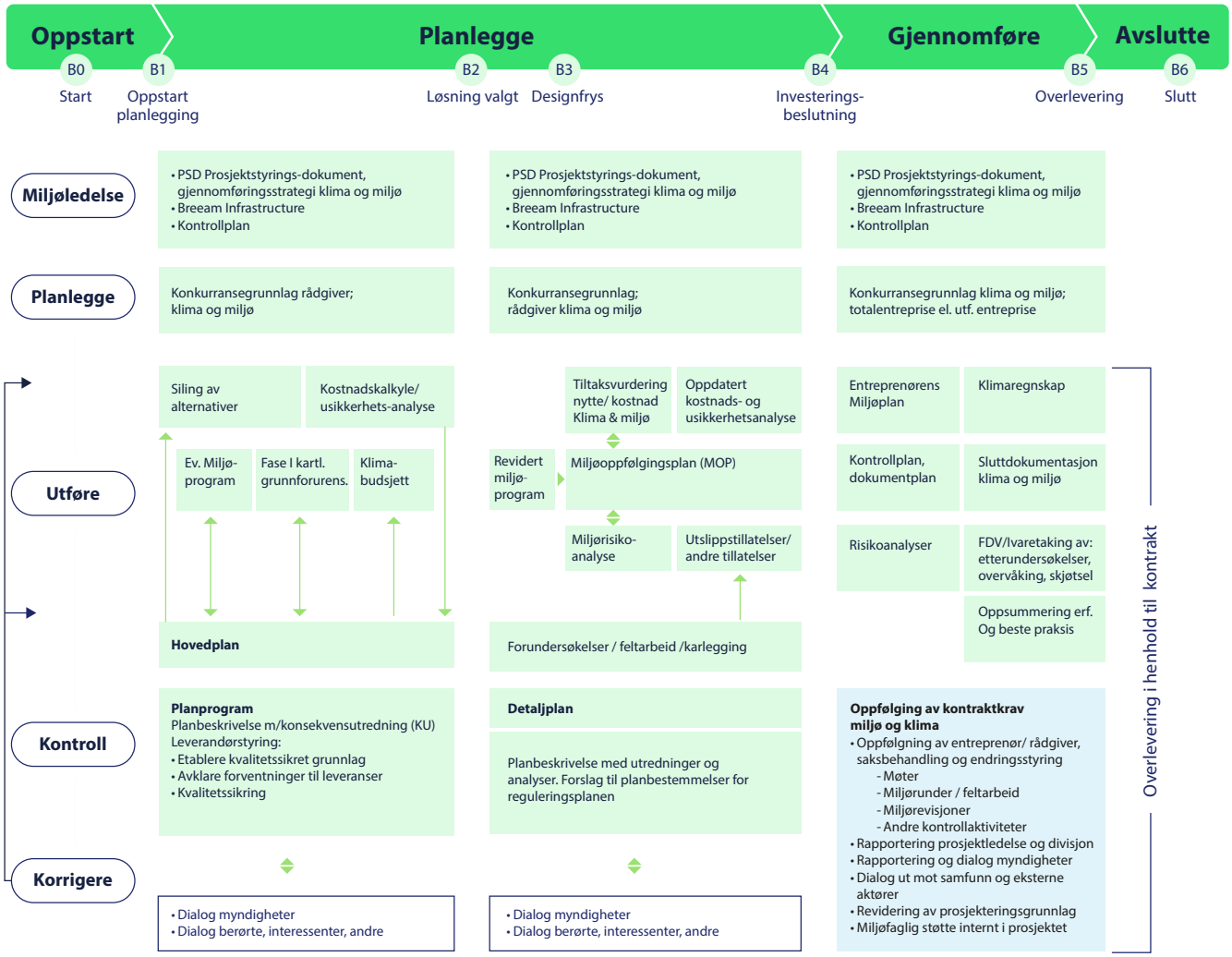
Prosedyren gjelder for alle Bane NORs aktiviteter, herunder arbeid som utføres av leverandører, som vurderes å gi vesentlig miljøpåvirkning. Den dekker alle fagtema innen klima og miljø, og henviser til føringer i nasjonal klima- og miljøpolitikk og NTP innenfor rammen av sitt samfunnsoppdrag, samt klima- og miljøfaglige føringer fra statens eierstyring. Dokumentansvarlig er direktør Bærekraft og dokumentet godkjennes av konserndirektør Strategi og bærekraft.

Arbeid med å identifisere muligheter er innarbeidet i retningslinje for usikkerhetsstyring, men er per nå ikke operasjonalisert innenfor klima- og miljøområdet, med unntak av det som inngår i arbeidet med dobbelt vesentlighetsanalyse. Dette er et utviklingsområde. Sertifiseringsordningen BREEAM Infrastructure, som i 2022 ble besluttet å benytte i større utbyggingsprosjekter i Bane NOR, ivaretar et tydeligere fokus også på bærekraftsrelaterte (inklusive klima- og miljø) muligheter.

Bane NOR har en byggherre-rolle i prosjekter

Klima- og miljøpåvirkningen skjer i hovedsak ved arbeid som utføres av våre leverandører og underleverandører på bestilling fra Bane NOR. Miljømål for prosjektet og krav er derfor regulert gjennom offentlige anskaffelser og kontrakter, og etterlevelse av kontraktsbestemmelser er avgjørende for å styre påvirkningen og resultat. Bane NOR som byggherre er uansett ansvarlig for at arbeidet gjennomføres i samsvar med lov og forskrift, samt de tillatelser som prosjektet er gitt. Bane NOR gjennomfører derfor også kontrollaktiviteter for å undersøke etterlevelse. Bane NOR benytter et prosjektstyringssystem for å styre påvirkning, risiko og muligheter i prosjekter, og klima- og miljøaktiviteter er integrert i dette. Disse følger PUKK-metodikk, et viktig prinsipp som følges i alle ISO ledelsessystemer, inkludert ISO 14001. Se illustrasjon under.

Figur 11 Prosjektstyringsystem for å styre påvirkning, risiko og muligheter



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

Etterlevelse og internkontroll i miljøarbeidet

Bane NOR har et avvikshåndteringssystem og en konsernprosedyre som beskriver hvordan avvik og uønskede hendelser skal følges opp på en systematisk måte, for å ha et underlag for læring og forbedring. Dette omfatter også uønskede hendelser innenfor miljøområdet, som eksempelvis brudd på vilkår og krav i miljøtillatelser.

Ledelsens gjennomgåelse (LG)

I tråd med ISO-standarder gjennomføres ledelsens gjennomgåelse med planlagte intervaller (årlig), av øverste ledelse i Bane NOR. Klima- og miljøtema er en del av denne prosessen og hensikten er å sikre at styringssystemet er kontinuerlig egnet, tilstrekkelig og effektivt. Identifiserte forbedringstiltak kommuniseres til relevante enheter og gjennomføres innenfor spesifiserte tidsfrister.

På bakgrunn av funn i LG 2023 har det i 2024 vært jobbet med å styrke internkontrollen særlig innenfor etterlevelse av tillatelser gitt av miljø- og forurensningsmyndigheter. Det har vært gjennomført en rekke opplæringstiltak knyttet til dette, som er nærmere omtalt i kapittel om biomangfold og økosystemer (E-4).

I LG 2024 har det vært løftet at det er behov for å tydeliggjøre roller og ansvar innen miljøarbeidet i forbindelse med omorganiseringer som trer i kraft i 2025 og på bakgrunn av funn i revisjonen om miljøstyring i jernbaneprosjekter. I nevnte revisjon ble det ikke avdekket åpenbare mangler i Bane NORs konsernprosedyrer, prosjektmodeller og tilhørende malverk, men det er fremhevet at det er behov for å tydeliggjøre rollen til miljøressurser og sette tydeligere krav om bruk av nødvendig og forsvarlig miljøfagkompetanse i prosjekter.

Måleindikatorer og mål

Vi viser til temaspesifikke miljøkapittlene (E1, E4 og E5) for omtale av mål relatert til klima og miljø i Bane NOR.

2.2 Klimaendringer E1

Strategi og styring

Forretningsmodell og klimaomstillingsplan (ESRS E1-1, E1- E1-SBM-3)

Bane NOR vurderer overordnet forretningsmodellen som robust i omstillingen for å nå Norges utslippsmål, når man setter jernbanens klima- og miljøfortrinn opp mot øvrige transportalternativ. Det er ikke gjennomført en egen robusthetsanalyse av konsernstrategien og forretningsmodellen med hensyn til klimaendringene, men jernbanens rolle i et klimanøytralt samfunn er anerkjent. Som nærmere beskrevet i det innledende kapittelet ESRS 2 kan overgangen til lavutslippssamfunnet både medføre muligheter og en positiv overgangsrisiko for jernbanen som klimavennlig transportform, men også negative overgangsrisikoer knyttet til kostnadsøkninger og økt fysisk klimarisiko.

Bane NOR har i 2024 igangsatt et internprosjekt knyttet til vitenskapsbaserte klimamål. Prosjektet skal munne ut i mer detaljerte klimamål og -tiltak for klimagassreduksjon for hele konsernet. En første versjon av en slik klimaomstillingsplan, inkludert mål og tiltak for de største bidragsyterne til klimagassutslipp, er planlagt ferdigstilt rundt begynnelsen av 2026.

De viktigste tiltakskategoriene for å redusere klimagassutslipp innenfor Bane NORs egne aktiviteter (scope 1 og scope 2) inkluderer effektivisering og elektrifisering. Effektivisering kan for eksempel være optimalisert drift- og vedlikeholdsarbeid på jernbanen som medfører mindre drivstofforbruk, eller tiltak som medfører et lavere strømforbruk i jernbaneinfrastrukturen. Elektrifisering innebærer en overgang fra fossildrevne biler, varebiler, utstyr, anleggsmaskiner samt skinnegående kjøretøy og maskiner* til elektriske. Ett viktig tiltaksområde i vår verdikjede (scope 3) dreier seg om lavere forbruk av klimaintensive materialer. Som beskrevet i det innledende kapittelet ESRS 2 vil overgangsrisikoen kunne gjøre lavutslippsmaterialer relativt sett rimeligere og mer attraktive. En dreining mot mindre bruk av klimaintensive materialer vil derfor kunne utgjøre et risikoreduserende klimatiltak.

Ca. 80 prosent av jernbaneinfrastrukturen er i dag elektrifisert, og for å nå målet om netto nullutslipp i 2050, må infrastruktur på de resterende strekningene bygges ut. Dette er nærmere utredet i «KVU GREEN» som ble levert som et underlag til ny Nasjonal transportplan (NTP). I nye NTP 2025-36 er videre planlegging av dette prioritert i første seksårsperiode, og Bane NOR avventer en bestilling på dette arbeidet. Da plan- og byggefase for disse type arbeider vil strekke seg over mange år representerer disse utslippene såkalte «innelåste» («locked-in») utslipp i 2030, nedstrøms i Bane NOR sin verdikjede. Manglende tilgang på elektriske skinnegående maskiner i markedet medfører andre innelåste utslipp i 2030 og potensielt i 2050, dersom det ved nødvendig utskifting av maskinparken kun er fossildrevne maskiner tilgjengelige. For sistnevnte blir trolig ombygging av motoren i maskinen i økende grad et realistisk alternativ.
Energieffektivisering og energiproduksjon utgjør også viktige tiltakskategorier for å redusere klimagassutslipp, som samtidig reduserer overgangsrisiko knyttet til elektrisk energi.

* også omtalt som «gule maskiner». Dette er spesialiserte og kostbare maskiner for jernbane med lang levetid.

Håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter

Retningslinjer (ESRS 2 MDR-P, E1-2)

Klimagassreduksjon
Det overordnede styringsdokumentet for reduksjon av klimagassutslipp er konsernprosedyren for klima og miljø, nærmere omtalt i det innledende kapittelet om klima og miljø. Konsernprosedyren klima og miljø fastslår at fagområdeansvaret for klima, med unntak for klimatilpasning, ligger i Strategi og bærekraft, mens det utførende ansvaret for ligger til linjen. Konsernansvar for klimatilpasning ligger i Etterlevelse og sikkerhet. Resultatansvarlige har ansvaret for å ivareta klima knyttet til sine kjerneleveranser. I et prosjekt vil prosjektets ledelse ha dette ansvaret, likeledes vil ansvarlig for en driftsaktivitet ha et tilsvarende ansvar.

I forbindelse med prosjektgjennomføring finnes det maler for klimabudsjett og -regnskap. Bane NOR benytter VegLCA, samme beregningsverktøy som SVV og NV, for klimagassutslipp i prosjekter. Utbyggingsdivisjonen har tett samarbeid med nevnte byggherrer for metodeutvikling og samordning av praksis. I 2024 ble ny veileder for klimagassberegninger i infrastrukturprosjekter ferdigstilt, infraklima.no. Veilederen er utarbeidet i samarbeid med bransjen, og med SVV, NV og Bane NOR som oppdragsgivere.*

Aktiviteter for å redusere klimautslipp i prosjekter er inkludert i Utbyggingsdivisjonens prosjektmodell/-portalen, hvor dette er ivaretatt gjennom hele prosjektets utviklingsløp. Det er videre utarbeidet ny prosjekteringsveileder som ivaretar klimareduksjon i planleggingen av utbyggingsprosjekter. Utbyggingsdivisjonen har etablert praksis for månedlig rapportering av drivstofforbruk i prosjektene som aggregeres i Synergi. Utvikling av hensiktsmessig rapportering på indirekte utslipp basert på materialforbruk og utslippsfaktorer, er under utvikling.

Klimatilpasning
Det overordnede styringsdokumentet for håndtering av klimatilpasninger er konsernprosedyren for klimatilpasning, hvis formål er *«å sikre at Bane NORs bygg, anlegg og infrastruktur blir klimatilpasset slik at risiko, sårbarhet og ulemper unngås eller begrenses.»* Konsernprosedyren gjelder for Bane NORs samlede virksomhet. Den omfatter dermed alle Bane NORs bygg, anlegg og infrastruktur og skal etterleves av alle som arbeider for Bane NOR. Bane NOR er omfattet av krav til klimatilpasning gjennom en rekke krav til byggherre (eks. plan og bygningsloven), krav til objekteiere (eks. beredskapsforskriften) og krav og føringer fra eiere. Dokumentansvarlig er fagleder Sikkerhetsledelse og dokumentet godkjennes av konserndirektør Etterlevelse og sikkerhet.
Kravene til infrastrukturen er fastsatt i Teknisk regelverk og videre forankret i Byggteknisk forskrift (TEK17).

Tiltak (ESRS 2 MDR-A, E1-3)

Klimagassreduksjon

Eksempler tiltak i utbyggingsaktiviteter
- Klimagrunnprosjektet er videreført i prosjektet Sandbukta-Moss-Såstad hvor det jobbes med å redusere klimagassutslippene fra grunnstabiliseringen ved å redusere bruken av sement. Tilsvarende jobbes med i flere prosjekter som er under planlegging.
- Økt elektrifisering av anleggsplass. (Se også under om pilotprosjektene).
- Redusert materialforbruk og klimagunstige materialvalg.

Eksempler tiltak knyttet til drift og vedlikehold
- Implementering av Bane NOR sin føring om el-bil ved nye leasinger.
- Holdningsarbeid for reduksjon av unødvendig tomgangskjøring.
- Ny verkstedvogn for langskinnetog med batteriløsning er satt i testdrift.

Eksempler tiltak i eiendomsforvaltning
- Utvikle knutepunkter som blant

* https://www.infraklima.no/

annet tilrettelegger for redusert bilbruk.
- Energieffektivisering i eiendomsporteføljen.
- Energiproduksjon i eiendomsporteføljen.
- Ombruk av møbler og inventar i eiendomsforvaltning.

Pilotprosjekter for utslippsfrie anleggsplasser

Bane NOR har jobbet med to piloter for utslippsfrie anleggsplasser i 2024, finansiert av tildelingsmidler fra Samferdselsdepartementet, gjennom pilotprogrammet som startet opp våren 2022*.

Tabell 12 Piloter for utslippsfrie anleggsplasser, 2024

Pilot	Forbruk 2024	Lokasjon	Status	Estimert CO_2e-besparelse (tonn)
Hove hensetting – test av utslippsfrie anleggsmaskiner – 40 % utslippsfri maskintimer	1,5 MNOK	Hove på Lillehammer	Startet 2024, pågår	Uvisst foreløpig
Digitalt økosystem i SMS-utbyggingsprosjekt	3 MNOK	Moss	Startet 2024, pågår	Uvisst foreløpig

Bane NOR fikk tildelt totalt 4,5 MNOK i 2024 fordelt på to prosjekter: uttesting av utslippsfrie anleggsmaskiner i utbygging av et hensettingsanlegg (togparkering) på Hove, og utvikling av et digitalt økosystem i utbyggingsprosjektet Sandbukta-Moss-Saastad (SMS). Begge prosjektene pågår fortsatt. Hove utgjør et viktig prosjekt for å innhente erfaring med bruk av ladbare elektriske anleggsmaskiner for jernbaneanlegg, spesielt med tanke på bruken under lange kuldeperioder på vinterstid. Basert på kartlagt strømtilgang i området samt fremtidig behov på anlegget, ble det satt et kontraktskrav på minst 25 prosent utslippsfrie maskintimer, med en bonusmulighet knyttet til å oppnå 40 prosent. I 2024 oppnådde prosjektet 47 prosent utslippsfri maskintimer selv etter en vinter med lange perioder med kulde og -20 grader.

Etablering av et digitalt økosystem i SMS-prosjektet er foreslått som en tre-årig pilot, men midler allokeres kun for ett år av gangen. Prosjektet forsøker å etablere et system for økt samhandling hvor data fra aktørene i prosjektet samles inn og deles i sanntid og sammenstiller disse på et overordnet prosjektnivå. Data fra alle utslippsenheter i prosjektet skal gi Bane NOR som byggherre en mulighet til å overvåke energiforbruk og klimagassutslipp i prosjektet, for å optimalisere og redusere disse. Alle maskiner på anlegget er koblet opp i digital plattform og dette tilrettelegger for at prosjektet kontinuerlig overvåker utslipp fra maskinparken.

Virkemiddelet klimahensyn i anskaffelser

Det nye forskriftskravet om å vektlegge klima- og miljøhensyn med minimum 30 prosent i offentlige anskaffelser trådte i kraft 1. januar 2024. Bane NOR er underlagt kravet og har allerede identifisert klimamessige kriterier for vektingen, der dette virkemiddelet er relevant. I 2024 har Bane NOR testet ut litt forskjellige

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

krav, kriterier og tilnærminger med formål å skaffe erfaringsgrunnlag for standardisering. Blant anskaffelsene var det:

- 104 konkurranser som ble kunngjort og ferdigstilt i 2024 med en anslått total verdi på litt under 1 milliard.
- Av de 104 var 44 relevante i klima- og miljøsammenheng; de øvrige hadde ikke et vesentlig klima- og miljøfotavtrykk. Av disse 44 har:
  - 26 vektet klima og miljø med minimum 30 prosent.
  - 14 har vurdert at ambisiøse krav til klima- og miljøprestasjon var det best egnede virkemiddelet.
  - 4 anskaffelser har brukt en kombinasjon av krav og kriterier.
- Om lag 70 prosent av kriteriene som benyttes retter seg mot klimagassreduksjon. Disse virkemidlene forventes å gi resultater ettersom de kontraherte arbeidene gjennomføres. Dette vil bidra i Bane NORs klimaarbeid og bygger oppunder Statens klimamål.

Klimatilpasning

Handlingsplanen for klimatilpasning ble etablert i 2019, og opprinnelig tidsplan for gjennomføring ble satt til 2019-2022, men disse tiltakene ble videreført i 2023 og 2024. Tiltaksgruppene i planen har vært:

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

Handlingsplanen har vært viktig for å videreutvikle arbeidet med klimarisiko i Bane NOR. Særlig innen kartlegging av flom- og skredfare, gjennomføring av risikovurderinger og preventive tiltak og utvikling av beredskap mot ekstremvær har aktiviteten blitt bedret de siste årene. Klimatilpasning har blitt en naturlig det av strategiarbeidet innen Drift og vedlikehold, men det er fortsatt forbedringsmuligheter innen datafangst, kvantitativ målsetting og oppfølging.

Følgende tiltak er sentrale i forebygging av klimarisiko:

- Dimensjonering av infrastrukturens evne til å håndtere klimahendelser som skred og flom settes ut fra en vurdering av mulige klimascenarioer på det geografiske området.
- Skredfarekartlegging i sideterreng etter felles metodikk. Kartleggingen vurderer skredtype, konsekvenser av skred og sannsynlighet for skred. Det angis også tiltak for å redusere risiko, og tiltak prioriteres etter nytte/kostverdi. Kartlegging oppdateres hvert 6. år.
- Skredsikringstiltak utføres fortløpende basert på kartlegging og tiltaksforslag.
- Risiko for nedbør overvåkes i forbindelse med værvarsler og beredskap.
- Systematisk kartlegging av flomkapasitet for stikkrenner. Flomberegning blir utført for 5- 50-, 200-årsflom og 200-årsflom med klimapåslag, i henhold til krav i Bane NORs Tekniske regelverk. Stikkrennekapasitet blir beregnet for alle stikkrenner for returperioder Q5, Q50 og Q200.
- Stikkrenner oppgraderes på grunnlag av kartleggingene – og måltall som følges opp er andel stikkrenner som kan håndtere 200-års flom. Av totalt 16.000 stikkrenner er ca. 50 prosent er målt og dimensjonert for 200-års flom per 2023, og ytterligere forbedringer er gjennomført i 2024.
- Vurdering og endring av generiske rutiner knyttet til klimaendringer i forbindelse med hendelser og endringer
- Systematisk overvåking av temperatur med fokus på de mest utsatte strekningene
- Utbygging av infrastruktur håndterer risikoen for økt vind gjennom å bygge konstruksjoner som skal tåle ekstreme forhold.
- Skogrydding langs spor er et viktig forebyggende tiltak relatert til vind som feller trær.

I 2024 er det brukt cirka 850 MNOK for tiltak knyttet til klimatilpasning.

Bane NOR har etablert et godt og bredt faglig miljø i avdeling Underbygning i Teknisk som vurderer risiko og forebyggende tiltak knyttet til hydrologi og VA, geoteknikk, tunnel og konstruksjoner. Divisjon for Drift og vedlikehold tar endelige beslutninger om styrking av infrastrukturen basert på disse faglige anbefalinger.

Måleindikatorer og mål

Måltall og mål (ESRS 2 MDR-P, MDR-T, E1-4, E1-9)

Klimagassreduksjon
Bane NOR vedtok i 2022 et mål om 50 prosent reduksjon av direkte- og indirekte klimagassutslipp i 2030, i tråd med statlige føringer. Målet hadde opprinnelig 2019 som «baseline» (Bane NOR ble opprettet mot slutten av 2017). På grunn av forbedret datatilgang og organisasjonsendringer ble dette i 2023 endret til 2022, som er nåværende «baseline». Vedtatte mål gjelder Bane NORs mest klimarelevante aktiviteter: utbygging, drift og vedlikehold og eiendom. Disse er primært koblet til føringer fra eier og ikke til virksomhetsstandarder for klimaregnskap (GHG-protokollen), som klimaregnskapet følger. Dette kan derfor anses som delmål for virksomheten. Øvrige målområder er under utvikling. Delmålene som foreligger er vedtatt av resultatansvarlige for den relevante aktiviteten, typisk ledergrupper på nivå 2 i Bane NOR.

Klimagassutslipp i forbindelse med utbyggingsaktiviteter
Entreprenørenes klimagassutslipp i investeringsprosjektene er en del av Bane NORs verdikjedeutslipp, og vil derfor befinne seg i scope 3 i klimagassregnskapet. Bane NOR har en tydelig føring fra våre eiere på å rapportere inn utslippene som skjer fysisk på våre anlegg, som sorterer under innsatsfordelingsforordningen. Dette er hovedsakelig utslipp fra maskiner og kjøretøys drivstofforbruk. Disse utslippene fra utbyggingsaktiviteter er på 19458* tonn CO_2e tonn og ligger på samme nivå som i 2023. Målet var 21900, med bakgrunn fra baseline i 2022. Utbyggingsdivisjonen har dermed nådd ambisjonen for klimagassutslipp i 2024. Dersom det tas hensyn til divisjonens aktivitetsnivå beregnet ut fra entreprenørkost, ligger utslippet for 2024 høyere enn i 2023.

I forbindelse med arbeidet med Bane NORs klimaomstillingsplan vil målene bli revurdert, og det blir vurdert konkrete delmål også for andre scope 3-utslipp, eksempelvis fra materialforbruk.

Tabell 13 Utslippsmål for utbyggingsaktiviteter

Mål for undertema reduksjon av klimagassutslipp fra anlegg			
Kortsiktig mål (<= 1 år)	Mål 2024: 21 900 tonn CO2e Mål for utslipp 2024 er basert på innrapportert tall fra drivstofforbruket i basisåret 2022		
Måleindikatorer	[tonn CO2e/år]		
Mål på mellomlang sikt (1-5 år)	Utbyggingsdivisjonen har mål om å redusere direkte og indirekte utslipp fra utbyggingsaktiviteter med 50% i 2030 sammenliknet med 2022*. Det er laget en lineær utslippsbane for årene fra 2022-2030. Måltallet for 2025 er 20300 tonn CO2.		
Måleindikator	[CO2e/år]		
Langsiktig mål (>5 år)	Utbyggingsdivisjonen har mål om å redusere direkte og indirekte utslipp fra utbyggingsaktiviteter med 50% i 2030 sammenliknet med 2022. Dette utgjør 12500 tonn CO2e i 2030.		
Måleindikator	[CO2e/år]		
Måloppnåelse	2022	2023	2024
	25 000	19 330	19 458

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

2 Per 04.02.2025.

Klimagassutslipp i forbindelse med drift- og vedlikeholdsaktiviteter
Innen drift- og vedlikehold utfører Bane NOR noe arbeid selv, særlig innen daglig drift og mindre vedlikeholdsaktiviteter (omtales her som egenproduksjon). Disse utslipp befinner seg i scope 1. Fornyelse og større vedlikeholdsarbeider er i hovedsak kontraherte arbeider og utslipp befinner seg dermed i scope 3. I den interne oppfølgingen av utslipp gjennom året har Bane NOR allerede valgt å skille egne og kontraherte utslipp fordi det er ulike tiltak og virkemidler for å redusere dem, ulike datakilder og ulik grad av datakvalitet.

Rapporterte utslipp fra egenproduksjon for 2024 er i samme størrelse som for 2023, ca. 8700 tonn CO_2-e. At det ikke har skjedd en reduksjon fra 2023 til 2024 er som forventet, da det ikke har skjedd har ikke skjedd betydelige endringer (elektrifisering) i bil- og maskinparkens sammensetning. Tekniske barrierer er fortsatt lite utbygd ladeinfrastruktur og manglende rekkevidde og nyttelast på dagens varebiler til vårt behov. Aktivitetsnivået antas å være sammenlignbart. Det er dog vanskelig å direkte sammenligne aktivitetsnivå i 2023 og 2024 da Spordrift AS ble tatt inn i Bane NOR mot årsslutt 2023. For disse utslippene er datakvaliteten relativt god, selv om det er behov for forbedring/detaljering av datakilder og automatisering av datainnsamling, så resultatene anses å være relativt robuste.

Rapportert måltall for drivstoffutslipp fra kontrakter indikerer betydelige reduserte klimagassutslipp i 2024 sammenlignet med 2023 (16,5 prosent). Det er dog betydelig usikkerhet knyttet til både rapporteringsgrad, metode for rapportering i de enkelte kontrakter og videre bearbeiding av data. Dataunderlaget betraktes ikke å være robust nok til å kunne fastslå at hverken absolutte utslipp eller utslippsintensitet i kontrakter har gått ned, til tross for at innrapporterte data indikerer dette.

For drift- og vedlikeholdsaktiviteter satte Bane NOR et mål tidlig i 2024 om å redusere de direkte utslippene fra drift og vedlikehold med 7 prosent årlig inntil videre. Direkte utslipp i denne sammenheng viser til samlede drivstoffutslipp i bil- og maskinbruk fra både egenproduksjon og kontraherte arbeider. Dette er en flat utrulling av 50 prosent målet til 2030. Rapporterte tall indikerer en 9 prosent reduksjon fra 2023 til 2024. Gitt ovennevnte usikkerheter i datagrunnlaget, særlig i tall for kontraherte arbeider, vurderes det at resultatene gir en størrelsesorden, men er ikke robuste nok til å bekrefte en reell nedgang i utslipp på årsbasis. Bane NORs pågående arbeid med en klimaomstillingsplan vil sette mer gjennomarbeidede langsiktige mål og delmål år for år og for ulike utslippskilder, og utbedre målemetodene.

Tabell 14 Utslippsmål for drift- og vedlikeholdsaktiviteter

Mål for undertema reduksjon av klimagassutslipp fra drift og vedlikehold			
Kortsiktig mål (<= 1 år)	Mål 1 2024: 7% reduksjon fra 2023 som utgjør 16 841 tonn CO2e Mål for utslipp 2024 er basert på innrapportert tall fra drivstofforbruket i 2023*. Mål 2 2024: Øke andel el-biler		
Måleindikatorer	1 Utvikling av klimagassutslipp (drivstoffutslipp) fra egenproduksjon.Samt drivstoffutslipp kontrakter for DV. Begge måles i tonn CO2e/år 2 Andel administrative elbiler (personbiler). Andel varebiler som er elbiler.		
Mål på mellomlang sikt (1-5 år)	Utvikles i løpet av 2025 (prosjekt Klimabanen)		
Måleindikator	Utvikles i løpet av 2025 (prosjekt Klimabanen).		
Langsiktig mål (>5 år)	50 % reduksjon av direkte og indirekte utslipp fra bygging, drift og vedlikehold av jernbanen innen 2030 fra basisår 2023. (mulig revidering prosjekt Klimabanen)		
Måleindikator	Utvikles i løpet av 2025 (prosjekt Klimabanen).		
Mål	2022	2023	2024
	N/A	Totalt 18109 t CO2e (Egenproduksjon: 8716 tonn CO2e Kontrakter: 9393 tonn CO2e)	Total: 16464 tonn CO2e. (Egenproduksjon: 8723 tonn CO2e. Kontrakter: 7741 tonn CO2e)
	N/A	Personbil el hele BN: 47 % Varebil el hele BN: 2 %	Personbil el hele BN: 55 % (kun DV: 55 %) Varebil el hele BN: 3% (kun DV: 3 %)

Klimagassutslipp i forbindelse med eiendomsforvaltningen

Bane NOR jobber med å få etablert et felles system for klimagassberegninger på tvers av eiendomsprosjektene. I forvaltningen har det dog over tid vært jobbet systematisk med energieffektivisering. Bane NOR har registrert 243 bygg per 2024 i et energioppfølgingssystem. Av disse er det 123 som inkluderes i en såkalt «referanseportefølje». Dette er bygninger som anses som stabile og viktige for jernbanedriften og kommer til å være en del av eiendomsporteføljen i uoverskuelig framtid, som for eksempel stasjoner og verksteder.

For denne porteføljen har Bane NOR energieffektiviseringsmål, som direkte påvirker klimagassutslipp relatert til bygningers energiforbruk (scope 2). Se tabellen under. Målet ble nådd for 2024, og datakvaliteten for referanseporteføljen anses som tilfredsstillende, men det jobbes med å øke porteføljen i systemet.

Forbruksreduksjonen i referanseporteføljen skyldes effektiviseringstiltak gjennom god drift og vedlikehold av eiendommene. Ett eksempel på dette inkluderer omfattende ombygging av kulturminnebygget Marienborg maler- og snekkerverksted, som fungerer som Bane NORs regionkontor. Ombyggingen vil redusere energiforbruket i bygget. Bygget er nå miljøsertifisert etter BREEAM-in-use og tatt i bruk.

Stormen Hans har også bidratt til reduksjon i forbruk da deler av utstyr og tekniske løsninger har vært ute av drift deler av 2024. Enkelte bygg har også hatt en økning grunnet endring av leietakere, bruken av arealer, nye målere og tilpasninger for å øke tilgjengelighet, eksempelvis varmekabler i trappene ved Kløfta stasjon. Slik endring i aktivitet fanges ikke p.t. opp av gjeldende målstyring.

* På grunn av omorganiseringer og manglende datagrunnlag ble basisåret satt til 2023 framfor 2022.

Tabell15 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 2024: 196 kWt/m2		
Måleindikatorer	kWt/m2		
Mål på mellomlang sikt (1-5 år)	Redusere 2023-energiforbruket med 12% innen 2030, dvs til 171 kWt/m2. Måltallet for 2025 er 186 kWt/m2.		
Måleindikator	kWt/m2		
Langsiktig mål (>5 år)	Redusere 2023-energiforbruket med 40% innen 2045, dvs til 116 kWt/m2		
Måleindikator	kWt/m2		
Mål	2022	2023	2024
	214*	201 kWt/m2	196 kWt/m2

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

For ny infrastruktur skal det:

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

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

- Beredskap mot værhendelser
- Klimatilpasning av eksisterende infrastruktur

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

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

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

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

* Målet ble vedtatt med utgangspunkt i forbruk 2023

reelle avsporinger eller sammenstøt, men også stenging av banestrekning etter risikovurdering.

Utvikling innen arbeidet med forebygging følges opp av følgende indikatorer:

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

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

Tabell 16 Mål relatert til klimatilpasning

Mål for undertema klimatilpasning			
Kortsiktig mål (<= 1 år)	Overordnet: Jernbaneinfrastrukturen skal bli mer robust og motstandsdyktig mot klimahendelser. Mer detaljerte mål er under utvikling.		
Måleindikatorer	• Utvikling i hendelser knyttet til avsporing underbygning/utgliding • Sammenstøt tog – skred/steinsprang • Gjennomførte ras og skredfarekartlegginger. • Antall stikkrenner dimensjonert ift. 200-årsflom.		
Mål på mellomlang sikt (1-5 år)	Mer detaljerte mål og måltall er under utvikling		
Måleindikator			
Langsiktig mål (>5 år)	Mer detaljerte mål og måltall er under utvikling		
Måleindikator			
Mål	2022	2023	2024
	N/A*	• 100% av strekninger har gjennomført ras- og skredfare-kartlegginger per 2023. • 8 000 stikkrenner ca målt og dimensjonert for 200-års flom (50%)	• Ras- og skredfare- kartlegginger gjennomføres løpende og hvert 6. år

* Målet ble vedtatt med utgangspunkt i forbruk 2023

Energiforbruk og energimiks (ESRS E1-5)

Bane NORs energibruk på infrastrukturen og i bygninger er gjengitt i tabellen under.

Energiforbruket i infrastrukturen går opp som følge av idriftssettelse av flere togkm samt temperatur (den største økningen fra 2022 til 2023 skyldes økt drivstofforbruk som følge av integreringen av Spordrift, som omtalt i fjor). Særlig 2024 hadde en svært kald vinter, noe som øker forbruket i infrastrukturen, eksempelvis til sporvekselvarme. Det ble idriftssatt X nye togkilometer i 2023 og 2024, noe som også er med på å forklare økningen fra 2022.

I bygningsmassen står strømforbruket for en dipp i forbruket i 2023. Dette forbruket er et estimat for totalforbruket i hele eiendomsporteføljen, og ikke bare bygningene som inngår i referanseporteføljen. Her er det utfordringer med usikkerhet i tallunderlaget, særlig fordi det innhentes data fra kontrakter med både eksterne og interne leietakere, og i perioder med mye omorganiseringer blir dette svært krevende da kontraktene følger organisering, som er tilfellet for de siste årene. Tallene for 2024 har blitt mer bearbeidet og kvalitetsikret enn tidligere år og antas mer korrekte; Bane NOR har nå har et bedre bilde over strømforbruket og fordelingen både internt i Bane NOR og til eksterne leietakere. Videre var 2023 et mildere år sammenlignet med 2024, som både var kaldere og med større temperatursvingninger, som påvirker forbruket negativt. Foruten temperatur vil endring i aktivitet, som ulike drift- og vedlikeholdstiltak, og følgelig bruken av bygningsmassen medføre variasjon i strømforbruket. Her besitter vi ikke nok detaljert informasjon.

Tabell 17 Energibruk og energimiks

Energiforbruk og energimiks	2022	2023	2022
(1) Energiforbruk fra kull og kullprodukter (MWh)	0	0	0
(2) Energiforbruk fra petroleumsprodukter (MWh)*	11 320	38 453	40 093
(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
(6) Totalt forbruk av energi fra fossile kilder (MWh) - til infrastruktur - til bygninger	11 320 - -	38 453 38 235 218	40 093 39 956 137
Andel forbruk fossile kilder av total	7 %	20 %	19%
(7) Forbruk fra kjernefysiske kilder	0	0	0
Andel forbruk kjernefysiske kilder av total	0	0	0
(8) Forbruk fra fornybare kilder, inkludert biomasse (MWh)**	146 933	152 237	173 324
(9) Forbruk av kjøpt eller opptjent, varme, damp eller kjøling fra fornybare kilder (MWh)	0	0	0
(10) Forbruk av selv-generert-ikke-drivstoff fornybar energi (MWh)***	72	78	195
(11) Totalt forbruk av fornybar energi (MWh), hvorav - til infrastruktur - til bygninger	147 037 115 491 31 456	152 378 133 345 19 033	173 520 140 703 32 817
Andel forbruk fornybar energi av total	93 %	81 %	81 %
Energiintensitet (MWh/MNOK)	10,9	12,0	11,4
Totalt energiforbruk (MWh), hvorav - til infrastruktur - til bygninger	158 357 126 811 31 546	190 831 171 580 19 033	213 613 180 659 32 817

* 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.

** 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

*** Gjelder produksjon av strøm til eget forbruk fra egeneide solceller. Per 2024 har Bane NOR tre egeneide 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.

Forventede finansielle effekter av risiko (E1-9)

Bane NOR har ikke gjort en fullstendig gjennomgang av de forventede finansielle effektene av fysiske risikoer eller overgangsrisikoer, men det ble gjort vurderinger av aktuelle risikoer i prosessen for vurdering av finansiell vesentlighet (se innledende kapittel, ESRS 2), herunder klima og miljørisiko.

Risiko innen klimatilpasning ble vurdert til å ha svært stor finansiell konsekvens og svært stor sannsynlighet på mellomlang sikt (1-5 år) og kom over terskelverdien for vesentlighet (300 MNOK). Risiko innen klimagassreduksjon ble vurdert til å ha moderat finansiell konsekvens med stor sannsynlighet på lang sikt (>5 år). Forholdene som ble vurdert innenfor temaet er potensielt forbud om bruk dieseldrevet anleggsmaskiner fra 2035, strengere krav til CO_2-intensitet/utslippskutt, vesentlig økte karbonpriser som medfører omfattende prisøkninger på våre innsatsfaktorer, økt prioritering av nullutslippstransport, og forbud mot bruk av SF6-gass.

Risiko innen energi ble vurdert til å ha moderat finansiell risiko på lang sikt med moderat sannsynlighet. Forholdet som er vurdert er om bygningsdirektivet stiller krav til omfattende rehabiliteringstakt av bygg.

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

Klimagassregnskap (E1-6)

Av plasshensyn er klimaregnskapet for 2024 og flere ESRS E1-krav, særlig tilknyttet beregningsmetodikk og metodeunderlag, gjengitt i sin helhet i klimarapporten som finnes på Bane NORs nettsider. Et sammendrag følger herunder.

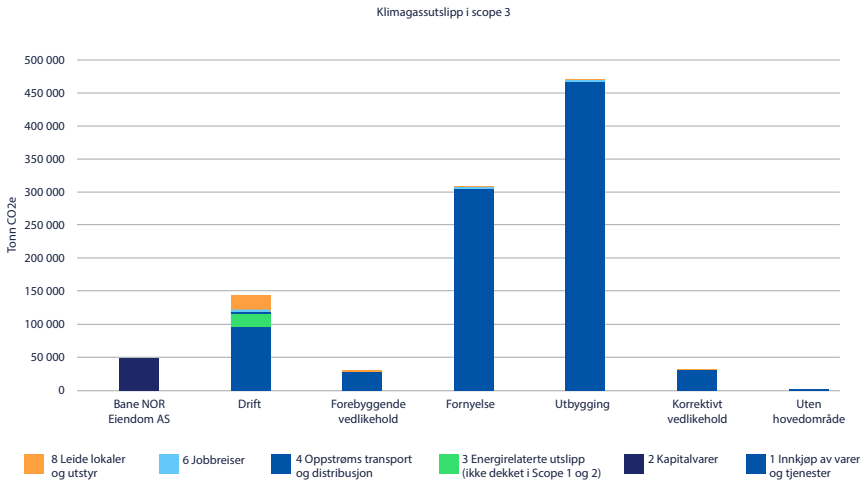
Sammendrag

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

Resultatene viser at Bane NOR har et samlet klimafotavtrykk på ca. 1 040 000 tonn CO_2e i 2024. Langt størst utslipp (mer enn 99 prosent) skjer i Scope 3, altså som en indirekte effekt av Bane NOR sin aktivitet.

Utslipp i Scope 1 og 2 er basert på mengder i fysiske data, og anses å være robuste. Scope 3-utslipp er beregnet med utgangspunkt i økonomiske data. Det betyr at Scope 3-regnskapet er svært dekkende for Bane NOR sin aktivitet, men på bekostning av detaljeringsgrad. Det betyr også at endringer i utslippsregnskapet hovedsakelig kan tilskrives endringer i økonomisk aktivitet og ikke hvorvidt enkeltaktiviteter har blitt mer eller mindre utslippsintensive.

For å kunne styre arbeidet med utslippsreduksjoner er det derfor viktig med økt detaljeringsgrad. Det vil i det videre arbeidet legges vekt på å innhente nettopp beregningsgrunnlag i fysiske enheter for Scope 3. I 2024 er dette gjort for innkjøp av skinner.



Figur 12 Klimagassutslipp i Scope 3 - fordelt på hovedområde og Scope 3-kategori (GHG-protokollen)

Tabell 18 Oversikt over Bane NOR sine samlede klimagassutslipp, fordelt på Scope 1, 2 og 3, oppstilt i tråd med ESRS.

	Retrospektivt		
	Sammenligningsår 2023	2024	**%-vis sammenligning***
Scope 1 klimagassutslipp			
Brutto Scope 1 klimagassutslipp (t CO2-ekv)	8 869	9 255	4 %
Prosentandel av Scope 1 klimagassutslipp fra regulerte kvotehandelssystemer	-	-	-
Scope 2 klimagassutslipp			
Brutto lokasjonsbaserte klimagassutslipp (t CO2-ekv)	2 884	2 587	-10 %
Brutto markedsbaserte klimagassutslipp (t CO2-ekv)	-	-	-
Vesentlige Scope 3 utslipp			
Totalt brutto indirekte (Scope 3) klimagassutslipp (t CO2-ekv)	942 329	1 031 527	9 %
1 Innkjøp av varer og tjenester	872 349	932 287	7 %
2 Kapitalvarer	36 192	47 685	32 %
3 Energirelaterte utslipp (ikke dekket i Scope 1 og 2)	5 073	18 651	268 %
4 Oppstrøms transport og distribusjon	1 183	1 538	30 %
5 Avfallshåndtering	-	-	-
6 Jobbreiser	5 360	5 642	5 %
7 Ansattes reiser til og fra jobb	-	-	-
8 Leide lokaler og utstyr	22 172	25 723	16 %
9 Nedstrøms transport og distribusjon	-	-	-
10 Prosessering av solgte produkter	-	-	-
11 Bruk av solgte produkter	-	-	-
12 Sluttbehandling av solgte produkter	-	-	-
13 Utleide lokaler og utstyr	-	-	-
14 Franchiser	-	-	-
15 Investeringer	-	-	-
Totale klimagassutslipp			
Total klimagassutslipp (lokasjonsbasert) (t CO2-ekv)	954 083	1 043 369	9 %
Total klimagassutslipp (markedsbasert) (t CO2-ekv)	951 198	1 040 782	9 %

* Denne kolonnen viser utslipp i 2024 sammenlignet med 2023. 109% for totale klimagassutslipp, tilsvarer en økning på 109% sammenlignet med fjoråret.

De største endringene i klimaregnskapet sammenlignet med 2023 er oppsummert i vedlegget. For eksempel kan den store økningen i scope 3 kategori 3 tilskrives endring i utslippsfaktoren. Videre medfører økt økonomisk aktivitet i 2024 sammenlignet med 2023 en økning i utslippsregnskapet, som forklart over. Nedgangen i scope 2 utslipp (til tross for økning i strømforbruk) skyldes at utslippsfaktoren fra strøm (lokasjonsbasert) er redusert fra 2023 til 2024 med over 20%.

Tabell 6 viser det totale utslippet fra klimaregnskapet per millioner kroner. ESRS E1 viser til at man skal benytte «net revenue» for å beregne faktoren. «Net revenue» er ikke definert i ESRS eller i regnskapsdirektivet, IFRS. I dette klimaregnskapet legges derfor til grunn «net turnover» (driftsinntekter), som er salgsinntekter minus rabatter og avgifter knyttet til salget. I 2023 var driftsinntektene på 16 983 MNOK og i 2024 var det 18 807 MNOK. Tallene for driftsinntekter er hentet fra Årsrapporten til Bane NOR SF for 2024.

Tabell 19 Klimaintensitetsfaktor per millioner NOK.

Klimagassutslipp per MNOK driftsinntekter	Basisår 2019	Sammenligningsår 2023	2024	% N / N-1
Total klimagassutslipp (lokasjonsbasert) per MNOK driftsinntekter (t CO2-ekv/MNOK)	68,5	56,2	55,5	99 %
Total klimagassutslipp (markedsbasert) per MNOK driftsinntekter (t CO2-ekv/MNOK)	68,4	56,0	55,3	99 %

For mer informasjon om Bane NORs klimaregnskap, se Bane NORs klimarapport 2024 som finnes under Investor relations på Bane NORs nettside.

2.3 Biomangfold og økosystemer (ESRS E4)

Strategi og styring

Bane NORs vesentlige bærekraftstema «biomangfold og økosystemer» (ESRS E4) er i dette kapittelet ofte forkortet til begrepet «natur».

Omstillingsplan og ivaretakelse av biologisk mangfold og økosystemer i strategi og forretningsmodell (E4-1)

Bane NOR har ikke gjennomført en fullstendig «robusthetsanalyse» etter kravene i ESRS, eller etablert en detaljert naturomstillingsplan for konsernet som helhet. Fakta og tall viser allikevel at jernbanen har et natur- og miljøfortrinn med lavere fysisk påvirkning sammenlignet med andre transportformer, og vi vurderer derfor at vår forretningsmodell er robust også i fremtiden. Dette gjelder selv med overgangsrisikoen som følger av skjerpede statlige mål og føringer for ivaretakelse av biomangfold og økosystemer. En viktig antakelse i disse vurderingene er den kunnskapen vi besitter i dag, da kunnskapsutviklingen går raskt.

Bane NOR har ikke i tilstrekkelig grad vurdert robusthet og systemrisiko knyttet til biomangfold og økosystemer og anerkjenner at det kan være risiko og større avhengigheter av biomangfold og økosystemer oppstrøms i verdikjeden, for eksempel knyttet til tilgang på bærekraftige råmaterialer. I entreprisekontrakter stiller Bane NOR som hovedregel kvalifikasjonskrav om at leverandørene skal ha et system for miljøledelse, eksempelvis ISO 14001. Slike standarder krever at det jobbes systematisk med å forbedre miljøprestasjon.

Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell (E4-1, ESRS 2 SBM 3)

I Bane NORs konsernstrategi er ett av fem overordnede mål å «Bidra til å nå Norges klima- og miljømål». For å få til det ønsker Bane NOR å lykkes med et «Grønt taktskifte». Med det mener vi å «redusere naturpåvirkning, CO2 utslipp og øke arealeffektivitet». Innen dette området har vi en konsern-KPI for å rapportere på alt inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi. Ambisjonen er videre konkretisert i mål for hver divisjon, se avsnittet om mål og måltall.

Gjennomførte GIS-analyser av verdifull* natur langs jernbanen, viser at de aller fleste jernbanelinjer går gjennom eller har nærføring til ulike typer verdifull natur. Dette kan være både ulike naturtyper og steder med sårbare eller truede arter. I det ligger også flere titalls naturvernområder, steder med utvalgte naturtyper og prioriterte arter, som er blant de viktigste forvaltningskategorier innen norsk natur. I tillegg til stedfestet informasjon over områder med verdifull natur inkluderer oversikten også informasjon om bl.a. arter og sårbarhet i de ulike områder, allerede identifiserte påvirkninger og ansvarlig forvaltningsmyndighet. Denne oversikten er tilgjengelig i både nasjonale databaser over verdifull natur og i Bane NORs egen kartløsning Banekart. Nedbyggingen av verdifull natur er vurdert som vesentlig for utbyggingsaktiviteter og denne oversikten utgjør et viktig underlag når Bane NOR bygger ut mer jernbane.

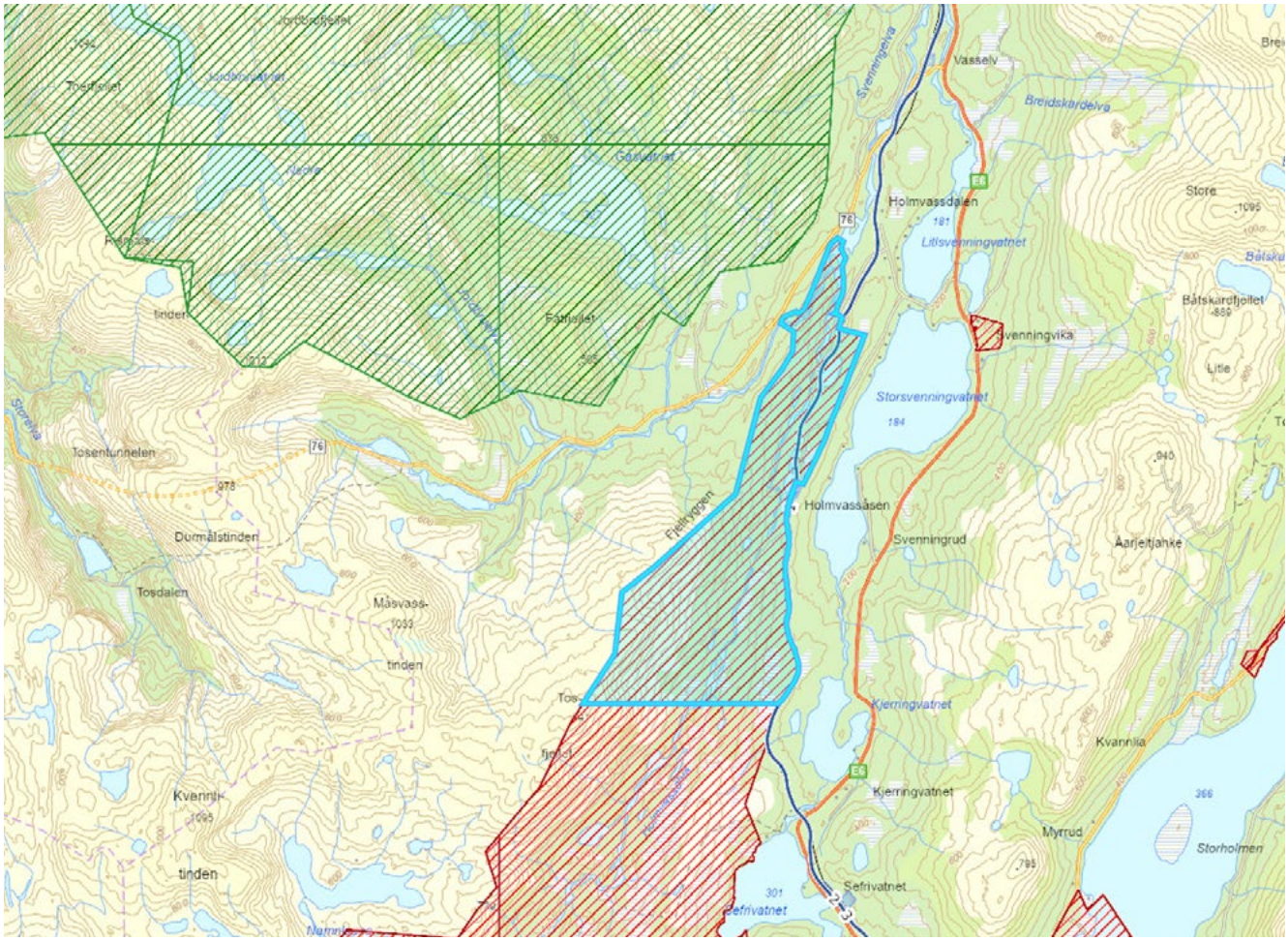
Det er videre gjennomført en overordnet risikoanalyse av løpende drift- og vedlikeholds aktiviteter og hvordan de kan påvirke verdifull natur langs sporet. Resultater fra GIS-analysen er et viktig underlag i denne prosessen. Risikoanalysen har vist at de fleste drifts- og vedlikeholds aktiviteter har potensiale for å påvirke

* Som følger av rundskriv T-2/16 «nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet» samt føringer knyttet til ny NTP-indikator.

natur og at denne påvirkningen kan reduseres. Resultatene fra analysen implementeres i regionenes overordna miljøplaner med strekningsvis oversikt over verdifull natur og tilhørende avbøtende tiltak.

Hvorvidt våre ulike aktiviteter berører eller påvirker truede arter identifiseres og risikovurderes løpende i planleggingsfaser av de ulike prosjekter og aktiviteter.

Figur 13 Kartutsnitt av verneområde Holmvassdalen, som jernbanen (blå linje i kartet) både går gjennom og har nærføring til



Håndtering av påvirkninger, risiko og muligheter

Prosesser for håndtering og identifisering av risikoer, vesentlige påvirkninger og muligheter (ESRS 2 IRO-1, E4-2)

Som redegjort for i innledende kapittel fremkom biomangfold og økosystemer som finansielt vesentlig, med undertema «direkte påvirkning på biomangfold og økosystemer» og under-undertema «areal-, ferskvann- og havbruksendring». Temaet er finansielt vesentlig i utbyggingsprosjekter pga. skjerpede krav knyttet til permanente arealendringer (for eksempel for å unngå nedbygging av viktig natur) som kan medføre endring til en annen og mer kostbar trasé med lavere naturpåvirkning, eller annen, mer kostbar byggeteknikk.

Gjennomføring av divisjonsspesifikke miljøaspektanalyser
Bane NORs konsernprosedyre for klima og miljø setter krav til en risikobasert tilnærming til miljøarbeidet (se mer omtale i innledende kapittel og klima og miljø). I det ligger bl.a. at miljøaspekter av egen aktivitet, med risikoer og muligheter, skal kartlegges i samtlige divisjoner. Resultatene skal bl.a. være en del av grunnlaget for BNs overordnede vesentlighetsanalyse, mål- og KPI-er og etablering av skriftlige instrukser og innen klima og miljø. Eksempelvis gjennomførte ny divisjon for drift – og vedlikehold miljøaspektanalyse i 2024, for å identifisere sine risikoer og viktigste aktiviteter som påvirker miljøet og tiltak som bør prioriteres for å støtte Bane NORs strategiske mål og prioriteringer innen bærekraft.

Prosesser for håndtering og identifisering av risikoer, påvirkninger og muligheter i operative aktiviteter (IRO-1, E4-2)

I det operative arbeidet er det meste lovregulert. Det gjøres konsekvensanalyser, risikovurderinger og relevante forundersøkelser relatert til biomangfold og økosystemer både under planlegging av utbyggingsprosjekter, fornyelsesprosjekter og i andre relevante operative aktiviteter, i lys av prosjektets størrelse, kompleksitet og beliggenhet. Vurderingene er godt integrert og brukes som del av styringen av prosjektet, og de viktigste risikoer aggregeres til konsernnivå. Videre håndtering av biomangfold og økosystemer vil basere seg utfra risikobildet og vilkår i evt. tillatelser. Disse tillatelsene er gitt spesifikt for det enkelte prosjektet ofte med forankring i enten naturmangfoldloven, plan- og bygningsloven, forurensningsloven eller annen miljølovverk med underliggende forskrifter.

I *drift-, vedlikehold- og fornyelsesaktiviteter* langs eksisterende jernbane, skal verdifull natur kartlegges i planleggingsfasen. Dette gjøres med kartverktøy og visninger av registreringer i offentlige databaser. Lokal informasjon om verdifull

Eksempler på tiltak for å fremme biomangfold som følge av lovkrav
ESRS E3 – Vann og marine ressurser er ikke et tema over terskelverdi for vesentlighet i Bane NOR. Vi er derimot underlagt strenge lovkrav som gjør at temaet likevel skal håndteres. Vannforskriften setter krav til beskyttelse og bærekraftig bruk av vannmiljøet. I tillegg er vannsystemer som samtidig ivaretar natur gode klimatilpasningstiltak for å håndtere overvann og dempe flom, en funksjon som blir stadig viktigere med økende klimaendringer. Hensyn til vannmiljø er relevant i mange prosjekter og driftsaktiviteter. Ifm. årets utbedringer av stikkrenner ved Dunderland stasjon var det tatt hensyn til både fiskevanding opp bekken og vegetasjonsdekket i kantsonen som har viktig funksjon for både naturverdiene i bekken og som erosjonssikring. Det var lagt gytegrus og stedlige sedimenter for å hindre skarpe steiner i bekkeløpet. Videre ble stedegne masser lagt over nyetablert erosjonssikring i sideterreng for å sikre mot erosjon, raskere revegetering og et visuelt mer naturlig resultat.

natur inngår da i risikovurderinger av arbeidet som skal gjennomføres. Slike risikovurderinger gjennomføres med representanter for arbeidet som skal utføres (f.eks. prosjektledere, byggeledere, driftspersonell osv.) og med interne eller eksterne fagrådgivere med kompetanse på miljø. Både oppdragsgiver / byggherre og evt. leverandør skal gjøre seg kjent med hvilke forekomster av verdifull natur som er i området man skal utføre arbeid, og hvilke hensyn eller tiltak som skal gjøres for å unngå negativ påvirkning på natur. Identifiserte hensyn / tiltak skal være gjengitt i prosjektenes miljøoppfølgingsplaner eller i strekningenes miljøplaner.

Retningslinjer (IRO-1, ESRS MDR-P, ESRS E4-2, ESRS SBM-3)

Se innledende kapittel om klima og miljø, der det redegjøres for overordnende retningslinjer for hele miljøfeltet, inkludert natur. I prosedyren for sikkerhets-, kvalitets- og miljøledelse i prosjekter vises det videre til at prosjektets ledelse skal ivareta ytre miljø iht. internkontrollforskriftens krav og i samsvar med metodikk angitt i ISO 14001. Prosjekter innen bygging og vedlikehold benytter prosjektmodellen og tilhørende prosjektportal som retningslinje for aktiviteter og prosesser for de ulike fasene i prosjektutviklingsløpet. Arbeidsoppgaver og ansvar for klima og miljø er beskrevet, samt relevante instrukser og verktøy aktuelle for ulike aktiviteter. I tabellen under sees de mest relevante retningslinjene som er relevante for biologisk mangfold og økosystemer.

Tabell 18 Oversikt over viktige retningslinjer med innhold relevant for biomangfold og økosystemer i Bane NOR

Retningslinje (i Bane NOR styrende dokument- STY)	Relevant kjerne-aktivitet	Oppsummert beskrivelse av relevant innhold
Konsernprosedyre risikostyring – sikkerhet	Alle	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 risikoreduserende tiltak. Definerer risikoaksept-kriterier for miljø slik: at miljøtilstand gjennom Bane NOR sine aktiviteter ikke varig reduseres, samt at det skal finnes to uavhengige barrierer for å sikre en så lav risiko som mulig for mulige hendelser med skade på miljø.
Mal for risikovurderinger – sjekkliste ytre miljø	Alle	Inneholder en ikke uttømmende liste med faremomenter og ved hvilke aktiviteter i Bane NOR disse kan oppstå, inkludert forebyggende tiltak. *Se figur 4* med eksempler på faremomenter som kan utgjøre negative påvirkninger på biomangfold og økosystemer.
Risikoregister for driftsoperasjoner	Drifte infrastrukturen	Inkluderer risikoer knyttet til miljø og natur
Prosedyre sikkerhets-, kvalitets- og miljøledelse i prosjekter	Gjennomføre prosjekter	Elementer inkluderer identifisering av vesentlige miljøaspekter, miljøkrav og iverksetting av tiltak, samt systematisk bruk av risikovurderinger og andre analyser i alle faser i prosjektet. Prosjektets ledelse skal ivareta ytre miljø iht. internkontrollforskriftens krav og i samsvar med metodikk angitt i ISO 14001
Prosjektstyrings-dokument	Gjennomføre prosjekter og Drifte infrastrukturen	Både større og mindre prosjekter har føringer for å integrere miljømål i prosjektet. Større prosjekter skal som et minimum, beskrive *«hvordan det er tenkt håndtering av prosjektspesifikke miljøutfordringer som forventes å medføre høy risiko og/eller kostnader for prosjektet. Et eksempel på dette er inngrep i områder underlagt spesielle vern. Mål og mulige tiltak skal deretter beskrives mer utfyllende i miljøprogram og miljøoppfølgingsplan».*

Tabellen fortsetter på neste side.

Tabell 18 fortsetter Oversikt over viktige retningslinjer med innhold relevant for biomangfold og økosystemer i Bane NOR

Retningslinje (i Bane NOR styrende dokument- STY)	Relevant kjerne-aktivitet	Oppsummert beskrivelse av relevant innhold
Driftsaktivitet «vegetasjonskontroll» beskrevet i teknisk regelverk	Drifte infrastrukturen	Fastslår at det skal gjennomføres en miljørisikoanalyse som beskriver risikoer for miljø ved utførelsen. For tiltak i tilknytning verneområder, steder med prioriterte arter eller utvalgte naturtyper skal alltid stats-forvalterens miljøvernavdeling kontaktes på forhånd.
Instruks håndtering av fremmede arter og planteskadegjørere	Alle	Hvordan Bane NOR i prosjektgjennomføring først skal gjøre kartlegginger og deretter eventuelt avbøtende tiltak for å hindre spredning av fremmede arter.
Håndtering av forurenset grunn ved bygge- og gravearbeider - instruks	Alle	Hensikten med instruksen er å sikre at forurensningsforskriftens kapittel 2 etterleves, og at arbeid i og med forurenset grunn ikke medfører spredning av forurensning eller at forurensingen gjøres mindre tilgjengelig for oppryddingstiltak.
Konsernprosedyre håndtering av avvik og uønskede hendelser	Alle	Beskriver hvordan eksempelvis hendelser som medfører miljø-skade, eller avvik som brudd på miljøtillatelser, skal kategoriseres og registreres i Bane NOR sitt avvikshåndteringssystem, sammen med tiltak og effektevaluering av disse.
Instruks med mal for utarbeidelse av byggherrens kontrollplan	Gjennomføre prosjekter	Kontrollplanen brukes for å identifisere, planlegge, gjennomføre og dokumentere viktige kontrollaktiviteter som skal gjennomføres. Utvelgelsen av kontroller skal være risikobasert. Kontrollarbeidet bidrar som en del av kvalitetssikring og for at prosjektet når sine mål, inkludert for biomangfold og økosystemer.

Tabell 19 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 miljørisikovurdering) ""Hva kan gå galt?"""	Bygg/anlegg	Driftsbanegård	Skifting/hensetting	Kontor/adm.bygg	Lager/depot	Linjedrift (FDV)	Stasjon/grøntareal	Stasjoneringssted	Tekniske bygg	Terminal	Trafikkstyring	Verksted	Store anskaffelser	Togtrafikk	Bil/anleggstrafikk	Eksempler på sannsynlighetsreduserende (forebyggende) tiltak
Akuttutslipp pga. brudd på barriere (filter, siltopp, pumpe, ventil, slangebrudd, stoppkran, overfyllings-vern, tankvegg, maskinhavari/-velt, for lav kapasitet på basseng/beholder/tank ol.)																Kontrollrutiner, vedlikeholdsrutiner, vernerunder, økt kapasitet, tillatelse til å slippe ut høyere konsentrasjoner
Forurensende driftsutslipp (vask av kjøretøy og utstyr utenfor godkjent vaskeplass, avrenning fra anlegg, urenset 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."
Sprøyting (feil sted/mengde/middel, manglende autorisasjon)																Opplæring, rutiner
Tilslamming/oversvømmelse av vei, vann/vassdrag, omgivelser (slangebrudd, demingsbrist, ras/utglidning)																Orden og ryddighet. Hyppige kontrollrunder. Tilgjengelige avfallsstasjoner.
Støyplager fra hensetting, tomgangskjøring, signallyd, tuting, anleggsarbeider m.v.																Kilderettede tiltak. God nabodialog (varsling).
Støvplager fra bergarbeider, pukk, transport, anleggsarbeider m.v.																Vann. Vasking.
Forsøpling (materialbiter/plast i overskuddsmasser eller i jord, flygeavfall)																Orden og ryddighet. Hyppige kontrollrunder. Tilgjengelige avfallssasjoner.
Feilsortering/-håndtering av avfall (kjemikalier/farlig avfall, smittefarlig/kadaver, brannfarlig, forurensende masser, asbest, farlige produkter, EE-avfall, kjøretøy, rester etter renseprosess) (feil lagret, levert feil sted eller til feil aktør)																God planlegging av avfall (kategorier, forurensningsgrad) og miljøsaneringsbeskrivelse. Kontroll av mottaker (sjekke tillatelser og kvalitetssystemer). Dokumentasjon på mottatt avfall. Basiskarakterisering.
Farlig avfall på avveie (salg, omdisponering, eksport m.v.), gjelder særlig EE-avfall, kjøretøy og maskiner, kabler, el-utstyr, sviller og komponenter																Som over.
Miljøskadelige produkterer (farlige stoffer, impreg-neringsmidler, sprøytemidler, vaske- og rensemidler)																Krav til miljødokumentasjon. Substitusjon. LCA-vurderinger. Gode bruksrutiner (risikovurde-ring, stoffkartotek, SDS, verneutstyr/barrierer).
Miljøskadelige produkter (farlige stoffer, tropisk tre-virke, høyt forbruk av vann/energi/støy i driftsfasen, kort levetid, høye livsløpskostnader)																Krav til miljødokumentasjon. Substitusjon. LCA-vurderinger.
Ødeleggelse av **naturverdier** (verdifull natur, truede (rødlistede) arter, kantvegetasjon i vassdrag, vegetasjon, landskap/omgivelser)																Forundersøkelse. Sjekke BaneKart.
Spredning av fremmede arter, regulerte planteskade-gjørere (floghavre, svartelistede arter)																Rengjøring av maskiner og utstyr, slik at jord, frø og planterester er fjernet før flytting mellom eiendommer. Må kjenne til plantehelsestatus for berørte eiendommer.
Påvirkning på vann/vassdrag/sjø (fisk, gyteområde, kantvegetasjon)																Flytte installasjon inn på land

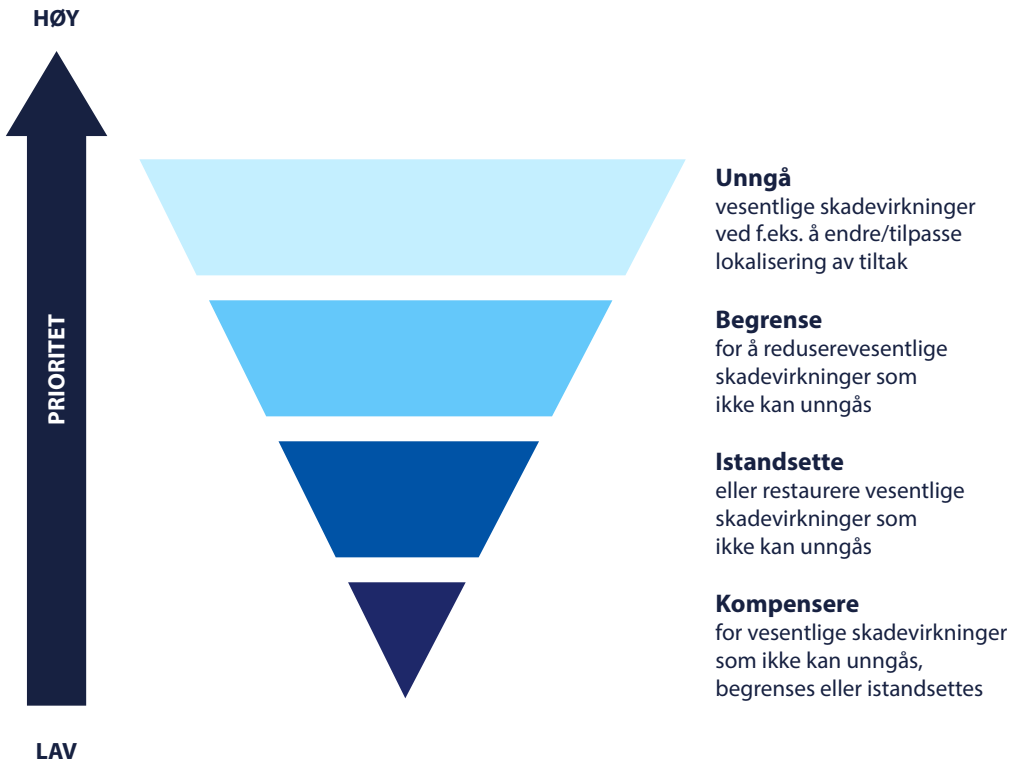
Tiltak og ressurser (ESRS MDR-A, ESRS E4-3)

Et prosjektutviklingsløp for et større prosjekt med planlegging og gjennomføring strekker seg ofte over flere år. Aktuelle aktiviteter for å ivareta biomangfold og økosystemer er integrert i prosjektutviklingen fra planlegging. Tiltakshierarkiet følges for å redusere påvirkning på naturverdier og innebærer at man først skal søke å unngå negative konsekvenser for naturen, før man begrenser, istandsetter eller som siste utvei kompenserer den tapte naturen.

Kartlegginger og eventuelle tiltak i før-, under- og ettersituasjon er en del av prosjektutviklingen og inngår i den ordinære planleggingen og gjennomføringen av et prosjekt. Dette kan inkludere kartlegging av økologisk tilstand og forurensningstilstand for å etablere en referanse for førtilstand, samt identifisering av behov for tiltak. Tiltak kan være av administrativ og/eller fysisk art, innarbeides som en del av planleggingen og etterlevelse følges opp under gjennomføringen.

Eksempler på tiltak kan være: driftstilpasninger av anleggsarbeidet for å

Figur 14 Tiltakshierarki



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

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

Som et eksempel har Bane NOR i prosjektet Venjar-Langset, som ble idriftssatt i 2023, gjort tiltak knyttet til småsalamander, en lokalt viktig art. Anleggsarbeider med ny jernbanetunnel hadde konsekvenser for en fredet hagedam med tilhold for salamander. Prosjektet har derfor etablert midlertidige dammer for salamander, inntil hagen og ny dam kunne rekonstrueres over tunnelen i 2023. Siden 2016 har salamanderforekomsten blitt overvåket ved hjelp av rusefangst. Det tar noe tid å få utviklet vegetasjonen rundt ny dam, og det er foreløpig for tidlig å rapportere på effekten av tiltaket. Mer detaljert beskrivelse av tiltaket og dokumentasjon av faktisk effekt vil bli rapportert når tiltaket er fullt ut etablert med blant annet utviklet vegetasjon. I prosjektet Sandbukta-Moss-Såstad er det for eksempel gjort tilpasninger av fordrøyningsbasseng for å ivareta økologien i resipient.

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

For *drift- og vedlikeholdsaktiviteter* gjøres det også stedsspesifikke vurderinger knyttet til risiko og tiltak i aktivitetene. Vi kartlegger verdifull natur for å vurdere hvor det må tas spesielle hensyn. Dette kan resultere i tiltak som for eksempel utsatt aktivitet på grunn av hekketid, unngå å legge aktiviteter til særskilte områder av hensyn til sårbare arter eller naturtyper, eller forebygging av spredning av fremmede arter, som vask av utstyr eller tildekking av masser. Bane NOR har ikke en aggregert oversikt over alle gjennomførte tiltak i 2024, men dette er et mål for 2025.

I hovedsak dekkes tiltak i drift og vedlikehold gjennom ordinære midler til aktiviteten, hvor hensynet til miljø inngår i kostnadene. For særskilte forbedringstiltak innenfor miljø som kommer i tillegg til ordinære aktiviteter, er det satt av egne midler innen «sikkerhet og miljø» hvor det kan søkes ut ekstraordinære midler som svarer ut gitte kriterier. Her inngår forbedringstiltak også relatert til biomangfold og økosystemer. I 2024 ble det brukt 1 MNOK til ett relevant tiltak knyttet til å fjerne vandringshindre for fisk.

Bane NOR anerkjenner at arbeidet med biomangfold og økosystemer strekker seg utover vår virksomhet og at vi må samarbeide med andre. Vi samarbeider for eksempel ofte med andre aktører om bekjempelse av fremmede arter på våre og tilgrensende eiendommer. Statsforvaltere har egne regionale handlingsplaner mot fremmede organismer, og samordner og gjennomfører tiltak mot fremmede skadelige arter på regionalt nivå. Bane NOR har eksempelvis i region Midt deltatt i samarbeidsgrupper og gjennomføring av ulike tiltak i regi av Statsforvalteren.

Tiltak for bedring av system og internkontrollen innen arbeidet med biologisk mangfold og økosystemer

I 2024 har vi jobbet videre med utviklingen av Bane NORs arealregnskap, oppfølging av arbeidet med før- og etterundersøkelser, oppdatert oversikt over verdifull natur langs eksisterende jernbane og generell styrking av internkontrollen og strukturen innen miljøarbeidet. Dette i sum er overordnede tiltak som bidrar til minimering eller unngåelse av negativ påvirkning på natur eller identifisering av muligheter.

- I arbeidet med uttesting av ny metodikk for før- og etterundersøkelser har Bane NOR valgt prosjektet Vendespor Asker som pilot for oppdraget. Dette er samme prosjekt som ble benyttet som skrivebordspilot ved metodeutviklingen av før- og etterundersøkelser av naturmangfold i samferdselsprosjekter: «Metodikk for før - og etterundersøkelse», og publisert i Statens vegvesens rapport nr. 979 i 2024. For videre arbeid er det utlyst et rådgivningsoppdrag som planlegges gjennomført i 2025.
- Arbeidet med videreutvikling av Bane NORs arealregnskap er videreført i 2024. Føringer i NTP om å unngå nedbygging av verdifull natur og matjord er lagt til grunn, og det er avklart hvilke arealkategorier investeringsprosjektene skal gjøre rede for inngrep i. Det jobbes videre

med å utvikle interne prosesser for rapportering av prognoser, estimat og budsjett.

- Bane NOR har i 2024 gjennomført en ny og oppdatert analyse av kartlagt verdifull natur langs den eksisterende jernbanelinje. Resultatene fra analysen gir et underlag for videre arbeid med å identifisere hvilke miljøhensyn vi bør ta for drifts- og vedlikeholdsaktiviteter.
- Generelt har det vært økt fokus på styrking av strukturen og internkontrollen innen miljøarbeidet i 2024.
  - I 2024 er det etablert mål og indikatorer innen natur for alle divisjoner. Utvalgte indikatorer er implementert på konsern og i utbyggingsdivisjonens målekort og data innhentes via tertialrapporteringen. Rammer for arealinngrep følger av arealplanprosessen, med milepæler ved godkjent regulering og ferdigstilling av prosjekt som gir informasjon om målutvikling og måloppnåelse. Eksternt rapporteres nøkkeltall på ferdigstilte prosjekter.
  - I Drift- og vedlikeholdsdivisjonen er mål og tiltak innen natur, i tillegg til andre prioriterte bærekraftstema, implementert i divisjonens handlingsplan for bærekraft og måloppnåelse følges opp som en del av etablert resultatdialog i divisjonen.
  - Utbyggingsdivisjonen har med bakgrunn i funn fra Ledelsens gjennomgåelse i 2023 jobbet med å styrke internkontrollsystemet i prosjektene og i divisjonen. Aktiviteter og tiltak for å overholde vilkår i tillatelser gitt av miljø- og forurensningsmyndighet prioriteres. Årsaken til brudd på vilkår i prosjektspesifikke tillatelser skyldes ofte manglende etterlevelse som igjen kan forklares med mangel på kompetanse. I 2024 er det iverksatt ulike tiltak for å styrke opplæringen av byggherrens nøkkelpersonell i internkontroll og systematisk miljøarbeid, og det er utviklet prosjektspesifikke kurs i enkeltprosjekter for å bedre Leverandørenes forståelse og kompetanse om miljø- og forurensningskrav prosjektene er pålagt å overholde. M3 er innført som måleindikatorer i utbyggingsdivisjonen for å følge utviklingen av avvik fra tillatelser gitt av miljø- og forurensningsmyndigheter.
  - Konsern gjennomførte i 2024 en revisjon av med tema «P0624 Miljøstyring i jernbaneprosjekter». Revisjonen avdekket ikke åpenbare mangler i overordnet styringssystem, og internkontroll ble beskrevet som etablert og implementert. Utbyggingsdivisjonen jobber med kontinuering forbedring av prosjektmodellen, og tilhørende prosjektportal med operative instrukser og verktøy, fikk god tilbakemelding.
  - Det har vært økt innsats relatert til miljø i anskaffelsesprosesser for drift- og vedlikeholdsaktiviteter samt oppfølging av miljø i utførselsfasen av prosjekter, gjennom økt deltakelse og kontroller av entreprenørenes arbeid. Drift- og vedlikeholds divisjon har i tillegg påbegynt systematisk kartlegging av alle driftsbaser for å identifisere lokaliteter hvor barrierer mot forurensning må etableres.

Måleindikatorer og mål

Som redegjort for over har Bane NOR et mål i konsernstrategien om å bidra til å nå Norges klima- og miljømål. Med det mener vi å blant annet å redusere naturpåvirkning og øke arealeffektiviteten og vi har vi en konsern-KPI som sier at vi skal rapportere på alt inngrep i natur-områder med nasjonal eller vesentlig regional verdi. Ambisjonen er videre konkretisert i mål for hver divisjon, se tabeller under.

Naturmål og resultater oppsummert for Bane NORs tre kjernevirksomheter

Tabell 20 Måloppnåelse oppsummert for drift- og vedlikeholdsaktiviteter innen vedtatte naturmål

Mål for undertema «Direkte påvirkningsfaktorer for tap av biologisk mangfold»			
Kortsiktig mål (+/- 1 år)	Unngå inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi.		
Måleindikatorer	Antall dekar med inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi. Antall tiltak som bedrer vannmiljø. Antall lokaliteter med bekjempelsestiltak mot fremmede arter.		
Måloppnåelse	2022	2023	2024
	Ikke tall på inngrep Ikke tall på tiltak for vannmiljø 158 (Lokaliteter med bekjempelsestiltak)	Ikke tall på inngrep Ikke tall på tiltak for vannmiljø 130 (Lokaliteter med bekjempelsestiltak)	0 (antall dekar inngrep) 2 (tiltak som bedrer vannmiljø) 171 (Lokaliteter med bekjempelsestiltak)
Mål på mellomlang sikt (+/- 5 år)	Utvikles i løpet av 2025		
Måleindikator	Utvikles i løpet av 2025.		
Mål	2025	2026	2027
	0 (antall dekar inngrep)	0 (antall dekar inngrep)	0 (antall dekar inngrep)
Langsiktig mål (>5 år)	Vi tar vare på og fremmer stedegen natur langs jernbanen.		
Måleindikator	Utvikles i 2026		

Tabell 21 Måloppnåelse oppsummert for utbyggingsaktiviteter innen vedtatte naturmål

Mål for undertema «Direkte påvirkningsfaktorer for tap av biologisk mangfold»			
Kortsiktig mål (+/- 1 år)	Unngå inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi		
Måleindikatorer	Antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi. (Antall dekar inngrep i naturverdier av nasjonal eller vesentlig regional verdi relatert til totalt arealbeslag)		
Måloppnåelse	2022	2023	2024
	0	121	0
Mål på mellomlang sikt (+/- 5 år)	Unngå inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi		
Måleindikator	Antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi. (Antall dekar inngrep i naturverdier av nasjonal eller vesentlig regional verdi relatert til totalt arealbeslag)		
Mål	2025	2026	2027
	0	0	0
Langsiktig mål (>5 år)	Unngå inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi		
Måleindikator	Antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi. (Antall dekar inngrep i naturverdier av nasjonal eller vesentlig regional verdi relatert til totalt arealbeslag)		

Tabell 22 Måloppnåelse oppsummert for eiendomsaktiviteter innen vedtatte naturmål

Mål for undertema «Direkte påvirkningsfaktorer for tap av biologisk mangfold»			
Kortsiktig mål (+/- 1 år)	Redusere antall prioriterte fremmede arter på våre eiendommer/arealer		
Måleindikatorer	Antall stasjonsområder kartlagt/andel kartlagte stasjonsområder % Reduksjontiltak av fremmede arter		
Måloppnåelse	2022	2023	2024
		20 stasjonsområder (6 %)	314 stasjonsområder kartlagt (93%)
Mål på mellomlang sikt (+/- 5 år)	Utvikles i 2025		
Måleindikator	Utvikles i 2025		
Mål	2026	2027	2028
Langsiktig mål (>5 år)	Utvikles i 2025		
Måleindikator			

Beskrivelse av måltall (ESRS MDR-M)

Areal-, ferskvann- og havbruksendring
Arealbeslag knytter seg i første omgang til beslag målt i daa av verdifull natur (definisjon) i tråd med definisjon i Nasjonal transportplan. I utbyggingsprosjekter er dette knyttet til permanent arealendring. Dette håndteres i reguleringsplanen og tilhørende planprosess. I forbindelse med reguleringsplan søkes det om en ramme for arealbeslag som for eksempel kan innebære arealinngrep i naturverdier. Per nå oppgis data for ferdigstilte prosjekter fra rapporteringsåret i denne sammenheng. Det pågår et utviklingsarbeid i samferdselssektoren hvor metodikk for arealregnskap videreutvikles. Det vil være relevant å vurdere hvilke måltall som er mest hensiktsmessige også i den forbindelse. I tillegg ser vi at vi trenger mer kunnskap om de mindre inngrepene fra jernbanen i forbindelse med fornyelsesprosjekter og løpende drift- og vedlikehold av jernbanen og hvordan dette kan implementeres i et arealregnskap. Vi ser videre at på sikt kunne det være relevant å utvikle måltall knyttet til før- og etter undersøkelser i prosjekter, for eksempel hvorvidt gjennomførte undersøkelser viser noen effekt på biomangfold og økosystemer i influensområdet til arealbeslaget. Per nå har ikke Bane NOR et system for å aggregere opp informasjon fra slike gjennomførte undersøkelser.

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

Arealbeslag
I 2024 er to prosjekter ibruktatt, dette gjelder Arna-Fløen og Nygårdstangen-Bergen-Fløen, og ingen av disse har hatt inngrep i naturverdier av nasjonal eller vesentlig regional verdi.

Tabell 23 Utvikling i arealbeslag av viktig natur for ibruktatte og ferdigstilte prosjekter i perioden

	2022	2023	2024
Totalt arealbeslag i viktig natur i ibruktatte og avviklede prosjekter [daa]	0	121	0

Fremmede arter
Del-underemne «fremmede arter» har ikke kommet opp som vesentlig i oppdatert vesentlighetsanalyse i 2024, men temaet er løftet som en av de viktigste påvirkninger på naturmangfold i gjeldende NTP, som videre presiserer at samferdselssektoren bidrar til spredning og at tiltaksplanen mot fremmede skadelige arter må legges til grunn i transportvirksomhetenes arbeid. Bedrifter som har aktiviteter som kan medføre utilsiktet spredning av fremmede arter har også et lovpålagt krav om å treffe tiltak som vil minimere risikoen for spredning. Dette er bakgrunnen for at Bane NOR jobber aktivt med tematikken og rapporterer på utviklingen innen arbeidet.

Tabell 24 Utvikling i aktivitetsnivået knyttet til bekjempelse av fremmede arter langs eksisterende jernbaneinfrastruktur

	2022	2023	2024
Totalt beløp brukt på aktiv bekjempelse av fremmede arter [MNOK]	2,3	1,5	2,2
Antall lokaliteter med bekjempelsestiltak	158	130	171

Arbeidet med aktiv bekjempelse av fremmede arter langs eksisterende jernbane dekkes av en landsdekkende kontrakt for vegetasjonskontroll. 2,2 MNOK forbrukt i 2024 er beste estimat; det vil være noen få steder hvor aktiv bekjempelse gjennomføres via lokale prosjekter slik at det reelle tallet vil være marginalt høyere. Forbruk kan variere en del fra år til år. Dette skyldes hovedsakelig værforhold, da det ikke kan sprøytes i regnvær, og er en av hovedårsakene til nedgangen fra 2022 til 2023.

Bane NOR har hittil definert inntil åtte arter som prioriterte for aktiv bekjempelse, utfra tidligere utredningsarbeid. Områder som prioriteres for bekjempelse er også områder der kommunen, statsforvalter eller andre relevante aktører jobber målrettet med fremmede arter. I 2024 ble det utført aktiv bekjempelse mot fremmede arter på de fleste jernbanestrekninger: i underkant av 500 lokaliteter ble undersøkt og 171 behandlet. Bane NOR ser at vi i tillegg til å vurdere hvilke arter som bør være særlig prioritert for vår virksomhet på nytt, også bør vurdere innsats innenfor forebyggende tiltak for å hindre etablering, knyttet til eksempelvis fjerning av hogstavfall for å redusere tilførsel av næringsmidler til jorda.

Eiendomsdivisjonen i Bane NOR har de siste årene kartlagt store deler av stasjonsområdene. Basert på både fremmedartslisten og forskrift mot fremmede arter er det plukket ut prioriterte arter som har høyere risiko 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 på sikt etablering av stedegne arter på våre stasjoner.

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

Forventede finansielle effekter (ESRS E4-6)

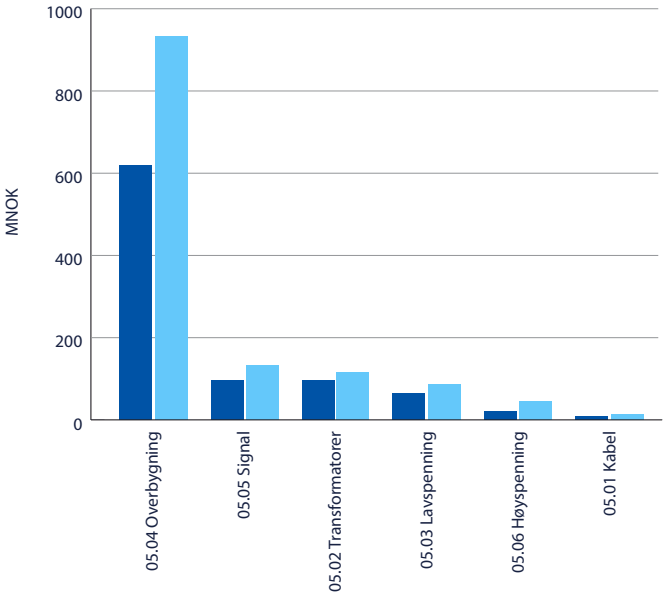
Bane NOR har vurdert tema biomangfold og økosystemer som finansielt vesentlig utfra overgangsrisiko. Vurderingen er gjennomført av konsernets økonomidirektører, ansvarlig for portefølje og risikostyring, samt fagledere i bærekraft. Temaet kan være finansielt vesentlig i utbyggingsprosjekter dersom skjerpede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

2.4 Ressursbruk og sirkulær økonomi (E5)

Strategi og styring

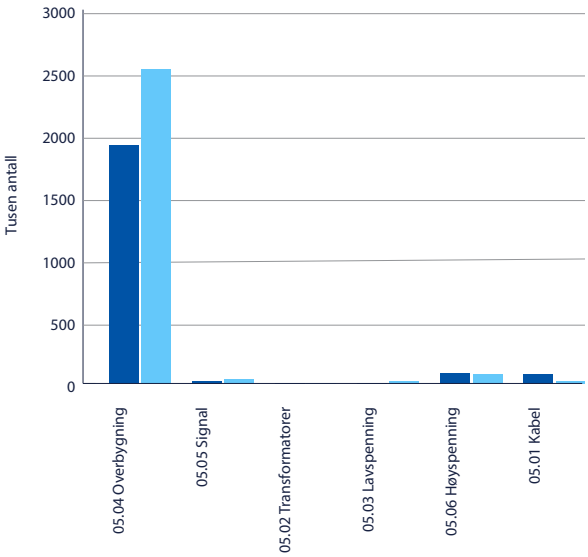
Bane NORs ressursbruk
Gjennom drift, vedlikehold og bygging av jernbane har Bane NOR en stor påvirkning på markedet for jernbaneteknisk materiell som leveres i hele landet. Temaet ressursbruk og sirkulær økonomi (E5) havnet over terskelverdi for vesentlighet i dobbel vesentlighetsanalysen som ble vedtatt november 2024. Undertemaet inngående ressurser, inkludert ressursbruk, er vesentlig på grunn av våre store innkjøp av jernbaneteknisk materiell fra ulike nasjonale- og internasjonale leverandører med tilsvarende høyt ressursfotavtrykk i verdikjeden oppstrøms og nedstrøms. Undersøkelser viser også at bygg- og anlegg og transportsektoren er to sektorer med betydelig materialfotavtrykk som også har stort potensiale for å redusere forbruket av naturressurser*.

I Nasjonal transportplan 2025-2036 legges det opp til økt satsning på drift og vedlikehold av jernbanen som vil kreve store mengder av jernbanemateriell og kan føre til et betydelig klimaavtrykk. En økning i investeringene til vedlikehold og anskaffelse av jernbaneteknisk materiell vil ha både økonomiske og miljømessige konsekvenser. I 2024 brukte Bane NOR ca. 1,36 milliarder kroner på anskaffelse av jernbanetekniske materiell, en økning på 48,2 prosent sammenlignet med 2023. Figur 15 og 16.



FIGUR 15 Bane NORs investering i jernbaneteknisk materiell - 2023 og 2024

* Ny rapport: Slik kan vi kutte i Norges skyhøye materialforbruk | EY Norge



Figur 16 Mengde jernbaneteknisk materiell forbrukt - 2023 og 2024

Håndtering av påvirkninger, risiko og muligheter

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

De overordnede styringsdokumentene for anskaffelse og håndtering av inngående ressurser er beskrevet styringsdokumenter konsernprosedyrer for anskaffelser, og logistikk (STY-604553, STY-605500) og instruksen for avfallhåndtering (STY-605670). Krav, ansvar og hovedprinsipper for bærekraft spesifisert i styringsdokumentene benyttes for å ivareta arbeidet for effektiv og bærekraftig ressursutnyttelse. Konsernprosedyre for anskaffelser beskriver overordnede prinsipper og ansvarsfordeling i anskaffelsesprosesser og kontraktsoppfølging. Prosedyren gjelder for alle ansatte og innleide som deltar i planlegging og/eller gjennomføring av anskaffelser og kontraktsoppfølging i og på vegne av Bane NOR-konsernet. Øverste ansvarlig for implementering er direktør for Strategi og bærekraft. Statens jernbanetilsyn (SJT) har angitt føringer for anskaffelser som gjelder jernbanevirksomhet som er implementert i Bane NORs malverk for anskaffelser.

Konsernprosedyren for Logistikk skal sikre at innkjøp og logistikk av jernbaneteknisk materiell til prosjekter og drift i Bane NOR planlegges, gjennomføres og følges opp på en forutsigbar, driftssikker og ressurseffektiv måte. Prosedyre gjelder for alle interne og eksterne kunder av logistikkfunksjonen til Bane NOR. Øverste ansvarlige for implementeringen er Logistikksjef. Avdelingen Logistikk skal legge til rette for sanering av lagerlokasjoner og gjenbruk av overskuddsmateriell, som vil bidra til bedre ressursutnyttelse, redusere miljøpåvirkning og klimagassutslipp.

Instruksen for avfallhåndtering er forankret i Klima og miljø konsernprosedyre og skal følges av alle enheter i Bane NOR som genererer og håndterer avfall fra bygging, drift og vedlikehold av jernbanen. Instruksen gjelder også for prosjekter i Drift og vedlikehold, Utbygging og Digitalisering og teknologi, da den omfatter føringer for tilrettelegging og kontroll av leverandørs avfallshåndtering i kontrakter. Hensikten med instruksen er å sikre at oppbevaring, håndtering og transport av avfall i og for Bane NOR gjøres innenfor regelverk, slik at skadevirkninger på mennesker, miljø og materiell forebygges og reduseres, og bidrar til effektiv ressursutnyttelse. Instruksen stiller krav om 80 prosent sorteringsgrad av avfallet, med riktig klassifisering og forskriftmessig håndtering av ordinært og farlig avfall.

Bane NOR samarbeider også med offentlige etater, bransjeorganisasjoner, byggherrer/innkjøpsorganisasjoner, leverandører og andre interessenter for å heve kompetansenivået og styrke innsatsen for bærekraft i leverandørkjeden. Bane NOR overvåker og kontrollerer leverandører og partnere for å sikre at materiellet som leveres oppfyller myndighetenes og Bane NORs klima- og miljøkrav.

Innkjøpskraften skal brukes til å bidra for innovasjon og teknologiske fremskritt i leverandørkjeden og sikre reduksjon av negative klima og miljø påvirkninger tilknyttet Bane NORs fremtidige behov for økt ressursbruk.

Tiltak for reduksjon av klima og miljø påvirkninger som følge av ressurser (ESRS 2 MDR-A, E5-2)

Tiltak og aktiviteter inkludert i denne rapporteringen er satt i gang eller gjennomført før temaet ble vurdert som vesentlig. Hensikten er å synliggjøre noen av de etablerte prosessene som skal styrkes for reduksjon av klimaavtrykket relatert ressursbruk.

Bane NOR har implementert vektlegging av klima og miljø på 30 prosent i anskaffelser siden det ble et lovkrav i januar 2024. Dette bidrar for å sikre produkter og løsninger som er miljøvennlige, har lengre levetid og kan gjenvinnes eller brukes på nytt ved slutten av levetiden.

Entreprenørene tillates å bruke rammeavtalene Bane NOR inngår. med produsenter av jernbaneteknisk materiell for innkjøp til store utbyggingsprosjekter. Tiltaket sikrer at det jernbanetekniske materiellet som brukes oppfyller de ønskende kravene for kvalitet, klima og miljø.

Bane NOR har i sine anskaffelser introdusert krav om levering av Environmental Product Declaration (EPD) eller miljødeklarasjonsdokument, et tredjepartsverifisert dokument (jfr. EN 15804), som synliggjør beregnede utslipp for produksjon av materiellet. Miljødeklarasjonen brukes som grunnlag til å evaluere og velge klima- og miljøvennlig materiell i fremtidige anskaffelser.

Det stilles krav om leveranse av materialregnskap i store investeringsprosjekter. Materialregnskapet gir innsikt i økonomiske konsekvenser og kan brukes til å synligjøre klimaavtrykket tilknyttet ressursbruken i Bane NORs prosjekter. Materialregnskapet kan brukes som grunnlag til å identifisere de viktigste utslippskildene, og vurdere alternative bærekraftige løsninger eller grønn teknologi.

Bane NOR tilrettelegger for ombruk av jernbaneteknisk materiell gjennom systematisk kartlegging, håndtering og klargjøring av ombrukbare og gjenbrukbare overskudd eller demontert jernbaneteknisk materiell. De siste 4 årene kartla logistikkavdelingen ombrukbare overskudd og demontert materiell til en verdi av 60 MNOK. Av dette ble materiell til en verdi av 40 MNOK gjenbrukt. Verdien for ombrukt materiell i 2024 lå på over 8 MOK som tilsvarer ca. 0,8 prosent av beløpet Bane NOR brukte til å kjøpe inn inngående jernbanemateriell i 2024.

Tiltakene er også et bidrag til temaene, klimaendringer (E1) og biologisk mangfold og økosystemer (E4), fordi produksjon av nye komponenter og tilhørende råvarer oppstrøms i verdikjeden kan unngås.

Måleindikatorer og mål

Mål (ESRS 2 MDR – T, E5-3)

Arbeidet med dette temaet er fortsatt i en tidlig fase, og det gjenstår systematisk kartlegging og evaluering for å sette konkrete mål for ressursutnyttelse. Systematisk kartlegging, håndtering og klargjøring av ombrukbare og gjenbrukbare overskuddsmateriell etter store investeringsprosjekter pågår kontinuerlig, og Bane NOR har satt et mål om å kartlegge og ombruke overskuddsmateriell for 15 millioner NOK innen 2025.

Tabell 25 Oppsummering av håndtering av vesentlig IRO for ressursbruk og sirkulær økonomi

Vesentlig IRO	Relevante policy	Relevant tiltak	Relevant mål
Inngående ressurser, inkludert ressursbruk	- Konsernprosedyrer for anskaffelser - Konsernprosedyrer for logistikk - Instruksen for avfallhåndtering	• Aktive bruk av 30 % vektlegging av klima og miljø ved kjøp av jernbanemateriell • Krav om leveranse av EPD-er for materiell som kjøpes inn • Styrke systematisk kartlegging av demonterte og overskuddsmateriell for ombruk • Øke krav om sorteringsgrad	Se tabellen under

Tabell 26 Mål tilknyttet avfallssortering, ombruk og EPD-er

Kortsiktig mål (+/- 1 år)	Øke krav om sorteringsgrad av avfall		
Måleindikatorer	% Sorteringsgrad		
Måloppnåelse	2022	2023	2024
	80 %	80 %	80 %
Mål	2025	2026	2027
	80 %	90 %	90 %
Mål på mellomlang sikt (+/- 5 år)	Systematisk kartlegging av demonterte og overskuddsmateriell for ombruk		
Måleindikator	MNOK - (ombruk verdi i kroner)		
Måloppnåelse	2022	2023	2024
	9 MNOK	19,7 MNOK	8,2 MNOK
Mål	2025	2026	2027
	15 MNOK	Ikke bestemt	Ikke bestemt
Langsiktig mål (>5 år)	Krav om leveranse av EPD-er for materiell som kjøpes inn		
Måleindikator	% andel av jernbanemateriell med EPD		
Måloppnåelse	2022	2023	2024
	-	-	Uvisst foreløpig
Mål	2025	2026	2027
	Ikke bestemt	Ikke bestemt	Ikke bestemt

Sosiale forhold

3.1 Egen arbeidsstyrke (ESRS S1)

Strategi og styring

Vesentlig påvirkning, risiko og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell (SBM-3)

Både Bane NORs retningslinjer og egen arbeidsstyrke og norsk arbeidslivslovgivning er utarbeidet for å samsvare med internasjonale standarder for arbeidsliv fra FN, ILO og OECD.

Tabell 27 Følgende temaer har blitt identifisert som mest vesentlig for egen arbeidsstyrke (ESRS S1) etter gjennomføringen av dobbelt vesentlighetsanalyse:

Tema	Undertema	Under-undertema	Relevant rapporteringskrav
S1	Arbeidsvilkår	Helse og sikkerhet	S1-8
	Likebehandling og like muligheter for alle	Likestilling mellom kvinner og menn og likelønn for arbeid av samme verdi	S1-6, S1-9, S1-16
		Opplæring og kompetanseutvikling	S1-10
		Mangfold	S1-13
	Andre arbeidsrelaterte rettigheter	Privatliv	S1-4

Risikovurdering- og undersøkelse egne ansatte, innleide og arbeidssøkere
Vi viser til likestillingsredegjørelsen, ARP analyse, gjennomført risikovurdering i 2023, medarbeiderundersøkelsen og aktiviteter for 2024.

Bane NOR gjennomførte høsten 2023 vurdering av risiko knyttet til diskriminering og hindre for likestilling. Risikovurderingen ble gjort i samarbeid med representant for fagforeningene og hovedverneombud. Funnene fra vurderingen i 2023 er førende for satsningsområder vi viderefører i 2025.

Det er vurdert risiko knyttet til følgende områder:

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

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

Det er utarbeidet handlingsplan som ble iverksatt januar 2024 med åtte definerte tiltaksområder som skal redusere risiko:
1. Opplæring, kurs, kampanjer og nettverk for å styrke mangfoldkompetansen i Bane NOR for medarbeidere.
2. Opplæring og kurs for å styrke mangfoldkompetansen hos ledere og i HR.
3. Sikre at rekrutteringsprosessen jobber med målet om økt mangfold.
4. Økt inkludering og redusere risiko for diskriminering gjennom å ta tak i mulighet for tilrettelegging (IKT, universell utforming, servering)
5. Mulighet for tilrettelegging (fysisk og psykisk) for å ivareta og inkludere mangfoldet (samarbeid med eksterne interesseorganisasjoner, SSU, IA-utvalg, opplæring ledere).
6. Redusere risiko for å hindre likestilling gjennom å sette fokus på fleksibilitet for ansatte med omsorgsoppgaver i turnus og ute på prosjekt hvor arbeidstiden er mer styrt.
7. Sørge for at Bane NOR har arbeidstøy tilpasset alle behov.
8. Sørge for at Bane NOR har kjønnstilpassende garderobe– og toalettfasiliteter på lokasjoner der det er egne ansatte.

Risikoområder knyttet til tvangsarbeid, barnearbeid, eller omstrukturering som kan føre til jobbtap i forbindelse med grønn omstilling er ikke identifisert i organisasjonen.

Håndtering av påvirkninger, risiko og muligheter

Policyer i forbindelse med egen arbeidsstyrke (S1-1)

Bane NOR er forpliktet til å opprettholde et likestilt, inkluderende og mangfoldig arbeidsmiljø. Likestillingsarbeid er forankret hos Bane NORs styre og øverste ledelse gjennom vår Styringspolicy for etikk og samfunnsansvar, og videre i underliggende styringsdokumenter hvor også etikk, samfunnsansvar, varsling og rekruttering er integrert. Bane NOR har nulltoleranse for diskriminering. Dette er forankret i, og fremgår klart av Bane NORs styrende dokumenter herunder vår Konsernprosedyre for Etikk, og vektlegges ved blant annet ledertrening og annen intern opplæring. Vi jobber aktivt for å forhindre diskriminering basert på kjønn, graviditet, permisjon ved fødsel eller adopsjon, omsorgsoppgaver, etnisitet, religion, livssyn, funksjonsnedsettelse, seksuell orientering, kjønnsidentitet, kjønnsuttrykk eller alder. Dette arbeidet gjennomsyrer hele organisasjonen, med særlig fokus på rekruttering, lønns- og arbeidsvilkår, karriereutvikling og forfremmelse.

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

Innenfor sikkerhet til egne ansatte har vi flere prosedyrer og lovverk som regulere dette for å ivareta helsen til våre ansatte. Vi har som mål å sikre at alle våre ansatte kommer trygt hjem fra jobb hver dag. Dette forplikter oss til å kontinuerlig forbedre våre sikkerhetsprosedyrer, gi nødvendig opplæring og utstyr, og opprettholde et sterkt fokus på risikoforståelse og forebygging.

Rutiner for kontakt med egen arbeidsstyrke og arbeidstakerrepresentanter om påvirkninger (S1-2)

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

Hovedavtalene som er inngått mellom vår arbeidsgiverforening Spekter og hovedsammenslutningene er utgangspunkt for vår tilpasningsavtale i Bane NOR, der vi legger til rette for reell medbestemmelse for tillitsvalgte på alle nivåer ved å sikre gode samarbeidsordninger mellom fagforeningene og oss som arbeidsgiver. Vi er som parter enige om at forholdet mellom ledelsen og ansatte skal være basert på tillit og gjensidig respekt mellom partene på alle nivåer.

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

Rutiner for å avhjelpe negative påvirkninger og kanaler der egen arbeidsstyrke kan gi uttrykk for bekymringer (S1-3)

Alle medarbeidere, leverandører, kunder og brukere har rett til å varsle om mulige kritikkverdige forhold i virksomheten. Bane NOR har en digital varslingstjeneste som administreres av et eksternt selskap, og varslere kan velge å være anonyme eller åpne. Varslingene behandles av et varslingssekretariat som rapporterer direkte til styret i Bane NOR. Det er viktig for Bane NOR at organisasjonen har tillit til varslingsordningen og at varslene som kommer inn gjenspeiler risikobildet til Bane NOR. Årlig rapportering for hovedtillitsvalgte og hovedverneombud bidrar til å ha dialog rundt måloppnåelse og kontinuerlig forbedring av hvordan Bane NOR ivaretar retten til å varsle og plikten til å ha en forsvarlig varslingsordning.

De neste årene vil det arbeides med å gjøre Bane NORs varslingskanal mer kjent i verdikjeden. Dette fordi risikovurderingen for 2024 viste at selv om det kommer varsler om aktivitet i verdikjeden, og selv om varslingsordningen inngår i Bane NORs kontraktsfestede seriøsitetskrav som skal videreføres i leverandørkjeden, er ikke varslingsordningen godt nok kjent. Se grundig omtale om Bane NORs rutiner for varsling i kapittel 8.7 Forretningsatferd (ESRS G1).

Tiltak og strategier knyttet til vesentlige påvirkninger for egen arbeidsstyrke (S1-4)

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

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

I Bane NOR skal vi møte hverandre med respekt og engasjement, og vi aksepterer ikke noen form for trakassering. Det jobbes kontinuerlig med å forankre verdiene i alle deler av organisasjonen vår, blant annet er dette en viktig del av introduksjonsprogram for alle nyansatte. I 2025 skal vi jobbe med å videreutvikle, konkretisere og ta i bruk det nye verdisettet «Åpen, ansvarlig, lagspiller».

Verdiene skal være førende for kultur, arbeidsmiljø og hvordan vi samhandler med hverandre i Bane NOR.

Bane NOR er forpliktet til å sikre et trygt og helsefremmende arbeidsmiljø for alle våre ansatte. Her er noen viktige prinsipper og tiltak vi følger:

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

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

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

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

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

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

Disse prioriterte områdene er også gjeldende i 2025. Vi er forpliktet til å opprettholde et trygt og ansvarlig arbeidsmiljø for alle våre ansatte. Dette er en felles innsats, og vi oppfordrer alle til å bidra til HMS-arbeidet.

Måleindikatorer og mål

Mål for hvordan vesentlige negative påvirkninger skal håndteres, positive påvirkninger styrkes og vesentlige risikoer og muligheter håndteres (S1-5)

Tabell 28 Mål tilknyttet sykefravær

Mål for sykefravær			
Kortsiktig mål (<=1 år)	Sykefraværet skal være lavere enn 4,5 i 2025		
Måleindikator	Sykefravær beregnes i prosent de siste 12 månedene. Prosenten regnes ut fra avtalte og tapte dagsverk.		
Måloppnåelse	2022	2023	2024
	5,2	4,6	4,9
Mål på mellomlang sikt (1-5 år)	Sykefravær skal være lavere enn 4,4		
Måleindikator	Sykefravær beregnes i prosent de siste 12 månedene. Prosenten regnes ut fra avtalte og tapte dagsverk.		
Mål	2025	2026	2027
	4,5	Ikke satt	Ikke satt
Langsiktig mål (>5 år)	Ikke satt		
Måleindikator	Sykefravær beregnes i prosent de siste 12 månedene. Prosenten regnes ut fra avtalte og tapte dagsverk.		

Sykefraværet har gått opp fra 2023, og resultatet er ikke helt på målsettingen på 4,5. I Bane NOR jobbes det systematisk med forebygging og oppfølging av sykefravær gjennom lederne med støtte fra eget sykefraværsteam, AKAN og bedrifts-helsetjenesten.

Tabell 29 Mål tilknyttet medarbeidertilfredshet

Mål for medarbeidertilfredshet			
Kortsiktig mål (<=1 år)	Medarbeidertilfredshet skal være på 4,2		
Måleindikator	Indeksen vises på en skala fra 1 til 5 der 5 er høyest, og måles gjennom Bane NORs årlige medarbeiderundersøkelse. Det er et gjennomsnitt av resultatet for: • Stolthet og engasjement (4,1) • Endring og forbedring (3,8) • Arbeidsmiljø (4,1)		
Måloppnåelse	2022	2023	2024
	4	4,1	4
Mål på mellomlang sikt (1-5 år)	Medarbeidertilfredshet skal være på 4,35 i 2025		
Måleindikator	Samme som over		
Mål	2025	2026	2027
	4,3	4,3	Ikke satt
Langsiktig mål (>5 år)	Ikke satt		
Måleindikator	Samme som over		

Målet ble ikke nådd i 2024. Resultatet for 2024 er noe lavere enn for 2023.

Tabell 30 Mål tilknyttet kjønnsbalanse

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

Kjønnsbalanse vil være et prioritert område for Bane NOR i årene som kommer. I Bane NOR har vi 28 prosent kvinner. Det synes vi er for lavt og vi må jobbe mer systematisk med tema fremover.

Tabell 31 Mål tilknyttet kjønnsbalanse i ledende stillinger

Mål for kjønnsbalanse i ledende stillinger			
Kortsiktig mål (<=1 år)	Andel kvinner i ledende stillinger skal være 35 % 2025		
Måleindikator	Andel kvinner i ledende stillinger med personal- og budsjettansvar		
Måloppnåelse	2022	2023	2024
	Ikke satt	Bane NOR: 30 %	31 %
Mål på mellomlang sikt (1-5 år)	Andel kvinner i ledende stillinger skal være 35% innen 2025		
Måleindikator	Prosent kvinner i ledende stillinger av andel menn i ledende stillinger, beregnes av ansatte, inkluderer ikke innleie.		
Mål	2025	2026	2027
	35%	Ikke satt	Ikke satt
Langsiktig mål (>5 år)	Ikke satt		
Måleindikator	Prosent kvinner i ledende stillinger av andel menn i ledende stillinger, beregnes av ansatte, inkluderer ikke innleie.		

Vi har satt måltall på kjønnsbalanse for kvinner i ledendestillinger og er i gang med å utarbeide en langsiktig plan for å jobbe mot mer kjønnsbalanse i de delene av organisasjonen der kjønnsbalansen er lav. Vi har etablert lederutviklingsprogram for ledertalenter under 35 år, som ønsker å aspirere inn i lederstillinger, og vi er bevisst på å rekruttere kvinner inn i programmet. I 2024 ble det etablert ny konsernledelse med 50% kjønnsbalanse.

Tabell 32 Mål tilknyttet kvinnelige lærlinger

Mål for kvinnelige lærlinger			
Kortsiktig mål (<=1 år)	15 %		
Måleindikator	Kvinnelige lærlinger i Bane NOR		
Måloppnåelse	2022	2023	2024
	Ikke satt	13 %	12 %
Mål på mellomlang sikt (1-5 år)	Andel kvinnelige lærlinger skal være 20 %		
Måleindikator	Rekruttering av lærlinger. Beregnes av antall lærlinger av andelen fagarbeidere i Bane NOR.		
Måloppnåelse	2025	2026	2027
	20%	Ikke satt	Ikke satt
Langsiktig mål (>5 år)	Ikke satt		
Måleindikator	Beregnes av antall kvinnelige lærlinger av andelen lærlinger i Bane NOR.		

Kollektivavtalers dekning og dialog mellom partene i arbeidslivet (S1-8)

Tariffdekning
I Bane NOR er det inngått tariffavtaler om lønns- og arbeidsvilkår med våre fagforeninger. 75 prosent av våre ansatte er organisert og følger tariffavtalene som er inngått med fagforeningene. Ansatte som ikke er organisert og ansatte som er innleid er også omfattet av våre tariffavtaler.

Sosial dialog
Arbeidsmiljøutvalgene i Bane NOR dekker alle ansatte. Her er arbeidstakerrepresentanter involvert. I samarbeidsutvalg og i forbindelse med tarifforhandlinger er de organiserte representert. De utgjør 75 prosent av alle ansatte.

Helse- og sikkerhetsindikatorer (Måleindikatorer for arbeidsmiljø) (S1-14)

Tabell 33 Helse- og sikkerhetsindikatorer

Beskrivelse	Måltall
Prosentandel av personer i egen arbeidsstyrke som er dekket av helse- og sikkerhetsstyringssystem basert på lovkrav og (eller) anerkjente standarder eller retningslinjer	100%
Antall omkomne i egen arbeidsstyrke som følge av arbeidsrelaterte skader og arbeidsrelatert sykdom (Informasjon skal også rapporteres på arbeidere på virksomhetens områder	0
Antall dødsfall som følge av arbeidsrelaterte skader og arbeidsrelatert sykdom hos andre arbeidstakere som arbeider på anleggene	0
Antall fraværsskader egne ansatte	28
Frekvensen av registrerbare arbeidsrelaterte ulykker for egen arbeidsstyrke (H1)	3,3
Antall tilfeller av registrerbar arbeidsrelatert sykdom hos ansatte	Tilfeller av arbeidsrelatert sykdom følges opp på individnivå. Per dags dato registrerer vi ikke antall tilfeller av registrerbar arbeidsrela-tert sykdom hos ansatte.
Antall dager tapt på grunn av arbeidsrelaterte skader og dødsfall som følge av arbeidsrelaterte ulykker, arbeidsrelatert sykdom og dødsfall som følge av sykdom hos ansatte	312

I Bane NOR har vi en nullvisjon for skader hos våre ansatte. Vi har som mål å sikre at alle våre ansatte kommer trygt hjem fra jobb hver dag. Dette forplikter oss til å kontinuerlig forbedre våre sikkerhetsprosedyrer, gi nødvendig opplæring og utstyr, og opprettholde et sterkt fokus på risikoforståelse og forebygging. H1-verdi for ansatte (fraværsskader pr million arbeidstimer) har ligget på målsetting (2,3) gjennom de to første tertialene i 2024, men har økt mort slutten av året.

Lik behandling og muligheter for alle.

Opplysninger om foretakets ansatte (S1-6) og mangfoldsindikatorer (S1-9)

Vi har som mål å øke kvinneandelen gjennom rekruttering og utvikling av medarbeidere, og vårt talent-utviklingsprogram har oppnådd en kvinneandel på 39 prosent i perioden 2023-2025. Vi tilbyr opplæring og kurs for å styrke mangfolds-kompetansen hos ledere og HR, og vi sikrer at rekrutteringsprosessen fremmer økt mangfold. I løpet av året har konsernsjefen utnevnt flere nye konserndirektører, noe som har resultert i at toppledergruppen ved utgangen av 2024 består av fem menn (50%) og fem kvinner (50%). Toppledernivået er definert som nivået under konsernsjef, men inkludert konsernsjef.

For utdypende fakta, se Redegjørelsen for likestilling og diskriminering, offentliggjort på Bane NORs hjemmeside.

Tabell 34 Informasjon om antall ansatte etter kjønn

Kjønn	Antall ansatte
Menn	3844
Kvinner	1458
Andre*	0
Ikke rapportert	0
Totalt antall ansatte	5302

* kjønn som spesifisert av de ansatte selv

Tabell 35 Opplysninger om ansatte etter kontraktstype, fordelt på kjønn

	Kvinner	Menn	Andre*	Ikke opplyst	Totalt
Antall ansatte	1458	3844	0	0	5302
Antall faste ansatte	1423	3694	0	0	5117
Antall midlertidig ansatte	35	150	0	0	185
Antall ikke-garanterte timesansatte	0	0	0	0	0

* kjønn som spesifisert av de ansatte selv

Tabell 36 Turnoverrate og antall sluttet

Beskrivelse	Måltall 2022	Måltall 2023	Måltall 2024
Totalt antall ansatte som sluttet	353	297	315
Turnoverrate	7,20%	6,0%	4,2%

Tabell 37 Aldersfordeling

Aldersintervall	Antall faste ansatte	% av totalt antall ansatte
Under 30 år	881	17 %
Mellom 30 og 50 år	2504	47 %
Over 50 år	1917	36 %

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

Måleindikatorer for opplæring og kompetanseutvikling (S1-13)

Tabell 38 Indikatorer for opplæring og kompetanseutvikling (fordelt på kjønn)

Kjønn	Prosentandel av ansatte som deltok i regelmessige prestasjons- og karriereutviklingsvurderinger
Menn	74 %
Kvinner	79 %
Andre*	0
Ikke rapportert	622
Totalt antall ansatte	75%

Tallene beregnes av det antallet ansatte som deltok i mål- og utviklingssamtaler i perioden delt på antallet ansatte. Tallet inkluderer kun medarbeiderutviklingssamtaler gjennomført i Bane NOR i perioden. Følgende er holdt utenfor:

- Nyansatte i perioden, dersom ikke leder eksplisitt har bedt om at de inkluderes.
- Rapporten inneholder heller ikke ansatte som har sluttet uavhengig om de har fullført samtalen eller ikke.

Gjennom 2024 har Bane NOR utviklet nye retningslinjer for medarbeiderutvikling, der mål- og utviklingssamtalen er vårt viktigste verktøy. Her møtes medarbeider og leder for å etablere leveranse- og utviklingsmål for medarbeider, hvor man etter måloppnåelse får en tilbakemelding på individuelle prestasjoner. Målene skal være ambisiøse, men realistiske og være i tråd med Bane NOR sitt kompetansebehov. Dette gir en systematisk medarbeiderutvikling for alle i organisasjonen, uavhengig av type stiling og nivå.

Tabell 39 Gjennomsnittlig antall opplæringstimer (fordelt på kjønn)

Kjønn	Gjennomsnittlig antall gjennomførte interne kurs per ansatt
Menn	9
Kvinner	7
Andre*	0
Ikke rapportert	0
Totalt antall ansatte	9

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

Måleindikatorer for godtgjøring (lønnsforskjell og samlet godtgjøring) (S1-16)

Tabell 40 Kompensasjonsindikatorer

Beskrivelse	Måltall	Forklaring
Prosentvis forskjell i gjennomsnittlig avtalt årslønn mellom kjønnene	+ 3 %	Forskjellen mellom gjennomsnittlig avtalt årslønn for menn og kvinner uttrykt som prosentandel av gjennomsnittlig avtalt årslønn for menn
Totalt kompensasjonsforhold	4,8	Forholdet mellom den årlige totale kompensasjonsraten for den best betalte personen og den gjennomsnittlige årlige totale kompensasjonen for alle ansatte (ekskl. den best betalte personen). Avtalt årslønn er brukt som indikator for totalt kompensasjonsforhold. Bane NOR opererer ikke med bonuser.

Hendelser, klager og alvorlige menneskerettighetsbrudd (S1-17)

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

Tabell 41 Diskriminering

Beskrivelse	Måltall
Det totale antallet tilfeller av diskriminering, inkludert trakassering, rapportert i perioden	3 – behandlet som varslingssaker.
Antall klager inngitt gjennom kanaler for personer i egen arbeidsstyrke for å reise bekymringer	0
Mengden av materielle bøter, straffer og erstatning for skader som følge av brudd på sosiale og menneskerettighetsfaktorer	0 NOK

Tabell 42 Alvorlige menneskerettighets-påvirkninger og hendelser

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

3.2 Arbeidere i verdikjeden (ESRS S2)

Strategi og styring

Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell (ESRS 2 SBM-3)

Bane NOR er i risikofylte bransjer og legger derfor stor vekt på å sikre anstendige arbeidsforhold for arbeidere i verdikjeden. I oppdatering av den doble vesentlighetsanalysen høsten 2024 ble «Arbeidere i verdikjeden» videreført som ett av de mest vesentlige hovedtemaene for konsernet, se innledende del av bærekraftsberetningen. Følgende av undertemaer og under-undertemaer nedenfor (uthevet) er identifisert som vesentlig for påvirkning (innenfra-ut). For finansiell risiko (utenifra-inn) kom ingen av temaene over terskelverdi.

Tabell 43 Vurdering av vesentlighet på undertema og under-undertema ESRS S2

Tema	Undertema	Under-undertema	DR
S2	Arbeidsvilkår	Trygg ansettelse	Mindre vesentlig
		Arbeidstid	Vesentlig
		Tilstrekkelig lønn	Mindre vesentlig
		Dialog mellom partene i arbeidslivet	Mindre vesentlig
		Foreningsfrihet, herunder samarbeids-utvalg	Mindre vesentlig
		Kollektive forhandlinger	Mindre vesentlig
		Balanse mellom arbeid og fritid	Vesentlig
		Arbeidsmiljø, helse og sikkerhet	Vesentlig
	Likebehandling og muligheter for alle	Likestilling mellom kvinner og menn, og likelønn for arbeid av samme verdi	Mindre vesentlig
		Opplæring og kompetanseutvikling	Mindre vesentlig
		Sysselsetting og inkludering av perso-ner med funksjonsnedsettelse	Mindre vesentlig
		Tiltak mot vold og trakassering på ar-beidsplassen	Mindre vesentlig
		Mangfold	Mindre vesentlig
	Andre rettigheter	Barnearbeid	Mindre vesentlig
		Tvangsarbeid	Mindre vesentlig
		Ordentlige boforhold	Mindre vesentlig
		Vann og sanitæranlegg	Mindre vesentlig
		Privatliv	Mindre vesentlig

Det at et undertema eller under-undertemaer ikke kom over terskelverdien Bane NOR satte for vesentlighet betyr ikke at Bane NOR ikke jobber med temaet. Vårt arbeid for å bedre arbeidsvilkår i verdikjeden er bredt. Bane NOR ønsker ikke å handle med leverandører som selger oss varer som produseres under dårlige arbeidsforhold eller ha tjenesteleverandører på våre bygge- og anleggsplasser som bryter krav til lønns- og arbeidsvilkår. Vi jobber kontinuerlig med å redusere risikoen for at våre leverandører ikke etterlever rettsregler og våre krav til etisk adferd.

Useriøse leverandører som ikke ivaretar menneske- og arbeidsrettigheter i henhold til lovkrav bidrar til økt risiko for hendelser og ulykker på våre bygg- og anleggsplasser. Brudd på arbeidstidsbestemmelser bidrar til sosial dumping og påvirker arbeidernes helse og liv negativt. Det bidrar også til konkurransevridning, ved at useriøse vinner frem på feil grunnlag. Å sikre arbeidsvilkår iht. lovkrav for arbeidere i Bane NORs verdikjede vil bety bedre arbeidsdager for arbeidere på våre kontrakter, men også gi økt kvalitet og bedre sikkerhet på arbeid utført på Bane NORs anlegg.

Arbeidere i verdikjeden til Bane NOR inkluderer både arbeidere i oppstrøms- og nedstrøms verdikjeder.

Tabell 44 Arbeidets påvirkning på arbeidere

Type arbeidere	Beskrivelse av arbeid	Påvirkning på arbeidere, risiko og muligheter
Oppstrøms arbeidere i Bane NORs verdikjede utgjør de arbeidere som er avgjørende for å sikre at Bane NOR har de nødvendige ressursene (matrialer, komponenter og tjenester) for å bygge ny infrastruktur og gjennomføre nye eiendomsprosjekter.	Utvinning av råvarer og materialer som stål, jern, betong, stein, trevirke og andre byggematerialer til jernbanen.	Risiko for potensielt brudd på menneske- og arbeidsrettigheter i lange leverandørkjeder og med produksjon i høyrisikoland inngår., Bane NOR gjør aktsomhetsvurderinger og etterspørre innsyn i produksjonskjeden fra virksomhet Bane NOR kjøper varer og materialer fra risikoreduserende tiltak som f.eks krav til sertifiseringer, samt gjennomførte revisjoner gjennomføres for å sikre arbeideres rettigheter f.eks. ved kjøp av metaller og solcellepanel.
	Produksjon av deler og komponenter som brukes i jernbanesystemer, som skinner, sviller, signalutstyr, arbeidsmaskiner, IKT utstyr, elektromekanisk utstyr og annet materiell til jernbanen	
	Tjenester ved bygging av jernbanen, som entreprise, prosjektering, design, ingeniørtjenester, rådgivning, IKT-tjenester, facility management, transport og logistikk.	Risiko for 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. Vesentlig å følge opp etterlevelse av Bane NORs seriøsitetskrav sikre at det jobbes med utgangspunkt i aktsomhetsmetodikken og at krav videreføres i leverandørkjeden slik at det iverksettes tiltak ved identifisert risiko og at eventuelle avvik rettes eller sanksjoneres for utvikling av en ansvarlig leverandørkjede.
Nedstrøms arbeidere i Bane NORs verdikjede refererer til de arbeidere som er involvert i de senere fasene av produksjonsprosessen og leveransen av tjenester til sluttbrukerne. Dette inkluderer arbeidere som er ansvarlige for drift, vedlikehold og service av jernbaneinfrastrukturen etter at den er bygget.	Tjenester ved drifts- og vedlikeholdsarbeid som sørger for at jernbanen fungerer effektivt og sikkert, inkludert reparasjon og vedlikehold av skinner, signaler og annen infrastruktur.	
	Drift av tog, passasjerservice, inkludert konduktører og kundeservicepersonell.	Potensielt brudd på menneske- og arbeidsrettigheter mht. arbeidstid, balanse arbeid og fritid, helse og sikkerhet/arbeidsmiljø.

* Primært anskaffes jernbanemateriell til bygging, drift og vedlikehold av Bane NOR gjennom egne innkjøp/rammeavtaler. Resterende materiell anskaffes av entreprenørene direkte.

Håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter

Strategier for arbeidere i verdikjeden (ESRS S2-1)

Det operasjonelle arbeid med menneske- og arbeidsrettigheter er forankret i styrende dokumenter, rutiner og prosesser forvaltet av avdelingen for anskaffelser, som også har fagansvaret for menneske- og arbeidsrettigheter i verdikjeden for konsernet. De styrende dokumentene beskriver blant annet Bane NORs ansvar for å stille krav i anskaffelser, hvordan kravene skal etterleves og hvem som er ansvarlig for å sikre etterlevelse fra strategi til oppfølging. Disse gjelder for alle ansatte og innleide som er involvert i planlegging og gjennomføring av anskaffelser og påfølgende kontraktsoppfølging på vegne av konsernet. Retningslinjer tar utgangspunkt i grunnleggende standarder, konvensjoner og lovgivning, herunder: FN's Global compact, FNs menneskerettighetserklæring, FNs barnekonvensjon art. 32 og ILO konvensjonen nr. 29, 87, 98, 100,105, 111, 138 og 182, Åpenhetsloven og Sanksjonsloven. Bane NOR er også medlem av Etisk Handel Norge og har tilsluttet seg deres prinsipper for bærekraftig forretningsdrift.

Bane NOR policy for etikk og samfunnsansvar stiller grunnleggende krav til etisk adferd og ivaretakelse av selskapets samfunnsansvar, og gjelder medarbeidere så vel som samarbeidspartnere. Konsernprosedyre for etikk tydeliggjør krav til Bane NOR som ansvarlig arbeidsgiver, herunder selskapets medansvar som ansvarlig arbeidsgiver knyttet til HMS, menneske- og arbeidsrettigheter og arbeidsmiljø. Konsernprosedyre og prosess for gjennomføring av integritetskontroll av tredjeparter - IDD (Integrity Due Diligence) skal bidra til å identifisere risikoen for manglende etterlevelse av rettsregler og krav til seriøsitet hos leverandører.

Bane NOR innførte i 2020 kontraktskrav i form av samlede seriøsitetskrav til leverandører som skal sikre etterlevelse av menneske- og arbeidsrettigheter for arbeidere i verdikjeden. Disse er tilpasset den enkelte kontraktstype og skal ikke fravikes uten godkjenning fra juridisk avdeling i Bane NOR. Kravene inkluderer bla. overholdelse av internasjonale konvensjoner som nevnt over, og leverandører til Bane NOR skal kunne dokumentere at arbeid blir utført i samsvar med disse med utgangspunkt i plikt til å gjennomføre aktsomhetsvurderinger iht. OECDs metodikk for aktsomhetsvurderinger.

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

Rutiner for kontakt med arbeidere i verdikjeden om påvirkninger (ESRS S2-2) og kanaler der arbeidere i verdikjeden kan gi uttrykk for bekymringer (ESRS S2-3)

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

Dialog med arbeidere i verdikjeden skjer gjennom oppfølging i det enkelte prosjekt eller den enkelte kontrakt i linjen, eller via/med støtte fra Anskaffelser ved fagansvarlige for seriøsitet og arbeidslivskriminalitet i konsernet. Utgangspunktet for kontakt og dialog er risiko- og/eller hendelsesbaserte seriøsitetskontroller, tilstedekontroller og revisjoner av virksomheter. I tilstedekontroller og revisjoner har Bane NOR ofte dialog direkte med arbeidere og de har anledning til å uttale seg om arbeidsforhold uten arbeidsgiver til stede. I kontrakter med lange verdikjeder utenfor Norge, eks. materiellkontrakter, skjer dialogen primært med og via leverandør minimum årlig som en del av kontraktsoppfølgingen, men også gjennom revisjonsbesøk eller fabrikkbesøk av Bane NOR ved behov, der dialog med arbeidere skjer direkte. Revisjoner gjennomføres med utgangspunkt i en planlagt revisjonsplan for året.

Som omtalt i kapittelet om G1 - Forretningsatferd har Bane NOR en varslingskanal hvor arbeidere i våre verdikjeder kan varsle anonymt om kritikkverdige forhold. Varslingskanalen er også en effektiv og vesentlig kanal for innsikt og dialog med arbeidere. Som en del av seriøsitetskravene stiller Bane NOR krav til at leverandør skal gjøre vår varslingskanal kjent blant egne ansatte og overfor underleverandører omfattet av kontraktsarbeidet. I forbindelse med prosjektoppstart og oppfølging følges leverandør til Bane NOR opp på hvordan de videreføre krav til tilgjengeliggjøring av varslingskanal. Det informeres også om at det er utarbeidet informasjonsmateriell om varslingsmuligheter på en rekke språk tilgjengeliggjort på våre nettsider.

Det er også dialog via tredjeparts-aktører, som Fair Play Bygg (FPB). FPB jobber for å forebygge arbeidslivskriminalitet gjennom å følge opp bransjen (offentlig og private virksomheter) med å skille seriøse aktører fra aktører som bryter loven og informerer arbeidere om sine rettigheter. Ved at de er en objektiv aktør som informerer arbeidere om deres rettigheter er også terskelen for å varsle til en uavhengig aktør lavere. Dialogen med FPB er ad-hoc og initieres primært som følge av tips, og på bakgrunn av varsler iverksetter Bane NOR undersøkelser, alene eller sammen med andre byggherrer.

Etter å ha innført plikt til gjennomføring av aktsomhetsvurderinger som en del av seriøsitetskravene har vi fått større innsikt i leverandørkjeden, blant annet ved å kreve mer av leverandører mht. deres kartlegging av risiko og iverksatte tiltak og utbedringer for arbeidere. Det samme gjelder kravet til digital rapportering av egenrapportering av lønns- og arbeidsvilkår hvor kartlegging av overholdelse av kravet til tariff har gitt betydelig innsikt og grunnlag for dialog med leverandører for å ivareta deres arbeidere.

Det gjennomføres tertialvise gjennomganger av Bane NORs leverandørportefølje hvor kartlagt risiko skal følges opp med sentrale eller lokale tiltak iht prosess for aktsomhetsvurderinger. Prosessen for å identifisere tiltak tar utgangspunkt i en forhåndskategorisering av risiko. Tiltak og resultater følges opp tertialvis og rapporteres videre til ledelsen. Tiltak som gjennomføres på prosjekter i Norge skal dokumenteres i HMS-REG som tilrettelegger for deling av resultater på tvers av organisasjonen slik at oppfølging skjer på tvers av porteføljer ved identifisert risiko.

I risiko- og/eller hendelsesbaserte kontroller blir det avdekket avvik på våre seriøsitetskrav. Avvikene indikerer at hovedentreprenør ikke følger godt nok opp at seriøsitetskravene ivaretas hos underleverandørene. Ved slike avvik går Bane NOR i første omgang i dialog med hovedentreprenør for å rette opp. I tilfeller der Bane NOR avdekker at lønns- og arbeidsvilkår ikke har vært iht. avtale eller iht. korrekt tariff vurderes det andre sanksjoner som for eksempel at vederlag holdes tilbake inntil arbeidstakere får den lønn de har krav på. Ved alvorlige og/eller gjentatte brudd videreformidles informasjon til tilsyn eller myndigheter for videre oppfølging og sanksjonering.

Det er et mål for Bane NOR i 2025 å bidra til å synliggjøre seriøsitetskravene bedre i hele leverandørkjeden.

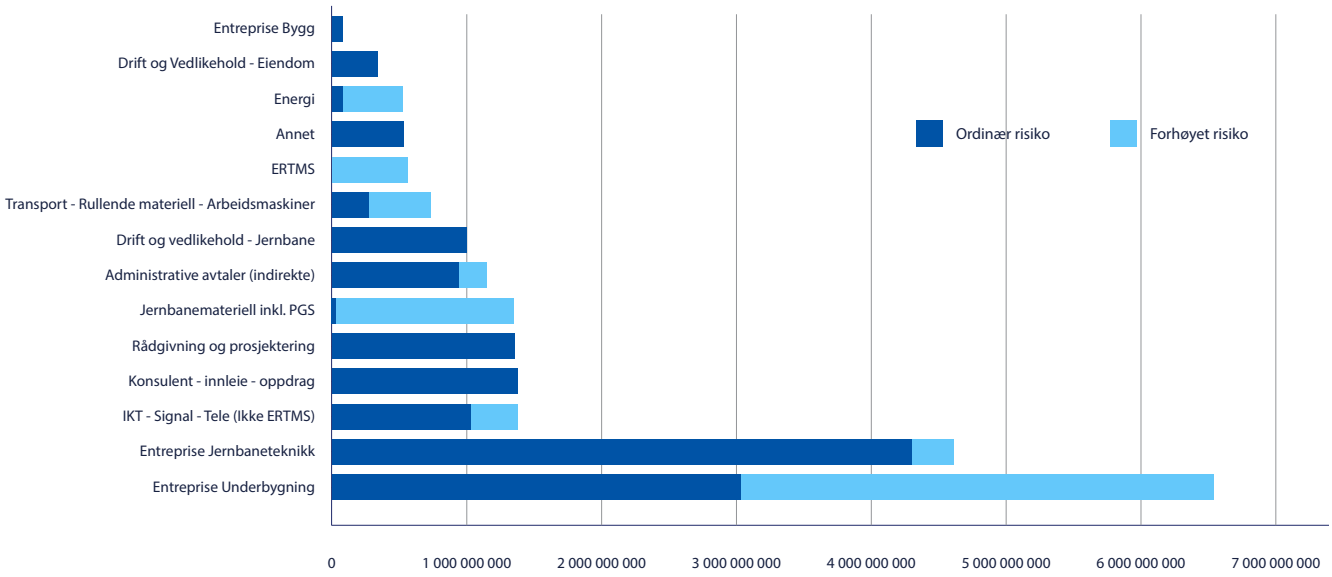
Strategier og tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og effektiviteten av tiltakene (ESRS S2-4)

I 2024 er seriøsitetskravene oppdatert for å ivareta endrede lov- og forskrifts-krav som et resultat av Norges-modellen (en nasjonal standard for seriøsitetskrav i offentlige anskaffelser, utviklet av den Norske regjeringen). Det er i tillegg jobbet med en revisjon av alle seriøsitetskravene som skal implementeres i alle kontraktsmaler i løpet av første halvår 2025.

Det er etablert systematikk og rutiner for gjennomføring av integritets-kontroll - IDD for å identifisere risiko for manglende etterlevelse av rettsregler og krav til seriøsitet hos leverandører. Det er gjennomført fem utvidede IDDer på konsernnivå. Integritetskontrollen gir informasjon som gjør at Bane NOR, kan foreta egnede forebyggende tiltak som bidrar til etterlevelse av krav og forventinger og reduksjon av risiko. Alle kontraktsrådgivere har i 2024 fått opplæring i IDD kontroll metodikken.

Hvert tertial har anskaffelsesledere gjennomgått leverandørporteføljen med utgangspunkt i OECDs metodikk for aktsomhetsvurderinger og Bane NORs tilhørende rutine/prosess som innebærer å gjøre en overordnet kartlegging med utgangspunkt i kategorier og segmenter med definert forhøyet risiko.

Figur 17 Kostnad i MNOK fordelt etter kategori og risikoprofil for 2024.



Videre er det identifisere tiltak for å forebygge og redusere identifisert risiko, effektiviteten av tiltakene som er iverksatt overvåkes, samt oppfølging av gjenoppretting der det er nødvendig i samarbeid med berørte. Alle anskaffelsesledere, samt kontraktsrådgivere som har leverandører med forhøyet risiko, har fått opplæring og/eller individuell veiledning i gjennomføring av aktsomhetsvurderinger i løpet av 2024.

Det er iverksatt risikobaserte tiltak/tiltak med utgangspunkt i status for etterlevelse av Seriøsitetskrav og krav i Godkjenningsordningen, identifisert med utgangspunkt i bla. systemer og egne Bane NORs «dashboards» spesielt tilrettelagt for prosjekter og kontraktseiere.

HMSREG er et viktig system for oppfølging av leverandører og arbeidere. Systemet forenkler oppfølgingen av våre seriøsitetskrav. Både bruken av systemet, samt utvikling av hendelser logges og følges opp kontinuerlig og rapporteres årlig. Ved å gjennomføre seriøsitetskontroller i HMSREG følger vi utviklingen på vår kontrollvirksomhet, samt resultater, og ikke minst gir det mulighet til å dele erfaringer på tvers i selskapet. I HMSREG er det i løpet av 2024 videreutviklet og tatt i bruk flere og ulike maler for seriøsitetskontroll og det er etablert en sluttrapport fra ferdigstilte seriøstetskontroller som skal tilgjengeliggjøres for hele organisasjonen. Totalt er det gjennomført 54 seriøsitetskontroller i Bane NOR i 2024, 23 flere enn i 2023, ref. kapitlet «mål og måltall» nedenfor. Av disse er 42 gjennomført i HMSREG og 12 i regi av Godkjenningsordningen.

Digitalisering av dokumentasjon på etterlevelse av seriøsitetskravet «egenrapportering av lønns- og arbeidsvilkår» har i 2024 fått full effekt ved at besvarelsen benyttes i oppfølging og dialog med leverandører. Leverandør må bla. spesifisere tariff som gjelder for sine arbeidere. Kontrollaktivitet har bidratt til at flere virksomheter bla. har inngått tariffavtaler og/eller justert sine avtaler og arbeidskontrakter iht. tariff.

Som et tiltak i regjeringens handlingsplan mot arbeidslivskriminalitet ble et landsdekkende samarbeidsforum (seriøsitetsforum) i bygg- og anleggsbransjen etablert i 2021. I 2024 har Bane NOR iverksatt kontroller av leverandører som følge av funn hos andre medlemmer i forumet, hovedsakelig på lønns- og arbeidsvilkår. Forumet har i 2024 sett behov for å løfte utfordringer der vi som byggherrer kommer til kort mht. bekjempelse av arbeidskriminalitet til departementet, herunder at det pålegges byggherrer et stort ansvar mht. å stille krav og kontrollere etterlevelse, samtidig som flere av disse lovkravene er vanskelig å følge opp pga. manglende tilgang på informasjon og mulighet for å dele informasjon, samt begrenset mulighet for avvising av leverandør eller underleverandør. Vi har derfor samarbeidet om en felles tilnærming til sanksjoner og avvisning som skal leveres i Q1 2025.

Bane NOR stiller krav om at leverandører på bygg, anleggs- og renholds kontrakter skal ha StartBANK medlemskap. StartBANK er et felles leverandørregister og bransjenettverk for leverandører til bygg og anlegg, forvaltning, forsikring og fast eiendom i Norge. StartBANK standardiserer leverandørenes rapportering av informasjon og opplysninger om virksomheten når det gjelder seriøsitetsdata og skal bidra til å redusere seriøsitetsrisiko for innkjøpsorganisasjoner som Bane NOR. I 2024 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).

Bane NOR har i mange år hatt et tett samarbeid med Skatteetaten for å redusere seriøsitetsrisiko i vår leverandørportefølje. I bygg, anleggs- og renholds kontrakter stiller vi krav til å hente inn skattefullmakt som gir oss anledning å hente ut utvidet skatteattest fra den enkelte leverandør i leverandørkjeden. Bane NOR har også inngått utvidet samarbeidsavtale med Skatteetaten på enkeltprosjekter, gjerne større prosjekter med en viss varighet. I 2024 har vi hatt slike avtaler på 11 prosjekter med god effekt. Bane NOR har jevnlig dialog med Skatteetaten for å oppsummere resultater og utvikling i slike prosjekter.

Det er samarbeid på tvers i organisasjonen for å sikre etterlevelse av arbeidsforhold i verdikjeden. Særlig er det samarbeid mellom avdelingene Anskaffelser, Compliance, Bærekraft og Konsernjuridisk. Ved lovbrudd og eller mistanke om lovbrudd involveres Konsernjuridisk for vurdering. Compliance er ansvarlig for varslingskanalen, hvor varsler fra eksterne om

mulige brudd kan meldes inn, og involverer fagansvarlige for Seriøsitet i vurdering og oppfølging dersom sakene omhandler arbeidsforhold i leverandørkjeden. Konsernjuridisk bistår i enkeltsaker, ved behandling av eventuelle klager på vurderinger og ved utforming av seriøsitetskrav. Bærekraft sikrer at alle krav som følger av at ESRS S2 er et vesentlig tema i Bane NOR ivaretas.

Enhet for Seriøsitet har fagansvaret for ivaretagelse av arbeidere i verdikjeden i konsernet og har økt bemanningen til 5 årsverk i 2024. Dette øker muligheten for å bistå organisasjonen i det operative arbeidet i form av rådgivning og utvikling av verktøy som skal forenkle oppfølging. Økt antall lovkrav, samt økte krav til rapportering fordrer mer kompetanse i organisasjonen innenfor fagfeltet. Å jobbe med forebygging og kontroll av etterlevelse av krav til arbeidere i verdikjeden er ressurskrevende og krever tverrfaglig spisskompetanse. Denne må videreutvikles i konsernet.

Vi har i 2024 gjennomført etterlevelseskontroller hos leverandører på våre prosjekter i Norge som har resultert i sanksjoner og krav til gjenoppretting. Brudd på seriøsitetskrav har i disse tilfellene vært gjentatte og grove, og har dreid seg hovedsakelig om brudd på lønns- og arbeidstidsbestemmelser, herunder manglende utbetaling av overtid og manglende overholdelse av arbeidstidsbestemmelser iht. tariff. Som følge av kontroll og oppfølging har brudd blitt rettet og arbeidere har fått etterbetalt den lønnen de har hatt krav på. I 2024 er en leverandør som et resultat av kontroll meldt til Arbeidstilsynet. Ytterligere en leverandør er avvist fra to kontrakter som følge av gjentatte og alvorlige brudd på Arbeidsmiljøloven.

Måleindikatorer og mål

Arbeidet med å sette mål og tiltak har vært ledet av Anskaffelser ved enheten for Seriøsitet i konsernet med støtte fra ledergruppen i Anskaffelser og enheten for Bærekraft sentralt. Mål og KPIer er knyttet til seriøsitetskravene og etterlevelse av disse. Divisjonene har vært involvert og hørt i utarbeidelsen av seriøsitetskravene og konsernjuridisk har bidratt i kravutforming.

Bane NORs langsiktige mål for å ivareta arbeidere i verdikjeden er å være et forbilde for seriøsitetsoppfølging innenfor bygg og anleggsnæringen. Det skal vi oppnå gjennom å sikre etterlevelse av våre seriøsitetskrav og utvikle våre leverandører.

Mål for hvordan vesentlige negative påvirkninger skal håndteres, positive påvirkninger styrkes og vesentlige risikoer og muligheter håndteres (S2-5).

Tabell 45 Mål som indikerer etterlevelse av seriøsitetskrav

Mål for etterlevelse av Bane NORs seriøsitetskrav			
Kortsiktig mål (+/- 1 år)	Andel leverandører som etterlever våre seriøsitetskrav skal være minimum 80 % innen utgangen av 2024		
Måleindikatorer	1. Antall aktive prosjekter som bruker HMSREG 2. Andel hendelser innregistrering på leveranse ikke ferdig behandlet i HMSREG skal være 0 (null)* 3. Andel hendelser av høy og moderat alvorlighetsgrad i HMSREG skal være mindre enn 7% ** 4. Andel leverandører med inngått StartBANK medlemskap skal minumum være 80%*** 5. Andel leverandører med levert skattefullmakt skal være minimum være 80%**** 6. Andel leverandører med levert egenrapportering lønns- og arbeidsvilkår skal minimum være 80%*****		
Måloppnåelse	2022	2023	2024
	1. 218 prosjekter 2. NA 3. NA 4. 84% 5. 79% 6. NA	1. 366 prosjekter 2. 16% 3. 16% 4. 78% 5. 73% 6. 7%	1. 456 prosjekter 2. 6% 3. 17% 4. 79% 5. 74% 6. 53%
Mål på mellomlang sikt (+/- 5 år)	Andel leverandører som etterlever våre seriøsitetskrav skal være 100%		
Måleindikator	Samme som for kortsiktig mål		
Mål	2025	2026	2027
	90%	100%	100%
Langsiktig mål (>5 år)	Bane NOR er et forbilde for seriøsitetsoppfølging innenfor bygg og anleggsnæringen		

* Andel hendelser knyttet til passering av mannskap fra en leverandør der innregistreringen ikke er ferdig behandlet.

** Andel hendelser av høy og moderat alvorlighetsgrad i HMSREG er basert på antall innregistreringer, fordelt på hhv. høy og moderat alvorlighetsgrad. Disse følges opp av linjen og skal reduseres til et minimum. Føring av innlogginger og hendelser er fortsatt i en startfase, noe vi også ser fra økningen i antall innlogginger og antall hendelser fra 2022 til 2023. Tallene 2022 – 2023 er foreløpig ikke sammenlignbare.

*** Tall for hovedleverandører og underleverandører med inngått StartBANK medlemskap vs. manglende medlemskap

**** Tall for hovedleverandører og underleverandører med levert skattefullmakt vs. manglende skattefullmakt.

***** Tall for hovedleverandører og underleverandører med levert egenrapporteringsskjema for lønns- og arbeidsvilkår i digital versjon. Hentes inn ved kontraktinngåelse og på nytt ved endringer. Skjema ble digitalisert høsten 2023 og data gjelder fra og med dette tidspunktet.

Tabell 46 Mål knyttet til leverandørkjeder

Mål for oppfølging og utvikling av en seriøs leverandørkjede			
Kortsiktig mål (+/- 1 år)	Andel av viktigste leverandører vi har gjort oppfølgingsaktiviteter overfor er minimum 20 % i 2024		
Måleindikatorer	1. Antall gjennomførte seriøsitetsrevisjoner * 2. Antall gjennomførte seriøsitetskontroller ** 3. Antall gjennomførte leverandørevalueringer ***		
Måloppnåelse	2022	2023	2024
	1. 3 2. NA 3. NA	1. 16 2. 31 3. 78	1. 8 2. 54 3. 58
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	2025	2026	2027
	1. 20 2. 40 3. 120	1. 20 2. 40 3. 120	1. 20 2. 40 3. 120
Langsiktig mål (>5 år)	Bane NOR er et forbilde for seriøsitetsoppfølging innenfor bygg og anleggsnæringen		

Viktigste leverandører fra hver divisjon der man har valgt med utgangspunkt i størrelse og risiko, 20/80.

* Seriøsitetsrevisjoner initieres og gjennomføres i utgangspunkt av linjen og skal planlegges inn i det årlige revisjonsprogrammet. Revisjoner skal være risikobaserte og kan gjennomføres både av kontrakter og leverandører.

** Seriøsitetskontroller initieres og gjennomføres i utgangspunktet av linjen og skal initieres via HMSREG der HMSREG skal benyttes. Seriøsitetskontroller skal være risikobaserte. Godkjenningsordningen v/Seriøsitet og akrim i Anskaffelser gjennomfører egne kontroller.

*** Leverandørevalueringer gjennomføres av linjen. Minimum kvartalsvis i større prosjekter med varighet over et år. For mindre prosjekter, minimum ved avslutning av kontrakt.

Bane NOR har jevnlig dialog og møter med Entreprenørforeningen bygg og anlegg (EBA) som representerer leverandørene, både i forvaltning og utvikling av krav til seriøsitet, herunder arbeidsforhold. I disse møtene, hvor leverandørene er representert, evalueres også resultater fortløpende slik at det er mulig å gjøre justeringer av kravene. I regi av Godkjenningsordningen har Bane NOR jevnlig dialog med leverandører gjennom søknadsbehandling, veiledning og kontroller som totalt sett gir viktig input til arbeidet med tiltak for å ivareta ordningens formål; en sikker og seriøs leverandørkjede.

Styringsmessige forhold

4 Forretningsskikk (ESRS G1)

Strategi og styring

Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter innenfor forretningsskikk (SBM-3)

Bane NOR har identifisert forretningsskikk som vesentlig gjennom vår påvirkning innenfor temaet korrupsjon og bestikkelser, pga. manglende tverrfaglig forståelse og kompetanse om risikobildet knyttet til korrupsjon og avtalebrudd. I verste fall kan dette føre grov korrupsjon eller brudd på menneskerettigheter. Bygg og anlegg er kategorisert som et høyrisiko forretningsområde i økokrims trusselvurdering 2024. Denne risikoen har vart over tid og forventes ikke å endre seg. Risikoen innen forretningsetikk er også knyttet til størrelse på pengestrømmer og leverandørmarkedets iboende risiko. Risikoen innen forretningsetikk er også knyttet til størrelse på pengestrømmer og leverandørmarkedets iboende risiko. Den iboende risikoen er knyttet til leverandørens selskapsstruktur og opprinnelsesland for eierskapet.

Det er også identifisert en vesentlig mulighet innenfor finansiell vesentlighet knyttet til bedriftskultur, der bedre styring og kontroll med mål og retningslinjer kan bedre etterlevelseskulturen i virksomheten. Dette innebærer å sikre at alle ansatte har en klar forståelse av selskapets etiske retningslinjer. En sterk etterlevelseskultur vil bidra til å redusere risikoen for korrupsjon og avtalebrudd, og samtidig forbedre den overordnede økonomiske styringen.

Begge disse forholdene gjelder for Bane NORs egen virksomhet.

Håndtering av påvirkninger, risiko og muligheter

Retningslinjer for bedriftskultur og forretningsskikk (G1-1, ESRS 2 MDR-P, ESRS 2 MDR-T)

Bane NORs retningslinjer for forretningsskikk er Policy for etikk og samfunnsansvar, konsernprosedyre etikk, konsernprosedyre personvern, konsernprosedyre varsling, konsernprosedyre integritetskontroller og konsernprosedyre habilitet. Styringsdokumentene fremmer ønsket bedriftskultur ved å være innarbeidet i det obligatoriske opplæringsprogrammet for alle ansatte, onboarding av nyansatte og retoriske budskap fra ledelsen. Retningslinjene skaper trygghet rundt hva som gjelder bl.a. ved å spesifisere hva som gjelder i hvilke situasjoner og hvilke situasjoner medarbeidere skal være særskilt oppmerksomme på. Retningslinjene gjelder for alle virksomhetsområder og organisatoriske enheter i Bane NOR.

Det er Policy for etikk og samfunnsansvar som er øverst i hierarkiet for styringsdokumenter og formidler styrets forventninger til Bane NOR på området. Policy for etikk og samfunnsansvar har temaene:

- Sikkerheten
- Medarbeidere og mangfold.
- Grunnleggende menneskerettigheter
- Kritikkverdige forhold
- Klima- og miljøfotavtrykket
- Naturmangfold
- Digital sikkerhet
- Samfunnssikkerhet og beredskap e
- Samfunnsaktørrollen Bane NOR

Kravene til etterlevelse for å fremme sterk forretningsetikk er konkretisert i konsernprosedyre etikk. I Konsernprosedyren har fire hovedkapitler med undertemaer

- Vårt medansvar for Bane NOR som ansvarlig arbeidsgiver (f.eks. Menneskerettigheter, arbeidstakerrettigheter og arbeidsmiljø)
- Vårt medansvar som forvalter av Bane NORs samfunnsoppdrag (f.eks Anti-korrupsjon og integritet)
- Vårt medansvar for å ivareta Bane NORs ressurser (f.eks Interessekonflikter, rollekonflikter og habilitet).
- Vårt medansvar for informasjon og informasjonssystemer i Bane NOR (f.eks Personvern)

For å identifisere, rapportere og undersøke bekymringer om ulovlig oppførsel eller oppførsel i strid med etiske retningslinjer har Bane NOR en varslingskanal der ansatte og øvrige kan varsle. Forvaltning av varslingstjenesten inngår i compliance officer sitt mandat og det er compliance som leder varslingssekretariatet hvor alle varslingssaker blir behandlet. Varslingstjenesten er tilgjengelig på Bane NOR sitt intranett for medarbeidere og på Banenor.no for øvrige. Det finnes også en ringetjeneste der man kan snakke med et eksternt firma. Dette firmaet bistår også Bane NOR med en kryptert varslingskanal (for varslere som ønsker å være anonyme). Det er et krav i Bane NORs standard kontraktsmaler at entreprenører skal videreføre kunnskap om varsling og retten til å varsle i kontrakter med sine underleverandører.

Det rapporteres på varslingssaker per tema og antall til konsernledelsen, styret, SAMU og SSU årlig.

For å beskytte varslere mot gjengjeldelse der det er varslet i samsvar med gjeldende lov, har Bane NOR innarbeidet forbudet mot enhver form for gjengjeldelse (direkte og indirekte gjengjeldelse) i styringsdokumentet for varsling. Bane NOR er ikke kjent med at varslere har opplevd noen form for gjengjeldelse, men arbeider kontinuerlig for å skape trygge rammer rundt varsling.

Tabell 47 Registrerte varsler fra 2021-2024

År	Registrerte varsler	Kritikkverdige forhold*
2024	96	81
2023	137	35
2022	100	44
2021	98	46

* Påstandene i det innkomne varselet er definert som kritikkverdige jf. lovkrav og Bane NORs definisjon av kritikkverdige forhold.

Bane NORs strategi for opplæring om forretningsskikk inngår i compliance-programmet, og er risikobasert. Det er leverandørkjeden og aktiviteter som er knyttet til forretningspartnere som er vurdert til å være mest utsatt for korrupsjon og bestikkelser. Risikoen er ulik for de ulike rollene som er involvert. Det er bla. vurdert som vesentlig risiko knyttet til kravstillerrollen for anskaffelser fordi kravspesifikasjoner i anskaffelser kan være tilpasset utvalgte selskaper. Bane NOR har på bakgrunn av risikobildet etablert opplæringskonsepter med to obligatoriske deler, et digitalt dilemmabasert kurs, som oppdateres årlig og alle må ta hvert år (Etikk og samfunnsansvarskurs), og en klasseromstrening med diskusjon av etiske dilemmaer.

Forretningsskikk inkluderer også respekt for personvernet. Personvernombudet har gjennomført klasseromsundervisning for 16 ulike avdelinger/grupper og IKT-avdelinger, og anskaf-

felser har blitt prioritert på bakgrunn av risiko i leverandørmarkedet. Det er også gjennomført et webinar om behandlingsprotokoll.

Bane NORs internkontrollsystem er forankret i COSO-rammeverket, ISO 37001, OECDs retningslinjer for eierstyring og selskapsledelse i statlig eide selskaper, og anbefalinger fra NUES. Compliance sin uavhengige rolle, mandat, rapporteringslinjer og risikoprosess inngår i Bane NORs ivaretakelse av NUES pkt. 10 risikostyring og internkontroll. Videre inngår COSO i mandatet og arbeidet og metodikken som anvendes (risikovurdering, kontrollaktiviteter, kultur og ledelse, internkontroll, informasjon og kommunikasjon).

Forebygging og oppdagelse av korrupsjon og bestikkelser (G1-3, ESRS 2 MDR-A, ESRS 2 MDR-M, ESRS 2 MDR-T)

Bane NOR sitt system for å forhindre og oppdage, etterforske og svare på påstander eller hendelser knyttet til korrupsjon og bestikkelser, inngår i complianceprogrammet og fremkommer i compliance officer sitt mandat. Compliance officer har en rolle uavhengig av driften med direkte rapporteringslinje til styret. Undersøkelser og granskning holdes på denne måten adskilt fra ledelseskjeden som er involvert i en eventuell sak. Alvorligheten av saker avgjør hvorvidt og hvor tidlig styret involveres. Konsernsjef involveres før styret. Eventuelle saker inngår i compliance sitt årshjul for rapportering. Det ble i 2024 rapportert om 17 kartleggingssaker i tillegg til saker som kom inn via varslingskanalen. Forebygging av korrupsjon og bestikkelser og andre økonomiske misligheter skjer bla. gjennom opplæring av medlemmer av administrasjon, ledelse, tilsynsorganer og øvrige medarbeidere. Bane NOR har et årlig digitalt kurs som alle skal gjennomføre (også innleide) og det rapporteres på gjennomføring per avdelingsleder, per divisjon og totalt i Bane NOR. I 2024 gjennomførte 5452 medarbeidere treningen. Dette ga en gjennomføringsprosent på 96 prosent. Når innleide ressurser ikke inkluderes er gjennomføringsprosenten på 97%. I 2024 fikk også 372 medarbeidere dilemmatrening i etikk (ansikt til ansikt).

I 2024 ble underbygning og grunnerverv valgt som hovedavdelinger for prioritering av dilemmatrening. Dette fordi avdelingene tolker og vurderer teknisk regelverk og legger føringer for hvilke krav som skal inngå i en anskaffelse og om kvaliteten er i henhold til gjeldende krav. Grunnerverv har også en viktig rolle i vurderingen av erstatninger til grunneiere. Det gjennomføres også regelmessige dilemmakonkurranser på intranettet hvor medarbeidere kan sende inn sine svar på det etiske dilemmaet i konkurransen. I tillegg kommer dilemmatrening knyttet til nyansattprogrammet og opplæringsarrangementer som inngår i lederutviklingsprogrammet.

Bane NOR har identifisert inhabilitet som en kilde til misligheter som korrupsjon og andre økonomiske misligheter. Derfor har vi også et eget habilitetsregister hvor utvalgte roller må rapportere om alle roller, relasjoner og eierskap som kan medføre inhabilitet. Dette forebyggende tiltaket kommer i tillegg til habilitetsskjemaer som må signeres av alle involvert i en anskaffelse, og signaturen bekreftes ved alle av anskaffelsens steg. I habilitetsregisteret var det 1519 personer som hadde krav om profil (innleide er medregnet her). 1412 av disse hadde gyldig profil (innleide er medregnet her). 93 % av de med krav har gyldig profil (innleide er medregnet her). Det var også 111 innleide brukere med krav om profil. 97 av dem (87,4 %) hadde gyldig profil.

Det er også en rekke medarbeidere som har profil i habilitetsregisteret grunnet forhold rundt egen habilitet (roller, relasjoner og eierskap).

Måleindikatorer og mål

Mål og indikatorer forebygging av korrupsjon og bestikkelser

Tabell 48 Mål knyttet til ansattes deltakelse på digital opplæring

Mål for undertema «Alle ansatte skal være kjent med overordnede prinsipper for etikk, samfunnsansvar og habilitet i Bane NOR»			
Kortsiktig mål (<= 1 år)	Medarbeidere skal gjennom årlig digital opplæring		
Måleindikator	90% 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 total antall ansatte og antall medarbeidere som har gjennomført		
Langsiktig mål (>5 år)	Forståelse for Bane NORs etiske retningslinjer og læring fra erfaringer		
Måleindikator			
Måloppnåelse	2022	2023	2024
	4108	4692	5452

Tabell 49 Mål knyttet til ansattes deltakelse i dilemmadiskusjoner

Mål for undertema «Alle ansatte skal være kjent med overordnede prinsipper for etikk, samfunnsansvar og habilitet i Bane NOR»			
Kortsiktig mål (<= 1 år)	Medarbeidere i utvalgte avdeling (basert på risiko) skal gjennomføre dilemmatreningsdiskusjoner (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		
Måleindikator			
Måloppnåelse	2022	2023	2024
	293	512	372

Tabell 50 Mål knyttet til forebygging av inhabilitet

Mål for undertema Habilitet- Bane NOR skal forebygge inhabilitet i all aktivitet			
Kortsiktig mål (<= 1 år)	Medarbeidere med krav om profil skal ha profil		
Måleindikator	99 % av alle med krav skal ha profil.		
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	99 % av alle med krav skal ha profil.		
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	2022	2023	2024
	1566	1580	1519

1519 er kun det som har krav om profil. Tidligere år har vi rapportert totalt antall med profil også inkludert de som har profil av andre årsaker.

Tabell 51 Mål knyttet til tredjepartsvurdering av kontrakter

Mål for undertema Integritetskontroller av tredjeparter			
Kortsiktig mål (<= 1 år)	Alle nye kontrakter med en kontraktsverdi over 500K 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 kontraktsporteføljen skal ha blitt vurdert		
Måleindikator	Antall		
Langsiktig mål (>5 år)	Alle høyriskleverandører skal vurderes minimum årlig.		
Måleindikator	Antall av høyrisk		
Måloppnåelse	2022	2023	2024
	x	x	6

Bekreftede hendelser med korrupsjon eller bestikkelser (G1-4)

Bane NOR hadde én hendelse som indikerte korrupsjon i 2024. Målingene valideres av tredjepart i forbindelse med Konsernrevisjon.

ESRS Indeks

Dette er en indeks som viser hvordan de ulike detaljerte kravene i ESRS er svart ut i vår bærekraftsberetning. Oversikten er utarbeidet av European Financial Reporting Advisory Group (EFRAG). Den er ikke formelt oversatt til norsk og Bane NOR har derfor valgt å gjengi rapporteringskravene på engelsk, for å unngå misforståelser i oversettingen. Alle krav som er frivillge og som ikke er svart ut er tatt ut av oversikten, for å redusere mengden krav. ESRS 2 MDR - kravene finnes i egen tabell. I og med at ESRS kravene er ulike for de ulike standardene, så er henvisninger og kapittelinndeling også løst litt ulikt.

Ja = Rapporteringskravet er svart ut. Det henvises til hvor du finner informasjonen.
Nei = Rapporteringskravet er ikke svart ut. Det tilstrebes å gi en god forklaring på hvorfor kravet ikke er svart ut.
Delvis = Rapporteringskravet er delvis svart ut. Det tilstrebes å gi en god forklaring på årsaken til delvis rapportering.
Ikke relevant = Rapporteringskravet er ikke relevant for Bane NOR. Det gis en forklaring der det er nødvendig.

Tabell 52 ESRS 2 – Generelle krav

ESRS	Rapporterings-krav	Paragraf	ESRS 2 Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapportering	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 1. Innledende del (ESRS2)	Kommentar
ESRS 2	BP-1	3	Disclosure of general basis for preparation of sustainability statement	Ja	1-Generelle opplysninger	
ESRS 2	BP-1	5 a	Basis for preparation of sustainability statement	Ja	1-Generelle opplysninger	
ESRS 2	BP-1	5 b i	Scope of consolidation of consolidated sustainability statement is same as for financial statements	Ja	1-Generelle opplysninger	
ESRS 2	BP-1	5 b ii	Indication of subsidiary undertakings included in consolidation that are exempted from individual or consolidated sustainability reporting	Ja	1-Generelle opplysninger	
ESRS 2	BP-1	5 c	Disclosure of extent to which sustainability statement covers upstream and downstream value chain	Ja	1-Generelle opplysninger	
ESRS 2	BP-1	5 d	Option to omit specific piece of information corresponding to intellectual property, know-how or results of innovation has been used	Ikke relevant		
ESRS 2	BP-1	5 e	Option allowed by Member State to omit disclosure of impending developments or matters in course of negotiation has been used	Ikke relevant		
ESRS 2	BP-2	6	Disclosures in relation to specific circumstances	Ja	1- særlige omstendigheter	
ESRS 2	BP-2	9	Medium- or long-term time horizons defined by ESRS 1 have been deviated from	Ikke relevant		Bane NOR forholder seg til tidshorisontene i ESRS 1.
ESRS 2	BP-2	9 a	Disclosure of definitions of medium- or long-term time horizons	Ikke relevant		Bane NOR forholder seg til tidshorisontene i ESRS 1.
ESRS 2	BP-2	9 b	Disclosure of reasons for applying different definitions of time horizons	Ikke relevant		Bane NOR forholder seg til tidshorisontene i ESRS 1.
ESRS 2	BP-2	10	Metrics include value chain data estimated using indirect sources	Ja	1- særlige omstendigheter	Henvises til kapittel 8.5 ESRS E1 Klima for ytterligere informasjon.
ESRS 2	BP-2	10 a	Disclosure of metrics that include value chain data estimated using indirect sources	Ja	1- særlige omstendigheter	Henvises til kapittel ESRS E1 Klima for ytterligere informasjon.
ESRS 2	BP-2	10 b	Description of basis for preparation of metrics that include value chain data estimated using indirect sources	Ja	1- særlige omstendigheter	Henvises til kapittel ESRS E1 Klima for ytterligere informasjon.
ESRS 2	BP-2	10 c	Description of resulting level of accuracy of metrics that include value chain data estimated using indirect sources	Ja	1- særlige omstendigheter	Henvises til kapittel ESRS E1 Klima for ytterligere informasjon.
ESRS 2	BP-2	10 d	Description of planned actions to improve accuracy in future of metrics that include value chain data estimated using indirect sources	Ja	1-særlige omstendigheter	Henvises til kapittel ESRS E1 Klima for ytterligere informasjon.
ESRS 2	BP-2	11 a	Disclosure of quantitative metrics and monetary amounts disclosed that are subject to high level of measurement uncertainty	Ja		Henvises til kapittel ESRS E1 Klima for ytterligere informasjon.
ESRS 2	BP-2	11 b i	Disclosure of sources of measurement uncertainty	Ja		Henvises til kapittel ESRS E1 Klima for ytterligere informasjon.

Tabellen fortsetter neste side.

ESRS	Rapporterings-krav	Paragraf	ESRS 2 Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapportering	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 1. Innledende del (ESRS2)	Kommentar
ESRS 2	BP-2	11 b ii 12	Disclosure of assumptions, approximations and judgements made in measurement	Ja		Henvises til kapittel ESRS E1 Klima for ytterligere informasjon.
ESRS 2	BP-2	13 a	Explanation of changes in preparation and presentation of sustainability information and reasons for them	Delvis	1- særlige omstendigheter	Innføringen av CSRD og ESRS endrer på strukturen og måten vi rapporterer på og vil som følge av det medførere endringer både på strukur og innhold siden siden tidligere rapporteringer.
ESRS 2	BP-2	13 b	Disclosure of revised comparative figures	Delvis	1- særlige omstendigheter	Endringer som følge av sammenslåingen med spor-drift er omtalt overordnet.
ESRS 2	BP-2	13 c	Disclosure of difference between figures disclosed in preceding period and revised comparative figures	Delvis	1- særlige omstendigheter	Endringer som følge av sammenslåingen med spordrift.
ESRS 2	BP-2	14 a	Disclosure of nature of prior period material errors	Ikke relevant		Foreligger ingen vesentlige feil fra forrige periode.
ESRS 2	BP-2	14 b	Disclosure of corrections for prior periods included in sustainability statement	Ikke relevant		Foreligger ingen vesentlige feil fra forrige periode.
ESRS 2	BP-2	14 c	Disclosure of why correction of prior period errors is not practicable	Ikke relevant		Foreligger ingen vesentlige feil fra forrige periode.
ESRS 2	BP-2	15	Disclosure of other legislation or generally accepted sustainability reporting standards and frameworks based on which information has been included in sustainability statement	Ja	1- særlige omstendigheter	Inntatt at vi også rapporterer iht åpenhetsloven og lov om likestilling og diskriminering.
ESRS 2	BP-2	15	Disclosure of reference to paragraphs of standard or framework applied	Ja	1- særlige omstendigheter	Inntatt eget avsnitt om henvisninger iht paragraf 119 og 120 i ESRS S1.
ESRS 2	BP-2	16	List of DRs or DPs mandated by a Disclosure Requirement	Ja	1- særlige omstendigheter	ESRS-index.
ESRS 2	BP-2	17	Topic has been assessed to be material	Ikke relevant		Bane NOR er en bedrift med flere enn 750 ansatte.
ESRS 2	BP-2	17 a	List of sustainability matters assessed to be material (phase-in)	Ikke relevant		Bane NOR er en bedrift med flere enn 750 ansatte.
ESRS 2	BP-2	17 a	Disclosure of how business model and strategy take account of impacts related to sustainability matters assessed to be material (phase-in)	Ikke relevant		Bane NOR er en bedrift med flere enn 750 ansatte.
ESRS 2	BP-2	17 b	Description of any time-bound targets set related to sustainability matters assessed to be material (phase-in) and progress made towards achieving those targets	Ikke relevant		Bane NOR er en bedrift med flere enn 750 ansatte.
ESRS 2	BP-2	17 c	Description of policies related to sustainability matters assessed to be material (phase-in)	Ikke relevant		Bane NOR er en bedrift med flere enn 750 ansatte.

Tabellen fortsetter neste side.

ESRS	Rappor-terings-krav	Para-graf	ESRS 2 Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapporte-ring	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 1. Innledende del (ESRS2)	Kommentar
ESRS 2	BP-2	17 d	Description of actions taken to identify, monitor, prevent, mitigate, remediate or bring end to actual or potential adverse impacts related to sustain-ability matters assessed to be material (phase-in) and result of such actions	Ikke relevant		Bane NOR er en bedrift med flere enn 750 ansatte.
ESRS 2	BP-2	17 e	Disclosure of metrics related to sustainability matters assessed to be material (phase-in)	Ikke relevant		Bane NOR er en bedrift med flere enn 750 ansatte.
ESRS 2	GOV-1	21	Information about composition and diversity of members of administrative, management and supervisory bodies	Delvis	1- styring	Rapportert for styret og administrasjonens leder-gruppe.
ESRS 2	GOV-1	21 a	Number of executive members	Delvis	1-styring	Rapportert for styret.
ESRS 2	GOV-1	21 a	Number of non-executive members	Delvis	1- styring	Rapportert for styret.
ESRS 2	GOV-1	21 b	Information about representation of employees and other workers	Delvis	1-styring	Rapportert for styret.
ESRS 2	GOV-1	21 c	Information about member's experience relevant to sectors, products and geographic locations of undertaking	Nei	1- styring	Foreligger ikke tilstrekkelige oversikt.
ESRS 2	GOV-1	21 d	Percentage of members of administrative, management and supervisory bodies	Ja	1- styring	Rapportert for styret.
ESRS 2	GOV-1	21 d	Percentage of members of administrative, management and supervisory bodies	Ja	1- styring	Rapportert for styret.
ESRS 2	GOV-1	21 d	Board's gender diversity ratio	Ja	1- styring	Rapportert for styret.
ESRS 2	GOV-1	21 e	Percentage of independent board members	Ja	1- styring	Rapportert for styret.
ESRS 2	GOV-1	22	Information about roles and responsibilities of administrative, management and supervisory bodies	Ja	1- styring	Det vises til retningslinjer for styret, konsernsjef og mandat til compliant officer.
ESRS 2	GOV-1	22 a	Information about identity of administrative, management and supervisory bodies or individual(s) within body responsible for oversight of impacts, risks and opportunities	Ja	Årsrapport - henvisning oppgis ved endelig utkast	
ESRS 2	GOV-1	22 b	Disclosure of how body's or individuals within body responsibilities for impacts, risks and opportunities are reflected in undertaking's terms of reference, board mandates and other related policies	Ja	Årsrapport - henvisning oppgis ved endelig utkast	
ESRS 2	GOV-1	22 c	Description of managements role in govern-ance processes, controls and procedures used to monitor, manage and oversee impacts, risks and opportunities	Delvis	1- styring	Styrende dokumenter beskriver hvordan risiko skal håndteres. Dokumentene håndterer ikke tilsvarende retningslinjer for hånd-tering av muligheter og påvirkninger.
ESRS 2	GOV-1	22 c i	Description of how oversight is exercised over management-level position or committee to which management's role is delegated to	Ikke relevant		Ivaretas av styret.

Tabellen fortsetter neste side.

ESRS	Rapporterings-krav	Paragraf	ESRS 2 Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapportering	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 1. Innledende del (ESRS2)	Kommentar
ESRS 2	GOV-1	22 c ii	Information about reporting lines to administrative, management and supervisory bodies	Delvis	1- styring	Styrende dokumenter beskriver hvordan risiko skal håndteres. Dokumentene håndterer ikke tilsvarende retningslinjer for håndtering av muligheter og påvirkninger.
ESRS 2	GOV-1	22 c iii	Disclosure of how dedicated controls and procedures are integrated with other internal functions	Delvis	1- styring	Styrende dokumenter beskriver hvordan risiko skal håndteres. Dokumentene håndterer ikke tilsvarende retningslinjer for håndtering av muligheter og påvirkninger.
ESRS 2	GOV-1	22 d	Disclosure of how administrative, management and supervisory bodies and senior executive management oversee setting of targets related to material impacts, risks and opportunities and how progress towards them is monitored	Delvis	1- styring	Styrende dokumenter beskriver hvordan risiko skal håndteres. Dokumentene håndterer ikke tilsvarende retningslinjer for håndtering av muligheter og påvirkninger.
ESRS 2	GOV-1	23	Disclosure of how administrative, management and supervisory bodies determine whether appropriate skills and expertise are available or will be developed to oversee sustainability matters	Ja	1- styring	
ESRS 2	GOV-1	23 a	Information about sustainability-related expertise that bodies either directly possess or can leverage	Nei	1- styring	Innehar ikke tilstrekkelig oversikt til å kunne rapportere på det .
ESRS 2	GOV-1	23 b	Disclosure of how sustainability-related skills and expertise relate to material impacts, risks and opportunities	Nei	1- styring	Innehar ikke tilstrekkelig oversikt til å kunne rapportere på det .
ESRS 2	GOV-2	26 a	Disclosure of whether, by whom and how frequently administrative, management and supervisory bodies are informed about material impacts, risks and opportunities, implementation of due diligence, and results and effectiveness of policies, actions, metrics and targets adopted to address them	Delvis	1- styring	Styrende dokumenter beskriver hvordan risiko skal håndteres. Dokumentene håndterer ikke tilsvarende retningslinjer for håndtering av muligheter og påvirkninger.
ESRS 2	GOV-2	26 b	Disclosure of how administrative, management and supervisory bodies consider impacts, risks and opportunities when overseeing strategy, decisions on major transactions and risk management process	Delvis	1- styring	Styrende dokumenter beskriver hvordan risiko skal håndteres. Dokumentene håndterer ikke tilsvarende retningslinjer for håndtering av muligheter og påvirkninger.
ESRS 2	GOV-2	26 c	Disclosure of list of material impacts, risks and opportunities addressed by administrative, management and supervisory bodies or their relevant committees	Delvis	1- styring	Styrende dokumenter beskriver hvordan risiko skal håndteres. Dokumentene håndterer ikke tilsvarende retningslinjer for håndtering av muligheter og påvirkninger.

Tabellen fortsetter neste side.

ESRS	Rappor-terings-krav	Para-graf	ESRS 2 Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapporte-ring	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 1. Innledende del (ESRS2)	Kommentar
ESRS 2	GOV-3	AR 6	Disclosure of how governance bodies ensure that appropriate mechanism for performance monitoring is in place	Ikke relevant	1- styring	Det foreligger ikke intensiv og bonusordninger tilknyttet bærekraft.
ESRS 2	GOV-3	29	Incentive schemes and remuneration policies linked to sustainability matters for members of administra-tive, management and supervisory bodies exist	Ikke relevant	1-styring	Det foreligger ikke intensiv og bonusordninger tilknyttet bærekraft.
ESRS 2	GOV-3	29 a	Description of key characteristics of incentive schemes	Ikke relevant	1-styring	Det foreligger ikke intensiv og bonusordninger tilknyttet bærekraft.
ESRS 2	GOV-3	29 b	Description of specific sustainability-related targets and (or) impacts used to assess performance of members of administrative, management and supervisory bodies	Ja	1- styring	Det foreligger ikke intensiv og bonusordninger tilknyttet bærekraft.
ESRS 2	GOV-3	29 c	Disclosure of how sustainability-related performance metrics are considered as performan-ce benchmarks or included in remuneration policies	Ikke relevant	1- styring	Det foreligger ikke intensiv og bonusordninger tilknyttet bærekraft.
ESRS 2	GOV-3	29 d	Percentage of variable remuneration dependent on sustainability-related targets and (or) impacts	Ikke relevant	1- styring	Det foreligger ikke intensiv og bonusordninger tilknyttet bærekraft.
ESRS 2	GOV-3	29 e	Description of level in undertaking at which terms of incentive schemes are approved and updated	Ikke relevant	1- styring	Det foreligger ikke intensiv og bonusordninger tilknyttet bærekraft.
ESRS 2	GOV-4	30; 32	Disclosure of mapping of information provided in sustainability statement about due diligence process	Ja	1- styring	
ESRS 2	GOV-5	36 a	Description of scope, main features and components of risk management and internal control processes and systems in relation to sustainability reporting	Ja	1- styring	
ESRS 2	GOV-5	36 b	Description of risk assessment approach followed	Ja	1- styring	
ESRS 2	GOV-5	36 c	Description of main risks identified and their mitigation strategies	Ja	1-styring	
ESRS 2	GOV-5	36 d	Description of how findings of risk assessment and internal controls as regards sustainability reporting process have been integrated into relevant internal functions and processes	Ja	1-styring	
ESRS 2	GOV-5	36 e	Description of periodic reporting of findings of risk assessment and internal controls to administrative, management and supervisory bodies	Ja	1-styring	
ESRS 2	SBM-1	40	Disclosure of information about key elements of general strategy that relate to or affect sustainability matters	Ja	1- Strategi	

Tabellen fortsetter neste side.

ESRS	Rappor-terings-krav	Para-graf	ESRS 2 Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapporte-ring	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 1. Innledende del (ESRS2)	Kommentar
ESRS 2	SBM-1	40 a i	Description of significant groups of products and (or) services offered	Ja	1- Strategi	
ESRS 2	SBM-1	40 a ii	Description of significant markets and (or) customer groups served	Ja	1- Strategi	
ESRS 2	SBM-1	40 a iii ESRS G1 AR 8 G1-3	Total number of employees (head count)	Ja	3-1- ESRS S1 Egne arbeidere, 3.2 Måltall	og i 1-8 Strategi, forretnings-modell og verdikjede
ESRS 2	SBM-1	40 a iii ESRS G1 AR 8 G1-3	Number of employees (head count)		3-1- ESRS S1 Egne arbeidere, 3.2 Måltall	Feil i EFRAG. Samme punkt som over.
ESRS 2	SBM-1	40 a iv	Description of products and services that are banned in certain markets	Ikke relevant		
ESRS 2	SBM-1	40 b	Total revenue	Ja	Finansregnskap	
ESRS 2	SBM-1	40 b	Revenue by ESRS Sectors	Nei		Innfasingsregel ESRS1 Apendix C ESRS SBM1 .
ESRS 2	SBM-1	40 c	List of additional significant ESRS sectors in which significant activities are developed or in which undertaking is or may be connected to material impacts	Ikke relevant		
ESRS 2	SBM-1	40 d i	Undertaking is active in fossil fuel (coal, oil and gas) sector	Ikke relevant		Aktiviteter inngår ikke i Bane Nors virksomhet eller verdikjede.
ESRS 2	SBM-1	40 d i	Revenue from fossil fuel (coal, oil and gas) sector	Ikke relevant		Aktiviteter inngår ikke i Bane Nors virksomhet eller verdikjede.
ESRS 2	SBM-1	40 d i	Revenue from coal	Ikke relevant		Aktiviteter inngår ikke i Bane Nors virksomhet eller verdikjede.
ESRS 2	SBM-1	40 d i	Revenue from oil	Ikke relevant		Aktiviteter inngår ikke i Bane Nors virksomhet eller verdikjede.
ESRS 2	SBM-1	40 d i	Revenue from gas	Ikke relevant		Aktiviteter inngår ikke i Bane Nors virksomhet eller verdikjede.
ESRS 2	SBM-1	40 d i	Revenue from Taxonomy-aligned economic activities related to fossil gas	Ikke relevant		Aktiviteter inngår ikke i Bane Nors virksomhet eller verdikjede.
ESRS 2	SBM-1	40 d ii	Undertaking is active in chemicals production	Ikke relevant		Aktiviteter inngår ikke i Bane Nors virksomhet eller verdikjede.
ESRS 2	SBM-1	40 d ii	Revenue from chemicals production	Ikke relevant		Aktiviteter inngår ikke i Bane Nors virksomhet eller verdikjede.
ESRS 2	SBM-1	40 d iii	Undertaking is active in controversial weapons	Ikke relevant		Aktiviteter inngår ikke i Bane Nors virksomhet eller verdikjede.

Tabellen fortsetter neste side.

ESRS	Rappor-terings-krav	Para-graf	ESRS 2 Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapporte-ring	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 1. Innledende del (ESRS2)	Kommentar
ESRS 2	SBM-1	40 d iii	Revenue from controversial weapons	Ikke relevant		Aktiviteter inngår ikke i Bane Nors virksomhet eller verdikjede.
ESRS 2	SBM-1	40 d iv	Undertaking is active in cultivation and production of tobacco	Ikke relevant		Aktiviteter inngår ikke i Bane Nors virksomhet eller verdikjede.
ESRS 2	SBM-1	40 d iv	Revenue from cultivation and production of tobacco	Ikke relevant		Aktiviteter inngår ikke i Bane Nors virksomhet eller verdikjede.
ESRS 2	SBM-1	40 e	Description of sustainability-related goals in terms of significant groups of products and services, customer categories, geographical areas and relationships with stakeholders	Ja	1- Strategi	
ESRS 2	SBM-1	40 f	Disclosure of assessment of current significant products and (or) services, and significant markets and customer groups, in relation to sustainability-related goals	Ja	1- Strategi	
ESRS 2	SBM-1	40 g	Disclosure of elements of strategy that relate to or impact sustainability matters	Ja	1- Strategi	
ESRS 2	SBM-1	41	List of ESRS sectors that are significant for undertaking	Ikke relevant	1- Strategi	
ESRS 2	SBM-1	42	Description of business model and value chain	Ja	1-Strategi	
ESRS 2	SBM-1	42 a	Description of inputs and approach to gathering, developing and securing inputs	Ja	1- Strategi	Verdikjede er etablert overordnet for konsern med positiv og negativ påvirkning oppstrøms og nedstrøm for våre vesent-lige bærekraftstemaer. Ved revisjon av vesentlig-hetsanalysen i 2024 er det gjennomført en grundigere kartlegging av verdikjeder innenfor hver av kjerne-prosessene våre.
ESRS 2	SBM-1	42 b	Description of outputs and outcomes in terms of current and expected benefits for customers, investors and other stakeholders	Nei	1- Strategi	
ESRS 2	SBM-1	42 c	Description of main features of upstream and downstream value chain and undertakings position in value chain	Ja	1- Strategi	
ESRS 2	SBM-2	45 a	Description of stakeholder engagement	Ja	1- Interessenters interesser og synspunkter	
ESRS 2	SBM-2	45 a i	Description of key stakeholders	Ja	1- Interessenters interesser og synspunkter	
ESRS 2	SBM-2	45 a ii	Description of categories of stakeholders for which engagement occurs	Ja	1- Interessenters interesser og synspunkter	
ESRS 2	SBM-2	45 a iii	Description of how stakeholder engagement is organised	Ja	1- Interessenters interesser og synspunkter	

Tabellen fortsetter neste side.

ESRS	Rappor-terings-krav	Para-graf	ESRS 2 Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapporte-ring	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 1. Innledende del (ESRS2)	Kommentar
ESRS 2	SBM-2	45 a iv	Description of purpose of stakeholder engagement	Ja	1- Interessenters interesser og synspunkter	
ESRS 2	SBM-2	45 a v	Description of how outcome of stakeholder engagement is taken into account	Ja	1- Interessenters interesser og synspunkter	
ESRS 2	SBM-2	45 b	Description of understanding of interests and views of key stakeholders as they relate to undertaking's strategy and business model	Ja	1- Interessenters interesser og synspunkter	
ESRS 2	SBM-2	45 c	Description of amendments to strategy and (or) business model	Ja	1- Interessenters interesser og synspunkter	
ESRS 2	SBM-2	45 c i	Description of how strategy and (or) business model have been amended or are expected to be amen-ded to address interests and views of stakeholders	Ja	1- Interessenters interesser og synspunkter	
ESRS 2	SBM-2	45 c ii	Description of any further steps that are being planned and in what timeline	Ja	1- Interessenters interesser og synspunkter	
ESRS 2	SBM-2	45 c iii	Further steps that are being planned are likely to modify relationship with and views of stakeholders	Ja	1- Interessenters interesser og synspunkter	
ESRS 2	SBM-2	45 d	Description of how administrative, management and supervisory bodies are informed about views and interests of affected stakeholders with regard to sustainability-related impacts	Ja	1- Interessenters interesser og synspunkter	
ESRS 2	SBM-3	48 a	Description of material impacts resulting from materiality assessment	Ja	1-Vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell	Gitt en oversikt over konklusjonen fra vesentlighetsanalysen. Besvares forøvrig i kapitlene E1, E4, S1 og S2.
ESRS 2	SBM-3	48 a	Description of material risks and opportunities resulting from materiality assessment	Ja	1-Vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell	Gitt en oversikt over konklusjonen fra vesentlighetsanalysen. Besvares forøvrig i kapitlene E1, E4, S1 og S2.
ESRS 2	SBM-3	48 b	Disclosure of current and anticipated effects of material impacts, risks and opportunities on business model, value chain, strategy and decision-making, and how undertaking has responded or plans to respond to these effects	Ja	1-Vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell	Besvares i kapitlene ESRS E1, E4, S1, S2.
ESRS 2	SBM-3	48 c i	Disclosure of how material negative and positive impacts affect (or are likely to affect) people or environment	Ja	1-Vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell	Besvares i kapitlene ESRS E1, E4, S1, S2.
ESRS 2	SBM-3	48 c ii	Disclosure of how impacts originate from or are connected to strategy and business model	Ja	1-Vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell	Besvares i kapitlene ESRS E1, E4, S1, S2.
ESRS 2	SBM-3	48 c iii	Disclosure of reasonably expected time horizons of impacts	Delvis	1-Vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell	Besvares i kapitlene ESRS E1, E4, S1, S2.

Tabellen fortsetter neste side.

ESRS	Rappor-terings-krav	Para-graf	ESRS 2 Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapporte-ring	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 1. Innledende del (ESRS2)	Kommentar
ESRS 2	SBM-3	48 c iv	Description of nature of activities or business relationships through which undertaking is involved with material impacts	Ja		Besvares i kapitlene ESRS E1, E4, S1, S2.
ESRS 2	SBM-3	48 d	Disclosure of current financial effects of material risks and opportunities on financial position, financial performance and cash flows and material risks and opportunities for which there is significant risk of material adjustment within next annual reporting period to carrying amounts of assets and liabilities reported in related financial statements	ja	1-Vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell	Bane NOR har ikke gjort tilstrekkelig analyser for å kunne svare ut dette spørsmålet fullt ut for rapporteringen i 2023.
ESRS 2	SBM-3	48 e	Disclosure of anticipated financial effects of material risks and opportunities on financial position, financial performance and cash flows over short-, medium- and long-term	Delvis	1-Vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter og deres samspill med strategi og forretnings-modell	Omtalt litt overordnet. Det vises til innfasingsregler i ESRS1 Apendix C ESRS SBM3. .
ESRS 2	SBM-3	48 f	Information about resilience of strategy and business model regarding capacity to address material impacts and risks and to take advantage of material opportunities	Delvis	1-Vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell	Bane NOR har ikke gjort tilstrekkelig analyser for å kunne svare ut dette spørsmålet fullt ut for rapporteringen i 2023.
ESRS 2	SBM-3	48 g	Disclosure of changes to material impacts, risks and opportunities compared to previous reporting period	Ja	1-Vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell	Siden det er første gang vi rapporterer iht CSRS og har utført vesentligehst-analysen etter krav i ESRS1 har vi ikke noe relevant sammenlikningsgrunnlag for å kunne rapportere på dette punktet.
ESRS 2	SBM-3	48 h	Disclosure of specification of impacts, risks and opportunities that are covered by ESRS Disclosure Requirements as opposed to those covered by additional entity-specific disclosures			Informasjonspunkt.
ESRS 2	IRO-1	53 a	Description of methodologies and assumptions applied in process to identify impacts, risks and opportunities	Ja	1- Håndtering av påvirkning, risiko og muligheter	
ESRS 2	IRO-1	53 b	Description of process to identify, assess, prioritise and monitor potential and actual impacts on people and environment, informed by due diligence process	Ja	1- Håndtering av påvirkning, risiko og muligheter	
ESRS 2	IRO-1	53 b i	Description of how process focuses on specific activities, business relationships, geographies or other factors that give rise to heightened risk of adverse impacts	Ja	1- Håndtering av påvirkning, risiko og muligheter	
ESRS 2	IRO-1	53 b ii	Description of how process considers impacts with which undertaking is involved through own operations or as result of business relationships	Ja	1- Håndtering av påvirkning, risiko og muligheter	
ESRS 2	IRO-1	53 b iii	Description of how process includes consultation with affected stakeholders to understand how they may be impacted and with external experts	Ja	1- Håndtering av påvirkning, risiko og muligheter	

Tabellen fortsetter neste side.

ESRS	Rappor-terings-krav	Para-graf	ESRS 2 Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapporte-ring	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 1. Innledende del (ESRS2)	Kommentar
ESRS 2	IRO-1	53 b iv	Description of how process prioritises negative impacts based on their relative severity and likelihood and positive impacts based on their relative scale, scope and likelihood and determines which sustainability matters are material for reporting purposes	Ja	1- Håndtering av påvirkning, risiko og muligheter	
ESRS 2	IRO-1	53 c	Description of process used to identify, assess, prioritise and monitor risks and opportunities that have or may have financial effects	Ja	1- Håndtering av påvirkning, risiko og muligheter	
ESRS 2	IRO-1	53 c i	Description of how connections of impacts and dependencies with risks and opportunities that may arise from those impacts and dependencies have been considered	Delvis	1- Håndtering av påvirkning, risiko og muligheter	Avhengigheter er system-atisk dokumentert i analysen for påvirknings-vesentlighet
ESRS 2	IRO-1	53 c ii	Description of how likelihood, magnitude, and nature of effects of identified risks and opportunities have been assessed	Ja	1- Håndtering av påvirkning, risiko og muligheter	
ESRS 2	IRO-1	53 c iii	Description of how sustainability-related risks relative to other types of risks have been prioritised	Ja	1- Håndtering av påvirkning, risiko og muligheter	
ESRS 2	IRO-1	53 d	Description of decision-making process and related internal control procedures	Ja	1- Håndtering av påvirkning, risiko og muligheter	
ESRS 2	IRO-1	53 e	Description of extent to which and how process to identify, assess and manage impacts and risks is integrated into overall risk management process and used to evaluate overall risk profile and risk management processes	Ja	1- Håndtering av påvirkning, risiko og muligheter	
ESRS 2	IRO-1	53 f	Description of extent to which and how process to identify, assess and manage opportunities is integrated into overall management process	Ja	1- Håndtering av påvirkning, risiko og muligheter	
ESRS 2	IRO-1	53 g	Description of input parameters used in process to identify, assess and manage material impacts, risks and opportunities	Ja	1- Håndtering av påvirkning, risiko og muligheter	
ESRS 2	IRO-1	53 h	Description of how process to identify, assess and manage impacts, risks and opportunities has changed compared to prior reporting period	Ja	1- Håndtering av påvirkning, risiko og muligheter	
ESRS 2	IRO-2	56	Disclosure of list of data points that derive from other EU legislation and information on their location in sustainability statement	Ikke relevant	1- Håndtering av påvirkning, risiko og muligheter	Bane NOR rapporterer ikke ihenhold til taksonomien i 2023.
ESRS 2	IRO-2	56	Disclosure of list of ESRS Disclosure Requirements complied with in preparing sustainability statement following outcome of materiality assessment	Ja	1- Håndtering av påvirkning, risiko og muligheter	
ESRS 2	IRO-2	57	Explanation of negative materiality assessment for ESRS E1 Climate change	Ikke relevant	1- Håndtering av påvirkning, risiko og muligheter	Temaet er funnet vesentlig.
ESRS 2	IRO-2	59	Explanation of how material information to be disclosed in relation to material impacts, risks and opportunities has been determined	Ja	1- Håndtering av påvirkning, risiko og muligheter	

Tabell 53 ESRS E1 – Klima

ESRS	Rapporterings-krav	Paragraf	ESRS E1 Klima, Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapportering	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 2-2 Klima (E1)	Kommentar
E1	E1-1	14	Disclosure of transition plan for climate change mitigation	Nei	Forretningsmodell og klimaomstillingsplan	BN holder på å utarbeide en klimaomstillingsplan.
E1	E1-1	16a	Explanation of how targets are compatible with limiting of global warming to one and half degrees Celsius in line with Paris Agreement	Nei	Forretningsmodell og klimaomstillingsplan	Arbeidet med klimaomstillingsplanen følger SBTi-rammeverket, men pågår.
E1	E1-1	16b	Disclosure of decarbonisation levers and key action	Delvis	Forretningsmodell og klimaomstillingsplan	viktigste tiltakskategorier omtalt overordnet sammen med eksempler på viktige tiltak
E1	E1-1	16c	Disclosure of significant operational expenditures (Opex) and (or) capital expenditures (Capex) required for implementation of action plan	Nei		Under arbeid
E1	E1-1	16c	Financial resources allocated to action plan (OpEx)	Nei		Under arbeid
E1	E1-1	16c	Financial resources allocated to action plan (CapEx)	Nei		Under arbeid
E1	E1-1	16d	Explanation of potential locked-in GHG emissions from key assets and products and of how locked-in GHG emissions may jeopardise achievement of GHG emission reduction targets and drive transition risk	Delvis	Forretningsmodell og klimaomstillingsplan	BNs innelåste utslipp er omtalt
E1	E1-1	16e	Explanation of any objective or plans (CapEx, CapEx plans, OpEx) for aligning economic activities (revenues, CapEx, OpEx) with criteria established in Commission Delegated Regulation 2021/2139	Nei		Under arbeid
E1	E1-1	16f	Significant CapEx for coal-related economic activities	Nei		ikke relevant
E1	E1-1	16f	Significant CapEx for oil-related economic activities	Nei		ikke relevant
E1	E1-1	16f	Significant CapEx for gas-related economic activities	Nei		ikke relevant
E1	E1-1	16g	Undertaking is excluded from EU Paris-aligned Benchmarks	Nei		
E1	E1-1	16h	Explanation of how transition plan is embedded in and aligned with overall business strategy and financial planning	Nei		Se paragraf 17
E1	E1-1	16i	Transition plan is approved by administrative, management and supervisory bodies	Nei		Se paragraf 17
E1	E1-1	16j	Explanation of progress in implementing transition plan	Nei		Se paragraf 17
E1	E1-1	17	Date of adoption of transition plan for undertakings not having adopted transition plan yet	Ja	Forretningsmodell og klimaomstillingsplan	Første klimaomstillingsplan planlagt ferdigstilt i 2025/26.
E1	E1-2	24	Policies in place to manage its material impacts, risks and opportunities related to climate change mitigation and adaptation [see ESRS 2 MDR-P]	Delvis		Ikke fullstendig redegjørelse på punktet om energieffektivitet, da vi ikke har en overordnet konsernprosedyre for dette området.

Tabellen fortsetter neste side.

ESRS	Rapporterings-krav	Paragraf	ESRS E1 Klima, Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapportering	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 2-2 Klima (E1)	Kommentar
E1	E1-2	25	Sustainability matters addressed by policy for climate change	Ja	Håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter, Retningslinjer	
E1	E1-3	28	Actions and Resources related to climate change mitigation and adaptation [see ESRS 2 MDR-A]	Delvis		Ikke fullstendig redegjørelse på alle punkter.
E1	E1-3	29a	Decarbonisation lever type	Ja	Forretningsmodell og klimaomstillingsplan, Tiltak	viktigste tiltakskategorier og eksempler tiltak omtalt
	E1-3	AR19d	Adaptation solution type	Ja	Tiltak	
E1	E1-3	29b	Achieved GHG emission reductions	Nei		Eksempler på tiltak omtalt overordnet, ikke spesifisert og med spesifikk klimagassreduksjon
E1	E1-3	29b	Expected GHG emission reductions	Nei		Eksempler på tiltak omtalt overordnet, ikke spesifisert og med spesifikk klimagassreduksjon
E1	E1-3	AR21	Explanation of extent to which ability to implement action depends on availability and allocation of resources	Delvis	Tiltak	For piloten i Moss avhenger dette av hvor mye som bevilges til dette i statsbudsjettet.
E1	E1-3	29ci	Explanation of relationship of significant CapEx and OpEx required to implement actions taken or planned to relevant line items or notes in financial statements	Nei		Dette er et utviklingspunkt for virksomheten.
E1	E1-3	29cii,16c	Explanation of relationship of significant CapEx and OpEx required to implement actions taken or planned to key performance indicators required under Commission Delegated Regulation (EU) 2021/2178	Nei		Dette er et utviklingspunkt for virksomheten.
E1	E1-3	19cii-i,16c	Explanation of relationship of significant CapEx and OpEx required to implement actions taken or planned to CapEx plan required by Commission Delegated Regulation (EU) 2021/2178	Nei		Dette er et utviklingspunkt for virksomheten.
E1	E1-3	AR22	Explanation of any potential differences between significant OpEx and CapEx disclosed under ESRS E1 and key performance indicators disclosed under Commission Delegated Regulation (EU) 2021/2178	Nei		Dette er et utviklingspunkt for virksomheten.
E1	E1-4	32	Tracking effectiveness of policies and actions through targets [see ESRS 2 MDR-T]	Ja	Måltall og mål	Vedtatte mål for de BNs mest klimarelevante aktiviteter: utbygging, drift og vedlikehold og eiendom
E1	E1-4	33	Disclosure of how GHG emissions reduction targets and (or) any other targets have been set to manage material climate-related impacts, risks and opportunities	Delvis	Måltall og mål	Vedtatte mål for de BNs mest klimarelevante aktiviteter: utbygging, drift og vedlikehold og eiendom. Disse er primært koblet til føringer fra eier. Øvrige målområder er under utvikling.

Tabellen fortsetter neste side.

ESRS	Rapporterings-krav	Paragraf	ESRS E1 Klima, Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapportering	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 2-2 Klima (E1)	Kommentar
E1	E1-4	34a + 34 b	Tables: Multiple Dimensions (baseline year and targets; GHG Types, Scope 3 Categories, Decarbonisation levers, entity-specific denominators for intensity value)	Delvis	Måltall og mål, Klimaregnskap	
E1	E1-4	34a + 34 b	Absolute value of total Greenhouse gas emissions reduction	Delvis	Måltall og mål	Oppgitt totale utslippsmål for utbygging og drift og vedlikehold og med henvisning til scope
E1	E1-4	34a + 34 b	Percentage of total Greenhouse gas emissions reduction (as of emissions of base year)	Delvis	Måltall og mål	Oppgitt prosenter også for drift og vedlikehold.
E1	E1-4	34a + 34 b	Intensity value of total Greenhouse gas emissions reduction	Ikke relevant		intensitetsfaktorer vurderes i arbeidet med klimaomstillingsplanen
E1	E1-4	34a + 34 b	Absolute value of Scope 1 Greenhouse gas emissions reduction	Delvis	Måltall og mål	Gjeldende mål om 50% reduksjon i direkte utslipp til 2030 omfatter både scope 1 og scope 3 (direkte utslipp for sektoren)
E1	E1-4	34a + 34 b	Percentage of Scope 1 Greenhouse gas emissions reduction (as of emissions of base year)	Nei		Inneværende baseline er 2019 for scope 1, men vurdering av ett basisår for hele konsernet er under arbeid.
E1	E1-4	34a + 34 b	Intensity value of Scope 1 Greenhouse gas emissions reduction	Ikke relevant		intensitetsfaktorer vurderes i arbeidet med klimaomstillingsplanen
E1	E1-4	34a + 34 b	Absolute value of location-based Scope 2 Greenhouse gas emissions reduction	Delvis	Måltall og mål	kun spesifisert scope 2 mål for eiendomsporteføljen
E1	E1-4	34a + 34 b	Percentage of location-based Scope 2 Greenhouse gas emissions reduction (as of emissions of base year)	Delvis	Måltall og mål	kun spesifisert scope 2 mål for eiendomsporteføljen
E1	E1-4	34a + 34 b	Intensity value of location-based Scope 2 Greenhouse gas emissions reduction	Ikke relevant		
E1	E1-4	34a + 34 b	Absolute value of market-based Scope 2 Greenhouse gas emissions reduction	Ja	Klimaregnskap	Regnes som 0 pga kjøp av opprinnelsesgarantier
E1	E1-4	34a + 34 b	Percentage of market-based Scope 2 Greenhouse gas emissions reduction (as of emissions of base year)	Ikke relevant		Regnes som 0 pga kjøp av opprinnelsesgarantier
E1	E1-4	34a + 34 b	Intensity value of market-based Scope 2 Greenhouse gas emissions reduction	Ikke relevant		Regnes som 0 pga kjøp av opprinnelsesgarantier
E1	E1-4	34a + 34 b	Absolute value of Scope 3 Greenhouse gas emissions reduction	Delvis	Måltall og mål	Scope 3 mål for utbygging og drift og vedlikeholdsaktiviteter relatert til drivstofforbruk er kvantifisert.
E1	E1-4	34a + 34 b	Percentage of Scope 3 Greenhouse gas emissions reduction (as of emissions of base year)	Delvis	Måltall og mål	p t 50% reduksjon i indirekte utslipp innen 2030 fra 2019 for konsern. Ikke definert iht ny metode (vitenskapsbaserte mål) hva inkluderer.

Tabellen fortsetter neste side.

ESRS	Rapporterings-krav	Paragraf	ESRS E1 Klima, Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapportering	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 2-2 Klima (E1)	Kommentar
E1	E1-4	34a + 34 b	Intensity value of Scope 3 Greenhouse gas emissions reduction	Ikke relevant		
E1	E1-4	34b	Explanation of how consistency of GHG emission reduction targets with GHG inventory boundaries has been ensured	Ikke relevant		Målet om reduksjon av direkte utslipp befinner seg både i Scope 1 og i Scope 3 (hovedsakelig drivstoff-utslipp fra entreprenør).
E1	E1-4	34c	Disclosure of past progress made in meeting target before current base year	Ikke relevant		Inneværende baseline er 2019. Ny baseline for konsern vil etableres i løpet av 2024. .
E1	E1-4	AR 25 a	Description of how it has been ensured that baseline value is representative in terms of activities covered and influences from external factors	Nei		Baseline for 2019 er satt da det var det første året Bane NOR hadde et klimaregnskap med datakvalitet av en viss grad. Kvaliteten har blitt vesentlig forbedret for direkte utslipp i utbyggingsaktiviteter siden dette, og derfor har baseline for dette delmålet blitt satt til 2022. På grunn av omorganiseringer vil det vurderes å etablere ett basisår for hele konsernet.
E1	E1-4	AR 25 b	Description of how new baseline value affects new target, its achievement and presentation of progress over time	Ja		Se forrige paragraf.
E1	E1-4	34e,16a	GHG emission reduction target is science based and compatible with limiting global warming to one and half degrees Celsius	Delvis		Reduksjonsmålet følger av nasjonale føringer basert på Parisavtalen. Utover dette er det ikke kvalitetssikret som et vitenskapsbasert mål internt iht til relevante metoder/rammeverk.
E1	E1-4	34f,16b	Description of expected decarbonisation levers and their overall quantitative contributions to achieve GHG emission reduction target	Nei		Området er under utvikling.
E1	E1-4	AR 30c	Diverse range of climate scenarios have been considered to detect relevant environmental, societal, technology, market and policy-related developments and determine decarbonisation levers	Nei		Området er under utvikling.
E1	E1-5	37	Total energy consumption related to own operations	Ja	Energiforbruk og energimiks	Se tabell.
E1	E1-5	37a	Total energy consumption from fossil sources	Ja	Energiforbruk og energimiks	Se tabell.
E1	E1-5	37b	Total energy consumption from nuclear sources	Ikke relevant		Se tabell.
E1	E1-5	AR 34	Percentage of energy consumption from nuclear sources in total energy consumption	Ikke relevant		Se tabell.
E1	E1-5	37c	Total energy consumption from renewable sources	Ja	Energiforbruk og energimiks	Se tabell.

Tabellen fortsetter neste side.

ESRS	Rappor-terings-krav	Para-graf	ESRS E1 Klima, Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapporte-ring	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 2-2 Klima (E1)	Kommentar
E1	E1-5	37ci	Fuel consumption from renewable sources	Ja	Energiforbruk og energimiks	Se tabell.
E1	E1-5	37cii	Consumption of purchased or acquired electricity, heat, steam, and cooling from renewable sources	Ikke relevant		Se tabell.
E1	E1-5	37ciii	Consumption of self-generated non-fuel renewable energy	Ikke relevant		Se tabell.
E1	E1-5	AR 34, AR 71	Percentage of renewable sources in total energy consumption	Ja	Energiforbruk og energimiks	Se tabell.
E1	E1-5	38a	Fuel consumption from coal and coal products	Ikke relevant		Se tabell.
E1	E1-5	38b	Fuel consumption from crude oil and petroleum products	Ja	Energiforbruk og energimiks	Se tabell.
E1	E1-5	38c	Fuel consumption from natural gas	Ikke relevant		Se tabell.
E1	E1-5	38d	Fuel consumption from other fossil sources	Ja	Energiforbruk og energimiks	Se tabell.
E1	E1-5	38e	Consumption of purchased or acquired electricity, heat, steam, or cooling from fossil sources	Ikke relevant		Se tabell.
E1	E1-5	AR 34	Percentage of fossil sources in total energy consumption	Ja	Energiforbruk og energimiks	Se tabell.
E1	E1-5	39	Non-renewable energy production	Ja	Energiforbruk og energimiks	Se tabell.
E1	E1-5	39	Renewable energy production	Ikke relevant		Se tabell.
E1	E1-5	40	Energy intensity from activities in high climate impact sectors (total energy consumption per net revenue)	Ja	Energiforbruk og energimiks	Se tabell.
E1	E1-5	41	Total energy consumption from activities in high climate impact sectors	Ja	Energiforbruk og energimiks	190703 MWh (2023).
E1	E1-5	42	High climate impact sectors used to determine energy intensity	Ja	Energiforbruk og energimiks	"Transportation" og "Construction" aktuelle for Bane NOR.
E1	E1-5	43	Disclosure of reconciliation to relevant line item or notes in financial statements of net revenue from activities in high climate impact sectors	Ja	Energiforbruk og energimiks	Driftsinntekter, resultat-regnskap.
E1	E1-5	AR 38b	Net revenue from activities in high climate impact sectors	Ja	Energiforbruk og energimiks	18 807 MNOK (2024). Antar totale driftsinntekter for Bane NOR
E1	E1-5	AR 38b	Net revenue from activities other than in high climate impact sectors	Ikke relevant		
E1	E1-6	44	Gross Scopes 1, 2, 3 and Total GHG emissions - GHG emissions per scope [table]	Ja	Klimaregnskap	
E1	E1-6	50	Gross Scopes 1, 2, 3 and Total GHG emissions - financial and operational control [table]	Ikke relevant		
E1	E1-6	AR 41	GHG emissions - by country, operating segments, economic activity, subsidiary, GHG category or source type	Ja	Klimaregnskap	Illustrert per hovedområde og per GHG-kategori.

Tabellen fortsetter neste side.

ESRS	Rappor-terings-krav	Para-graf	ESRS E1 Klima, Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapporte-ring	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 2-2 Klima (E1)	Kommentar
E1	E1-6	AR 46 d	Gross Scopes 1, 2, 3 and Total GHG emissions - Scope 3 GHG emissions (GHG Protocol) [table]	Ja	Klimaregnskap	
E1	E1-6	AR 50	Gross Scopes 1, 2, 3 and Total GHG emissions - Scope 3 GHG emissions (ISO 14064-1) [table]	Nei		
E1	E1-6	AR 52	Gross Scopes 1, 2, 3 and Total GHG emissions - total GHG emissions - value chain [table]	Nei		
E1	E1-6	48 a	Gross Scope 1 greenhouse gas emissions	Ja	Klimaregnskap	8 869 tCO2e.
E1	E1-6	48 b	Percentage of Scope 1 GHG emissions from regulated emission trading schemes	Ikke relevant		
E1	E1-6	49 a	Gross location-based Scope 2 greenhouse gas emissions	Ja	Klimaregnskap	2 884 tCO2e.
E1	E1-6	49 b	Gross market-based Scope 2 greenhouse gas emissions	Ja	Klimaregnskap	0
E1	E1-6	51	Gross Scope 3 greenhouse gas emissions	Ja	Klimaregnskap	942 329 tCO2e .
E1	E1-6	44+52	Total GHG emissions	Ja	Klimaregnskap	954 083 tCO2e .
E1	E1-6	44+52a	Total GHG emissions location based	Ja	Klimaregnskap	954 083 tCO2e .
E1	E1-6	44+52b	Total GHG emissionsmarket based	Ja	Klimaregnskap	951 198 tCO2e .
E1	E1-6	52 a)	Scope 2 location-based	Ja	Klimaregnskap	2 884 tCO2e.
E1	E1-6	52 b)	Scope 2 market-based	Ja	Klimaregnskap	0
E1	E1-6	47	Disclosure of significant changes in definition of what constitutes reporting undertaking and its value chain and explanation of their effect on year-to-year comparability of reported GHG emissions	Ja	Klimaregnskap	Endringene omfatter omfang og metodikk, utslippsfaktorer, endring i divisjoner og retting av feil fra klimaregnskapet i 2019-2021.
E1	E1-6	AR 39 b	Disclosure of methodologies, significant assump-tions and emissions factors used to calculate or measure GHG emissions	Ja	"Klimarapport 2024 Metodenotat"	
E1	E1-6	AR 42 c	Disclosure of the effects of significant events and changes in circumstances (relevant to its GHG emissions) that occur between the reporting dates of the entities in its value chain and the date of the undertaking's general purpose financial statements	Ikke relevant		Rapportering for Bane NOR SF og Bane NOR Eiendom AS er for samme periode.
E1	E1-6	AR 45d	Percentage of contractual instruments, Scope 2 GHG emissions	Ja	Klimarapport 2024	Det er kjøpt opprinnelses-garantier for all strømbruk knyttet infrastruktur og bygg.
E1	E1-6	AR 45d	Disclosure of types of contractual instruments, Scope 2 GHG emissions	Ja	Klimarapport 2024	Det er kjøpt opprinnelses-garantier for all strømbruk knyttet infrastruktur og bygg.
E1	E1-6	AR 45d	Percentage of market-based Scope 2 GHG emissions linked to purchased electricity bundled with instruments	Ja	Klimarapport 2024	100 %

Tabellen fortsetter neste side.

ESRS	Rappor-terings-krav	Para-graf	ESRS E1 Klima, Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapporte-ring	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 2-2 Klima (E1)	Kommentar
E1	E1-6	AR 45d	Percentage of contractual instruments used for sale and purchase of energy bundled with attributes about energy generation in relation to Scope 2 GHG emissions	Ja	Klimarapport 2024	100 %
E1	E1-6	AR 45d	Percentage of contractual instruments used for sale and purchase of unbundled energy attribute claims in relation to Scope 2 GHG emissions	Ja	Klimarapport 2024	100 %
E1	E1-6	AR 45d	Disclosure of types of contractual instruments used for sale and purchase of energy bundled with attributes about energy generation or for unbund-led energy attribute claims	Ja	Klimarapport 2024	Det er kjøpt opprinnelses-garantier for all strømbruk knyttet infrastruktur og bygg.
E1	E1-6	AR 45e	Biogenic emissions of CO2 from combustion or bio-degradation of biomass not included in Scope 2 GHG emissions	Ikke relevant		Ikke relevant for Bane NORs virksomhet.
E1	E1-6	AR 45e	Biogenic emissions of CO2 from combustion or bio-degradation of biomass that occur in value chain not included in Scope 3 GHG emissions	Ikke relevant		Ikke relevant for Bane NORs virksomhet.
E1	E1-6	AR 46 g	Percentage of GHG Scope 3 calculated using primary data	Ja	Klimarapport 2024	Se figur 4.6 i klimarapport.
E1	E1-6	AR 46 i	Disclosure of why Scope 3 GHG emissions category has been excluded	Ja	Klimarapport 2024	2.2.2. Operasjonelle system-grenser
E1	E1-6	AR 46 i	List of Scope 3 GHG emissions categories included in inventory	Ja	Klimarapport 2024	2.2.2. Operasjonelle system-grenser
E1	E1-6	AR 46 h	Disclosure of reporting boundaries considered and calculation methods for estimating Scope 3 GHG emissions	Ikke relevant		Ikke relevant da Bane NOR SF kun består av tre datter-selskaper.
E1	E1-6	53	GHG emissions intensity, location-based (total GHG emissions per net revenue)	Ja	Klimaregnskap	56,5
E1	E1-6	53	GHG emissions intensity, market-based (total GHG emissions per net revenue)	Ja	Klimaregnskap	56
E1	E1-6	55	Disclosure of reconciliation to financial statements of net revenue used for calculation of GHG emissions intensity	Ja	Klimaregnskap	
E1	E1-6	55	Disclosure of reconciliation to relevant line item or notes in financial statements of net revenue amounts	Ja	Klimaregnskap	
E1	E1-5	AR 55	Net revenue	Ja	Klimaregnskap	18 807 MNOK (2024).
E1	E1-6	AR55	Net revenue used to calculate GHG intensity	Ja	Klimaregnskap	
E1	E1-6	AR55	Net revenue other than used to calculate GHG intensity	Ikke relevant		
E1	E1-7	56a	Disclosure of GHG removals and storage resulting from projects developed in own operations or contributed to in upstream and downstream value chain	Ikke relevant		Ikke vesentlig.

Tabellen fortsetter neste side.

ESRS	Rapporterings-krav	Paragraf	ESRS E1 Klima, Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapportering	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 2-2 Klima (E1)	Kommentar
E1	E1-7	56b	Disclosure of GHG emission reductions or removals from climate change mitigation projects outside value chain financed or to be financed through any purchase of carbon credits	Ikke relevant		Ikke vesentlig.
E1	E1-7	58	Removals and carbon credits are used	Ikke relevant		Ikke vesentlig.
E1	E1-7	58a	GHG Removals and storage Activity by undertaking scope and by removal and storage activity			Ikke vesentlig.
E1	E1-7	58a	Total GHG removals and storage	Ikke relevant		Ikke vesentlig.
E1	E1-7	AR 58f	GHG emissions associated with removal activity	Ikke relevant		Ikke vesentlig.
E1	E1-7	58b	Disclosure of calculation assumptions, methodologies and frameworks applied (GHG removals and storage)	Ikke relevant		Ikke vesentlig.
E1	E1-7	AR 58e	Removal activity has been converted into carbon credits and sold on to other parties on voluntary market	Ikke relevant		Ikke vesentlig.
E1	E1-7	AR 57 a,b,c,d	Description of GHGs concerned for removal and storage activity, technological details about GHG removal, type of storage and transport of removed GHGs, whether activity qualifies as nature-based solution and how risk of non-permanence is managed	Ikke relevant		Ikke vesentlig.
E1	E1-7	59a	Total amount of carbon credits outside value chain that are verified against recognised quality standards and cancelled	Ikke relevant		Ikke vesentlig.
E1	E1-7	59b	Total amount of carbon credits outside value chain planned to be cancelled in future	Ikke relevant		Ikke vesentlig.
E1	E1-7	AR 60	Reversals	Ikke relevant		Ikke vesentlig.
E1	E1-7	AR 61	Disclosure of extent of use and quality criteria used for carbon credits	Ikke relevant		Ikke vesentlig.
E1	E1-7	AR 62a	Percentage of reduction projects	Ikke relevant		Ikke vesentlig.
E1	E1-7	AR 62a	Percentage of removal projects	Ikke relevant		Ikke vesentlig.
E1	E1-7	AR 62b	Type of carbon credits from removal projects	Ikke relevant		Ikke vesentlig.
E1	E1-7	AR 62c	Percentage for recognised quality standard	Ikke relevant		Ikke vesentlig.
E1	E1-7	AR 62d	Percentage issued from projects in European Union	Ikke relevant		Ikke vesentlig.
E1	E1-7	AR 62e	Percentage that qualifies as corresponding adjustment	Ikke relevant		Ikke vesentlig.
E1	E1-7	AR 64	Date when carbon credits outside value chain are planned to be cancelled	Ikke relevant		Ikke vesentlig.
E1	E1-7	60	Explanation of scope, methodologies and frameworks applied and how residual GHG emissions are intended to be neutralised	Ikke relevant		Ikke vesentlig.
E1	E1-7	61	Public claims of GHG neutrality that involve use of carbon credits have been made	Ikke relevant		Ikke vesentlig.

Tabellen fortsetter neste side.

ESRS	Rapporterings-krav	Paragraf	ESRS E1 Klima, Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapportering	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 2-2 Klima (E1)	Kommentar
E1	E1-7	61a	Public claims of GHG neutrality that involve use of carbon credits are accompanied by GHG emission reduction targets	Ikke relevant		Ikke vesentlig.
E1	E1-7	61b	Claims of GHG neutrality and reliance on carbon credits neither impede nor reduce achievement of GHG emission reduction targets or net zero target	Ikke relevant		Ikke vesentlig.
E1	E1-7	61 a, b	Explanation of how public claims of GHG neutrality that involve use of carbon credits are accompanied by GHG emission reduction targets and how claims of GHG neutrality and reliance on carbon credits neither impede nor reduce achievement of GHG emission reduction targets or net zero target	Ikke relevant		Ikke vesentlig.
E1	E1-7	61c	Explanation of credibility and integrity of carbon credits used	Ikke relevant		Ikke vesentlig.
E1	E1-7	AR 62	Percentage for recognised quality standards	Ikke relevant		Ikke vesentlig.
E1	E1-8	63 a	Carbon pricing scheme by type			Ikke vesentlig.
E1	E1-8	63 a	Type of internal carbon pricing scheme	Ikke relevant		Ikke vesentlig.
E1	E1-8	63b	Description of specific scope of application of carbon pricing scheme	Ikke relevant		Ikke vesentlig.
E1	E1-8	63c	Carbon price applied for each metric tonne of greenhouse gas emission	Ikke relevant		Ikke vesentlig.
E1	E1-8	63c	Description of critical assumptions made to determine carbon price applied	Ikke relevant		Ikke vesentlig.
E1	E1-8	63d	Percentage of gross Scope 1 greenhouse gas emissions covered by internal carbon pricing scheme	Ikke relevant		Ikke vesentlig.
E1	E1-8	63d	Percentage of gross Scope 2 greenhouse gas emissions covered by internal carbon pricing scheme	Ikke relevant		Ikke vesentlig.
E1	E1-8	63d	Percentage of gross Scope 3 greenhouse gas emissions covered by internal carbon pricing scheme	Ikke relevant		Ikke vesentlig.
E1	E1-8	AR 65	Disclosure of how carbon price used in internal carbon pricing scheme is consistent with carbon price used in financial statements	Ikke relevant		Ikke vesentlig.
E1	E1-9	66a	Assets at material physical risk before considering climate change adaptation actions	Delvis	Forventede finansielle effekter av risiko	Det er kun vurdert finansielle effekter fra fysiske risiko for undertemaene i E1 overordnet.
E1	E1-9	66a	Assets at acute material physical risk before considering climate change adaptation actions	Nei		Se over.
E1	E1-9	66a	Assets at chronic material physical risk before considering climate change adaptation actions	Nei		Se over.

Tabellen fortsetter neste side.

ESRS	Rapporterings-krav	Paragraf	ESRS E1 Klima, Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapportering	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 2-2 Klima (E1)	Kommentar
E1	E1-9	66a	Percentage of assets at material physical risk before considering climate change adaptation actions	Nei		Se over.
E1	E1-9	66a	Disclosure of location of significant assets at material physical risk	Nei		Se over.
E1	E1-9	66b	Percentage of assets at material physical risk addressed by climate change adaptation actions	Nei		Se over.
E1	E1-9	66 c	Disclosure of location of significant assets at material physical risk	Ikke relevant		Ulike deler av jernbanenettet er mer sårbart enn andre. Dette vil være mange lokasjoner.
E1	E1-9	66d	Net revenue from business activities at material physical risk	Ikke relevant		Jernbanenettet som er utsatt for klimarisiko er vesentlig høyere enn årlige bevilgninger.
E1	E1-9	66d	Percentage of net revenue from business activities at material physical risk	Ikke relevant		Jernbanenettet som er utsatt for klimarisiko er vesentlig høyere enn årlige bevilgninger.
E1	E1-9	AR 69a	Disclosure of how anticipated financial effects for assets and business activities at material physical risk have been assessed	Ja	Forventede finansielle effekter av risiko	Se 66a. Kun foretatt på overordnet nivå per undertema.
E1	E1-9	AR 69b	Disclosure of how assessment of assets and business activities considered to be at material physical risk relies on or is part of process to determine material physical risk and to determine climate scenarios	Delvis	Forventede finansielle effekter av risiko	Kun vurdert overordnet på mellomlang sikt (1-5 år)
E1	E1-9	AR 71b	Disclosure of risk factors for net revenue from business activities at material physical risk	Nei		Se 66d.
E1	E1-9	AR 71b	Disclosure of magnitude of anticipated financial effects in terms of margin erosion for business activities at material physical risk	Nei		Se 66d.
E1	E1-9	67a	Assets at material transition risk before considering climate mitigation actions	Nei		Viser til overgangsregel i Appendix C i ESRS 1.
E1	E1-9	67a	Percentage of assets at material transition risk before considering climate mitigation actions	Nei		Viser til overgangsregel i Appendix C i ESRS 1.
E1	E1-9	67b	Percentage of assets at material transition risk addressed by climate change mitigation actions	Nei		Viser til overgangsregel i Appendix C i ESRS 1.
E1	E1-9	67c	Total carrying amount of real estate assets	Nei		Viser til overgangsregel i Appendix C i ESRS 1.
E1	E1-9	AR 72a, AR 73a	Disclosure of how potential effects on future financial performance and position for assets and business activities at material transition risk have been assessed	Nei		Viser til overgangsregel i Appendix C i ESRS 1.
E1	E1-9	AR 72b	Disclosure of how assessment of assets and business activities considered to be at material transition risk relies on or is part of process to determine material transition risks and to determine scenarios	Nei		Viser til overgangsregel i Appendix C i ESRS 1.

Tabellen fortsetter neste side.

ESRS	Rapporterings-krav	Paragraf	ESRS E1 Klima, Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapportering	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 2-2 Klima (E1)	Kommentar
E1	E1-9	AR 73a	Estimated amount of potentially stranded assets	Nei		Viser til overgangsregel i Appendix C i ESRS 1.
E1	E1-9	AR 73a	Percentage of estimated share of potentially stranded assets of total assets at material transition risk	Nei		Viser til overgangsregel i Appendix C i ESRS 1.
E1	E1-9	AR 73b	Total carrying amount of real estate assets for which energy consumption is based on internal estimates	Nei		Viser til overgangsregel i Appendix C i ESRS 1.
E1	E1-9	67d	Liabilities from material transition risks that may have to be recognised in financial statements	Nei		Viser til overgangsregel i Appendix C i ESRS 1.
E1	E1-9	AR 74c	Number of Scope 1 GHG emission allowances within regulated emission trading schemes	Ikke relevant		
E1	E1-9	AR 74c	Number of emission allowances stored (from previous allowances) at beginning of reporting period	Ikke relevant		
E1	E1-9	AR 74d	Potential future liabilities, based on existing contractual agreements, associated with carbon credits planned to be cancelled in near future	Ikke relevant		
E1	E1-9	AR 74e	Monetised gross Scope 1 and 2 GHG emissions	Ikke relevant		
E1	E1-9	AR 74e	Monetised total GHG emissions	Ikke relevant		
E1	E1-9	67e	Net revenue from business activities at material transition risk	Ikke relevant		
E1	E1-9	67e	Net revenue from customers operating in coal-related activities	Ikke relevant		
E1	E1-9	67e	Net revenue from customers operating in oil-related activities	Ikke relevant		
E1	E1-9	67e	Net revenue from customers operating in gas-related activities	Ikke relevant		
E1	E1-9	67e	Percentage of net revenue from customers operating in coal-related activities	Ikke relevant		
E1	E1-9	67e	Percentage of net revenue from customers operating in oil-related activities	Ikke relevant		
E1	E1-9	67e	Percentage of net revenue from customers operating in gas-related activities	Ikke relevant		
E1	E1-9	AR 76, 67e	Percentage of net revenue from business activities at material transition risk	Ikke relevant		
E1	E1-9	AR 76b	Disclosure of risk factors for net revenue from business activities at material transition risk	Ikke relevant		
E1	E1-9	AR 76b	Disclosure of magnitude of anticipated financial effects in terms of margin erosion for business activities at material transition risk	Ikke relevant		
E1	E1-9	68a	Disclosure of reconciliations with financial statements of significant amounts of assets and net revenue at material physical risk	Ikke relevant		

Tabellen fortsetter neste side.

ESRS	Rapporterings-krav	Paragraf	ESRS E1 Klima, Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapportering	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 2-2 Klima (E1)	Kommentar
E1	E1-9	68b	Disclosure of reconciliations with financial statements of significant amounts of assets, liabilities and net revenue at material transition risk	Ikke relevant		
E1	E1-9	69a	Expected cost savings from climate change mitigation actions	Nei		Ikke beskrevet.
E1	E1-9	69a	Expected cost savings from climate change adaptation actions	Nei		Ikke beskrevet.
E1	E1-9	69b	Potential market size of low-carbon products and services or adaptation solutions to which undertaking has or may have access	Nei		Ikke beskrevet.
E1	E1-9	69b	Expected changes to net revenue from low-carbon products and services or adaptation solutions to which undertaking has or may have access	Nei		Ikke beskrevet.
E1	E1.GOV-3	13	Disclosure of how climate-related considerations are factored into remuneration of members of administrative, management and supervisory bodies	Ja	Integrasjon av bærekraft i bonusordninger	Bane NOR opererer ikke med dette i dag.
E1	E1.GOV-3	13	Percentage of remuneration recognised that is linked to climate related considerations	Ikke relevant		
E1	E1.GOV-3	13	Explanation of climate-related considerations that are factored into remuneration of members of administrative, management and supervisory bodies	Ikke relevant		
E1	E1.SBM-3	18	Type of climate-related risk	Ja	Opplysninger om prosessen med vurdering av vesentlighet.	Omtale av fysiske risikoer og overgangsrisikoer.
E1	E1.SBM-3	19a	Description of scope of resilience analysis	Nei	Forretningsmodell og klimaomstillingsplan.	Det er ikke gjennomført robusthetsanalyse for klima.
E1	E1.SBM-3	19b	Disclosure of how resilience analysis has been conducted	Ikke relevant		Se forrige.
E1	E1.SBM-3	19b	Date of resilience analysis	Ikke relevant		Se forrige.
E1	E1.SBM-3	AR 7b	Time horizons applied for resilience analysis	Ikke relevant		Se forrige.
E1	E1.SBM-3	19c	Description of results of resilience analysis	Ikke relevant		Se forrige.
E1	E1.SBM-3	AR 8b	Description of ability to adjust or adapt strategy and business model to climate change	Delvis	Opplysninger om prosessen med vurdering av vesentlighet. Strategi og styring.	BN vurderer sin forretningsmodell overordnet som robust.
E1	E1.IRO-1	20a, AR 9	Description of process in relation to impacts on climate change	Ja	Opplysninger om prosessen med vurdering av vesentlighet.	
E1	E1.IRO-1	20b	Description of process in relation to climate-related physical risks in own operations and along value chain	Ja	Opplysninger om prosessen med vurdering av vesentlighet.	

Tabellen fortsetter neste side.

ESRS	Rapporterings-krav	Paragraf	ESRS E1 Klima, Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapportering	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, kapittel 2-2 Klima (E1)	Kommentar
E1	E1.IRO-1	AR 11a	Climate-related hazards have been identified over short-, medium- and long-term time horizons	Nei	Opplysninger om prosessen med vurdering av vesentlighet	De fysiske klimarisikoene er ikke inndelt i ulike tidshorisonter, men en generell vurdering av økt risiko tilknyttet klimaendringer.
E1	E1.IRO-1	AR 11a	Undertaking has screened whether assets and business activities may be exposed to climate-related hazards	Ja	Opplysninger om prosessen med vurdering av vesentlighet	Kartlegge for klimasårbarhet er en sentral del av Bane NORs arbeid med en robust og sikker jernbaneinfrastruktur
E1	E1.IRO-1	AR 11b	Short-, medium- and long-term time horizons have been defined	Nei		Se AR 11a.
E1	E1.IRO-1	AR 11c	Extent to which assets and business activities may be exposed and are sensitive to identified climate-related hazards has been assessed	Ja	Opplysninger om prosessen med vurdering av vesentlighet	Kartlegge for klimasårbarhet er en sentral del av Bane NORs arbeid med en robust og sikker jernbaneinfrastruktur
E1	E1.IRO-1	AR 11d	Identification of climate-related hazards and assessment of exposure and sensitivity are informed by high emissions climate scenarios	Nei		Ikke spesifisert utslippsscenarier med ulike temperaturer.
E1	E1.IRO-1	21	Explanation of how climate-related scenario analysis has been used to inform identification and assessment of physical risks over short, medium and long-term	Nei		Ikke utført klimascenarieanalyser eller risikovurderinger i ulike tidshorisonter
E1	E1.IRO-1	20c	Description of process in relation to climate-related transition risks and opportunities in own operations and along value chain	Ja	Opplysninger om prosessen med vurdering av vesentlighet	
E1	E1.IRO-1	AR 12a	Transition events have been identified over short-, medium- and long-term time horizons	Nei		
E1	E1.IRO-1	AR 12a	Undertaking has screened whether assets and business activities may be exposed to transition events	Nei		
E1	E1.IRO-1	AR 12b	Extent to which assets and business activities may be exposed and are sensitive to identified transition events has been assessed	Nei		
E1	E1.IRO-1	AR 12c	Identification of transition events and assessment of exposure has been informed by climate-related scenario analysis	Nei		
E1	E1.IRO-1	AR 12d	Assets and business activities that are incompatible with or need significant efforts to be compatible with transition to climate-neutral economy have been identified	Ja	Strategi og styring	Anleggsvirksomhet er utslippsintensivt, men jernbane som transportform kan være mer klimavennlig enn alternativet.
E1	E1.IRO-1	21	Explanation of how climate-related scenario analysis has been used to inform identification and assessment of transition risks and opportunities over short, medium and long-term	Nei		Har ikke gjennomført egen scenarioanalyse.
E1	E1.IRO-1	AR 15	Explanation of how climate scenarios used are compatible with critical climate-related assumptions made in financial statements	Nei		Dette er et utviklingspunkt for virksomheten.

Tabellen fortsetter neste side.

Tabell 54 ESRS E4 - Biomangfold og økosystemer

ESRS	Rapporterings-krav	Paragraf	ESRS E4 Biomangfold og økosystemer, Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapportering	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, i kapittel Biomangfold og økosystemer (E4)	Kommentar
E4	E4-1	13 a	Disclosure of resilience of current business model(s) and strategy to biodiversity and ecosystems-related physical, transition and systemic risks and opportunities	Delvis	"Strategi og styring - Omstillingsplan og ivaretakelse av biologisk mangfold og økosystemer i strategi og forretningsmodell (E4-1), Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell (E4-1, ESRS 2 SBM 3)"	Ikke fullstendig resiliens-analyse iht alle kriterier. Foretatt overordnet vurdering.
E4	E4-1	13 b	Disclosure of scope of resilience analysis along own operations and related upstream and downstream value chain	Nei		Se pkt over. Robusthet ikke vurdert for verdikjeden mhp biomangfold og øko-systemer, men stiller krav som hovedregel til miljø-ledelse og miljøkompetanse i kontraktene.
E4	E4-1	13 c	Disclosure of key assumptions made (biodiversity and ecosystems)	Delvis	"Tiltak og ressurser (MDR-A, E4-3)"	Beskriver antagelser rundt BNs påvirkninger og muligheter.
E4	E4-1	13 d	Disclosure of time horizons used for analysis (biodiversity and ecosystems)	Nei		
E4	E4-1	13 e	Disclosure of results of resilience analysis (biodiversity and ecosystems)	Delvis	"Strategi og styring -Omstillings-plan og ivaretakelse av biologisk mangfold og økosystemer i strategi og forretningsmodell"	Ikke fullstendig resiliens-analyse iht alle kriterier. Foretatt overordnet vurdering.
E4	E4-1	13 f	Disclosure of involvement of stakeholders (biodiversity and ecosystems)	Delvis	"Tiltak og ressurser (MDR-A, E4-3)"	Biomangfold må vurderes på tvers av eiendoms-grenser. Gitt eksempler på samarbeid ift fremmedarter.
E4	E4-1	19 a)	Hvorvidt foretaket har produksjonssteder i eller i nærheten av områder med sårbart biologisk mangfold	Delvis	"Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell (SBM 3)"	Beskrivelse av GIS-analysen langs eksisterende infra-struktur med formål å kartlegge sårbart biologisk mangfold som jernbanen går gjennom eller har nærføring til.
E4	E4-2	22	Policies to manage material impacts, risks, dependencies and opportunities related to bio-diversity and ecosystems [see ESRS 2 - MDR-P]	Delvis	"Retningslinjer (IRO-1, MDR-P, SBM-3)"	Ivaretar nesten alle punkter, se ESRS 2 MDR.
E4	E4-2	23 a	Disclosure on whether and how biodiversity and ecosystems-related policies relate to matters reported in E4 AR4	Ja	"Innledende kapittel om klima og miljø, Retningslinjer"	Tabell med oversikt over viktige retningslinjer.
E4	E4-2	23 b	Explanation of whether and how biodiversity and ecosystems-related policy relates to material biodiversity and ecosystems-related impacts	Ja	"Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell (E4-1, ESRS 2 SBM 3), Retningslinjer"	Illustrasjon med koblinger mellom risiko og foreslåtte forebyggende tiltak.

Tabellen fortsetter neste side.

ESRS	Rapporterings-krav	Paragraf	ESRS E4 Biomangfold og økosystemer, Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapportering	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, i kapittel Biomangfold og økosystemer (E4)	Kommentar
E4	E4-2	23 c	Explanation of whether and how biodiversity and ecosystems-related policy relates to material dependencies and material physical and transition risks and opportunities	Delvis	"Innledende kapitell om klima og miljø, Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell, Retningslinjer, Håndtering av påvirkninger, risiko og muligheter "	Bane NOR gode på risikostyring, men mulighets-tenkning er ikke integrert i styrende dokumenter. Dette jobbes det med, BREEAM fremmer også dette.
E4	E4-2	23 d	Explanation of whether and how biodiversity and ecosystems-related policy supports traceability of products, components and raw materials with significant actual or potential impacts on biodiversity and ecosystems along value chain	Delvis	Retningslinjer	Er med som et risikomoment i sjekklisten ytre miljø. Forebyggende tiltak er listet opp: krav til miljødokumentasjon og LCA-vurderinger.
E4	E4-2	23 e	Explanation of whether and how biodiversity and ecosystems-related policy addresses production, sourcing or consumption from ecosystems that are managed to maintain or enhance conditions for biodiversity	Nei		Foreligger ikke, umodent område.
E4	E4-2	23 f	Explanation of whether and how biodiversity and ecosystems-related policy addresses social consequences of biodiversity and ecosystems-related impacts	Nei		Foreligger ikke aggregerte data. Bane NOR jobber i noen tilfeller med lokale jeger/fiskerforbund om eksempelvis fiskepassasjer som krysser jernbanen, dette kan være relevant å trekke fram i framtiden.
E4	E4-2	24 a	Biodiversity and ecosystem protection policy covering operational sites owned, leased, managed in or near protected area or biodiversity-sensitive area outside protected areas has been adopted	Ja	"Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell"	Viser til GIS-analysen over verdill natur langs eksisterende infrastruktur og bruk av resultater i regionale Miljøplaner mm., for utbygging gjelder en rekke retningslinjer som krever at stedsspesifikke miljøhensyn avdekkes, eks miljøledelse i prosjekter.
E4	E4-2	24 b	Sustainable land or agriculture practices or policies have been adopted	Ikke relevant		.
E4	E4-2	24 c	Sustainable oceans or seas practices or policies have been adopted	Ikke relevant		.
E4	E4-2	24 d	Policies to address deforestation have been adopted	Ikke relevant		Antar ikke særlig relevant.
E4	E4-3	27	Actions and resources in relation to biodiversity and ecosystems [see ESRS 2 - MDR-A]	Delvis	"Tiltak og ressurser (MDR-A)"	Det er gitt noen eksempler men data om alle aktiviteter som er relevante i 2024 foreligger ikke på aggregert nivå.
E4	E4-3	28 a	Opplyse om hvordan det har anvendt begrensningshierarkiet med hensyn til sine tiltak (unngåelse, minimering, restaurering/rehabilitering samt kompensasjon eller erstatning).	Delvis	"Tiltak og ressurser (MDR-A)"	Beskrivelse av hvordan tiltakshierarkiet følges.

Tabellen fortsetter neste side.

ESRS	Rapporterings-krav	Paragraf	ESRS E4 Biomangfold og økosystemer, Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapportering	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, i kapittel Biomangfold og økosystemer (E4)	Kommentar
E4	E4-3	28 b	Biodiversity offsets were used in action plan	Delvis	Titak og ressurser (MDR-A)	Kun en setning om at økologisk kompensasjon kan være relevant i utbyggingsprosjekter.
E4	E4-3	28 b (i)	Disclosure of aim of biodiversity offset and key performance indicators used	Nei		.
E4	E4-3	28 b (ii)	Financing effects (direct and indirect costs) of biodiversity offsets	Nei		.
E4	E4-3	28 b (iii)	Description of biodiversity offsets	Delvis	Titak og ressurser (MDR-A)	Nevnt at det kan være aktuelt å kompensere for beslag av viktige naturområder, såkalt økologisk kompensasjon. Vi jobber med dette i ett prosjekt (utviklingsområde), men ikke modent for rapportering p.t.
E4	E4-3	28 c	Description of whether and how local and indigenous knowledge and nature-based solutions have been incorporated into biodiversity and ecosystems-related action	Delvis	Håndtering av påvirkninger, risiko og muligheter	Viser et eksempel som har fremmet biologisk mangfold knyttet til vann og gjennomført naturbasert løsning.
E4	E4-4	29	Tracking effectiveness of policies and actions through targets [see ESRS 2 MDR-T]	Nei	Mål og måltall	Virksomhetsspesifikke mål knyttet til arealendringer og fremmedarter under utarbeidelse.
E4	E4-4	32 a	Ecological threshold and allocation of impacts to undertaking were applied when setting target (biodiversity and ecosystems)	Nei		Virksomhetsspesifikke mål knyttet til E4 under utarbeidelse.
E4	E4-4	32 a i)	Disclosure of ecological threshold identified and methodology used to identify threshold (biodiversity and ecosystems)	Nei		Virksomhetsspesifikke mål knyttet til E4 under utarbeidelse.
E4	E4-4	32 a ii)	Disclosure of how entity-specific threshold was determined (biodiversity and ecosystems)	Nei		Virksomhetsspesifikke mål knyttet til E4 under utarbeidelse.
E4	E4-4	32 a iii)	Disclosure of how responsibility for respecting identified ecological threshold is allocated (biodiversity and ecosystems)	Nei		Virksomhetsspesifikke mål knyttet til E4 under utarbeidelse.
E4	E4-4	32 b	Target is informed by relevant aspect of EU Biodiversity Strategy for 2030	Nei		Virksomhetsspesifikke mål knyttet til E4 under utarbeidelse.
E4	E4-4	32 c	Disclosure of how the targets relate to the biodiversity and ecosystem impacts, dependencies, risks and opportunities identified in relation to own operations and upstream and downstream value chain	Nei		Virksomhetsspesifikke mål knyttet til E4 under utarbeidelse.
E4	E4-4	32 d	Disclosure of the geographical scope of the targets	Nei		Virksomhetsspesifikke mål knyttet til E4 under utarbeidelse.

Tabellen fortsetter neste side.

ESRS	Rapporterings-krav	Paragraf	ESRS E4 Biomangfold og økosystemer, Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapportering	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, i kapittel Biomangfold og økosystemer (E4)	Kommentar
E4	E4-4	32 e	Biodiversity offsets were used in setting target	Nei		Virksomhetsspesifikke mål knyttet til E4 under utarbeidelse.
E4	E4-4	32 f	Layer in mitigation hierarchy to which target can be allocated (biodiversity and ecosystems)	Nei		Virksomhetsspesifikke mål knyttet til E4 under utarbeidelse.
E4	E4-4	AR 22	The target addresses shortcomings related to the Substantial Contribution criteria	Nei		Virksomhetsspesifikke mål knyttet til E4 under utarbeidelse.
E4	E4-5	35	Number of sites owned, leased or managed in or near protected areas or key biodiversity areas that undertaking is negatively affecting	Ja	Mål og måltall	Antall utbyggingsprosjekter idriftssatt for rapporteringsår som har en arealendring innenfor definisjon av måltall.
E4	E4-5	35	Area of sites owned, leased or managed in or near protected areas or key biodiversity areas that undertaking is negatively affecting	Ja	Mål og måltall	Dekar verdifull natur som er endret i de idriftssatte prosjektene for rapporteringsår.
E4	E4-5	38	Disclosure of metrics considered relevant (land-use change, freshwater-use change and (or) sea-use change)	Ja	Mål og måltall	Arealinngrep idriftssatte prosjekter for rapporteringsår og indikator fremmedarter beløp brukt i rapporteringsår innenfor drift og vedlikehold.
E4	E4-6	45 a	Disclosure of quantitative information about potential financial effects of material risks and opportunities arising from biodiversity- and ecosystem-related impacts and dependencies	Delvis	"Forventede finansielle effekter"	Vesentlighetsvurdering: risiko i form av skjerpede krav er vurdert helt overordnet, ikke konkret beløp, men over terskelverdi.
E4	E4-6	45 a	Disclosure of qualitative information about potential financial effects of material risks and opportunities arising from biodiversity- and ecosystem-related impacts and dependencies	Delvis		Vesentlighetsvurdering: skjerpede krav er vurdert å kunne ha medføre endringer knyttet til valg av trasé og byggteknisk løsning.
E4	E4-6	45 b	Description of effects considered, related impacts and dependencies (biodiversity and ecosystems)	Nei		Kun overordnet vurdering ifm vesentlighetsanalysen, se punkt over.
E4	E4-6	45 c	Disclosure of critical assumptions used in estimates of financial effects of material risks and opportunities arising from biodiversity- and ecosystem-related impacts and dependencies	Nei		Kun overordnet vurdering ifm vesentlighetsanalysen, se punkt over.
E4	E4-6	AR 39	Description of related products and services at risk (biodiversity and ecosystems)	Nei		kun overordnet vurdering ifm vesentlighetsanalysen, se punkt over.
E4	E4-6	AR 39	Explanation of how time horizons are defined, financial amounts are estimated and critical assumptions made (biodiversity and ecosystems)	Nei		Kun overordnet vurdering ifm vesentlighetsanalysen, se punkt over.
E4	SBM-3	16 a	List of material sites in own operation	Delvis	"Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell (E4-1, ESRS 2 SBM 3)"	Breakdown foreligger ikke for eksisterende bane, kun et overordnet estimat. Data lar seg vanskelig illustrere.

Tabellen fortsetter neste side.

ESRS	Rapporterings-krav	Paragraf	ESRS E4 Biomangfold og økosystemer, Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapportering	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, i kapittel Biomangfold og økosystemer (E4)	Kommentar
E4	SBM-3	16 a i)	Activities related to sites located in or near biodiversity-sensitive areas negatively affect these areas where conclusions or necessary mitigation measures have not been implemented or are ongoing	Nei		Breakdown foreligger ikke på det detaljnivået for eksisterende bane, og ikke heller aggregering av data fra aktiviteter.
E4	SBM-3	16 a ii)	breakdown of material sites located in or near biodiversity-sensitive area	Nei		Breakdown foreligger ikke for eksisterende bane, kun et overordnet estimat. Data lar seg vanskelig illustrere. Prosjektene er identifisert.
E4	SBM-3	16 a iii)	Disclosure of biodiversity-sensitive areas impacted	Delvis	Mål og måltall	Foreligger for idriftssatte prosjekter, men ikke detaljert.
E4	SBM-3	16 b	Material negative impacts with regards to land degradation, desertification or soil sealing have been identified	Ikke relevant		.
E4	SBM-3	16 c	Own operations affect threatened species	Delvis	Retningslinjer	Illustrasjon med faremomenter for generisk beskrivelse. Ødeleggelse av naturverdier herunder truede arter, er et eksempel på et faremoment.
E4	IRO-1	17 a	Disclosure of whether and how actual and potential impacts on biodiversity and ecosystems at own site locations and in value chain have been identified and assessed	Ja	"Innledning klima og miljø, Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell (E4-1, ESRS 2 SBM 3), Håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter, Retningslinjer"	Beskrevet 1 overordnet hvordan de mest vesentlige temaene og under-temaene ble valgt, 2 beskrevet i det operative fordelt på utbygging og DV hvordan stedsspesikke risiko identifiseres og vurderes.
E4	IRO-1	17 b	Disclosure of whether and how dependencies on biodiversity and ecosystems and their services have been identified and assessed at own site locations and in value chain	Ikke relevant		Direkte avhengigheter av biomangfold og økosystemer - gjelder ikke Bane NOR sin virksomhet direkte, med unntak av muligens økosystemtjenester for klimatilpasning, vurderes under E1.
E4	IRO-1	17 c	Disclosure of whether and how transition and physical risks and opportunities related to biodiversity and ecosystems have been identified and assessed	Delvis	"Håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter, Retningslinjer"	Bane NOR jobber risikobasert i det operative mhp biomangfold og økosystemer, dette er knyttet til fysisk risiko for biomangfold og økosystemer.
E4	IRO-1	17 d	Disclosure of whether and how systemic risks to own business model have been considered	Nei		Umodent.
E4	IRO-1	17 d	Disclosure of whether and how systemic risks to society have been considered in assessment of biodiversity and ecosystems-related risks	Nei		Umodent.

ESRS	Rapporterings-krav	Paragraf	ESRS E4 Biomangfold og økosystemer, Beskrivelse av krav	Ivaretatt i Bane NORs rapportering	Henvisning til hvor i Bærekraftsberetningen kravet er svart ut, i kapittel Biomangfold og økosystemer (E4)	Kommentar
E4	IRO-1	17 e	Disclosure of whether and how consultations with affected communities on sustainability assessments of shared biological resources and ecosystems have been conducted	Nei		Interaksjon med lokalsamfunnet, men ikke spesifikt relatert til biomangfold og økosystemer.
E4	IRO-1	17 e (i)	Disclosure of whether and how specific sites, raw materials production or sourcing with negative or potential negative impacts on affected communities	Nei		Interaksjon med lokalsamfunnet, men ikke spesifikt relatert til biomangfold og økosystemer.
E4	IRO-1	17 e (ii)	Disclosure of whether and how communities were involved in materiality assessment	Nei		Ikke spesifikt relatert til biomangfold og økosystemer.
E4	IRO-1	17 e (iii)	Disclosure of whether and how negative impacts on priority ecosystem services of relevance to affected communities may be avoided	Nei		Interaksjon med lokalsamfunnet, men ikke spesifikt relatert til biomangfold og økosystemer.
E4	IRO-1	19a	Undertaking has sites located in or near biodiversity-sensitive areas	Delvis	"Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell (E4-1, ESRS 2 SBM 3), Håndtering av påvirkninger, risiko og muligheter"	Eksisterende jernbane i tilknytning verdifull natur, beskrivelser av hvordan verdifull natur i nærheten av jernbanen blir identifisert og hvordan resultatene blir brukt.
E4	IRO-1	19a	Activities related to sites located in or near biodiversity-sensitive areas negatively affect these areas by leading to deterioration of natural habitats and habitats of species and to disturbance of species for which protected area has been designated	Nei		Har ikke aggregert informasjon om dette.
E4	IRO-1	19b	It has been concluded that it is necessary to implement biodiversity mitigation measures	Delvis	Retningslinjer	Har ikke aggregert informasjon om resultater og etterlevelse, men retningslinjer tilsier at ved vesentlig risiko skal tiltak gjennomføres.

Tabell 55 ESRS E5 Ressursbruk og sirkulærøkonomi

ESRS	DR	Para-graph	Name	Data Type	Appendix C (SFDR + PILLAR 3 + Bench-mark + CL)	V [Volun-tary]	Ivaretatt i Bane NORs rappor-tering	Henvisning til hvor i Bærekrafts-beretningen kravet er svart ut	Kommentar
E5	E5-1	14	Policies to manage its material impacts, risks and opportunities related to resource use and circular economy [see ESRS 2 MDR-P]	MDR-P			Delvis	Retningslinjer og prosesser (ESRS 2 MDRP E51, E52)	"Beskrevet i Håndtering av påvirkninger, risiko og muligheter - Retnings-linjer og prosesser (ESRS 2 MDRP E51, E52)"
E5	E5-1	15 a	Disclosure of whether and how policy addresses transitioning away from extraction of virgin resources, including relative increases in use of secondary (recycled) resources	narra-tive			nei		
E5	E5-1	15 b	Disclosure of whether and how policy addresses sustainable sourcing and use of renewable resources	narra-tive			nei		
E5	E5-1	AR 9 a	Description of whether and how policy addresses waste hierarchy (prevention, preparing for re-use, recycling, other recovery, disposal)	narra-tive		V	Ja	Retningslinjer og prosesser (ESRS 2 MDRP E51, E52)	Beskrevet i Instruksen for avfall håndtering som er henvist i rapporten
E5	E5-1	AR 9 b	Description of whether and how policy addresses prioritisation of strategies to avoid or minimise waste over waste treatment strategies	narra-tive		V	Ja	Retningslinjer og prosesser (ESRS 2 MDRP E51, E52)	Beskrevet i Instruksen for avfall håndtering som er henvist i rapporten
E5	E5-2	19	Actions and resources in relation to resource use and circular economy [see ESRS 2 MDR-A]	MDR-A			Delvis	Tiltak for reduk-sjon av klima og miljø påvirknin-ger som følge av ressurser (ESRS 2 MDR-A)	Beskrevet i anskaffelser og logsitikk konsern-prosedyrer som er henvist i rapporten
E5	E5-2	20 a	Description of higher levels of resource efficiency in use of technical and biological materials and water	narra-tive		V	ikke relevant		
E5	E5-2	20 b	Description of higher rates of use of secondary raw materials	narra-tive		V	Nei		
E5	E5-2	20 c	Description of application of circular design	narra-tive		V	Nei		
E5	E5-2	20 d	Description of application of circular business practices	narra-tive		V	Ja	Retningslinjer og prosesser (ESRS 2 MDRP E51, E52)	Beskrevet i anskaffelser og logsitikk konsern-prosedyrer som er henvist i rapporten

ESRS	DR	Para-graph	Name	Data Type	Appendix C (SFDR + PILLAR 3 + Bench-mark + CL)	V [Volun-tary]	Ivaretatt i Bane NORs rappor-tering	Henvisning til hvor i Bærekrafts-beretningen kravet er svart ut	Kommentar
E5	E5-2	20 e	Description of actions taken to prevent waste generation	narra-tive		V	Ja	Tiltak for reduk-sjon av klima og miljø påvirknin-ger som følge av ressurser (ESRS 2 MDR-A)	Beskrevet i Instruksen for avfall håndtering som er henvist i rapporten
E5	E5-2	20 f	Description of Optimistation of waste management in	narra-tive		V	Delvis		Beskrevet i Instruksen for avfall håndtering som er henvist i rapporten
E5	E5-2	AR 11	Information about collective action on development of collaborations or initiatives increasing circularity of products and materials	narra-tive		V	Ja	Retningslinjer og prosesser (ESRS 2 MDR-P, E5-1)	Beskrevet i anskaffelser og logsitikk konsern-prosedyrer som er henvist i rapporten
E5	E5-2	AR 12 a	Description of contribution to circular economy	narra-tive		V	Delvis	Retningslinjer og prosesser (ESRS 2 MDR-P E5-1)	
E5	E5-2	AR 12 b	Description of other stakeholders involved in collective action (re-source use and circular economy)	narra-tive		V	Delvis	Retningslinjer og prosesser (ESRS 2 MDR-P E5-1)	
E5	E5-2	AR 12 c	Description of organisation of project (resource use and circular economy)	narra-tive		V	Ja	Retningslinjer og prosesser (ESRS 2 MDR-P E5-1)	Beskrevet i anskaffelser og logsitikk konsern-prosedyrer som er henvist i rapporten
E5	E5-3	23	Tracking effectiveness of policies and actions through targets [see ESRS 2 MDR-T]	MDR-T			Delvis	Målindikatorer og mål	
E5	E5-3	24	Disclosure of how target relates to resources (resource use and circular economy)	narra-tive					
E5	E5-3	24 a	Disclosure of how target relates to increase of circular design	narra-tive					
E5	E5-3	24 b	Disclosure of how target relates to increase of circular material use rate	narra-tive			Delvis	Målindikatorer og mål	konsernprosedyrer for anskaffelser, og logistikk (STY604553, STY605500) Logistikkportalen;
E5	E5-3	24 c	Disclosure of how target relates to minimisation of primary raw material	narra-tive			Delvis	Målindikatorer og mål	konsernprosedyrer for anskaffelser, og logistikk (STY604553, STY605500) Logistikkportalen;
E5	E5-3	24 d	Disclosure of how target relates to reversal of depletion of stock of renewable resources	narra-tive					

ESRS	DR	Para-graph	Name	Data Type	Appendix C (SFDR + PILLAR 3 + Bench-mark + CL)	V [Volun-tary]	Ivaretatt i Bane NORs rappor-tering	Henvisning til hvor i Bærekrafts-beretningen kravet er svart ut	Kommentar
E5	E5-3	24 e	Target relates to waste management	semi-narrative			Delvis	Målindikatorer og mål	konsernprosedyrer for anskaffelser, og logistikk (STY604553, STY605500) Logistikkportalen;
E5	E5-3	24 e	Disclosure of how target relates to waste management	narra-tive			Delvis	Målindikatorer og mål	konsernprosedyrer for anskaffelser, og logistikk (STY604553, STY605500) Logistikkportalen;
E5	E5-3	24 f	Disclosure of how target relates to other matters related to re-source use or circular economy	narra-tive					
E5	E5-3	25	Layer in waste hierarchy to which target relates	semi-narrative			Ja		Beskrevet i Instruksen for avfall håndtering som er henvist i rapporten
E5	E5-3	26 a	Disclosure of ecological thres-hold identified and methodology used to identify ecological thres-hold (resource use and circular economy)	narra-tive		V	Ikke relevant		
E5	E5-3	26 b	Disclosure of how ecological entity-specific threshold was determined (resource use and circular economy)	narra-tive		V	Ikke relevant		
E5	E5-3	26 c	Disclosure of how responsibility for respecting identified ecologi-cal threshold is allocated (resour-ce use and circular economy)	narra-tive		V	Ikke relevant		
E5	E5-3	27	The targets being set and presented are mandatory (required by legislation)	semi-narrative			Delvis	Målindikatorer og mål	Beskrevet i Instruksen for avfall håndtering som er henvist i rapporten
E5	E5-4	30	Disclosure of information on material resource inflows	narra-tive			Ja	Målindikatorer og mål	Beskrevet i Instruksen for avfall håndtering som er henvist i rapporten
E5	E5-4	31 a	Overall total weight of products and technical and biological materials used during the reporting period	Mass			Delvis	Målindikatorer og mål	Beskrevet i Instruksen for avfall håndtering som er henvist i rapporten
E5	E5-4	31b	Percentage of biological materials (and biofuels used for non-energy purposes)	Percent			Ikke relevant		

ESRS	DR	Para-graph	Name	Data Type	Appendix C (SFDR + PILLAR 3 + Bench-mark + CL)	V [Volun-tary]	Ivaretatt i Bane NORs rappor-tering	Henvisning til hvor i Bærekrafts-beretningen kravet er svart ut	Kommentar
E5	E5-4	31c	The absolute weight of secondary reused or recycled components, secondary inter-mediary products and secondary materials used to manufacture the undertaking's products and services (including packaging)	Mass			Ikke relevant		
E5	E5-4	31c	Percentage of secondary reused or recycled components, secon-dary intermediary products and secondary materials	Percent			Ikke relevant		
E5	E5-4	32	Description of methodologies used to calculate data and key assumptions used	narra-tive			Ikke relevant		
E5	E5-4	AR 22	Description of materials that are sourced from by-products or waste stream	narra-tive			Ikke relevant		
E5	E5-4	AR 25	Description of how double counting was avoided and of choices made	narra-tive			Ikke relevant		
E5	E5-5	35	Description of the key products and materials that come out of the undertaking's production process	narra-tive			Ikke relevant		
E5	E5-5	36 a	Disclosure of the expected durability of the products placed on the market, in relation to the industry average for each product group	Table/ Percent			Ikke relevant		
E5	E5-5	36 b	Disclosure of the reparability of products	narra-tive			Ikke relevant		
E5	E5-5	36 c	The rates of recyclable content in products	Percent			Ikke relevant		
E5	E5-5	36 c	The rates of recyclable content in products packaging	Percent			Ikke relevant		
E5	E5-5	40	Description of methodologies used to calculate data (resource outflows)	narra-tive			Ikke relevant		
E5	E5-5	37 a	Total Waste generated	Mass			Ja	Målindikatorer og mål	Beskrevet i Instruksen for avfall håndtering som er henvist i rapporten
E5	E5-5	37 b	Hazardous waste diverted from disposal	Mass			Ikke relevant		

ESRS	DR	Para-graph	Name	Data Type	Appendix C (SFDR + PILLAR 3 + Bench-mark + CL)	V [Volun-tary]	Ivaretatt i Bane NORs rappor-tering	Henvisning til hvor i Bærekrafts-beretningen kravet er svart ut	Kommentar
E5	E5-5	37 b(i)	Hazardous waste diverted from disposal due to preparation for reuse	Mass			Ikke relevant		
E5	E5-5	37 b(ii)	Hazardous waste diverted from disposal due to recycling	Mass			Ikke relevant		
E5	E5-5	37 b(ii)	Hazardous waste diverted from disposal due to other recovery operations	Mass			Ikke relevant		
E5	E5-5	37 b	Non-hazardous waste diverted from disposal	Mass			Ikke relevant		
E5	E5-5	37 b(i)	Non-hazardous waste diverted from disposal due to preparation for reuse	Mass			Ikke relevant		
E5	E5-5	37 b(ii)	Non-hazardous waste diverted from disposal due to recycling	Mass			Ikke relevant		
E5	E5-5	37 b(ii)	Non-hazardous waste diverted from disposal due to other recovery operations	Mass			Ikke relevant		
E5	E5-5	37 c	Hazardous waste directed to disposal	Mass			Ikke relevant		
E5	E5-5	37 c(i)	Hazardous waste directed to disposal by incineration	Mass			Ikke relevant		
E5	E5-5	37 c(ii)	Hazardous waste directed to disposal by landfilling	Mass			Ikke relevant		
E5	E5-5	37 c(ii)	Hazardous waste directed to disposal by other disposal operations	Mass			Ikke relevant		
E5	E5-5	37 c	Non-hazardous waste directed to disposal	Mass			Ikke relevant		
E5	E5-5	37 c(i)	Non-hazardous waste directed to disposal by incineration	Mass			Ikke relevant		
E5	E5-5	37 c(ii)	Non-hazardous waste directed to disposal by landfilling	Mass			Ikke relevant		
E5	E5-5	37 c(ii)	Non-hazardous waste directed to disposal by other disposal operations	Mass			Ikke relevant		
E5	E5-5	37 d	Non-recycled waste	Mass	SFDR		Ja	Målindikatorer og mål	Beskrevet i Instruksen for avfall håndtering som er henvist i rapporten - kan regnes ut fra sorterings-graden.

ESRS	DR	Para-graph	Name	Data Type	Appendix C (SFDR + PILLAR 3 + Bench-mark + CL)	V [Volun-tary]	Ivaretatt i Bane NORs rappor-tering	Henvisning til hvor i Bærekrafts-beretningen kravet er svart ut	Kommentar
E5	E5-5	37 d	Percentage of non-recycled waste	Percent	SFDR		Ja	Målindikatorer og mål	Beskrevet i Instruksen for avfall håndtering som er henvist i rapporten - kan regnes ut fra sorterings-graden.
E5	E5-5	38	Disclosure of composition of waste	narra-tive			Ikke relevant		
E5	E5-5	38 a	Disclosure of waste streams relevant to undertaking's sector or activities	narra-tive			Ikke relevant		
E5	E5-5	38 b	Disclosure of materials that are present in waste	narra-tive			Ikke relevant		
E5	E5-5	39	Total amount of hazardous waste	Mass	SFDR		Ikke relevant		
E5	E5-5	39	Total amount of radioactive waste	Mass	SFDR		Ikke relevant		
E5	E5-5	40	Description of methodologies used to calculate data (waste generated)	narra-tive			Ja	Målindikatorer og mål	Beskrevet i Instruksen for avfall håndtering som er henvist i rapporten
E5	E5-5	AR 28	Disclosure of its engagement in product end-of-life waste management	narra-tive		V			
E5	E5-6	43 a	Disclosure of quantitative information about potential financial effects of material risks and opportunities arising from resource use and circular econ-omy-related impacts	narra-tive			Ja	Bane NORs ressursbruk	Beskrevet i Instruksen for avfall håndtering som er henvist i rapporten
E5	E5-6	43 a	Disclosure of qualitative informa-tion of potential financial effects of material risks and opportuniti-es arising from resource use and circular economy-related impacts	narra-tive			Ja	Bane NORs ressursbruk	Beskrevet i Instruksen for avfall håndtering som er henvist i rapporten
E5	E5-6	43 b	Description of effects considered and related impacts (resource use and circular economy)	narra-tive			Ja	Bane NORs ressursbruk	Beskrevet i Instruksen for avfall håndtering som er henvist i rapporten
E5	E5-6	43 c	Disclosure of critical assum-ptions used in estimates of financial effects of material risks and opportunities arising from resource use and circular economy-related impacts	narra-tive			Ja	Bane NORs ressursbruk	Beskrevet i Instruksen for avfall håndtering som er henvist i rapporten
E5	E5-6	AR 35	Description of related products and services at risk (resource use and circular economy)	narra-tive			Ja	Bane NORs ressursbruk	Beskrevet i Instruksen for avfall håndtering som er henvist i rapporten

ESRS	DR	Para-graph	Name	Data Type	Appendix C (SFDR + PILLAR 3 + Bench-mark + CL)	V [Volun-tary]	Ivaretatt i Bane NORs rappor-tering	Henvisning til hvor i Bærekrafts-beretningen kravet er svart ut	Kommentar
E5	E5-6	AR 35	Explanation of how time horizons are defined, financial amounts are estimated and of critical assumptions made (resource use and circular economy)	narra-tive			Ja	Bane NORs ressursbruk	Beskrevet i Instruksen for avfall håndtering som er henvist i rapporten
E5	IRO-1	11 a	Disclosure of methodologies, assumptions and tools used in the screening in order to identify actual and potential impacts, risks and opportunities in own operations and upstream and downstream value chain	narra-tive			Ja	Generelle opplysninger - ESRS 2	
E5	IRO-1	11 b	Information about process for conducting consultations (resource and circular economy)	narra-tive			Ja	Generelle opplysninger - ESRS 2	
E5	IRO-1	AR 7 a	Disclosure of business units associated to resource use and circular economy material impacts, risks and opportunities	narra-tive			Ja	Generelle opplysninger - ESRS 2	Det er spesielt i utbyggingsaktiviteten og vår drift og vedlike-holdsaktivitet at dette er relevant.
E5	IRO-1	AR 7 b	Disclosure of material resources used	narra-tive			Ja	Bane NORs ressursbruk	
E5	IRO-1	AR 7 c	Disclosure of material impacts and risks of staying in business as usual	narra-tive			Nei		
E5	IRO-1	AR 7 d	Disclosure of material opportuni-ties related to circular economy	narra-tive			Nei		
E5	IRO-1	AR 7 e	Disclosure of material impacts and risks of transition to circular economy	narra-tive			Nei		
E5	IRO-1	AR 7 f	Disclosure of stages of value chain where resource use, risks and negative impacts are concentrated	narra-tive			Ja	Bane NORs ressursbruk	

Tabell 56 ESRS S1 - Egen arbeidsstyrke

ESRS	Rapporte-ringskrav	Paragraf	ESRS S1 Egne arbeidere, Beskrivelse av krav	Ivaretatt	Henvisning til hvor i Bærekrafts-beretningen kravet er svart ut, kapittel S1 Egne ansatte	Kommentar
S1	S1-1	19	Policies to manage material impacts, risks and opportunities related to its own workforce [see ESRS 2 MDR-P]			
S1	S1-1	19	Policies to manage material impacts, risks and opportunities related to own workforce, including for specific groups within workforce or all own workforce	Ja	Policyer i forbindelse med egen arbeidsstyrke	
S1	S1-1	20	Description of relevant human rights policy commitments relevant to own workforce	Ja	Policyer i forbindelse med egen arbeidsstyrke	
S1	S1-1	20 a	Disclosure of general approach in relation to respect for human rights including labour rights, of people in its own workforce	Ja	Policyer i forbindelse med egen arbeidsstyrke	
S1	S1-1	20 b	Disclosure of general approach in relation to engagement with people in its own workforce	Ja	Policyer i forbindelse med egen arbeidsstyrke	
S1	S1-1	20 c	Disclosure of general approach in relation to measures to provide and (or) enable remedy for human rights impacts	Ja	Policyer i forbindelse med egen arbeidsstyrke	
S1	S1-1	21	Disclosure of whether and how policies are aligned with relevant internationally recognised instruments	Ja	Policyer i forbindelse med egen arbeidsstyrke	
S1	S1-1	22	Policies explicitly address trafficking in human beings, forced labour or compulsory labour and child labour	Ja	Policyer i forbindelse med egen arbeidsstyrke	
S1	S1-1	23	Workplace accident prevention policy or management system is in place	Ja	Policyer i forbindelse med egen arbeidsstyrke	
S1	S1-1	24 a	Specific policies aimed at elimination of discrimination are in place	Ja	Policyer i forbindelse med egen arbeidsstyrke	
S1	S1-1	24 b	Grounds for discrimination are specifically covered in policy	Ja	Policyer i forbindelse med egen arbeidsstyrke	
S1	S1-1	24 c	Disclosure of specific policy commitments related to inclusion and (or) positive action for people from groups at particular risk of vulnerability in own workforce	Ja	Policyer i forbindelse med egen arbeidsstyrke	
S1	S1-1	24 d	Disclosure of whether and how policies are implemented through specific procedures to ensure discrimination is prevented, mitigated and acted upon once detected, as well as to advance diversity and inclusion	Ja	Policyer i forbindelse med egen arbeidsstyrke	
S1	S1-2	27	Disclosure of whether and how perspectives of own workforce inform decisions or activities aimed at managing actual and potential impacts	Ja	Rutiner for kontak med egen arbeidsstyrke og arbeidstaker-representanter om påvirkninger	
S1	S1-2	27 a	Engagement occurs with own workforce or their representatives	Ja	Rutiner for kontak med egen arbeidsstyrke og arbeidstaker-representanter om påvirkninger	

Tabellen fortsetter neste side.

ESRS	Rapporte-ringskrav	Paragraf	ESRS S1 Egne arbeidere, Beskrivelse av krav	Ivaretatt	Henvisning til hvor i Bærekrafts-beretningen kravet er svart ut, kapittel S1 Egne ansatte	Kommentar
S1	S1-2	27 b	Disclosure of stage at which engagement occurs, type of engagement and frequency of engagement	Ja	Rutiner for kontak med egen arbeidsstyrke og arbeidstaker-representanter om påvirkninger	
S1	S1-2	27 c	Disclosure of function and most senior role within undertaking that has operational responsibility for ensuring that engagement happens and that results inform undertakingâ€™s approach	Ja	Rutiner for kontak med egen arbeidsstyrke og arbeidstaker-representanter om påvirkninger	
S1	S1-2	27 d	Disclosure of Global Framework Agreement or other agreements related to respect of human rights of workers	Ja	Rutiner for kontak med egen arbeidsstyrke og arbeidstaker-representanter om påvirkninger	
S1	S1-2	27 e	Disclosure of how effectiveness of engagement with its own workforce is assessed	Ja	Rutiner for kontak med egen arbeidsstyrke og arbeidstaker-representanter om påvirkninger	
S1	S1-2	28	Disclosure of steps taken to gain insight into perspectives of people in its own workforce that may be particularly vulnerable to impacts and (or) marginalised	Ja	Rutiner for kontak med egen arbeidsstyrke og arbeidstaker-representanter om påvirkninger	
S1	S1-2	29	Statement in case the undertaking has not adopted a general process to engage with its own workforce	Ja	Rutiner for kontak med egen arbeidsstyrke og arbeidstaker-representanter om påvirkninger	
S1	S1-3	32 a	Disclosure of general approach to and processes for providing or contributing to remedy where undertaking has caused or contributed to a material negative impact on people in ist own workforce	Ja	Rutiner for å avhjelpe negative påvirkninger og kanaler der egen arbeidsstyrke kan gi uttrykk for bekymringer	
S1	S1-3	32 b	Disclosure of specific channels in place for ist own workforce to raise concerns or needs directly with undertaking and have them addressed	Ja	Rutiner for å avhjelpe negative påvirkninger og kanaler der egen arbeidsstyrke kan gi uttrykk for bekymringer	
S1	S1-3	32 c	Grievance or complaints handling mechanisms related to employee matters exist	Ja	Rutiner for å avhjelpe negative påvirkninger og kanaler der egen arbeidsstyrke kan gi uttrykk for bekymringer	
S1	S1-3	32 d	Disclosure of processes through which undertaking supports or requires availability of channels	Ja	Rutiner for å avhjelpe negative påvirkninger og kanaler der egen arbeidsstyrke kan gi uttrykk for bekymringer	
S1	S1-3	32 e	Disclosure of how issues raised and addressed are tracked and monitored and how effectiveness of channels is ensured	Ja	Rutiner for å avhjelpe negative påvirkninger og kanaler der egen arbeidsstyrke kan gi uttrykk for bekymringer	
S1	S1-3	33	Disclosure of whether and how it is assessed that its own workforce is aware of and trust structures or processes as way to raise their concerns or needs and have them addressed	Ja	Rutiner for å avhjelpe negative påvirkninger og kanaler der egen arbeidsstyrke kan gi uttrykk for bekymringer	
S1	S1-4	37	Action plans and resources to manage its material impacts, risks, and opportunities related to its own workforce [see ESRS 2 - MDR-A]			

Tabellen fortsetter neste side.

ESRS	Rapporte-ringskrav	Paragraf	ESRS S1 Egne arbeidere, Beskrivelse av krav	Ivaretatt	Henvisning til hvor i Bærekrafts-beretningen kravet er svart ut, kapittel S1 Egne ansatte	Kommentar
S1	S1-4	38 a	Description of action taken, planned or underway to prevent or mitigate negative impacts on own workforce	Ja	Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på egen ar-beidsstyrke og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med egen arbeids-styrke, og effektiviteten av disse tiltakene	
S1	S1-4	38 b	Disclosure on whether and how action has been taken to provide or enable remedy in relation to actual material impact	Ja	Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på egen ar-beidsstyrke og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med egen arbeids-styrke, og effektiviteten av disse tiltakene	
S1	S1-4	38 c	Description of additional initiatives or actions with primary purpose of delivering positive impacts for own workforce	Ja	Tiltak knyttet til vesent-lige påvirkninger på egen arbeidsstyrke og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med egen arbeids-styrke, og effektiviteten av disse tiltakene	
S1	S1-4	38 d	Description of how effectiveness of actions and initiatives in delivering outcomes for own workforce is tracked and assessed	Ja	Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på egen arbeids-styrke og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med egen arbeids-styrke, og effektiviteten av disse tiltakene	
S1	S1-4	39	Description of process through which it identifies what action is needed and appropriate in response to particular actual or potential negative impact on own workforce	Ja	Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på egen arbeids-styrke og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med egen arbeids-styrke, og effektiviteten av disse tiltakene	
S1	S1-4	40 a	Description of what action is planned or underway to mitigate material risks arising from impacts and dependencies on own workforce and how effective-ness is tracked	Ja	Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på egen arbeids-styrke og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med egen arbeids-styrke, og effektiviteten av disse tiltakene	
S1	S1-4	40 b	Description of what action is planned or underway to pursue material opportunities in relation to own workforce	Ja	Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på egen ar-beidsstyrke og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med egen arbeids-styrke, og effektiviteten av disse tiltakene	

Tabellen fortsetter neste side.

ESRS	Rapporte-ringskrav	Paragraf	ESRS S1 Egne arbeidere, Beskrivelse av krav	Ivaretatt	Henvisning til hvor i Bærekrafts-beretningen kravet er svart ut, kapittel S1 Egne ansatte	Kommentar
S1	S1-4	41	Disclosure of whether and how it is ensured that own practices do not cause or contribute to material negative impacts on own workforce	Ja	Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på egen arbeids-styrke og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med egen arbeids-styrke, og effektiviteten av disse tiltakene	
S1	S1-4	43	Disclosure of resources are allocated to the management of material impacts	Ja	Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på egen arbeids-styrke og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med egen arbeids-styrke, og effektiviteten av disse tiltakene	
S1	S1-5	46	Targets set to manage material impacts, risks and opportunities related to own workforce [see ESRS 2 - MDR-T]			
S1	S1-5	47 a	Disclosure of whether and how own workforce or workforce' representatives were engaged directly in setting targets	Ja	Mål for hvordan vesentlige negative påvirkninger skal håndteres, positive påvirkninger styrkes og vesentlige risikoer og muligheter håndteres	Mål settes i samarbeid med arbeidsmiljøutvalget, sentralt samarbeidsutvalg og ledere.
S1	S1-5	47 b	Disclosure of whether and how own workforce or workforce' representatives were engaged directly in tracking performance against targets	Ja	Mål for hvordan vesentlige negative påvirkninger skal håndteres, positive påvirkninger styrkes og vesentlige risikoer og muligheter håndteres	Måles i medarbeider-undersøkelsen.
S1	S1-5	47 c	Disclosure of whether and how own workforce or workforce' representatives were engaged directly in identifying lessons or improvements as result of undertakings performance	Ja	Mål for hvordan vesentlige negative påvirkninger skal håndteres, positive påvirkninger styrkes og vesentlige risikoer og muligheter håndteres	Måles i medarbeider-undersøkelsen.
S1	S1-6	50 a	Characteristics of undertaking's employees - number of employees by gender [table]			
S1	S1-6	50 a	Number of employees (head count)	Ja	Kjennetegn ved virksomhetens ansatte. Tabell 3	
S1	S1-6	50 a	Average number of employees (head count)	Ja	Kjennetegn ved virksomhetens ansatte. Tabell 4	
S1	S1-6	50 a	Characteristics of undertaking's employees - number of employees in countries with 50 or more employees [table]			
S1	S1-6	50 a	Number of employees in countries with 50 or more employees	Ja	Kjennetegn ved virksomhetens ansatte. Tabell 3	
S1	S1-6	50 a	Average number of employees in countries with 50 or more employees	Ja	Kjennetegn ved virksomhetens ansatte. Tabell 4	
S1	S1-6	50 b	Characteristics of undertaking's employees - information on employees by contract type, gender and region [table]			

Tabellen fortsetter neste side.

ESRS	Rapporte-ringskrav	Paragraf	ESRS S1 Egne arbeidere, Beskrivelse av krav	Ivaretatt	Henvisning til hvor i Bærekrafts-beretningen kravet er svart ut, kapittel S1 Egne ansatte	Kommentar
S1	S1-6	50 b	Number of employees (head count or full-time equivalent)	Ja	Opplysninger om foretakets ansatte og mangfoldsindikatorer. Tabell 4 og 5	Masterdata hentes ut av vårt HR-system og analyseres.
S1	S1-6	50 b	Average number of employees (head count or full-time equivalent)	Ja	Opplysninger om foretakets ansatte og mangfoldsindikatorer. Tabell 4 og 5	Masterdata hentes ut av vårt HR-system og analyseres.
S1	S1-6	50 c	Number of employee turnover	Ja	Opplysninger om foretakets ansatte og mangfoldsindikatorer. Tabell 6	Masterdata hentes ut av vårt HR-system og analyseres.
S1	S1-6	50 c	Percentage of employee turnover	Ja	Opplysninger om foretakets ansatte og mangfoldsindikatorer. Tabell 6	Masterdata hentes ut av vårt HR-system og analyseres.
S1	S1-6	50 d	Description of methodologies and assumptions used to compile data (employees)	Ja	Opplysninger om foretakets ansatte og mangfoldsindikatorer.	Masterdata hentes ut av vårt HR-system og analyseres.
S1	S1-6	50 d (i)	Employees numbers are reported in head count or fufull-time equivalent	Ja	Opplysninger om foretakets ansatte og mangfoldsindikatorer.	Masterdata hentes ut av vårt HR-system og analyseres.
S1	S1-6	50 d (ii)	Employees numbers are reported at end of reporting period/average/other methodology	Ja	Opplysninger om foretakets ansatte og mangfoldsindikatorer.	Masterdata hentes ut av vårt HR-system og analyseres.
S1	S1-6	50 e	Disclosure of contextual information necessary to understand data (employees)	Ja	Opplysninger om foretakets ansatte og mangfoldsindikatorer.	Masterdata hentes ut av vårt HR-system og analyseres.
S1	S1-6	50 f	Disclosure of cross-reference of information reported under paragragph 51 (a) to most representative number in financial statements	Ikke relevant		
S1	S1-7	55 a	Number of non-employees in own workforce	Ikke relevant		Bane NOR har kun egne ansatte.
S1	S1-7	55 a	Number of non-employees in own workforce - self-employed people	Ikke relevant		Bane NOR har kun egne ansatte.
S1	S1-7	55 a	Number of non-employees in own workforce - people provided by undertakings primarily engaged in employment activities	Ikke relevant		Bane NOR har kun egne ansatte.
S1	S1-7	55 b	Description of methodologies and assumptions used to compile data (non-employees)	Ikke relevant		Bane NOR har kun egne ansatte.
S1	S1-7	55 b (i)	Non-employees numbers are reported in head count/full time equivalent	Ikke relevant		Bane NOR har kun egne ansatte.
S1	S1-7	55 b (ii)	Non-employees numbers are reported at end of reporting period/average/other methodology	Ikke relevant		Bane NOR har kun egne ansatte.
S1	S1-7	55 c	Disclosure of contextual information necessary to understand data (non-employee workers)	Ikke relevant		Bane NOR har kun egne ansatte.
S1	S1-7	57	Description of basis of preparation of non-employees estimated number	Ikke relevant		Bane NOR har kun egne ansatte.
S1	S1-8	60 a	Percentage of total employees covered by collective bargaining agreements	Ja	Kollektivavtalers dekning og dialog mellom partene i arbeidslivet	Beskrevet i Tariffdekning.

Tabellen fortsetter neste side.

ESRS	Rapporte-ringskrav	Paragraf	ESRS S1 Egne arbeidere, Beskrivelse av krav	Ivaretatt	Henvisning til hvor i Bærekrafts-beretningen kravet er svart ut, kapittel S1 Egne ansatte	Kommentar
S1	S1-8	60 b	Percentage of its employees covered by collective bargaining agreements are within coverage rate by country (in the EEA)	Ikke relevant		Kun ansatte i Norge.
S1	S1-8	63 a	Percentage of employees in country (EEA) covered by workers' representatives	Nei	Kollektivavtalers dekning og dialog mellom partene i arbeidslivet	Beskrevet i Tariffdekning.
S1	S1-8	63 b	Disclosure of existence of any agreement with employees for representation by European Works Council (EWC), Societas Europaea (SE) Works Council, or Societas Cooperativa Europaea (SCE) Works Council	Ikke relevant	Kollektivavtalers dekning og dialog mellom partene i arbeidslivet	Beskrevet i Tariffdekning.
S1	S1-8	AR 70	Own workforce in region (non-EEA) covered by collective bargaining agreements by coverage rate and by region	Ikke relevant		Kun ansatte i Norge.
S1	S1-9	66 a	Number of employees (head count) at top management level	Ja	Opplysninger om foretakets ansatte og mangfoldindikatorer	
S1	S1-9	66 a	Percentage of employees at top management level	Ja	Opplysninger om foretakets ansatte og mangfoldindikatorer	
S1	S1-9	66 b	Number of employees (head count) under 30 years old	Ja	Opplysninger om foretakets ansatte og mangfoldindikatorer	
S1	S1-9	66 b	Percentage of employees under 30 years old	Ja	Opplysninger om foretakets ansatte og mangfoldindikatorer	
S1	S1-9	66 b	Number of employees (head count) between 30 and 50 years old	Ja	Opplysninger om foretakets ansatte og mangfoldindikatorer	
S1	S1-9	66 b	Percentage of employees between 30 and 50 years old	Ja	Opplysninger om foretakets ansatte og mangfoldindikatorer	
S1	S1-9	66 b	Number of employees (head count) over 50 years old	Ja	Opplysninger om foretakets ansatte og mangfoldindikatorer	
S1	S1-9	66 b	Percentage of employees over 50 years old	Ja	Opplysninger om foretakets ansatte og mangfoldindikatorer	
S1	S1-9	AR 71	Disclosure of own definition of top management used	Ja	Opplysninger om foretakets ansatte og mangfoldindikatorer	
S1	S1-10	69	All employees are paid adequate wage, in line with applicable benchmarks	Ikke relevant		Avtales i tariffoppgjøret årlig.
S1	S1-10	70	Adequate wages by country [table]	Ikke relevant		
S1	S1-10	70	Percentage of employees paid below the applicable adequate wage benchmark	Ikke relevant		Avtales i tariffoppgjøret årlig.
S1	S1-11	74 a	All employees in own workforce are covered by social protection, through public programs or through benefits offered, against loss of income due to sickness	Ikke relevant		Ikke rapportert, en lovfestet rettighet i Norge.

Tabellen fortsetter neste side.

ESRS	Rapporte-ringskrav	Paragraf	ESRS S1 Egne arbeidere, Beskrivelse av krav	Ivaretatt	Henvisning til hvor i Bærekrafts-beretningen kravet er svart ut, kapittel S1 Egne ansatte	Kommentar
S1	S1-11	74 b	All employees in own workforce are covered by social protection, through public programs or through benefits offered, against loss of income due to unemployment starting from when own worker is working for undertaking	Ikke relevant		Ikke rapportert, en lovfestet rettighet i Norge.
S1	S1-11	74 c	All employees in own workforce are covered by social protection, through public programs or through benefits offered, against loss of income due to employment injury and acquired disability	Ikke relevant		Ikke rapportert, en lovfestet rettighet i Norge.
S1	S1-11	74 d	All employees in own workforce are covered by social protection, through public programs or through benefits offered, against loss of income due to parental leave	Ikke relevant		Ikke rapportert, en lovfestet rettighet i Norge.
S1	S1-11	74 e	All employees in own workforce are covered by social protection, through public programs or through benefits offered, against loss of income due to retirement	Ikke relevant		Ikke rapportert, en lovfestet rettighet i Norge.
S1	S1-11	75	Social protection employees by country [table] by types of events and type of employees	Ikke relevant		Ikke rapportert, en lovfestet rettighet i Norge.
S1	S1-11	75	Disclosure of types of employees who are not covered by social protection, through public programs or through benefits offered, against loss of income due to sickness	Ikke relevant		Ikke rapportert, en lovfestet rettighet i Norge.
S1	S1-11	75	Disclosure of types of employees who are not covered by social protection, through public programs or through benefits offered, against loss of income due to unemployment starting from when own worker is working for undertaking	Ikke relevant		Ikke rapportert, en lovfestet rettighet i Norge.
S1	S1-11	75	Disclosure of types of employees who are not covered by social protection, through public programs or through benefits offered, against loss of income due to employment injury and acquired disability	Ikke relevant		Ikke rapportert, en lovfestet rettighet i Norge.
S1	S1-11	75	Disclosure of types of employees who are not covered by social protection, through public programs or through benefits offered, against loss of income due to maternity leave	Ikke relevant		Ikke rapportert, en lovfestet rettighet i Norge.
S1	S1-11	75	Disclosure of types of employees who are not covered by social protection, through public programs or through benefits offered, against loss of income due to retirement	Ikke relevant		Lov pålagte rettigheter i Norge.
S1	S1-12	79	Percentage of persons with disabilities amongst employees subject to legal restrictions on collection of data	Delvis		Dette er ikke tillatt å måle i Norge.
S1	S1-12	AR 76	Disclosure of contextual information necessary to understand data and how data has been compiled (persons with disabilities))	Delvis		Dette er ikke tillatt å måle i Norge.
S1	S1-13	83 a	Training and skills development indicators gender [table]			

Tabellen fortsetter neste side.

ESRS	Rapporte-ringskrav	Paragraf	ESRS S1 Egne arbeidere, Beskrivelse av krav	Ivaretatt	Henvisning til hvor i Bærekrafts-beretningen kravet er svart ut, kapittel S1 Egne ansatte	Kommentar
S1	S1-13	83 a	Percentage of employees that participated in regular performance and career development reviews	Ja	Måleindikatorer for opplæring og kompetanseutvikling	
S1	S1-13	83 b	Average number of training hours by gender [table]			
S1	S1-13	83 b	Average number of training hours per person for employees	Ja	Måleindikatorer for opplæring og kompetanseutvikling	
S1	S1-14	88 a	Percentage of people in its own workforce who are covered by health and safety management system based on legal requirements and (or) recognised standards or guidelines	Ja	Helse- og sikkerhetsindikatorer (Måleindikatorer for arbeids-miljø). Tabel 3	
S1	S1-14	88 b	Number of fatalities in own workforce as result of work-related injuries and work-related ill health	Ja	Helse- og sikkerhetsindikatorer (Måleindikatorer for arbeids-miljø). Tabel 3	
S1	S1-14	88 b	Number of fatalities as result of work-related injuries and work-related ill health of other workers working on undertaking's sites	Ja	Helse- og sikkerhetsindikatorer (Måleindikatorer for arbeids-miljø). Tabel 3	
S1	S1-14	88 c	Number of recordable work-related accidents for own workforce	Ja	Helse- og sikkerhetsindikatorer (Måleindikatorer for arbeids-miljø). Tabel 3	
S1	S1-14	88 c	Rate of recordable work-related accidents for own workforce	Ja	Helse- og sikkerhetsindikatorer (Måleindikatorer for arbeids-miljø). Tabel 3	
S1	S1-14	88 d	Number of cases of recordable work-related ill health of employees	Ja	Helse- og sikkerhetsindikatorer (Måleindikatorer for arbeids-miljø). Tabel 3	
S1	S1-14	88 e	Number of days lost to work-related injuries and fatalities from work-related accidents, work-related ill health and fatalities from ill health realted to employees	Ja	Helse- og sikkerhetsindikatorer (Måleindikatorer for arbeids-miljø). Tabel 3	
S1	S1-15	93 a	Percentage of employees entitled to take family-related leave	Ikke relevant		Ikke rapportert, en lovfestet rettighet i Norge.
S1	S1-15	93 b	Percentage of entitled employees that took family-related leave	Ikke relevant		Ikke rapportert, en lovfestet rettighet i Norge.
S1	S1-15	93 b	Percentage of entitled employees that took family-related leave by gender [table]	Ikke relevant		Ikke rapportert, en lovfestet rettighet i Norge.
S1	S1-15	94	All employees are entitled to family-related leaves through social policy and (or) collective bargaining agreements	Ikke relevant		Ikke rapportert, en lovfestet rettighet i Norge.
S1	S1-16	97 a	Gender pay gap [table]			
S1	S1-16	97 a	Gender pay gap	Ja	Måleindikatorer for godtgjøring (lønnsforskjeller og samlet godtgjøring).	

Tabellen fortsetter neste side.

ESRS	Rapporte-ringskrav	Paragraf	ESRS S1 Egne arbeidere, Beskrivelse av krav	Ivaretatt	Henvisning til hvor i Bærekrafts-beretningen kravet er svart ut, kapittel S1 Egne ansatte	Kommentar
S1	S1-16	97 b	Annual total remuneration ratio	Ja	Måleindikatorer for godtgjøring (lønnsforskjeller og samlet godtgjøring).	
S1	S1-16	97 c	Disclosure of contextual information necessary to understand data, how data has been compiled and other changes to underlying data that are to be considered	Ja	Måleindikatorer for godtgjøring (lønnsforskjeller og samlet godtgjøring).	
S1	S1-17	103 a	Number of incidents of discrimination [table]			
S1	S1-17	103 a	Number of incidents of discrimination	Ja	Hendelser, klager og alvorlige menneskerettighetsbrudd	
S1	S1-17	103 b	Number of complaints filed through channels for people in own workforce to raise concerns	Ja	Hendelser, klager og alvorlige menneskerettighetsbrudd	
S1	S1-17	103 b	Number of complaints filed to National Contact Points for OECD Multinational Enterprises	Ja		Ingen klager.
S1	S1-17	103 c	Amount of material fines, penalties, and compen-sation for damages as result of violations regarding social and human rights factors	Ja	Hendelser, klager og alvorlige menneskerettighetsbrudd	
S1	S1-17	103 c	Information about reconciliation of material fines, penalties, and compensation for damages as result of violations regarding social and human rights factors with most relevant amount presented in financial statements	Ikke relevant		Bane NOR har ikke fått noen bøter knyttet til dette.
S1	S1-17	103 d	Disclosure of contextual information necessary to understand data and how data has been compiled (work-related grievances, incidents and complaints related to social and human rights matters)	Ja	Se kapittel G1 Forretningsskikk	Konsernprosedyre Etikk, Konsernprosedyre varsling samt Compliance sitt mandat.
S1	S1-17	104 a	Number of severe human rights issues and incidents connected to own workforce	Ja	Hendelser, klager og alvorlige menneskerettighetsbrudd	
S1	S1-17	104 a	Number of severe human rights issues and incidents connected to own workforce that are cases of non respect of UN Guiding Principles and OECD Guide-lines for Multinational Enterprises	Ikke relevant		
S1	S1-17	104 a	No severe human rights issues and incidents connected to own workforce have occurred	Ja	Hendelser, klager og alvorlige menneskerettighetsbrudd	
S1	S1-17	104 b	Amount of material fines, penalties, and compensation for severe human rights issues and incidents connected to own workforce	Ja	Hendelser, klager og alvorlige menneskerettighetsbrudd	
S1	S1-17	104 b	Information about reconciliation of amount of material fines, penalties, and compensation for severe human rights issues and incidents connected to own workforce with most relevant amount presented in financial statements	Ja	Hendelser, klager og alvorlige menneskerettighetsbrudd	
S1	SBM-3	14	All people in its own workforce who can be materially impacted by undertaking are included in scope of disclosure under ESRS 2	Ja	Vesentlig påvirkning, risiko og muligheter og deres samspill med strategi og forretnings-modell	

ESRS	Rapporte-ringskrav	Paragraf	ESRS S1 Egne arbeidere, Beskrivelse av krav	Ivaretatt	Henvisning til hvor i Bærekrafts-beretningen kravet er svart ut, kapittel S1 Egne ansatte	Kommentar
S1	SBM-3	14 a	Description of types of employees and non-employees in its own workforce subject to material impacts	Ja	Vesentlig påvirkning, risiko og muligheter og deres samspill med strategi og forretnings-modell	
S1	SBM-3	14 b	Material negative impacts occurrence (own workforce)	Ja	Vesentlig påvirkning, risiko og muligheter og deres samspill med strategi og forretnings-modell	
S1	SBM-3	14 c	Description of activities that result in positive impacts and types of employees and non-employees in its own workforce that are positively affected or could be positively affected	Ja	Vesentlig påvirkning, risiko og muligheter og deres samspill med strategi og forretnings-modell	
S1	SBM-3	14 d	Description of material risks and opportunities arising from impacts and dependencies on own workforce	Ja	Vesentlig påvirkning, risiko og muligheter og deres samspill med strategi og forretnings-modell	
S1	SBM-3	14 e	Description of material impacts on workers that may arise from transition plans for reducing negative impacts on environment and achieving greener and climate-neutral operations	Delvis		Rapport må utvikles for ansatte.
S1	SBM-3	14 f (i)	Information about type of operations at significant risk of incidents of forced labour or compulsory labour	Ikke relevant		Ikke relevant for ansatte, leverandører følges opp av Anskaffelser.
S1	SBM-3	14 f (ii)	Information about countries or geographic areas with operations considered at significant risk of incidents of forced labour or compulsory labour	Ikke relevant		Ikke relevant for ansatte, leverandører følges opp av Anskaffelser.
S1	SBM-3	14 g (i)	Information about type of operations at significant risk of incidents of child labour	Ikke relevant		Ikke relevant for ansatte, leverandører følges opp av Anskaffelser.
S1	SBM-3	14 g (ii)	Information about countries or geographic areas with operations considered at significant risk of incidents of child labour	Ikke relevant		Ikke relevant for ansatte, leverandører følges opp av Anskaffelser.
S1	SBM-3	15	Disclosure of how understanding of people in its own workforce / value chain workers with particular characteristics, working in particular contexts, or undertaking particular activities may be at greater risk of harm has been developed	Ja	Vesentlig påvirkning, risiko og muligheter og deres samspill med strategi og forretnings-modell	
S1	SBM-3	16	Disclosure of which of material risks and oppor-tunities arising from impacts and dependencies on poeple in its own workforce relate to specific groups of people	Ja	Vesentlig påvirkning, risiko og muligheter og deres samspill med strategi og forretnings-modell	

Tabell 57 ESRS S2 - Arbeidere i verdikjeden

ESRS	Rapporte-ringskrav	Paragraf	ESRS S2 Arbeidere i verdikjeden, Beskrivelse av krav	Ivaretatt	Henvisning til hvor i Bærekraftsberet-ningen kravet er svart ut, kapittel S2 Arbeidere i verdikjeden	Kommentar
S2	S2-1	16	Policies to manage material impacts, risks and opportunities related to value chain workers [see ESRS 2 MDR-P]	Ja	Kap. Håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter.	
S2	S2-1	17	Description of relevant human rights policy commitments relevant to value chain workers	Ja	Strategier for arbeidere i verdikjeden	Beskrevet gjennom henvisning til henvis-ning til retningslinjer som tar utgangspunkt i grunnleggende stan-darder, konvensjoner og lovgivning, samt policy for etikk og samfunnsansvar.
S2	S2-1	17 a	Disclosure of general approach in relation to respect for human rights relevant to value chain workers	Ja	Strategier for arbeidere i verdikjeden	Beskrevet gjennom retningslinjer for anskaffelser, seriøsitet og akrim og seriøsits-krav.
S2	S2-1	17 b	Disclosure of general approach in relation to engagement with value chain workers	Ja	Rutiner for kontakt med arbeidstakere i verdikjeden om påvirkninger	Beskrevet gjen-nom samarbeid og muligheter for dialog, bla. med Entreprenør-foreningen Bygg og Anlegg, Fair Play Bygg, Bane NORs varslings-kanal.
S2	S2-1	17 c	Disclosure of general approach in relation to measures to provide and (or) enable remedy for human rights impacts	Ja	Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på arbeidstakere i verdikjeden og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og ut-nytte vesentlige muligheter i forbindelse med arbeidstakere i verdikjeden, og effektiviteten av disse tiltakene (S2-4)	Beskrevets gjennom tiltak i form av risiko-baserte kontroller, revisjoner, henven-delser. Avbøtende/ avhjelpende tiltak.
S2	S2-1	18	Sustainability matters addressed by policy	Ja	Strategier for arbeidere i verdikjeden	Beskrevet i rede-gjørelse for policier/ seriøsitetskrav.
S2	S2-1	19	Description of how policies are aligned with relevant internationally recognised instruments	Ja	Strategier for arbeidere i verdikjeden	Beskrevet i rede-gjørelse for policier/ seriøsitetskrav/God-kjenningsordningen.
S2	S2-1	AR 12	Disclosure of explanations of significant changes to policies adopted during reporting year	Ja	Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på arbeidstakere i verdikjeden og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnyt-te vesentlige muligheter i forbindelse med arbeidstakere i verdikjeden, og effektivite-ten av disse tiltakene (S2-4)	Seriøsitetskravene er revidert i 2024 som følge av endringer i lov- og forskriftskrav (Norgesmodellen)
						.
S2	S2-2	22	Disclosure of how perspectives of value chain workers inform decisions or activities aimed at managing actual and potential impacts	Ja	Kap. Håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter.	

Tabellen fortsetter neste side.

ESRS	Rapporte-ringskrav	Paragraf	ESRS S2 Arbeidere i verdikjeden, Beskrivelse av krav	Ivaretatt	Henvisning til hvor i Bærekraftsberet-ningen kravet er svart ut, kapittel S2 Arbeidere i verdikjeden	Kommentar
S2	S2-2	22 a	"Engagement occurs with value chain workers or their legitimate representatives directly, or with credible proxies"	Ja	Rutiner for kontakt med arbeidstakere i verdikjeden om påvirkninger	Beskrevet at dette skjer direkte med arbeidere spesielt i revisjoner og tilstede-kontroller. Samt dialog som følge av kontakt med tredjepart, eks. Fair Play Bygg.
S2	S2-2	22 b	Disclosure of stage at which engagement occurs, type of engagement and frequency of engagement	Ja	Rutiner for kontakt med arbeidstakere i verdikjeden om påvirkninger	Dialog med arbeidere/ leverandører er risiko-basert. Dialog med leverandørledelsen skjer jevnlig.
S2	S2-2	22 c	Disclosure of function and most senior role within undertaking that has operational responsibility for ensuring that engagement happens and that results inform undertakings approach	Ja	Rutiner for kontakt med arbeidstakere i verdikjeden om påvirkninger	Direktør Anskaffel-ser har det øverste operative ansvaret for rapportering til ledelsen og for fagansvar seriøsitet og akrim og arbeidere i verdikjeden.
S2	S2-2	22 d	Disclosure of Global Framework Agreement or other agreements related to respect of human rights of workers	Ja	Strategier for arbeidere i verdikjeden (S2-1)	Beskrevet gjennom henvisning til ILO konvensjonen i våre retningslinjer. Ansees som mindre relevant for vår bransje.
S2	S2-2	22 e	Disclosure of how effectiveness of engagement with value chain workers is assessed	Ja	Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på arbeidstakere i verdikjeden og strate-gier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med arbeidstakere i verdikjeden, og effek-tiviteten av disse tiltakene (S2-4)	Beskrevet delvis gjennom hvordan det samarbeides, digitalisering av krav og kontroller. effekt av tiltak, eks. kontroller og sanksjoner gitt til leverandører som har brutt krav.
S2	S2-2	23	Disclosure of steps taken to gain insight into perspectives of value chain workers / consumers and end-users that may be particularly vulnerable to impacts and (or) marginalised	Ja	Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på arbeidstakere i verdikjeden og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og ut-nytte vesentlige muligheter i forbindelse med arbeidstakere i verdikjeden, og effektiviteten av disse tiltakene (S2-4)	Beskrevet gjennom tiltak for å få mer inn-sikt i verdikjeden for arbeidere og eventuell sårbarhet, herunder aktsomhetsvurde-ringer, arbeid med digitalisering lønns- og arbeidsvilkår.
S2	S2-2	24	Statement in case the undertaking has not adopted a general process to engage with its own workforce	Ikke relevant	Rutiner for kontakt med arbeidstakere i verdikjeden om påvirkninger	Bane NOR har prosess for dialog med arbei-dere i verdikjeden.
						.
S2	S2-3	27 a	Disclosure of general approach to and processes for providing or contributing to remedy where undertaking has identified that it connected with a material negative impact on value chain workers	Ja	Kap. Håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter.	Beskrivet gjennom hvordan vi jobber med kontroller knyttet til arbeidsforhold for arbeidere i verdi-kjeden.

Tabellen fortsetter neste side.

ESRS	Rapporte-ringskrav	Paragraf	ESRS S2 Arbeidere i verdikjeden, Beskrivelse av krav	Ivaretatt	Henvisning til hvor i Bærekraftsberet-ningen kravet er svart ut, kapittel S2 Arbeidere i verdikjeden	Kommentar
S2	S2-3	27 b	Disclosure of specific channels in place for value chain workers to raise concerns or needs directly with undertaking and have them addressed	Ja	Rutiner for å avhjelpe negative påvirk-ninger og kanaler der arbeidstakere i verdikjeden kan gi uttrykk for bekymringer	Beskrivelse av varslingskanal i Bane NOR, samt samarbeid med Fair Play Bygg som tipskanal.
S2	S2-3	27 c	Disclosure of processes through which undertaking supports or requires availability of channels	Ja	"Rutiner for å avhjelpe negative påvirknin-ger og kanaler der arbeidstakere i verdi-kjeden kan gi uttrykk for bekymringer Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på arbeidstakere i verdikjeden og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og ut-nytte vesentlige muligheter i forbindelse med arbeidstakere i verdikjeden, og effek-tiviteten av disse tiltakene (S2-4)"	Beskrivelse av vars-lingskanal i Bane NOR, krav til videreføring av varslingskanal til leverandørkjeden og spesiell oppfølging av dette i 2024 og samt samarbeid med Fair Play Bygg som tipskanal.
S2	S2-3	27 d	Disclosure of how issues raised and addressed are tracked and monitored and how effectiveness of channels is ensured	Ja	Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på arbeidstakere i verdikjeden og strate-gier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med arbeidstakere i verdikjeden, og effek-tiviteten av disse tiltakene (S2-4)	Beskrevet både i form av prosesser og resultater/effekter. Ut-vikling KPIer sier også noe om resultater/ effekt, eks. analyse, antall kontroller og resultater av disse. Kontroller gjøres også som følge av varsler til varslingskanaler der analyser fra databaser benyttes i oppfølging av varsel.
S2	S2-3	28	Disclosure of how it is assessed that value chain workers are aware of and trust structures or processes as way to raise their concerns or needs and have them addressed	Delvis	Rutiner for å avhjelpe negative påvirkninger og kanaler der arbeidstakere i verdikjeden kan gi uttrykk for bekymringer (ESRS S2-3)	Beskrevet bla. gjennom revidert krav til egenrapporing lønns- og arbeids-vilkpr der Bane NOR spør om arbeidere i verdikjeden kjenner til varslingskanalen. Vi har begrenset informa-sjon om hva arbeidere som ytterste ledd har av kjennskap til Bane NORs prosesser og har mistanke om at all informasjon ikke for-midles helt ut til den enkelte arbeider.
S2	S2-3	AR 25	Grievances are treated confidentially and with respect to rights of privacy and data protection	Ja	Rutiner for kontakt med arbeidstakere i verdikjeden om påvirkninger (S2-2)	Dekket i beskrivelse av varslingskanalen og behandling av person-opplysninger
S2	S2-3	AR 25	Value chain workers are allowed to use anonymously channels to raise concerns or needs	Ja	Rutiner for å avhjelpe negative på-virkninger og kanaler der arbeidstakere i verdikjeden kan gi uttrykk for bekymringer	Dekket i beskrivelse av varslingsmekanisme.
						.
S2	S2-4	MDR-A	Action plans and resources to manage its material impacts, risks, and opportunities related to value chain workers [see ESRS 2 - MDR-A]	Ja	Kap. Håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter.	

Tabellen fortsetter neste side.

ESRS	Rapporte-ringskrav	Paragraf	ESRS S2 Arbeidere i verdikjeden, Beskrivelse av krav	Ivaretatt	Henvisning til hvor i Bærekraftsberet-ningen kravet er svart ut, kapittel S2 Arbeidere i verdikjeden	Kommentar
S2	S2-4	32 a	Description of action planned or underway to prevent, mitigate or remediate material negative impacts on value chain workers	Ja	Tiltak knyttet til vesentlige påvirknin-ger på arbeidstakere i verdikjeden og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbin-delse med arbeidstakere i verdikjeden, og effektiviteten av disse tiltakene	Beskerevet gjennom ulike tiltak som er iverksatt for å redusere negative påvirkning, samt birdar til positiv påvirkning.
S2	S2-4	32 b	Description of whether and how action to provide or enable remedy in relation to an actual material impact	Ja	Tiltak knyttet til vesentlige påvirknin-ger på arbeidstakere i verdikjeden og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbin-delse med arbeidstakere i verdikjeden, og effektiviteten av disse tiltakene	Beskrevet gjennom viktigste tiltak, eks. lønns og arbeidsvilkår.
S2	S2-4	32 c	Description of additional initiatives or processes with primary purpose of delivering positive impacts for value chain workers	Ja	Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på arbeidstakere i verdikjeden og strate-gier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med arbeidstakere i verdikjeden, og effektiviteten av disse tiltakene	Beskrevet gjen-nom viktigste tiltak. Aktsomhets-vurderinger, lønns- og arbeidsvilkår, flere kontroller mv.
S2	S2-4	32 d	Description of how effectiveness of actions or initiatives in delivering outcomes for value chain workersis tracked and assessed	Ja	Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på arbeidstakere i verdikjeden og strate-gier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med arbeidstakere i verdikjeden, og effektiviteten av disse tiltakene	Beskrevet gjennom viktigste tiltak og resultater, herunder spesielt bruk av sanksjoner, flere har fått tariff som følge av fokus på tema. I 2024 har vi fått en forebdret prosess for å følge risiko, kontroller og resultater.
S2	S2-4	33 a	Description of approach to identifying what action is needed and appropriate in response to particular actual or potential material negative impact on value chain workers	Ja	Tiltak knyttet til vesentlige påvirknin-ger på arbeidstakere i verdikjeden og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbin-delse med arbeidstakere i verdikjeden, og effektiviteten av disse tiltakene	Beskrevet gjen-nom viktigste tiltak. Aktsomhets-vurderinger, lønns- og arbeidsvilkår, flere kontroller mv.
S2	S2-4	33 b	Description of approach to taking action in relation to specific material impacts on value chain workers	Ja	Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på arbeidstakere i verdikjeden og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnyt-te vesentlige muligheter i forbindelse med arbeidstakere i verdikjeden, og effektiviite-ten av disse tiltakene	Beskrevet i viktigste tiltakene.
S2	S2-4	33 c	Description of approach to ensuring that processes to provide or enable remedy in event of material ne-gative impacts on value chain workers are available and effective in their implementation and outcomes	Ja	Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på arbeidstakere i verdikjeden og strate-gier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med arbeidstakere i verdikjeden, og effektiviteten av disse tiltakene	Beskrevet gjen-nom viktigste tiltak. Aktsom-hetsvurderinger, oppfølging resultater egenrapportering lønns- og arbeids-vilkår, flere kontroller i HMSREG gjennom bruk av definerte sjekklister mv.

Tabellen fortsetter neste side.

ESRS	Rapporte-ringskrav	Paragraf	ESRS S2 Arbeidere i verdikjeden, Beskrivelse av krav	Ivaretatt	Henvisning til hvor i Bærekraftsberet-ningen kravet er svart ut, kapittel S2 Arbeidere i verdikjeden	Kommentar
S2	S2-4	34 a	Description of what action is planned or underway to mitigate material risks arising from impacts and dependencies on value chain workers and how effectiveness is tracked	Ja	Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på arbeidstakere i verdikjeden og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med arbeidstakere i verdikjeden, og effektiviteten av disse tiltakene	Beskrivelse av de viktigste tiltakene som er gjennomført i 2024 og mål for 2025, samt for lengre sikt. Revisjon av seriøsitets-krav med økt fokus på aktsomhetsvurder-inger for alle krav.
S2	S2-4	34 b	Description of what action is planned or underway to pursue material opportunities in relation to value chain workers	Ja	Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på arbeidstakere i verdikjeden og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med arbeidstakere i verdikjeden, og effektiviteten av disse tiltakene	Beskrevet i avsnittet om samarbeid.
S2	S2-4	35	Disclosure of how it is ensured that own practices do not cause or contribute to material negative impacts on value chain workers	Ja	Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på arbeidstakere i verdikjeden og strate-gier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med arbeidstakere i verdikjeden, og effektiviteten av disse tiltakene (ESRS S2-4)	Beskrevet i arbeid med viktigste tiltak.
S2	S2-4	36	Disclosure of severe human rights issues and incidents connected to upstream and downstream value chain	Ja	Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på arbeidstakere i verdikjeden og strate-gier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med arbeidstakere i verdikjeden, og effektiviteten av disse tiltakene	Oppsummert overordnet gjennom beskrivelse av alvorlige brudd og sanksjoner knyttet til disse.
S2	S2-4	38	Disclosure of resources allocated to management of material impacts	Ja	Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på arbeidstakere i verdikjeden og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med arbeidstakere i verdikjeden, og effek-tiviteten av disse tiltakene	Beskerevet gjennom ansettelse av flere ressurser i fagenhet for seriøsitet og akrim.
S2	S2-4	AR 28 a	Disclosure of general and specific approaches to addressing material negative impacts	Ja	Tiltak knyttet til vesentlige påvirknin-ger på arbeidstakere i verdikjeden og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbin-delse med arbeidstakere i verdikjeden, og effektiviteten av disse tiltakene	Beskrevet i arbeid med viktigste tiltak, eks. kontroller for å følge opp arbeidstid, sikkerhet.
S2	S2-4	AR 28 b	Disclosure of initiatives aimed at contributing to additional material positive impacts	Ja	Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på arbeidstakere i verdikjeden og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnyt-te vesentlige muligheter i forbindelse med arbeidstakere i verdikjeden, og effektivite-ten av disse tiltakene	Beskrevet i arbeid med viktigste tiltak, eks. oppfølging av egen-rapportering lønns- og arbeidsvilkår, tariff, arbeidskontrakter mv.
S2	S2-4	AR 28 c	Disclosure of how far undertaking has progressed in efforts during reporting period	Ja	"Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på arbeidstakere i verdikjeden og strate-gier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med arbeidstakere i verdikjeden, og effek-tiviteten av disse tiltakene Mål for hvordan vesentlige negative påvirkninger skal håndteres, positive påvirkninger styrkes og vesentlige risikoer og muligheter håndteres (S2-5)"	Beskrevet i arbeid med viktigste tiltak, mål og KPler.

Tabellen fortsetter neste side.

ESRS	Rapporte-ringskrav	Paragraf	ESRS S2 Arbeidere i verdikjeden, Beskrivelse av krav	Ivaretatt	Henvisning til hvor i Bærekraftsberet-ningen kravet er svart ut, kapittel S2 Arbeidere i verdikjeden	Kommentar
S2	S2-4	AR 28 d	Disclosure of aims for continued improvement	Ja	"Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på arbeidstakere i verdikjeden og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med arbeidstakere i verdikjeden, og effektiviteten av disse tiltakene Mål for hvordan vesentlige negative påvirkninger skal håndteres, positive påvirkninger styrkes og vesentlige risikoer og muligheter håndteres (S2-5)"	Beskrevet i arbeid med viktigste tiltak , mål og KPler.
S2	S2-4	AR 30	Disclosure of how undertaking seeks to use leverage with relevant business relationships to manage material negative impacts affecting value chain workers	Ja	"Rutiner for kontakt med arbeidstakere i verdikjeden om påvirkninger (S2-2) Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på arbeidstakere i verdikjeden og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med arbeidstakere i verdikjeden, og effektiviteten av disse tiltakene"	Beskrevet i avsnittet om samarbeid, både i avsnittet S2-2 og S2-4.
S2	S2-4	AR 31	Disclosure of how participation in industry or multi-stakeholder initiative and undertaking's own involvement is aiming to address material impacts	Ja	Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på arbeidstakere i verdikjeden og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med arbeidstakere i verdikjeden, og effektiviteten av disse tiltakene	Beskrivet gjennom samarbeid i serisøitetsforum, tiltak i regjerningens handlingsplan mot akrim.
S2	S2-4	AR 36 a)	Disclosure of how value chain workers and legitimate representatives or their credible proxies play role in decisions regarding design and implementation of programmes or processes	Delvis	Interessenters interesser og synspunkter (ESRS 2 SBM-2)	Arbeidere spiller en indirekte rolle i utforming og implementering av prosesser gjennom eks. tilstedekontroller, kontroller og revisjoner og tbm. de gir i disse sammenhenger.
S2	S2-4	AR 36 b)	Information about intended or achieved positive outcomes of programmes or processes for value chain workers	Ja	"Interessenters interesser og synspunkter (ESRS 2 SBM-2) Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på arbeidstakere i verdikjeden og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med arbeidstakere i verdikjeden, og effektiviteten av disse tiltakene"	Beskrevet i arbeid med viktigste tiltak, eks. oppfølging av egenrapportering lønns- og arbeidsvilkår, tariff, arbeidskontrakter mv.
S2	S2-4	AR 37	Initiatives or processes whose primary aim is to deliver positive impacts for value chain workers are designed also to support achievement of one or more of Sustainable Development Goals	Ja	Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på arbeidstakere i verdikjeden og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med arbeidstakere i verdikjeden, og effektiviteten av disse tiltakene	Flere tiltak som støtter opp under SDG 8 og 17.
S2	S2-4	AR 43	Information about measures taken to mitigate negative impacts on workers that arise from transition to greener, climate-neutral economy	Ja	Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på arbeidstakere i verdikjeden og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med arbeidstakere i verdikjeden, og effektiviteten av disse tiltakene	

Tabellen fortsetter neste side.

ESRS	Rapporte-ringskrav	Paragraf	ESRS S2 Arbeidere i verdikjeden, Beskrivelse av krav	Ivaretatt	Henvisning til hvor i Bærekraftsberet-ningen kravet er svart ut, kapittel S2 Arbeidere i verdikjeden	Kommentar
S2	S2-4	AR 44	Description of internal functions that are involved in managing impacts and types of action taken by internal functions to address negative and advance positive impacts	Ja	Tiltak knyttet til vesentlige påvirkninger på arbeidstakere i verdikjeden og strategier for å håndtere vesentlige risikoer og utnytte vesentlige muligheter i forbindelse med arbeidstakere i verdikjeden, og effektiviteten av disse tiltakene	Beskrevet i avsnittet om internsamarbeid.
						.
S2	S2-5	41	Targets set to manage material impacts, risks and opportunities related to value chain workers [see ESRS 2 - MDR-T]	Ja	Kap. Parametere og mål	
S2	S2-5	42	Disclosure of process for setting time-bound and outcome-oriented targets	Ja	Mål for hvordan vesentlige negative påvirkninger skal håndteres, positive påvirkninger styrkes og vesentlige risikoer og muligheter håndteres	Beskrevet som prosess og samarbeid.
S2	S2-5	42 a	Disclosure of how value chain workers, their legitimate representatives or credible proxies were engaged directly in setting targets	Delvis	Mål for hvordan vesentlige negative påvirkninger skal håndteres, positive påvirkninger styrkes og vesentlige risikoer og muligheter håndteres	Arbeidere/leverandører har ikke vært involvert i å utvikle/beslutte mål - men de blir orientert i møter om våre mål.
S2	S2-5	42 b	Disclosure of how value chain workers, their legitimate representatives or credible proxies were engaged directly in tracking performance against targets	Ja	Mål for hvordan vesentlige negative påvirkninger skal håndteres, positive påvirkninger styrkes og vesentlige risikoer og muligheter håndteres	Arbeidere/leverandører blir orientert i møter om at dette er noe vi følger opp og de engasjeres i måloppnåelse, eks. oppfølging HMSREG.
S2	S2-5	42 c	Disclosure of how value chain workers, their legitimate representatives or credible proxies were engaged directly in identifying lessons or improvements as result of undertaking's performance	Delvis	Mål for hvordan vesentlige negative påvirkninger skal håndteres, positive påvirkninger styrkes og vesentlige risikoer og muligheter håndteres	Arbeidere/leverandører har ikke vært involvert i utvikling og forbedring.
S2	S2-5	AR 45 a	Disclosure of intended outcomes to be achieved in lives of value chain workers	Nei		.
S2	S2-5	AR 45 b	Information about stability over time of target in terms of definitions and methodologies to enable comparability	Ja	Mål for hvordan vesentlige negative påvirkninger skal håndteres, positive påvirkninger styrkes og vesentlige risikoer og muligheter håndteres	Beskrevet bla. gjennom mål og KPIer som er fulgt over tid, inkl målemetode.
						.
S2	SBM-3	11	All value chain workers who can be materially impacted by undertaking are included in scope of disclosure under ESRS 2	Ja	Kap. Strategi	
S2	SBM-3	11 a)	Description of types of value chain workers subject to material impacts	Ja	Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell (ESRS2 SBM-3)	Beskrevet i tabell over type arbeidere, beskrivelse av arbeid, geografi og risiko mv.
S2	SBM-3	11 a i)-v)	Type of value chain workers subject to material impacts by own operations or through value chain	Ja	Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell (ESRS2 SBM-3)	Beskrevet i tabell over type arbeidere, beskrivelse av arbeid, geografi og risiko mv.

ESRS	Rapporte-ringskrav	Paragraf	ESRS S2 Arbeidere i verdikjeden, Beskrivelse av krav	Ivaretatt	Henvisning til hvor i Bærekraftsberet-ningen kravet er svart ut, kapittel S2 Arbeidere i verdikjeden	Kommentar
S2	SBM-3	11 b	Disclosure of geographies or commodities for which there is significant risk of child labour, or of forced or compulsory labour, among workers in undertaking's value chain	Ja	Vesentlige påvirkninger, risikoer og mulig-heter og deres samspill med strategi og forretningsmodell (ESRS2 SBM-3)	Beskrevet i tabell over type arbeidere, beskrivelse av arbeid, geografi og risiko mv.
S2	SBM-3	11 c	Material negative impacts occurrence (value chain workers)	Ja	Vesentlige påvirkninger, risikoer og mulig-heter og deres samspill med strategi og forretningsmodell (ESRS2 SBM-3)	Beskrevet i tabell over type arbeidere, beskrivelse av arbeid, geografi og risiko mv.
S2	SBM-3	11 d	Description of activities that result in positive impacts and types of value chain workers that are positively affected or could be positively affected	Ja	Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell (ESRS2 SBM-3)	Beskrevet i tabell over type arbeidere, beskrivelse av arbeid, geografi og risiko mv.
S2	SBM-3	11 e	Description of material risks and opportunities arising from impacts and dependencies on value chain workers	Delvis	Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell (ESRS2 SBM-3)	Beskrevet i tabell over type arbeidere, beskrivelse av arbeid, geografi og risiko mv.
S2	SBM-3	12	Disclosure of whether and how the undertaking has developed an understanding of how workers with particular characteristics, those working in particular contexts, or those undertaking particular activities may be at greater risk of harm.	Ja	Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell (ESRS2 SBM-3)	Beskrevet i tabell over type arbeidere, beskrivelse av arbeid, geografi og risiko mv.
S2	SBM-3	13	Disclosure of which of material risks and opportu-nities arising from impacts and dependencies on value chain workers are impacts on specific groups	Ja	Vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter og deres samspill med strategi og forretningsmodell (ESRS2 SBM-3)	Beskrevet i tabell over type arbeidere, beskrivelse av arbeid, geografi og risiko mv.

Tabell 58 ESRS G1 - Forretningsatferd

ESRS	DR	Para-graph	ESRS G1 Forretningsskikk, Beskrivelse av krav	Ivaretatt	Henvisning til hvor i Bærekrafts-beretningen kravet er svart ut, kapittel G1 Forretningsskikk	Kommentar
G1	G1-1	10 a	Description of the mechanisms for identifying, reporting and investigating concerns about unlawful behaviour or behaviour in contradiction of its code of conduct or similar internal rules	Ja	Retningslinjer for bedriftskultur og forretningsskikk	Policy for etikk og samfunns-ansvar, Konsernprosedyre etikk, Konsernprosedyre kartlegging.
G1	G1-1	10 b	No policies on anti-corruption or anti-bribery consistent with United Nations Convention against Corruption are in place	Ja	Retningslinjer for bedriftskultur og forretningsskikk	Policy for etikk og samfunns-ansvar, Konsernprosedyre etikk.
G1	G1-1	10 b	Timetable for implementation of policies on anti-corruption or anti-bribery consistent with United Nations Convention against Corruption	Ja	Retningslinjer for bedriftskultur og forretningsskikk	Policy for etikk og samfunns-ansvar, Konsernprosedyre etikk.
G1	G1-1	10 c	Disclosure of safeguards for reporting irregularities including whistleblowing protection	Ja	Retningslinjer for bedriftskultur og forretningsskikk	Policy for etikk og samfunns-ansvar, Konsernprosedyre etikk, Konsernprosedyre varsling.
G1	G1-1	10 d	No policies on protection of whistle-blowers are in place	Ja	Retningslinjer for bedriftskultur og forretningsskikk	Policy for etikk og samfunns-ansvar, Konsernprosedyre etikk, Konsernprosedyre varsling.
G1	G1-1	10 d	Timetable for implementation of policies on protection of whistle-blowers	Ja	Retningslinjer for bedriftskultur og forretningsskikk	Policy for etikk og samfunns-ansvar, Konsernprosedyre etikk, Konsernprosedyre varsling.
G1	G1-1	10 e	Undertaking is committed to investigate business conduct incidents promptly, independently and objectively	Ja	Retningslinjer for bedriftskultur og forretningsskikk	Indikasjoner på brudd skal kartlegges av Compliance. Compliance rapporterer på antall kartlagte saker og varslingssaker årlig. I 2024 hadde Bane NOR 81 varslingssaker, 17 kartleggingssaker og 23 vurderinger av habilitet.
G1	G1-1	10 f	Policies with respect to animal welfare are in place	Ja		Ikke omtalt i bærekrafts-rapport da temaet er under terskel for vesentlighet
G1	G1-1	10 g	Information about policy for training within organisation on business conduct	Ja	Retningslinjer for bedriftskultur og forretningsskikk	Policy for etikk og samfunns-ansvar, Konsernprosedyre etikk.

Tabellen fortsetter neste side.

ESRS	DR	Para-graph	ESRS G1 Forretningsskikk, Beskrivelse av krav	Ivaretatt	Henvisning til hvor i Bærekrafts-beretningen kravet er svart ut, kapittel G1 Forretningsskikk	Kommentar
G1	G1-1	10 h	Disclosure of the functions that are most at risk in respect of corruption and bribery	Ja	Retningslinjer for bedriftskultur og forretningsskikk	Policy for etikk og samfunnsansvar, Konsern-prosedyre etikk, Mandat compliance. Fremkommer i årlig risikovurdering for compliance og hvilke avdelinger som prioriteres for dilemmatrening. Det er avdelingene som kan påvirke kravspesifikasjoner, om kvalitetskrav er ivaretatt i krav og i leveranser og de som ivaretar kontraks-styring og oppfølging. I Compliance har prirotert dilemmatrening med alle tekniske miljøer i 2023 og 2024. I 2024 var det Alle utbyggingsporteføljene, Drift og Vedlikehold sin ledergruppe, ERTMS, Jernbaneeieindom og eiendomsutvikling som inngikk i Egenvurderingen for comppliancerisk.
1	G1-3	18 a	Information about procedures in place to prevent, detect, and address allegations or incidents of corruption or bribery	Ja	Forebygging og oppdagelse av korrupsjon og bestikkelser	1. Obligatorisk opplæring i risikobildet for alle og Målrettet opplæring for høyrisiko-grupper. 1.Konsernprosedyre varsling for å kunne si fra om mulige korrupsjons og andre økonomiske misligheter. 3. Konsernprosedyre kartlegging for hvordan mulig korrupsjon og andre økonoimiske misligheter skal følges opp og læring fra saker.
G1	G1-3	18 b	Investigators or investigating committee are separate from chain of management involved in prevention and detection of corruption or bribery	Ja	Forebygging og oppdagelse av korrupsjon og bestikkelser	Kartlegging (ivestigati-ons) ligger i mandatet til Compliance (STY- 604854)
G1	G1-3	18 c	Information about process to report outcomes to administrative, management and supervisory bodies	Ja	Forebygging og oppdagelse av korrupsjon og bestikkelser	Rapporteringsrutiner og krav om hvem som invol-veres når ligger i Mandat Compliance (STy-604854) og Konsernprosedyre kart-legging (STY 605361)
G1	G1-3	19	Disclosure of plans to adopt procedures to prevent, detect, and address allegations or incidents of corruption or bribery in case of no procedure	Ja	Forebygging og oppdagelse av korrupsjon og bestikkelser	Rapporteringsrutiner og krav om hvem som invol-veres når ligger i Mandat Compliance (STy-604854) og Konsernprosedyre kart-legging (STY 605361)

ESRS	DR	Para-graph	ESRS G1 Forretningsskikk, Beskrivelse av krav	Ivaretatt	Henvisning til hvor i Bærekrafts-beretningen kravet er svart ut, kapittel G1 Forretningsskikk	Kommentar
G1	G1-3	20	Information about how policies are communicated to those for whom they are relevant (prevention and detection of corruption or bribery)	Ja	Forebygging og oppdagelse av korrupsjon og bestikkelser	Rapporteringsrutiner og krav om hvem som involveres når ligger i Mandat Compliance (STy-604854) og Konsern-prosedyre kartlegging (STY 605361)
G1	G1-3	21 a	Information about nature, scope and depth of anti-corruption or anti-bribery training programmes offered or required	Ja	Forebygging og oppdagelse av korrupsjon og bestikkelser	Rapporteringsrutiner og krav om hvem som involveres når ligger i Mandat Compliance (STy-604854) og Konsernprosedyre kartlegging (STY 605361)
G1	G1-3	21 b	Percentage of functions-at-risk covered by training programmes	Ja	Forebygging og oppdagelse av korrupsjon og bestikkelser	Rapporteringsrutiner og krav om hvem som involveres når ligger i Mandat Compliance (STy-604854) og Konsernprosedyre kartlegging (STY 605361)
G1	G1-3	21 c	Information about members of administrative, supervisory and management bodies relating to anti-corruption or anti-bribery training	Ja	Forebygging og oppdagelse av korrupsjon og bestikkelser	Rapporteringsrutiner og krav om hvem som involveres når ligger i Mandat Compliance (STy-604854) og Konsernprosedyre kartlegging (STY 605361)
G1	G1-3	AR 8	Prevention and detection of corruption or bribery - anti-corruption and bribery training table			Årsrapportering fra Compliance til Konsern-ledelsen og styret.
G1	G1-4	24 a	Number of convictions for violation of anti-corruption and anti- bribery laws	Ja	Bekreftede hendelser med korrupsjon eller bestikkelser	Ingen domfellelser.
G1	G1-4	24 a	Amount of fines for violation of anti-corruption and anti- bribery laws	Ja	Bekreftede hendelser med korrupsjon eller bestikkelser	Ingen bøter.

Tabell 59 MDR tabell

MDR - These DPs need to be reported when the company prepares the disclosure for: E1-2; E1-3; E1-4; E2-1; E2-2; E2-3; E3-1; E3-2; E3-3; E4-2; E4-3; E4-4; E5-1;E5-2; E5-3; S1-1; S1-4; S1-5; S2-1; S2-4; S2-5; S3-1; S3-4; S3-5; S4-1; S4-4; S4-5; G1-1; G1-4				ESRS E1 - Klimagassreduksjon			ESRS E4 Biomangfold og økosystemer		ESRS E5 Ressursbruk og sirkulær økonomi		ESRS S1 Egne ansatte	ESRS S2 Arbeidere i verdikjeden	ESRS G1 Forretningsadferd
ESRS	DR	Paragraph	Name	ESRS E1 - Klima	ESRS E1 Klimatilpasning	ESRS E1 Energi	ESRS E4 Biomangfold og økosystemer	ESRS E4 Fremmede arter	ESRS E5 Inngående ressurser, herunder ressursbruk	ESRS S1	ESRS S2	ESRS G1	ESRS G1
ESRS 2	MDR-P	65 a	Description of key contents of policy	2.2 Retningslinjer	2.2 Retningslinjer	N/A	Retningslinjer	2-3-5 Retningslinjer	STY-605500.pdf- Logistikk - konsernprosedyre; STY-605182-annskafelse konsern prosedyre	3-1-3 Retningslinjer relatert til egen arbeidsstyrke	3-2-3 Retningslinjer relatert til arbeidere i verdikjeden	4-3 Retningslinjer for bedriftskultur og forretningsadferd.	Ikke relevant
ESRS 2	MDR-P	65 b	Description of scope of policy or of its exclusions	2.1 Håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter	2.2 Retningslinjer	N/A	Retningslinjer	2-3-5 Retningslinjer	STY-605500.pdf- Logistikk - konsernprosedyre; STY-605182-annskafelse konsern prosedyre	3-1-3 Retningslinjer relatert til egen arbeidsstyrke	3-2-3 Retningslinjer relatert til arbeidere i verdikjeden	Håndtert	Ikke relevant
ESRS 2	MDR-P	65 c	Description of most senior level in organisation that is accountable for implementation of policy	2.2 Retningslinjer	2.2 Retningslinjer	N/A	Retningslinjer	2-3-5 Retningslinjer, ansvar i "linjen".	STY-605500.pdf- Logistikk - konsernprosedyre; STY-605182-annskafelse konsern prosedyre	3-1-3 Retningslinjer relatert til egen arbeidsstyrke	3-2-3 Retningslinjer relatert til arbeidere i verdikjeden	4-1 Rollen til forvaltnings- og tilsynsorganer.	Ikke omtalt (men gjøres)
ESRS 2	MDR-P	65 d	Disclosure of third-party standards or initiatives that are respected through implementation of policy	2.1 Håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter, henvisning til NTP og nasjonale føringer, samt gjennomføring LG-prosess (ISO).	2.2 Retningslinjer; henvisning til eksterne krav til byggherre, objekteiere og krav og føringer fra eiere.	N/A	Innledende kap. om klima og miljø: Strategi og viktige føringer; Retningslinjer	2-3-5, 2-3-3 henvisning til iso 14001-krav overfor direkte leverandører, 2-1-3 styring av klima og miljøområdet i Bane NOR: beskrivelPUKK-metodikk i tråd med ISO-standarder.	STY-605500.pdf- Logistikk - konsernprosedyre; STY-605182-annskafelse konsern prosedyre	3-1-3 Retningslinjer relatert til egen arbeidsstyrke	3-2-3 Retningslinjer relatert til arbeidere i verdikjeden	Håndtert	Ikke omtalt
ESRS 2	MDR-P	65 e	Description of consideration given to interests of key stakeholders in setting policy	2.1 Håndtering av påvirkninger, risikoer og muligheter, henvisning til NTP og nasjonale føringer.	Ikke vurdert.	N/A	Ikke vurdert.	Ikke vurdert.	STY-605500.pdf- Logistikk - konsernprosedyre; STY-605182-annskafelse konsern prosedyre	3-1-3 Retningslinjer relatert til egen arbeidsstyrke	Ikke vurdert.	4-3 Retningslinjer for bedriftskultur og forretningsadferd.	Ikke omtalt
ESRS 2	MDR-P	65 f	Explanation of how policy is made available to potentially affected stakeholders and stakeholders who need to help implement it	Bane NORs styringssystem (tilgjengelig kun for BNs ansatte).	Bane NORs styringssystem (tilgjengelig kun for BNs ansatte).	N/A	Retningslinjer	2-3-5 Retningslinjer: styrende dokumenter tilgjengelig i EQS el prosjektmodellen.	STY-605500.pdf- Logistikk - konsernprosedyre; STY-605182-annskafelse konsern prosedyre	3-1-3 Retningslinjer relatert til egen arbeidsstyrke	Policy tilgjengelig Bane NORs styringssystem, seriøsitetskrav tilgjengelig på banenor.no	4-3 Retningslinjer for bedriftskultur og forretningsadferd.	Ikke omtalt

MDR - These DPs need to be reported when the company prepares the disclosure for: E1-2; E1-3; E1-4; E2-1; E2-2; E2-3; E3-1; E3-2; E3-3; E4-2; E4-3; E4-4; E5-1;E5-2; E5-3; S1-1; S1-4; S1-5; S2-1; S2-4; S2-5; S3-1; S3-4; S3-5; S4-1; S4-4; S4-5; G1-1; G1-4				ESRS E1 - Klimagassreduksjon			ESRS E4 Biomangfold og økosystemer		ESRS E5 Ressursbruk og sirkulær økonomi		ESRS S1 Egne ansatte	ESRS S2 Arbeidere i verdikjeden	ESRS G1 Forretningsadferd
ESRS	DR	Paragraph	Name	ESRS E1 - Klima	ESRS E1 Klimatilpasning	ESRS E1 Energi	ESRS E4 Biomangfold og økosystemer	ESRS E4 Fremmede arter	ESRS E5 Inngående ressurser, herunder ressursbruk	ESRS S1	ESRS S2	ESRS G1	ESRS G1
ESRS 2	MDR-A	68 a	Disclosure of key action	2.2 Tiltak	2.2 Tiltak	N/A	"Tiltak og ressurser. Prosesser for håndtering og identifisering av risikoer, påvirkninger og muligheter i operative aktiviteter: et eksempel."	Et eksempel er gitt, foreligger ikke aggregert info.	STY-605500. pdf- Logistikk - konsernprosedyre; STY-605182- annskafelse konsern prosedyre	3-1-6 Tiltak for å håndtere våre vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter	3-2-6 Tiltak for vesentlige konsekvenser for arbeidere i verdikjeden, og tilnærminger for å håndtere vesentlig risiko og forfølge vesentlige muligheter knyttet til arbeidere i verdikjeden, og effektiviteten til disse handlingene	4-4 Forebygging og oppdagelse av korrupsjon og bestikkelser.	
ESRS 2	MDR-A	68 b	Description of scope of key action	2.2 Tiltak	2.2 Tiltak	N/A	Tiltak og ressurser.	Foreligger ikke aggregert info.	STY-605500. pdf- Logistikk - konsernprosedyre; STY-605182- annskafelse konsern prosedyre	3-1-6 Tiltak for å håndtere våre vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter	3-2-6 Tiltak for vesentlige konsekvenser for arbeidere i verdikjeden, og tilnærminger for å håndtere vesentlig risiko og forfølge vesentlige muligheter knyttet til arbeidere i verdikjeden, og effektiviteten til disse handlingene	4-4 Forebygging og oppdagelse av korrupsjon og bestikkelser.	
ESRS 2	MDR-A	68 c	Time horizon under which key action is to be completed	2.2 Tiltak; tiltak er beskrevet generisk og ikke i detalj	2.2 Tiltak; tiltak er beskrevet generisk og ikke i detalj	N/A	Tiltak og ressurser. Tiltak er beskrevet generisk med noen få konkrete eksempler.	Et eksempel er gitt, foreligger ikke aggregert info.		3-1-6 Tiltak for å håndtere våre vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter	3-2-6 Tiltak for vesentlige konsekvenser for arbeidere i verdikjeden, og tilnærminger for å håndtere vesentlig risiko og forfølge vesentlige muligheter knyttet til arbeidere i verdikjeden, og effektiviteten til disse handlingene. Delvis, ikke beskrevet ferdigstillelsesdato.	Delvis ivaretatt i 4-4 Forebygging og oppdagelse av korrupsjon og bestikkelser.	
ESRS 2	MDR-A	68 c	Year when key action is to be completed	2.2 Tiltak; tiltak er beskrevet generisk og ikke i detalj	2.2 Tiltak; tiltak er beskrevet generisk og ikke i detalj	N/A	Tiltak og ressurser. Tiltak er beskrevet generisk	Et eksempel er gitt, foreligger ikke aggregert info.		3-1-6 Tiltak for å håndtere våre vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter	Ikke beskrevet i detalj for alle tiltak.	Delvis ivaretatt i 4-4 Forebygging og oppdagelse av korrupsjon og bestikkelser.	

MDR - These DPs need to be reported when the company prepares the disclosure for: E1-2; E1-3; E1-4; E2-1; E2-2; E2-3; E3-1; E3-2; E3-3; E4-2; E4-3; E4-4; E5-1;E5-2; E5-3; S1-1; S1-4; S1-5; S2-1; S2-4; S2-5; S3-1; S3-4; S3-5; S4-1; S4-4; S4-5; G1-1; G1-4				ESRS E1 - Klimagassreduksjon			ESRS E4 Biomangfold og økosystemer		ESRS E5 Ressursbruk og sirkulær økonomi		ESRS S1 Egne ansatte	ESRS S2 Arbeidere i verdikjeden	ESRS G1 Forretningsadferd
ESRS	DR	Paragraph	Name	ESRS E1 - Klima	ESRS E1 Klimatilpasning	ESRS E1 Energi	ESRS E4 Biomangfold og økosystemer	ESRS E4 Fremmede arter	ESRS E5 Inngående ressurser, herunder ressursbruk	ESRS S1	ESRS S2	ESRS G1	ESRS G1
ESRS 2	MDR-A	68 d	Description of key action taken, and its results, to provide for and cooperate in or support provision of remedy for those harmed by actual material impacts	Ikke beskrevet	2.2 Tiltak; Ikke beskrevet i detalj.	N/A	"Prosesser for håndtering og identifisering av risikoer, påvirkninger og muligheter i operative aktiviteter: et eksempel. Tiltak og ressurser: et eksempel er gitt, foreligger ikke aggregert info."	Et eksempel er gitt, foreligger ikke aggregert info.	STY-605500. pdf- Logistikk - konsernprosedyre; STY-605182- annskafelse konsern prosedyre	3-1-6 Tiltak for å håndtere våre vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter		4-4 Forebygging og oppdagelse av korrupsjon og bestikkelser.	
ESRS 2	MDR-A	68 e	Disclosure of quantitative and qualitative information regarding progress of actions or action plans disclosed in prior periods	Ikke beskrevet.	2.2 Tiltak	N/A	Tiltak og ressurser.	Ikke beskrevet, foreligger ikke på aggregert nivå.		3-1-6 Tiltak for å håndtere våre vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter		4-4 Forebygging og oppdagelse av korrupsjon og bestikkelser.	
ESRS 2	MDR-A	69 a	"Disclosure of the type of current and future financial and other resources allocated to the action plan"	2.2 Tiltak; Beskrevet for pilotprogram - utslippsfrie anlegg .	2.2 Tiltak	N/A	Ikke ivaretatt, handlingsplan foreligger ikke p.t.	Ikke ivaretatt, handlingsplan foreligger ikke p.t.		3-1-6 Tiltak for å håndtere våre vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter	Ikke beskrevet .	Ikke vesentlig	
ESRS 2	MDR-A	69 b	Current financial resources allocated to action plan (Capex)	2.2 Tiltak; Beskrevet for pilotprogram - utslippsfrie anlegg .	2.2 Tiltak; Ikke beskrevet i detalj.	N/A	Tiltak og ressurser. Måleindikatorer og mål. Delvis ivaretatt, opplyser om midler brukt knyttet til å fjerne vandringhindre for fisk og penger brukt til bekjempelse av fremmede arter.	Ikke relevant med capex?.		3-1-6 Tiltak for å håndtere våre vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter	ikke ivaretatt, handlingsplan og finansiering foreligger ikke p.t.	Ikke vesentlig	
ESRS 2	MDR-A	69 b	Current financial resources allocated to action plan (Opex)	Ikke beskrevet	2.2 Tiltak; Ikke beskrevet i detalj.	N/A	Tiltak og ressurser. Måleindikatorer og mål. Delvis ivaretatt, opplyser om midler brukt knyttet til å fjerne vandringhindre for fisk og penger brukt til bekjempelse av fremmede arter.	Ivaretatt gjennom målindikator, se "Bane NORs mål …".		3-1-6 Tiltak for å håndtere våre vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter	ikke ivaretatt, handlingsplan og finansiering foreligger ikke p.t.	Ikke vesentlig	

MDR - These DPs need to be reported when the company prepares the disclosure for: E1-2; E1-3; E1-4; E2-1; E2-2; E2-3; E3-1; E3-2; E3-3; E4-2; E4-3; E4-4; E5-1;E5-2; E5-3; S1-1; S1-4; S1-5; S2-1; S2-4; S2-5; S3-1; S3-4; S3-5; S4-1; S4-4; S4-5; G1-1; G1-4				ESRS E1 - Klimagassreduksjon			ESRS E4 Biomangfold og økosystemer		ESRS E5 Ressursbruk og sirkulær økonomi		ESRS S1 Egne ansatte	ESRS S2 Arbeidere i verdikjeden	ESRS G1 Forretningsadferd
ESRS	DR	Paragraph	Name	ESRS E1 - Klima	ESRS E1 Klimatilpasning	ESRS E1 Energi	ESRS E4 Biomangfold og økosystemer	ESRS E4 Fremmede arter	ESRS E5 Inngående ressurser, herunder ressursbruk	ESRS S1	ESRS S2	ESRS G1	ESRS G1
ESRS 2	MDR-A	69 c	Future financial resources allocated to action plan (Capex)	Ikke beskrevet	Ikke beskrevet	N/A	Ikke ivaretatt, handlingsplan og finansiering foreligger ikke p.t.	Ikke ivaretatt, handlingsplan og finansiering foreligger ikke p.t.		3-1-6 Tiltak for å håndtere våre vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter	ikke ivaretatt, handlingsplan og finansiering foreligger ikke p.t.	Ikke vesentlig	
ESRS 2	MDR-A	69 c	Future financial resources allocated to action plan (Opex)	Ikke beskrevet	Ikke beskrevet	N/A	Ikke ivaretatt, handlingsplan og finansiering foreligger ikke p.t.	Ikke ivaretatt, handlingsplan og finansiering foreligger ikke p.t.		3-1-6 Tiltak for å håndtere våre vesentlige påvirkninger, risiko og muligheter	3-2-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter for arbeidere i verdikjeden	Ikke vesentlig	
ESRS 2	MDR-M	75	Description of metric used to evaluate performance and effectiveness, in relation to material impact, risk or opportunity	Ikke relevant (ikke henvist til i ESRS-E1).	Ikke relevant (ikke henvist til i ESRS-E1).	Ikke relevant (ikke henvist til i ESRS-E1).	Måleindikatorer og mål	Beskrevet i 2-3-7 beskrivelse av måltall.		3-1-8 Tariffdekning og sosialdialog, 3-1-9 Helse- og sikkerhetsindikatorer, , 3-1-10 Kjennetegn ved virksomhetens ansatte, 3-1-11 Mangfoldsindikatorer 3-1-12 Indikatorer for opplæring og kompetanseutvikling, 3-1-13 Kompensasjonsindikatorer, 3-1-14 Hendelser og klager, og alvorlige menneskerettighets-påvirkninger og hendelser	3-2-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter for arbeidere i verdikjeden	4-4 Forebygging og oppdagelse av korrupsjon og bestikkelser.	
ESRS 2	MDR-M	77 a	Disclosure of methodologies and significant assumptions behind metric	Ikke relevant (ikke henvist til i ESRS-E1).	Ikke relevant (ikke henvist til i ESRS-E1).	Ikke relevant (ikke henvist til i ESRS-E1).	Beskrevet overordnet i Måleindikatorer og mål	Beskrevet overordnet i 2-3-7 beskrivelse av måltall		3-1-8 Tariffdekning og sosialdialog, 3-1-9 Helse- og sikkerhetsindikatorer, , 3-1-10 Kjennetegn ved virksomhetens ansatte, 3-1-11 Mangfoldsindikatorer 3-1-12 Indikatorer for opplæring og kompetanseutvikling, 3-1-13 Kompensasjonsindikatorer, 3-1-14 Hendelser og klager, og alvorlige menneskerettighets-påvirkninger og hendelser		4-4 Forebygging og oppdagelse av korrupsjon og bestikkelser.	

MDR - These DPs need to be reported when the company prepares the disclosure for: E1-2; E1-3; E1-4; E2-1; E2-2; E2-3; E3-1; E3-2; E3-3; E4-2; E4-3; E4-4; E5-1;E5-2; E5-3; S1-1; S1-4; S1-5; S2-1; S2-4; S2-5; S3-1; S3-4; S3-5; S4-1; S4-4; S4-5; G1-1; G1-4				ESRS E1 - Klimagassreduksjon			ESRS E4 Biomangfold og økosystemer		ESRS E5 Ressursbruk og sirkulær økonomi		ESRS S1 Egne ansatte	ESRS S2 Arbeidere i verdikjeden	ESRS G1 Forretnings-adferd
ESRS	DR	Paragraph	Name	ESRS E1 - Klima	ESRS E1 Klima-tilpasning	ESRS E1 Energi	ESRS E4 Biomangfold og økosystemer	ESRS E4 Fremmede arter	ESRS E5 Inn-gående ressurser, herunder ressursbruk	ESRS S1	ESRS S2	ESRS G1	ESRS G1
ESRS 2	MDR-M	77 b	Type of external body other than assurance provider that provides validation	Ikke relevant (ikke henvist til i ESRS-E1).	Ikke relevant (ikke henvist til i ESRS-E1).	Ikke relevant (ikke henvist til i ESRS-E1).	Ikke ivaretatt.	Ikke ivaretatt, prematurt.		3-1-8 Tariff-dekning og sosialdialog, 3-1-9 Helse- og sikker-hetsindikatorer, , 3-1-10 Kjennetegn ved virksom-hetens ansatte, 3-1-11 Mang-foldsindikatorer 3-1-12 Indikatorer for opplæring og kompetanse-utvikling, 3-1-13 Kompensasjons-indikatorer, 3-1-14 Hendelser og kla-ger, og alvorlige menneskerettig-hets-påvirkninger og hendelser		"2024: Håndtert 2023: Ikke omtalt (er intern-revisjonen)."	
ESRS 2	MDR-T	80 a	Relationship with policy objectives	2.2 Måltall og mål.	2.2 Måltall og mål.	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål.	Måle-indikatorer og mål	Ikke ivare-tatt, har ikke satt mål.		3-1-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirk-ninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter		4-3 Retnings-linjer for be-driftskultur og forretnings-adferd.	
ESRS 2	MDR-T	80 b	Measurable target	2.2 Måltall og mål.	Ikke ivare-tatt i sin helhet.	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål.	Måle-indikatorer og mål	Ikke ivare-tatt, har ikke satt mål.		3-1-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirk-ninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter	3-2-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirk-ninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter for arbeidere i verdikjeden	4-4 Forebygg-ing og opp-dagelse av korrupsjon og bestikkelser.	
ESRS 2	MDR-T	80 b	Nature of target	2.2 Måltall og mål.	Ikke ivare-tatt i sin helhet.	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål.	Måle-indikatorer og mål	Ikke ivare-tatt, har ikke satt mål.		3-1-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirk-ninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter	3-2-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirk-ninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter for arbeidere i verdikjeden	4-4 Forebygg-ing og opp-dagelse av korrupsjon og bestikkelser.	

MDR - These DPs need to be reported when the company prepares the disclosure for: E1-2; E1-3; E1-4; E2-1; E2-2; E2-3; E3-1; E3-2; E3-3; E4-2; E4-3; E4-4; E5-1;E5-2; E5-3; S1-1; S1-4; S1-5; S2-1; S2-4; S2-5; S3-1; S3-4; S3-5; S4-1; S4-4; S4-5; G1-1; G1-4				ESRS E1 - Klimagassreduksjon			ESRS E4 Biomangfold og økosystemer		ESRS E5 Ressursbruk og sirkulær økonomi		ESRS S1 Egne ansatte	ESRS S2 Arbeidere i verdikjeden	ESRS G1 Forretningsadferd
ESRS	DR	Paragraph	Name	ESRS E1 - Klima	ESRS E1 Klimatilpasning	ESRS E1 Energi	ESRS E4 Biomangfold og økosystemer	ESRS E4 Fremmede arter	ESRS E5 Inngående ressurser, herunder ressursbruk	ESRS S1	ESRS S2	ESRS G1	ESRS G1
ESRS 2	MDR-T	80 c	Description of scope of target	2.2 Måltall og mål.	Ikke ivaretatt i sin helhet.	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål.	Måleindikatorer og mål	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål.		3-1-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter	3-2-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter for arbeidere i verdikjeden	4-4 Forebygging og oppdagelse av korrupsjon og bestikkelser.	
ESRS 2	MDR-T	80 d	Baseline value	2.2 Måltall og mål.	Ikke ivaretatt i sin helhet.	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål.	Måleindikatorer og mål	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål.		3-1-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter	3-2-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter for arbeidere i verdikjeden	Under arbeid	
ESRS 2	MDR-T	80 d	Baseline year	2.2 Måltall og mål.	Ikke ivaretatt i sin helhet.	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål.	Ikke ivaretatt i sin helhet.	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål.		3-1-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter	3-2-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter for arbeidere i verdikjeden	Under arbeid	
ESRS 2	MDR-T	80 e	Period to which target applies	2.2 Måltall og mål.	Ikke ivaretatt i sin helhet.	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål.	Måleindikatorer og mål	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål.		3-1-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter	3-2-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter for arbeidere i verdikjeden	4-4 Forebygging og oppdagelse av korrupsjon og bestikkelser.	
ESRS 2	MDR-T	80 e	Indication of milestones or interim targets	2.2 Måltall og mål (Årlige delmål).	Ikke ivaretatt i sin helhet.	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål.	Måleindikatorer og mål	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål.		3-1-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter	3-2-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter for arbeidere i verdikjeden	Under arbeid	

MDR - These DPs need to be reported when the company prepares the disclosure for: E1-2; E1-3; E1-4; E2-1; E2-2; E2-3; E3-1; E3-2; E3-3; E4-2; E4-3; E4-4; E5-1;E5-2; E5-3; S1-1; S1-4; S1-5; S2-1; S2-4; S2-5; S3-1; S3-4; S3-5; S4-1; S4-4; S4-5; G1-1; G1-4				ESRS E1 - Klimagassreduksjon			ESRS E4 Biomangfold og økosystemer		ESRS E5 Ressursbruk og sirkulær økonomi		ESRS S1 Egne ansatte	ESRS S2 Arbeidere i verdikjeden	ESRS G1 Forretnings-adferd
ESRS	DR	Paragraph	Name	ESRS E1 - Klima	ESRS E1 Klima-tilpasning	ESRS E1 Energi	ESRS E4 Biomangfold og økosystemer	ESRS E4 Fremmede arter	ESRS E5 Inn-gående ressurser, herunder ressursbruk	ESRS S1	ESRS S2	ESRS G1	ESRS G1
ESRS 2	MDR-T	80 f	Description of methodo-logies and significant assumptions used to define target	2.2 Måltall og mål.	Ikke ivare-tatt i sin helhet.	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål.	Innledende kap. om klima og miljø: Strategi og viktige føringer. Måle-indikatorer og mål.	Ikke ivare-tatt, har ikke satt mål.		3-1-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirk-ninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter	3-2-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirk-ninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter for arbeidere i verdikjeden	4-4 Forebyg-ging og opp-dagelse av korrupsjon og bestikkelser.	
ESRS 2	MDR-T	80 g	Target related to environ-mental mat-ters is based on conclusive scientific evidence	2.2 Måltall og mål, inn-rapporterte målinger, knyttet mot 50% reduk-sjon innen 2030.	Ikke ivare-tatt i sin helhet.	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål.	Ikke ivaretatt i sin helhet.	Ikke ivare-tatt, har ikke satt mål.		3-1-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirk-ninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter	Ikke relevant.	Ikke relevant.	
ESRS 2	MDR-T	80 h	Disclosure of how stake-holders have been involved in target setting	2.2 Måltall og mål.	Ikke ivare-tatt i sin helhet.	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål.	Måle-indikatorer og mål.	Ikke ivare-tatt, har ikke satt mål.		3-1-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirk-ninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter	"3-2-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirk-ninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter for arbeidere i verdikjeden. Ingen endringer siden sist, har beskrevet metode/kilde for data/resultater per mål."	4-3 Retnings-linjer for be-driftskultur og forretnings-adferd.	
ESRS 2	MDR-T	80 i	Description of any changes in target and correspon-ding metrics or underlying measurement methodologi-es, significant assumptions, limitations, sources and adopted processes to collect data	2.2 Måltall og mål, Ingen signifikante endringer i metode, men endret baseline pga omorgani-seringer og datakvalitet.	Ikke ivare-tatt i sin helhet.	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål.	Måleindikator og mål.	Ikke ivare-tatt, har ikke satt mål.		3-1-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirk-ninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter	3-2-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirk-ninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter for arbeidere i verdikjeden	Ikke relevant.	

MDR - These DPs need to be reported when the company prepares the disclosure for: E1-2; E1-3; E1-4; E2-1; E2-2; E2-3; E3-1; E3-2; E3-3; E4-2; E4-3; E4-4; E5-1;E5-2; E5-3; S1-1; S1-4; S1-5; S2-1; S2-4; S2-5; S3-1; S3-4; S3-5; S4-1; S4-4; S4-5; G1-1; G1-4				ESRS E1 - Klimagassreduksjon			ESRS E4 Biomangfold og økosystemer		ESRS E5 Ressursbruk og sirkulær økonomi		ESRS S1 Egne ansatte	ESRS S2 Arbeidere i verdikjeden	ESRS G1 Forretningsadferd
ESRS	DR	Paragraph	Name	ESRS E1 - Klima	ESRS E1 Klimatilpasning	ESRS E1 Energi	ESRS E4 Biomangfold og økosystemer	ESRS E4 Fremmede arter	ESRS E5 Inngående ressurser, herunder ressursbruk	ESRS S1	ESRS S2	ESRS G1	ESRS G1
ESRS 2	MDR-T	80 j	Description of performance against disclosed target	2.2 Måltall og mål, begrenset historikk og datakvalitet for å konkludere med god sikkerhet	Ikke ivaretatt i sin helhet.	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål.	Måleindikatorer og mål. Begrenset historikk.	Ikke ivaretatt, har ikke satt mål.		3-1-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter	3-2-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter for arbeidere i verdikjeden (noen av målene).	4-4 Forebygging og oppdagelse av korrupsjon og bestikkelser.	
ESRS 2	MDR-T	81 a	Disclosure of timeframe for setting of measurable outcome-oriented targets					Er spesifisert at området med mål er under utvikling i 2-3-8 resultater og mål.		3-1-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter	3-2-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter for arbeidere i verdikjeden	Ikke relevant.	
ESRS 2	MDR-T	81 a	Description of reasons why there are no plans to set measurable outcome-oriented targets	Område under utvikling for enkelte tiltakskategorier	Område under utvikling.	Område under utvikling.	Måleindikatorer og mål - Beskrivelse av måltall. Område under utvikling	Er spesifisert at området med mål er under utvikling i 2-3-8 resultater og mål.		3-1-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter	Ikke relevant.	Ikke relevant.	
ESRS 2	MDR-T	81 b	Effectiveness of policies and actions is tracked in relation to material sustainability-related impact, risk and opportunity	Område under utvikling.	Område under utvikling.	Område under utvikling.	Område under utvikling.	Er spesifisert at området med mål er under utvikling i 2-3-8 resultater og mål.		3-1-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter	3-2-6 Tiltak for vesentlige konsekvenser for arbeidere i verdikjeden, og tilnærminger for å håndtere vesentlig risiko og forfølge vesentlige muligheter knyttet til arbeidere i verdikjeden, og effektiviteten til disse handlingene	Ikke relevant.	
ESRS 2	MDR-T	81 b i	Description of processes through which effectiveness of policies and actions is tracked in relation to material sustainability-related impact, risk and opportunity	Område under utvikling.	Område under utvikling.	Område under utvikling.	Område under utvikling.	Er spesifisert at området med mål er under utvikling i 2-3-8 resultater og mål.		3-1-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirkninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter	3-2-6 Tiltak for vesentlige konsekvenser for arbeidere i verdikjeden, og tilnærminger for å håndtere vesentlig risiko og forfølge vesentlige muligheter knyttet til arbeidere i verdikjeden, og effektiviteten til disse handlingene	Ikke relevant.	

MDR - These DPs need to be reported when the company prepares the disclosure for: E1-2; E1-3; E1-4; E2-1; E2-2; E2-3; E3-1; E3-2; E3-3; E4-2; E4-3; E4-4; E5-1;E5-2; E5-3; S1-1; S1-4; S1-5; S2-1; S2-4; S2-5; S3-1; S3-4; S3-5; S4-1; S4-4; S4-5; G1-1; G1-4				ESRS E1 - Klimagassreduksjon			ESRS E4 Biomangfold og økosystemer		ESRS E5 Ressursbruk og sirkulær økonomi		ESRS S1 Egne ansatte	ESRS S2 Arbeidere i verdikjeden	ESRS G1 Forretnings-adferd
ESRS	DR	Paragraph	Name	ESRS E1 - Klima	ESRS E1 Klima-tilpasning	ESRS E1 Energi	ESRS E4 Biomangfold og økosystemer	ESRS E4 Fremmede arter	ESRS E5 Inn-gående ressurser, herunder ressursbruk	ESRS S1	ESRS S2	ESRS G1	ESRS G1
ESRS 2	MDR-T	81 b ii	Description of defined level of ambition to be achieved and of any qualitative or quantitative indicators used to evaluate progress	Område under utvikling.	Område under utvikling.	Område under utvikling.	Område under utvikling.	Er spesifisert at området med mål er under utvik-ling i 2-3-8 resultater og mål.		3-1-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirk-ninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter	3-2-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirk-ninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter for arbeidere i verdikjeden	Ikke relevant.	
ESRS 2	MDR-T	81 b ii 80 d	Base year from which progress is measured	2.2 Måltall og mål; basisår oppgitt for de ulike delmålene	Område under utvikling.	Område under utvikling.	Område under utvikling.	Er spesifisert at området med mål er under utvik-ling i 2-3-8 resultater og mål.		3-1-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirk-ninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter	3-2-7 Mål knyttet til håndtering av vesentlige negative påvirk-ninger, fremme positive virkninger og håndtering av vesentlige risikoer og muligheter for arbeidere i verdikjeden	Ikke relevant.	

Tabell 55 ESRS E5 Ressursbruk og sirkulærøkonomi

ESRS	DR	Para-graph	Name	Data Type	Appendix C (SFDR + PILLAR 3 + Bench-mark + CL)	V [Volun-tary]	Ivaretatt i Bane NORs rappor-tering	Henvisning til hvor i Bærekrafts-beretningen kravet er svart ut	Kommentar
E5	E5-1	14	Policies to manage its material impacts, risks and opportunities related to resource use and circular economy [see ESRS 2 MDR-P]	MDR-P			Delvis	Retningslinjer og prosesser (ESRS 2 MDRP E51, E52)	"Beskrevet i Håndtering av påvirkninger, risiko og muligheter - Retnings-linjer og prosesser (ESRS 2 MDRP E51, E52)"
E5	E5-1	15 a	Disclosure of whether and how policy addresses transitioning away from extraction of virgin resources, including relative increases in use of secondary (recycled) resources	narra-tive			nei		
E5	E5-1	15 b	Disclosure of whether and how policy addresses sustainable sourcing and use of renewable resources	narra-tive			nei		
E5	E5-1	AR 9 a	Description of whether and how policy addresses waste hierarchy (prevention, preparing for re-use, recycling, other recovery, disposal)	narra-tive		V	Ja	Retningslinjer og prosesser (ESRS 2 MDRP E51, E52)	Beskrevet i Instruksen for avfall håndtering som er henvist i rapporten
E5	E5-1	AR 9 b	Description of whether and how policy addresses prioritisation of strategies to avoid or minimise waste over waste treatment strategies	narra-tive		V	Ja	Retningslinjer og prosesser (ESRS 2 MDRP E51, E52)	Beskrevet i Instruksen for avfall håndtering som er henvist i rapporten
E5	E5-2	19	Actions and resources in relation to resource use and circular economy [see ESRS 2 MDR-A]	MDR-A			Delvis	Tiltak for reduk-sjon av klima og miljø påvirknin-ger som følge av ressurser (ESRS 2 MDR-A)	Beskrevet i anskaffelser og logsitikk konsern-prosedyrer som er henvist i rapporten
E5	E5-2	20 a	Description of higher levels of resource efficiency in use of technical and biological materials and water	narra-tive		V	ikke relevant		
E5	E5-2	20 b	Description of higher rates of use of secondary raw materials	narra-tive		V	Nei		
E5	E5-2	20 c	Description of application of circular design	narra-tive		V	Nei		
E5	E5-2	20 d	Description of application of circular business practices	narra-tive		V	Ja	Retningslinjer og prosesser (ESRS 2 MDRP E51, E52)	Beskrevet i anskaffelser og logsitikk konsern-prosedyrer som er henvist i rapporten

ESRS	DR	Para-graph	Name	Data Type	Appendix C (SFDR + PILLAR 3 + Benchmark + CL)	V [Voluntary]
E2	E2-3	24	Ecological thresholds and entity-specific allocations were taken into consideration when setting pollution-related target	semi-narrative		V
E2	E2-3	24 a	Disclosure of ecological thresholds identified and methodology used to identify ecological thresholds (pollution)	narrative		V
E2	E2-3	24 b	Disclosure of how ecological entity-specific thresholds were determined (pollution)	narrative		V
E2	E2-3	24 c	Disclosure of how responsibility for respecting identified ecological thresholds is allocated (pollution)	narrative		V
E2	E2-3	25	Pollution-related target is mandatory (required by legislation)/voluntary	semi-narra-tive		
E2	E2-3	AR 17	Pollution-related target addresses shortcomings related to Substantial Contribution criteria for Pollution Prevention and Control	semi-narra-tive		
E2	E2-3	AR 18	Information about targets that have been implemented at site-level (pollution)	narrative		
E2	E2-4	28 a	Pollution of air, water and soil [multiple dimensions: at site level or by type of source, by sector or by geographical area	Table		
E2	E2-4	28 a	Emissions to air by pollutant	Table/mass	SFDR	
E2	E2-4	28 a	Emissions to water by polllutant [+ by sectors/ Geographical Area/Type of source/Site location]	Table/mass	SFDR	
E2	E2-4	28 a	Emissions to soil by pollutant [+ by sectors/ Geographical Area/Type of source/Site location]	Table/mass	SFDR	
E2	E2-4	28 b	Microplastics generated	mass		
E2	E2-4	28 b	Microplastics used	mass		
E2	E2-4	30 a	Description of changes over time (pollution of air, water and soil)	narrative		
E2	E2-4	30 b	Description of measurement methodologies (pollution of air, water and soil)	narrative		
E2	E2-4	30 c	Description of process(es) to collect data for pollution-related accounting and reporting	narrative		
E2	E2-4	AR 23 c	Percentage of total emissions of pollutants to water occurring in areas at water risk	percent		
E2	E2-4	AR 23 c	Percentage of total emissions of pollutants to water occurring in areas of high-water stress	percent		
E2	E2-4	AR 23 c	Percentage of total emissions of pollutants to soil occurring in areas at water risk	percent		

ESRS	DR	Para-graph	Name	Data Type	Appendix C (SFDR + PILLAR 3 + Benchmark + CL)	V [Voluntary]
E2	E2-4	AR 23 c	Percentage of total emissions of pollutants to soil occurring in areas of high-water stress	percent		
E2	E2-4	31	Disclosure of reasons for choosing inferior methodology to quantify emissions	narrative		
E2	E2-4	AR 25 a	Disclosure of list of installations operated that fall under IED and EU BAT Conclusions	narrative		V
E2	E2-4	AR 25 b	Disclosure of list of any non-compliance incidents or enforcement actions necessary to ensure compliance in case of breaches of permit conditions	narrative		V
E2	E2-4	AR 25 c	Disclosure of actual performance and comparison of environmental performance against emission levels associated with best available techniques (BAT-AEL) as described in EU-BAT conclusions	narrative		V
E2	E2-4	AR 25 d	Disclosure of actual performance against environmental performance levels associated with best available techniques (BAT-AEPLs) applicable to sector and installation	narrative		V
E2	E2-4	AR 25 e	Disclosure of list of any compliance schedules or derogations granted by competent authorities according to Article 15(4) IED that are associated with implementation of BAT-AELs	narrative		V
E2	E2-5	34	Total amount of substances of concern that are generated or used during production or that are procured by main hazard classes of substances of concern	TABLE		
E2	E2-5	34	Total amount of substances of concern that are generated or used during production or that are procured	Table/mass		
E2	E2-5	34	Total amount of substances of concern that leave facilities as emissions, as products, or as part of products or services	Table/mass		
E2	E2-5	34	Amount of substances of concern that leave facilities as emissions by main hazard classes of substances of concern	Table/mass		
E2	E2-5	34	Amount of substances of concern that leave facilities as products by main hazard classes of substances of concern	Table/mass		
E2	E2-5	34	Amount of substances of concern that leave facilities as part of products by main hazard classes of substances of concern	Table/mass		
E2	E2-5	35	Amount of substances of concern that leave facilities as services	Table/mass		

ESRS	DR	Para-graph	Name	Data Type	Appendix C (SFDR + PILLAR 3 + Benchmark + CL)	V [Voluntary]
E2	E2-5	35	Total amount of substances of very high concern that are generated or used during production or that are procured by main hazard classes of sub-stances of concern	Table/mass		
E2	E2-5	35	Total amount of substances of very high concern that leave facilities as emissions, as products, or as part of products or services by main hazard classes of substances of concern	Table/mass		
E2	E2-5	35	Amount of substances of very high concern that leave facilities as emissions by main hazard classes of substances of concern	Table/mass		
E2	E2-5	35	Amount of substances of very high concern that leave facilities as products by main hazard classes of substances of concern	Table/mass		
E2	E2-5	35	Amount of substances of very high concern that leave facilities as part of products by main hazard classes of substances of concern	Table/mass		
E2	E2-5	35	Amount of substances of very high concern that leave facilities as services by main hazard classes of substances of concern	Table/mass		
E2	E2-6	39 a	Disclosure of quantitative information about anticipated financial effects of material risks and opportunities arising from pollution-related impacts	narrative		
E2	E2-6	40 a	Percentage of net revenue made with products and services that are or that contain substances of concern	percent		
E2	E2-6	40 a	Percentage of net revenue made with products and services that are or that contain substances of very high concern	percent		
E2	E2-6	40 b	Operating expenditures (OpEx) in conjunction with major incidents and deposits (pollution)	monetary		
E2	E2-6	40 b	Capital expenditures (CapEx) in conjunction with major incidents and deposits (pollution)	monetary		
E2	E2-6	40 c	Provisions for environmental protection and remediation costs (pollution)	monetary		
E2	E2-6	39 a	Disclosure of qualitative information about anticipated financial effects of material risks and opportunities arising from pollution-related impacts	narrative		
E2	E2-6	39 b	Description of effects considered, related impacts and time horizons in which they are likely to materialise (pollution)	narrative		
E2	E2-6	39 c	Disclosure of critical assumptions used to quantify anticipated financial effects, sources and level of uncertainty of assumptions (pollution)	narrative		

ESRS	DR	Para-graph	Name	Data Type	Appendix C (SFDR + PILLAR 3 + Benchmark + CL)	V [Voluntary]
E2	E2-6	41	Description of material incidents and deposits whereby pollution had negative impacts on environment and (or) is expected to have negative effects on financial cash flows, financial position and financial performance	narrative		
E2	E2-6	AR 33	Disclosure of assessment of related products and services at risk and explanation how time horizon is defined, financial amounts are estimated, and which critical assumptions are made (pollution)	narrative		
E2	E2.IRO-1	11 a	Information about methodologies, assumptions and tools used to screen site locations and business activities in order to identify actual and potential pollution-related impacts, risks and opportunities in own operations and upstream and downstream value chain	narrative		
E2	E2.IRO-1	11 b	Disclosure of whether and how consultations have been conducted (pollution)	narrative		
E2	E2.IRO-1	11c	Disclosure of results of materiality assessment (pollution)	narrative		

Oslo, 18. mars 2025

Cato Hellesjø
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)

Jon-Erik Lunøe
Konstituert konsernsjef
(elektronisk signert)

Regnskap og redegjørelser

Resultatregnskap

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF				Bane NOR Konsern	
2024	2023		Note	2024	2023
8 263	6 081	Vederlag fra Jernbanedirektoratet	1	8 263	6 081
6 369	6 362	Kompensasjon for slit og elde (utsatt inntektsføring tilskudd)	1	6 377	6 370
0	0	Salgsinntekter, eiendomsprosjekter	1, 2	60	159
3 131	3 530	Andre driftsinntekter	1	4 106	4 374
17 763	**15 972**	**Sum driftsinntekter**		**18 807**	**16 983**
0	0	Prosjektkostnader eiendomsprosjekter	2	64	136
915	1 115	Varekostnad		880	1 172
4 270	3 861	Lønns- og personalkostnad	3, 4	4 229	3 834
2 967	1 879	Maskinleie, materiell og vedlikehold	5	3 153	2 027
3 182	2 924	Andre driftskostnader	5	3 248	3 021
11 335	**9 780**	**Sum driftskostnad før avskrivninger og nedskrivninger**		**11 574**	**10 189**
6 444	6 453	Avskrivninger og nedskrivninger	6, 7	6 958	7 282
-16	**-261**	**Driftsresultat**		**275**	**-488**
0	0	Resultat fra investering i felleskontrollert virksomhet	8	-24	47
813	717	Finansinntekter	9	692	648
40	81	Finanskostnader	9	409	319
772	**637**	**Netto finansresultat**		**259**	**376**
757	**376**	**Ordinært resultat før skattekostnad**		**534**	**-112**
6	8	Skattekostnad på ordinært resultat	10	-39	-22
751	**368**	**Årsresultat**		**573**	**-90**

Balanse

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF				Bane NOR Konsern	
2024	2023	Eiendeler	Note	2024	2023
0	0	Utsatt skattefordel	10	0	0
780	680	Øvrige immaterielle eiendeler	6	798	704
781	**680**	**Sum immaterielle eiendeler**		**798**	**704**
33 557	33 053	Grunneiendom, bygninger mv.	7	46 056	44 496
124 987	121 553	Infrastruktur	7	124 987	121 553
63 656	55 582	Anlegg under utførelse	7	65 230	56 577
1 156	1 125	Driftsløsøre, maskiner, transportmidler m.v.	7	1 207	1 200
223 356	**211 313**	**Sum varige driftsmidler**		**237 480**	**223 826**
8 511	8 261	Investeringer i datterselskap	8	0	0
0	0	Investeringer i felleskontrollert virksomhet	8	845	647
0	0	Investeringer i aksjer og andeler		8	6
1 879	1 881	Andre fordringer	11, 12, 13	174	274
10 390	**10 142**	**Sum finansielle anleggsmidler**		**1 027**	**927**
234 526	**222 135**	**Sum anleggsmidler**		**239 305**	**225 457**
0	0	Utviklingseiendom for salg	14	5 396	5 053
1 284	1 179	Varelager	14	1 284	1 180
842	788	Kundefordringer	11	1 205	1 161
1 437	1 876	Andre fordringer	11, 12, 13, 15	1 498	1 884
2 975	2 375	Markedsbaserte finansielle instrumenter	11	2 975	2 375
4 619	6 097	Bankinnskudd	16	4 933	7 065
11 158	**12 313**	**Sum omløpsmidler**		**17 291**	**18 717**
245 684	**234 449**	**Sum eiendeler**		**256 596**	**244 174**

Balanse

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF				Bane NOR Konsern	
2024	2023	Egenkapital og gjeld	Note	2024	2023
9 009	9 009	Innskuddskapital	17	9 009	9 009
-331	-1 727	Annen egenkapital	17	-787	-1 994
8 678	**7 283**	**Sum egenkapital**		**8 223**	**7 016**
222 236	210 036	Leveringsforpliktelse	18	222 572	210 380
2 445	3 262	Pensjonsforpliktelser	4	2 445	3 262
0	5	Utsatt skatt	10	232	284
85	196	Andre avsetninger for forpliktelser	19	85	196
224 767	**213 499**	**Sum avsetninger for forpliktelser**		**225 334**	**214 122**
0	0	Rentebærende gjeld	20	7 427	8 323
0	**0**	**Sum annen langsiktig gjeld**		**7 427**	**8 323**
0	0	Rentebærende gjeld	20	2 625	400
1 294	1 666	Leverandørgjeld	12, 13	1 466	1 761
11	11	Betalbar skatt	10	21	43
246	213	Skyldige offentlige avgifter		246	227
10 688	11 777	Annen kortsiktig gjeld	12, 21	11 254	12 282
12 239	**13 667**	**Sum kortsiktig gjeld**		**15 612**	**14 713**
237 006	**227 166**	**Sum gjeld**		**248 373**	**237 158**
245 684	**234 449**	**Sum egenkapital og gjeld**		**256 596**	**244 174**

Oslo, 18. mars 2025

Cato Hellesjø
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)

Jon-Erik Lunøe
Konstituert konsernsjef
(elektronisk signert)

Kontantstrømoppstilling

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2024	2023	Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter	2024	2023
757	376	Resultat før skattekostnad	534	-112
-11	-17	Betalt skatt	-48	-68
-6 369	-6 362	Inntektsføring leveringsforpliktelse	-6 377	-6 370
6 444	6 453	Avskrivninger og nedskrivninger	6 958	7 282
0	0	Resultat fra investering i felleskontrollert virksomhet	24	-47
-10	-185	Salgsgevinster	-87	-99
-106	-111	Endring varelager	-104	-108
-54	-138	Endring kundefordringer	-44	-305
-824	991	Fordring/gjeld vederlag fra Jernbanedirektoratet	-824	991
-372	292	Endring leverandørgjeld	-295	261
-183	-125	Forskjell kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger	-183	-125
62	1 235	Endring andre tidsavgrensningsposter	96	1 648
-666	**2 409**	**Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter**	**-350**	**2 948**
		Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter		
107	47	Innbetaling salg varige driftsmidler og utviklingseiendom	222	367
-18 640	-18 516	Investering varige driftsmidler og utviklingseiendom	-20 394	-20 573
-250	0	Netto betaling investering datterselskap	0	0
0	0	Netto betaling investering felleskontrollert virksomhet	-269	0
2	3	Netto betaling andre langsiktige fordringer	102	-56
-600	-248	Netto betaling ved kjøp av andre investeringer	-602	-248
0	0	Mottatt utbytte	179	115
-19 381	**-18 714**	**Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter**	**-20 762**	**-20 395**
		Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter		
18 569	18 245	Vederlag fra Jernbanedirektoratet benyttet til investeringer	18 569	18 245
0	0	Innbetalinger rentebærende gjeld	1 900	7 495
0	0	Utbetalinger rentebærende gjeld	-1 489	-5 505
0	-50	Utbetalt utbytte	0	-50
18 569	**18 195**	**Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter**	**18 980**	**20 185**
-1 478	1 890	Netto endring i kontanter og kontantekvivalenter	-2 132	2 738
0	454	Overført ved omdanning	0	511
6 097	3 753	Kontanter og kontantekvivalenter ved periodens begynnelse	7 065	3 816
4 619	**6 097**	**Kontanter og kontantekvivalenter ved periodens slutt**	**4 933**	**7 065**

Noter

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

Note 01

Inntekter

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2024	2023	Inntekter fordelt på kategori	2024	2023
8 263	6 081	Inntektsført vederlag fra Jernbanedirektoratet	8 263	6 081
6 369	6 362	Kompensasjon for slit og elde	6 377	6 370
0	0	Salgsinntekter, eiendomsprosjekter	60	159
28	30	Inntekter fra andre offentlige virksomheter	28	30
528	726	Energiinntekter	528	726
1 445	1 654	Infrastrukturavgifter	1 445	1 654
10	185	Salgsgevinster	91	76
69	52	Undervisningstjenester	69	52
261	280	Leieinntekt fast eiendom og øvrige leieinntekter	1 287	1 239
790	602	Andre driftsinntekter	659	596
17 763	**15 972**	**Sum inntekter**	**18 807**	**16 983**

2024	2023	Inntekter fordelt på virksomhetsområder	2024	2023
7 531	7 766	Drift og vedlikehold	7 531	7 766
101	74	Trafikk	101	74
937	461	Utbygging	937	461
1 178	5 567	Digitalisering og teknologi	1 178	5 567
1 814	1 542	Eiendom	2 858	2 553
6 202	562	Administrasjon og støttefunksjoner	6 202	562
17 763	**15 972**	**Sum inntekter**	**18 807**	**16 983**

Vederlag fra avtalene med Jernbanedirektoratet er regnskapsmessig periodisert som følger:

2024	Inntektsført driftstilskudd	Balanseført leverings forpliktelse	Sum
A1	7 237	5 361	12 598
A2	1 026	13 208	14 234
Sum vederlag	**8 263**	**18 569**	**26 832**

2023			
A1	5 271	3 900	9 171
A2	810	14 407	15 217
Sum vederlag	**6 081**	**18 307**	**24 388**

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)	60	-51	9
Riverside (boliger, Fredrikstad)	0	-13	-13
Sum	**60**	**-64**	**-4**
2023			
Proffen Hageby (boliger, Drammen)	159	-136	23
Sum	**152**	**-132**	**20**

Note 03

Lønnskostnader, antall årsverk, godtgjørelser m.m.

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF			Bane NOR konsern	
2024	2023	Lønnskostnader	2024	2023
4 941	4 316	Lønn	4 941	4 316
687	605	Arbeidsgiveravgift	687	605
572	510	Pensjonskostnader	572	510
18	32	Andre ytelser	18	32
-1 948	-1 602	Aktiverte lønnskostnader	-1 989	-1 629
4 270	**3 861**	**Sum lønnskostnader**	**4 229**	**3 834**
5 045	4 815	Sysselsatte årsverk	5 045	4 815

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

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2024	2023	Kostnadsført godtgjørelse til revisor (tall eksklusive mva.)	2024	2023
1,2	1,1	Lovpålagt revisjon	3,9	3,7
0,9	0,2	Andre attestasjonstjenester	1,2	0,4
0,0	0,0	Andre tjenester	0,0	0,0
2,1	**1,3**	**Sum kostnadsført**	**5,1**	**4,1**

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 2024	
Ytelsesordning aktive	1 368
Ytelsesordning pensjonister	1 112
Ytelsesordning oppsatte	1 677
Innskuddsordning	3 903

Balanse	2024	2023
Pensjonsforpliktelse 01.01.	7 909	6 148
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	140	151
Rentekostnad på pensjonsforpliktelsen	241	229
Pensjonsutbetalinger	-248	-238
Endring pensjonsforpliktelse (Spordrift AS)	0	1 479
Aktuarielt tap (gevinst)	-470	140
Sum beregnet brutto pensjonsforpliktelse ved periodens slutt	**7 572**	**7 909**
Pensjonsmidler 01.01.	5 050	3 949
Renteinntekt på pensjonsmidlene	159	152
Innbetalinger inklusive administrasjonskostnader	386	393
Administrasjonskostnad	-3	-3
Pensjonsutbetalinger	-248	-238
Endring pensjonsmidler (Spordrift AS)	0	933
Aktuarielt tap (gevinst)	86	-135
Sum pensjonsmidler ved periodens slutt	**5 429**	**5 050**
Netto pensjonsforpliktelse	2 143	2 859
Arbeidsgiveravgift av netto pensjonsforpliktelse	302	403
Sum netto balanseført pensjonsforpliktelse inklusive arbeidsgiveravgift	**2 445**	**3 262**

(Tall i millioner kroner)

Resultat	2024	2023
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	140	151
Arbeidsgiveravgift	32	32
Rentekostnad på pensjonsforpliktelsen	241	229
Forventet avkastning på pensjonsmidler	-159	-152
Administrasjonskostnad	3	3
Sum pensjonskostnad ytelsesordning i resultatregnskapet	**258**	**264**
Aktuarielt tap (gevinst)	-556	275
Arbeidsgiveravgift av aktuarielt tap (gevinst)	-78	49
Sum pensjonskostnad (estimatavvik) ført direkte mot egenkapitalen	**-634**	**324**
Sum pensjonskostnad ytelsesordning i resultatregnskapet	258	264
Kostnader ved innskuddsordning inklusive arbeidsgiveravgift	314	246
Sum netto pensjonskostnad i resultatregnskapet	**572**	**510**

Avstemming pensjonsforpliktelse og årets pensjonskostnad	2024	2023
Netto pensjonsforpliktelse ved periodens begynnelse	3 262	2 510
Endring netto pensjonsforpliktelse, inklusive arbeidsgiveravgift	0	613
Årets premier, inklusive administrasjonskostnad og arbeidsgiveravgift	-441	-449
Sum pensjonskostnad (estimatavvik) ført direkte mot egenkapitalen	-634	324
Sum pensjonskostnad ytelsesordning i resultatregnskapet	258	264
Sum netto balanseført pensjonsforpliktelse inklusive arbeidsgiveravgift	**2 445**	**3 262**

(Tall i millioner kroner)

Økonomiske, demografiske og aktuarielle forutsetninger	2024	2023
Diskonteringsrente	3,90%	3,10%
Forventet avkastning pensjonsmidlene	3,90%	3,10%
Årlig forventet lønnsvekst	4,00%	3,50%
Årlig forventet regulering av alders- og etterlattepensjon over 67 år	3,00%	2,80%
Årlig forventet G-regulering, regulering av AFP, uføre- og etterlattepensjon	3,75%	3,25%
Gjennomsnittlig arbeidsgiveravgiftsfaktor	14,1 %	14,1 %
Antall yrkesaktive	1 368	1 481
Gjennomsnittsalder - yrkesaktive	56	55
Sum pensjonsgrunnlag (i mill. kr)	1 102	1 133
Gjennomsnittlig lønn (i tusen kr)	806	765
Antall pensjonister	1 112	1 000
Antall oppsatte	1 677	1 646
Dødelighet	K2013	K2013
Uførhet	200 % * K63	200 % * K63
Etterlatte/giftesannsynlighet mv.	K2013	K2013
Frivillig avgang < 50 år	10,0 %	10,0 %
Frivillig avgang > 50 år	3,0 %	3,0 %
Uttakstilbøyelighet førtid (AFP) (lik begge år)		Aldersgrense 70: 36 % ved 62 år, Særalder 65: 100 % 62 år

Note 05

Driftskostnader

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2024	2023	Maskinleie, materiell og vedlikehold	2024	2023
300	232	Leie av maskiner, inventar o.l.	300	237
470	417	Verktøy, inventar og driftsmateriell	470	417
467	324	Reparasjon og vedlikehold	657	487
1 730	906	Entreprenør- og prosjekteringstjenester	1 726	886
2 967	**1 879**	**Sum maskinleie, materiell og vedlikehold**	**3 153**	**2 027**

2024	2023	Andre driftskostnader	2024	2023
3	1	Frakt- og transportkostnader	3	1
199	287	Energikostnader vedrørende produksjon	199	287
1 044	894	Kontorlokaler og publikumsområder mv.	847	768
187	312	Konsulenttjenester	198	322
708	544	Andre fremmede tjenester	705	544
103	108	Kurs-, møte- og kontorkostnader	105	113
57	55	Telefon, datasamband, porto o.l.	61	57
118	96	Drift av egne transportmidler og maskiner	118	96
139	117	Reise, diett, bilgodtgjørelse	139	117
462	359	Kompensasjon til togselskaper	462	359
162	151	Andre kostnader	411	357
3 182	**2 924**	**Sum andre driftskostnader**	**3 248**	**3 021**

Note 06

Immaterielle eiendeler

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF	Lisenser, rettigheter	Goodwill	Sum
Anskaffelseskost 01.01.	1 072	0	1 072
Tilgang	84	0	84
Overføringer til/fra varige driftsmidler	134	0	134
Anskaffelseskost 31.12.	**1 291**	**0**	**1 291**
Akkumulerte avskrivninger 01.01.	392	0	392
Årets avskrivninger	118	0	118
Akkumulerte avskrivninger 31.12.	**510**	**0**	**510**
Sum balanseført verdi 31.12.	**780**	**0**	**780**

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

Bane NOR SF Konsern	Lisenser, rettigheter	Goodwill	Sum
Anskaffelseskost 01.01.	1 102	0	1 102
Tilgang	84	0	84
Overføringer til/fra varige driftsmidler	134	0	134
Anskaffelseskost 31.12.	**1 320**	**0**	**1 320**
Akkumulerte avskrivninger 01.01.	398	0	398
Årets avskrivninger	124	0	124
Akkumulerte avskrivninger 31.12.	**522**	**0**	**522**
Sum balanseført verdi 31.12.	**798**	**0**	**798**

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.	33 773	158 334	55 582	1 949	249 637
Tilgang	0	0	18 556	0	18 556
Overføringer mellom anleggsgrupper	806	9 031	-10 053	216	0
Overføringer til/fra immaterielle eiendeler	0	0	-134	0	-134
Avgang	-114	-154	-294	-2	-564
Anskaffelseskost 31.12.	**34 464**	**167 211**	**63 656**	**2 163**	**267 495**
Akkumulerte avskrivninger 01.01.	720	36 781	0	823	38 324
Årets avskrivninger	189	5 561	0	185	5 935
Avgang	-2	-118	0	-1	-120
Akkumulerte avskrivninger 31.12.	**908**	**42 224**	**0**	**1 007**	**44 138**
Sum balanseført verdi 31.12.	**33 557**	**124 987**	**63 656**	**1 156**	**223 356**
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.	49 116	158 335	56 577	2 195	266 223
Tilgang	399	0	19 078	8	19 485
Full konsolidering Drammen Helsepark Konsern	429	0	407	0	836
Overføringer mellom anleggsgrupper	1 447	9 031	-10 694	216	0
Overføringer til/fra utviklingseiendom	86	0	290	0	376
Overføringer til/fra immaterielle eiendeler	0	0	-134	0	-134
Avgang	-175	-154	-294	-4	-627
Anskaffelseskost 31.12.	**51 302**	**167 212**	**65 230**	**2 415**	**286 159**
Akkumulerte avskrivninger 01.01.	4 620	36 782	0	995	42 397
Årets avskrivninger	698	5 561	0	217	6 476
Årets nedskrivninger	-33	0	0	0	-33
Avgang	-39	-118	0	-4	-161
Akkumulerte avskrivninger 31.12.	**5 246**	**42 225**	**0**	**1 208**	**48 679**
Sum balanseført verdi 31.12.	**46 056**	**124 987**	**65 230**	**1 207**	**237 480**
Forventet økonomisk levetid	10-50 år	20-50 år		2-10 år	
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær		Lineær	

Ved årsslutt i 2024 ble det gjennomført en vurdering av behov for nedskrivning av konsernets merverdier, herunder merverdi tomter og bygninger. Verdivurderingene utføres av en uavhengig, profesjonell og anerkjent aktør, i tillegg til administrasjonens egne vurderinger.

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

Datterselskaper i Bane NOR Eiendom konsern:

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

Selskap	Selskap	Selskap
Bane NOR Serviceeiendom AS	Bne Lisleby Utvikling AS	Flekkefjordbanen Utvikling AS
Bne 20legend AS	Bne Lørenskog AS	Fosnagaten 12 AS
Bne 254 Vikersund AS	Bne Moøya 27 AS	Grenstølveien 40 AS
Bne Asker AS	Bne Narvik Godsterminal AS	Grønland 21 AS
Bne Baneveien 57 AS	Bne Nordfjordeid AS	Industriveien 49 A AS
Bne Brueland AS	Bne Nordisk Lys AS	Industriveien 49 AS
Bne C6 AS	Bne Nye Nybyen AS	Industriveien 49 B AS
Bne Cecilienborg AS	Bne Orkanger AS	Industriveien 49 C AS
Bne Egersund AS	Bne Paradis 1 AS	Inkubator Sundland AS
Bne Flekkefjord II AS	Bne Parkering AS	Jernbanebrygga 63 AS
Bne Frodegaten 23 AS	Bne Riverside AS	Jernbanebrygga 63 AS
Bne Ganddal AS	Bne Sandefjord Rosenvoldsgate AS	Jernbaneveien 27 AS
Bne Grønland 13 AS	Bne Sandvika Torg AS	Kammerherreløkka AS
Bne Grønland 32 AS	Bne Schweigaardsgate 40-46 AS	Lierstranda Tomteselskap AS
Bne H21 AS	Bne Schweigaardsgate 41-51 AS	Moss Tomteselskap AS
Bne H22 AS	Bne Schweigaardsgate 51 I AS	Mysen S16 Næring AS
Bne H24 AS	Bne Schweigaardsgate 51 II AS	Paléhaven AS
Bne H25 AS	Bne Schweigaardsgate 51 III AS	Paléhaven Holding AS (tidl. Bne H23 AS)
Bne H26 AS	Bne Schweigaardsgate 51 IV AS	Paradis Boligutvikling 1B AS
Bne H27 AS	Bne Science Park AS	Paradis Boligutvikling 2 AS
Bne Hamar Bolig AS	Bne Skamarken AS	Paradis Næring 1 AS
Bne Holmestrand Næringsutvikling AS	Bne Ski Jernbanesvingen AS	Professor Smiths Hage Utvikling AS
Bne Horten AS	Bne Ski Vestveien AS	Professor Smiths Hage Utvikling II AS
Bne Hovemoen Eiendom AS	Bne Ski Vestveien Parkering AS	Pshu Næring AS
Bne Hvalstad Bolig AS	Bne Ski Vestveien Sør AS	Quadrum AS
Bne Hvalstad Næring AS	Bne Stryn AS	Quadrum Bygg A AS
Bne Hvalstad Parkering AS	Bne Strømmen AS	Quadrum Bygg B AS

Selskap	Selskap	Selskap
Bne Jernkroken 16 AS	Bne Tangen AS	Quadrum Bygg C AS
Bne Kanalhotellet AS	Bne Tangen II AS	Quadrum Bygg D AS
Bne Kløfta Bolig AS	Bne Tomt Moøya AS	Skien Brygge AS
Bne Kongsvinger Elvebredden AS	Bne Tønsberg Stasjon Tomteselskap II AS	Skøyen Knutepunkt Utvikling AS
Bne Kongsvinger Elvebredden II AS	Bne Voss Knutepunktet AS	Sol og Vann AS
Bne Lagårdsveien felt G AS	Bne X6 AS	Stabæk Torg Utvikling AS
Bne Lagårdsveien felt I AS	Bne Økern AS	Strandgata Moss 25 og 27 AS
Bne Lagårdsveien Veiareal AS	Bne Årnes AS	Strandsonen Næringshubb AS
Bne Langhus AS	Brakerøya Tomteselskap AS	Togdiesel AS
Bne Langhus II AS	Byterminalen Stavanger AS	Trolløya Eiendom AS
Bne Lensmannslia AS	Drammen Helsepark AS	Trondheim Stasjonssenter AS
BNE LFC	Drammen Stasjon A1 AS	Trondheim Stasjonssenter Gryta AS
Bne Lillehammer Skysstasjon AS	Drammen Stasjon A3 AS	

Felleskontrollert virksomhet i Bane NOR Eiendom underkonsern:

Navn	Forretnings-kontor	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%
Grefsen Utvikling AS	Oslo	50%
Hamar Science Park AS	Hamar	50%
Harbitzparken AS	Oslo	50%
Hinna Stasjon Utvikling AS	Stavanger	50%
Hokksund Vest Utvikling AS	Oslo	50%
Hommelvik Stasjonsby AS	Malvik	50%
Innlandet Næringsutvikling AS	Gjøvik	50%
Jessheim Byutvikling AS	Ullensaker	50%
Kjærlighetsstien Bolig AS	Levanger	50%
Knutepunkt Porsgrunn AS	Porsgrunn	50%
Lagårdsveien Utvikling AS	Oslo	50%
Lurhaugen Utvikling AS	Oslo	50%
Mysen S16 Utvikling AS	Oslo	50%
Nyhavna Hotell AS	Hamar	50%
Oslo S Parkering Holding AS	Oslo	50%
Oslobolig AS	Oslo	25%
Paradis Boligutvikling 1 AS	Stavanger	50%
Paradis Stasjon Bolig AS	Stavanger	50%
Perleporten Asker AS	Asker	50%
Sagtomta Utvikling Mysen AS	Indre Østfold	33%
Sjøsiden Moss AS	Moss	50%
Skeiane Stasjon Utvikling AS	Stavanger	50%
Skien Brygge Utvikling AS	Skien	75%
Snipetorp AS	Oslo	50%
Spikkestad Sentrum AS	Asker	25%

Navn	Forretnings-kontor	Eier-/stemme-andel, %
Stasjonsgarasjen Voss AS	Oslo	50%
Stasjonskvartalet Utvikling AS	Oslo	50%
Steinkjer Fylkeshus AS	Hamar	33%
Strandsonen Utvikling AS	Hamar	50%
Tangenkaia AS	Drammen	39%
Torggutua	Oslo	80%
Vikersund Utvikling AS	Modum	50%
Voss Stasjon - Hotell AS	Oslo	50%
Åstadveien ABC Utvikling AS	Asker	50%

(Tall i millioner kroner)

Årets resultatandel fra felleskontrollert virksomhet	Bane NOR Konsern	
	2024	2023
Resultatandel	-53	43
Endring negativ egenkapitalandel	18	0
Interngevinster	11	4
Årets resultatandel	**-24**	**47**

Spesifikasjon balanseført verdi 31.12. felleskontrollert virksomhet	Bane NOR Konsern	
	2024	2023
Balanseført verdi 01.01.		
Årets resultatandel	-24	47
Endring interngevinst/merverdi	-36	-25
Mottatt utbytte	-179	-115
Tilbakebetalt egenkapital	0	-25
Kapitaløkning	437	25
Sum balanseført verdi 31.12.	**845**	**647**

Note 09

Finansinntekter og finanskostnader

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2024	2023	Finansinntekter	2024	2023
603	536	Renteinntekter fra eksterne	621	553
109	97	Renteinntekter fra foretak i samme konsern	0	0
0	0	Renteinntekter fra felleskontrollert virksomhet	13	11
51	84	Agio	51	84
50	0	Utbytte fra Bane NOR Eiendom AS	0	0
0	0	Andre finansinntekter	7	0
813	**717**	**Sum finansinntekter**	**692**	**648**

2024	2023	Finanskostnader	2024	2023
0	0	Rentekostnader	399	275
0	0	Rentekostnader til foretak i samme konsern	0	0
0	0	Balanseførte byggelånsrenter	-41	-36
35	76	Agio	35	76
5	5	Andre finanskostnader	16	4
40	**81**	**Sum finanskostnader**	**409**	**319**

Note 10

Skatt

(Tall i millioner kroner)

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

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

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

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

Øvrige konsernselskaper er underlagt ordinær skatteplikt.

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2024	2023	Årets skattekostnad i resultatregnskapet	2024	2023
11	-15	Betalbar skatt	44	21
-5	23	Endring i utsatt skatt	-90	-43
0	0	For lite/mye avsatt skatt tidligere år	7	0
6	**8**	**Skattekostnad i resultatregnskapet**	**-39**	**-22**
		Betalbar skatt i balansen		
11	-15	Årets betalbare skatt	44	21
0	0	Skatt på avgitt konsernbidrag	-29	0
0	26	For lite/mye avsatt skatt tidligere år	6	22
11	**11**	**Betalbar skatt i balansen**	**21**	**43**

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2024	2023	Avstemming fra nominell til faktisk skattesats	2024	2023
757	376	Ordinært resultat før skattekostnad	208	-112
166	83	Forventet inntektsskatt etter nominell skattesats (22%)	46	-25
		Justert for skatteeffekten av følgende poster:		
-11	0	Permanente forskjeller (fritaksmetoden)	6	35
0	0	Permanente forskjeller (resultatandel felleskontrollert virksomhet)	0	-11
-145	-75	Skattefritak etter skatteloven § 2-32 første ledd	-145	-75
-5	0	For lite/mye avsatt skatt tidligere år	13	-6
0	0	Andre poster	41	60
6	**8**	**Skattekostnad**	**-39**	**-22**
1%	**2%**	**Effektiv skattesats**	**-19%**	**20%**

Beregning av utsatt skatt:

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2024	2023	Midlertidige forskjeller	2024	2023
-2	-21	Anleggsmidler	316	550
0	0	Omløpsmidler	-1 306	-1 743
0	0	Gevinst- og tapskonto	-326	-289
0	0	Underskudd til fremføring	236	114
0	0	Andre poster	26	78
-2	**-21**	**Grunnlag for utsatt skatt**	**-1 054**	**-1 290**
0	**-5**	**(Utsatt skatt)/utsatt skattefordel i balansen**	**-232**	**-284**

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	
2024	2023	Kundefordringer	2024	2023
860	791	Kundefordringer til pålydende	1 231	1 173
-18	-4	Avsetning til tap på kundefordringer	-27	-13
842	**788**	**Sum kundefordringer**	**1 205**	**1 161**
2024	2023	Andre fordringer	2024	2023
528	662	Til gode merverdiavgift	588	662
154	115	Fordring på selskap i samme konsern	0	0
233	430	Forskuddsbetalte kostnader og påløpte inntekter	331	488
522	669	Andre kortsiktige fordringer	579	733
1 437	**1 876**	**Sum andre fordringer**	**1 498**	**1 884**
2024	2023	Markedsbaserte finansielle instrumenter	2024	2023
2 975	2 375	Pengemarkedsfond	2 975	2 375
2 975	**2 375**	**Sum markedsbaserte finansielle instrumenter**	**2 975**	**2 375**
2024	2023	Fordringer med forfall senere enn ett år	2024	2023
1 873	1 873	Lån til foretak i samme konsern	0	0
0	0	Lån til felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskaper	166	266
6	8	Andre langsiktige fordringer	8	8
1 879	**1 881**	**Sum fordringer med forfall senere enn ett år**	**174**	**274**

Note 12

Mellomværende med selskap i samme konsern

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2024	2023	Fordringer på:	2024	2023
154	115	Datterselskaper	0	0
154	**115**	**Sum**	**0**	**0**
		Lån til:		
1 873	1 873	Datterselskaper	0	0
0	0	Felleskontrollert virksomhet	166	266
1 873	**1 873**	**Sum**	**166**	**266**
		Gjeld til:		
40	26	Datterselskaper	0	0
40	**26**	**Sum**	**0**	**0**
		Lån fra:		
0	0	Datterselskaper	0	0
0	**0**	**Sum**	**0**	**0**

Note 13

Transaksjoner med nærstående parter

(Tall i millioner kroner)

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

Ytelser til ledende ansatte er omtalt i Lederlønnsrapport, og mellomværende med konsernselskaper er omtalt i note 12. For konsernet opplyses det ikke om transaksjoner som er eliminert i konsernregnskapet.

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

a) Inntekter og mottatte offentlige tilskudd:

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2024	2023	Vederlag (offentlige tilskudd)	2024	2023
26 832	24 388	Jernbanedirektoratet	26 832	24 388
		Salg av varer og tjenester		
8	21	Jernbanedirektoratet	9	21
1 477	1 642	Operatører underlagt Samferdselsdepartementet	1 805	1 933

b) Kjøp av varer og tjenester:

2024	2023	Vederlag (offentlige tilskudd)	2024	2023
1	1	Jernbanedirektoratet	1	1
550	366	Operatører underlagt Samferdselsdepartementet	550	366

c) Mellomværende med nærstående parter utenfor konsernet

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2024	2023	Kortsiktige fordringer	2024	2023
0	0	Jernbanedirektoratet	0	0
162	105	Operatører underlagt Samferdselsdepartementet	185	194
		Kortsiktig gjeld		
0	0	Jernbanedirektoratet	0	0
43	92	Operatører underlagt Samferdselsdepartementet	43	93

Note 14

Varelager og utviklingseiendom for salg

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2024	2023	Varelager og utviklingseiendom for salg	2024	2023
68	63	Distriktslager	68	63
1 302	1 212	Sentrallager	1 302	1 212
19	18	Øvrig varelager	20	19
0	0	Utviklingseiendom for salg	5 396	5 053
-106	-114	Nedskriving for ukurans jernbanerelatert varelager	-106	-114
1 284	**1 179**	**Sum varelager og utviklingseiendom for salg**	**6 680**	**6 233**

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

Ved årsslutt i 2024 ble det gjennomført en vurdering av behov for nedskrivning av konsernets merverdier, herunder merverdi på utviklingseiendom. Verdivurderingene utføres av en uavhengig, profesjonell og anerkjent aktør, i tillegg til administrasjonens egne vurderinger.

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. Sikring av kraftforbruket for internt bruk er det valgt en kortere horisont (opptil 3 år). Porteføljene har valutasikret deler av volum og horisont.

Beholdningen pr 31.12.2024 av terminkontrakter (kraft og valuta) for foretakets interne forbruk har en virkelig negativ verdi på 15 mill. kr. Løpetid er årene 2025-2027. Beholdningen pr 31.12.2024 av terminkontrakter (kraft og valuta) for videresalget til togoperatørene har en virkelig negativ verdi på 149 mill. kr. Løpetid er årene 2025-2030

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 5 936 mill. kr.

Valutasikring
I forbindelse med selskapets prosjekter er det inngått enkelte valutasikringsavtaler. Sikringsavtalene er behandlet som kontantstrømsikring og sikringsbokført, slik at prosjektkostnadene som bokføres tilsvarer fast valutabeløp i sikringsavtalene. Per 31. desember 2024 er det ikke inngått valutasikringsavtaler.

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2024	2023	Virkelig verdi på sikringsinstrumenter	2024	2023
-164	81	Energisikringsinstrumenter	-164	81
0	0	Rentesikringsinstrumenter	206	128
0	5	Valutasikringsinstrumenter	0	5
-164	**86**	**Sum virkelig verdi på sikringsinstrumenter**	**42**	**214**

2024	2023	Ikke bokført gevinst(+)/tap(-) på sikringsinstrumenter	2024	2023
-164	81	Energisikringsinstrumenter	-164	81
0	0	Rentesikringsinstrumenter	206	128
0	5	Valutasikringsinstrumenter	0	5
-164	**86**	**Sum ikke bokført gevinst (+)/tap(-) på sikringsinstrumenter**	**42**	**214**

Note 16

Bankinnskudd

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2024	2023		2024	2023
4 619	6 097	Bankinnskudd	4 933	7 065
4 619	**6 097**	**Sum bankinnskudd**	**4 933**	**7 065**
		herav bundne bankinnskudd;		
447	462	*Bundne bankinnskudd*	448	509

Note 17

Egenkapital og eierinformasjon

(Tall i millioner kroner)

Foretaket er 100 prosent eid av staten ved Samferdselsdepartementet.

Endring i egenkapital	Innskuddskapital	Annen egenkapital	Sum
Egenkapital 31.12.22	8 809	-1 557	7 253
Tingsinnskudd 13.03.23	200	0	200
Omdanning Spordrift	0	-214	-214
Årets resultat	0	368	368
Estimatavvik pensjon	0	-324	-324
Sum 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
Sum egenkapital 31.12.24	**9 009**	**-331**	**8 678**

Bane NOR SF Konsern

Endring i egenkapital	Innskuddskapital	Annen egenkapital	Sum
Egenkapital 31.12.22	8 809	-1 376	7 433
Tingsinnskudd 13.03.23	200	0	200
Omdanning Spordrift	0	-204	-204
Årets resultat	0	-90	-90
Estimatavvik pensjon	0	-325	-325
Sum egenkapital 31.12.23	**9 009**	**-1 994**	**7 016**
Årets resultat	0	573	573
Estimatavvik pensjon	0	634	634
Sum egenkapital 31.12.24	**9 009**	**-787**	**8 223**

I foretaksmøte 13. mars 2023 ble samtlige aksjer i Spordrift AS skutt inn i Bane NOR SF. Med virkning fra 1. desember 2023 ble all virksomhet i Spordrift i sin helhet overført til Bane NOR SF ved at eiendeler, rettigheter, herunder offentlige tillatelser og forpliktelser som er knyttet til virksomheten i Spordrift AS ble overført til Bane NOR SF, jf. reglene om omdanning i statsforetaksloven § 55 annet ledd jf. første ledd. Regnskapsmessig virkning var 1. januar 2023, og overføringen er regnskapsført med regnskapsmessig kontinuitet.

Note 18

Leveringsforpliktelse

(Tall i millioner kroner)

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

2024	2023	Årets endring i leveringsforpliktelse	2024	2023
210 036	198 109	Leveringsforpliktelse 01.01.	210 380	198 461
18 569	18 307	Anskaffelse varige driftsmidler finansiert med tilskudd	18 569	18 307
0	-19	Reklassifisering	0	-19
-6 369	-6 362	Årets inntektsføring	-6 377	-6 370
222 236	**210 036**	**Sum**	**222 572**	**210 380**

Note 19

Andre avsetninger for forpliktelser

(Tall i millioner kroner)

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2024	2023	Bokførte usikre forpliktelser	2024	2023
6	96	Usikre betingede forpliktelser ifm. tvister og krav	6	96
80	100	Øvrige usikre forpliktelser	80	100
85	**196**	**Sum bokførte usikre forpliktelser**	**85**	**196**

Note 20

Rentebærende gjeld

(Tall i millioner kroner)

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

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2024	2023	Rentebærende gjeld	2024	2023
0	0	Obligasjonslån	5 636	5 325
0	0	Banklån	3 598	3 098
0	0	Sertifikatlån	500	300
0	0	Benyttet kassekreditt	318	0
0	**0**	**Sum rentebærende gjeld**	**10 052**	**8 723**
0	*0*	*herav langsiktig gjeld*	*7 427*	*8 323*
0	*0*	*herav kortsiktig gjeld*	*2 625*	*400*

Bane NOR SF					
Forfallstruktur	2025	2026	2027	2028	> 2029
Rentebærende gjeld	2 625	945	1 145	1 514	3 823

Covenantskrav (Bane NOR Eiendom Konsern)	Krav	2024	2023
Belåningsgrad i forhold til markedsverdi	< 65,0 %	42,3 %	38,0 %

Trekkfasiliteter Bane NOR Eiendom Konsern	2025	2026	2027	2028	> 2029
Ubenyttede kommiterte fasiliteter	187	0	1 500	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 2024.

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 2024.

Note 21

Annen kortsiktig gjeld

(Tall i millioner kroner)

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

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern	
2024	2023	Annen kortsiktig gjeld	2024	2023
378	305	Uopptjent inntekt	770	600
3 142	3 694	Påløpte kostnader	3 288	3 845
1 020	822	Skyldig lønn, feriepenger og skattetrekk	1 020	869
6 133	6 956	Gjeld vederlag til Jernbanedirektoratet, jf. note 1	6 133	6 956
0	0	Avsatt utbytte	0	0
16	0	Annen kortsiktig gjeld	44	12
10 688	**11 777**	**Sum annen kortsiktig gjeld**	**11 254**	**12 282**

Note 22

Hendelser etter balansedagen

(Tall i millioner kroner)

Det er ingen kjente, vesentlige hendelser av betydning som har oppstått etter balansedagen for regnskapsåret 2024.

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 % av aksjene i Bane NOR Eiendom AS skutt inn som tingsinnskudd i Bane NOR SF. Eiendomsmasse, herunder jernbaneeiendom 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 interngevinster. Resultatandelen i regnskapet baseres på andelen av resultatet etter skatt i den felleskontrollerte virksomheten, og korrigeres for avskrivning av merverdier og urealiserte gevinster. I resultatregnskapet vises resultatandelen som en separat driftsrelatert inntekt.

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 investeringseiendom og utviklingseiendom. Disse

eiendelene testes for nedskrivninger når det foreligger indikatorer på mulige verdifall. Gjenvinnbart beløp fra kontantgenererende enheter er fastsatt ved beregninger av bruksverdi for anleggsmidler og realisasjonsverdi for omløpsmidler. Disse beregninger krever bruk av estimater.

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

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 samfunnsoppdraget. Dette kommer frem av balansen ved at en leveringsforpliktelse er balanseført. På tidspunktet for tingsinnskuddet av jernbanerelatert eiendom tilsvarte denne virkelig verdi av eiendelene som ble skutt inn og som var båndlagt til jernbaneformål.

Verdireduksjon ved slit og elde, som følge av bruk av foretakets varige driftsmidler i foretakets samfunnsoppdrag, reflekteres gjennom avskrivninger. At foretaket benytter sine varige driftsmidler til utøvelsen av samfunnsoppdraget medfører igjen at det i regnskapet gjøres tilsvarende reduksjon av leveringsforpliktelsen. Reduksjonen i leveringsforpliktelsen inntektsføres på regnskapslinjen Kompensasjon for slit og elde (utsatt inntektsføring tilskudd. 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 frigi midler til fornying.

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

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

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

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

A2 - Avtale om ny og endret infrastruktur

Avtale om planlegging og bygging ny eller endret infrastruktur
Avtalen består av et hoveddokument med vedlegg. Vedleggsserie E er en konkretisering av foretakets leveringsforpliktelse under avtalen. Vedleggsserie E er i hovedsak strukturert i henhold til effektpakkene i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2022-33 (NTP). I tillegg kommer et vedlegg for investeringsprosjekter som inngår i «Mindre investeringstiltak jernbane».

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

Vederlagene vedrører tilskudd til planleggings- og prosjekteringsav-

taler frem til investeringsbeslutning og bygging av infrastruktur etter investeringsbeslutning. ederlagene behandles i hovedsak som investeringstilskudd, jamfør omtale ovenfor av A1-fornyelse. Prosjekter som vedrører planlegging etter vedtatt hovedplan anses å kvalifisere for balanseføring.

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

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

Porteføljestyring
Foretaket kan benytte den samlede økonomiske ramme fritt for å gjennomføre avtalt togtilbud (effektmål) under denne avtalen - så lenge avtalte leveransekrav og resultatmål realiseres. Dersom Stortinget har fattet vedtak som legger føringer på bruken av midlene, skal dette nedfelles i vedleggsserie E.

Dersom foretaket 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 bruttotonnkilometer togoperatørene har kjørt på skinnegangen.

Ytelsesordning (kompensasjon til togselskapene)
Det er innført en ytelsesordning som skal oppmuntre togoperatørene og foretaket til å redusere forstyrrelsene på jernbanenettet til et minimum og forbedre jernbanenettets ytelse. Inntekter fra ytelsesordningen inntektsføres når de er opptjent, hvilket vil si når foretaket har opparbeidet et krav på togoperatørene om et slikt vederlag. 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 salgsgevinster relatert til eiendom som oppføres for salg (anleggskontrakter).

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

prosjektene ble skutt inn til ved tingsinnskuddet.

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 inntrer verdifall som vurderes ikke å være forbigående. Nedskrivninger reverseres dersom grunnlaget for nedskrivning ikke lengre er til stede. Kostprisen økes når midler tilføres ved kapitalutvidelse, eller når det gis konsernbidrag til datterselskap. Mottatte utbytter resultatføres i utgangspunktet som inntekt hos morselskapet. Utdelinger som overstiger andel av opptjent egenkapital etter kjøpet, føres som reduksjon av anskaffelseskost. Utbytte/konsernbidrag fra datterselskap regnskaps-

føres 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 inntrer verdifall som vurderes ikke å være forbigående. Nedskrivninger reverseres dersom grunnlaget for nedskrivning ikke lengre er til stede.

Varer

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

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

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

Anleggskontrakter

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

Valuta

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

Pensjon

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

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

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

Foretaket benytter muligheten i NRS 6 Pensjoner til å regnskapsføre pensjon i tråd med IAS 19 Ytelser til ansatte. Ved beregning av pensjonskostnaden, benyttes en lineær opptjeningsmodell basert på forventet sluttlønn. Beregningene er videre basert på forventning om diskonteringsrente, fremtidig regulering av lønn, pensjoner og ytelser fra folketrygden, fremtidig avkastning på pensjonsmidler samt aktuarmessige forutsetninger om dødelighet, frivillig avgang samt tidlig avgang som følge av særaldersgrense i Bane NOR SF.

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

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

Finansielle og operasjonelle leieavtaler

Leieavtaler som overfører det vesentligste av økonomisk risiko og kontroll fra utleier til leietaker

behandles som finansielle leieavtaler. Øvrige leieavtaler behandles som operasjonelle leieavtaler.

Sikring

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

Konsernet har inngått 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.

Redegjørelse for eierstyring og foretaksledelse

Bane NOR følger Statens ti prinsipper for god eierutøvelse, og har i tillegg valgt etterlevelse av Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse (NUES). Regnskapslovens føringer om redegjørelse om foretaksstyring dekkes ved at krav i §2-9 (2) er dekket i teksten under. Bane NOR SF eies 100 prosent av staten og regjeringens eierskapsmelding (Meld. St. 6 (2022–2023)) legger føringer for Bane NORs eierstyring og foretaksledelse.

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

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

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

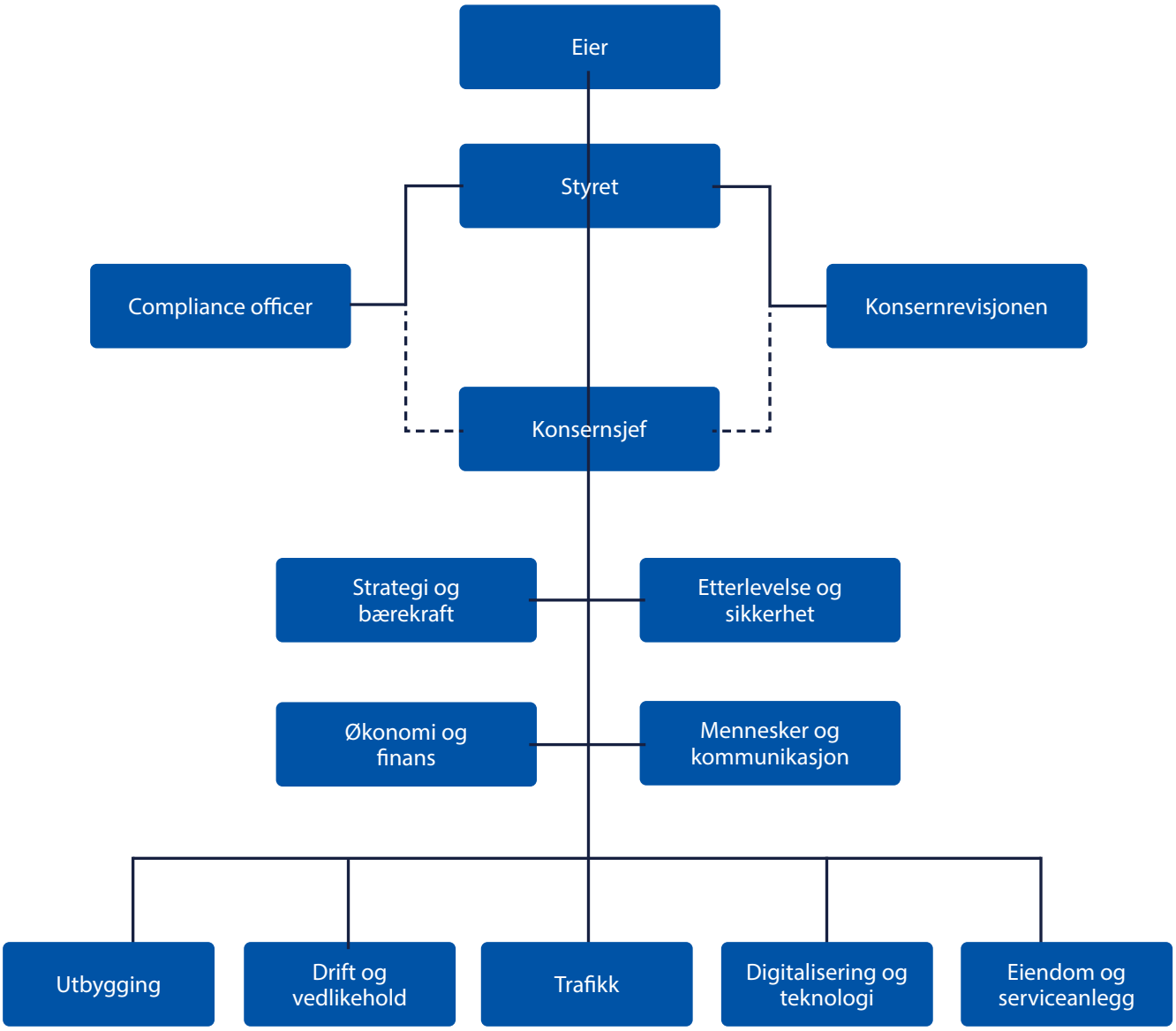
Bane NORs etiske retningslinjer gjelder for styremedlemmer, selskapets medarbeidere, innleide konsulenter og andre som utfører arbeid for konsernet. Bane NOR har ansvar for komplekse leveranser, omfattende kontrakter, et stort antall leverandører og er involvert i bransjer med betydelig risiko for økonomisk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

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

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 31.12.2024.



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 jernbaneinfrastrukturtjenester, inkludert knutepunkts- og terminalutvikling, som grunnlag for transport av personer og gods på det nasjonale jernbanenettet.

Foretakets virksomhet er planlegging, utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold av det nasjonale jernbanenettet, trafikkstyring og forvaltning av jernbaneeiendom, samt annen virksomhet som står i naturlig sammenheng med dette. Foretaket mottar vederlag for de tjenestene som inngår i avtalene med Den norske stat v/Jernbanedirektoratet. Foretaket skal, innenfor rammene av avtalene med staten, ha ansvar for porteføljestyring av sine prosjekter. Foretaket skal legge samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger til grunn for sine prioriteringer og sin virksomhet.

Jernbane- og eiendomsvirksomheten skal sammen bygge opp om foretakets formål. Virksomheten skal drives på en kostnadseffektiv, sikker, og miljøvennlig måte, og sikre god tilgjengelighet og kundeorienterte tilbud for alle grupper reisende og gods. Virksomheten skal drives etter forretningsmessige prinsipper.

Virksomheten kan drives av foretaket selv, av heleide datterselskaper, eller gjennom andre selskaper det har eiendeler i eller samarbeider med. Datterselskaper mv. skal drives i henhold til foretakets formål.

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

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

Datterselskapet Bane NOR Eiendom AS med underselskaper driver kommersiell eiendomsutvikling og drift i tillegg til å realisere prosjekter som ikke møter krav til bedriftsøkonomisk lønnsomhet, men som støtter opp under Bane NORs samfunnsoppdrag og lønnsomhet fra et samfunnsøkonomisk perspektiv.

All fast eiendom i Bane NOR skal ha et bruksformål og tilpasses dette. Jernbanen skal ha tilstrekkelig og egnet areal til sine drift-, og servicefunksjoner, alt annet areal skal utvikles, selges, leies ut eller utnyttes på annen måte til beste for Bane NOR. Bane NOR Eiendom AS har ingen ansatte da disse er ansatt i statsforetaket.

Selskapskapital

Selskapets foretakskapital er NOK 9 009 491 516 ved utgangen av 2023. Bane NOR Eiendom AS har målsetting om belåningsgrad som ikke overskrider 50 prosent av verdiene i selskapet over tid. For å ha en tilstrekkelig sikkerhetsmargin for uforutsette markedshendelser, tar selskapet sikte på å opprettholde en lav belåningsgrad sammenlignet med andre eiendomsselskaper. Belåningsgraden er i dag litt over 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 nærstående relasjoner for styremedlemmer, konsernledelsen, ledende ansatte og medarbeidere innen anskaffelser.

Fri omsettelighet

Bane NOR SF er et statsforetak uten fritt omsettelige aksjer.

Foretaksmøte
Gjennom foretaksmøtet utøver staten som eier ved Samferdselsdepartementet den øverste myndighet i Bane NOR.

Ordinært foretaksmøte avholdes årlig og senest i løpet av juni. I tillegg kan ekstraordinært foretaksmøte avholdes dersom Samferdselsdepartementet, styret eller revisor finner det nødvendig. Det kan arrangeres eiermøter der styret møter eier for dialog og utveksling av informasjon.

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

Valgkomite
Foretaksmøtet velger foretakets eieroppnevnte styremedlemmer. Fem styremedlemmer ble i 2023 valgt for en toårsperiode og to styremedlemmer ble i 2024 valgt for en toårsperiode.

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

Styret har ni medlemmer per 31.12.2024 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 foretaksmøtets 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 2024 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 og samfunnsansvar (inkludert 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 2024 er det gjennomført følgende møter:

	Rolle	Styret	Revisjons-utvalget	Kompensasjons-utvalget	Prosjekt-utvalget
Antall møter		**14**	**7**	**7**	**6**
Cato Hellesjø	Styreleder, leder for kompensasjonsutvalget og medlem i prosjektutvalget	14		7	6
Olaf Melbø	Nestleder, leder for prosjektutvalget (til 13.06)	7			3
Renate Larsen	Styremedlem, medlem i kompensasjons-utvalget	14		7	
Hildegunn Naas-Bibow	Styremedlem (nestleder i styret fra 19.06), medlem i revisjonsutvalget (leder i revisjonsutvalget til 19.06)	14	7		
Adele Bugge Nor-man Pran	Styremedlem, medlem i prosjektutvalget	14			6
Eli Giske	Styremedlem, leder av revisjonsutvalget (fra 19.06)	13	7		
Tore Olaf Rimmereid	Styremedlem, medlem i revisjonsutvalget	14	7		
Ståle Gjersvold	Styremedlem (fra 13.06), leder i prosjektutvalget (fra 19.06)	7			3
Bente Langeland Roheim	Styremedlem, medlem i prosjektutvalget	14			6
Lars Øyvind Sannes	Styremedlem, medlem i revisjonsutvalget	14	7		
Bård Johnsen	Observatør	13			
Ola Rune Kleiven	Observatør, medlem i kompensasjonsutvalget	14		7	
Morten Tannum	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 grunnlaget for et godt internt kontrollmiljø. Bane NOR har etiske retningslinjer og verdigrunnlag som støtter opp om dette. Internkontroll er en integrert del av virksomhetsstyringen og er basert på prinsippet om tre forsvarslinjer.

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

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

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

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

På bakgrunn av konsernrevisjonens vurdering, gjennomførte internkontroller og kontrollaktiviteter, samt ledelsens egenvurdering, vurderes Bane NOR sin internkontroll for 2024 som tilfredsstillende.

Compliance Officer
Bane NOR har en egen Compliance officer funksjon som rapporterer til styret og administrativt til konsernledelsen. 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 omdømme og tillit ved å følge opp at eksternt 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 informasjon vedrørende hendelser eller saker med forhøyet etisk eller økonomisk mislighetsrisiko.

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

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

Funksjonen utøves basert på en «co-sourcing»-modell, med internt

ansatt leder og 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 bonus-programmer, 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 eierskaps-meldingen. I samsvar med vedtektenes §8 utarbeider styret en erklæring om lederlønn i samsvar med allmennaksje-lovens § 6-16a, regnskapsloven og retningslinjer for statlig eierskap. Erklæringen behandles på ordinært foretaksmøte. Detaljert oversikt over godtgjørelse til ledende ansatte finnes i lønnsrapporten.

Informasjon og kommunikasjon
Bane NOR er underlagt Offentleglo-va. Offentlig kommunikasjon om konsernet gis av konsernets ledelse. Konsernet legger fram fullstendig årsregnskap sammen med års-beretning og årsrapport i årets andre kvartal. Bane NOR rapporterer måltall tertialvis til eier.

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

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

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

BDO AS har vært foretakets revisor i 2024. Revisor fremlegger årlig et brev til styret (Management letter) som oppsummerer revisjon av foretaket og status vedrørende selskapets internkontroll.

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

For å sikre revisors uavhengighet har styret fastsatt retningslinjer for konsernets adgang til å benytte ekstern revisor til andre tjenester enn revisjon.

Revisors godtgjørelse er fordelt på revisjon og andre konsulenttjenester, og fremgår av **note 3** til regnskapet. Foretaksmøtet skal godkjenne revisors godtgjørelse.

BDO AS
Bygdøy allé 2
Postboks 1704 Vika
0121 Oslo

Uavhengig revisors beretning

Til foretaksmøte i Bane Nor SF

Konklusjon

Vi har revidert årsregnskapet for Bane Nor SF.

Årsregnskapet består av:	Etter vår mening:
• Selskapsregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2024, resultatregnskap og kontantstrømoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper, og • Konsernregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2024, resultatregnskap og kontantstrømoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.	• Oppfyller årsregnskapet gjeldende lovkrav • Gir selskapsregnskapet et rettvisende bilde av selskapets finansielle stilling per 31. desember 2024 og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge, og • Gir konsernregnskapet et rettvisende bilde av konsernets finansielle stilling per 31. desember 2024 og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.

Grunnlag for konklusjonen

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med 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

Penneo Dokumentnøkkel: B935G-6AYCQ-E7YS2-X4LQ5-TDZE2-Z110S

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

BDO AS
Bygdøy allé 2
Postboks 1704 Vika
0121 Oslo

Til foretaksmøtet i Bane Nor SF

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

Konklusjon

Vi har utført et attestasjonsoppdrag for å oppnå betryggende sikkerhet for at Bane Nor SF sin rapport om lønn og annen godtgjørelse til ledende personer (lønnsrapporten) for regnskapsåret som ble avsluttet 31. desember 2024, er utarbeidet i samsvar med allmennaksjeloven § 6-16 b og tilhørende forskrift.

Etter vår mening er lønnsrapporten i det alt vesentlige utarbeidet i samsvar med allmennaksjeloven § 6-16 b og tilhørende forskrift.

Styrets ansvar

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

Vår uavhengighet og kvalitetskontroll

Vi er uavhengige av selskapet slik det kreves i lov, forskrift og International Code of Ethics for Professional Accountants (inkludert internasjonale uavhengighetsstandarder) utstedt av the International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA-reglene), og vi har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Revisjonsforetaket anvender internasjonal standard for kvalitetsstyring (ISQM) 1, som krever at revisjonsforetaket utformer, implementerer og gjennomfører et system for kvalitetsstyring som inkluderer retningslinjer eller rutiner som samsvarer med etiske krav, profesjonsstandarden og gjeldene lover og forskrifter.

Revisors oppgaver og plikter

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

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

Penneo Dokumentnøkkel: 2AKJ4-5RREQ-OD913-UB1TI-9UJFD-HACWG

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

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 2024 og for året avsluttet per denne datoen. Basert på handlingene vi har utført og bevis vi har innhentet, har vi ikke blitt oppmerksom på forhold som gir oss grunn til å tro at bærekraftsrapporten, med unntak av forholdet beskrevet i avsnittet «Grunnlaget for konklusjonen med forbehold», ikke i det alt vesentlige er utarbeidet i samsvar med de europeiske standardene for bærekraftsrapportering (ESRS) med de unntakene foretaket har angitt i rapporten under kapittelet «1-1 Generelt grunnlag for utarbeiding av bærekraftsrapport [ESRS 2 BP-1]», herunder at prosessen som foretaket har gjennomført for å identifisere at den rapporterte informasjonen (Prosessen), er i samsvar med beskrivelsen i kapittelet «1-11 Opplysninger om prosessen med vurdering av vesentlighet [ESRS 2 IRO-1, E1 IRO-1, og IRO-2]» i bærekraftsrapporten.

Grunnlaget for konklusjonen med forbehold

Foretaket har i bærekraftsrapportens kapittel «2-4 Ressursbruk og sirkulærøkonomi (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 med forbehold. Våre oppgaver og plikter i henhold til denne standarden er beskrevet nedenfor under *Bærekraftrevisors 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.

Revisjonsforetaket anvender den internasjonale standarden for kvalitetsstyring (ISQM 1) som krever at revisjonsforetaket 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: 0ADWV-NPVW4-KVSON-1JU3M-PJSO6-J7MPT

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

Retningslinjer om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse for ledende personer

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. Styret mener at Retningslinjene er godt egnet for fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende personer i konsernet.

Retningslinjer for lederlønninger

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

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

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

Bane NOR foretar lønnssammenligninger der lønnsnivå for ledende personer i Bane NOR sammenlignes med lønnsnivå for sammenlignbare stillinger i relevante virksomheter og bransjer. Dette for å ha kunnskap om lønnsutviklingen i det norske arbeidsmarkedet og dermed sikre at vi ikke er lønnsledende og at hensynet til moderasjon ivaretas. Dette er beskrevet nærmere i Lønnsrapporten for 2024.

Prosess for fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse

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

Kompensasjonsutvalget fungerer som et saksforberedende utvalg for styret og konsernsjef ved lønns – og vilkårsfastsettelse:

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

Fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse i 2024

Generelt
I Bane NORs retningslinjer for fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse inngår følgende elementer; fastlønn, naturalytelser og pensjons- og forsikringsordninger.

Lønnselementer

Fast lønn
Bane NOR har som prinsipp at konsernledelsen skal honoreres med fast lønn. Det i samsvar med eierskapsmeldingen og statens retningslinjer

for lederlønn for kategori 2 selskaper, selskaper med mål om bærekraft og mest mulig effektiv måloppnåelse av sektorpolitiske mål. Basislønnen fastsettes på bakgrunn av stillingsinnhold, ansvarsnivå, kompetanse og erfaring. I Bane NOR er stillingene i konsernledelsen innplassert i et helhetlig stillingsvurderingssystem, og lønnsfastsettelse for ledende ansatte blir vurdert i forhold til både internt og eksternt lønnsnivå. Bane NOR bruker etablert benchmark for å vurdere lønnsnivå mot sammenlignbare stillinger i sammenlignbare selskaper.

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

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

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

Ansattvalgte styremedlemmer mottar kompensasjon tilsvarende eieroppnevnte medlemmer.

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

Foretaksmøtet 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 lederen selv har sagt opp. Sluttvederlag betinger at lederen har fraskrevet seg stillingsvernet.

Øvrige ledende personer har ikke sluttvederlagsavtaler.

Lønnsrapport for 2024

1. Lederlønnspolitikk og gjennom føring av retningslinjene for foregående regnskapsår
Lederlønnspolitikken for 2024 er gjennomført iht. Bane NORs *Retningslinjer om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse for ledende personer*, godkjent av foretaksmøtet 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 2024 var 5,2 % 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 lønnspolitikk, inkl. *Retningslinjer om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse for ledende personer.*
- Grunnet konsernendringer og utskiftninger i konsernledelsen har det i løpet av 2024 vært 5 konstitueringer og 4 nyansatte personer i konsernledelsen. Lønnsutvikling for ledende ansatte har i stor grad vært preget av dette. Ved fastsettelse av lønnsjustering for ledende ansatte i 2024 har konsernsjef derfor lagt vekt på lønnsveksten for øvrige ansatte og å vise moderasjon. Samtidig var det viktig å rekruttere og beholde nødvendig lederkompetanse.
- Lønnsoppgjøret i Bane NOR endte på 5,2 % på årsbasis og 4,93 % pr reguleringsdato 1.4.24. Dette i tråd med frontfaget. Konsernsjef besluttet å regulere årslønnen for konsernledelsen innenfor samme ramme. Det etter drøftelser i konsernets kompensasjonsutvalg. Styret regulerte årslønn til konsernsjef tilsvarende.

2. Godtgjørelse til ledende ansatte
Bane NOR definerer konsernledelsen som ledende ansatte. I tabellene nedenfor vises lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i 2024 (tabell 1) og 2023 (tabell 2) samt total godtgjørelse til ledene ansatte i perioden 2020 til og med 2024 (tabell 3).

I april 2024 ble det gjennomført en konsernendring som medførte endringer i konsernledelsen. Det har i løpet av 2024 blitt jobbet med å få personer inn i konserndirektørfunksjonene. I løpet av året har derfor vært 5 konstitueringer og 4 nyansatte personer i konsernledelsen.

Godtgjørelse ledende ansatte 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, Jon-Erik	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 / 02.09-31.12	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

* SPK - offentlig tjenestepensjon
** Innskuddspensjon DNB

Godtgjørelse ledende ansatte 2023

Navn	Tittel til 31.3 / fra 1.4	Periode	Lønn	Natural-ytelser	Pensjons-innskudd*	Samlet godtgjørelse 2024
Frimannslund, Gorm	Konsernsjef	01.01-14.03	3 023 146***	5 645	407 366 **	3 436 157
Bråtebæk, Henning	Konst. Konsernsjef / Konserndirektør Drift og vedlikehold	14.03-16.10 / 17.10-31.12	2 405 081	1 456	159 861	2 566 398
Eriksen, Thor Gjermund	Konsernsjef	01.10-31.12	862 500	909	49 617	913 026
Kjenne, Sverre	Konserndirektør Trafikk og teknologi	01.01-31.12	2 877 886	5 645	398 549 **	3 282 080
Undrum, Stine Ilebrekke	Konserndirektør Utbygging	01.01-10.04	730 790	1 468	314 721 **	1 046 979
Sandvin, Bettina	Konserndirektør Utbygging	11.04-31.12	1 660 743	4 364	206 215	1 871 322
Lunøe, Jon Erik	Konserndirektør Eiendom	01.01-31.12	2 469 041	6 546	195 383	2 670 970
Scheel, Henning	Konserndirektør Kunde og marked	01.01-31.12	1 947 644	6 546	191 013	2 145 203
Steffensen, Birger	Konst. Konserndirektør Virksomhetsstyring	01.01-31.12	1 896 440	6 546	195 156	2 098 142
Deck, Beate Hamre	Konserndirektør HR og organisasjon	01.01-31.12	2 053 274	6 546	207 571	2 267 391
Boe, Karsten	Konserndirektør Sikkerhet og kvalitet	01.01-31.12	1 933 006	6 546	195 460	2 135 012
Uribarri, Torild Lid	Konserndirektør Kommunikasjon og samfunnskontakt	01.01-31.08	1 259 269	4 357	135 536	1 399 162
Aasmundsen, Nina	Konst. Konserndirektør Kommunikasjon og samfunnskontakt	01.09-31.12	496 916	2 182	142 441	641 539

* Pensjonsinnskudd er for hele året, ikke justert for periode
** Offentlig tjenestepensjon
*** Inkludert avtalt etterlønn

Samlet godtgjørelse for ledende ansatte 2020-2024

Navn	Tittel	2020	2021	2022	2023	2024*
Pedersen, Jørgen	Konst. Konserndirektør Trafikk					1 129 499
Wikstrøm, Tonje Frislid	Konserndirektør Trafikk					651 363
Synnestvedt, Gunhild Hernes	Konserndirektør Etterlevelse og sikkerhet					1 717 417
Warholm, Vibeke Røise	Konserndirektør Strategi og bærekraft					832 450
Riiber, Anders	Konserndirektør Økonomi og finans					1 872 715
Lunøe, Jon-Erik	Konserndirektør Eiendom	2 384 626	2 436 860	2 525 167	2 670 970	2 865 304
Kjenne, Sverre	Konserndirektør Drift og teknologi	2 388 199	2 900 614	3 014 740	3 282 080	3 429 498
Scheel, Henning	konserndirektør Kunde og marked		1 958 886	2 029 598	2 145 203	547 141
Boe, Karsten	Konserndirektør Sikkerhet og kvalitet	1 902 595	1 945 507	2 015 685	2 135 012	543 514
Deck, Beate Hamre	Konserndirektør Mennesker og kommunikasjon	1 980 863	2 038 037	2 129 995	2 267 391	2 459 967
Eriksen, Thor Gjermund	Konsernsjef				913 026	3 792 251
Bråtebæk, Henning	Konserndirektør Drift og vedlikehold				2 566 398	3 118 281
Sandvin, Bettina	Konserndirektør Utbygging				1 871 322	2 962 735
Steffensen, Birger	Konst. konserndirektør Virksomhetsstyring				2 098 142	574 395
Aasmundsen, Nina	Konst. konserndirektør Kommunikasjon og samfunnskontakt				641 537	411 412
Skrøvset, Eli	Konst. Konserndirektør Etterlevelse og sikkerhet	234 049	1 559 468			1 047 855
Frimannslund, Gorm	Konsernsjef	3 157 303	3 296 764	3 369 871	3 436 156	
Undrum, Stine B Ilebrekke	Konserndirektør Utbygging	2 571 483	2 710 301	2 829 241	1 046 979	
Uribarri, Torild Lid	Konserndirektør Kommunikasjon og samfunnskontakt	1 939 047	1 977 804	2 049 171	1 399 162	
Fjeldstad, Rune	Konserndirektør Virksomhetsstyring		844 188	2 440 038		
Aarnes, Vibeke	konserndirektør Infrastruktur	1 621 556				
Kristiansen, Bjørn	konserndirektør Kunde og trafikk	1 660 831				
Totalt		19 840 552	21 668 429	22 403 506	26 473 378	27 987 269
Endring, kr			1 827 877	735 077	4 069 872	1 513 892
Endring, %			9,21 %	3,39 %	18,17 %	5,72 %

* Pensjonsinnskudd justert for periode

Fast årslønn til øvrige ansatte i Bane NOR i perioden 2020 – 2024

År	2020	2021	2022	2023	2024
Gjennomsnitt, fast årslønn	649 496	685 016	712 715	725 069	754 020
Endring, prosent	2,88 %	5,47 %	4,04 %	1,02 %	3,99 %
Endring, kroner	18 196	35 520	27 699	12 354	28 951

Sammenslåingen av Bane NOR og Spordrift i 2023 endret bemanningssammensetningen og har betydning for gjennomsnittslønnen i Bane NOR.

3. Sammenligning av lønnsnivå
Bane NOR foretar lønnssammenligninger 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 virksomhetene 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 2024 og 2023 samt samlet godtgjørelse til styremedlemmer i perioden 2020 til og med 2024.

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	25.06.2021	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	22.03.2023	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	01.06.2024	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

* Pensjonsinnskudd justert for periode

Samlet godtgjørelse for styret 2023

Navn	Utbetalt styrehonorar	Godtgjørelse for styreutvalg	Rolle	Oppnevnt	Samlet godtgjørelse 2023
Cato Hellesjø	497 375	82 167	Styreleder, leder kompensasjonsutvalg og medlem prosjektutvalg	23.06.2020	579 542
Olaf Melbø	303 042	76 625	Nestleder, leder prosjektutvalg	10.02.2016	379 667
Renate Larsen	247 417	23 542	Styremedlem, medlem kompensasjonsutvalget	21.06.2021	270 959
Adele Bugge Norman Pran	247 417	33 333	Styremedlem, medlem prosjektutvalget	21.06.2021	280 750
Tore Olaf Rimmereid	136 500	15 121	Styremedlem, medlem revisjonsutvalget	16.06.2023	151 621
Hildegunn Naas-Bibow	247 417	55 172	Styremedlem, leder revisjonsutvalget	21.06.2021	302 589
Bente Langeland Roheim	247 417	44 083	Styremedlem ansattvalgt, medlem prosjektutvalget	25.06.2021	291 500
Eli Giske	197 000	36 022	Styremedlem, medlem revisjonsutvalget	13.03.2023	233 022
Lars Øyvind Sannes	219 917	44 083	Styremedlem ansattvalgt, medlem revisjonsutvalget	25.06.2021	264 000
Ola Rune Kleiven	140 833	13 120	Observatør, medlem i kompensasjonsutvalget	22.03.2023	153 953
Bård Johnsen	102 917	-	Observatør	16.06.2023	102 917
Terje Wold	110 917	10 541	Styremedlem ansattvalg, medlem kompensasjonsutvalget tom 16.06.23	25.06.2021	121 458
Baard Haugen	110 917	34 375	Styremedlem, leder revisjonsutvalg tom 16.06.2023	20.06.2017	145 292
Morten Fred Tannum	83 417	-	Observatør tom 16.06.2023	25.06.2021	83 417

* Pensjonsinnskudd justert for periode

Samlet godtgjørelse for styret 2020-2024

Cato Hellesjø	Styreleder, leder kompensasjonsutvalg og medlem prosjektutvalg	233 489	584 333	557 700	579 542	606 000
Olaf Melbø	Nestleder, leder prosjektutvalg	358 667	381 417	365 006	379 667	193 500
Renate Larsen	Styremedlem, medlem kompensasjonsutvalget		130 183	260 850	270 959	283 000
Adele Bugge Norman Pran	Styremedlem		122 850	238 311	280 750	304 500
Baard Haugen	Styremedlem, leder revisjonsutvalg	297 000	326 250	311 928	145 292	
Hildegunn Naas-Bibow	Styremedlem og medlem revisjonsutvalget		136 850	280 850	302 589	351 000
Bente Langeland Roheim	Styremedlem ansattvalg, medlem prosjektutvalget		134 250	280 850	291 500	304 500
Terje Wold	Styremedlem ansattvalg, medlem kompensasjonsutvalget		127 583	260 850	121 458	
Lars Øyvind Sannes	Observatør, medlem av revisjonsutvalget		104 445	221 772	264 000	304 500
Morten Fred Tannum	Observatør		90 445	179 233	83 417	
Ane Rongen Breivega	Styremedlem, medlem kompensasjons-utvalg og medlem av revisjonsutvalg	289 000	161 358			
Toril Nag	Styremedlem	227 000	126 742			
Solbjørg Engeset	Styremedlem ansattvalg og medlem revisjonsutvalget	264 583	152 611			
Torfinn Håverstad	Styremedlem ansattvalg og medlem kompensasjonsutvalg	246 250	141 222			
Morten Lønnes	Observatør	171 000	97 375			
Siri Hatlen	Styreleder, leder kompensasjonsutvalg og medlem prosjektutvalg	317 166				
Tor Egil Pålerud	Observatør og medlem prosjektutvalget	208 583	120 722			
Ola Rune Kleiven	Observatør, medlem i kompensasjonsutvalget				153 953	219 500
Bård Johnsen	Observatør				102 917	195 000
Tore Olaf Rimmereid	Styremedlem, medlem revisjonsutvalget				151 621	304 500
Eli Giske	Styremedlem, medlem revisjonsutvalget				233 022	322 000
Ståle Gjersvold	Styremedlem, leder prosjektutvalget					201 000

Godtgjørelse til styret er utbetalt etterskuddsvis hver måned.

Foto

1 Sigve Aspelund
2 Nikolas Gogstad
5 Sigve Aspelund
13 Bane NOR
13 CBP/Samferdselsdepartementet
14 Petter Lyshaug - Bane NOR
14 Bane NOR
15 Sebastian S. Bjerkvik - Bane NOR
15 Eivind Røhne
15 Bane NOR
16 Kjetil Rolseth - Bane NOR
16 Synne Østerlie - Bane NOR
17 Bane NOR
17 Hilde Lillejord- Bane NOR
17 Marianne Henriksen - Bane NOR
18 Linn Kaasa - Bane NOR
18 Nikolas Gokstad
19 Bane NOR
19 Bane NOR
19 Øystein Grue - Bane NOR
20 Øystein Grue - Bane NOR
20 SJ - Norge
39 Liy Tone Otterholt
39 Tyge Møller Christiansen, Bane NOR
40 Nikolas Gogstad
41 Sigve Aspelund
43 Aksel Jermstad - Bane NOR
44 Aksel Jermstad - Bane NOR
45 Aksel Jermstad - Bane NOR
46 Aksel Jermstad - Bane NOR
56 Nikolas Gogstad
86 Nikolas Gogstad
122 Nikolas Gogstad
145 Hilde Lillejord
151 Øivind Haug
292 Øystein Grue

BANE NOR