

Styrets beretning 2019

Om Bane NOR

Bane NOR SF er et statsforetak som på vegne av staten drifter, vedlikeholder og bygger ut statens jernbaneinfrastruktur med tilhørende anlegg. Konsernet består av Bane NOR SF, Spordrift AS og Bane NOR Eiendom AS med datterselskaper.

Bane NOR skal være en fremtidsrettet samfunnsaktør som leverer et velfungerende, pålitelig og sikkert transportsystem der utvikling av banestrekninger, stasjoner, knutepunkter og godsterminaler legger til rette for trafikkvekst på jernbanen. Trafikkstyring på det nasjonale jernbanenettet er også foretakets ansvar. Dette omfatter kapasitetsfordeling, ruteplanlegging og operativ trafikkstyring. Bane NOR er infrastrukturforvalter i henhold til jernbaneforskriften og skal tilby et sikkert og funksjonelt jernbanenett til togselskapene og transportbrukerne. Foretaket skal bidra til at verdien av jernbaneinfrastrukturen opprettholdes og videreutvikles, samt at den utnyttes best mulig.

Knutepunktutvikling innebærer tilrettelegging for sømløse reiser og fortetting rundt togstasjoner gjennom å bygge attraktive eiendommer og legge til rette for relevante tjenestetilbud. De reisende skal tilbys gode fasiliteter på stasjonene ved at det legges til rette for hyggelige serveringssteder og butikker, samt parkering for både sykler og biler. Bane NOR tilbyr togselskapene funksjonelle og moderne verksteder, terminaler og driftsbygg. Kommersielle eiendommer utvikles i all hovedsak for salg i markedet.

Bane NORs hovedkontor ligger i Oslo.

Hovedtrekk i 2019

Bane NOR videreførte arbeidet med å utvikle jernbaneinfrastrukturen i Norge i 2019. En viktig del av satsingen på jernbane er utviklingen av InterCity-strekningene inn mot Oslo. Byggingen av dobbeltspor mellom de største byene på Østlandet skal gi halvannen million innbyggere raskere reisevei og gi økt fleksibilitet for bosettingsmønster og arbeidsliv.

I 2019 fortsatte arbeidene med flere store, komplekse infrastrukturprosjekter. Det største pågående prosjektet er Follobanen, som vil halvere reisetiden og øke kapasiteten mellom Oslo og Ski. Norges lengste jernbanetunnel er på Follobanen og ble ferdig boret i februar 2019. Prosjektet nytt dobbeltspor Venjar-Langset på Dovrebanen har høy aktivitet. Prosjektet viser god fremdrift og holder planlagt tidsplan. Prosjekt nytt dobbeltspor Sandbukta-Moss-Såstad på Østfoldbanen inkluderer ny stasjon i Moss. Her er bygging i gang og prosjektet holder planlagt framdrift. I 2019 ble det gjort klart til byggestart for prosjektene Drammen-Kobbervikdalen og Nykirke-Barkåker på Vestfoldbanen. Prosjektene er viktige i InterCity-utbyggingen og vil gi kortere reisetid, bedre punktlighet og plass til flere tog.

God punktlighet er viktig for å levere et best mulig tilbud til de reisende. I løpet av de siste årene har det vært en kraftig vekst i togtrafikken. Dette betyr høyere krav til infrastrukturen. Selv med et økende vedlikeholdsetterslep, oppnådde Bane NOR en punktlighet for persontog i 2019 på 89,2 prosent, som er rett i underkant av målet på 90 prosent. Dette er bedre enn i 2018, da punktligheten endte på 88,6 prosent. Mange av utfordringene med punktligheten henger sammen med at kapasiteten i jernbanenettet på Østlandet er sprengt i rushtiden. Det er mange som skal av og på togene og det kjøres flere tog enn tidligere. I perioden 2010 til 2018 ble antall togtimer økt med omtrent 20 prosent. God utnyttelse av

infrastrukturen er god samfunnsnytte, men gir utfordringer med større slitasje på infrastrukturen og forsinkelser i togtrafikken. Feil på strekningen mellom Drammen og Lillestrøm får spesielt stor betydning da det påvirker 80 prosent av den samlede togtrafikken i landet. Utfordringer i trafikken her får således konsekvenser for flere banestrekninger og er en hovedårsak til at punktlighetsmål for 2019 ikke ble oppnådd.

Riktig nivå på fornyelser og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen er vesentlig for god punktlighet og regularitet over tid. Bane NOR arbeider systematisk med å sikre tilstrekkelige midler til fornyelser og vedlikehold, og at tilgjengelige midler prioriteres der de gir størst effekt.

Til tross for utfordringer med å nå punktlighetsmålene generelt, er det noen strekninger som viser en god utvikling i punktlighet. Lokaltogene på strekningen mellom Bergen og Arna har aller best resultat, med 97 prosent punktlighet i 2019. Arendalsbanen og Jærbanen har også god punktlighet i 2019 med henholdsvis 94,4 og 91,3 prosent. Jærbanen er et eksempel på at vedlikehold og oppgraderinger gir resultater. I 2016 ble kontaktledningsanlegget oppgradert på strekningen, noe som har bidratt til at punktligheten her har vært bra i årene etterpå.

Bane NOR skal i årene fremover bygge ut ERTMS («European Rail Traffic Management System»). ERTMS er et standardisert system i Europa for digitalisert signal- og trafikkstyring for jernbanen. Systemet skal erstatte dagens signalanlegg da de fleste anlegg har utdatert teknologi. I tillegg ventes ERTMS å gi økt sikkerhet og en mer stabil jernbaneinfrastruktur med høyere punktlighet. Over tid vil systemet kunne gi økt kapasitet med automatisk kjøring av tog og dynamisk styring av avstanden mellom togene. Erfaringer med ERTMS i Norge og andre land tilsier at antall feil reduseres og punktligheten øker. Som et ledd i planleggingen av utrulling av systemet, åpnet ERTMS-programmet et testlaboratorium på Nyland i oktober. Testlaboratoriet skal benyttes av leverandørene for deres testing av ERTMS-systemet, i tillegg til Bane NORs egen testing. ERTMS-programmet er omfattende, har høy kompleksitet og skal ferdigstilles gradvis frem til 2032.

Et viktig mål for Bane NOR er å sørge for mer jernbane for pengene. Foretaket skal være forretningsorientert og kontinuerlig arbeide med å sikre effektiv ressursbruk i alle prosesser. Effektiviseringsprogrammet Epoke 2023 ble igangsatt høsten 2019 og er starten på et kontinuerlig program for å redusere kostnader og øke produktiviteten over fem år. Dette skal frigjøre midler som vil bidra til å øke vedlikeholdsinnsetningen på jernbanen.

Første halvår 2019 ble virksomhet knyttet til drift og vedlikehold av jernbanen, inkludert 1 200 medarbeidere, overdratt fra Bane NOR til Spordrift AS. Spordrift AS er et nyetablert og heleid datterselskap av Bane NOR SF, og overtok 1. juli 2019 drift og vedlikehold av alle jernbanestrekningene i Norge. Etablering av et eget selskap for drift og vedlikehold er et ledd i forberedelse for konkurranseutsetting. Planlegging av konkurranseutsetting er i gang og utsettingen vil skje gradvis frem mot 2027 da alle strekninger skal være konkurranseutsatt.

I 2019 markerte Bane NOR miljøåret sammen med Oslo kommune. I den forbindelse ble det gjennomført mange aktiviteter. Eksempelvis arrangerte Bane NOR i samarbeid med kommunen en åpen jernbanedag på Oslo S i august.

Våren 2019 kunne Bane NOR flytte inn i nytt hovedkontor i Schweigaardsgate 33 i Oslo. Bygget er BREEAM-NOR miljøsertifisert av Grønn Byggallianse. Byggherre Bane NOR Eiendom har lagt bærekraft til grunn for valg og prioriteringer i alle deler av design- og byggeprosessen. Byggets fasade og tak er dekket med solcellepaneler, med mål om å produsere 100 000 kWh i året, noe som vil dekke kjølebehovet i bygget. Et besøkssenter på gateplan skal gi besøkende et innblikk i Bane NORs historie, samfunnsansvar og fremtidsviser.

Styret benytter anledningen til å takke organisasjonen for et godt og omfattende arbeid i 2019.

Hendelser etter balansedag

Verdens helseorganisasjon erklærte 30. januar 2020 at det pågående covid-19-utbruddet har ført til en global folkehelsekrise, og 11. mars 2020 konstaterte organisasjonen at verdens befolkning står overfor en global pandemi.

I Norge har covid-19-utbruddet redusert den økonomiske aktiviteten kraftig. Foretaket har lagt stor vekt på å sikre driften slik at togframføring både for persontog og godstransport kan gjennomføres på en tilfredsstillende måte de kommende måneder. Det er også stort fokus på å sikre best mulig gjennomføring av foretakets prosjektaktiviteter, hensyntatt myndighetenes rammer med begrenset reiseaktivitet, karantenebestemmelser og øvrige tiltak for å unngå smittespredning.

Ved avleggelse av årsregnskapet 22. april 2020, er det fortsatt stor usikkerhet knyttet til utviklingen i pandemien og konsekvensen av denne fremover. For Bane NOR medfører det risiko knyttet til kostnader og fremdrift i pågående prosjekter, samt risiko knyttet til inntekter i form av infrastrukturavgifter. For konsernets kommersielle aktiviteter kan det oppstå verdifall på fordringer, varige driftsmidler og utviklingseiendommer. Foretaket har gjennomført vurderinger av finansiell eksponering og risiko. Styrets vurdering er at både konsernet samlet sett og Bane NOR Eiendom AS isolert sett er godt rustet til å møte en økonomisk nedgangstid og har god evne til fortsatt drift.

Økonomi og finans

Konsernets samlede driftsinntekter i 2019 utgjorde 14 281 mill. kroner (2018: 15 208 mill. kroner) med et årsresultat på 427 mill. kroner (2018: 629 mill. kroner).

Driftsinntektene falt med 927 mill. kroner fra 2018 til 2019. Hovedårsaken er lavere salgsinntekter for eiendomsprosjekter. Inntektsført vederlag fra Jernbanedirektoratet var 5 626 mill. kroner (2018: 5 134 mill. kroner). Kompensasjon for slitasje og elde (utsatt inntektsføring av tilskudd) utgjorde 5 590 mill. kroner (2018: 5 864 mill. kroner) av driftsinntektene. Dette er inntektsføring over anleggsmiddelets levetid der Bane NOR mottar tilskuddet i takt med investeringen. Andre driftsinntekter utgjorde 2 517 mill. kroner (2018: 2 308 mill. kroner) og består i hovedsak av kjørevegsavgifter og energiinntekter for salg av kjørestrom til togselskaper. Resterende del av inntektene består av salgsinntekter fra eiendomsprosjekter på 548 mill. kroner (2018: 1 902 mill. kroner), der nedgangen fra fjoråret skyldes et særlig stort eiendomssalg i 2018.

Samlede driftskostnader i 2019 var 7 827 mill. kroner (2018: 8 208 mill. kroner). Nedgangen fra 2018 forklares i all hovedsak med reduserte prosjektkostnader på eiendomsprosjekter, og er knyttet til ovennevnte reduksjon i inntekter fra 2018 til 2019. Videre er deler av kostnadsreduksjonen engangseffekter hvorav innføring av ny offentlig tjenestepensjon vedtatt i juni 2019 er den største. Dette vedtaket medførte en endring i pensjonsplanen som ga en regnskapsmessig gevinst i 2019 på omtrent 400 mill. kroner.

Bane NOR videreførte i 2019 arbeidet for økt produktivitet og effektivisering i virksomheten. De viktigste tiltakene inngår i effektiviseringsprogrammet Epoke 2023. På inntektssiden er det fokus på kommersiell eiendomsutvikling og tilrettelegging for økte inntekter fra reklame og parkering. På kostnadssiden arbeides det med tiltak for effektivisering innenfor både stab-

og støttefunksjoner så vel som innenfor kjernevirksomheten. Videre forventes kostnadene til trafikkstyring å bli mindre kommende år gjennom en reduksjon av antall trafikkstyringssentraler fra åtte til tre.

Avskrivninger og nedskrivninger i 2019 var 5 979 mill. kroner (2018: 6 367 mill. kroner).

Finansinntekter på 134 mill. kroner (2018: 109 mill. kroner) består hovedsakelig av renteinntekter på bankinnskudd og renteinntekt for leasing av fiber. Av finanskostnader på 242 mill. kroner (2018: 196 mill. kroner) utgjorde 88 mill. kroner renter på låneopptak i Bane NOR Eiendom, mot 127 mill. kroner i 2018.

Ordinært resultat før skatt (EBT) utgjorde 529 mill. kroner (2018: 659 mill. kroner). Resultat etter skatt ble 427 mill. kroner (2018: 629 mill. kroner). For morselskapet Bane NOR SF er årsresultatet 853 mill. kroner (2018: 281 mill. kroner). Her inngår en finansinntekt som i hovedsak består av utbytte fra Bane NOR Eiendom AS på 250 mill. kroner.

Bane NORs investeringer består i hovedsak av utbygging og fornyelse (oppgraderinger) av jernbaneinfrastrukturen. Investeringene aktiveres i foretakets balanse. Totale investeringer i 2019 var 16 397 mill. kroner (2018: 13 552 mill. kroner).

Av investeringene utgjorde 2 934 mill. kroner (2018: 2 845 mill. kroner) fornyelser på jernbanen. Dersom man skal opprettholde infrastrukturens tekniske tilstand og unngå økt vedlikeholdsetterlep, er det beregnet at jernbanenettet krever årlig vedlikehold og fornyelser for 3,5 milliarder kroner. Måloppnåelse for punktlighet og regularitet på jernbanenettet forutsetter at den tekniske tilstanden forbedres. Et lavere nivå på fornyelser, samtidig med stadig økende trafikkbelastning på sentrale banestrekninger, gjør det mindre sannsynlig å nå disse målene.

Konsernets egenkapital per 31. desember 2019 er 10 948 mill. kroner. Foretakets kapitalstruktur er en følge av finansieringsmodellen staten har valgt for selskapet.

Konsernets kontantbeholdning per 31. desember 2019 var 2 114 mill. kroner. Konsernet hadde ved utgangen av året en rentebærende gjeld på 4 801 mill. kroner (6 065 mill. kroner), knyttet til Bane NOR Eiendom AS. Kontanter og bankinnskudd i balansen var i hovedsak bokført hos Bane NOR SF, som i tillegg har 500 mill. kroner i ubenyttet driftskreditt hos Norges Bank.

I henhold til regnskapslovens paragraf 3-3a bekrefter styret at grunnlaget for fortsatt drift er til stede. Årsregnskapet for 2019 er utarbeidet i samsvar med dette.

Disponering av årets resultat

Styret foreslår overfor foretaksmøtet følgende disponering av årets resultat på 853 mill. kroner for Bane NOR SF:

Til annen egenkapital: 853 mill. kroner

Sikkerhet og HMS

Bane NOR forvalter kritisk nasjonal infrastruktur og styret legger stor vekt på sikker drift og høy beredskap. God risikostyring og høy beredskapsevne er viktig i en situasjon hvor foretaket gjennomfører et historisk høyt investeringsnivå og samtidig skal ha en forsvarlig

drift. I 2019 ble tiltak prioritert basert på risikovurderinger, herunder strekningsanalyser, tilstandsvurderinger og rasfarekartlegging. Verktøyet for denne type risikovurderinger er betydelig oppgradert og vil bli tatt i bruk i hele virksomheten fra mai 2020.

Det var tre dødsfall knyttet til Bane NORs virksomhet i 2019. En ungdom omkom og to ble skadet i den alvorlige ulykken på Filipstad i februar 2019. I mars 2020 ble foretaket ilagt et forelegg på 10 mill. kroner som følge av denne hendelsen. Blant de tiltak som vil bli gjennomført av Bane NOR er å gjennomgå og sikre korrekt områdesikring for alle driftsbanegårder, og risikovurdere materiellets klatrevennlighet med tanke på hensetting og behov for inspeksjon. De andre ulykkene med dødsfall var en kollisjon mellom tog og gravemaskin på Nordlandsbanen, samt et sammenstøt mellom tog og person (sistnevnte er fortsatt under politietterforskning og det er per dato uavklart om det er en ulykke eller en viljeshandling). Bane NOR arbeider kontinuerlig med tiltak for å ivareta sikkerheten i forbindelse med virksomheten.

Bane NOR arbeider for at de ansatte skal ha god helse og trives. Det arbeides systematisk med å utforme og forbedre arbeidsforholdene for å unngå arbeidsulykker, arbeidsrelaterte sykdommer og sykefravær på grunn av fysiske og psykososiale risikofaktorer i arbeidsmiljøet. Gjennomsnittlig sykefravær i 2019 var 4,8 prosent.

Skader i virksomheten følges opp gjennom måleparametere, herunder blant annet H1-verdien som viser antall personskader med fravær per million arbeidstimer. For egne ansatte var resultatet 1,8 i 2019, mens tilsvarende verdi for entreprenørene i prosjektene var 4,0. H1-verdien for både entreprenører og egne ansatte har gått betydelig ned sett i forhold til 2018. Det systematiske arbeidet med å forebygge skader i drift og prosjekter vil fortsette i 2020. Bane NOR setter strenge krav til at leverandører etterlever regler og krav til HMS, etikk, ytre miljø og sosiale forhold, herunder konsernets krav til etisk og bærekraftig adferd.

Bane NOR er eksponert for betydelig cyber-risiko. Både i Norge og internasjonalt har trusselen om uautorisert tilgang til kritiske datasystemer fått mye oppmerksomhet de siste årene. Flere hendelser bekrefter at virksomheter kan bli påført stor økonomisk skade ved uautorisert tilgang inn i IKT-systemene. Bane NOR har derfor gjort betydelige oppgraderinger for å sikre kritiske IKT-løsninger i 2019. Arbeidet vil fortsette kommende år.

Finansielle og operasjonelle risikoforhold

Bane NOR har en finansieringsmodell som innebærer at størstedelen av selskapets årlige behov bevilges over statsbudsjettet. Tilgangen på likviditet for den delen av virksomheten som er basert på avtaler med Jernbanedirektoratet bestemmes i all hovedsak av dette, i tillegg til en driftskreditt i Norges Bank på 500 mill. kroner. For å sikre rasjonell fremdrift i prosjektene mener styret det vil være hensiktsmessig om foretaket får en økt driftskredittramme for å utjevne årlige svingninger i kostnadspådrag i prosjektene. Videre ble det i 2019 igangsatt et arbeid i Jernbanedirektoratet og Bane NOR for å gjøre avtalestrukturen mellom partene mer resultatorientert slik at den i størst mulig grad underbygger målsettingene om kostnadseffektive løsninger. Likviditeten i eiendomsvirksomheten som utgjør den kommersielle delen av virksomheten er sikret gjennom ubenyttede midler på langsiktig kredittfasilitet og kortsiktige trekkrettigheter.

Dersom midler til fornyelse av jernbaneinfrastrukturen ikke økes, vil et stadig økende etterslep i vedlikehold gi økte kostnader på sikt og mer utilgjengelig infrastruktur som følge av flere feil. Anlegg som allerede har passert teknisk levetid krever økt vedlikehold for å fortsette tiltenkt funksjon. Infrastruktur med stort vedlikeholdsetterslep har flere feil og skaper

flere uforutsette driftsforstyrrelser. Dersom vedlikeholdsetterslep ikke reduseres, vil det medføre at fastsatte mål for punktlighet og regularitet lite trolig kan oppnås.

Det er betydelig økonomisk risiko i Bane NORs prosjektportefølje. Særlig de store utbyggingsprosjektene er komplekse, med stor avhengighet av eksterne aktører og krevende gjennomføring, i mange tilfeller med utfordrende grunnforhold. Kostnadsestimatene for mange av de prosjektene som nå er i byggefasen er satt flere år tilbake i tid, før blant annet tilgjengelighet og kapasitet i entreprenørmarkedet var kjent og før grunnforhold var fullstendig klarlagt. Det jobbes med å videreutvikle risiko- og økonomistyring i prosjektene som gjør at denne type risiko og tilhørende kostnader fanges opp tidligere. Gjennomføring av store utbyggingsprosjekter tett på ordinær drift gir ytterligere økt kompleksitet og medfører kostnadsrisiko.

Utbruddet av covid-19 i første kvartal 2020 har gitt økt risiko for merkostnader og forsinkelser i fremdrift for prosjektporteføljen.

Prosjektet for signal og trafikkstyring, ERTMS, har betydelig risiko. Prosjektet innebærer et betydelig element av utvikling av nye tekniske løsninger og har høy kompleksitet i tillegg til en rekke avhengigheter både internt i Bane NOR og eksternt mot andre aktører i jernbanesektoren. Det kreves samspill med andre nasjoner for at teknologien skal fungere over landegrensene, det er avhengigheter til andre aktører som trafikkelskaper og eiere av tog, og gjennomføringen krever godt samarbeid med leverandørene.

Bane NOR har i all hovedsak inntekter i NOK, samtidig som foretaket har noen utbetalinger i euro til hovedleverandører på prosjektet Follobanen. Det er imidlertid avtalefestet med Jernbanedirektoratet at Bane NOR ikke skal bære valutarisikoen verken for dette prosjektet eller ERMTS-programmet, siden kostnadsrammen ble fastsatt før 1. januar 2017. Bane NOR bærer selv valutarisiko knyttet til andre prosjekter, men eksponeringen er begrenset ved at kontraktene i all hovedsak inngås i NOK.

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

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

Finansiell risiko knyttet til pensjon er redusert ved at Bane NOR har lukket ytelses-pensjonsordningen i Statens pensjonskasse. Ved utløpet av 2019 har omtrent 54 prosent av konsernets ansatte fortsatt en ytelsesbasert pensjonsordning. Det er følgelig fortsatt risiko for svingninger i forpliktelsen ved endringer i beregningsforutsetninger og øvrige endringer.

Foretaksstyring i Bane NOR

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

For nærmere redegjørelse for eierstyring og foretaksledelse i Bane NOR vises det til eget avsnitt i årsrapporten.

Bærekraft

Bane NORs samfunnsoppdrag er å utvikle og forvalte det nasjonale jernbanenettet. Bane NOR har en viktig rolle med tanke på å løse transportutfordringene i og rundt de store byene, og miljø- og klimautfordringene. Det er viktig for Bane NOR, som en fremtidsrettet samfunnsaktør og ansvarlig byggherre, å sikre at foretaket driver økonomisk og etisk forsvarlig.

Bane NOR har i 2019 jobbet videre med å samordne og forsterke konsernets arbeid med bærekraft. Arbeidet omfatter alle relevante områder innenfor samfunnsansvar, herunder miljø, menneskerettigheter, arbeidsrettigheter og krav til leverandører, samt antikorrupsjon og habilitet. For nærmere beskrivelse av foretakets arbeid med de ulike områdene vises det til bærekraftsrapporten.

Bane NORs bærekraftsrapport for 2019 er utarbeidet etter hovedprinsippene i den internasjonale standarden GRI (Global Reporting Initiative). Bane NOR har gjennomført en vesentlighetsanalyse og sammen med interessentene prioritert de temaene hvor selskapet i størst grad kan bidra til langsiktig verdiskaping gjennom sin kjernevirksomhet. Temaenes vesentlighet for Bane NOR, arbeidet med disse og tiltak som er igangsatt er beskrevet nærmere i konsernets bærekraftsrapport for 2019. I årets rapport har Bane NOR utvidet antall indikatorer det rapporteres på, samt knyttet foretakets arbeid med bærekraft opp mot FNs bærekraftsmål.

Styret i Bane NOR legger stor vekt på å forsterke arbeidet med bærekraft i foretaket og å videreutvikle dokumentasjon og rapportering. Styret er fornøyd med at foretaket viser en god progresjon i bærekraftsrapporteringen og vil prioritere dette arbeidet også fremover.

Forskning og utvikling

Arbeidet med forskning og utvikling i Bane NOR skal sikre kompetanse til å ta riktige beslutninger på et faglig godt forankret grunnlag og å sikre fremtidsrettede teknologiske løsninger.

Foretaket arbeider med å sikre kunnskap til drift, vedlikehold og bygging av infrastrukturen på en fremtidsrettet og kostnadseffektiv måte. Innføring av ny teknologi og infrastruktur gir utfordringer når det kombineres med bruk av eksisterende infrastruktur. Kontinuerlig overvåkning gir nye muligheter for vedlikehold som bidrar til økt levetid og redusert ressursbehov. Nye løsninger og materialvalg bidrar til ytterligere å forsterke dette. Arbeidet skal understøtte målsettingene om effektiv og sikker trafikkavvikling med høy punktlighet og forutsigbarhet.

Bane NOR har utviklet et system som gjør at togene sparer store mengder strøm. Moderne tog kan produsere strøm under bremsing. Med enkel teknologi er det mulig å måle nøyaktig strømforbruk på togene hvor som helst i Europa. Bane NOR er leder for det europeiske ERESS-samarbeidet som forvalter teknologien og som styres fra Bane NORs lokaler i Oslo. Over 50 togselskap i sju land omfattes i dag av samarbeidet.

HR og organisasjon

Ved utgangen av 2019 var det 3 468 ansatte i Bane NOR SF. Antall kvinner totalt i foretaket utgjorde 35 prosent. Kvinneandelen i konsernledelsen var 50 prosent og kvinneandelen i styret er 57 prosent.

Bane NOR arbeider for å fremme likestilling og mangfold, samt hindre all form for diskriminering og trakassering. Dette er tydeliggjort i foretakets verdier og styrende dokumenter og vektlegges ved gjennomføring av aktiviteter som ledertrening, rekruttering, lønns- og arbeidsvilkår, samt ved å sikre like utviklingsmuligheter for alle. Gjennom tydelige retningslinjer, forebyggende arbeid og god oppfølging av varsler, ønsker konsernet å hindre trakassering og uønsket adferd blant både fast ansatte og innleide. Alle medarbeidere gjennomfører e-læring om etikk og samfunnsansvar én gang i året.

Arbeidet med å sikre riktig kompetanse har høy prioritet, og i 2019 ble det gjennomført en overordnet kompetansekartlegging på tvers av konsernet. Tiltak for å tiltrekke og utvikle nødvendig kompetanse og kapasitet pågår kontinuerlig. Det er viktig at det eksisterer et godt utdanningstilbud innenfor konsernets kjerneområder, både for fagarbeidere og innenfor høyere utdanning. Avdelingene for jernbanefag og trafikkutdanning ved Norsk jernbaneskole ble overført fra Jernbanedirektoratet til Bane NOR 1. januar 2019. Bane NOR bidrar gjennom aktiv tilstedeværelse på utvalgte utdanningsinstitusjoner, samt foretakets toårig trainee-program, til å sikre attraktivitet blant studenter og nyutdannede ingeniører. Det ble i 2019 satt i gang et omfattende ledertreningsopplegg for alle ledere i Bane NOR, der formålet er å sikre tilstrekkelig ledelseskompetanse i hele organisasjonen. Foretaket er i prosess med å definere og implementere tydelige karriere- og utviklingsstiger for medarbeidere.

Fremtidsutsikter og rammebetingelser

Den langsiktige planen for utvikling av jernbanenettet er nedfelt i Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal Transportplan 2018-2029 (NTP). NTP og tilhørende handlingsprogram viser prioriteringer av tiltak, basert på strategiske valg og vurderinger av hvilke effekter de ulike prosjektene vil ha for kundene for kommende seksårsperiode. Den økonomiske rammen i NTP og handlingsprogrammet er høyere enn tidligere og legger til rette for videre utvikling av jernbaneinfrastrukturen. Arbeidet med ny Nasjonal Transportplan for perioden 2022-2033, har pågått i 2019 og vil fortsette utover i 2020. For Bane NOR er viktige prioriteringer i dette arbeidet å videreføre igangsatte utbyggingsprosjekter på en rasjonell måte, samt sikre tilstrekkelig midler til vedlikehold av eksisterende infrastruktur. En viktig del av gjenstående arbeid med NTP er optimalisering av prosjekter i planfasen for å kunne prioritere og gjennomføre prosjekter med best mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Situasjonen med utbruddet av covid-19 gir økt usikkerhet knyttet til forutsetninger for gjennomføring av foretakets aktiviteter. Styret vil fremover ha særlig fokus på stabil drift og togframføring, kostnader og fremdrift for foretakets store utbyggingsprosjekter, samt sikre soliditet og likviditet i foretakets kommersielle eiendomsaktivitet.

Styret i Bane NOR legger vekt på å sikre foretaket forutsigbarhet og rammebetingelser som gir grunnlag for god utvikling og drift av norsk jernbaneinfrastruktur. Et ledd i dette arbeidet vil være å videreutvikle avtalestrukturen mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR slik at strukturen blir mest mulig resultatorientert. Arbeidet med å sikre at jernbanen bygges, driftes og vedlikeholdes så målrettet, sikkert og kostnadseffektivt som mulig, vil bli videreført med full styrke fremover.

Oslo, 22. april 2020

Siri Beate Hatlen
styrets leder

Olaf Trygve Melbø
nestleder

Toril Nag
styremedlem

Baard Haugen
styremedlem

Torfinn Håverstad
styremedlem

Solbjørg Engeset
styremedlem

Ane Rongen Breivega
styremedlem

Gorm Frimannslund
konsernsjef