



BANE NOR

Årsrapport
2017

Det nasjonale jernbanenettet i tall



4 208

Kilometer med jernbanespor



337

Togstasjoner og holdeplasser
for persontrafikk



754

Tunneler



3 522

Planoverganger



2 634

Bruer



12

Godsterminaler

Kunden i sentrum	4
<hr/>	
Høydepunkter fra 2017	6
<hr/>	
Status for InterCity-utbyggingen ved årsskiftet 2017/2018	10
<hr/>	
Dette er Bane NOR	12
<hr/>	
Norsk jernbane i 2017	18
<hr/>	
Årsberetning og regnskap	21
<hr/>	
Norsk jernbanehistorie	74



Kunden i sentrum

I 2017 fikk Bane NOR verktøyene vi trenger for å skape fremtidens jernbane.

Vi lanserte Bane NOR med en storstilt dugnad hvor medarbeiderne møtte pendlerne på seksti stasjoner med varm kaffe og boller. Jeg var på Oslo S sammen med samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen hvor vi blant annet lyttet til hvilke forventninger de reisende hadde til det nye statsforetaket. For oss var det viktig å vise at Bane NOR har satt kunden i sentrum – fra dag én.

I 2017 fikk vi på plass mange av virkemidlene som ligger til grunn for Jernbanereformen. Det var et lærerikt år, men ikke alt gikk som vi ønsket. Etter seks ukers drift ble det klart at vi måtte gjennomføre forbedringstiltak på 500 millioner kroner i løpet av året. Det ble en tøff start. Etter en meget god innsats fra hele organisasjonen leverte Bane NOR et driftsresultat på 177 millioner kroner ved utgangen av året.

En omdisponering av budsjettet gjorde det mulig å øke fornyelsen til over to milliarder kroner, noe som gjorde at vedlikeholdsetterslepet ikke økte. Totalt brukte Bane NOR over 3,7 milliarder



kroner på vedlikehold og fornyelse og 10,3 milliarder på planlegging og bygging av ny jernbaneinfrastruktur.

Vi leverte en punktlighet på 91 %, en regularitet på 97,2 % og en oppetid på 99,1 % i første driftsår. Det er jeg godt fornøyd med.

ROM Eiendom ble fusjonert inn i mai, noe som ga unike rammebetingelser for en helhetlig forvaltning og utvikling av eiendomsporteføljen. Bane NOR Eiendom skal utvikle knutepunkt over store deler av landet i samarbeid med våre kunder, næringslivet og kommunene. Verdien dette skaper skal brukes til å videreutvikle jernbanen.

Vi fikk på plass fireårige avtaler som gjør at vi kan inngå langsiktige kontrakter med entreprenørene. Det gir større forutsigbarhet for både oss og markedet, samt lavere kostnader. Bane NOR har fått en tydeligere rolle. Våre faglige vurderinger skal bidra til at jernbanen i Norge utvikles slik at samfunnet totalt sett får mest mulig for pengene.

Et godt og nært samarbeid med NRK og NSB bidro til at Sommertoget ble en folkefest som viste hvor viktig jernbanen har vært og er for utviklingen av landet vårt. Den historiske satsingen på jernbanen fra regjeringen, Stortinget, fylker og kommuner skaper store forventninger til hvordan Bane NOR skal løse sitt samfunnsoppdrag.

I 2017 fikk Bane NOR verktøyene vi trenger for å utvikle fremtidens jernbane. Nå er det opp til oss å vise oss tilliten verdig. Vi er klare til å levere!



Gorm Frimannslund
Konsernsjef

Høydepunkter fra 2017

Opprettelse av Bane NOR

2. januar blir opprettelsen av BaneNOR feiret på seksti stasjoner rundt om i landet med servering av kaffe og hviteboller til kundene. På Oslo S deltar samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen, konsernsjef Gorm Frimannslund og Jernbanens musikkorps i markeringen, i tillegg til et stort antall Bane NOR-ansatte med gule vester.



Første kontrakt tildelt

Den 5. januar blir Bane NORs første kontrakt undertegnet. Det er Multiconsult som skal prosjektere nytt strømforsyningsanlegg på Kongsvingerbanen, der kontaktledningsanlegget med tremaster fra 1951 er modent for utskifting. Kontrakten er på 15,5 millioner kroner.

Omdisponering i budsjett

Omdisponeringer i de totale budsjettrammene til Bane NOR gjør det mulig å fornye jernbaneinfrastrukturen for over to milliarder i 2017 og dermed forhindre at vedlikeholdsetterslepet øker.

Det innføres en rekke kostnadsreducerende tiltak i Bane NOR for å bedre budsjettsituasjonen i statsforetakets første driftsår.

Høyere godsberedskap

To nye beredskapsterminaler for gods står klare på Bergensbanen på hver sin side av høyfjellet. De gjør det mulig å flytte last fra tog til bil på Voss og Nesbyen ved ekstremvær og andre akutte hendelser. Bildet er tatt på Palmafossen beredskapsterminal på Bergensbanen. Også på Kvam og i Trøndelag etableres det beredskapsterminaler for gods.



Vedlikehold og fornyelse

Det blir en travel arbeidspåske på Oslo S med nødvendig vedlikehold og utbedringer av eksisterende infrastruktur. Arbeidet fortsetter gjennom hele 2017 med periodervis stans i togtrafikken. Totalt brukte Bane NOR 3 739,7 millioner norske kroner på vedlikehold og fornyelsesarbeider i 2017. Størst var innsatsen på hovedstrekningene Sørlandsbanen, Østfoldbanen, Dovrebanen og Nordlandsbanen, samt osloområdet. Mye av arbeidet ble konkurranseutsatt.

- Av 1 219,6 millioner kroner brukt på forebyggende vedlikehold ble ca. 40 prosent konkurranseutsatt.
- Av 2 025,6 millioner kroner brukt på fornyelsesarbeider ble ca. 83 prosent konkurranseutsatt.
- Av 494,5 millioner kroner brukt på korrektivt vedlikehold ble ca. 18 prosent konkurranseutsatt.



Sommertoget

27. juni har NRK sin første sending fra Sommertoget 2017 – et 240 meter langt mediehus som skal tilbakelegge over 7 000 kilometer, besøke 40 stasjoner og gjøre ytterligere 145 stopp på jernbanenettet de neste åtte ukene. Sommertoget skulle vise seg å bli en sikker og svært populær folkefest! Bak suksessen lå et omfattende arbeid med å ivareta sikkerheten for publikum og med planlegging av trafikkavviklingen, slik at færrest mulig andre tog skulle bli berørt.



Bane NOR Eiendom

2. mai markeres fusjonen av ROM Eiendom med Bane NOR med snorknyting utført av samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen på Oslo S. Den nye eiendomsaktøren Bane NOR Eiendom forvalter fra nå av all norsk jernbaneeiendom og har mer enn 230 aktive eiendomsutviklingsprosjekter ved knutepunkt i norske byer og tettsteder.



Ny rekord i mastemontering

25. juli blir det fløyet inn og montert 68 master på Sørlandsbanen mellom Moi og Egersund, noe som er ny dagsrekord i arbeidet med nytt strømforsyningsanlegg på strekningen. Ved å ta i bruk helikopter fremfor tradisjonelle arbeidsmaskiner, blir perioden med stenging av banen nær halvert.



Stor aktivitet

7. august ønskes kundene tilbake til Oslo S etter en seks uker lang arbeidsperiode med redusert sporkapasitet og totalt stengt stasjon i helgene.

23. august er det festivas når ny driftsbasis på Grong ved Nordlandsbanen blir offisielt åpnet av Bane NORs infrastrukturdirektør Vibeke Aarnes. 28 personer skal ha sitt arbeidssted ved den nye basen som ble ferdig innenfor budsjett og tidsramme. Bygningen er på 1 047 kvadratmeter og kostet 33,6 millioner kroner.

14. august starter 15 nye traineer sitt arbeid i Bane NOR. De er rekruttert til traineeprogram i prosjektledelse, ledelse av teknologiendringer og til drift og vedlikehold innen signal og infrastruktur. To er stasjonert i Trondheim og Mo i Rana, de øvrige i Oslo.

Rett etter midnatt 25. august starter en omfattende operasjon for å skifte ut stålbrua Launes 3 på Sørlandsbanen ved Egersund. I løpet av fire døgn skal den gamle stålbrua i Launesundet løftes ut og en ny bru løftes inn. Dette er et krevende prosjekt med mange involverte parter som kommunen, fylket, departementet og NVE, og prosjektet kommer i mål innenfor tid og kostnad.

29. august gnager tunnelboremaskinen Ulrikke seg gjennom den aller siste av de 7 000 meter av fjellet Ulriken og kommer ut i Bergen til tonene fra «The final countdown». Boringen startet i Arna i januar 2016, og etter planen skal det første toget kjøre gjennom tunnelen i 2020. Den nye tunnelen vil doble kapasiteten på strekningen til glede for både passasjerer og godstrafikk.



Rehabilitering Drammenbanen

Levetiden for den 10,7 km lange Lieråsen tunnel på Drammenbanen er passert og betongen faller av veggene som flatbrød. Men den 18. november starter det omfattende rehabiliteringsarbeidet med vedlikehold og sikring av tunnelen. I første omgang stenges tunnelen for trafikk fram til 3. desember. Formålet er å forlenge levetiden for en av våre mest trafikkerte tunneler med minimum 30 år. Arbeidet vil fortsette i påsken og hver sommer fram til 2021.



Jernbanedirektoratet

21. desember blir den første 4-årige avtalen mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR om drift og vedlikehold av jernbanens infrastruktur signert. Avtalen er på 7,255 milliarder kroner, og med større forutsigbarhet blir det mulig for Bane NOR å jobbe mer effektivt enn tidligere. Signeringen er den siste embetshandlingen til Elisabeth Enger før hun slutter i stillingen som jernbanedirektør – en stilling hun har hatt siden 2008.

Jernbanedirektoratet har anbefalt at Bane NOR skal overta Norsk Jernbaneskole med unntak av lokomotivførerutdanningen. Endelig beslutning fattes av Samferdselsdepartementet og regjeringen.

I årets to siste måneder blir mange tamrein påkjørt av tog på Nordlandsbanen, og Bane NOR setter i verk tiltak for å redusere antall dyrepåkjørsler.



Nye lokaler

Det pågår en rekke utviklingsaktiviteter innenfor eiendom, og Schweigaardsgate 33 i Oslo er en av dem. Her skal Bane NOR samlokalisere majoriteten av sine ansatte i Oslo fra januar 2019. Andre milepæler innen eiendomsvirksomheten i 2017 var salg- og byggestart for boligprosjektene Paradis Brygge i Stavanger, Bellevue Brygge i Fredrikstad og byggestart for nytt konferansehotell i Drammen.

Status for InterCity-utbyggingen ved årsskiftet 2017/2018

Østfoldbanen

Follobanen: Under bygging. Ferdig: i slutten av 2021.

Sandbukta–Moss–Såstad: Under bygging. Har startet med forberedende arbeider. Ferdig 2025.

Haug–Seut: Arbeid med reguleringsplan pågår.

Fredrikstad (Seut)–Sarpsborg: Kommunedelplan med konsekvensutredning. Kommunedelplanen skal avklare korridor for det nye dobbeltsporet. Planen, med anbefaling av korridor, skal oversendes kommunene vår/sommer 2019.

Sarpsborg–Halden: Dobbeltspor fram til Halden skal stå ferdig innen 2034 ifølge Nasjonal Transportplan 2018-2029 (NTP).

Vestfoldbanen

Drammen–Kobbervikdalen: Forslag til reguleringsplan har vært på høring. Forventer vedtak på reguleringsplan i 2018.

Nykirke–Barkåker: Forslag til reguleringsplan har vært på høring. Mulig med vedtak på reguleringsplan sommeren 2018.

Tønsberg–Larvik: Planprogram for strekningen mellom Stokke og Larvik er vedtatt og arbeidet med kommunedelplan med konsekvensutredning er i gang. For strekningen Tønsberg–Stokke er Samferdselsdepartementet anmodet om å vurdere bruk av statlige virkemidler.

Farriseidet–Porsgrunn: Under bygging. Åpner høsten 2018.

Porsgrunn–Skien: Ikke omtalt i NTP 2018–29.

Dovrebanen

Venjar–Langset: Vedtatt reguleringsplan i 2016, oppstartsbevilgning gitt i 2017.

Kleverud–Sørli: Vedtatt reguleringsplan. Strekningen sees nå i sammenheng med Sørli–Åkersvika, som omtalt i Statsbudsjettet for 2018.

Sørli–Åkersvika: Arbeid med reguleringsplan er i gang. Forslaget skal etter planen legges ut på høring høsten 2019.

Åkersvika–Lillehammer: Ny prosess med planprogram starter opp i Hamar i 2018. Vedtatt kommunedelplan kommunegrense Hamar/Ringsaker–Brumunddal.

Brumunddal–Lillehammer: NTP beskriver slutføring til 2034.

Ringeriksbanen

Forslag til reguleringsplan ble oversendt Kommunal- og moderniseringsdepartementet 9. februar 2018.



Bane NOR prioriterer kundene

I februar 2018 ga Bane NOR sitt faglige innspill til et handlingsprogram til Jernbanedirektoratet. Direktoratet tar stilling til innspillene og legger handlingsprogrammet ut på høring i april 2018. Handlingsprogrammet skal konkretisere innsatsen på jernbanen i Nasjonal transportplan 2018-2029.

Bane NOR har i sine anbefalinger prioritert løsninger som kan gjennomføres billigere og på kortest mulig tid, og som samtidig gir flere togavganger, kortere reisetid og mer kapasitet til å frakte gods med jernbanen.

– Indre InterCity prioriteres høyt på grunn av de positive effektene disse prosjektene har for kundene, sier konsernsjef Gorm Frimannslund.

– Vi anbefaler at alle større, pågående investeringsprosjekter fullføres med rasjonell fremdrift og at planarbeidet for ny jernbanetunnel gjennom Oslo startes så snart som mulig. Dagens strekning er en flaskehals og en ny tunnel vil øke kapasiteten i hele banesystemet. Samtidig vil vi arbeide systematisk med fornyelse, drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur og jernbanetilknyttede bygninger for optimal bruk av den økonomiske rammen, sier Frimannslund.

Dette er Bane NOR

Statsforetaket Bane NOR SF ble stiftet 5. februar 2016 som ledd i Stortingets vedtak om ny organisering av jernbanssektoren og om innføring av konkurranse om persontransport med jernbane – bedre kjent som jernbanereformen.

Follobanen: 140 000 betongelementer skal kle mesteparten av den 20 km lange Blixtunnelen mellom Oslo og Ski. Elementene produseres i Bane NORs eget fabrikkbygg på Åsland. Steinmasse fra tunneldrivingen inngår som en komponent i betongproduksjonen.

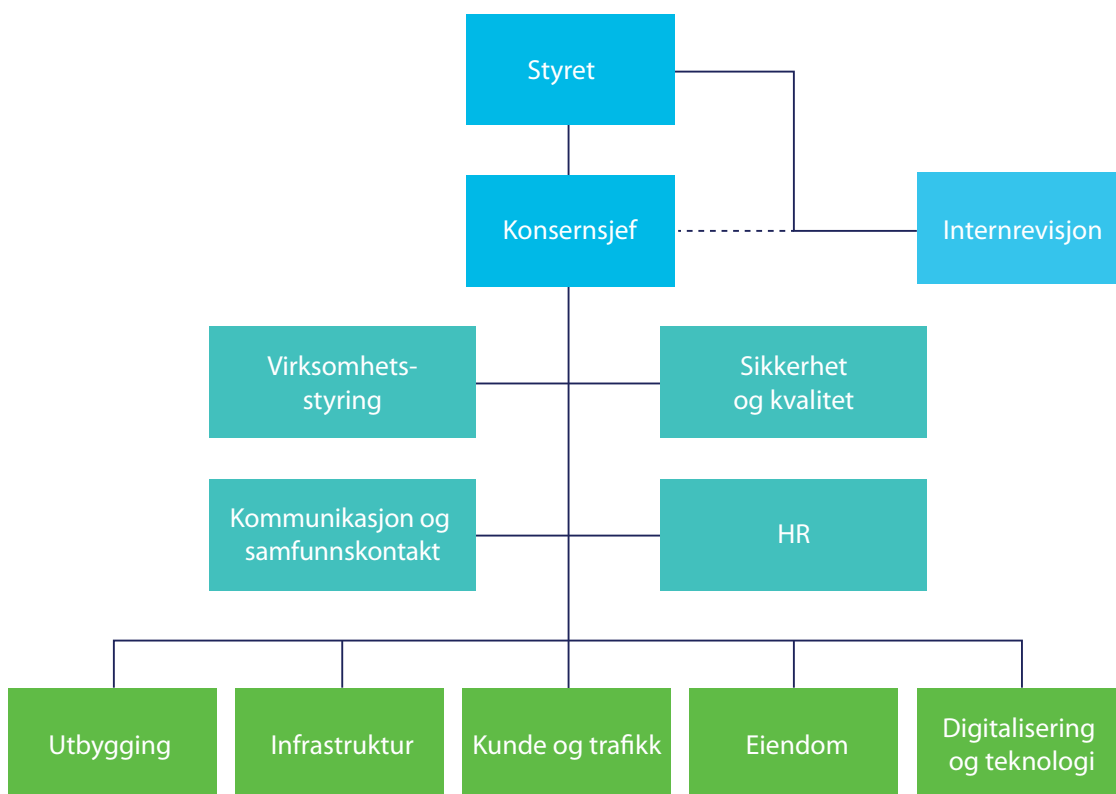


Bane NOR SF var i full drift fra 1. januar 2017. Overføringen av ROM Eiendom AS fra NSB AS til Bane NOR var også en viktig del av reformen. Med dette ble jernbaneeiendom som hadde vært i NSBs eie, slik som stasjoner, verksteder og terminaler, overført til infrastrukturforvalter Bane NOR SF. Samlingen av all jernbaneeiendom forventes å gi store gevinster.

Statsforetaket Bane NOR er en etterfølger etter etaten Jernbaneverket (1996-2016) og eies 100 prosent av Samferdselsdepartementet.

Bane NORs hovedinntektskilde er vederlag fra staten som mottas i samsvar med avtaler med Jernbanedirektoratet. Bane NORs øvrige inntekter kommer hovedsakelig fra togsselskaper samt fra leieinntekter og salgsgvinster fra konsernets eiendomsvirksomhet.

For flere detaljer om inntekter, ytelser og vederlag – se Regnskapsprinsipper.



Organisering

Bane NOR hadde 4 500 medarbeidere i 2017 fordelt på fem divisjoner og fire staber. Hovedenhetenes ledere sitter alle i konsernledelsen. Styret ledes av Siri Hatlen og teller totalt 10 personer. Enheten Internrevisjon er styrets virkemiddel for å utføre kontroll med hvordan virksomheten styres. Dette er i tråd med god eierstyring.

Visjon og verdier

Bane NORs visjon «Norge på skinner» peker på foretakets samfunnsrolle og jernbanens betydning for bærekraftig verdiskapning i Norge.

Verdiene våre er en rettesnor for alle medarbeidere i Bane NOR i det daglige. De forteller oss hvordan vi skal opptre i møte med kollegaer og samfunnet rundt oss. Bane NOR har lagt tre verdier til grunn for sin virksomhet.

Våre verdier er

- Åpen
- Engasjert
- Profesjonell

Ledergruppen hadde følgende sammensetning i 2017:



Gorm Frimannslund
Konsernsjef



Helga Nes
Konserndirektør Utbygging



Vibeke Aarnes
Konserndirektør Infrastruktur



Bjørn Kristiansen
Konserndirektør Kunde og trafikk



Petter Eiken
Konserndirektør Eiendom



Sverre Kjenne
Konserndirektør Digitalisering og teknologi



Jørn Johansen
Konserndirektør Virksomhetsstyring



Karsten Boe
Konserndirektør Sikkerhet og kvalitet



Jonette Øyen
Konserndirektør Kommunikasjon og samfunnskontakt



Beate Hamre Deck
Konserndirektør HR



Bane NOR styrer og overvåker togtrafikken ved hjelp av moderne teknologi, og har som mål å digitalisere hele signalstrukturen innen 2032. Et standardisert, europeisk signal- og trafikkstyringssystem (ERTMS) skal innføres på alle jernbanestrekninger.

Rolle og ansvar

Bane NORs skal være en fremtidsrettet samfunnsaktør som leverer et velfungerende, pålitelig og sikkert transportsystem og som legger grunnlaget for høy punktlighet og regularitet i togtrafikken. Bane NOR skal legge til rette for trafikkvekst på jernbanen, og utvikling av eiendom, knutepunkter og godsterminaler er derfor en viktig del av vårt ansvar.

Bane NORs ansvarsområder

- planlegge og bygge ny jernbaneinfrastruktur
- forvalte, drifte og vedlikeholde, samt fornye det nasjonale jernbanenettet
- drifte jernbanen operativt, inkludert trafikkstyring og -informasjon på stasjonene
- forvalte og utvikle både jernbaneeiendom og driftsuavhengig eiendom
- koordinere operativt sikkerhetsarbeid, operativ beredskap og operativ krisehåndtering

Styret i Bane NOR SF

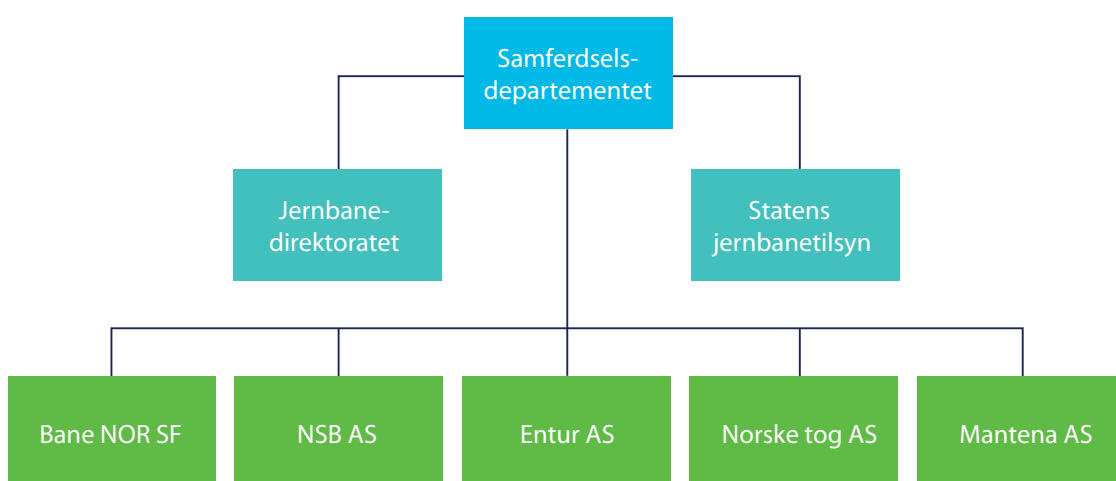


Ombord i toget: bakerst styremedlem Auke Lont, foran styreleder Siri Hatlen.

Bakerste rekke fra venstre: Observatør Jens Heiberg, styremedlem Baard Haugen, nestleder Olaf Melbø.

Forreste rekke fra venstre: Styremedlem og ansattrepresentant Tor E. Pålerud, styremedlem Toril Nag, styremedlem Ane Beivega, styremedlem og ansattrepresentant Solbjørg Engeset og observatør Torfinn Håverstad. Observatør og styremedlem til 1. april 17, Iain Vartun, er ikke tilstede.

Norsk jernbane i 2017



Eierskap og styring i jernbanesektoren

Samferdselsdepartementet eier følgende aktører i sektoren 100 prosent:

- Bane NOR SF (infrastrukturforvalter)
- NSB AS (transportselskap; en av fire persontrafikkoperatører i Norge i 2017)
- Entur AS (nasjonal salgskanal for togbilletter)
- Norske Tog AS (selskap som skal sikre tilgang til togmateriell for persontogoperatørene)
- Mantena AS (selskap som skal tilby vedlikeholds- og verkstedtjenester for skinnegående materiell)

Jernbandedirektoratet har ansvar for å koordinere jernbanesektoren i Norge. Direktoratet skal utvikle jernbanen som del av det samlede transportsystemet i dag og i fremtiden og sørge for at jernbanesektoren drives mest mulig effektivt, sikkert og miljøvennlig til beste for de reisende, godstransporten og samfunnet. Jernbandedirektoratet definerer og kjøper tjenester innen infrastruktur, persontrafikk og togmateriell.

Statens jernbanetilsyn (SJT) forvalter regelverk for jernbanesektoren og fører tilsyn med at jernbanevirksomhet gjennomføres på en sikker måte og innenfor gjeldende regelverk. SJT gir operatører tillatelse til å drive jernbanevirksomhet i Norge.

Togtrafikken i tall

Antall tog som besøker våre største byer i løpet av et døgn



1 003

Oslo



154

Stavanger



94

Bergen



109

Trondheim



70^{mill}

Antall togreiser registrert
årlig i Norge¹



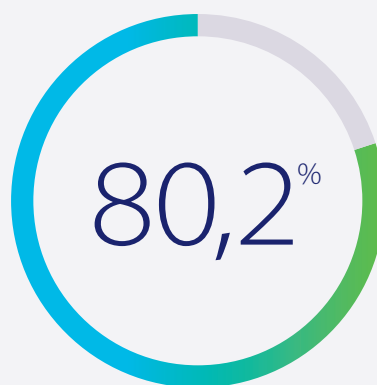
32^{mill}

Antall tonn gods transportert
på jernbanen i Norge¹

¹Gjennomsnitt for perioden 2012-2016



Punktlighet persontog



Punktlighet godstog



Regularitet persontog



Oppetid jernbanenettet

Punktlighet

Et tog regnes som i rute dersom det ankommer endestasjonen innenfor en margin på tre minutter og 59 sekunder. For langdistansetog er denne marginen fem minutter og 59 sekunder. Målet for persontog er at 90 prosent av togene skal nå endestasjonen i rute, mens målet for Flytoget er 95 prosent.

Regularitet

Det antall tog som blir kjørt som planlagt. Tog som lang tid i forveien er planlagt innstilt som følge av f.eks. arbeider, tas ikke med.

Oppetid

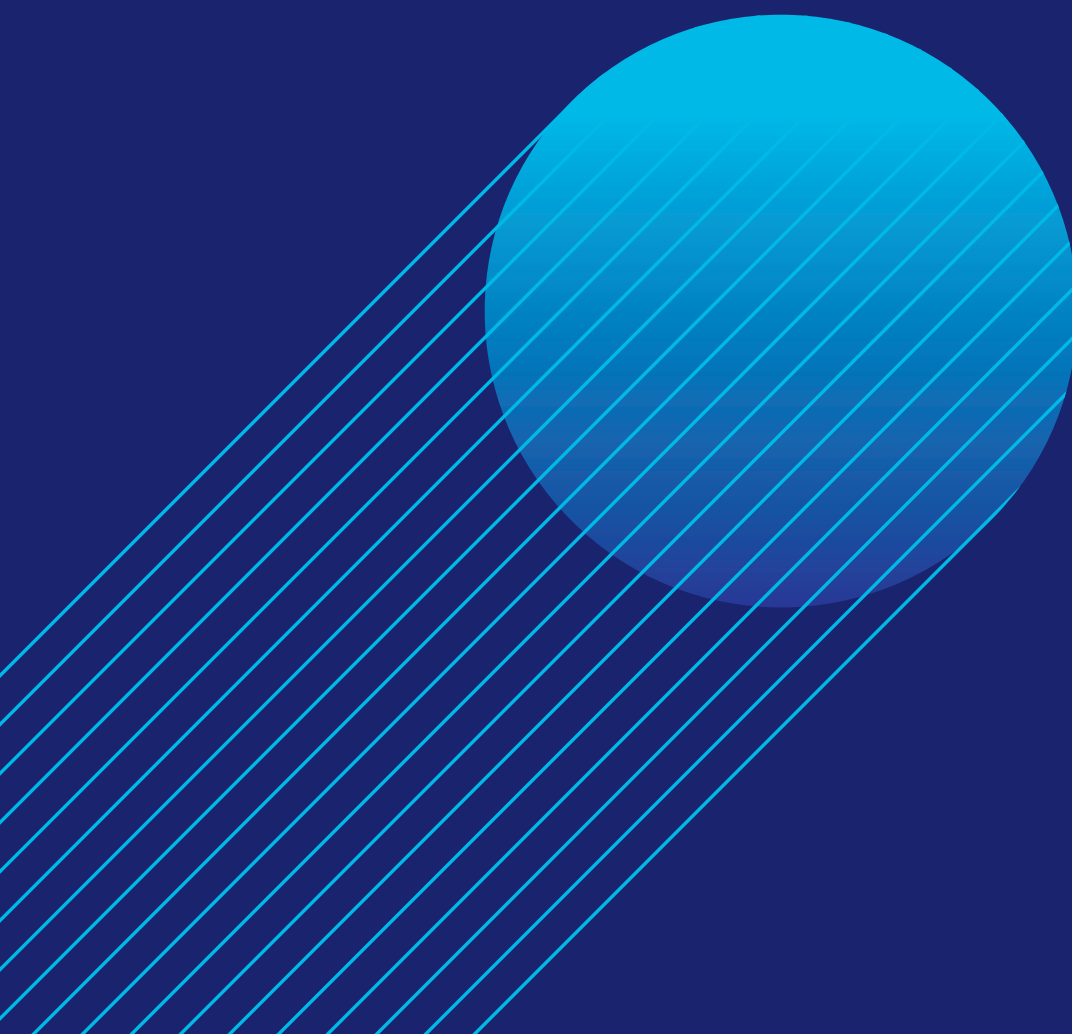
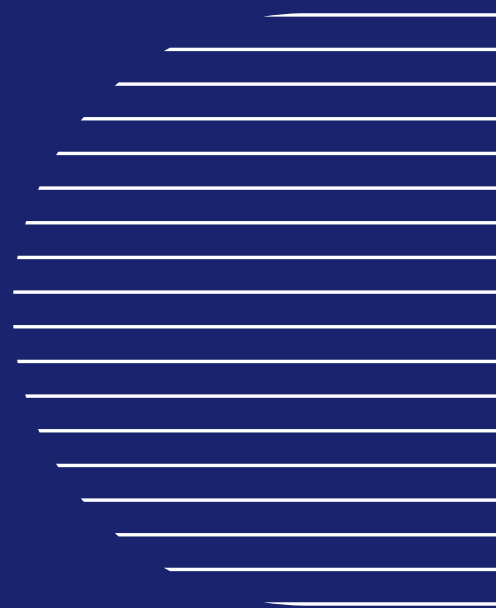
Defineres ut fra forsinkelsestimer grunnet infrastrukturen i forhold til sum av planlagte togtimer per år:

$$\text{Oppetid} = \frac{\text{Togtimer} - \text{Forsinkelsestimer}}{\text{Togtimer}} \times 100$$

Les mer om punktlighet på banenor.no

Årsberetning og regnskap

Styrets beretning	22
Redegjørelser	27
Årsregnskap med prinsippnoter	37
Noter	49
Revisors rapport	70



Styrets beretning

Bane NOR 2017

Innledning

Bane NOR konsern (Bane NOR) består av Bane NOR SF og datterselskapet Bane Nor Eiendom AS med underliggende datterselskaper. Opprettelsen av Bane NOR SF er en del av jernbanereformen. Hensikten med jernbanereformen er å gi befolkning og næringsliv en mer effektiv transporthverdag og skape større forutsigbarhet og tydeligere ansvarsfordeling i jernbanesektoren. Det skal også legges til rette for økt konkurranse om persontransport med tog. Etter at Stortinget sluttet seg til reformforslaget fra regjeringen ble ett nytt statlig foretak, Bane NOR SF, stiftet i februar 2016, som en etterfølger etter etaten Jernbaneverket. Foretaket var i full drift fra 1. januar 2017. Foretaket er underlagt Samferdselsdepartementet som øverste myndighet. Virksomheten i tidligere ROM Eiendom AS ble overført fra NSB AS som en del av jernbanereformen, og inngår nå i Bane NOR Eiendom AS.

Bane NOR skal på vegne av staten drifte, vedlikeholde og bygge ut den offentlige jernbaneinfrastrukturen. Foretaket skal tilby et sikkert og funksjonelt jernbanenett til togselskapene og transportbrukerne, og skal bidra til at verdien av realkapital investert i jernbanenettet opprettholdes og utvikles. Utvikling av eiendom, knutepunkter og godsterminaler skal legges til rette for trafikkvekst på jernbanen. Bane NOR har også ansvaret for trafikkstyringen på det nasjonale jernbanenettet. Dette omfatter kapasitetsfordeling, ruteplanlegging og operativ trafikkstyring.

Bane NOR har driftsavdelinger med nærmere 100 stasjoneringsteder utover i landet, men har størst aktivitet i det sentrale østlandsområdet. Foretaket har omlag 4 500 medarbeidere. Bane NORs ledelse og sentrale staber er etablert i Oslo, mens felles støttefunksjoner er lokalisert på Hamar.

Forutsetningen om fortsatt drift

I henhold til regnskapslovens §3-3a bekrefter styret at grunnlaget for fortsatt drift er til stede. Årsregnskapet for 2017 er utarbeidet i samsvar med dette.

Drift og vedlikehold

Bane NOR gjennomførte sitt første driftsår i 2017. Det ble gjort en betydelig innsats fra hele organisasjonen i arbeidet med å forene Jernbaneverket og ROM Eiendom AS i en ny organisasjon. Året var krevende, men det ble totalt sett oppnådd gode resultater. Herunder ble de økonomiske resultatene klart bedre enn budsjettet.

Oppetiden i jernbanenettet ble på 99,1 prosent i 2017. Dette er det beste virksomheten har levert i tiden med tilgjengelige målinger, dvs. siden 2005. Den bedre oppetiden og god driftsstabilitet er et resultat av mange tiltak innen vedlikehold og fornyelser gjennom flere år. Punktligheten for persontog var i 2017 på 91,0 prosent, som var det samme som i 2016 og bedre enn målsetningen på 90,0 prosent. Punktligheten for godstog i 2017 var 80,2 prosent, som var en økning på 1,5 prosentpoeng fra fjorårets 78,7 prosent, men bak målsettingen om 90,0 prosent. Regulariteten for persontog i 2017 var 97,2 prosent, som var bedre enn resultatet fra 2016 på 95,3 prosent, men noe bak målet på 99,2 prosent.

Det var 21 omkomne i forbindelse med togfremføring i 2017. Politiet har konkludert med at 15 av disse var viljeshandlinger, tre tilfeller er å betrakte som ulykker mens tre er fremdeles under etterforskning. Det var ingen tilfeller av hardt skadde i forbindelse med togfremføringen i 2017 (i alt ti siste fem år). Personskadene har gjennomgående hatt lav alvorlighetsgrad. Det er et prioritert mål å redusere antallet personskader ytterligere.

Bane NOR arbeidet gjennom 2017 med videre utvikling av infrastrukturen gjennom omfattende vedlikehold og teknologiske forbedringer. Det ble gjennomført et stort spekter av fornyelsestiltak. Dette omfattet blant annet fortsatt fornyelse av kontaktledningsnettet på Sørlandsbanen, påbegynt rehabilitering av Lieråsen tunnel, svillebytter på deler av Nordlandsbanen og Rørosbanen, fortsatt fornyelser av Alnabru godsterminal mv. I november ble det utført omfattende fornyelsesarbeider

i Lieråsen tunnel. For å minimere konsekvensene for de reisende ble arbeidet i tid tilpasset de andre store prosjektene i osloområdet som er planlagt i årene fremover, slik at konsekvensen av samtidige stengningsperioder på ulike strekninger ble begrenset så langt som praktisk mulig. I løpet av 2017 ble det tatt i bruk nytt stillverk på Alnabru terminalen (stillverk er et sikringsanlegg ved jernbanen der blant annet sporveksler og signaler stilles). Dette er en viktig del av fornyelsen på Alnabru som også er av sikkerhetsmessig betydning.

Eiendom

I 2017 ble all eiendomsmasse i konsernet samlet i eiendomsdivisjonen. Dette muliggjør mer rasjonell forvaltning og gir bedre forutsetninger for god knutepunktutvikling. Det arbeides med å realisere synergier i forvaltning, drift og vedlikehold. Det foregår også en rekke omfattende utviklingsaktiviteter innenfor eiendom, blant annet utvikling og oppføring av kontorer i Schweigaardsgate 33. Det er besluttet at Bane NOR skal samlokalisere sin virksomhet i Oslo til dette bygget fra januar 2019. Videre arbeides det med etablering av nye jernbaneverksteder i Stavanger og Bergen. Det planlegges også utbygging av verkstedet på Marienborg for å kunne ta imot nye tog.

Planleggings- og utbyggingsprosjekter

En vesentlig del av aktivitetene til Bane NOR er knyttet til planleggings- og utbyggingsprosjekter samt større fornyelsesprosjekter på ny eller eksisterende infrastruktur. Den største nybyggingsaktiviteten foregår på InterCity-strekningene fra Hamar, Tønsberg og Fredrikstad inn mot Oslo. Follobanen var det største prosjektet under utbygging i 2017. Det gjennomføres også flere store prosjekter på Vestfoldbanen, som alle har god fremdrift i planleggingen. Det samme gjelder prosjektet Sandbukta–Moss–Såstad. Det planlegges også en betydelig oppgradering av styrings- og signalsystemer gjennom det såkalte ERTMS-prosjektet (European Rail Traffic Management System). ERTMS er et standardisert system for signalisering og trafikkstyring på jernbaner i Europa, og i Norge skal hele signalstrukturen i jernbanen digitaliseres. Planlegging og arbeid med anbudsprosesser pågikk for fullt gjennom 2017. Prosjektet skal pågå fram til 2032.

Gjennomføringen av store prosjekter gikk i all hovedsak i henhold til planene gjennom 2017, og kostnadsprognosen for porteføljen som helhet var innenfor

de vedtatte økonomiske styringsrammene. I januar 2018 ble imidlertid to kontrakter i Follobaneprosjektet med den italienske entreprenøren Condotte hevet på grunn av at Condotte ikke hadde økonomisk evne til å gjennomføre oppdragene. Det er fremdeles usikkert i hvilken grad dette påvirker kostnadsprognosen og tidspunkt for ferdigstilling. For andre prosjekter forventes ingen endringer i ferdigstillingsdato.

Økonomi

Økonomisk viste Bane NOR et positivt årsresultat på 23 mill. kr (53 mill. kr før skatt) for 2017. Dette er bedre enn budsjett som var underskudd på 352 mill. kr før skatt. Avviket mellom budsjett og regnskap skyldes en kombinasjon av effektiviseringstiltak og rene innsparinger. Effektiviseringstiltakene ga realiserte besparelser i forhold til budsjett på om lag 300 mill. kr, hovedsakelig knyttet til lønnskostnader, driftsmateriell, verktøy, reparasjon og vedlikehold, kontor-kostnader og reise. På inntektssiden økte eksterne inntekter sammenliknet med budsjett, hovedsakelig grunnet utleie av fiberoptisk kabel, økte eiendomsinntekter og noe økte finansinntekter i forhold til budsjettet nivå.

Bane NOR gjennomførte i all hovedsak virksomhetens oppdrag slik planer og budsjetter forutsatte. Aktivitetsnivået var sammenliknbart med 2016 og regnskapet viser at dette er gjennomført til en lavere kostnad i 2017.

Konsernet investerte i 2017 cirka 12,1 mrd. kr i infrastrukturprosjekter, i tillegg til 31 mill. kr i grunn/bygg og 32 mill. kr i driftsløsøre/maskiner. Disse investeringene er aktivert i konsernets balanse.

Konsernets egenkapital ble i løpet av 2017 økt ved to tingsinnskudd, av henholdsvis eiendeler fra Jernbaneverket i januar 2017 med 3,5 mrd. kr og netto eiendeler fra ROM Eiendom i mai 2017 med 7,7 mrd. kr. Sammen med årets resultat og et negativt estimatavvik knyttet til pensjonsforpliktelsen på 0,5 mrd. kr, gir dette en økning i egenkapitalen på 10,7 mrd. kr fra et utgangspunkt på 0,1 mill. kr per 1. januar 2017.

Konsernets kontantbeholdning pr 31. desember var 1,8 mrd. kr. Tilgjengelig likviditet og ubrukte kreditt-rammer i Bane NOR Eiendom AS utgjorde ved utgangen av 31. desember 1,3 mrd. kr.

Med henvisning til kontantstrømoppstillingen i konsernets årsregnskap fremgår det at netto kontant-

strøm fra operasjonelle aktiviteter er -3 840 mill. kr. Dette er 3 787 mill. kr lavere enn resultat før skattekostnad. Hovedårsaken til denne differansen er en fordring på vederlag fra Jernbanedirektoratet.

Hendelser etter balansedagen

Styret er ikke kjent med hendelser etter balansedagen som vesentlig påvirker det rapporterte resultatet eller verdiene i balansen. Det vises imidlertid til omtalen av Condotte-saken som kan få konsekvens for fremdrift og kostnad for prosjektet på Follobanen.

Fremtidig utvikling

Foretakets oppgaver og prioriteringer styres gjennom avtaler med Jernbanedirektoratet for henholdsvis drift og vedlikehold, utredning og planlegging, samt utbygging.

De overordnede avtalene for 2018 med Jernbanedirektoratet ble inngått i desember 2017. For drift og vedlikehold ble det inngått en fireårig avtale for 2018-2021. Dette gir større forutsigbarhet for rasjonell planlegging og gjennomføring av vedlikehold.

Den langsiktige planleggingen av utviklingen av jernbanenettet er nedfelt i Nasjonal Transportplan (NTP). Prioriteringene i NTP skal reflekteres i et handlingsprogram for jernbanesektoren. Bane NOR ble invitert av Jernbanedirektoratet til å gi innspill til Handlingsprogram for perioden 2018-2029. Foretakets innspill, som ble sendt i februar 2018, tar utgangspunkt i en total økonomisk ramme på 312 mrd. kr (2017-tall) til kjøp av infrastruktur tjenester (drift og vedlikehold, planlegging og investeringer) over hele perioden. Rammen er basert på Stortingsmelding 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan (NTP). Den økonomiske rammen er fordelt med 139 mrd. kr for første del av perioden (2018-2023), og 173 mrd. kr i andre del av perioden (2024-2029). Rammen er høyere enn i tilsvarende tidligere planer, og gir et betydelig rom for videre utvikling av det norske jernbanenettet.

Bane NORs innspill inneholder forslag til prioriteringer av tiltak, basert på en samlet økonomisk vurdering og vurderinger av hvilke effekter de ulike prosjektene vil ha for kundene. Bane NOR har vurdert tiltakene i en helhetlig sammenheng, både på tvers av tiltaksområder og banestrekninger. Bane NOR la vekt på rasjonell og kostnadseffektiv gjennomføring

av prosjekter. I NTP ble det lagt opp til at flere større prosjekter skal ferdigstilles i samme tidsrom. Bane NOR foreslo i sitt innspill at ferdigstillestidspunkt bør forskyves for enkelte av prosjektene blant annet ut i fra hensyn til leverandørmarkedets evne til å tilby tjenester med tilstrekkelig konkurranse, samt tilgangen på kompetanse og ressurser. Det ble videre lagt vekt på å sikre en hensiktsmessig utbyggingsrekkefølge for prosjekter som krever lengre togfrie perioder, slik at ulempe for kundene blir lavest mulig.

Økning i togtilbudet stiller større krav til infrastrukturen. Bane NOR har i sitt innspill derfor prioritert tiltak for å oppnå en mer robust jernbane. Tiltakene vil redusere sårbarheten i infrastrukturen og derved føre til bedre tilgjengelighet og regularitet.

Finansiell risiko

Styret har vedtatt retningslinjer for finansforvaltningen som omfatter styring av finansiell risiko. Det primære målet for Bane NORs finansaktiviteter er å bidra til stabilitet og forutsigbarhet for virksomheten.

Bane NOR har en forutsigbar inntektsmodell som sammen med en driftskreditt i Norges Bank gir en stabil og sikker tilførsel av likviditet for den delen av virksomheten som er basert på avtaler med Jernbanedirektoratet. Dette utgjør hoveddelen av virksomhetens kontantstrøm. Videre er likviditeten i den kommersielle delen av virksomheten sikret gjennom ubenyttede midler på langsiktig kredittfasilitet og tilgang på kortsiktige trekkrettigheter.

Bane NOR har i all hovedsak inntekter i NOK samtidig som foretaket har større utbetalinger i Euro til hovedleverandører på Follobaneprosjektet. Det er avtaletestet med Jernbanedirektoratet at foretaket ikke bærer valutarisikoen for dette prosjektet og heller ikke for ERMTS-prosjektet, siden disse var gjenstand for KS2¹ før 1. januar 2017. Foretaket bærer selv valutarisiko knyttet til andre prosjekter, men denne eksponeringen er begrenset til de avtaler som i dag løper. Som i hovedsak gir disse foretaket eksponering i NOK.

Bane NOR har sikret sitt 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.

¹ KS2 er en ekstern kvalitetssikring av styringsunderlag og kostnadsoverslag før eventuell investeringsbeslutning fattes i Stortinget. I kvalitetssikringen vurderes om planleggingen og kostnadene for det valgte alternativet er realistisk.

Bane NOR har store kontrakter med leverandør, spesielt innen bygg og anlegg, men også innen jernbaneteknikk. Det vil være en motpartsrisiko knyttet til disse. Denne risikoen vurderes fra prosjekt til prosjekt, samtidig som samlet risiko ses i sammenheng med hele prosjektporteføljen.

Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø

Det er et mål for Bane NORs å sørge for sikker drift som beskytter mennesker, miljøet, samfunnet og eiendeler. Det arbeides systematisk for å gjøre risikoen for uønskede hendelser så lav som mulig. Sikkerheten ivaretas blant annet gjennom kontinuerlig å opprettholde kompetanse, innhold i og etterlevelse av regelverk og rutiner. God sikkerhetskultur er høyt prioritert i hele virksomheten. Bane NOR setter også høye krav til at forretningspartnere etterlever relevante lover, regler og krav til HMS, etikk, ytre miljø og sosiale forhold.

Bane NOR ønsker å skape et sunt og godt arbeidsmiljø for sine medarbeidere. Det arbeides systematisk for å utforme og forbedre arbeidsforholdene for å unngå arbeidsulykker, arbeidsrelaterte sykdommer og sykefravær på grunn av både fysiske og psykososiale risikofaktorer i arbeidsmiljøet. Bane NOR arbeider for at de medarbeiderne skal ha god helse og trives. Sykefraværet er under landsgjennomsnittet med 4,8 prosent i gjennomsnitt for 2017. Avgang av medarbeidere er på 3,9 prosent eksklusiv avgang av pensjonister.

Bane NOR arbeider for å være en attraktiv arbeidsgiver, og har fokus på å tiltrekke og beholde riktig kompetanse. Foretakets aktivitet er avhengig av tilstrekkelig utdanningstilbud innenfor konsernets kjerneområder, både for fagarbeidere og personell med høyere utdanning. Opptak av nye lærlinger og aspiranter gir viktige bidrag til å sikre nødvendig kapasitet av fagarbeidere. Norsk Jernbaneskole fortsetter å være sektorens ledende kurs- og kompetansesenter, og en leverandør av jernbanefaglig opplæring. Bane NOR ivaretar rollen som kravstiller for den opplæring som skal leveres fra skolen. Det pågår en prosess for å avklare fremtidig grensesnitt mot Jernbaneskolen. For å sikre tilgang til relevant høyere utdanning innenfor prioriterte områder, vil foretaket i tett samarbeid med Jernbanedirektoratet, gi innspill til etablering av studier, utforme læreplaner, definere kompetansebehov, aktivt delta i undervisning og veiledning av oppgaver. Bane NORs toårige traineeprogram hjelper

foretaket til å sikre attraktivitet blant studenter og nyutdannede ingeniører, og til å bygge nødvendig ledelseskompetanse. Organisasjonen vil i 2018 ha fokus på å tilrettelegge for økt karriere- og kompetanseutvikling for den enkelte medarbeider.

Bane NORs organisasjon var gjennom 2017 i stor grad preget av arbeidet med forenkling og operasjonalisering av organisasjon og innføring av nye styringsystemer innenfor blant annet beredskap, sikring og ytre miljø. Det ble også iverksatt flere kostnadsreducerende tiltak. Arbeidet med å vurdere eventuell konkurranseutsetting av drift og vedlikehold, reduksjon i antall trafikkstyringssentraler og et prosjekt for økt kvalitet og effektivitet i stab- og støttefunksjoner påvirker organisasjonen. Disse endringsprosessene har gitt økt arbeidsbelastning for deler av organisasjonen.

Styret vil gi sin anerkjennelse for den innsatsen som er lagt ned av de ansatte i 2017.

Likestilling og diskriminering

Diskrimineringslovens formål er å fremme likestilling, sikre like muligheter og rettigheter og å hindre diskriminering på grunn av etnisitet, nasjonal opprinnelse, avstamning, hudfarge, språk, religion og livssyn. Bane NOR arbeider aktivt og målrettet for å fremme lovens formål innenfor sin virksomhet. Aktivitetene omfatter blant annet rekruttering, lønns- og arbeidsvilkår, utviklingsmuligheter samt beskyttelse mot trakassering.

Konsernet har i sin policy og konsernstandard for HR innarbeidet bestemmelser som tar sikte på at alle skal ha like muligheter uavhengig av kjønn, alder, funksjonshemming, legning, religion, politisk retning, nasjonal eller etnisk bakgrunn. Alle medarbeidere gjennomfører en e-læring om etikk og samfunnsansvar hvor rutiner for varsling gjennomgås, temaer som diskriminering og seksuell trakassering dekkes.

Bane NOR har som mål å være en arbeidsplass der det råder full likestilling mellom kvinner og menn. Styrets leder er en kvinne og andel kvinner blant styremedlemmene er 50 prosent.

Kvinneandelen i konsernledelsen utgjør 40 prosent og totalt sett i foretaket 26 prosent. I stillingskategorien saksbehandlere og kontorstillinger er flertallet av de ansatte kvinner, i de fleste andre kategoriene er et klart flertall menn.

Ytre miljø

En styrket satsning på jernbane vil ha mange positive miljømessige effekter, blant annet i form av klimapåvirkning, redusert lokal forurensning og reduserte støyplager sammenliknet med andre former for transport.

Klima har høyt fokus i Bane NOR, og pågående initiativ videreføres innenfor foretakets ansvarsområder. Bane NOR prioriterer nå utvikling av internt klimaregnskap, som skal danne grunnlag for dokumentasjon av forbedringstiltak både innen drift og utbyggingsaktiviteter. Særlig innsats i 2017 ble rettet mot utvikling av klimakrav til bruk i anskaffelser, videreutvikling av metodikk og klimatilpasset eienomsutvikling.

Støy er en stadig viktigere kostnadsfaktor for jernbanen på grunn av økt utbygging i bynære områder og økt trafikk. Bane NOR prioriterer kilderettede

tiltak høyt, og det er satt fokus på sammenhengen mellom vedlikehold av skinnegangen, teknisk kvalitet på kjøretøy og utvikling av støy. Et særlig viktig tiltak i denne sammenhengen er å bidra til innfasing av komposittbremseklosser på godstog.

Tiltak for å redusere påvirkning på areal, naturmangfold og kulturminner skjer primært gjennom tilpassede driftsrutiner og god planlegging og håndtering i prosjekter. Det ble i 2017 gjennomført en rekke utredninger, kartlegginger og overvåkningstiltak som del av ordinær prosjektvirksomhet.

Resultatdisponering

Styret foreslår overfor foretaksmøtet følgende disponering av resultatet for Bane NOR SF (morselskapet):

Annen egenkapital: 59 mill. kr

Totalt disponert: 59 mill. kr

Oslo, 17. april 2018



Siri Beate Hatlen
Styrets leder



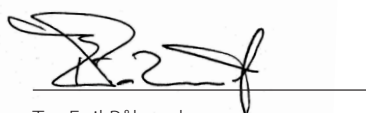
Olaf Trygve Melbø
Nestleder



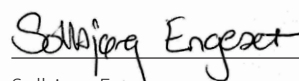
Auke Lont
Styremedlem



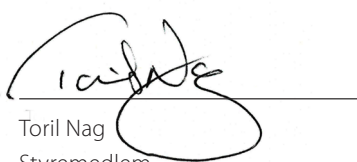
Baard Haugen
Styremedlem



Tor Egil Pålerud
Styremedlem



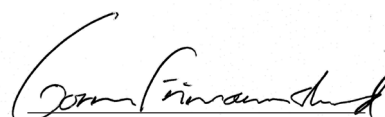
Solbjørg Engeset
Styremedlem



Toril Nag
Styremedlem

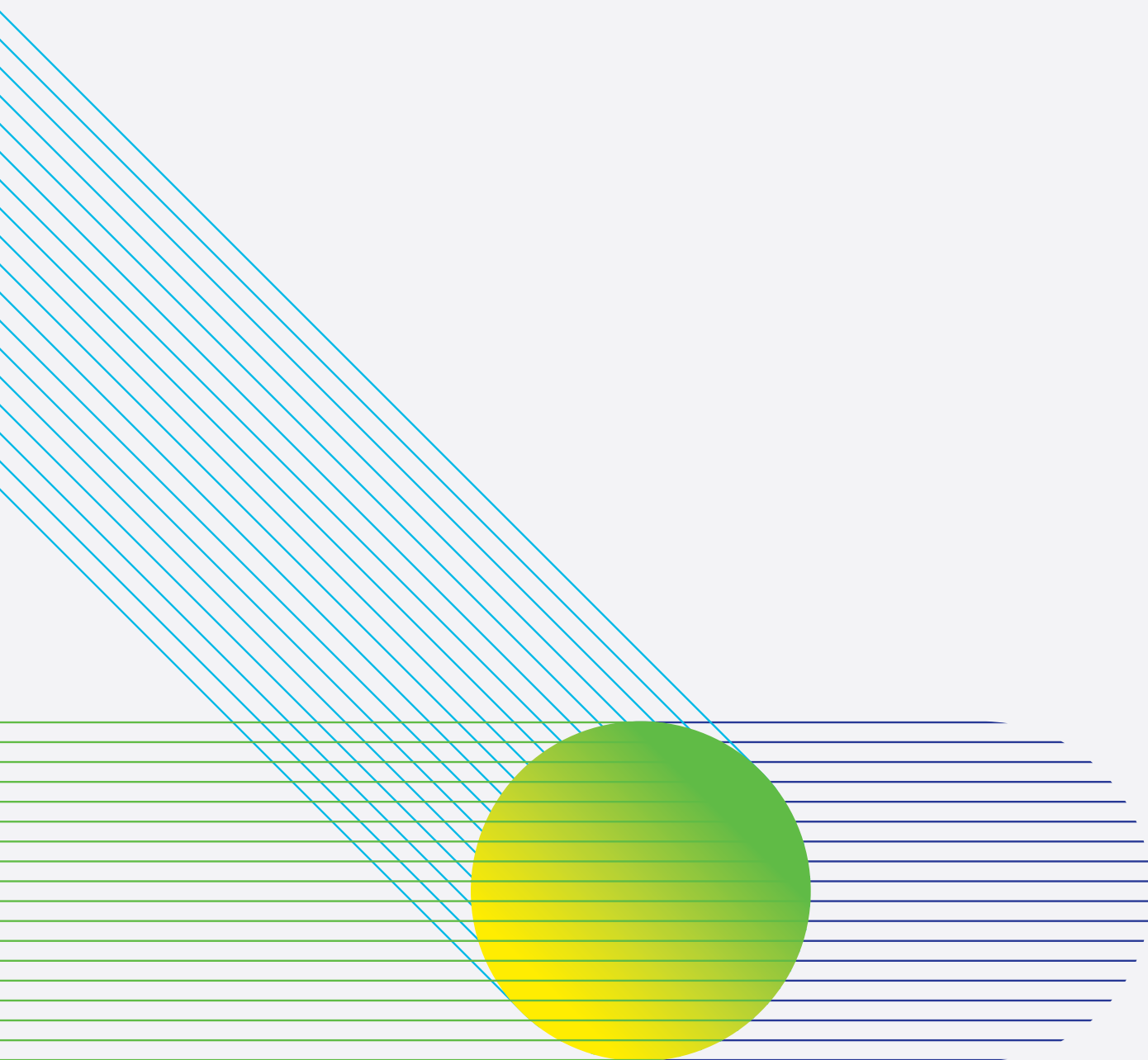


Ane Rongen Breivega
Styremedlem



Gorm Frimannslund
Konsernsjef

Redegjørelser



Redegjørelse for eierstyring og foretaksledelse

Bane NOR følger statens prinsipper for god eierstyring og selskapsledelse, og har i tillegg valgt etterlevelse av Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse (www.nues.no). Regnskapslovens føringer om redegjørelse om foretaksstyring dekkes ved at krav i §3-3b punkt 4,7 og 8 er dekket i teksten under. Bane NOR har per i dag ikke sluttet seg til GRIs (Global Reporting Initiative) rapporteringsprinsipper, men søker allikevel å utarbeide rapportering i henhold til hovedprinsippene i denne.

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 grunnleggende 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 for øvrig.

Bane NORs visjon er Norge på skinner. Visjonen peker på foretakets samfunnsrolle og betydningen av jernbanen for bærekraftig verdiskapning i Norge. Den rommer ambisjoner om at jernbanen skal ta en stadig større grad av transportarbeidet i Norge ved

at gods og reisende flyttes fra andre transportformer til jernbanen. Norge på skinner innebærer at Bane NOR skal levere et velfungerende, pålitelig og sikkert transportsystem med høy punktlighet og regularitet.

Bane NORs etiske retningslinjer gjelder for styret, samtlige medarbeidere både, faste og midlertidige, innleide konsulenter og andre som utfører arbeid for konsernet. Bane NOR, har ansvar for komplekse leveranser, omfattende kontrakter, et stort antall leverandører, medarbeidere og innleid personell og er involvert i bransjer med betydelig risiko for økonomisk kriminalitet og arbeidslivskriminalitet. Alle medarbeidere, styremedlemmer og innleide konsulenter må bekrefte at de har lest og er kjent med Bane NORs etiske retningslinjer.

Etiske retningslinjer er beskrevet i policy for etikk og samfunnsansvar og er tilgjengelig på www.banenor.no

Organisering av Bane NOR

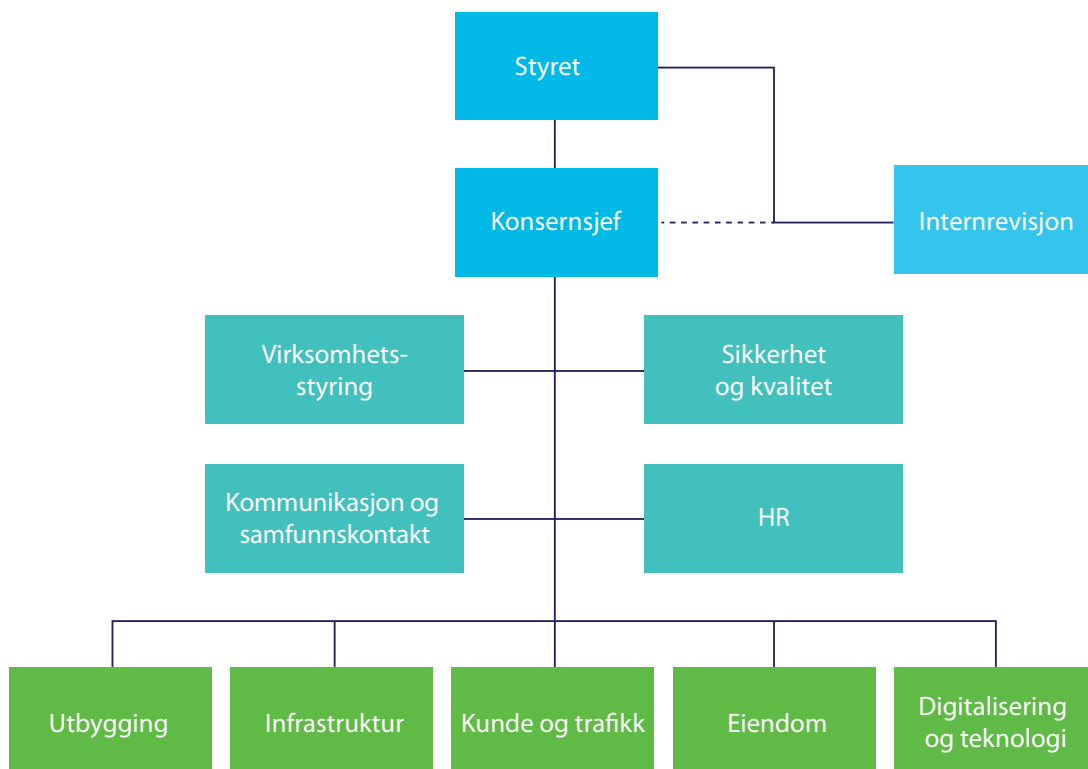
Bane NOR SF er organisert som et statsforetak etter statsforetaksloven. Organisering av Bane NOR SF vises i figur 1.

Bane NOR SF eies 100 prosent av staten. Statens eierskap forvaltes av Samferdselsdepartementet. Bane NORs vedtekter utformes og besluttet av eier.

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

Foretakets formål er å sørge for tilgjengelig jernbaneinfrastruktur og effektive og brukervennlig jernbaneinfrastruktur tjenester (inkludert knutepunkts- og terminalutvikling) som grunnlag for transport av personer og gods på det nasjonale jernbanenettet.

Bane NORs samfunnsplågte oppgaver er planlegging, utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold av det nasjonale jernbanenettet, trafikkstyring og forvaltning av jernbaneeiendom, som Bane NOR etter avtale med Jernbanedirektoratet har påtatt seg ansvar for. Jernbane- og eiendomsvirksomheten skal sammen bygge opp om Bane NORs formål.



Figur 1: Oversikt over organiseringen av Bane NOR SF

Bane NOR SFs eiendommer skal plasseres i to aksjeselskaper; Bane NOR Eiendom AS og Bane NOR Driftseiendom AS. Eiendommer som betjener samme type formål skal plasseres i samme datterselskap. Datterselskapene har ingen medarbeidere og hjemlene til eiendomsmassen holdes i statsforetaket.

Innskuddskapital og utbytte

Foretakets innskuddskapital er på 10 000 100 000 NOK. Bane NOR SF er definert som et statlig eiet selskap med sektorpolitiske målsettinger (kategori 4). Målene for slike selskap skal tilpasses formålet med eierskapet, og eier vil vektlegge at de sektorpolitiske målene nås mest mulig effektivt. Det er derfor ikke fastsatt avkastningsmål eller krav til utbytte for foretaket. Eventuelle overskudd skal kun anvendes innenfor Bane NORs formål.

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. Det er utarbeidet en egen rutine i forhold til oversikt over nærstående for styret og konsernledelsen.

Fri omsettelighet

Bane NOR SF er et statsforetak uten fritt omsettelige aksjer, dette er derfor ikke relevant.

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 i tilknytning til foretaksmøtet 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 tilstede for så vidt de saker som skal behandles er av slik art at dennes nærvær kan anses nødvendig.

Valgkomite

Foretaksmøtet utpeker foretakets eieroppnevnte styremedlemmer. Fra 2017 er det gjennomført valg av ansattrepresentanter.

Bedriftsforsamling og styre, sammensetning og uavhengighet

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

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

Blant styremedlemmene er det 50 prosent kvinner. 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 regningsvarende 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 datter-

selskaper. 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 i 2017 etablert to 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, revisjon, intern kontroll, etterlevelse av etiske retningslinjer – herunder varslinger og den samlede risikostyringen.
- Det er utarbeidet eget mandat for revisjonsutvalget.
- Revisjonsutvalget er ansvarlig overfor det samlede styret i Bane NOR. Styrets og det enkelte styremedlems ansvar endres ikke som følge av revisjonsutvalgets 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. Det er utarbeidet eget mandat for kompensasjonsutvalget.
- 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.

I 2017 er det gjennomført følgende møter:

Antall møter	Rolle	Styret	Revisjons- utvalget	Kompensasjons- utvalget
Siri Hatlen	Styreleder, leder for kompensasjonsutvalget	11		4
Olaf Melbø	Nestleder, leder for revisjonsutvalget	11	3	
Auke Lont	Styremedlem, medlem i revisjonsutvalget (til 15. september)	11		
Ane Breivega	Styremedlem, medlem i kompensasjonsutvalget	11		4
Toril Nag	Styremedlem	8		
Baard Haugen	Styremedlem (tiltrådd i juni), medlem i revisjonsutvalget (fra 15. september)	6	2	
Tor Egil Pålerud	Styremedlem	11		
Solbjørg Engeset	Styremedlem (tiltrådd 1. april)	8		
Torfinn Håverstad	Observatør (tiltrådd 1. april)	8		
Jens Heiberg	Observatør	10		
Iain Vartun	Styremedlem (til 1. april)	3		

Konsernsjefens ansvar og oppgaver er nedfelt i instruks fastsatt av styret. Instruksen gjennomgås og godkjennes årlig.

Risikostyring og internkontroll

Bane NORs etiske retningslinjer og verdigrunnlag danner sammen med foretakets organisering, virksomhetsstyring og rapporteringslinjer grunnlaget for et godt internt kontrollmiljø. Internkontroll er en integrert del av virksomhetsstyringen og er basert på prinsippet om tre forsvarslinjer (leder, policyansvarlig/stab og internrevisor).

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. Det gjennomføres månedlige risikovurderinger på konsernnivå og det igangsettes tiltak for å håndtere risiko.

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 rapporteres årlig til styret. En modenhetsvurdering ble utarbeidet i 2016 og er gjennomført på nytt i 2017. For å styrke internkontrollen og øke kostnadseffektiviteten, pågår det et omfattende arbeid med å forbedre konsernets viktigste arbeidsprosesser og styrende dokumentasjon. Dette arbeidet ble startet opp i 2017 og vil fortsette utover i hele 2018.

Internrevisjon

Som et ledd i konsernets interne kontrollsystem har Bane NOR etablert en internrevisjonsfunksjon. Konsernets internrevisjon arbeider etter instruks fastsatt av styret og i henhold til standarder fastsatt av Institute for Internal auditors (IIA). Internrevisjonen 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.

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

Internrevisjonen i Bane NOR utføres i sin helhet av et eksternt revisjonsfirma. Internrevisor rapporterer formelt til styret og funksjonelt til konsernsjef. Internrevisjonen 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.

Godtgjørelse til styret og ledende ansatte

Detaljert oversikt over godtgjørelse til styret finnes i note 22 i årsregnskapet. Styremedlemmenes honorarer er ikke knyttet til resultat, opsjonsprogram eller lignende.

Bane NOR følger de retningslinjer som gjelder lederlønninger i statlig eid virksomhet. I samsvar med vedtektenes §8 utarbeider styret en erklæring om lederlønn i samsvar med allmennaksjelovens §6-16a, regnskapsloven og retningslinjer for statlig eierskap. Erklæringen behandles i ordinært foretaksmøte. Detaljert oversikt over godtgjørelse til ledende ansatte finnes i note 22 i årsregnskapet.

Informasjon og kommunikasjon

Bane NOR er underlagt offentleglova. Offentlig kommunikasjon om konsernet gis av konsernets ledelse. Konsernet legger fram fullstendig årsregnskap sammen med årsberetning og årsrapport i slutten av april måned. Regnskapstall rapporteres tertialvis til eier.

Det avholdes tertialvise kontaktmøter mellom eier og Bane NORs ledelse for utveksling av informasjon. Eventuelle synspunkter som formidles i slike møter er å betrakte som innspill til Bane NORs styre og administrasjon. Saker som krever formell tilslutning fra eier må behandles i foretaksmøtet.

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 dennes nærvær kan anses som nødvendig.

PwC har vært foretakets revisor i 2017. Revisor gjennomfører en regelmessig oppsummering av revisjonen for administrasjonen, revisjonsutvalget og styret. Revisor vil utstede lovpålagt nummerert brev når det er påkrevet. Revisor fremlegger årlig et brev til styret (Management letter) som oppsummerer revisjon av foretaket og status vedrørende selskapets interne kontroll. Revisor fremlegger en årlig plan for arbeidet og møter i styret når relevante saker er til behandling og har et årlig møte med styret uten at ledelsen er til stede. Revisor møter i revisjonsutvalget når relevante saker er til behandling, og har møterett på foretaksmøtet.

For å sikre revisors uavhengighet har styret fastsatt retningslinjer for konsernets adgang til å benytte ekstern revisor til andre tjenester enn revisjon.

Revisors godtgjørelse er fordelt på revisjon og andre tjenester, og fremgår av note 2 til regnskapet. Foretaksmøtet skal godkjenne revisors godtgjørelse.

Redegjørelse om etikk og samfunnsansvar

Ansvar og etterlevelse

Styret har det overordnede ansvaret for etikk og samfunnsansvar i Bane NOR og har blant annet fastsatt en policy for etikk og samfunnsansvar. Policyen konkretiserer hvilke etiske retningslinjer Bane NOR skal legge til grunn innen områder som menneske- og arbeidstakerrettigheter, helse, miljø- og sikkerhet (HMS), klima og ytre miljø, taushetsplikt, ytringsfrihet, personvern, forretningsetikk og leverandøroppfølging. Bane NOR ønsker å være et konsern med medarbeidere med en høy etisk bevissthet, og ønsker å ha et høyt nivå på arbeidet med samfunnsansvar.

Styret og ledelsen har ansvar for at etikk og samfunnsansvar er integrert i Bane NORs strategier og mål. Konsernsjefen er ansvarlig for at Bane NORs policy for etikk og samfunnsansvar oppdateres og at den integreres i virksomhetsstyringen. Ledelsen er ansvarlig for at policyen, herunder de etiske retningslinjene, er kjent i organisasjonen, og at den implementeres og etterlevs. Mål innenfor samfunnsansvar utarbeides i forbindelse med konsernets målprosess, som omfatter hele organisasjonen. Internrapportering og oppfølging skjer gjennom mål og resultatkrav i linjen. Konsernsjefen rapporterer jevnlig til styret om viktige temaer som omfattes av policyen.

Kompetanse og kunnskap om etikk og samfunnsansvar

Bane NORs virksomhet har ringvirkninger på store deler av samfunnet. Kunnskap om Bane NORs fokus på etikk og samfunnsansvar vil bidra til å sikre et godt omdømme. Et godt omdømme er viktig for å sikre forståelse og oppslutning i samfunnet om nødvendigheten av utbygging og drift av jernbaneinfrastrukturen. Et godt omdømme er også viktig for å rekruttere og beholde riktig kompetanse for konsernet.

Bane NORs omdømme påvirkes hovedsakelig av hvordan omverdenen bedømmer foretakets

gjennomføring av utbygging, drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen, forvaltningen av eiendommer, service og ivaretagelse av miljø, samt ansettelsesforhold.

Styret har vedtatt konsernets etiske retningslinjer som skal etterlevs av styret og samtlige medarbeidere, både faste, midlertidige og innleide konsulenter:

- Bane NOR skal etterleve lover og regler, og legge til rette for at alle medarbeidere forstår sitt ansvar og sine plikter.
- Bane NOR skal respektere og støtte grunnleggende menneskerettigheter, slik de fremkommer i internasjonale konvensjoner, i all sin virksomhet,¹ og være oppmerksomme på ulike gruppers behov.
- Bane NOR skal respektere og bidra til et anstendig arbeidsliv hvor grunnleggende arbeidsstandarder og -rettigheter, inkludert ILOs åtte kjernekonvensjoner, arbeidsmiljøloven og likestillingsloven, ivaretas og hvor arbeidstakerne gis en lønn de kan leve av.²
- Bane NOR skal jobbe systematisk med helse, miljø- og sikkerhet (HMS) i alle deler av virksomheten, og skal være blant de ledende i sin bransje på området.²
- Bane NOR skal jobbe for en mer miljøvennlig og ressurseffektiv drift ved å integrere hensynet til klima, miljø og ressursbruk i Bane NORs økonomiske og strategiske beslutninger.²
- Bane NOR har et stort samfunnsansvar i å forvalte fellesskapets ressurser og skal søke å gjøre dette på en mest mulig økonomisk og rasjonell måte.
- Bane NOR skal ha en høy standard for forretningsetikk, og har nulltoleranse for korrupsjon, enhver form for økonomisk kriminalitet eller mislighet.
- Bane NORs regnskap skal utføres i henhold til gjeldende lovverk, etablert internkontrollsystem og god regnskapspraksis. Bane NORs finansielle rapportering skal være transparent, nøyaktig og fullstendig.

1 Meld. St.27 (2013-2014) – Et mangfoldig og verdiskapende eierskap

2 Meld. St.10 (2008-2009) – Næringslivets samfunnsansvar i en global økonomi

- Bane NOR skal være bevisst sine forpliktelser knyttet til konfidensiell informasjon og skal håndtere slik informasjon på en forsvarlig måte i tråd med gjeldende lovverk.
- Bane NOR skal være bevisst sine forpliktelser knyttet til personvern og skal håndtere personopplysninger³ på en forsvarlig måte i tråd med gjeldende lovverk.
- Bane NOR skal bygge opp under en kultur hvor medarbeiderne tør å ytre seg om kritikkverdige forhold.
- Bane NOR skal sette høye krav til at forretningspartnere etterlever relevante lover, regler og krav til helse, miljø- og sikkerhet (HMS), etikk, ytre miljø og sosiale forhold.⁴ Bane NOR skal gjennomføre risikobasert bakgrunnssjekk av potensielle forretningspartnere, for å sikre at disse lever opp til konsernets krav og standarder.

Alle ledere har ansvar for å gjøre de etiske retningslinjene kjent, og for å følge opp at de blir overholdt. I tillegg har Bane NOR en egen enhet som har som oppgave å forbedre konsernets arbeid innenfor dette feltet, herunder arbeid for god intern kontroll og ansvaret for konsernets varslingstjeneste. Alle medarbeidere i Bane NOR blir oppfordret til å melde inn og ta opp saker av kritikkverdige karakter i konsernet.

For å øke forståelse og kunnskap om etikk og samfunnsansvar er det i 2017 utarbeidet et e-læringskurs om etikk og samfunnsansvar herunder varslingsordningen. E-læringen er delt inn i områdene arbeidsmiljø (dilemma om mobbing), etikk (dilemma om habilitet), samfunnsansvar (dilemma om sosial dumping) og varsling. Kurset er obligatorisk for alle medarbeidere, inkludert ledere og styremedlemmer, og skal gjennomføres årlig.

Det blir informert om Bane NORs etikk og samfunnsansvar, herunder de etiske retningslinjene, via banenor.no og Bane NORs intranett, og på medarbeider- og ledersamlinger.

Etterlevelse av lover, regler og styrende dokumenter

Bane NOR arbeider kontinuerlig med å sikre at Bane NORs styrende dokumenter bidrar til etterlevelse av lover, regler og interne krav. Styringsdokumentene skal også bidra til at Bane NOR har en målrettet og effektiv drift og pålitelig rapportering.

Menneskerettigheter og arbeidstakerrettigheter

Bane NOR arbeider med å sikre at lønn og arbeidsforhold er i henhold til konsernets etiske retningslinjer. Det er fokus på dette området både innenfor Bane NORs drift og vedlikehold av infrastrukturen, og store utbyggingsprosjekter. Bane NOR og Skatteetaten har inngått et samarbeid for å bekjempe arbeidsmarkeds kriminalitet. Sosial dumping er et av temaene innenfor e-læringen om etikk og samfunnsansvar.

Helse, miljø og sikkerhet (HMS)

Bane NOR ønsker å skape et sunt arbeidsmiljø for sine medarbeidere. Det arbeides systematisk for å utforme og forbedre arbeidsforholdene for å unngå arbeidsulykker, arbeidsrelaterte sykdommer og sykefravær på grunn av både fysiske og psykososiale risikofaktorer i arbeidsmiljøet. Bane NOR arbeider for at medarbeiderne skal ha god helse og trives. Dilemma om mobbing er et av temaene innenfor e-læringen om etikk og samfunnsansvar. Antall drepte, hardt skadde og jernbaneulykker er beregnet over de siste fem år. Totalt for 2017 er det registrert 21 dødsfall knyttet til jernbanen (tall fra Statens Jernbanetilsyn) hvor ni av tilfellene er under politietforskning. Totalt har det vært 21 dødsfall over de siste fem år. Det er ingen tilfeller av hardt skadde i forbindelse med togfremføringen i 2017, mens det er ti hardt skadde over de siste fem år. Det er to personskader blant reisende i 2017, og 18 personskader over siste fem år. Antall jernbaneulykker de siste fem årene er 123, hvorav 28 i løpet av 2017.

	Mål	T1	T2	T3	2017
Antall drepte	≤ 20	19	25	21	21
Antall hardt skadde	≤ 16	11	11	10	10
Antall jernbaneulykker	≤ 102	111	120	123	123

3 Personopplysninger er opplysninger og vurderinger som kan knyttes til en enkeltperson, slik som navn, fødselsnummer eller epost-adresser. Sensitive personopplysninger kan eksempelvis være informasjon om etnisitet, religiøs oppfatning, helseforhold eller medlemskap i fagforeninger.

4 Som medlem av Initiativ for Etisk Handel (IEH) er Bane NOR forpliktet til å følge IEHs retningslinjer for etisk handel og å arbeide aktivt for at arbeids- og miljøforhold stadig forbedres hos produsenter og leverandører i hele leverandørkjeden.

Bane NOR arbeider kontinuerlig med å øke sikkerheten og i 2017 ble det etablert:

- Ny indikator (kritisk hendelsesfrekvens) med økt fokus på potensielle og reelle kritiske hendelser.
- Handlingsplan med felles overordnede forbedringsområder innen etterlevelse, SHA-kultur (sikkerhet, helse og arbeidsmiljø) og kompetanse. Noen konkrete tiltak er å styrke Bane NORs kontraktskrav, tettere oppfølging av entreprenører/leverandører, styrke samarbeid og læring på tvers av divisjoner.
- Felles nøkkeltall (proaktive og reaktive), definert og målsatt på konsernnivå.
- Fagnettverk for å sikre omforent forståelse, felles metodikk, verktøy og læring på tvers av organisasjonen.

Medarbeidere og arbeidsmiljø

Bane NOR arbeider for å være en attraktiv arbeidsgiver som kan tiltrekke nye medarbeidere, samt beholde og videreutvikle kompetansen hos nåværende medarbeidere. Arbeidet inkluderer blant annet et traineeprogram og en prosjektskole. Bane NOR skal fortsatt være en attraktiv arbeidsplass som tilbyr medarbeiderne utfordrende oppgaver.

I 2017 ble det rekruttert 318 medarbeidere i Bane NOR. Turnover var på 5,6 prosent. Sykefraværet i Bane NOR var på 4,8 prosent i 2017.

Årlige medarbeidersamtaler er godt etablert i konsernet. Prosessen bidrar til systematisk og enhetlig oppfølging av mål, prestasjoner og adferd, samt utviklingsmuligheter.

Bane NOR har som mål å være en arbeidsplass med full likestilling mellom kvinner og menn. Konsernet tar sikte på at det ikke skal forekomme forskjellsbehandling grunnet kjønn eller andre forhold (etnisitet og annet) i saker som for eksempel lønn, avansement og rekruttering.

Kvinneandelen i konsernledelsen utgjør 40 prosent. For konsernet som helhet er det 25,7 prosent kvinnelige ledere.

Diskrimineringslovens formål er å fremme likestilling, sikre like muligheter og rettigheter og å hindre diskriminering på grunn av etnisitet, (nasjonal opprinnelse, avstamning, hudfarge), språk, religion og livssyn. Bane NOR arbeider aktivt for å fremme lovens formål innenfor virksomheten. Aktivitetene omfatter blant annet rekruttering, lønns- og arbeidsvilkår, forfremmelse, utviklingsmuligheter og beskyttelse mot trakassering.

Klima og ytre miljø

Bane NOR har stort fokus på å legge til rette for gode miljø- og klimaløsninger i sitt arbeid med å sikre et godt jernbanenett i Norge. Utbygging av jernbanenettet er et miljøtiltak i seg selv, samtidig som utbygging, vedlikehold og drift skal gjennomføres på en bærekraftig måte som ivaretar hensynet til miljøet (naturen). Bane NOR har hatt utfordringer med påkjørsel av reinsdyr vinteren 2017-2018, og antall påkjørsler har vært høyere enn tidligere år. Bane NOR arbeider nå med en revidert handlingsplan for å redusere antallet tamreinpåkjørsler på Nordlandsbanen. Blant annet forses byggingen av et 25 kilometer langt gjerde mellom Laksforstunnele og Mosjøen hvor de fleste av ulykkene har skjedd. Bane NOR har videre gjennomført et FoU-prosjekt i samarbeid med reindriftsnæringen for å kartlegge hvilke tiltak som bør gjennomføres for å redusere risikoen for dyrepåkjørsler. Dialogen med næringen skal styrkes ytterligere.

Ressursforvaltning og forretningsetikk

Bane NOR har komplekse leveranser, omfattende kontrakter, et stort antall leverandører, medarbeidere og innleid personell. Bane NOR er involvert i bransjer som har høy risiko for økonomisk kriminalitet og arbeidslivskriminalitet. Bane NOR har fokus på et kontinuerlig og strukturert arbeid for å sikre høy etisk standard i konsernet.

Bane NOR har fokus på dette temaet på felles lederutviklingsarenaer/samlinger og kurs. Bane NOR legger vekt på at alle medarbeidere skal ha kunnskap om varslingsordningen og om hvilke regler og rettigheter som finnes. Samtlige medarbeidere i Bane NOR har rett og plikt til å varsle om kritikkverdige forhold.

Medarbeidere i Bane NOR	Kvinner	Menn	Totalt
Fast ansatte	1 121	3 165	4 286
Midlertidig ansatte	42	22	64
Lærlinger	11	150	161

Bane NOR har nulltoleranse for korrupsjon. Det var registrert 27 varslingsaker i 2017. Det rapporteres årlig til konsernsjef og styret om antall henvendelser og antall/type saker (inkludert alvorlighetsgrad) som er behandlet.

Regnskap og finansiell rapportering

Bane NOR SF rapporterer og avlegger regnskap i samsvar med lovkrav, myndighetspålegg og god regnskapsskikk (GRS). Bane NORs datterselskap, Bane NOR Eiendom AS, følger forenklet IFRS. Regnskapsrapportering skal være sammenlignbar over tid, fullstendig, nøyaktig og tidsriktig med rimelig sikkerhet for at det ikke foreligger vesentlige feil eller mangler.

Taushetsplikt

Bane NOR har utarbeidet taushetserklæringer både for medarbeidere og for andre enn medarbeidere. Taushetsplikt i Bane NOR gjelder alle bedriftshemmeligheter og andre opplysninger om tekniske, administrative og forretningsmessige forhold som en blir kjent med gjennom arbeidet i konsernet. Taushetsplikten gjelder også etter at medarbeidere har sluttet i tjenesten. Det er forbudt, direkte eller indirekte, å gi opplysninger om forholdene til tredjemann. Som tredjemann anses også andre arbeidstakere i konsernet som ikke har behov for eller rett til å få informasjonen det gjelder.

Personvern

Det er utarbeidet egne retningslinjer for personvern og behandling av personopplysninger i Bane NOR. Bane NOR har igangsatt et arbeid med å sette Bane NOR i stand til å etterleve kravene i nytt personvernregelverk som iverksettes 25. mai 2018.

Ytringsfrihet og ekstern kommunikasjon

Bane NOR er underlagt offentleglova. Offentlig kommunikasjon om konsernet gis av konsernets ledelse. Konsernet legger fram fullstendig årsregnskap sammen med årsberetning og årsrapport i slutten av april måned. Regnskapstall rapporteres tertialvis til eier.

Det avholdes tertialvise kontaktmøter mellom eier og Bane NORs ledelse for utveksling av informasjon. Eventuelle synspunkter som formidles i slike møter er

å betrakte som innspill til Bane NORs styre og administrasjon. Saker som krever formell tilslutning fra eier må behandles i foretaksmøtet.

Leverandøroppfølging

Bane NOR anskaffer (kjøper inn) varer og tjenester til bygging, drift og vedlikehold av jernbanenettet, eiendommer, stasjoner og IKT m.m. Bane NOR har en egen anskaffelsesstab som bidrar til opplæring og etterlevelse av relevante regelverk og krav. Det er også egne anskaffelsesressurser innenfor de enkelte divisjonene. I 2017 kjøpte Bane NOR varer og tjenester for cirka 13,8 milliarder kroner. Bane NOR skal legge til rette for likebehandling og forutsigbarhet i alle anskaffelsesprosesser for å sikre utviklingen av et sterkt og mangfoldig leverandørmarked.

Bane NOR stiller krav til at leverandører følger Bane NORs etiske krav til forretningspartnere som omfatter etterlevelse av relevante lover, regler og krav til helse, miljø og sikkerhet (HMS), etikk, ytre miljø og sosiale forhold⁵. Bane NORs etiske krav til forretningspartnere er vedlagt alle relevante kontrakter i henhold til interne krav, og disse leverandørene vil således være kontraktsrettslig forpliktet til å etterleve disse.

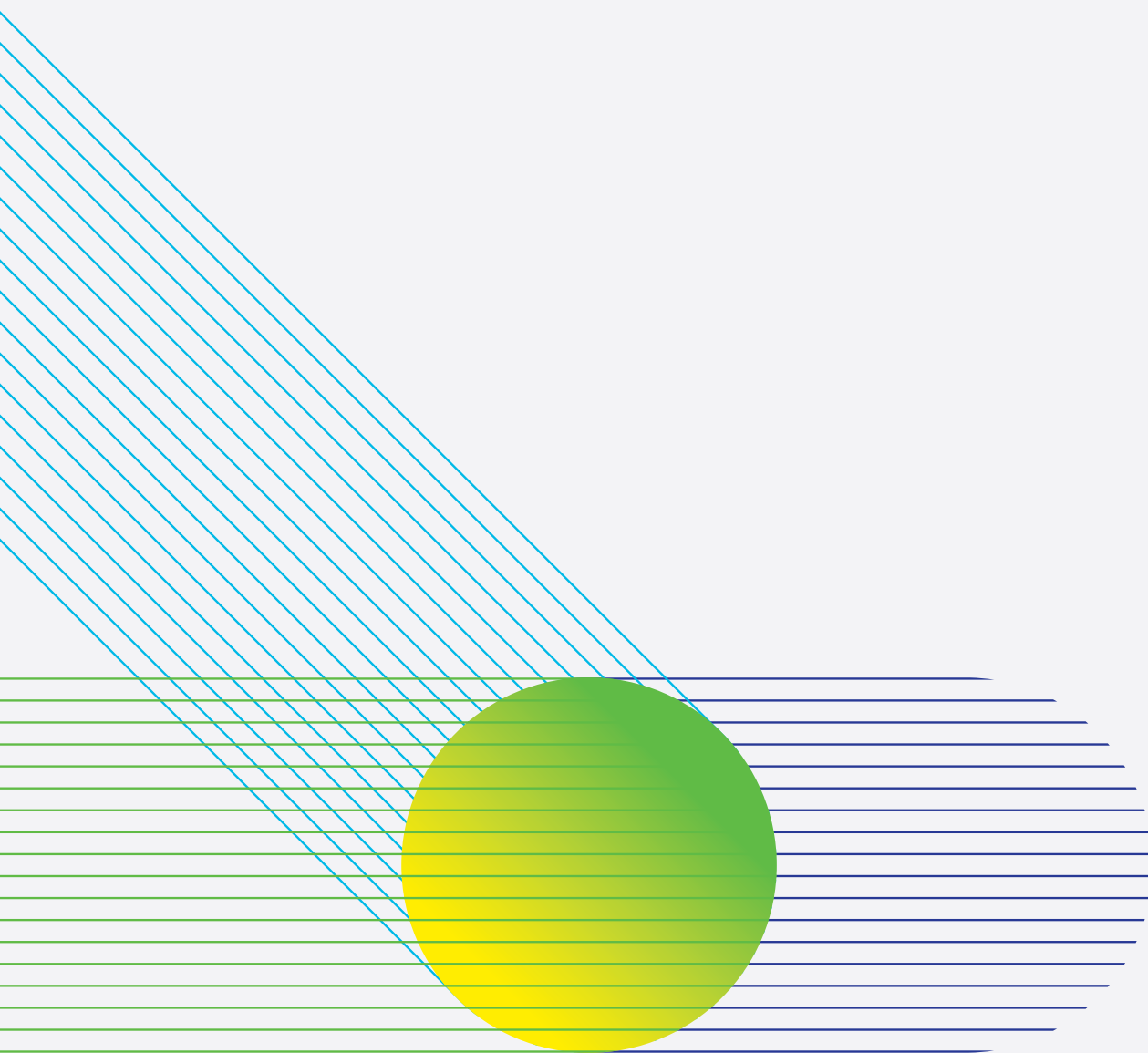
Om rapporten

Bane NORs årsrapportering er i all hovedsak i samsvar med GRIs (Global Reporting Initiative) rapporteringsprinsipper og dekker de krav som er nedfelt i utvidelsen av regnskapsloven §3–3c.

Det er lagt vekt på å sikre at opplysningene er fullstendige og korrekte, men det kan likevel være noe usikkerhet knyttet til deler av dataene.

⁵ Som medlem av Initiativ for Etisk Handel (IEH) er Bane NOR forpliktet til å følge IEHs retningslinjer for etisk handel og å arbeide aktivt for at arbeids- og miljøforhold stadig forbedres hos produsenter og leverandører i hele leverandørkjeden.

Årsregnskap med prinsippnoter



Resultatregnskap

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern		
2017	2016		Note	2017	2016
4 819	0	Vederlag fra Jernbanedirektoratet	1	4 819	0
5 573	0	Kompensasjon for slit og elde (utsatt inntektsføring tilskudd)	1	5 573	0
1 012	53	Andre driftsinntekter	1	1 645	53
11 404	53	Sum driftsinntekter		12 038	53
221	0	Varekostnad		221	0
2 568	0	Lønns- og personalkostnad	2, 16, 22	2 622	0
1 523	0	Maskinleie, materiell og vedlikehold	3	1 663	0
1 482	53	Andre driftskostnader	3	1 515	53
5 794	53	Sum driftskostnad		6 021	53
5 556	0	Avskrivninger	8	5 840	0
54	0	Driftsresultat		177	0
0	0	Resultat fra investering i felleskontrollert virksomhet	9	3	
87	0	Finansinntekter	4	102	0
70	0	Finanskostnader	4	229	0
17	0	Netto finansresultat		-127	0
71	0	Ordinært resultat før skattekostnad		53	0
12	0	Skattekostnad på ordinært resultat	6	29	0
59	0	Årsresultat		23	0

Balanse

Bane NOR SF


Bane NOR Konsern

2017	2016	Eiendeler	Note	2017	2016
122	9	Øvrige immaterielle eiendeler	8	107	9
122	9	Sum immaterielle eiendeler		107	9
32 229	0	Grunneiendom, bygninger mv.	8	40 571	0
83 225	0	Infrastruktur	8	83 225	0
29 467	0	Anlegg under utførelse	8	29 964	0
516	1	Driftsløsøre, maskiner, transportmidler mv.	8	655	1
145 438	1	Sum varige driftsmidler		154 416	1
7 700	0	Investeringer i datterselskap	9	0	0
0	0	Investeringer i tilknyttet selskap og felleskontr. virksomhet	9	1 157	0
0	0	Investeringer i aksjer og andeler		57	0
592	0	Andre fordringer og øvrige finansielle anleggsmidler	10	633	0
8 292	0	Sum finansielle anleggsmidler		1 846	0
153 852	11	Sum anleggsmidler		156 368	11
0	0	Utviklingseiendom	11	3 527	0
532	0	Varelager	11	532	0
532	0	Sum varer		4 059	0
255	0	Kundefordringer	10	695	0
6 677	15	Andre fordringer	1, 10	6 749	15
6 932	15	Sum fordringer		7 444	15
1 886	20	Bankinnskudd	12	2 214	20
9 350	35	Sum omløpsmidler		13 716	35
163 201	46	Sum eiendeler		170 085	46

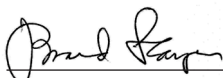
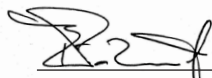
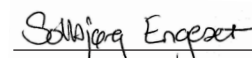
Balanse

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern		
2017	2016	Egenkapital og gjeld	Note	2017	2016
10 000	0	Innskuddskapital	14	10 000	0
10 000	0	Sum innskutt egenkapital		10 000	0
723	0	Annen egenkapital	14	689	0
723	0	Sum opptjent egenkapital		689	0
10 723	0	Sum egenkapital		10 689	0
144 281	10	Leveringsforpliktelse	15	144 281	10
2 757	0	Pensjonsforpliktelser	16	2 757	0
3	0	Utsatt skatt	6	427	0
2 100	0	Andre avsetninger for forpliktelser	17	2 100	0
149 141	10	Sum avsetninger for forpliktelser		149 565	10
0	0	Gjeld til kredittinstitusjoner	18	5 545	0
0	0	Sum annen langsiktig gjeld		5 545	0
0	0	Gjeld til kredittinstitusjoner	18	417	0
1 195	0	Leverandørgjeld		1 276	0
9	0	Betalbar skatt	6	34	0
126	0	Skyldige offentlige avgifter		136	0
2 008	35	Annen kortsiktig gjeld	20	2 423	35
3 337	35	Sum kortsiktig gjeld		4 286	35
152 478	46	Sum gjeld		159 396	46
163 201	46	Sum egenkapital og gjeld		170 085	46

Oslo, 17. april 2018


Siri Beate Hatlen
Styrets leder

Olaf Trygve Melbø
Nestleder

Auke Lont
Styremedlem

Baard Haugen
Styremedlem

Tor Egil Pålerud
Styremedlem

Solbjørg Engeset
Styremedlem

Toril Nag
Styremedlem

Ane Rongen Breiveg
Styremedlem

Gorm Frimannslund
Konsernsjef

Kontantstrømoppstilling

Bane NOR SF

Bane NOR Konsern

2017	2016		2017	2016
		Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter		
71	0	Resultat før skattekostnad	53	0
18	0	Tap/gevinst ved salg av anleggsmidler og utviklingseiendom	7	0
5 556	0	Avskrivninger	5 840	0
-5 573	0	Inntektsføring leveringsforpliktelse	-5 573	0
0	0	Nedskrivning anleggsmidler	0	0
0	0	Øvrige resultatposter uten kontanteffekt	21	0
-51	0	Endring i varelager	-51	0
-225	0	Endring i kundefordringer	198	0
-5 847	0	Fordring på vederlag på Jernbanedirektoratet*	-5 847	0
498	0	Endring i leverandørgjeld	370	0
335	0	Forskjell mellom kostnadsført pensjon og inn-/utbetalinger i pensjonsordninger	335	0
-23	0	Kalkulatorisk rente langsiktig fordring (fiber)	-23	0
825	20	Endring i andre tidsavgrensingsposter	830	20
-4 416	20	Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	-3 840	20
		Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter		
2	0	Salg av utviklingseiendom og varige driftsmidler	107	0
-12 202	-9	Investering i utviklingseiendom og varige driftsmidler	-12 808	-9
0	0	Utbetalinger ved investering i aksjer og andeler i andre foretak	-169	0
-18	-1	Utbetalinger ved kjøp av andre investeringer	-18	-1
25	0	Innbetalinger på andre lånefordringer (korts./langs)	25	0
0	0	Utbetalinger på andre lånefordringer (korts./langs)	-23	0
-12 192	-11	Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-12 887	-11
		Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter		
12 058	0	Vederlag fra Jernbanedirektoratet benyttet til investeringer	12 058	0
0	0	Tilgang bank ved tingsinnskudd Bane NOR Eiendom konsern	159	0
0	10	Innbetalinger ved opptak av gjeld	5 828	10
0	0	Utbetalinger ved nedbetaling gjeld	-5 671	0
6 416	0	Innbetalinger av egenkapital	6 416	0
0	0	Utbetalinger av utbytte og konsernbidrag	-125	0
0	0	Innbetalinger av utbytte og konsernbidrag	256	0
18 474	10	Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter	18 920	10
1 866	20	Netto endring i kontanter og kontantekvivalenter	2 194	20
20	0	Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter ved periodens begynnelse	20	0
1 886	20	Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter ved periodens slutt	2 214	20

*Fordring på vederlag på Jernbanedirektoratet vedrører midler som er benyttet til både drift og investeringer i foretaket. Vederlaget utbetales i 2018.

Regnskapsprinsipper

Generelt om regnskapet og åpningsbalansen

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

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

Bane NOR SF er et statsforetak (SF) som er 100 prosent eid av Samferdselsdepartementet. Foretaket ble formelt stiftet 5. februar 2016 med en innskuddskapital på 100 000 kroner. Foretaket ble opprettet som del av Stortingets vedtak om ny organisering av jernbanesektoren og om innføring av konkurranse om persontransport med jernbane, i dagligtale kalt «Jernbanereformen».

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

Ved utarbeidelsen av åpningsbalansen til foretaket gjennomførte Samferdselsdepartementet, i samråd med eksterne rådgiver, verdivurdering av eiendeler og forpliktelser som ble overført fra Jernbaneverket til foretaket. Verdivurderingene ble gjort i henhold til regnskapsloven og prinsipper for god regnskapsskikk. Driftsmidler som ble overført omfattet grunn-eiendommer, infrastruktur, bygninger, maskiner og transportmidler, driftsløsøre og IKT. Overførte eiendeler er spesialiserte og genererer 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.

Det er i løpet av 2017 gjort enkelte justeringer i tingsinnskuddet til Bane NOR SF relatert til forhold som eksisterte på balansetidspunktet. Endelig tingsinnskudd er vist i note 7.

Den 20. juni 2017 ble aksjer i Bane NOR Eiendom 1 AS skutt inn som ytterligere tingsinnskudd i Bane NOR SF. Bane NOR Eiendom 1 AS eide da 100 prosent av aksjene i ROM Eiendom AS (nå Bane NOR Eiendom AS) samt en del hjemler til eiendom som var i ROM Eiendom AS sitt eie. Både aksjeposten i ROM Eiendom AS og hjemlene var overført til Bane NOR Eiendom 1 AS fra Norges Statsbaner AS (NSB). Overføringen av ROM Eiendom AS fra NSB AS til Bane NOR SF skjedde også som del av Jernbanereformen, og medførte at eiendomsmasse, herunder jernbane-eiendom som stasjoner, verksteder og terminaler, som tidligere hadde vært i NSBs eie ble tilført infrastrukturforvalteren Bane NOR SF. Tingsinnskuddet ble gjennomført til virkelig verdi, og med regnskapsmessig virkning fra 1. januar 2017.

Leveringsforpliktelse

Ved overføringen av anleggsmidler fra staten til Bane NOR SF ble foretaket tilført verdier knyttet til historisk investering i jernbanerelatert infrastruktur, målt til gjenanskaffelseskost. Staten legger imidlertid klare føringer på anvendelsen av de anleggsmidler som ble overført til Bane NOR SF gjennom tingsinnskuddet. Foretakets vedtekter slår også fast at foretakets formål er jernbanevirksomhet. Eier forventer følgelig at mottatte anleggsmidler forvaltes til det beste for samfunnet og i samsvar med de retningslinjer som gis for foretaket i leveranseavtalene. Både løpende fremtidige vederlag fra staten og tingsinnskuddet skal anvendes for å møte denne forpliktelsen og utføre dette samfunnsoppdraget. Dette fremgår 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 samfunns-

oppdrag, reflekteres gjennom avskrivninger. At foretaket benytter sine varige driftsmidler til utøvelsen av samfunnsoppdraget medfører igjen at det i regnskapet gjøres tilsvarende reduksjon av leveringsforpliktelsen. Reduksjonen i leveringsforpliktelsen inntektsføres på regnskapslinjen Kompensasjon for slit og elde (utsatt inntektsføring tilskudd). Jamfør også prinsippbeskrivelse vedrørende vederlag fra Jernbanedirektoratet og øvrige inntekter.

Dersom eiendeler frigjøres fra jernbaneformål, blir resterende leveringsforpliktelser relatert til slike eiendeler inntektsført på ovennevnte regnskapslinje, ettersom frigjøring fra jernbaneformål medfører at det ikke lengre påhviler leveringsforpliktelse på eiendelene.

Forurensning og opprydding

Bane NOR SF har ikke ansvar for historisk forurensning og opprydding av grunn relatert til Jernbaneverkets virksomhet. Eventuelle forpliktelser som måtte avdekkes på et senere tidspunkt, og som skyldes jernbanesektorens tidligere virksomhet på området, vil bli dekket av Samferdselsdepartementet.

Vederlag fra Jernbanedirektoratet og øvrige driftsinntekter

Foretakets hovedinntektskilde er vederlag fra staten som mottas i samsvar med avtaler med Jernbanedirektoratet. I tillegg har konsernet andre inntekter relatert til morselskapets samfunnsoppdrag, hovedsakelig fra togselskaper, samt kommersielle inntekter som primært består av leieinntekter og salgsgevinster fra konsernets eiendomsvirksomhet.

Vederlag fra Jernbanedirektoratet

Foretaket inntektsfører vederlag fra Jernbanedirektoratet i samsvar med NRS 4 Offentlige tilskudd. Dette innebærer at vederlagene resultatføres samtidig som kostnadene det skal redusere, og periodiseres på samme måte som kostnadene vederlaget relaterer seg til. Vederlag til drift (driftstilskudd) som skal redusere driftskostnader inntektsføres i samme periode som kostnadene 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 en rekke avtaler med Jernbanedirektoratet som regulerer hvilke vederlag foretaket skal motta, og hvilke ytelser foretaket må levere. Disse er samlet under Overordnet avtale (K00) som har som formål å fastlegge grunnlag og generelle rammer for Bane NORs oppgaver og finansieringen av disse. De ulike undergruppene av avtaler, som blir referert til som «K-avtaler», omtales nedenfor. Foretaket har avtalefestet anledning til å omdisponere vederlag mellom K01-, K03- og K04-avtaler, etter orientering til Jernbanedirektoratet. Foretaket kan gjennomføre slik omdisponering for å sikre en mest mulig effektiv gjennomføring av planlagte aktiviteter og prosjekter. Muligheten til porteføljestyling gjør at eventuelle ubenyttede vederlag knyttet til K03- og K04-prosjekter som har lavere kostnadsestimater/er ferdigstilt til lavere kostnad enn tildeling, kan bli overført til andre ikke-ferdigstilte prosjekter som har høyere kostnadsestimater enn tildeling.

Tilgjengelighet i eksisterende infrastruktur (K01)

Vederlag vedrører dekning av drift, vedlikehold og investering/fornyelse av eksisterende infrastruktur. Det tildeles et samlet vederlag, som dekomponeres av foretaket til henholdsvis drift (som omfatter driftskostnader, driftsinvesteringer, korrektivt vedlikehold og forebyggende vedlikehold) samt fornyelse (som omfatter fornyelsesvedlikehold og fornyelsesinvesteringer). Dekomponering av det samlede vederlaget skjer i henhold til føringer i Stortingsproposisjoner.

K01-drift: Vederlag til drift anses i hovedsak som driftstilskudd. Inntektsføring av årets driftsvederlag skjer i året vederlaget tildeles, med unntak for driftsinvesteringer og planlagt forebyggende vedlikehold som forskyves i tid. Vederlag til driftsinvesteringer behandles parallelt som vederlag til K01-fornyelse, jamfør beskrivelse nedenfor. For vederlag til planlagt forebyggende vedlikehold som forskyves i tid, utsettes inntektsføringen i samsvar med NRS 4 Offentlige tilskudd slik at denne skjer i samme periode som vedlikeholdet gjennomføres og kostnaden pådras. Dette prinsippet sikrer at foretaket ikke viser overskudd grunnet manglende gjennomføring av planlagt aktivitet. Ettersom vederlaget i K01 er fast, kan foretaket få regnskapsmessig overskudd eller underskudd knyttet til avtalen, avhengig av hvor effektivt foretaket gjennomfører driften av foretaket.

K01-fornyelse: Vederlag til fornyelse anses i hovedsak som investeringstilskudd. Vederlaget balanseføres og behandles som utsatt inntekt fram til anleggsmidlet

er ferdigstilt og klart til å tas i bruk. Inntektsføring skjer fra tidspunktet hvor anleggsmidlet er klart til å tas i bruk og avskrivninger påløper. Inntektsføring skjer i takt med tilhørende avskrivninger.

Utredninger (K02)

Vederlagene skal dekke bestilling av utredninger og konsekvensutredninger knyttet til utvikling av ny infrastruktur. Inntektsføring skjer i takt med leveransen av tjenestene.

Planleggings- og prosjekteringsavtaler (K03)

Vederlagene skal dekke aktiviteter knyttet til planlegging og prosjektering av infrastruktur fram til investeringsbeslutning. Prosjekter som vedrører planlegging før vedtatt hovedplan, anses ikke regnskapsmessig å tilfredsstillere kriteriene for aktivering. Tilhørende vederlag behandles som driftstilskudd og det inntektsføres vederlag som tilsvarer påløpte kostnader. Prosjekter som vedrører planlegging etter vedtatt hovedplan anses å kvalifisere for balanseføring. Vederlag som vedrører slike prosjekter behandles som investeringstilskudd jamfør omtale ovenfor vedrørende K01-fornyelse.

Prosjektavtaler (K04)

Vederlagene vedrører tilskudd til bygging av infrastruktur etter investeringsbeslutning. Vederlagene behandles i hovedsak som investeringstilskudd, jamfør omtale ovenfor vedrørende K01 fornyelse. For administrasjonskostnader i Utbyggingsdivisjonen som ikke er direkte knyttet til prosjekter, og for kostnader som ikke tilfredsstiller kriterier for balanseføring, inntektsføres tilskudd lik kostnadspådrag i det aktuelle år.

Andre avtaler (K05)

For avtaler mellom Jernbanedirektoratet ved Norsk jernbaneskole og Bane NOR SF knyttet til undervisningstjenester, utstyr, husleie og leie av personell m.m., skjer inntektsføring i takt med leveransen av tjenestene.

Inntekter fra togselskaper

Inntekter fra togselskaper kan deles inn i tre hovedkategorier:

Kjøveisavgift

Kjøveisavgift er en brukerbetaling for bruk av skinnegangen, som er en tjeneste foretaket skal levere til togselskapene. Kjøveisavgiften er en inntekt som fastsettes av Jernbanedirektoratet og som betales

av togselskapene direkte til foretaket. Kjøveisavgift inntektsføres når den er opptjent, hvilket vil si i overensstemmelse med antall kilometer togselskapene har kjørt på skinnegangen.

Ytelsesordning

Det er innført en ytelsesordning som skal oppmuntre togselskapene og infrastrukturforvalter til å redusere forstyrrelsene på jernbanenettet til et minimum og forbedre jernbanenettets ytelse. Ordningen medfører ulike økonomiske reaksjoner for forstyrrelser i driften, kompensasjon til foretak som påføres tap som følge av forstyrrelser, og bonuser som belønner ytelse som overstiger det planlagte. Inntekter fra ytelsesordningen inntektsføres når de er opptjent, hvilket vil si når foretaket har opparbeidet et krav på togselskapene om et slikt vederlag. Kompensasjon til togselskapene presenteres som en inntektsreduksjon, og nettes mot inntekt fra kjøveisavgiften.

Andre tjenester i henhold til forskrift

Dette er inntekter fra andre tjenester som foretaket tilbyr togselskapene i henhold til fordelingsforskriften og tillatelsesforskriften, og vedrører hovedsakelig leveranse av energi til togselskapene. Salg av tjenester til togselskap resultatføres når tjenesten er levert og inntekten er opptjent.

Øvrige inntekter

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

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

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

For eiendom som oppføres for salg, herunder boligprosjekter, 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. I forbindelse med tingsinnskudd av ROM Eiendom AS (nå Bane NOR Eiendom AS) ble alle

konsernets boligprosjekter skutt inn til virkelig verdi per 20. juni 2017. På konsernnivå elimineres derfor resultat fra løpende avregning mot merverdier relatert til de aktuelle pågående boligprosjektene, inntil verdien prosjektene ble skutt inn til ved tingsinnskuddet. Som følge av dette har konsernet i 2017 ingen vesentlige resultat- eller balanseposter relatert til anleggskontrakter.

Bruk av estimater

Utarbeidelse av regnskaper i samsvar med regnskapsloven krever bruk av estimater. Videre krever foretakets regnskapsprinsipper at ledelsen må utøve skjønn. Områder som i stor grad inneholder slike skjønnsmessige vurderinger, høy grad av kompleksitet, eller områder hvor forutsetninger og estimater er vesentlige for årsregnskapet, er beskrevet i notene.

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.

Foretaket har i forbindelse med åpningsbalansen ved tingsinnskuddet av eiendeler og forpliktelser fra Jernbaneverket balanseført forpliktelse knyttet til vedlikeholdsetterslep og nåverdi av fremtidige vedlikeholdskostnader på fredede og vernede banestrekninger og bygg. Forpliktelsen følger av foretakets lovpålagte plikt til å gjennomføre vedlikeholdsarbeid på objekter som er underlagt fredning eller vern, og at foretaket ikke mottar vederlag fra Jernbanedirektoratet til å utføre slikt vedlikehold.

Foretaket avsetter også for fjerningsforpliktelser for eiendeler som må fjernes i henhold til lov eller forskrift.

I forbindelse med overdragelse av Jernbaneverkets eiendeler til Bane NOR SF, har staten påtatt seg ansvaret knyttet til eventuell historisk forurensning, jamfør også egen prinsippomtale for forurensning og opprydding ovenfor.

Konsolideringsprinsipper

Konsernregnskapet omfatter morselskapet Bane NOR SF og datterselskapene Bane NOR Eiendom AS, Bane NOR Serviceeiendom AS og Bane NOR Driftseiendom AS. Datterselskapet Bane NOR Eiendom AS er igjen morselskap i Bane NOR Eiendom-konsernet, som består av om lag 70 hel- og deleide selskaper.

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

Underkonsernet Bane NOR Eiendom er konsolidert med regnskapsmessig effekt fra 1. januar 2017, som er vurdert å være det regnskapsmessige kontrolltidspunktet.

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

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

Hovedregel for klassifisering av eiendeler og gjeld

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

Anleggsmidler vurderes til anskaffelseskost, men nedskrives til virkelig verdi når verdifallet ikke forventes å være forbigående. For anleggsmidler som vedrører jernbanerelatert infrastruktur og brukes innenfor foretakets formål, gjøres vurderinger av virkelig verdi og nedskrivningsbehov med utgangspunkt i

anleggsmidlets bruksverdi for foretaket. Forutsatt at eiendelen brukes innenfor foretakets formål og oppfyller betingelser i vederlagsavtalen med Jernbanedirektoratet, er utgangspunktet at eiendelens bruksverdi er i behold.

Anleggsmidler med begrenset økonomisk levetid avskrives planmessig.

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

Anskaffelseskost

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

Varige driftsmidler

Tomter avskrives ikke. Andre varige driftsmidler balanseføres og avskrives lineært til restverdi over driftsmidlenes forventede utnyttbare levetid. Egentilvirkede driftsmidler dekomponeres i vesentlige bestanddeler med ulik levetid og balanseføres ved ferdigstilling. Vedlikehold av driftsmidler kostnadsføres løpende under driftskostnader. Påkostninger og forbedringer, som i Bane NOR SF betegnes «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 inntre verdifall som vurderes ikke å være forbigående. Nedskrivninger reverseres dersom grunnlaget for nedskrivning ikke lengre er til stede. Kostprisen økes når midler tilføres ved kapitalutvidelse, eller når det gis konsernbidrag til datterselskap. Mottatte utbytter resultatføres i utgangspunktet som inntekt hos morselskapet. Utdelinger som overstiger andel av opptjent egenkapital etter kjøpet, føres som reduksjon av anskaffelseskost. Utbytte/konsernbidrag fra datterselskap regnskapsføres det samme året som datterselskapet avsetter beløpet. Utbytte fra andre selskaper regnskapsføres som finansinntekt når utbyttet er vedtatt.

Andre aksjer

Andre langsiktige aksjeposter er aksjeposter der foretakets eierandel er under 20 prosent. Slike aksjeposter bokføres til anskaffelseskost i konsernregnskapet, men nedskrives til virkelig verdi dersom det inntre verdifall som vurderes ikke å være forbigående. Nedskrivninger reverseres dersom grunnlaget for nedskrivning ikke lengre er til stede.

Varer

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

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

Lager av innkjøpte varer er verdsatt til laveste av anskaffelsesverdi og virkelig verdi. Varelager og utviklingseiendom nedskrives dersom det vurderes at virkelig verdi av varelageret er lavere enn anskaffelseskost. For varelager som skal benyttes til jernbaneløp 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 som skytes inn på ansattes pensjonssparekontoer. Foretaket har ingen ytterligere betalingsforpliktelser når innskuddene er betalt.

Foretaket ble tilført en netto pensjonsforpliktelse for ansatte som ble overført fra Jernbaneverket i forbindelse med tingsinnskuddet. I 2017 ble alle tidligere ansatte i ROM Eiendom AS (nå Bane NOR Eiendom AS) også overført til Bane NOR SF som en virksomhetsoverdragelse, og pensjonsforpliktelsen knyttet til disse ansatte ble overført til Bane NOR SF og gjort opp mot Bane NOR SF fra Bane NOR Eiendom AS.

Foretakets ytelsesbaserte pensjonsordning benytter muligheten i NRS 6 Pensjoner til å bokføre 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 pensjonsforpliktelsen som skyldes endringer i pensjonsplaner amortiseres over antatt gjenværende opptjeningstid. Endringer i pensjonsforpliktelse og midler som skyldes endringer i og avvik mot beregningsforutsetningene (estimatendringer) føres mot egenkapitalen.

Arbeids- og sosialdepartementet har med virkning fra 1. januar 2018 innført endrede bestemmelser for regulering av oppsatte rettigheter i statlige fristilte virksomheter. Finansiering av oppsatte pensjonsrettigheter for ansatte som slutter i virksomhetene overføres fra Statens Pensjonskasse til den enkelte virksomhet. Endring i pensjonsforpliktelse som følge av innføring av reguleringsansvar er regnskapsført som estimatavvik i 2017, og er følgelig i Bane NOR konsernet i sin helhet ført mot egenkapitalen.

Finansiell og operasjonell leasing

Leieavtaler som overfører det vesentligste av økonomisk risiko og kontroll fra utleier til leietaker behandles som finansiell leasing. Foretaket har finansielle leieavtaler knyttet til bruksrettigheter til fiberkabler. Når foretaket selger bruksrettigheter til fiber behandles dette regnskapsmessig som salg av anleggsmiddel mot avbetaling. Det utleiede anleggsmidlet balanseføres ikke, men foretaket balansefører i stedet en fordring som tilsvarer nåverdi av fremtidige leieinnbetalinger. Løpende inntekt fra leieavtalen behandles delvis som nedbetaling på fordringen og delvis som finansinntekt. Innleie av fiberkabler behandles analogt, så fremt leieavtalene er vesentlige for foretaket.

Øvrige leieavtaler behandles som operasjonelle leieavtaler.

Sikring

I forbindelse med salg av strøm til togselskapene prissikrer foretaket mellom 15-30 prosent av totalvolumet fremover i tid ved hjelp av terminkontrakter i kraftmarkedet. Prissikring skjer i samråd med togselskapene, og inngår i kostnadsgrunnlaget som faktureres disse «back-to-back».

Konsernet har også inngått såkalte «swap-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.

Konsernets sikringsbokføring gjennomføres i samsvar med NRS 18, alternativ 2, slik at realiserte og urealiserte gevinster og tap på sikringsinstrumentet ikke resultatføres før det underliggende sikringsobjektet påvirker resultatregnskapet. Periodens resultat og akkumulerte gevinster og tap som ikke er resultatført vises i noteopplysninger til regnskapet.

Skatteplikt

Morselskapet Bane NOR SF har skattefritak etter skatteloven §2-32 første ledd. Foretaket har ikke erverv til formål og deler ikke ut utbytte til eier. Foretaket har likevel begrenset skatteplikt for økonomisk virksomhet etter skatteloven §2-32 annet ledd. Øvrige konsernselskaper er skattepliktige.

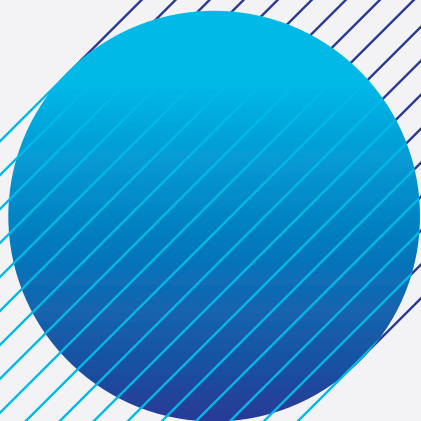
Skattekostnaden i resultatregnskapet omfatter både periodens betalbare skatt og endring i utsatt skatt. Utsatt skatt beregnes på grunnlag av de midlertidige forskjeller som eksisterer mellom regnskapsmessige og skattemessige verdier, samt skattemessig underskudd til fremføring ved utgangen av regnskapsåret. Skatteøkende og skattereduserende midlertidige forskjeller, som reverserer eller kan reversere i samme periode, er utlignet. Utsatt skatt og skattefordel som kan balanseføres oppføres netto i balansen.

Kontantstrøm

Kontantstrømoppstillingen er utarbeidet etter den indirekte metoden. Kontanter og kontantekvivalenter omfatter konsernets kontanter og bankinnskudd.

Noter

Bane NOR SF hadde ingen datterselskaper i 2016 og tall for konsern tilsvarer derfor tall for morselskapet i 2016. Følgelig presenteres kun 2017-tall for konsernet.



Note 01

Vederlag fra Jernbanedirektoratet og øvrige inntekter

Bane NOR SF

Bane NOR Konsern

2017	2016		2017
4 819	0	Inntektsført vederlag fra Jernbanedirektoratet	4 819
5 573	0	Kompensasjon for slit og elde*	5 573
131	0	Inntekter fra andre offentlige virksomheter	131
238	0	Energiinntekter	238
287	0	Kjørevegsavgift og refusjon ifb. ytelsesordning	287
19	0	Stasjonsopphold	19
11	0	Salgsgevinster	21
90	0	Leieinntekt fast eiendom og øvrige leieinntekter	584
236	53	Andre driftsinntekter	366
11 404	53	Sum inntekter	12 038

2017	2016	Inntekter fordelt på virksomhetsområder	2017
8 337	0	Infrastruktur	8 337
307	0	Utbygging	307
869	0	Kunde og trafikk	869
729	0	Digitalisering og teknologi	729
629	0	Eiendom	1 262
533	53	Administrasjon og støttefunksjoner	533
11 404	53	Sum inntekter	12 038

*Kompensasjon for slit og elde vedrører inntektsføring av investeringstilskudd i takt med avskrivninger av eiendelene som investeringstilskuddene har finansiert. Jmfør også note 15 vedrørende leveringsforpliktelse og prinsippbeskrivelse vedrørende leveringsforpliktelse.

Bane NOR SF har i 2017 mottatt vederlag fra Jernbanedirektoratet, som regnskapsmessig er behandlet som følger:

	Uopptjent inntekt	Inntektsført driftstilskudd	Balanseført leveringsforpliktelse (benyttet investeringstilskudd)	2017
K01-avtalen	94	4 374	1 934	6 401
K03-avtaler		274	1 689	1 963
K04-avtaler		88	8 048	8 136
K03/K04-hybridavtaler		64	387	451
K03- og 04-avtaler	1 291			1 291
K02-avtaler		6	0	6
K05-avtaler		13	0	13
Sum vederlag	1 385	4 819	12 058	18 261

Uopptjent inntekt vedrører delvis vederlag som det ikke ble inngått avtaler med Jernbanedirektoratet om bruken av i 2017 og delvis vederlag knyttet til inngåtte avtaler, der ikke alle midler er produsert for i 2017.

I 2017 er totalt 7 414 mill. kr av årets vederlag ikke utbetalt av Jernbanedirektoratet. Dette medfører at morselskapet har en netto fordring på Jernbanedirektoratet 5 847 mill. kr ved årets slutt.

Note 02

Lønnskostnader, antall årsverk, godtgjørelser m.m.

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern
2017	2016	Lønnskostnader	2017
3 020	0	Lønninger	3 058
374	0	Arbeidsgiveravgift	383
375	0	Pensjonskostnader	375
14	0	Andre ytelser	21
-1 215		Aktiverte lønnskostnader	-1 215
2 568	0	Sum lønnskostnader	2 622
4 376	0	Sysselsatte årsverk i regnskapsåret har vært	4 376

For ytelser til styre og ledelse henvises til note 22 Lederlønnserklæring. Det er ikke gitt lån/sikkerhetsstillelse til konsernsjef, styrets leder eller andre nærstående parter.

Kostnadsført godtgjørelse til revisor (tall eksklusive mva.)	Bane NOR SF	Bane NOR Konsern
Lovpålagt revisjon	2	3
Andre attestasjonstjenester	0	0
Skatterådgivning (inkl. teknisk bistand med ligningspapirer)	0	0
Kvalitetssikring av investeringsbeslutninger i Stortinget	3	3
Sum godtgjørelse til revisor	5	6

Note 03

Spesifikasjon av driftskostnader

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern
2017	2016	Maskinleie, materiell og vedlikehold	2017
233	0	Leie av maskiner, inventar o.l.	233
114	0	Verktøy, inventar og driftsmateriell	114
274	0	Reparasjon og vedlikehold	415
902	0	Entreprenør- og prosjekteringstjenester	901
1 523	0	Sum maskinleie, materiell og vedlikehold	1 663
Andre driftskostnader			
1	0	Frakt- og transportkostnader	1
93	0	Energikostnader vedr. produksjon	93
462	0	Kontorlokaler og publikumsområder mv	287
205	0	Konsulenttjenester	213
274	0	Andre fremmede tjenester	270
107	0	Kurs-, møte- og kontorkostnader	122
47	0	Telefon, datasamband, porto o.l.	62
58	0	Drift av egne transportmidler og maskiner	58
93	0	Reise, diett, bilgodtgjørelse	94
143	53	Andre kostnader	316
1 482	53	Sum andre driftskostnader	1 515

Note

04

Spesifikasjon av finansinntekter og finanskostnader

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern
2017	2016	Finansinntekter	2017
62	0	Renteinntekter fra eksterne	77
0	0	Renteinntekter fra andre konsernselskaper	0
23	0	Finansinntekter fra finansiell leasing av fiberkabler	23
2	0	Andre finansinntekter	2
87	0	Sum finansinntekter	102
2017	2016	Finanskostnader	2017
0	0	Gjeldsrenter	156
0	0	Rentekostnad til andre konsernselskaper	0
60	0	Finanskostnad vedrørende nåverdijustering usikre forpliktelser	60
10	0	Andre finanskostnader	13
70	0	Sum finanskostnader	229

Note

05

Transaksjoner med nærstående parter

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

Tingsinnkudd fra Samferdselsdepartementet til Bane NOR SF i 2017 er omtalt i note 14 Egenkapital, note 7 Tingsinnkudd samt i prinsippnotene.

Ytelser til ledende ansatte er omtalt i note 22, og mellomværende med konsernselskaper er omtalt i note 13. 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 angitt ovenfor:

a) Inntekter og mottatte offentlige tilskudd:	Bane NOR SF	Bane NOR Konsern
<i>Vederlag (offentlige tilskudd)</i>		
Jernbanedirektoratet	18 261	18 261
<i>Salg av varer og tjenester</i>		
Norges Statsbaner AS	391	533
Andre nærstående operatører (Mantena AS, Nettbuss AS, Entur AS, Cargonet AS)	49	289
b) Kjøp av varer og tjenester:		
Norges Statsbaner AS	92	94
Andre nærstående operatører	43	43
c) Mellomværende med nærstående parter utenfor konsernet (jamfør note 13 for opplysninger innad i konsernet):		
<i>Kortsiktige fordringer</i>		
Jernbanedirektoratet	5 847	5 847
<i>Kortsiktig gjeld</i>		
Samferdselsdepartementet	55	55

Note

06

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, samt inntekter fra finansiell utleie av fiberkabler.

Øvrige konsernselskaper er underlagt normal skatteplikt.

Bane NOR SF

Bane NOR Konsern

2017	2016		2017
		Grunnlag for betalbar skatt:	
71	0	Resultat før skattekostnad	52
-20	0	Permanente forskjeller	-79
51	0	Grunnlag for skattekostnad på årets resultat	-27
-13	0	Endring i midlertidige forskjeller	177
38	0	Skattepliktig inntekt	150
0	0	Bruk av fremførbart underskudd	-5
0	0	+/- Mottatt/avgitt konsernbidrag	0
38	0	Grunnlag for betalbar skatt	145
		Årets skattekostnad fremkommer som følger:	
9	0	Betalbar skatt	34
0	0	For mye/for lite avsatt i fjor	0
9	0	Sum betalbar skatt	34
3	0	Endring i utsatt skatt med gammel skattesats	-5
0	0	Endring utsatt skatt som følge av ny skattesats	0
12	0	Skattekostnad	29
		Avstemming av årets skattekostnad	
71	0	Regnskapsmessig resultat før skattekostnad	52
17	0	Beregnet skatt	63
12	0	Skattekostnad i resultatregnskapet	44
-5	0	Differanse	-19
		<i>Differansen består av følgende:</i>	
5	0	Permanent forskjell på res. unntatt skatteplikt	19
5	0	Sum forklart differanse	19
		Betalbar skatt i balansen fremkommer som følger:	
9	0	Betalbar skatt i skattekostnaden	34
0	0	Skattevirkning av konsernbidrag	0
0	0	For lite/for mye avsatt skatt i tidligere år	0
9	0	Betalbar skatt i balansen	34

Beregning av utsatt skatt/utsatt skattefordel:

Bane NOR SF

Bane NOR Konsern

2017	2016	Midlertidige forskjeller	2017
13	0	Anleggsmidler	3 931
0	0	Fordringer	-16
0	0	Pensjonsforpliktelser	0
0	0	Gevinst- og tapskonto	485
0	0	Underskudd til fremføring	-23
0	0	Utviklingseiendom	2 501
0	0	Andre poster	-145
13	0	Netto midlertidige forskjeller	6 733
0	0	Underskudd til fremføring	0
13	0	Grunnlag for utsatt skatt	6 733
0	0	Ikke balanseført utsatt skatt*	-1 121
-3	0	Utsatt skatt (-) /skattefordel (+) i balansen	-427

*Totalt 6 736 mill. kr av midlertidige forskjeller vedrører konsernets merverdier på anleggsmidler og utviklingseiendom. Det er kun delvis avsatt utsatt skatt på disse merverdiene. Følgelig tilsvarer ikke utsatt skatt i balansen 23 prosent av sum midlertidige forskjeller i konsernet. Årsaken til at det ikke er benyttet nominell skattesats ved beregning av utsatt skatt på merverdier er antagelser og vurderinger knyttet til realisasjonstakt for merverdier. Herunder antagelse om at eiendom båndlagt til jernbaneførmål ikke vil realiseres ut av konsernet.

Note

07

Tingsinnskudd

Det har blitt gjennomført to tingsinnskudd i Bane NOR SF i 2017. Begge tingsinnskudd er gjennomført til virkelig verdi. Det henvises til prinsippnotene for detaljert omtale om prinsipper og vurderinger knyttet til tingsinnskuddene.

Tingsinnskudd av eiendeler og forpliktelser fra Jernbaneverket medførte følgende endelige åpningsbalanse for Bane NOR SF per 2. januar 2017:

Immaterielle eiendeler	51	Innskuddskapital	2 300
Bygninger og grunneiendom	31 904	Annen egenkapital	1 176
Infrastruktur	85 662	Sum egenkapital	3 476
Anlegg under utførelse	20 806	Leveringsforpliktelse	137 796
Øvrige varige driftsmidler	498	Pensjonsforpliktelser	1 928
Sum varige driftsmidler	138 921	Usikre forpliktelser	2 135
Langsiktige fordringer	595	Sum langsiktig gjeld	141 860
Sum finansielle anleggsmidler	595	Leverandørgjeld	697
Varebeholdninger og forskudd	714	Annen kortsiktig gjeld	1 846
Øvrige kortsiktige fordringer	1 213	Sum kortsiktig gjeld	2 543
Kontanter og bankinnskudd	6 436	Sum egenkapital og gjeld	147 879
Sum omløpsmidler	8 363		
Sum eiendeler	147 879		

Tingsinnskudd av aksjer i ROM Eiendom AS (nå Bane NOR Eiendom AS) per 20. juni 2017, medførte følgende endring i balansen til Bane NOR SF:

Aksjer i datterselskap	7 700	Innskuddskapital	7 700
Sum finansielle anleggsmidler	7 700	Sum egenkapital	7 700

På tidspunktet for tingsinnskudd av ROM Eiendom AS konsernet hadde konsernet en bokført egenkapital på 593 mill. kr. Identifiserte netto merverdier ved tingsinnskuddet utgjorde netto 7 107 mill. kr. Merverdier vedrører verdier utover bokført verdi på eiendom og eiendomsrelaterte utviklingsprosjekter i konsernet, redusert for tilhørende utsatt skatt.

Tingsinnskudd av ROM Eiendom AS ble gjennomført ved at Samferdselsdepartementet skjøt inn 100 prosent av aksjene i Bane NOR Eiendom 1 AS som tingsinnskudd i Bane NOR SF. På tidspunktet for tingsinnskuddet eide Bane NOR Eiendom 1 AS 100 prosent av aksjene i ROM Eiendom AS (nå Bane NOR Eiendom AS).

Note

08

Varige driftsmidler og immaterielle eiendeler

Bane NOR SF	Grunneiedom, bygninger mv	Infrastruktur	Anlegg under utførelse	Driftsløsøre, maskiner mv	Sum
Anskaffelseskost 01.01.	0	0	0	1	1
Tingsinnskudd 02.01.	31 904	85 662	20 807	498	138 871
Tilgang	31	0	12 056	32	12 119
Overføringer mellom anleggsgrupper	383	2 921	-3 395	101	9
Overføringer til/fra utviklingseiendom	0	0	0	0	0
Avgang	0	-16	0	-2	-18
Anskaffelseskost 31.12.	32 318	88 566	29 467	630	150 982
Akkumulerte avskrivninger 31.12.	89	5 341	0	114	5 544
Sum balanseført verdi 31.12.	32 229	83 225	29 467	516	145 438
Årets avskrivninger	89	5 341	0	114	5 544
Forventet økonomisk levetid	20-50 år	20-50 år		3-10 år	
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær		Lineær	

Årlig leie av ikke balanseførte driftsmidler:

Driftsmiddel	Årlig leie
Maskiner	66
Bygninger	282

Morselskapet har også balanseførte immaterielle eiendeler på 122 mill. kr. Dette vedrører lisenser/rettigheter, samt verdi på medarbeidere i Bane NOR Eiendom AS som ble overført til Bane NOR SF i 2017. Verdi og avskrivninger knyttet til konsernintern overføring av medarbeidere er eliminert på konsernivå. Avskrivningstid for immaterielle eiendeler er fem år, med unntak av der levetiden på eiendelen er vurdert å være vesentlig lengre. Avskrivninger på immaterielle eiendeler var totalt 12 mill. kr i 2017, derav 3 mill. kr ble eliminert på konsernivå ettersom avskrivningen vedrørte konsernintern overføring av medarbeidere.

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

Status på foretakets største utbyggingsprosjekter, med investeringsramme >750 mill. kr, var per desember 2017:

Prosjekt	Styringsmål sluttkostnad	Produksjon i 2017	Akkumulert produksjon	Fremdrift, %	Prognose ferdigstillelse
Oslo–Ski, Follobanen	25 679	4 496	13 778	56 %	september 2018
ERTMS	23 951	367	933	5 %	desember 2021
Farriseidet–Porsgrunn	7 410	755	6 811	92 %	desember 2032
Holm–Holmestrand–Nykirke	6 426	254	6 404	lbruktatt	lbruktatt
Langset–Kleverud	4 516	73	3 945	lbruktatt	lbruktatt
Arna–Fløen (Ulriken tunnel)	4 057	372	1 508	35 %	juni 2022
Sandnes–Stavanger	2 689	103	2 689	98 %	mars 2018
Ganddal godsterminal	768	61	762	98 %	mars 2018
Sum	75 496	6 481	36 830		

Bane NOR Konsern	Grunneiendom, bygninger mv.	Infrastruktur	Anlegg under utførelse	Driftsløsøre, maskiner mv	Sum
Anskaffelseskost 01.01.	0	0	0	1	1
Tingsinnskudd 02.01.	31 904	85 662	20 807	498	138 871
Tingsinnskudd 20.06.	11 086	0	575	256	11 917
Tilgang	286	0	12 223	40	12 549
Overføringer mellom anleggsgrupper	609	2 921	-3 623	101	7
Overføringer til/fra utviklingseiendom	22	0	0	0	22
Avgang	0	-16	-10	-2	-28
Anskaffelseskost 31.12.	43 907	88 566	29 971	894	163 339
Akkumulerte avskrivninger 31.12.	3 336	5 341	7	239	8 923
Sum balanseført verdi 31.12.	40 571	83 225	29 964	655	154 416
Årets avskrivninger	356	5 341	0	134	5 831
Forventet økonomisk levetid	10-50 år	20-50 år		2-10 år	
Avskrivningsplan	Lineær	Lineær		Lineær	

Konsernets balanseførte verdier på bygninger og tomter inkluderer merverdier knyttet til tingsinnskudd av Bane NOR Eiendom AS (tidligere ROM Eiendom AS) som ble gjennomført til virkelig verdi.

Ved årsslutt i 2017 er det gjennomført en vurdering av behov for nedskrivning av konsernets merverdier, herunder merverdi på tomter og bygninger. Verdivurderinger innhentet per 31. desember 2017 viser at det er vesentlig positiv verdiutvikling på eiendomsporteføljen i Bane NOR Eiendom konsernet, fratrukket årets tilganger. Det er basert på gjennomgangen følgelig ikke identifisert behov for nedskrivninger på konsernets merverdier knyttet til bygninger og tomter.

Årlig leie av ikke balanseførte driftsmidler:

Driftsmiddel	Årlig leie
Maskiner	66
Bygninger	174

Note

09

Datterselskap og felleskontrollert virksomhet

Bane NOR SF

Investeringer i datterselskap regnskapsføres etter kostmetoden.

Datterselskap	Forretnings- kontor	Eier-/stemme- andel, %	Bokført egenkapital (100 %)	Årets resultat (100 %)	Balanseført verdi
Bane NOR Eiendom AS	Oslo	100	751	370	7 700
Bane NOR Serviceeiendom AS	Oslo	100	0	0	0
Bane NOR Driftseiendom AS	Oslo	100	0	0	0
Sum			751	370	7 700

Merverdianalyse Bane NOR Eiendom AS (i forbindelse med tingsinnskudd fra Samferdselsdepartementet per 20.6.2017)

Balanseført egenkapital i Bane NOR Eiendom konsernet per 01.01.2017	593
Henførbart netto merverdi på eiendom, utviklingseiendom og felleskontrollert virksomhet	7 107
Sum anskaffelseskost	7 700

Bane NOR Eiendom 1 AS og Bane NOR Eiendom AS (tidligere ROM Eiendom AS) ble fusjonert høsten 2017, med regnskapsmessig virkning per 1. januar 2017. Fusjonen ble gjennomført som en omvendt mor-datter fusjon. Etter fusjonen er Bane NOR Eiendom AS et direkte eid datterselskap av Bane NOR SF.

Bane NOR konsern

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

Datterselskaper i Bane NOR Eiendom underkonsern:

Selskap	Forretnings- kontor	Eier-/stemme- andel, %	Bokført egenkapital (100 %)
BNE Asker AS	Oslo	100	23
BNE Brueland AS	Oslo	100	0
BNE Cecilienborg AS	Oslo	100	-2
BNE Frodegaten 23 AS	Oslo	100	-1
BNE Ganddal AS	Oslo	100	2
BNE Kanalhotellet AS	Oslo	100	105
BNE Kløfta Bolig AS	Oslo	100	0
BNE Langhus AS	Oslo	100	0
BNE Nordfjordeid AS	Oslo	100	1
BNE Parkering AS	Oslo	100	16
BNE Schweigaardsgate 40-46 AS	Oslo	100	-2
BNE Stryn AS	Oslo	100	2
BNE Strømmen AS	Oslo	100	0
BNE Økern AS	Oslo	100	6
Brakerøya tomteselskap AS	Oslo	100	16
Byterminalen Stavanger AS	Oslo	100	4
Drammen Stasjon Felt A2 AS	Oslo	100	0
Drammen Stasjon Hotell AS	Oslo	100	0
Fosnagaten 12 AS	Oslo	100	4
Grenstølveien 40 AS	Oslo	100	-3
Grønland 21 AS	Oslo	100	-1
Inkubator Sundland AS	Drammen	96	0
Jernbaneveien 27 AS	Oslo	100	0
Lierstranda tomteselskap AS	Oslo	100	5
Malmstriverveien 18-20 AS	Oslo	100	0
Moss Tomteselskap AS	Oslo	100	0
Professor Smiths Hage Utvikling AS	Oslo	100	27
Quadrum AS	Oslo	100	0

Rom 254 Vikersund AS	Oslo	100	0
Rom C6 AS	Oslo	100	2
Rom Lagårdsveien felt G AS	Oslo	100	2
Rom Lagårdsveien felt I AS	Oslo	100	2
Rom Lagårdsveien veiareal AS	Oslo	100	2
Rom Lierstranda AS	Oslo	100	43
Rom Orkanger AS	Oslo	100	0
Rom Paradis 1 AS	Oslo	100	75
Rom Riverside AS	Oslo	100	20
Rom Schweigaardsgate 33-1 AS	Oslo	100	8
Rom Schweigaardsgate 33-2 AS	Oslo	100	0
Rom Schweigaardsgate 35-51 AS	Oslo	100	0
Rom Schweigaardsgate 51 I AS (A)	Oslo	100	-3
Rom Schweigaardsgate 51 II AS (B)	Oslo	100	-1
Rom Schweigaardsgate 51 III AS (C)	Oslo	100	0
Rom Schweigaardsgate 51 IV AS (D)	Oslo	100	-1
Rom X6 AS	Oslo	100	0
Skien Brygge AS	Oslo	100	0
Skøyen Knutepunkt Utvikling AS	Oslo	100	0
Sundland Eiendom AS	Oslo	100	6
Trolløya Eiendom AS	Oslo	100	2
Trondheim Sentralstasjon Utv. AS	Oslo	100	0
Sum			362

Felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskaper i Bane NOR Eiendom underkonsern:

	Forretnings- kontor	Eier-/stemme- andel, %	Bokført egenkapital (100 %)	Årets resultat (100 %)	Totalkapital (100 %)
Bellevue Utvikling AS	Fredrikstad	50	2	0	2
Gjøvik Utvikling AS	Gjøvik	50	24	0	36
Grefsen Utvikling AS	Bærum	50	210	85	495
Hegstadmyra Utvikling AS	Oslo	50	30	19	30
Hokksund Vest Utvikling AS	Oslo	50	4	0	6
Jernbanebrygga 63 AS	Skien	50	13	1	28
Jessheim Byutvikling AS	Ullensaker	50	126	-2	197
Kammerherreløkka AS	Oslo	50	10	0	13
Lagårdsveien Utvikling AS	Oslo	50	2	0	11
Lilleelva Parkering AS	Oslo	50	17	0	35
Oslo S Parkering AS	Oslo	25	20	27	109
Oslo S Utvikling AS	Oslo	33	1 282	425	4 553
Paradis Boligutvikling 1 AS	Oslo	55	59	-3	186
Perleporten Asker AS	Oslo	50	0	0	0
Sagtomta Utvikling Mysen AS	Mysen	50	1	0	4
Snipetorp AS	Oslo	50	7	-1	7
Sjøsidan Moss AS	Moss	50	4	-1	4
Strandsonen Utvikling AS	Hamar	50	3	0	7
Trondheim Stasjonscenter AS	Trondheim	40	10	0	10
Vikersund Utvikling AS	Modum	50	1	-1	12
Drammen helsepark AS	Drammen	50	6	0	6
Voss stasjon hotell AS	Oslo	50	6	0	6
Hinna stasjon Utvikling AS	Stavanger	50	2	0	2
Sum			1 838	549	5 760

Årets resultatandel fra felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskap:

	Oslo S Utvikling AS	Grefsen Utvikling AS	Øvrige og konsern- justeringer	Sum
Resultatandel fra felleskontrollert virksomhet	142	42	6	190
Konsernjustert resultat pga. interngevinster	0	0	7	7
Konsernjustert resultat pga. tingsinnskudd til virkelig verdi	-125	-42	-10	-177
Nedskrivning merverdier	0	0	-17	-17
Avskrivning henførbare merverdi	0	0	0	0
Årets resultatandel	17	0	-14	3

Merverdier på felleskontrollert virksomhet er ikke avskrevet ettersom merverdiene relater seg til ikke-ferdigstilte eiendomsprosjekter.

Spesifikasjon balanseført verdi 31.12. felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskap:

	Oslo S Utvikling AS	Grefsen Utvikling AS	Øvrige og konsern- justeringer	Sum
Balanseført verdi 01.01.	0	0	0	0
Tilgang ved tingsinnskudd Bane NOR Eiendom	485	118	-36	567
Tilgang merverdier pga. tingsinnskudd til virkelig verdi	590	22	75	687
Øvrig tilgang/avgang i perioden	0	0	163	163
Årets resultatandel etter konsernjusteringer	17	0	-14	3
Overføringer til/fra selskapet (utbytte)	-200	-56	0	-256
Innbetalt/tilbakebetalt egenkapital i perioden	0	0	-7	-7
Sum balanseført verdi 31.12.	892	84	181	1 157
Uavskrevet henførbare merverdi 31.12.				476

Uavskrevet henførbare merverdi per 31. desember 2017 vedrører merverdi på tomter og andre ikke-avskrivbare varige driftmidler.

Det er basert på innhentede verdilurderinger av eiendom i felleskontrollert virksomhet foretatt vurdering av behov for nedskrivning av de felleskontrollerte virksomhetene, samt merverdier relatert til disse. Nedskrivningsvurderingen har medført totalt 17,3 mill. kr etter skatt i nedskrivninger knyttet til merverdi fra tingsinnskudd vedrørende boligprosjekter i felleskontrollert virksomhet.

Note 10

Fordringer og finansiell leasing

Bane NOR SF

2017	2016	Kundefordringer	2017
270	0	Kundefordringer til pålydende	718
-16	0	Avsetning til tap på kundefordringer	-24
255	0	Sum kundefordringer	695

2017	2016	Andre fordringer	2017
5 847	0	Fordring på vederlag fra Jernbanedirektoratet, jf. note 1	5 847
344	0	Til gode merverdiavgift	344
164	0	Forskuddsbetalte kostnader og påløpte inntekter	172
394	15	Andre kortsiktige fordringer	386
6 749	15	Sum andre fordringer	6 749

Bane NOR Konsern

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern
2017	2016	Fordringer med forfall senere enn ett år	2017
451	0	Langsiktig fordring finansiell leasing fiberkabler	451
0	0	Lån til felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskaper	41
141	0	Andre langsiktige fordringer	141
592	0	Sum fordringer med forfall senere enn ett år	633

Foretaket har for en del fiberkabler som er i foretakets juridiske eie, inngått finansielle leieavtaler med eksterne parter. Det er i slike tilfeller eksterne parter som har bruksrettighet til fiberkablene i en periode som tilfredsstiller antatt normal levetid på fiberkablene, normalt 40 år. Slike fiberkabler er ikke balanseført som eiendeler i foretakets balanse.

I tilfeller der det ikke har kommet fullt oppgjør for fiberkablene i forbindelse med overdragelse av bruksrettighet, er det bokført en fordring hos foretaket som tilsvarer nåverdi av fremtidige kontantstrømmer fra leieforholdet. Løpende leiebetalinger bokføres delvis som nedbetaling på fordringen, og delvis som renteinntekt.

Jamfør note 4 for opplysninger om inntektsførte renteinntekter fra finansiell leasing.

Etter normalt 20 år inntreer en forpliktelse for leietaker å betale estimerte vedlikeholdskostnader ved fiberleien. Slike kontantstrømmer behandles ikke som del av det finansielle leieforholdet, men bokføres løpende som annen driftsinntekt, og sammenstilles med foretakets tilhørende vedlikeholdskostnader.

Note

11

Varelager og utviklingseiendom for salg

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern
2017	2016		2017
49	0	Beredskapslager	49
112	0	Overskuddslager	112
345	0	Sentrallager	345
45	0	Øvrig varelager	45
0	0	Utviklingseiendom for salg inkludert merverdier	3 527
-19	0	Nedskrivning for ukurans jernbanerelatert varelager	-19
532	0	Sum bokført verdi per 31.12.17	4 059

Beredskapslager vedrører komponenter som skal benyttes til løpende vedlikehold og drift av jernbanen, definert med minimums- og maksimumsnivåer. Materiekkjøpt til regionale lager som utgjør beholdning utover definert maksimalt beredskapslager er overskuddslager. Beredskapslager og overskuddslager er lokalisert lokalt hos banesjefer. Sentrallager består av lager til langsiktig materialbehov knyttet til eksisterende jernbaneinfrastruktur.

Det er ved årsskiftet 2017 gjennomført vurdering av nedskrivningsbehov på merverdier på utviklingseiendom i konsernet. Merverdiene ble tilført konsernet i forbindelse med tingsinnskudd av ROM Eiendom AS (nå Bane NOR Eiendom AS), jamfør note 7. Vurderingen er gjort med utgangspunkt i eksterne verddivurderinger på utviklingseiendom innhentet per 31. desember 2017. Verddivurderingene viser at det har vært vesentlig positiv verdutvikling på utviklingseiendom i Bane NOR Eiendom AS i 2017. Byggeklare boligtomter i porteføljen er i all hovedsak priset til faste priser i opsjonsavtaler. Det er følgelig heller ikke for utviklingstomter relatert til boligprosjekter identifisert at virkelig verdi er lavere enn konsernets anskaffelseskost ved tingsinnskuddet.

Note

12

Bundne bankinnskudd

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern
2017	2016	Bundne bankinnskudd	2017
136	0	Skattetrekksmidler	136

Note 13

Mellomværende med selskap i samme konsern

Bane NOR hadde i 2016 ingen datterselskaper og følgelig presenteres også for morselskapet kun tall for 2017.

Bane NOR SF

Kundefordringer	2017	Andre fordringer	2017
Datterselskaper	115	Datterselskaper	0
Felles kontrollert virksomhet	0	Felles kontrollert virksomhet	0
Sum kundefordringer	115	Sum andre fordringer	0
Øvrig langsiktig gjeld	2017	Leverandørgjeld	2017
Datterselskaper	0	Datterselskaper	6
Felles kontrollert virksomhet	0	Felles kontrollert virksomhet	0
Sum øvrig langsiktig gjeld	0	Sum leverandørgjeld	6

Bane NOR Konsern

Kundefordringer	2017	Andre fordringer	2017
Felles kontrollert virksomhet	0	Felles kontrollert virksomhet	220
Sum kundefordringer	0	Sum andre fordringer	220
Øvrig langsiktig gjeld	2017	Leverandørgjeld	2017
Felles kontrollert virksomhet	0	Felles kontrollert virksomhet	0
Sum øvrig langsiktig gjeld	0	Sum leverandørgjeld	0

Note 14

Egenkapital og eierinformasjon

Foretaket er 100 prosent eid av staten ved Samferdselsdepartementet.

Bane NOR SF

Årets endring i egenkapital	Innskudds kapital	Annen innskutt egenkapital	Annen egenkapital	Sum
Egenkapital 31.12.16	0	0	0	0
Tingsinnskudd 02.01.17	2 300	0	1 177	3 477
Tingsinnskudd 20.06.17	7 700	0	0	7 700
Årets resultat	0	0	59	59
Estimatavvik pensjon	0	0	-513	-513
Sum egenkapital 31.12.17	10 000	0	723	10 723

I forbindelse med tingsinnskudd per 1. januar 2017 ble det utbetalt et kontantinnskudd på 6 416 mill. kr fra Samferdselsdepartementet. Dette ble dekket inn ved tilsvarende reduksjon av kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 73 kjøp av infrastruktur tjenester - investeringer. Dette medfører at foretaket ikke har fått utbetalt deler av årets vederlag fra Jernbanedirektoratet, men i stedet opparbeider seg en fordring knyttet til produksjon for egen regning.

I forbindelse med tingsinnskuddet per 2. januar 2017 ble 998 mill. kr til gode mva. fra Jernbaneverket tatt inn i foretakets åpningsbalanse, uten at tilhørende gjeld til Statskassen var medtatt. Samferdsesdepartementet mener at gjeldsposten skulle vært inkludert i åpningsbalansen. Jernbanedirektoratet har følgelig holdt tilbake beløpet ved utbetaling av årets vederlag. Dette utgjør ikke en reduksjon i vederlaget for 2017, men foretaket opparbeider seg en fordring på Jernbanedirektoratet som følge av produksjon for egen regning. Dette er tilsvarende løsning som for opprinnelig tingsinnskudd fra Samferdselsdepartementet. Foretaket vil så snart som mulig etter at regnskapet for 2017 er vedtatt gjennomføre en kapitalnedsettelse for det aktuelle beløpet.

Bane NOR Konsern

Årets endring i egenkapital	Innskudds kapital	Annen innskutt egenkapital	Annen egenkapital	Sum
Egenkapital 31.12.16	0	0	0	0
Tingsinnskudd 02.01.17	2 300	0	1 177	3 477
Tingsinnskudd 20.06.17	7 700	0	0	7 700
Avgang negativ minoritet	0	0	2	2
Årets resultat	0	0	23	23
Estimatavvik pensjon	0	0	-513	-513
Sum egenkapital 31.12.17	10 000	0	689	10 689

Note
15**Leveringsforpliktelse**

Foretaket hadde per 31. desember 2017 en balanseført leveringsforpliktelse på 144 281 mill. kr. 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 at eiendelene de offentlige tilskuddene har finansiert avskrives.

Årets endring i leveringsforpliktelse	Sum
Leveringsforpliktelse per 01.01.17	10
Tilgang ved tingsinnskudd 02.01.17	137 786
Tilgang ved anskaffelse av varige driftsmidler finansiert med tilskudd fra Jernbanedirektoratet	12 058
Avgang ved salg av varige driftsmidler eller omdisponering ut fra jernbaneformål	-23
Årets inntektsføring av leveringsforpliktelse	-5 551
Sum leveringsforpliktelse per 31.12.17	144 281

Note
16**Pensjoner**

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

Pensjonsforpliktelse fra ROM Eiendom AS (nå Bane NOR Eiendom AS) ble overført og oppgjørt i forbindelse med virksomhetsoverdragelse av ansatte gjennomført 1. mai 2017. Endring i forpliktelse som følge av innføring av reguleringsansvar for arbeidsgivere, jmfør omtale i prinsippnote om pensjoner, er hensyntatt ved beregning av foretakets netto pensjonsforpliktelse. Foretakets pensjonsordninger tilfredsstiller kravene i lov om obligatorisk tjenestepensjon.

Foretaket har i tillegg til ordningen i Statens Pensjonskasse en driftsfinansiert ytelsespensjonsordning knyttet til en etterlattepensjon overtatt ved virksomhetsoverdragelse av ansatte i ROM Eiendom AS til Bane NOR SF. Forpliktelse og kostnader relatert til ordningen er medtatt i sum forpliktelser og sum kostnader i oversiktene nedenfor.

Personer i ordningene	Aktive	Pensjonister
Ytelsesordning (lukket)	4 033	187
Innskuddspensjon	331	0

Balanse	2017
Pensjonsforpliktelse 01.01.	4 772
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	320
Rentekostnad på pensjonsforpliktelsen	130
Pensjonsutbetalinger	-29
Overtagelse pensjonsforpliktelse fra Bane NOR Eiendom AS	237
Aktuarielt tap (gevinst)	449
Sum beregnet brutto pensjonsforpliktelse 31.12.17	5 879
Pensjonsmidler 01.01.	3 070
Renteinntekt på pensjonsmidlene	85
Innbetalinger inklusive administrasjonskost	167
Administrasjonskostnad	-6
Pensjonsutbetalinger	-29
Overtagelse pensjonsmidler fra Bane NOR Eiendom AS	176
Sum pensjonsmidler ved periodens slutt	3 462
Netto pensjonsforpliktelse	2 416
Arbeidsgiveravgift av netto pensjonsforpliktelse	341
Sum netto balanseført pensjonsforpliktelse inklusive arbeidsgiveravgift	2 757
Resultat	2017
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	320
Arbeidsgiveravgift	52
Rentekostnad på pensjonsforpliktelsen	130
Forventet avkastning på pensjonsmidler	-85
Administrasjonskostnad	6
Sum pensjonskostnad ytelsesordning i resultatregnskapet, før ansattetrekk pensjonspremie	423
Aktuarielt tap (gevinst)	449
Arbeidsgiveravgift av aktuarielt tap (gevinst)	63
Sum pensjonskostnad (estimatavvik) ført direkte mot egenkapitalen	513
Kostnader ved innskuddsordning inkludert arbeidsgiveravgift	4
Kostnadsreduksjon som følge av 2 prosent trekk i lønn for ansatte til dekning pensjonspremie	-52
Sum netto pensjonskostnad i resultatregnskapet	375
Avstemming pensjonsforpliktelse og årets pensjonskostnad	
Netto pensjonsforpliktelse ved periodens begynnelse, inklusive arbeidsgiveravgift	1 942
Tilgang netto pensjonsforpliktelse Bane NOR Eiendom, inklusive arbeidsgiveravgift	70
Årets premier, inklusive administrasjonskostnad og arbeidsgiveravgift	-190
Sum pensjonskostnad (estimatavvik) ført direkte mot egenkapitalen	513
Sum pensjonskostnad ytelsesordning i resultatregnskapet	423
Sum netto balanseført pensjonsforpliktelse inklusive arbeidsgiveravgift	2 757

Økonomiske, demografiske og aktuarielle forutsetninger	2017
Diskonteringsrente	2,40 %
Forventet avkastning pensjonsmidlene	2,40 %
Årlig forventet lønnsvekst	2,50 %
Årlig forventet regulering av alders- og etterlattepensjon over 67 år under utbetaling	2,25 %
Årlig forventet G-regulering, regulering av AFP, uføre- og etterlattepensjoner under 67 år	1,50 %
Amortiseringsfaktor (Forventet gjenstående tjenestetid)	1
Korridor	10 %
Gjennomsnittlig arbeidsgiveravgiftsfaktor	14 %
Antall yrkesaktive	4 033
Gjennomsnittsalder - yrkesaktive	47
Sum pensjonsgrunnlag (i mill. kr)	2 342 465
Gjennomsnittlig lønn (i tusen kr)	581
Antall pensjonister	187
Antall oppsatte	0
Dødelighet	K2013
Uførhet	200 % * K63
Etterlatte/giftesannsynlighet mv	K2013
Frivillig avgang	1,9 % < 50 år, 0,4 % > 50 år
Uttakstilbøyelighet førtid (AFP)	Aldersgrense 70: 36 % ved 62 år, særalder 65 år: 100 % 63 år

Note 17

Øvrige langsiktige forpliktelser

Bane NOR SF

Bane NOR Konsern

2017	2016	Bokførte usikre forpliktelser	2017
1 053	0	Vedlikehold fredede og vernede banestrekninger og bygg	1 053
705	0	Usikre betingede forpliktelser ifm tvister og krav	705
332	0	Fjerning- og oppryddingsutgifter	332
10	0	Øvrige usikre forpliktelser	10
2 100	0	Sum bokførte usikre forpliktelser	2 100

Vedlikeholdsetterslep og fremtidig vedlikeholdsforpliktelse for fredede og vernede banestrekninger og bygg

Forpliktelsen for vedlikehold av fredede og vernede banestrekninger og bygg vedrører avsetning for vedlikeholdsetterslep på fredede banestrekninger, samt avsetning for nåverdi av estimerte fremtidige vedlikeholdskostnader på foretakets fredede og vernede banestrekninger og bygg. Bakgrunnen for avsetningen som ble gjort i foretakets åpningsbalanse var at foretaket har en forpliktelse til utføre vedlikeholdet, og mottar ikke tilleggsvederlag fra Jernbanedirektoratet for å dekke dette. Forpliktelsen nåverdijusteres årlig, og dette medfører at det bokføres en finanskostnad i foretakets resultatregnskap, jf. note 4. Finanskostnaden medfører ingen kontanstrøms effekt. Utgifter knyttet til faktisk utført vedlikehold kostnadsføres ikke, men føres i stedet mot avsetningen. Netto effekt på foretakets resultat i 2017 var 55 mill. kr i finanskostnad og 20 mill. kr i redusert vedlikeholdskostnad.

Usikre betingede forpliktelser i forbindelse med tvister og krav

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

Ikke regnskapsførte usikre forpliktelser

For tvister eller krav der foretaket ikke vurderer at det foreligger sannsynlighetsovervekt for fremtidig oppgjør er det ikke avsatt for usikre forpliktelser.

Foretakets fastsettelse av infrastrukturavgifter ble klaget inn av Flytoget til Jernbanetilsynet i desember 2017. Saken er på balanse dagen ikke ferdig behandlet av Jernbanetilsynet. Bane NOR har bestridt at de infrastrukturavgifter Flytoget ilegges er i strid med jernbaneforskriften. Ekstern advokat har på oppdrag fra Bane NOR gjort vurdering av faktum, og konkludert med at det ikke er sannsynlighetsovervekt for at Flytoget vil få medhold. Det er følgelig ikke avsatt for usikker forpliktelse i tilknytning til saken.

Fjerningsforpliktelse etter energilovforskriften

Avsetning for fjerning- og opprydningsutgifter vedrører avsetning for nåverdi av fremtidige fjerningsutgifter på installasjoner som er pliktige å fjerne etter energilovforskriften. Utgifter knyttet til faktisk utført fjerning kostnadsføres ikke, men føres i stedet mot avsetningen. Netto effekt på foretakets resultat i 2017 var 7 mill. kr i finanskostnad og 0 mill. kr i redusert fjerningskostnad.

Forurenset grunn

I forbindelse med overdragelse av Jernbaneverkets eiendeler til Bane NOR SF har staten påtatt seg ansvaret knyttet til eventuell historisk forurensning. For eiendom eiet av Bane NOR Eiendom AS og datterselskaper indikerer undersøkelser av underkonsernets eiendomsmasse latente miljøforpliktelser. Ved identifikasjon av utviklingsprosjekter hensyntas kostnader til klargjøring av grunn, herunder kostnader relatert til forurensete masser. Disse kostnadene inngår i prosjektkostnadene. Det er av denne årsak ikke foretatt avsetninger for forurensning relatert til forurenset grunn på utviklingseiendom under utvikling for salg.

Note 18

Gjeld til kredittinstitusjoner og kredittfasiliteter

Bane NOR SF		Bane NOR Konsern	
2017	2016		2017
		Langsiktig gjeld med forfall senere enn fem år	
0	0	Gjeld til kredittinstitusjoner	70
0	0	Sum langsiktig gjeld med forfall senere enn fem år	70
		Kortsiktig gjeld til kredittinstitusjoner	2017
0	0	Byggelån/prosjekt lån	417
0	0	Sum kortsiktig gjeld til kredittinstitusjoner	417

Konsernets lån vedrører lån i Bane NOR Eiendom AS og datterselskaper. Det er inngått låneavtale for totalt 6 500 mill. kr i tillegg til avtale om driftskreditt på 300 mill. kr. Låneavtalen er inngått med et konsortium av fem banker. Omlag 40 prosent av konsernets eksterne gjeld er rentesikret. Se note 19 vedrørende rentesikring av konsernets lån.

Konsernet hadde per 31. desember 2017 ubenyttede kredittfasiliteter/trekkrettigheter på 1 255 mill. kr i Bane NOR Eiendom underkonsern, samt 500 mill. kr i ubenyttet driftskreditt i Bane NOR SF. Bane NOR SFs driftskreditt har en ramme på totalt 500 mill. kr og ble innvilget av Stortinget i desember 2017. I henhold til Stortingets bevilgning, skal eventuell benyttet driftskreditt betales tilbake innen 12 måneder, inkludert renter. Rentesatsen skal være lik seks måneders statsrente (flytende) plus 0,4 prosent p.a.

Bane NOR SF		Bane NOR Konsern	
2017	2016		2017
0	0	Gjeld sikret ved pant	70

Bane NOR Eiendom AS har ikke stilt pant for sin hovedfasilitet, men har avtale om såkalt negative pledge, noe som innebærer at konsernet heller ikke kan pantsette sine eiendeler til fordel for andre. Unntak fra dette er gitt i tilknytning til prosjektfinsiering. Per 31. desember 2017 det stilt ett pant relatert til prosjektfinsiering. Pantet dekker engasjementet til to datterselskaper i Bane NOR Eiendom systemet. Pantet er pålydende 300 mill. kr. Det ene datterselskapets eiendom er stilt som sikkerhet.

Note 19

Sikring ved bruk av finansielle derivater**Energisikring**

I forbindelse med konsernets innkjøp av energi prissikrer foretaket 15-30 prosent av totalvolum av innkjøp av kraft. Både innkjøp av kraft for videresalg til togoperatører og innkjøp av kraft for internt bruk sikres på samme vis. Prissikring for kunder skjer i samråd med togoperatørene og disse får det fulle tap- eller gevinstbeløp ved sikringen inkludert i sin pris for togstrøm.

Det benyttes separate terminkontrakter for interne kraftkjøp og kraftkjøp for videresalg til eksterne.

Energisikring medførte i 2017 at konsernets kostnader til energi til eget forbruk var 0,8 mill. kr lavere enn det som ville vært tilfelle dersom foretaket hadde vært fullt eksponert for endringer i strømpriser gjennom spotmarkedet. Videre medførte energisikring at foretakets inntekter fra energisalg til togoperatører var 4,1 mill. kr lavere enn dersom salget ikke hadde vært sikret. Tilsvarende reduserte energisikringen foretakets varekostnader til energisalg med 4,1 mill. kr i 2017.

Balanseført verdi på sikringsinstrumenter relatert til energisikring er 0 mill. kr.

Beholdningen av terminkontrakter for foretakets eget forbruk har en virkelig negativ verdi på 0,1 mill. kr. Løpetid er året 2018. Beholdningen av terminkontrakter for videresalg til togoperatørene har en virkelig negativ verdi på 0,3 mill. kr. Løpetid er året 2018.

Rentesikring

Underkonsernet Bane NOR Eiendom har tatt opp eksternt gjeld for å finansiere sin eiendomsvirksomhet. I låneavtaler med eksterne lånegivere fremgår det at gjelden må delvis rentesikres. Det er på denne bakgrunn inngått rentebytteavtaler for totalt 2 610 mill. kr med gjennomsnittlig løpetid fem år. Gjennomsnittlig gjenværende levetid på rentebytteavtalene var per utgangen av 2017 3,9 år.

Sikringsavtalene i Bane NOR Eiendom som vurderes å tilfredsstillende kriterier for sikringsbokføring behandles som regnskapsmessig sikring i konsernregnskapet, slik at løpende rentekostnader som bokføres tilsvarer fast rente i sikringsavtalene. Rentesikring medførte i 2017 av konsernets rentekostnader var 14 mill. kr høyere, enn dersom konsernet ikke hadde hatt rentesikringsavtaler.

Balansført verdi på sikringsinstrumenter relatert til rentesikring var 0 mill. kr pr utgangen av 2017.

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern
2017	2016	Virkelig verdi på sikringsinstrumenter	2017
0	0	Rentesikringsinstrumenter	-11
0	0	Energisikringsinstrumenter	0
0	0	Sum virkelig verdi på sikringsinstrumenter	-11
2017	2016	Ikke bokført gevinst/tap på sikringsinstrumenter	2017
0	0	Rentesikringsinstrumenter	-11
0	0	Energisikringsinstrumenter	0
0	0	Sum ikke bokført gevinst/tap på sikringsinstrumenter	-11

Note 20

Annen kortsiktig gjeld

Bane NOR SF			Bane NOR Konsern
2017	2016	Annen kortsiktig gjeld	2017
30	0	Upptjent inntekt	272
1 487	0	Påløpte kostnader	1 631
216	0	Skyldig lønn	216
275	35	Annen kortsiktig gjeld	304
2 008	35	Sum annen kortsiktig gjeld	2 423

Note 21

Hendelser etter balansedagen**Condottesaken**

Bane NOR har i forbindelse med Follobanen inngått to kontrakter med det italienske entreprenørselskapet Condotte. Kontraktene hadde en samlet kontraktsverdi på cirka 3 200 mill. kr. Condotte opplevde sommeren 2017 likviditetsproblemer og selskapet ble etter dette tett fulgt opp av prosjektledelsen hos Bane NOR med hensyn til utvikling, blant annet ved overvåkning av Condottes underleverandørgjeld tilknyttet de to inngåtte kontraktene. Condottes likviditetsproblemer tiltok i omfang i november–desember 2017. Condotte besluttet den 8. januar 2018 å fremsette en begjæring om konkursbeskyttelse for domstolen i Roma. Condotte hadde på tidspunktet for konkursbeskyttelse om lag 235 mill. kr i gjeld til underleverandører på Follobanen. Begjæringen om konkursbeskyttelse medførte at Condotte ikke gjorde opp for disse forpliktene og underleverandørene forlot dermed anleggsområdet i påvente av oppgjør.

Bane NOR har i 2018 hevet de nevnte kontraktene med Condotte. For å igjen få igangsatt arbeidet som ble utført i regi av Condotte har Bane NOR selv overtatt prosjektledelsen. Bane NOR har også i 2018 gjort opp Condottes gjeld mot underleverandørene, og underleverandørene har igjen igangsatt arbeid. Bane NOR har gjennom oppgjør av underleverandørgjeld ervervet en fordring på Condotte på de nevnte 235 mill. kr. Bane NOR hadde per 2017 om lag 134 mill. kr i gjeld til Condotte. Dette beløpet holdes tilbake, og vil motregnes mot kravet på Condotte. Netto krav på Condotte var dermed 101 mill. kr per utgangen av februar 2018.

Bane NOR har tilstrekkelige styringsrammer på Follobanen-prosjektet til å dekke eventuelle økte prosjektkostnader som følge av Condotte-saken. Begjæring om konkursbeskyttelse og etterfølgende oppgjør av underleverandørgjeld er 2018-hendelser, og vil følgelig bli reflektert i årsregnskapet for 2018.

Note 22

Erklæring om fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse for ledende ansatte

Retningslinjer for lederlønninger

Lønn og godtgjørelse til ledende ansatte er basert på følgende prinsipper:

- Bane NOR skal være en profesjonell organisasjon som tiltrekker seg og beholder dyktige medarbeidere, og som utvikler kompetansen til sine ansatte. Bane NOR har derfor behov for å bruke godtgjørelse, deriblant konkurransedyktige lønninger, for å sikre at konsernet rekrutterer og beholder kompetent og attraktiv ekspertise.
- Godtgjørelsen til ledende ansatte skal være konkurransedyktig, men ikke lønnsledende.
- Fastlønnen skal være hovedelementet i godtgjørelsen, men alle elementer i godtgjørelsen skal vurderes samlet.
- Moderasjon i lønnsnivåene til konsernets medarbeidere er av betydning.
- Foretakets lønnsdannelse skal ikke sette Bane NOR i et uheldig lys eller skade dets omdømme.
- Lønn og godtgjørelse til ledende ansatte skal være transparent og i tråd med prinsippene for god eierstyring.

Prosess for fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse

Styret har etablert et eget kompensasjonsutvalg med styrets leder og ett styremedlem som blant annet skal følge opp lønn og annen godtgjørelse til konsernets ledende ansatte. Konsernsjef deltar i møtene til utvalget, med mindre utvalget tar opp saker som gjelder konsernsjefen.

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

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

Fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse i 2017

Generelt

I Bane NORs retningslinjer for fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse inngår følgende elementer; fastlønn, naturallytelse og pensjons- og forsikringsordninger.

Lønnelementer

Fast lønn

Bane NOR har som prinsipp at konsernledelsen skal honoreres med fast lønn. Basislønnen fastsettes på bakgrunn av stillingsinnhold, ansvarsnivå, kompetanse og erfaring. Det er behov for å implementere et helhetlig stillingsinnplasseringssystem, noe som vil bli prioritert i 2018.

Naturallytelse

Det gis tilbud om fri telefoni, bredbånd, fri avis samt fribillett med NSB. Konserndirektør Eiendom mottar i tillegg til dette bilgodtgjørelse. Denne avtalen ble opprinnelig inngått i ROM Eiendom, og fulgte med til Bane NOR ved virksomhetsoverdragelsen. Reiser kompenseres etter statens satser.

Pensjons- og forsikringsordninger

Konsernledelsen har de samme pensjons- og forsikringsordninger som gjelder for øvrige medarbeidere, pensjonsalder er 67 år og ingen har avtale om førtidspensjon. Ansatte som ble overført fra Jernbaneverket per 31. desember 2016 har medlemskap i Statens pensjonskasse. Øvrige medarbeidere har en midlertidig innskuddspensjonsordning på 5,5 prosent inntil 7,1 G og 15 prosent mellom 7,1 og 12 G, og trekkes 2 prosent i lønn. Det er planlagt å forhandle fram en permanent ordning i løpet av 2018. Det er ikke etablert ordninger for lønn over 12 G. Det påløper ikke pensjonskostnader når lederen ikke lenger er ansatt i virksomheten.

Medarbeidere i Bane NOR er omfattet av den generelle ordningen om Avtalefestet pensjon (AFP).

Styrekompensasjon for selskapsledelsen og andre medarbeidere

Konsernsjef og ledende ansatte mottar ikke særskilt godtgjørelse for styreverv i datterselskaper. Ansattvalgte styremedlemmer mottar kompensasjon tilsvarende eieroppnevnte medlemmer. Ansattvalgte observatører mottar en kompensasjon tilsvarende 75 prosent av ordinært styrehonorar.

Sluttavtaler

Ved pålegg fra styret om umiddelbar fratredelse har konsernsjef rett til sluttvederlag tilsvarende 12 måneders grunnlønn. Dette inkluderer lønn i oppsigelsestiden. Sluttvederlaget skal reduseres forholdsmessig ved inntekt fra ny stilling, men skal minst tilsvare seks månedslønner, som er tre måneder mer enn oppsigelsestidens lengde. Øvrige prinsipper i Retningslinjer for lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i foretak og selskaper med statlig eierandel følges, inkludert at sluttvederlag ikke benyttes når lederen har tatt initiativ til oppsigelsen.

Ved krav fra Bane NORs side om umiddelbar fratredelse skal Bane NOR betale konserndirektør Eiendom sluttvederlag tilsvarende seks måneders grunnlønn, dersom han ikke bestrider oppsigelsen. Samlet sluttvederlag inkluderer lønn i oppsigelsestiden og skal reduseres forholdsmessig ved inntekt fra ny stilling. Denne avtalen ble opprinnelig inngått i ROM Eiendom, og fulgte med til Bane NOR ved virksomhetsoverdragelsen.

Øvrige ledende ansatte har ikke sluttvederlagsavtaler.

Lederlønnspolitik og gjennomføring av retningslinjene for foregående regnskapsår

Lederlønnspolitikken for 2017 er gjennomført i samsvar med Retningslinjer for lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte i foretak og selskaper med statlig eierandel.

I forbindelse med etableringen av Bane NOR 1. januar 2017, ble det gjennomført en lønnsjustering for medlemmene av den nye konsernledergruppen basert på stillingsinnhold, ansvarsnivå, kompetanse og erfaring.

Ledelsens godtgjørelsesordning blir årlig gjennomgått av styret.

Lønn og eventuelle andre ytelser til ledende ansatte for 2017, og den enkeltes totale pensjonskostnad, fremgår i tabell.

Oversikt over samlet godtgjørelse til ledende ansatte i 2017 (tall i norske kroner):

Navn	Tittel	Lønn	Natural- ytelser	Pensjons- kostnad	Samlet godtgjørelse for 2017
Gorm Frimannslund*	konsernsjef	2 772 401	11 806	196 387	2 784 207
	Etterbetaling av lønn utbetalt i 2017 knyttet til 2016	436 436			
Petter Eiken* (fra 01.05.2017)	konserndirektør Eiendom	1 852 610	12 744	144 096	2 009 450
Helga Nes** (fra 01.05.2017)	konserndirektør Utbygging	1 400 000	184	43 600	1 400 184
Sverre Kjenne*	konserndirektør Digitalisering og teknologi	1 926 535	11 554	189 518	1 938 089
Vibeke Aarnes*	konserndirektør Infrastruktur	1 872 863	1 270	169 414	1 874 133
Bjørn Kristiansen*	konserndirektør Kunde og trafikk	1 862 803	7 006	242 480	1 869 809
Jørn Johansen*	konserndirektør	1 772 118	10 006	238 596	1 782 124
	Etterbetaling av lønn utbetalt i 2017 knyttet til 2016	171 616			
Karsten Boe**	konserndirektør Sikkerhet og kvalitet	1 526 760***	9 359	76 865	1 536 119
Beate Hamre Deck** (fra 01.04.2017)	konserndirektør HR	1 171 290	4 206	59 124	1 175 496
Jonette Øyen**	konserndirektør Kommunikasjon og samfunnskontakt	1 204 761	5 881	83 361	1 210 642

*SPK – offentlig tjenestepensjon

**Innskuddsordning DNB

***Konserndirektør HR mottok en engangsbetaling på 100 000 kr ved tiltredelse som delvis kompensasjon for tap av opptjent bonus i tidligere arbeidsforhold.

Forbehold:

Lønnsjustering for 2017 var ikke ferdigbehandlet ved årsskiftet og inngår ikke i tallene ovenfor.

Oversikt over samlet godtgjørelse til styret i 2017 (tall i norske kroner):

Navn	Utbetalt styrehonorar	Godt- gjørelse for styreutvalg	Rolle	Oppnevnt	Samlet godtgjørelse 2017
Siri Hatlen	463 001	7 666	styreleder leder kompensasjonsutvalg	10.02.2016	470 667
Olaf Melbø	267 541	44 000	nestleder leder revisjonsutvalg	10.02.2016	311 541
Ane Rongen Breivega	220 250	3 333	styremedlem medlem kompensasjonsutvalg	10.02.2016	223 583
Auke Lont	220 250	26 333	styremedlem medlem revisjonsutvalg til 15.09.2017	10.02.2016	246 583
Toril Nag	220 250		styremedlem	10.02.2016	220 250
Baard Haugen	108 250	9 873	styremedlem medlem revisjonsutvalg fra 15.09.2017	20.06.2017	118 123
Solbjørg Engeset	144 333		styremedlem ansattvalgt	Valgt i mars 2017 – tiltrådte styret 01.04.2017	144 333
Tor Egil Pålerud	211 333		styremedlem ansattvalgt	10.01.2016 (observatør) 10.06.2016 (styremedlem)	211 333
Torfinn Håverstad	108 333		observatør	Valg i mars 2017 – tiltrådte styret 01.04.2017	108 333
Jens Heiberg	163 333		observatør	Tiltrådte styret i april 2016 – oppnevnt 10.06.2016	163 333
Iain Vartun	61 000		styremedlem ansattvalgt	10.02.2016 (observatør) 10.06.2016 (styremedlem) til 01.04.2017	61 000

Revisors rapport





Til Foretaksmøtet i Bane NOR SF

Uavhengig revisors beretning

Uttalelse om revisjonen av årsregnskapet

Konklusjon

Vi har revidert Bane NOR SFs årsregnskap som viser et overskudd i selskapsregnskapet på 59 millioner kroner og et overskudd i konsernregnskapet på 23 millioner kroner. Årsregnskapet består av:

- selskapsregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2017, 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 2017, resultatregnskap og kontantstrømoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening:

- er årsregnskapet avgitt i samsvar med lov og forskrifter
- gir det medfølgende selskapsregnskapet et rettviseende bilde av den finansielle stillingen til Bane NOR SF per 31. desember 2017 og av selskapets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.
- gir det medfølgende konsernregnskapet et rettviseende bilde av den finansielle stillingen til konsernet Bane NOR SF per 31. desember 2017 og av konsernets 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 lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder de internasjonale revisjonsstandardene International Standards on Auditing (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet i Revisors oppgaver og plikter ved revisjon av årsregnskapet. Vi er uavhengige av selskapet og konsernet slik det kreves i lov og forskrift, og har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Etter vår oppfatning er innhentet revisjonsbevis tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Øvrig informasjon

Ledelsen er ansvarlig for øvrig informasjon. Øvrig informasjon består av årsberetningen, redegjørelsene om eierstyring og foretaksledelse og etikk og samfunnsansvar og annen informasjon i årsrapporten, men inkluderer ikke årsregnskapet og revisjonsberetningen.

PricewaterhouseCoopers AS, Postboks 748 Sentrum, NO-0106 Oslo

T: 02316, org. no.: 987 009 713 MVA, www.pwc.no

Statsautoriserte revisorer, medlemmer av Den norske Revisorforening og autorisert regnskapsførerselskap



Uavhengig revisors beretning - Bane NOR SF

Vår uttalelse om revisjonen av årsregnskapet dekker ikke øvrig informasjon, og vi attesterer ikke den øvrige informasjonen.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese øvrig informasjon med det formål å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom øvrig informasjon og årsregnskapet, kunnskap vi har opparbeidet oss under revisjonen, eller hvorvidt den tilsynelatende inneholder vesentlig feilinformasjon.

Dersom vi konkluderer med at den øvrige informasjonen inneholder vesentlig feilinformasjon er vi pålagt å rapportere det. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.

Styrets og daglig leders ansvar for årsregnskapet

Styret og daglig leder (ledelsen) er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet i samsvar med lov og forskrifter, herunder for at det gir et rettviseende bilde i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge. Ledelsen er også ansvarlig for slik intern kontroll som den finner nødvendig for å kunne utarbeide et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil.

Ved utarbeidelsen av årsregnskapet er ledelsen ansvarlig for å ta standpunkt til selskapets og konsernets evne til fortsatt drift, og på tilbørlig måte å opplyse om forhold av betydning for fortsatt drift. Forutsetningen om fortsatt drift skal legges til grunn for årsregnskapet så lenge det ikke er sannsynlig at virksomheten vil bli avvirket.

Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

Vårt mål med revisjonen er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og å avgi en revisjonsberetning som inneholder vår konklusjon. Betryggende sikkerhet er en høy grad av sikkerhet, men ingen garanti for at en revisjon utført i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder ISA-ene, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon som eksisterer. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon blir vurdert som vesentlig dersom den enkeltvis eller samlet med rimelighet kan forventes å påvirke økonomiske beslutninger som brukerne foretar basert på årsregnskapet.

Som del av en revisjon i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder ISA-ene, utøver vi profesjonelt skjønn og utviser profesjonell skepsis gjennom hele revisjonen. I tillegg:

- identifiserer og anslår vi risikoen for vesentlig feilinformasjon i regnskapet, enten det skyldes misligheter eller utilsiktede feil. Vi utformer og gjennomfører revisjonshandlinger for å håndtere slike risikoer, og innhenter revisjonsbevis som er tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon. Risikoen for at vesentlig feilinformasjon som følge av misligheter ikke blir avdekket, er høyere enn for feilinformasjon som skyldes utilsiktede feil, siden misligheter kan innebære samarbeid, forfalskning, bevisste utelatelser, uriktige fremstillinger eller overstyring av internkontroll.
- opparbeider vi oss en forståelse av den interne kontroll som er relevant for revisjonen, for å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets og konsernets interne kontroll.
- evaluerer vi om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapsestimatene og tilhørende noteopplysninger utarbeidet av ledelsen er rimelige.



- konkluderer vi på hensiktsmessigheten av ledelsens bruk av fortsatt drift-forutsetningen ved avleggelsen av regnskapet, basert på innhentede revisjonsbevis, og hvorvidt det foreligger vesentlig usikkerhet knyttet til hendelser eller forhold som kan skape tvil av betydning om selskapets evne til fortsatt drift. Dersom vi konkluderer med at det eksisterer vesentlig usikkerhet, kreves det at vi i revisjonsberetningen henleder oppmerksomheten på tilleggsopplysningene i regnskapet, eller, dersom slike tilleggsopplysninger ikke er tilstrekkelige, at vi modifierer vår konklusjon om årsregnskapet og årsberetningen. Våre konklusjoner er basert på revisjonsbevis innhentet inntil datoen for revisjonsberetningen. Etterfølgende hendelser eller forhold kan imidlertid medføre at selskapet ikke fortsetter driften.
- evaluerer vi den samlede presentasjonen, strukturen og innholdet, inkludert tilleggsopplysningene, og hvorvidt årsregnskapet representerer de underliggende transaksjonene og hendelsene på en måte som gir et rettviseende bilde.
- innhenter vi tilstrekkelig og hensiktsmessig revisjonsbevis vedrørende den finansielle informasjonen til enhetene eller forretningsområdene i konsernet for å kunne gi uttrykk for en mening om det konsoliderte regnskapet. Vi er ansvarlige for å lede, følge opp og gjennomføre konsernrevisjonen. Vi alene er ansvarlige for vår revisjonskonklusjon.

Vi kommuniserer med styret blant annet om det planlagte omfanget av revisjonen og til hvilken tid revisjonsarbeidet skal utføres. Vi utveksler også informasjon om forhold av betydning som vi har avdekket i løpet av revisjonen, herunder om eventuelle svakheter av betydning i den interne kontrollen.

Uttalelse om øvrige lovmessige krav

Konklusjon om årsberetningen

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, mener vi at opplysningene i årsberetningen og i redegjørelsene om foretaksstyring og samfunnsansvar om årsregnskapet, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til anvendelse av overskuddet er konsistente med årsregnskapet og i samsvar med lov og forskrifter.

Konklusjon om registrering og dokumentasjon

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, og kontrollhandlinger vi har funnet nødvendig i henhold til internasjonal standard for attestasjonsoppdrag (ISAE) 3000 «Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller forenklet revisorkontroll av historisk finansiell informasjon», mener vi at ledelsen har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversiktlig registrering og dokumentasjon av selskapets og konsernets regnskapsopplysninger i samsvar med lov og god bokføringskikk i Norge.

Oslo, 17. april 2018
PricewaterhouseCoopers AS

Hans-Christian Berger
 Statsautorisert revisor

Norsk jernbanehistorie

1854 Den første jernbanestrekninga i Noreg (Kristiania–Eidsvoll) vert opna.

1890–1910 Det vert bygd 1 419 km bane i Noreg.

1909 Bergensbanen er ferdig bygd. Prisen tilsvarte eit heilt statsbudsjett.

1938 Sørlandsbanen til Kristiansand vert opna.

1940–1945 Tyske styrkar tar kontroll over NSB. Restriksjonar på energibruk gir jernbanen til nærma monopol på transport. Jernbanenettet vert utvida med 450 km ved hjelp av krigsfangar.

1952 Det vert løyvd pengar til elektrifisering av banenettet under mottoet «Vekk med dampen».

1996 NSB vert delt i NSB BA og Jernbaneverket.

1999 Gardermobanen – den første høgfarbane i Noreg er ein suksess.

2000 Den tragiske Åstaulykka, den tredje store jernbaneulykka i Noreg på 50 år, set sitt preg på jernbanen ved tusenårsskiftet.

2005 Det største utbyggingsprosjektet i Noreg innalands, dobbeltsporet mellom Sandvika og Asker, vert opna.

2007 På Jæren står Ganddal godsterminal ved Sandnes ferdig i desember. Til saman vert det gjennomført rundt 100 ulike utbyggingsprosjekt for totalt 2,2 milliardar kroner.

2008 Osloprosjektet for fornying av jernbanenettet gjennom Oslo vert starta opp på vårparten.

Innføring av ny reisegarant ordning vert vedteken.

2010 Det vert gjort vedtak om to løp i det som skal bli den lengste jernbanetunnelen i Noreg på Follobanen, det 22 km lange, nye dobbeltsporet som skal byggjast mellom Oslo og Ski.

2012 Punktlegskapen i togtrafikken er betre enn på fleire år med ni av ti tog i rute.

2013 Nasjonal transportplan for 2014-2023 vert lagd fram, ifølgje planen skal det satsast 168 milliardar kroner på jernbanen dei neste ti åra.

2014 Full ruteomleggjing opnar for fleire tog frå desember.

2015 Stortinget vedtek å reformere jernbanesektoren i Noreg som eit steg mot eit betre jernbanetilbod for passasjerane og godsneringa.

2016 Statsforetaket Bane NOR SF vert stifta 5. februar.

2017 Jernbanereforma trer i kraft og Bane NOR SF er i full drift frå 1. januar.



Utgitt av Bane NOR SF,
Oslo april 2018

Forside foto:
Blixtunnelen på Follobanen
Einar Aslaksen

Øvrige foto:
Kunden i sentrum
Anne Mette Storvik

Høydepunkter fra 2017
Emil Aleksander Larsen, Berg-Hansen
Ingunn Halvorsen/Bane NOR
Britt-Johanne Wang/Bane NOR
Kristin Paus/Bane NOR
Jan Ole Enlid/Bane NOR
Sjur Rogne/Bane NOR
Nordic Unmanned
Vidar Trellevik
Cathrine Riis-Ulsbøl/Bane NOR
Øystein Grue/JDIR
LPO Arkitekter AS/Bane NOR Eiendom

Status for InterCity-utbyggingen ved årsskiftet 2017/2018
Einar Aslaksen

Dette er Bane NOR
Einar Aslaksen

Ledergruppen
Tonje Walde
Thor Erik Skarpen/Bane NOR

Rolle og Ansvar
Einar Aslaksen

Styret i Bane NOR SF
Rune Dahl



Bane NOR skaper fremtidens jernbane

Kontakt oss

+47 22 45 50 00 landsdekkende, døgnåpent sentralbord
eller

05280 (takst for spesialnummer)

Bane NORs hovedkontor ligger
i Biskop Gunnerus' gate 14a, sentralt i Oslo

Postadresse: Bane NOR SF, Postboks 4350, 2308 Hamar

E-post: postmottak@banenor.no

Les mer om oss: www.banenor.no