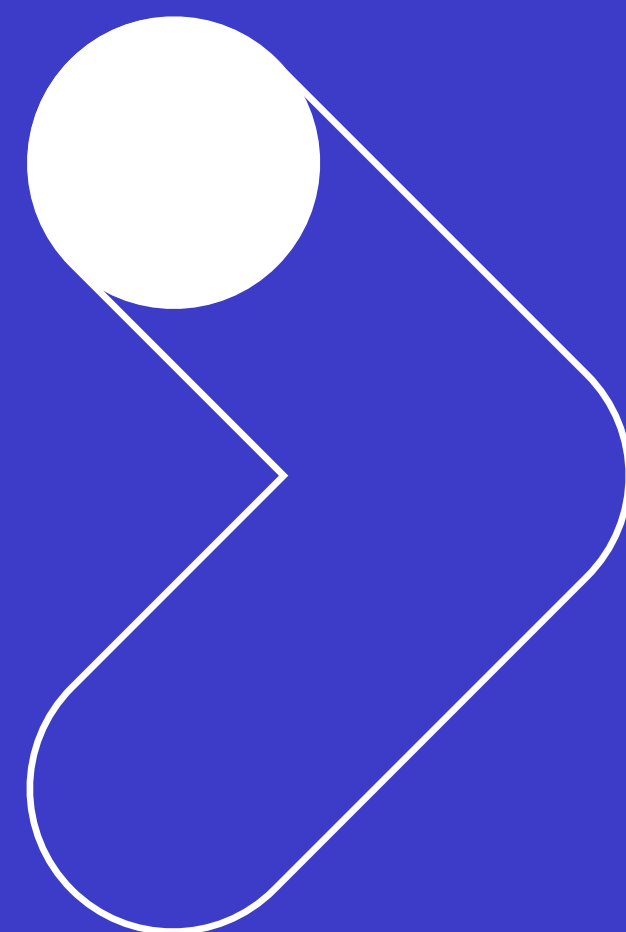






# Innhold



---

<b>1.0</b>	<b>Innledning</b>	<b>3</b>
1.1	Mer på skinner setter mindre spor	4
1.2	Målbildet	5
1.3	Overordnet status for bærekraftsarbeidet i Bane NOR	6
1.4	I praksis – prioriterte bærekraftstema	8
1.5	Våre interesser	9
1.6	Våre vesentlige bærekraftstema	10
1.7	Vesentlighetsanalysen	11
1.8	Om vår bærekraftsrapportering	12

---

<b>2.0</b>	<b>Bærekraft – klima og miljø, sosiale forhold og governance</b>	<b>13</b>
2.1	Klima og miljø	14
2.2	Sosiale forhold	16
2.3	Governance	18

---

<b>3.0</b>	<b>Våre prioriterte bærekraftstema</b>	<b>23</b>
3.1	Videreutvikle jernbanens miljøfortrinn	24
3.2	Sikre punktlighet og forutsigbarhet	31
3.3	Styrke knutepunktutvikling og sømløs reise	36
3.4	Redusere vårt klima- og miljøavtrykk i egen aktivitet	39
3.5	Utvikle en bærekraftig leverandørkjede	54
3.6	Sikre kompetent og godt arbeidsmiljø	59
3.7	Ta ansvar for kulturminner og naturmiljø	64
3.8	Bidra til likestilling og mangfold	68
3.9	Styrke anti-korrupsjon og habilitet	72
3.10	Ivareta sikkerhet	76

---

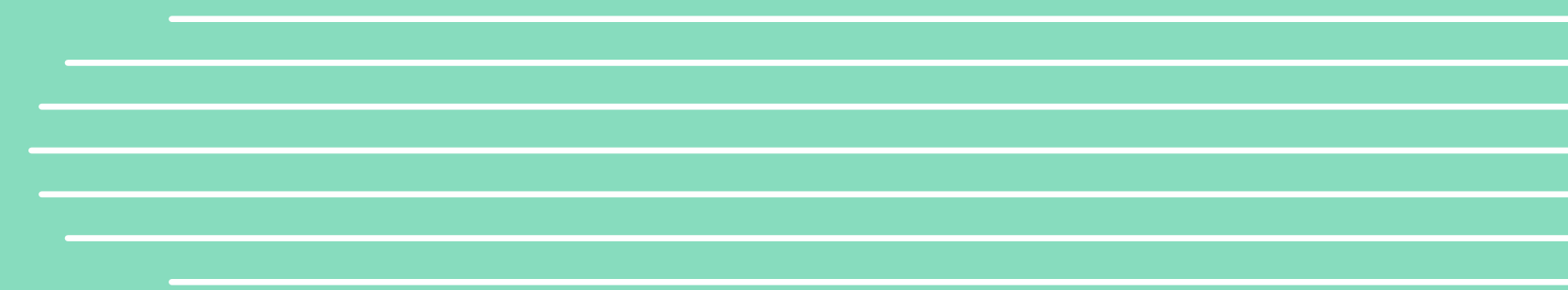
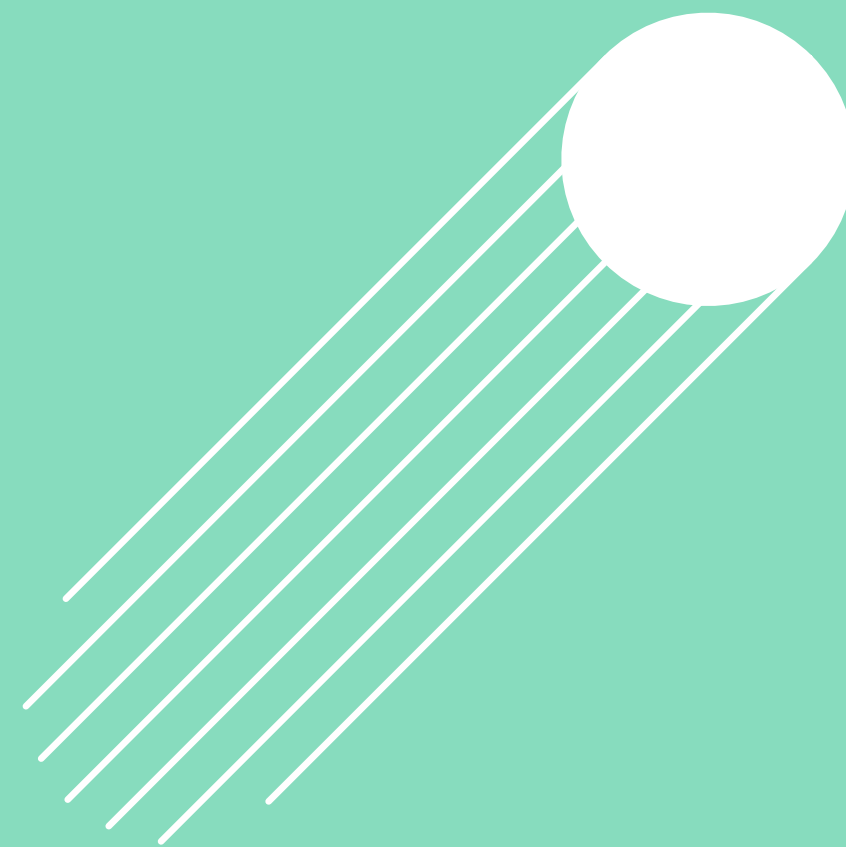
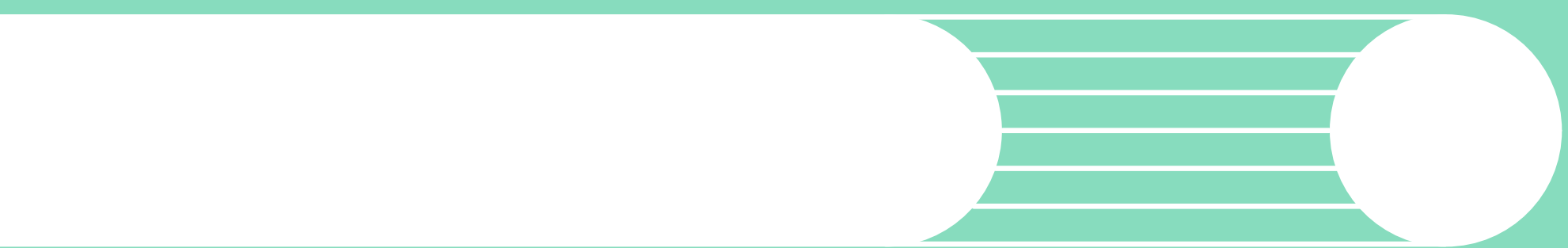
<b>4.0</b>	<b>GRI-indeks</b>	<b>85</b>
------------	-------------------	-----------

---

<b>5.0</b>	<b>Nøkkeltall</b>	<b>93</b>
------------	-------------------	-----------

---

# 1.0 Innledning





## 1.1 Mer på skinner setter mindre spor

Målbildet for arbeidet med bærekraft sammenfaller med Bane NORs visjon: «Mer på skinner setter mindre spor». Dette springer ut av vårt miljøfortrinn og vår virksomhets iboende bidrag til et mer bærekraftig samfunn: At vi er en del av svaret på en av verdens største utfordringer.

Bærekraftig utvikling handler om å ivareta behovene til mennesker som lever i dag, uten å ødelegge framtidige generasjoners muligheter til å dekke sine. Som statsforetak er Bane NORs oppdrag å løse vårt sektorpolitiske mål mest mulig effektivt over tid og innenfor bærekraftige rammer, ved at økonomiske, sosiale og miljømessige hensyn balanseres på en måte som bidrar til langsiktig verdiskapning.

Jernbanens viktigste bidrag til klima- og nullvekstmålet, er å ta over trafikk fra fossile transportformer. I tillegg har jernbanen mindre arealbehov, og sørger for rask og energieffektiv transport med høy kapasitetsutnyttelse. I tillegg går langt færre liv tapt på jernbanen sammenlignet med for eksempel antall drepte på vei. Disse fordelene er ekstra store i sentrale strøk, der flest mennesker og mest gods transporteres. Når flere kan bo, jobbe eller få gjort nødvendige ærender like ved stasjonen, reduseres klimagassutslipp fordi behovet for annen, mindre bærekraftig transport blir redusert.





## 1.2 Målbildet

For å bidra til oppnåelse av statens mål som eier av Bane NOR; bærekraftig og mest mulig effektiv oppnåelse av sektorpolitiske mål, forutsettes det integrering av økonomiske, sosiale og miljømessige forhold gjennomgående i foretakets ambisjoner, mål, strategier og virksomhetsstyring. Det innebærer blant at muligheter og risikoer knyttet til bærekraft er håndtert og integrert i strategier, virksomhetsstyring og forretningsdrift.

**Bane NORs målbilde setter tydelig fokus på bærekraft, og på flere områder har foretaket gjort mye. Samtidig erkjenner vi at modenhetsnivået for bærekraftsarbeidet, inkludert datakvalitet, systematikk og metode, er lavere. Våre prioriteringer for de neste årene reflekterer dette.**

Toget er en miljøvennlig transportløsning, men det er i bygging av ny infrastruktur at de største utslippene forekommer. Risiko og mulighetsrom i forhold til naturpåvirkning er til stede i all vår aktivitet. Mangfold og like muligheter hos våre ansatte er viktige faktorer i vår organisasjonskultur, og som stor byggherre og med en omfattende forretningsdrift, har vi et særskilt ansvar for at det er anstendige arbeidsforhold og seriøsitet i verdikjeden. For å sikre at vi utnytter mulighetsrommet vi har for å bidra positivt og redusere risiko på alle bærekraftsområdene, er god styring avgjørende.



## 1.3 Overordnet status for bærekraftsarbeidet i Bane NOR

I Bane NOR ønsker vi å ta hensyn til bærekraft gjennom hele vår virksomhet og forretningsdrift og bli ledende på området. For å sikre at vi leverer både på eiers, omverdenens og egne forventninger og mål, vil både organisering, styring og oppfølging av bærekraftsområdet gjennomgå og om nødvendig endres i 2023. Blant annet skal bærekraft integreres tydeligere i strategi og forretningsdrift, slik at også bærekraftsrapporteringen inngår i virksomhetens rapportering og oppfølging for øvrig. Et overordnet mål er å sikre modenhet på bærekraftsområdet, slik at bærekraftsrapporteringen for 2023 er i henhold til anerkjente rapporteringsstandarder.

For å løfte Bane NORs modenhet innen bærekraftsområdet, vil det i 2023 også bli gjennomført en fornyet interessentdialog og vesentlighetsanalyse. Dette vil danne grunnlag for hvilke områder som prioriteres i de neste årene. I tillegg vil datakvalitet som understøtter framtidige rapporteringskrav være i fokus. Tydeliggjøring av roller og ansvar, og ikke minst styring med utgangspunkt i et entydig målbilde, vil sikre at vi framover evner å vise fram effekten av Bane NORs bærekraftsarbeid, og dermed levere på statens forventning om å levere på sektorpolitiske mål innen bærekraftige rammer.

Status for 2022 viser at selv om det er et godt stykke arbeid som må gjøres fremover, er det flere områder og temaer hvor vi ser positiv utvikling sammenliknet med årene før;

Det arbeides kontinuerlig med energieffektivisering av eiendomsporteføljen. Siden 2019 har vi hatt en reduksjon i energiforbruket på 13 %, målt i kWt/m<sup>2</sup>. Målet er en energireduksjon på 15 % for porteføljen mot 2025.

For utbyggingsaktivitet har det vært en positiv utvikling i miljøskader målt ved M1-verdier. Ved utgangen av 2022 var rullerende gjennomsnitt på 2,7 mens rullerende gjennomsnitt per desember 2021 og 2020 var på henholdsvis 8,8 og 3,4. Målsetningen er et rullerende gjennomsnitt på 2,0.

I 2022 ble det påkjørt 2103 dyr på jernbanen hvorav dyregruppene elg, tamrein, rådyr og sau står for tilnærmet 90 %. Tallene er stort sett sammenlignbare med gjennomsnittet av siste tiårsperiode, hvor antall påkjørte individ svinger mellom år. Antallet sau som har ligget relativt stabilt rundt 300 individ i perioden 2012 – 2021 har blitt merkbart redusert i 2022. Dette kan tyde på at tiltak som bedre vedlikehold av og etablering av nye husdyrgjerder kan ha hatt en effekt.



Bane NOR besluttet i 2022 å benytte sertifiseringsordningen BREEAM Infrastructure (tidl CEEQUAL) i større investeringsprosjekter, for å fremme mer bærekraft. Sammen med Grønn Byggallianse, Statens Vegvesen og Nye Veier er det utført et forprosjekt som resulterte i en norsk veileder for bruken av Breeam Infrastructure. Flere av de store utbyggingsprosjektene har tatt det i bruk, med mål om at det stilles krav om dette i alle fremtidige anskaffelser i Utbyggingsporteføljen.

Fokusområder fremover vil være å styrke oss innenfor områder hvor vi fortsatt har en vei å gå. Kvinneandelen totalt sett i Bane NOR er lavere enn hva vi ønsker og her vil det måtte jobbes målrettet for å øke andelen. Tempoet for reduksjon av både direkte og indirekte utslipp må skrus opp mange hakk dersom vi skal klare å det nasjonale målet om reduksjon innen 2030. Viktige fokusområder fremover vil være utslippsfrie anleggsplasser samt reduksjon i forbruk av stål og betong i investeringsprosjektene våre.





## 1.4 I praksis – prioriterte bærekraftstema

### FNs bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål utgjør et globalt veikart for en bærekraftig utvikling innen klima og miljø, økonomi og sosiale forhold. Bane NOR benytter FNs bærekraftsmål som «kompass» og rammeverk for vårt bærekraftsarbeid.

Bane NOR har i 2022 særlig prioritert 6 av FNs 17 bærekraftsmål. Disse ble valgt fordi de ble vurdert nærmest knyttet til vår kjernevirksomhet, og er dermed områder der vår innsats vil kunne få størst positiv effekt. I vår rapportering legger vi vekt på å være åpne om effektene vi skaper innenfor de ulike målene. Stadig ny kunnskap og utvikling på bærekraftsområdet gjør at vi må vurdere om også andre bærekraftsmål bør prioriteres fremover, slik som natur-målet.

### Våre prioriterte bærekraftsmål



Les mer om disse her:

[FNs bærekraftsmål og Bane NORs prioriteringer – 2021](#)



## 1.5 Våre interessenter

Vårt samfunnsoppdrag er å forvalte og utvikle jernbanenettet og jernbane-eiendom og styre togtrafikken. For å gjennomføre oppdraget er Bane NOR avhengig av tillit og forståelse hos eier, lokale og sentrale myndigheter, politikere, naboer til våre anlegg, kunder og et stort publikum. Bane NOR har en egeninteresse i å ha god dialog med alle disse partene, for å bidra til en kunnskapsbasert debatt om jernbanen og Bane NOR, og påvirke våre rammebetingelser og handlingsrom.

Vi definerer våre interessenter som individer eller grupper som blir, eller kan bli påvirket, av vår aktivitet. Bane NORs interessenter favner derfor bredt og omfatter alt fra beslutningstakere og premissgivere til ansatte, leverandører, kunder og naboer til våre anlegg. En oversikt over våre interessenter vises i figuren til høyre.





## 1.6 Våre vesentlige bærekraftstema

Bane NORs arbeid med bærekraft inngår i selskapets kjernevirksomhet. Ambisjoner og overordnet mål er reflektert i konsernstrategien, hvor ett av de tre strategiske målene er å være en «bærekraftig samfunnsutvikler». Dette først og fremst gjennom å øke jernbanens konkurransekraft, utvikle knutepunkt og å spre kunnskap om jernbanens effekt og rolle.

Bane NOR gjennomførte i 2019 en vesentlighetsanalyse som fremdeles ligger til grunn for våre vesentlige bærekraftstemaer. Som grunnlag for vesentlighetsmatrisen ble det gjennomført en strukturert analyse av temaer som var strategisk viktige for vårt bidrag til samfunnsutviklingen, herunder FNs bærekraftsmål, Bane NORs konsernmål, eksterne føringer og lovverk og interessentenes tilbakemeldinger. Temaene er vurdert med utgangspunkt i strategisk viktighet for selskapets bidrag til bærekraftig samfunnsutvikling og prioritert ut fra forventningene fra våre interessenter og betydningen for selskapet.



De vesentlige bærekraftstemaene er inntatt i Bane NORs veikart for bærekraft 2021–2025, som er tilgjengelig på vår nettside. Veikartet vil fases ut, for å i 2023 erstattes av en mål- og tiltaksplan som i enda større grad understøtter ambisjonen om at bærekraft skal integreres i strategi og forretningsdrift.

De vesentlige temaene omtales nærmere i del 3.



## 1.7 Vesentlighetsanalysen

Høsten 2022 ble det startet et arbeid med å oppdatere Bane NORs vesentlighetsanalyse. Dette er et arbeid som fortsetter i 2023.

Vår oppdaterte vesentlighetsanalyse vil blant annet bygge påfølgende:

- FNs bærekraftsmål
- Statens eierskapsmelding, nasjonal transportplan og nasjonale lovkrav
- Europeisk rettsutvikling, slik som EUs Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), European Sustainability Reporting Standard (ESRS), mm Globale og nasjonale langsiktige utfordringer og trender
- Interessentdialog
- Bærekraftsrapport 2022
- Internrevisjon bærekraft, gjennomført i 2022





## 1.8 Om vår bærekraftsrapportering

Bane NORs bærekraftsrapport for 2022 er utferdiget etter GRI standarden GRI 1 Foundation 2021, og etter opsjonen *med referanse til* GRI.

Vår GRI indeks er tilgjengelig på vår nettside.

Bane NOR aktsomhetsvurderinger er utført i tråd med OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper. Rutinene for dette har blitt forsterket og videreutviklet i 2022 som et ledd i vår implementering av åpenhetsloven som trådte i kraft juli 2022, og har som formål å fremme virksomheters respekt for menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold. Bane NOR leverer i 2023 sin første redegjørelse om aktsomhetsvurderinger etter åpenhetsloven. Redegjørelsen er tilgjengelig på vår nettside.

Videre utarbeider Bane NOR en egen redegjørelse i henhold til likestilling- og diskrimineringsloven §§ 26 og 26 a om arbeidet med likestilling i virksomheten. Også denne er tilgjengelig på vår nettside.

Siden 2020 har Bane NOR vært medlem av UN Global Compact (UNGC). Som medlem i UNGC, forplikter vi oss til å basere virksomheten på ti prinsipper innen områdene menneskerettigheter, arbeidslivsstandarder,

miljø og anti-korrupsjon. Vi rapporterer årlig om vår utvikling innen områdene til UNGC.

I enda lengre tid har vi vært medlem av Etisk Handel Norge, og siden 2016 har vi gjennom vårt medlemskap forpliktet oss til å bruke vår innflytelse og innkjøpsmakt til å øke oppslutningen om etisk handel. Vi rapporterer årlig om vår fremdrift i arbeidet til Etisk Handel Norge.

Bane NOR opererer i finansmarkedene gjennom Bane NOR Eiendom AS. Dette utgjør en begrenset del av Bane NORs virksomhet. Derfor anses ikke full rapportering på klimarisiko iht. TCFD (Task Force on Climate Related Financial Disclosures)-rammeverket fullt ut som hensiktsmessig for Bane NOR.

I Bane NORs årsrapport for 2022 er det inntatt en kortfattet oppsummering av vårt bærekraftsarbeid.



## 2.0 Bærekraft – klima og miljø, sosiale forhold og governance





## 2.1 Klima og miljø

**– Det er et ekstremt tydelig budskap: vi må handle dette tiåret. Det vi gjør de neste syv årene, har konsekvenser de neste tusen årene.**

Bjørn Samset, klimaforsker ved Cicero om FNs klimapanelers sjette synteserapport.

Når vi sikter mot en bærekraftig utvikling, må vi minimere negativ påvirkning på klima og miljø. For å kunne gjøre dette på en god måte, må vårt klima- og miljøfotavtrykk være kjent, risiko for negativ påvirkning må identifiseres og effektive tiltak må settes inn for å redusere negativ påvirkning. I Bane NOR har vi identifisert tre prioriterte områder for vårt klima- og miljøarbeid. Vi skal (i) redusere direkte og indirekte klimagassutslipp, (ii) ivareta natur og miljø og (iii) fremme sirkulærøkonomi. Vi skal også praktisere åpenhet rundt vårt miljømessige bærekraftarbeid og videreutvikle jernbanens miljøfortrinn, gjennom blant annet å øke kapasiteten på den infrastrukturen vi har, benytte fornybar energi på en effektiv måte, og arbeide med energieffektiviserende tiltak.

Ved togfremføring er jernbanen en klima- og miljøvennlig transportform: Den er i stadig større grad elektrifisert, samtidig som den er energi- og

arealeffektiv. Vår virksomhet har likevel både klima- og miljøfotavtrykk gjennom livsløpet. De største utslippene er knyttet til utbygging av jernbanen og tilhørende infrastruktur, inkludert eiendom, særlig fordi utbygging av infrastruktur krever store mengder materialer og kan medføre store arealinngrep. Gjennom å drifte, vedlikeholde og fornye infrastrukturen bruker vi også fossilt drivstoff med tilhørende utslipp og energi. Både utbyggingsprosjekter, drift og vedlikehold, samt vår eiendomsportefølje, påvirker således natur og vassdrag.

Av historiske årsaker har jernbanesektoren god tradisjon for gjenbruk. Bane NOR skal søke å videreføre denne tradisjonen og bidra til å fremme sirkulærøkonomi, gjennom for eksempel økt ombruk av eksisterende komponenter, fokus på god avfallshåndtering og arbeidet med en mer bærekraftig massehåndtering.

Under vårt prioriterte bærekraftstema «Redusere vårt klima- og miljøfotavtrykk» på side 39 skriver vi mer om blant annet om reduksjon av direkte og indirekte klimautslipp, vårt arbeid for å ivareta og fremme stedegen natur og vårt arbeid for å fremme forutsetningene for en sirkulærøkonomi. →



## Vi har fokus på våre anskaffelser

Ettersom Bane NORs operative virksomhet har størst miljøpåvirkning, og i stor grad utføres av leverandører, er det spesielt viktig å sikre at vårt ansvar og våre mål blir fulgt opp av leverandørkjeden. Bane NOR har i den senere tid styrket miljøbudskapet i arbeidet med samfunnsansvar og compliance, både som del av vår interne opplæring og i forbindelse med oppfølging av kontrakter og leverandører. Les mer om hvordan vi jobber med mer bærekraft i vår leverandørkjede på side 54.





## 2.2 Sosiale forhold

**– Bærekraft omhandler mer enn klima og miljø. Som en arbeidsplass for mange, og med enda flere tusen mennesker i verdikjeden vår, har Bane NOR også et stort ansvar for sosial bærekraft.**

Et satsningsområde for Bane NOR, er arbeidet med likestilling, mangfold og inkludering. Med geografisk tilstedeværelse på flere lokasjoner i landet, og med den bredden vi har i vår virksomhet, så har vi en unik mulighet for å sikre verdiskaping gjennom en mangfoldig arbeidsstokk. Fremover skal vi sette tydelig retning for arbeidet vårt med likestilling, mangfold og inkludering, hvor ledelsen og hele organisasjonen er involvert- og engasjert i arbeidet. Vårt prioriterte bærekraftstema «Bidra til likestilling og mangfold» kan lese mer om på side 68.

Flere av våre andre prioriterte bærekraftstema handler også om sosial bærekraft. Bane NOR arbeider systematisk mot en nullvisjon der ingen skal bli hardt skadet eller omkomme på jernbanen. Dette kan en lese mer om i tilknytning til vårt prioriterte bærekraftstema «Ivareta sikkerhet» på side 76. Mens vårt prioriterte bærekraftstema «Sikre et kompetent og godt arbeidsmiljø» omtales på side 59.

Som en av Norges største innkjøpsorganisasjoner har Bane NOR et særlig ansvar for å lede an i arbeidet med å utvikle et ansvarlig og bærekraftig leverandørmarked, slik dette utdypes under vårt prioriterte bærekraftstema «Utvikle bærekraftige leverandørkjeder».

Med en så omfattende leverandørkjede som Bane NOR har, vil det alltid være en risiko for at arbeidsforhold og rettigheter ikke er så godt ivaretatt som de burde være i leverandørkjeden. Dette er en risiko som vi arbeider kontinuerlig med for å kartlegge, redusere og håndtere, og i den forbindelse gjennomfører vi aktsomhetsvurderinger i tråd med OECDs retningslinjer og åpenhetsloven. Vi har som ledd i implementeringen av åpenhetsloven i 2022 videreutviklet og styrket våre rutiner på flere områder med hensyn til ivaretagelse av menneskerettigheter og arbeidsforhold, både i egen virksomhet og i leverandørkjeden. Et eksempel er skjerpede krav i kontrakter og konkurransegrunnlag.

Gjennom våre aktsomhetsvurderinger har vi identifisert to områder med en særlig forhøyet risiko i leverandørkjeden. Dette er entreprenørtjenester innen bygg- og anlegg, samt innkjøp av enkelte typer varer som jernbaneteknisk →



materiell, elektromekanisk utstyr, rullende arbeidsmaskiner og utstyr. I egen virksomhet er ivaretagelse av ansattes personvern og helse, miljø og sikkerhet vurdert å være de største risikoområdene. En kan lese mer om dette i vår redegjørelse for aktsomhetsvurderinger etter åpenhetsloven, som er tilgjengelig på vår nettside, samt under vårt prioriterte bærekraftstema «Utvikle bærekraftige leverandørkjeder» på side 54.

### **Ivaretagelse av lokalsamfunn**

Vår virksomhet påvirker mange interessenter i lokalsamfunnene vi opererer i. Planer for utbygging av jernbanen skaper gjerne debatt, og gjennomføring av utbyggingsprosjekter kan være krevende for omgivelsene i byggeperioden. Gjennom våre prosjekter skal vi sørge for et godt og bærekraftig togtilbud, og legge til rette for knutepunktutvikling og lokal verdiskapning. Samtidig kan prosjekter føre med seg negative konsekvenser som blant annet støyende arbeider, lokale utslipp, arealbeslag og båndlegging av eiendommer. For å lykkes med våre prosjekter er vi avhengige av samhandling og dialog med interessentene i lokalsamfunnet. I tillegg til å følge lovpålagte krav for medvirkning i byggeprosesser, har blant annet Bane NOR i 2022 utviklet et nytt rammeverk og veileder for interessent-håndtering i utbyggingsdivisjonen.

Et særskilt tema gjelder påkjørsel av dyr. Dette er et tema som tas på stort alvor i jernbanesektoren. Det handler ikke bare om dyrevelferd, ivaretagelse av natur, tapt næringsgrunnlag og potensielt kulturelle rettigheter, men også om arbeidsmiljøet for lokførere og andre som opplever å måtte håndtere påkjørte dyr. For alle landets banestrekninger blir det utført løpende vegetasjons- og skogrydding for å redusere dyrepåkjørsler. I 2022 har en gjennom FoU-prosjektet «Viltvarsling,» med Gjøvikbanen og Rørosbanen som teststrekninger, blant annet testet ut om varsellyder fra toget får dyr til å trekke ut av sporet når toget nærmer seg.

Nordlandsbanen går gjennom beiteområder tilhørende reindriftsnæringen, hvor påkjørsler av tamrein er en utfordring. Registrerte påkjørsler av tamrein på Nordlandsbanen i 2022 var 444. Bane NOR tilrettelegger derfor for dialog med berørte reieiere og andre interessenter gjennom dialogmøter. Formålet er å håndtere utfordringer, vurdere økonomisk støtte og andre praktiske tiltak. Et konkret tiltak, i samråd med de berørte reieierne, er bygging av gjerder som skal forhindre påkjørsler. →



## 2.3 Governance

### Innledning

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

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. Eksempelvis har vi «policy for etikk og samfunnsansvar,» som tydeliggjør styrets forventning til at Bane NOR bidrar til en bærekraftig utvikling og en etterlevelseskultur i tråd med selskapets verdier.

Konsernstandarder er utarbeidet for nøkkelområder i Bane NOR.

Konsernstandardene angir målsetninger og krav som skal etterleves, og godkjennes av konsernsjef.

Modenheten i Bane NORs internkontroll og status på forbedringstiltak rapporteres årlig til styret. Det er gjennomført månedlige rapporteringer til ledelsen, månedlige og årlige stikkprøver, årlig oppdatering av prosedyrene, samt årlig evaluering av internkontroll. →



# Roller

## Styret

Styret har i henhold til Lov om statsforetak (statsforetaksloven) § 23 ansvar for forvaltningen av Bane NOR. Styret skal påse at virksomheten drives i samsvar med Bane NORs formål, vedtekter og retningslinjer fastsatt av foretaksmøtet. Bane NOR SF eies 100 prosent av staten og regjeringens eierskapsmelding (Meld. St. 6 (2022–2023)) legger også føringer for styrets arbeid.

Styret fastsetter overordnet strategi for Bane NOR, herunder strategiske mål, likviditetsplan og budsjett. Dette skal omfatte finansielle og ikke finansielle prognoser som tar hensyn til utviklingstrender og risikoer. Strategien skal vurderes jevnlig. Strategien skal blant annet inkludere arbeidet med FNs bærekraftsmål og Bane NORs risikostyring. Dette skal inkludere risiko knyttet til blant annet klima og natur.

Styret fastsetter også Bane NORs risikoprofil, og påser at Bane NOR har god internkontroll, tilstrekkelige systemer og ressurser for å sikre at lovbestemmelser etterleves. Dette inkluderer hensiktsmessige systemer for risikostyring som reflekterer omfanget og arten av virksomheten, herunder regelverk og risiko tilknyttet sikkerhet.

Videre er det styrets ansvar å påse at Bane NOR har god eierstyring og foretaksledelse.

## Ledelsen

Konsernsjef er ansatt av styret. Konsernsjefen har ansvar for å utøve den daglige ledelsen av Bane NOR. Konsernsjef skal lede og koordinere Bane NORs samlede virksomhet innenfor de retningslinjer, fullmakter og pålegg som styret har gitt i samsvar med lovbestemmelser, forskrifter og vedtekter. Konsernledelsen er et rådgivende organ for konsernsjef, og består av konserndirektørene for de ulike divisjonene og stabene i Bane NOR. Konsernledelsen skal bidra til at konsernsjefens beslutninger blir fattet på et godt grunnlag og sikre implementering innenfor deres respektive ansvarsområder.

## Konsernrevisjonen

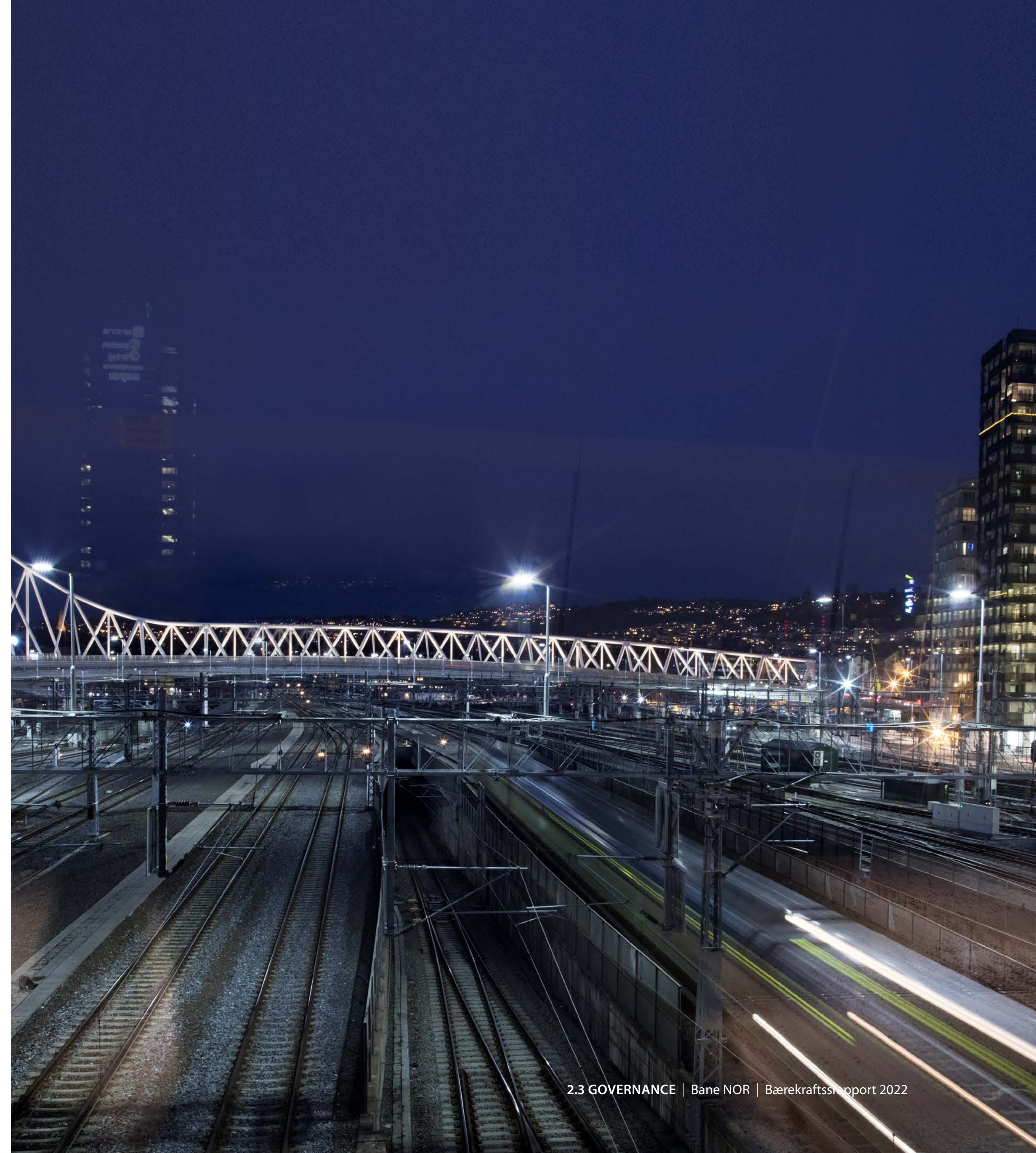
Som et ledd i konsernets interne kontrollsystem har Bane NOR etablert en konsernrevisjonsfunksjon. Konsernrevisjonen utøver sin funksjon etter instruks fastsatt av styret og i henhold til standarder fastsatt av Institute for Internal auditors (IIA). Konsernrevisjonen har til formål å bistå styret →



og ledelsen i å utøve god virksomhetsstyring gjennom en uavhengig og objektiv vurdering av om Bane NORs vesentligste risikoer er tilstrekkelig håndtert og kontrollert.

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

Konsernrevisjonen gjennomførte blant annet en revisjon av Bane NORs bærekraftsarbeid i 2022. Revisjonen har gitt verdifullt informasjon om modenhetsnivå og prioriteringer for konsernets bærekraftsarbeid framover. →





## Styringsdokumenter

Styringsdokumentene som skal bidra til økonomisk ansvarlighet og forebygge misligheter revideres årlig for å sikre at de til enhver tid er oppdatert på bakgrunn av rettsregler og vår eiers forventninger til Bane NOR. I 2022 ble styringsdokumentene revidert spesielt med tanke på hvordan Bane NOR bidrar til og etterlever respekt for menneskerettigheter. Endrede og styrkede krav til kontroll med reelle rettighetshavere og opprinnelsesland for materialer og andre innsatsvarer har også medført en prioritering av arbeidet vårt med tredjepartskontroller. Tredjepartskontroller av integritet øker kunnskapen om leverandørkjede og samarbeidspartnere og bidrar derfor til å kunne redusere risiko for økonomiske misligheter som korrupsjon og atferd som bryter med Bane NORs verdier.

Det arbeides kontinuerlig med å styrke metodikk og modeller for identifisering og reduksjon av risiko tilknyttet leverandørkjede. Bane NOR skal oppleves som en attraktiv byggherre av seriøse leverandører. En viktig del av dette handler om de etiske kravene vi stiller til våre samarbeidspartnere og at vi følger opp kravene via interne prosesser. Det å identifisere risikoelementer som indikerer avvik på Bane NORs krav, er avgjørende for å redusere risiko for korrupsjon og andre misligheter. Les også mer under vårt prioritere bærekraftstema «Styrke anti-korrupsjon og habilitet» på side 72. →



## Varsling

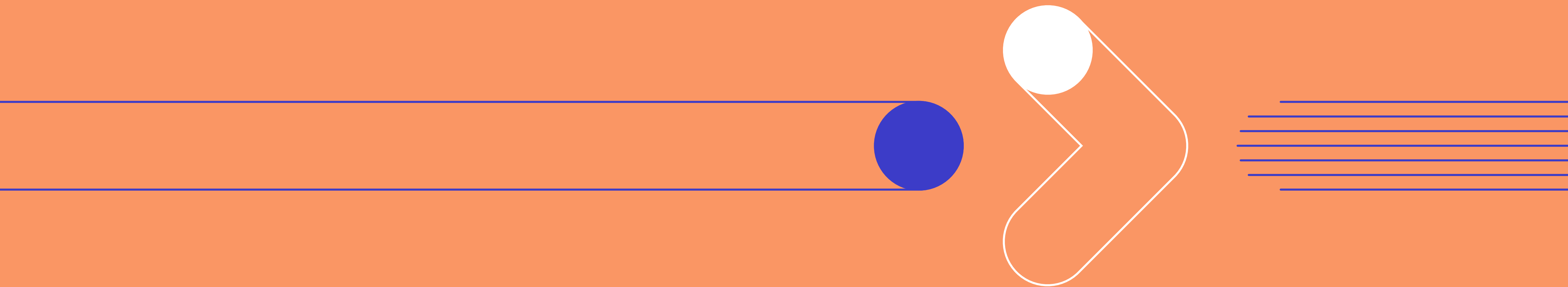
Åpenhetskulturen er vesentlig når kritikkverdige forhold skal adresseres. Den enkelte medarbeiders handlingsplikter til å si ifra vektlegges derfor i opplæringsaktivitetene. I Bane NOR er varsling både en rettighet og en plikt.

Bane NOR har et eksternt mottak for varsler, slik at den som varsler kan velge å være anonym. Det er Bane NORs varslingssekretariat som behandler innkomne varsler. Medarbeiderundersøkelsene viser at organisasjonen har en god forståelse for varslingsordningen. Varslingssekretariatet skal i 2023 fortsette sitt arbeid med å sikre god saksbehandling og bidra til en åpenhetskultur som sørger for at avvik kommer på bordet.





# 3.0 Våre prioriterte bærekraftstema



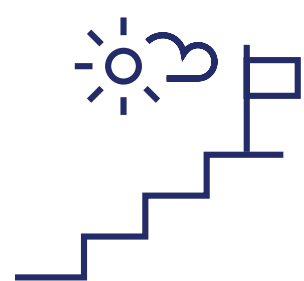


## 3.1 Videreutvikle jernbanens miljøfortrinn

Jernbanen har lenge vært ansett som en miljøvennlig transportform, men det har i mindre grad blitt investert i metoder eller analyser for å dokumentere dette. I en tid der alternative transportformer blir elektrifisert og det utvikles nye, innovative transportløsninger, er det viktig å vurdere og kvantifisere i større grad jernbanens miljøfortrinn knyttet til arealbruk, energiforbruk, klimagassutslipp og annen påvirkning på natur, også sammenlignet med andre transportformer. Vi har kommet lengst på dokumentasjon av klimagassutslipp og energiforbruk, mens for arealer og øvrig naturpåvirkning står vi i et utviklingsløp hva gjelder gode datagrunnlag. →

2022	2021
<b>-1,3</b> Vekst passasjer- kilometer (%)*	<b>-47</b> Vekst passasjer- kilometer (%)*
<b>2</b> Vekst transportmengde godstog (%)*	<b>6,5</b> Vekst transportmengde godstog (%)*
<b>9 203</b> Brutto tonnkilometer godstog (mill.)	<b>9 203</b> Brutto tonnkilometer godstog (mill.)

\*Det er ett års etterslep på disse tallene fra SSB, så dette er henholdsvis tall fra 2021 og 2020




### Langsiktige mål

Jernbanens transportandel øker, miljøfortrinn er godt dokumentert, omtale og markedsføring er faktabasert og troverdig.



Jernbanen er viktig både for å transportere mennesker effektivt og sikkert mellom, og innad i, bynære strøk, og for transport av store godsmengder over lange avstander. Jernbanen sto i 2021 for henholdsvis 3 % og 8,2 % av person- og godstransporten innenlands, beregnet fra andel person- og tonnkilometer (kilde: SSB).

Veksten i togtrafikken de neste årene kommer nesten utelukkende fra elektrifiserte togstrekninger. Mer gods på bane betyr mer miljø- og klimavennlig varetransport. Som et eksempel kan ett eneste godstog med containere erstatte rundt 30 trailere på veiene.



Utslipp fra tog representerer i dag henholdsvis kun

**0,1 % og 0,3 %**

av Norges og transportsektorens samlede klimautslipp (dieseltog).



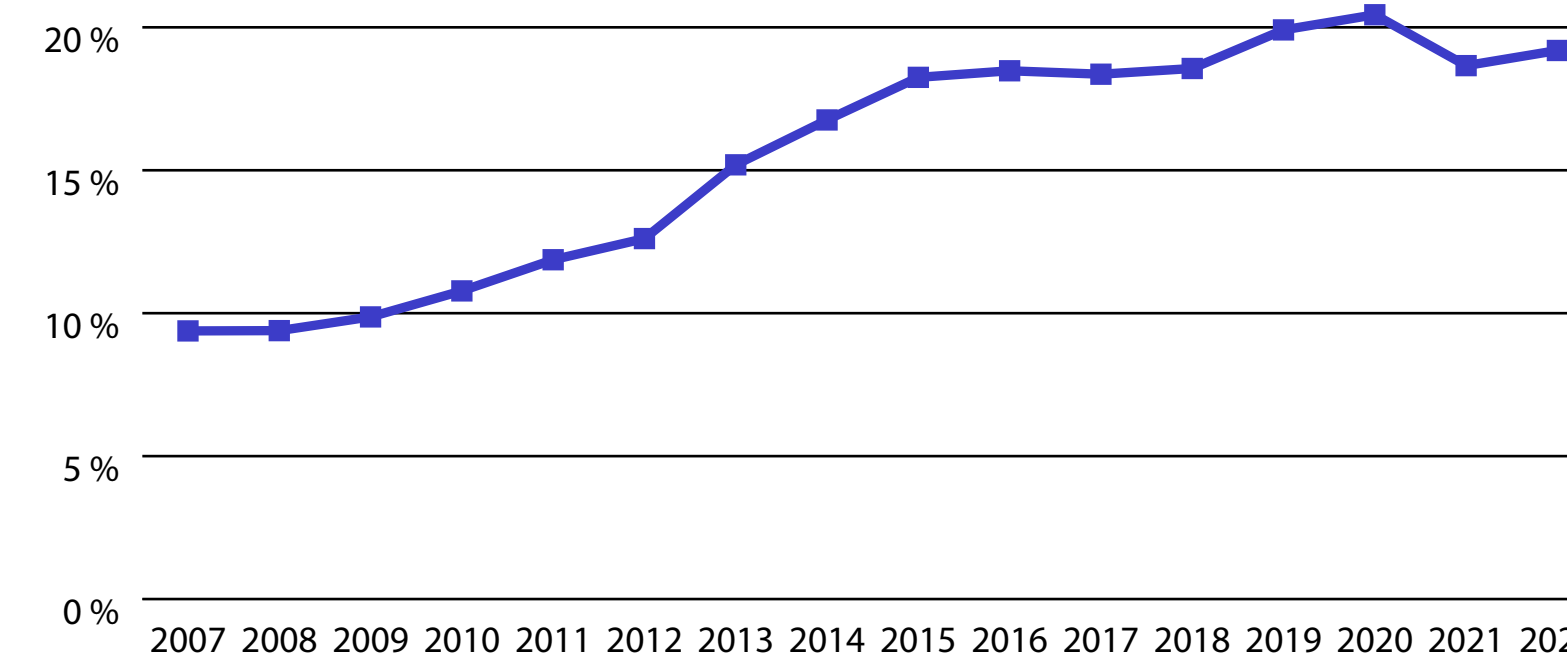
## Energiforbruk

### Elektrisitetsforbruk til togfremføring

Bane NOR har ansvar for å levere elektrisk energi som togselskapene benytter til togfremføring. Årlig dreier dette seg om rundt 675 GWh. Vi tilrettelegger for energieffektiv kjøring og drift gjennom energistyringssystemet Erex; et system som gir togselskapene mulighet for en besparelse på opptil 30 % ved at de kontrollerer og følger opp sitt eget energiforbruk. Muligheten for tilbakemating av bremseenergi er én av årsakene til energigevinsten. Omfanget har økt jevnt siden begynnelsen av 2000-tallet, og tilbakemating står i dag for om lag 20 % av all kraft som blir tilført togene.

Tiltak gjennomført i jernbaneinfrastrukturen, som innfasing av nye togmodeller, fornyelse av omformerstasjoner og kontaktledningsanleggene med nyere teknologi, gir gevinst i form av å redusere energitapene i jernbanesystemet. →

Utviklingen i andel av energi Bane NOR leverer til togene som leveres tilbake som bremseenergi.



Tilbakemating: Tog som mater tilbake energi til kontaktledningen ved bruk av regenerativ brems



## Elektrisitetsforbruk til drift og vedlikehold av infrastrukturen

I 2022 brukte vi om lag 120 GWt til drift av infrastrukturen. Totalt sett er energibruken redusert med 3,8 prosent fra 2021 til 2022. Variasjoner i elektrisitetsforbruk og infrastrukturen henger i stor grad sammen med temperatur. En kald vinter krever mer strøm til å holde sporvekslene fri for snø og is.

## Elektrisitetsforbruk i eiendom

Bane NOR forvalter en stor portefølje bestående av drøyt 1 500 bygninger med et forvaltningsareal på 857 000 kvadratmeter. Om lag 70 % av byggene følges per i dag opp i et energioppfølgingssystem og målet er at alle bygg skal inngå i systemet. Det arbeides kontinuerlig med driftsoptimalisering og energieffektivisering av eiendomsporteføljen. Siden 2019 har vi hatt en reduksjon i energiforbruket på 13 %, målt i kWt/m<sup>2</sup>. Målet er en energireduksjon på 15 % for porteføljen mot 2025.

For å sikre mer energieffektive bygg gjøres det en rekke tiltak;

- Etterisolering, vindus-, lysarmatur og pæreutskiftning.
- Anvendelse av SD-anlegg som bidrar til reduksjon av strømforbruk.
- Grønne vedlegg i kontrakter. For nybygg er målet å oppnå energiklasse A, samt at større prosjekter skal BREEAM-NOR-sertifiseres med mål om karakter Excellent eller Outstanding.
- Anvendelse av takflater med hensyn på effektiv utnyttelse; solceller for energiutnyttelse, sedumtak for overvannshåndtering og pollinatorer eller takterrasse for rekreasjon.





### Energiforbruk per kvadratmeter i energioppfølgingsystemet:

2019	2020	2021	2022
233 kWt/m <sup>2</sup>	215 kWt/m <sup>2</sup>	211 kWt/m <sup>2</sup>	205 kWt/m <sup>2</sup>
	-8,2 prosent	-1,8 prosent	-2,7 prosent

Tallene fra energioppfølgingsystemet er basert på samme antall bygg/kvadratmeter hvert år, og er ikke representativt for hele Bane NOR Eiendoms portefølje.

Vi viser til nøkkeltalltabellen for mer detaljerte data rundt energiforbruk og utvikling over tid.

### Miljøfortrinn er godt dokumentert

Å dokumentere jernbanesystemets fotavtrykk er viktig for å synliggjøre hvordan Bane NOR bidrar til å løse nasjonale og globale utslippsmål, for å følge opp miljømål i Nasjonal transportplan (NTP).

Entur startet høsten 2022 et samarbeid med klimadataleverandøren Ducky for å utvikle et verktøy for beregning av CO<sub>2</sub>-data i kollektivsektoren. Dette med mål om at løsningen skal automatisere beregninger av utslipp for alle aktører, og dermed gi reisende nyttig innsikt for å velge reisealternativer.

Bane NOR deltar sammen med Vy, Norske Tog og Ruter invitert i en felles arbeidsgruppe for å bidra med innsikt og data i utviklingen av løsningen.

## Faktabasert og troverdig omtale og markedsføring

### Bærekraft markeds kampanje 2022 –

#### «Mer på skinner setter mindre spor»

Markedskampanjene til Bane NOR har som formål å bidra til å heve kunnskapsnivået om Bane NOR, virksomhetens rolle og samfunnsoppdrag. Bane NORs viktigste bidrag til økt bærekraft – i transportsektoren spesielt og samfunnet generelt – er å styrke oppslutningen om jernbanen og bidra til at flere velger toget som transportmiddel, både mennesker og gods. →



## Bygge allianser med ledende fagmiljø – BREEAM Infrastructure

Bane NOR besluttet i 2022 å benytte sertifiseringsordningen BREEAM Infrastructure (tidl CEEQUAL) i sine større investeringsprosjekter. Sammen med Grønn Byggallianse, Statens Vegvesen og Nye Veier er det utført et forprosjekt som resulterte i en norsk veileder for bruken av Breeam Infrastructure. Bruken er i en tidlig fase i Norge og ordningen er ikke godt nok tilpasset norsk kontekst foreløpig. Det blir derfor viktig å samarbeide videre om bruken av denne sertifiseringsordningen, for å oppnå mest mulig verdi og bærekraft gjennom den.

## Bidrag til FNs bærekraftsmål



Ytterligere informasjon framkommer av  
Bane NORs veikart 2021–2025 s. 4.



## Status og veien videre

### Status 2022 – hva gjorde vi?

#### Energioppfølging

- Tilrettelagt for energieffektiv kjøring og drift gjennom energistyringssystemet Erex
- Energieffektive bygg; tiltak som etterisolering, vindus-, lysarmatur og pæreutskiftning.
- I større bygg og verksteder byttes drifts-anlegg som bidrar til reduksjon av strømforbruk.

### Mål og tiltak fremover

#### Jernbaneinfrastruktur:

- Elektrisitetsforbruk drift av infrastrukturen per togkilometer [kWt/togkm]. Mål: Mindre enn 2,7 kWt/togkm
- Elektrisk energiforsyning togfremføring per brutto tonnkm [Wt/Bruttotonnkm]. Mål: Mindre enn 50 Wt/Bruttotonnkm

#### Eiendomsporteføljen:

- Etablere minst 90 prosent av porteføljen i energioppfølgingssystem
- Optimalisere driften for minst 70 prosent av bygg over 1000 kvadratmeter
- Gjennomføre investeringstiltak med tilbakebetalingstid under 10 år
- Øke egenproduksjon av energi på egne bygg
- Gjennomføre energieffektiviseringstiltak som redusere energikostnadene til leietakerne.
- Kartlegge takflater etter hva som er mest hensiktsmessig bruk; solceller for energiutnyttelse, sedumtak for overvannshåndtering og pollinatorer eller takterrasse for rekreasjon

#### Utvikling av godsterminaler

- Planlagt og prosjektert grønn godsterminal på Nygårdstangen i Bergen
- Innført 10 % andel av Biodiesel som erstatning i konvensjonell diesel i arbeidsmaskiner på terminalene
- Videre tiltak for å oppnå utslippsfrie terminaler

#### Miljødokumentasjon og samarbeid

- Samarbeidsprosjekt med ENTUR igangsatt
- Forprosjekt om BREEAM Infrastructure avsluttet
- Videre samarbeid om utvikling av BREEAM Infrastructure i norsk kontekst



## 3.2 Sikre punktlighet og forutsigbarhet

– Når flere reiser med tog istedenfor bil og fly, og mer gods fraktes på skinner, blir Norge mer bærekraftig ved at klimagassutslipp reduseres.

### Være blant de mest driftsstabile infrastrukturforvalterne for jernbane i Europa

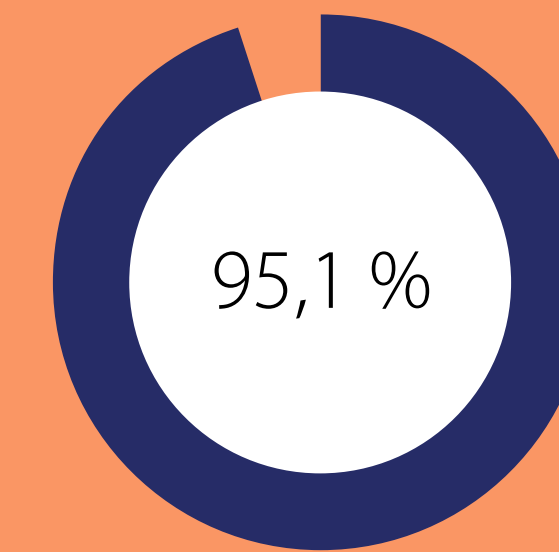
Punktlige og forutsigbare togavganger skaper tillit hos kundene – noe som igjen bidrar til at flere tar tog.

Bane NOR jobber kontinuerlig med flere tiltak for å styrke punktlighet og forutsigbarhet;

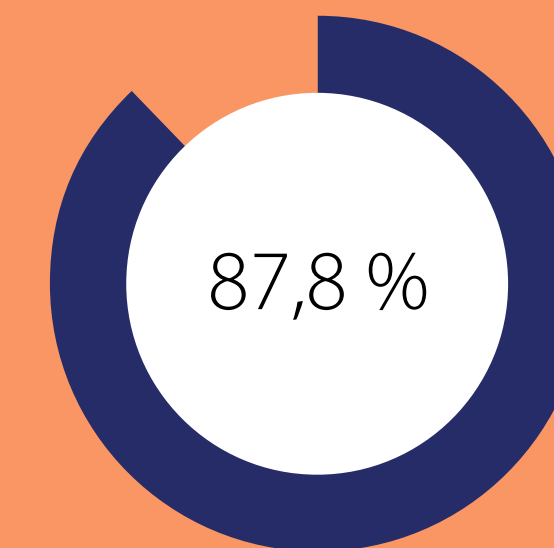
- Tilstandsovervåking
- Digitalisering av overvåking og utførelse av vedlikehold gjennom programvare som overvåker sporfelt og drivmaskiner
- Innovasjonsaktiviteter hvor vi bl.a. arbeider med kunstig intelligens for forebyggende vedlikehold,
- Preventivt vedlikehold



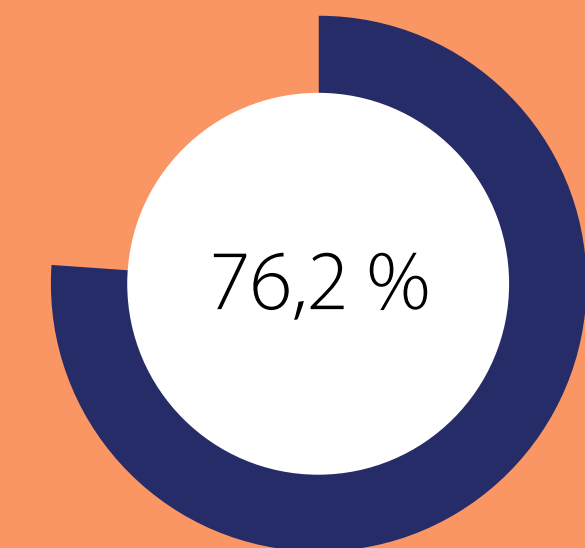
2022



Regularitet, persontog (%)



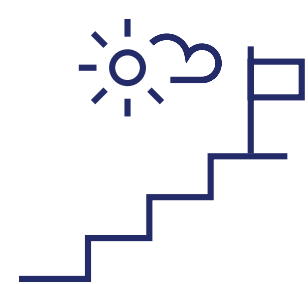
Punktlighet, persontog (%)



Punktlighet, godstog (%)



Bane NOR samarbeider med andre infrastrukturforvaltere (f.eks. Statens vegvesen) og forskningsorganisasjoner (f.eks. NTNU) med tanke på innovasjon og for å sikre et best mulig kunnskapsgrunnlag for å oppnå målene knyttet til punktlig togavganger. Et stort og økende vedlikeholds- etterslep kalkulert til over NOK 20 milliarder, gjør imidlertid arbeidet med å sikre punktlig og forutsigbarhet krevende. →



#### Langsiktig ambisjon

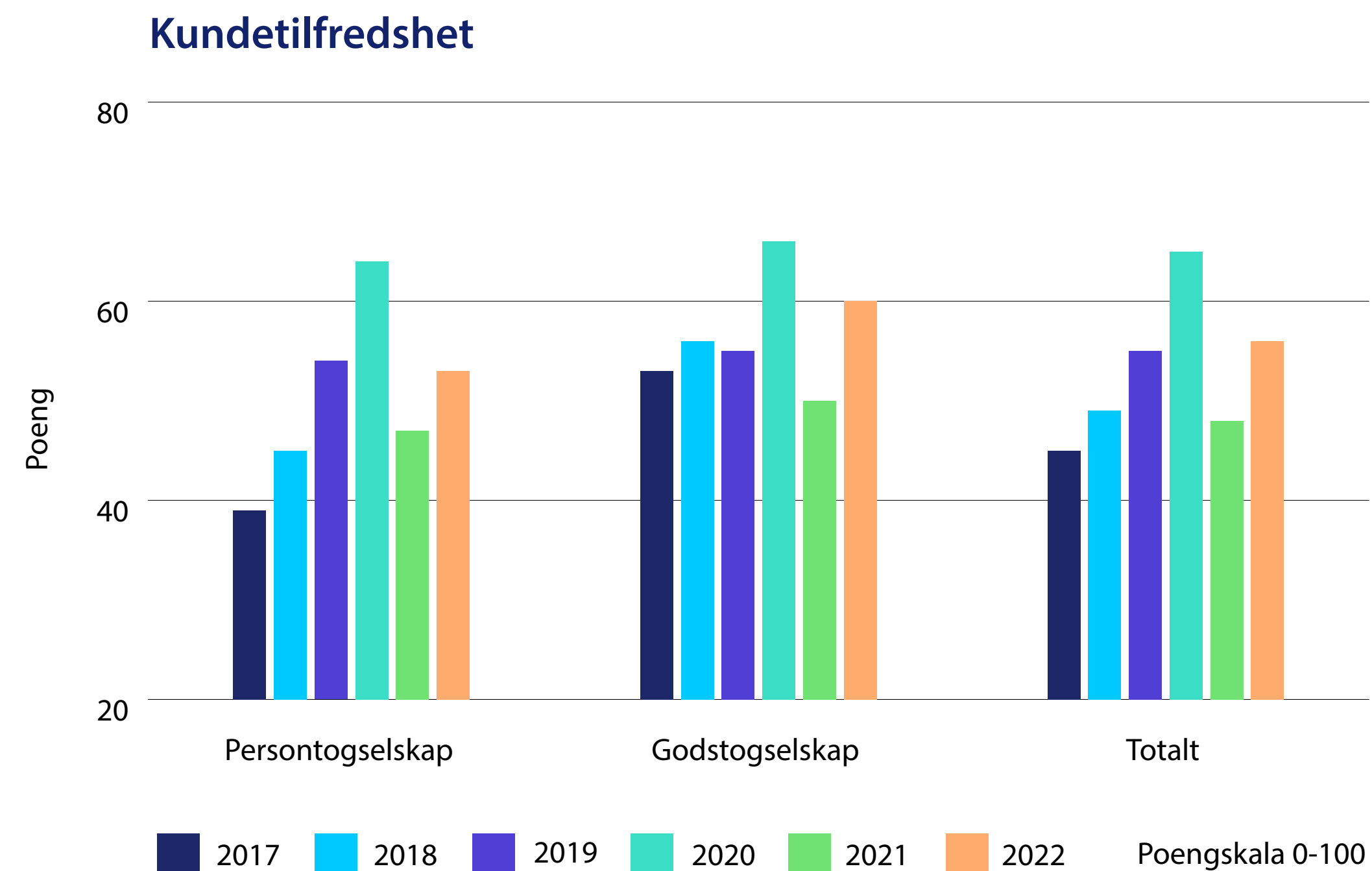
Være blant de mest driftsstabile forvalterne av infrastruktur for jernbane i Europa og skape god tilfredshet hos våre kunder.





## Skape god tilfredshet hos våre kunder

Vekst i persontogreiser er ikke bare avhengig av punktlige og forutsigbare avganger, men også av fornøyde reisende generelt sett. Et prioritert arbeid som henger sammen med målet om å styrke punktlighet, er å forbedre kundeinformasjon, både til reisende og tredjeparter. Bane NOR utfører undersøkelser om kundetilfredshet, som oppsummeres i en kundetilfredshetsindeks (KTI), som gir et viktig informasjonsgrunnlag for å legge til rette for tiltak som kan sikre at flest mulig tar tog. →





## Noen forsknings- og innovasjonsaktiviteter i 2022

- ClimDesign. Oversetter teori om økning i nedbør til praktisk bruk, herunder å generere brukervennlige dimensjonerende verdier for klimatilpasset infrastruktur. Tre målestasjoner er satt opp i Trøndelag som måler vannhøyde ved innløp til stikkrenner.
- Rail Heating System. Hensikten er å øke varmetilførsel til skinner og unngå bruk av ekstra varmekabler for å beskytte sporveksler mot isdannelse.
- Kunstig intelligens for forebyggende vedlikehold. Hensikten er å kunne rapportere avvik og før det utvikler seg til feil i infrastrukturen

## Bidrag til FNs bærekraftsmål





## Status og veien videre

### Status 2022 – hva gjorde vi?

- Innførte forbedringsprogrammet «På rett spor»
- Utviklet app for sporovervåking som tiltak for å identifisere feil og fikse feil før det oppstår forsinkelser i infrastrukturen

### Mål og tiltak fremover

- Etablere realistisk ruteplan
- Økt driftsstabilitet gjennom proaktivt vedlikehold. Fikse feil før forsinkelser oppstår. Utvide bruken av sporovervåkingsappen som verktøy
- Samarbeid med togselskapene for færre feil på tog
- Redusert vedlikeholdsetterslep gjennom økt bevilgning til drift og fornyelse
- Sammenslåing av Spordrift og Bane NOR
- Forbedre analyser og kontroll av egen infrastruktur
- Forbedre kundeinformasjon, både til de reisende og til tredjeparter i normal- og avvikssituasjoner



### 3.3 Styrke knutepunktutvikling og sømløs reise

– Når flere kan bo, jobbe eller få gjort ærender like ved stasjonen, reduseres behovet for transport. Dette bidrar til å kutte klimagassutslipp.

Bærekraftig bevegelsesfrihet forutsetter god fortetting i og rundt knutepunkter hvor det er lagt til rette for bærekraftig transport.

For å styrke bærekraftig bevegelsesfrihet, arbeider Bane NOR aktivt med å utvikle stasjonens rolle lokalt og regionalt, og samarbeider om grønn mobilitet med kommuner, fylker, kollektivselskap og privatsektoren.



2022

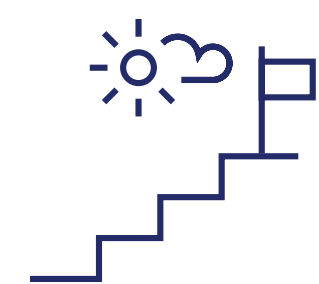


Les mer om hvordan vi har jobbet med knutepunktsutvikling og sømløs reise i Bane NOR Eiendom sin årsrapport.



Det jobbes med en rekke tiltak for å dokumentere og fremme bærekraftig utvikling;

- Utvikling av system for dokumentasjon av CO<sub>2</sub> utslipp
- Utvikling av metode for dokumentasjon av agglomerasjonseffekter ved fortetting
- Utvikling av metodikk for dokumentasjon av positive miljøeffekter ved fortetting på og rundt knutepunktene
- Innfarts og sykkelparkering for å støtte sømløs overgang mellom tog og andre reisemåter. Vi ser i samarbeid med «StartOff» på muligheter for at flere skal velge sykkelen som transportmiddel til stasjonen
- Utvikling av stasjoner i mindre byer og tettsteder med sikte på å gjøre dem attraktive å bo i samt besøke



#### Langsiktig ambisjon

Bane NOR utvikler knutepunkt og stasjoner slik at det bidrar til målet om bærekraftig bevegelsesfrihet og er en pådriver for bærekraftig byutvikling i Norge.

## Bidrag til FNs bærekraftsmål



Les mer i Bane NORs veikart 2021–2025 s. 8



## Status og veien videre

### Status 2022 – hva gjorde vi?

- Etablert sykkelhotell på Bryne, Kongsberg og Sandnes med totalt 156 nye sykkelplasser
- Oppgradert utendørs sykkelplasser på en rekke stasjoner
- Startet pilotprosjekt for ny betalingsmodell for innfartsparkering
- Inngått samarbeid med TØI om metodeutvikling for vurdering av arealeffekter og konsekvenser for trafikkutvikling av ulike samferdselstiltak
- Oppgradert fellesarealer og venterom på flere stasjoner, eksempelvis Drammen og Tønsberg
- Restaurert vernede stasjoner, Lademoen, Meheia, Saggrenda, Tinnoset og Bestun.
- Halden godshus renovert i samarbeid med Kirkens bymisjon
- Ferdigstilt nytt kontorbygg rett ved Gjøvik stasjon.
- I 2022 tok Oslo S imot flyktninger, ga dem eget oppholdssted, og hjalp dem videre i samarbeid med Kirkens bymisjon.
- Åpning av kontorbygget Knutepunktet Voss som er BREEAM NOR Excellent sertifisert, har passivhusstandard og 800 kvadratmeter solceller
- Åpnet nytt verksted på Støren.
- Arrangerte Knutepunktkonferansen for niende gang.
- Senket temperaturen fra 21 til 17 grader på stasjonene våre, som en del energisparedugnaden.

### Mål og tiltak fremover

- Utvikle metode for å dokumentere miljøeffekten av fortetting rundt knutepunkt
- Utvikle mobilitetspunktkonsept. Implementere nye løsninger i henhold til strategi for mobilitet.
- Øke tilgjengeligheten på utvalgte stasjoner, prioritert i tråd med konkretisering av parkerings- og mobilitetsstrategien
- Utvikle og teste forretningsmodeller, og teknologi, som bidrar til mer effektiv utnyttelse av arealer på og rundt stasjoner
- Bygge fagkompetanse innen midlertidig bruk/områdemodning på tomter som avventer avklaring med hensyn til eiendomsutvikling eller jernbaneformål



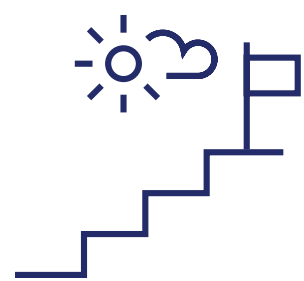
## 3.4 Redusere vårt klima- og miljøavtrykk i egen aktivitet

Klima- og miljøavtrykk gjenspeiler virksomhetens totale forbruk av materialer, ressurser og energi, og skal gi et bilde på den total miljøbelastning fra virksomheten. Både staten som eier, Bane NORs kunder og samarbeidspartnere har en klar forventning om at Bane NOR arbeider målrettet med å redusere klima- og miljøavtrykk.

### Redusere klimagassutslipp

Bane NOR vedtok i 2022 et krav om 50 % reduksjon både i direkte og indirekte klimautslipp. Bane NOR jobber med å integrere standardiserte klimarapporteringskrav i alle kontrakter. Så langt rapporterer alle store utbyggingsprosjekter månedlige klimadata for «direkte» klimagassutslipp

(hovedsakelig drivstoff-forbruk), mens rapportering av «indirekte» utslipp (fra materialforbruk) er under innfasing. Fra drifts- og vedlikeholdsarbeider foreligger det klimarapportering i kontrakter som er inngått etter 2021. Se Bane NORs klimaregnskap for 2022 og les mer om metode for beregning bak her ([lenke til årsrapporten vedlegg 8.1](#))



#### Langsiktig mål:

Redusere direkte og indirekte klimautslipp, ivareta og fremme stedegen natur og fremme forutsetningene for en sirkulærøkonomi.



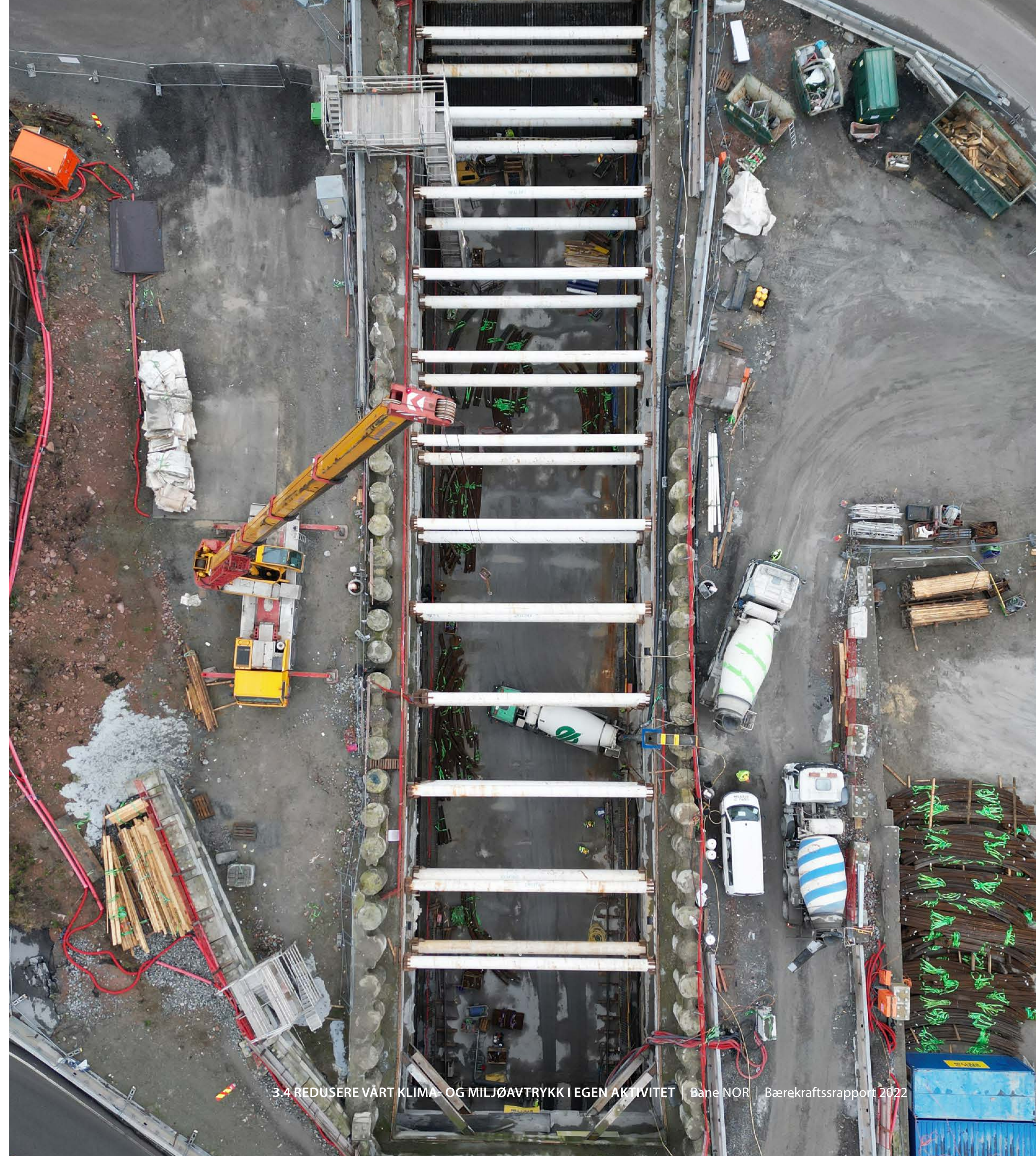
## Regnskapet for 2022

I tråd med GHG-protokollen deles klimautslippene inn i tre områder:

- (i) Klimagassutslipp fra egen virksomhet (scope 1)
- (ii) Klimagassutslipp fra energiforbruk (scope 2)
- (iii) Klimautslipp fra leverandørkjeden (scope 3)

Les mer på

<https://arsrapport.banenor.no/2022/baerekraft/klimaregnskap>





### i) Om klimagassutslipp fra egen virksomhet (scope 1)

I Bane NOR er mindre enn 0,2 % av det totale klimaregnskapet estimert å være utslipp fra kilder som er eid eller kontrollert av bedriften selv. Disse direkte utslippene relaterer seg eksempelvis til bruk av arbeidsmaskiner, som skinnegående kjøretøy, ved drift og vedlikehold, bruk av tjenestebiler og SF6-gassutslipp. Utslippene fra leasede biler og skinnegående kjøretøy har økt med henholdsvis 12 og 22 % mellom 2021 og 2022. Dette skyldes en kombinasjon av bedre dekningsgrad og økt aktivitet i 2022.

### Utslipp av SF6-gass

Anlegg kontrolleres jevnlig for SF6-gass i anlegg hvor dette benyttes, og Bane NOR etterfyller tilsvarende mengder som har lekket ut. I 2022 ble det gjennomført etterfylling for første gang siden oppføring i 2012. Utslipp fra SF6-gass blir regnskapsført det året etterfyllingen gjøres.



## ii) Klimagassutslipp fra energiforbruk (scope 2)

Det totale klimagassutslippene knyttet til strømforbruk regnet etter lokasjonsbasert metode, har økt fra 2021 til 2022. Økningen skyldes i stor grad omregningsfaktoren som er benyttet (NVE sin klimadeklarasjon for fysisk levert strøm i Norge økte fra 8 g CO<sub>2</sub>e/kWh i 2021 til 11 g CO<sub>2</sub>e/kWh i 2022, en økning på 38 prosent). For 2022 har det vært en økning i fotavtrykket gjennom direkte CO<sub>2</sub>-utslipp. Målet er å arbeide for en reduksjon frem mot 2025. Frem mot 2030 er målet å redusere direkte utslipp (utslipp fra fossile drivstoff) fra drift og anleggsvirksomhet med 40 prosent (sammenliknet med 2019-nivå).

## Energiforbruk – lokasjonsbasert og markedsbasert metode

I 2021 kjøpte ikke Bane NOR Eiendom opprinnelsesgarantier for bygg, slik at utslippet ble utregnet med utslippsfaktor for varedeklarasjon EU-restmiks (402 g CO<sub>2</sub>e/kWh). I 2022 er alt strømforbruket dekket av opprinnelsesgarantier slik at Bane NOR vet at vår andel er produsert gjennom fornybare energikilder. For 2022 er det derfor benyttet utslippsfaktor 0 g CO<sub>2</sub>e/kWh.

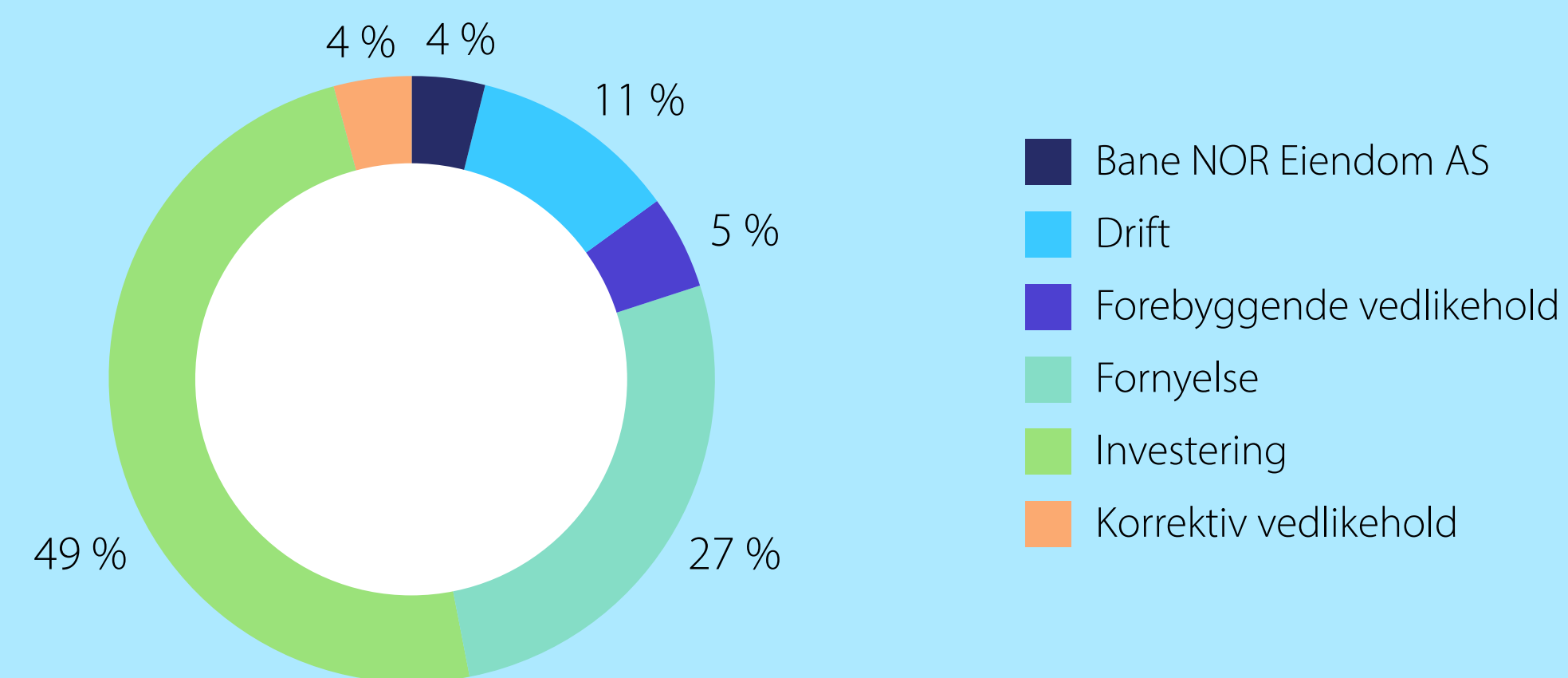


### iii) Klimautslipp fra leverandørkjeden (scope 3)

Bane NOR arbeider også med å redusere indirekte klimautslipp, dvs utslipp som skjer i vår verdikjede.

De mest vesentlige kildene til klimautslipp scope 3 i Bane NOR:

- Investeringer og bygging av nye banestrekninger og anlegg, hvorav produksjon av innsatsfaktorene som stål og betong kan utgjøre 80-90 % av utslippene. Resterende utslipp i utbyggingsprosjekter kommer i stor grad fra drivstoffbruket til anleggsmaskinene.
- Fornyelse, drift og vedlikehold av infrastrukturen ved direkte utslipp gjennom drivstoffbruk



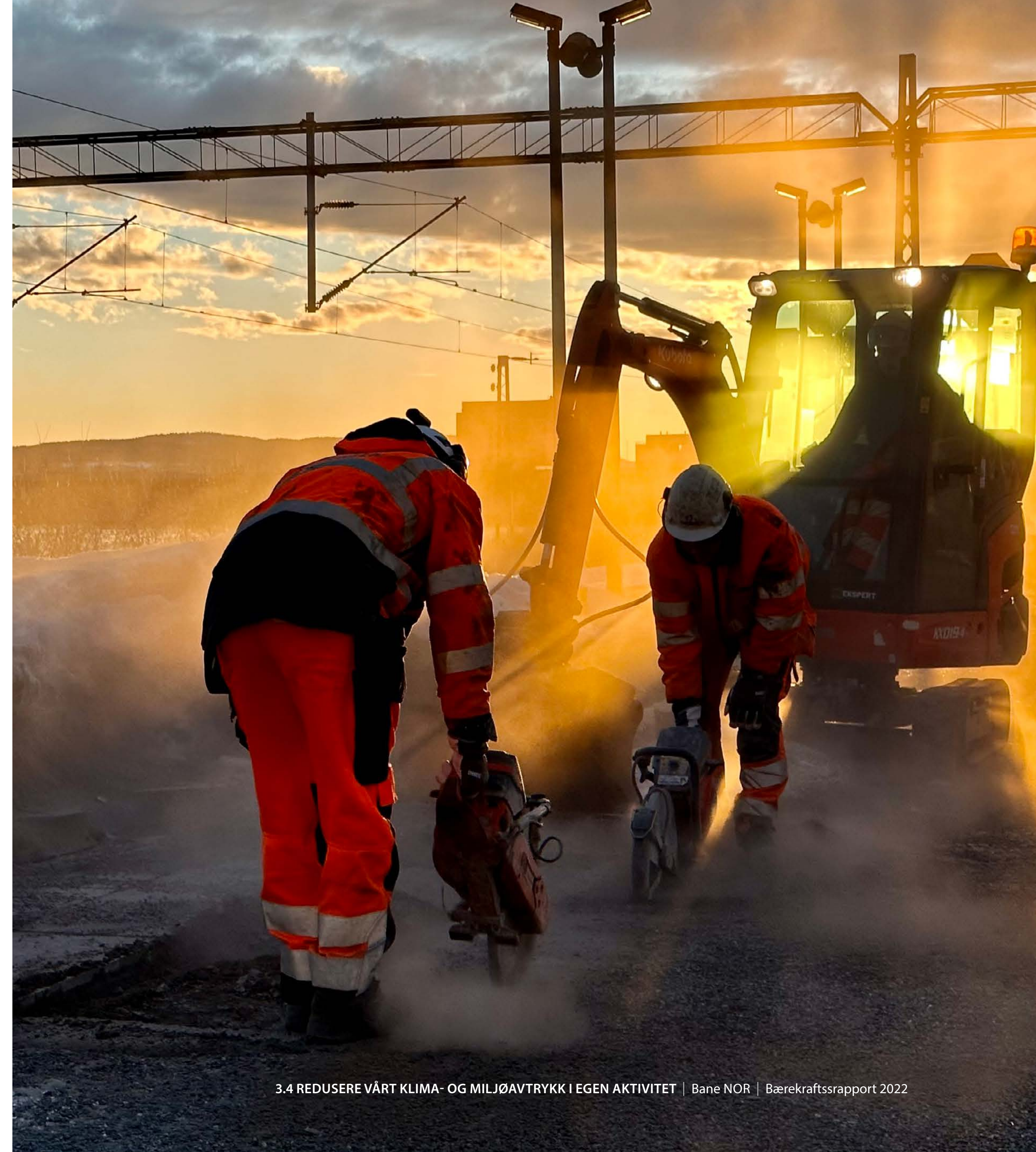
**Klimagassutslipp -  
Scope 3 per hovedområde (%)**



Bane NOR rapporterer til Samferdselsdepartement om utslipp som teller på det norske utslippsregnskapet og som følger av Bane NOR sin virksomhet (oppsummert i tabell under).

Virksomhetsområde	«Direkte» klimagass-utslipp (drivstoff) i 2022 [tonn CO <sub>2</sub> e]
Jernbane, utbyggingsprosjekter	24 900
Jernbane, drift, fornyelse og vedlikehold	17 452*
Sum	42 352

\*60 % fysiske data, 40 % estimert

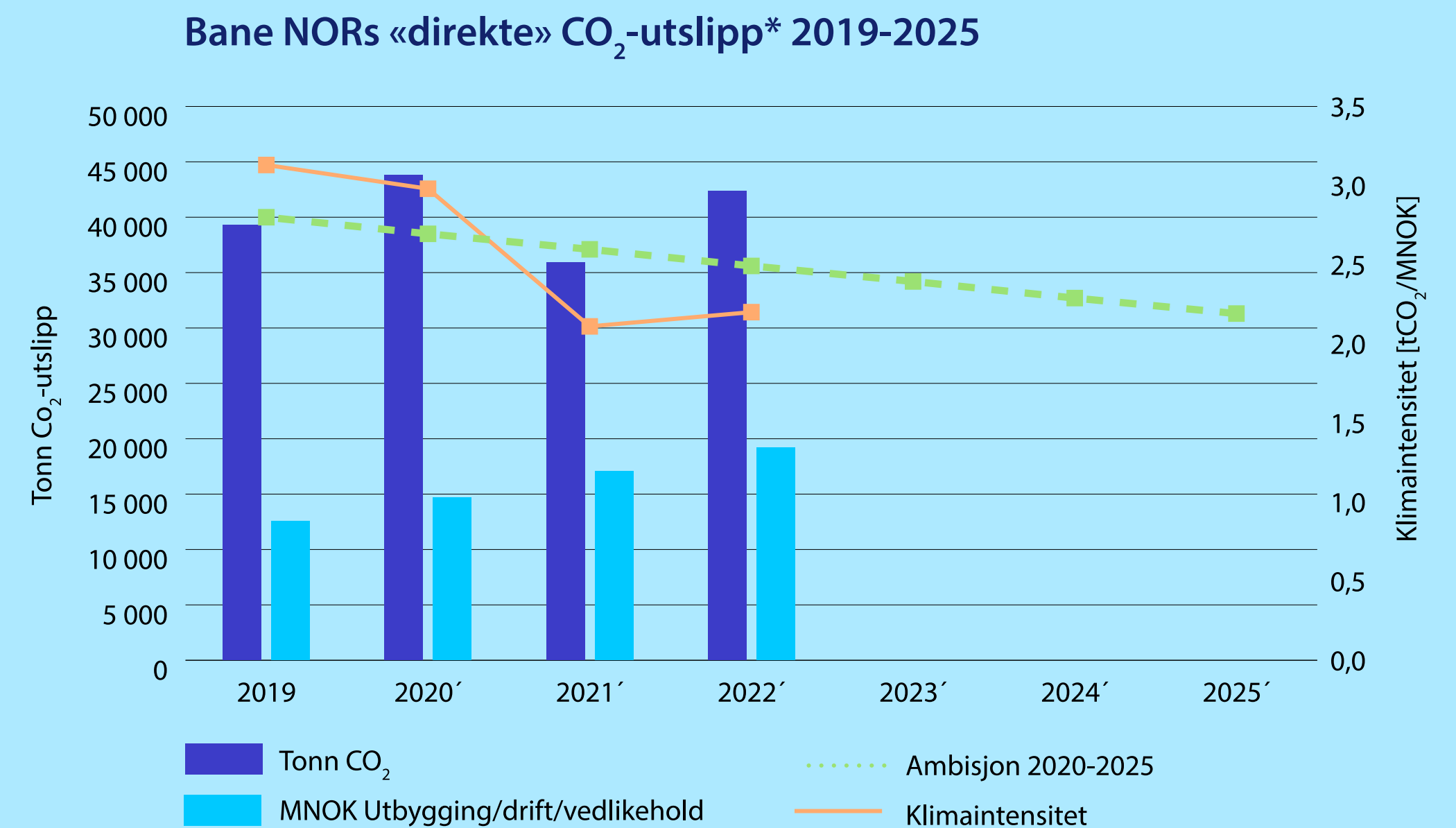




Figuren viser utslipp som teller på det norske utslippsregnskapet tilbake til baseline 2019, våre økonomiske investeringer i samme periode, samt klimagassutslipp per økonomisk aktivitet (utslippsintensitet). Dette oppsettet er under utvikling. Ulike klimaintensitets-faktorer vil videreutvikles ettersom vi får bedre datagrunnlag.

Effektivering av utslippsreduksjon oppnås ved tilrettelegging og gode beslutninger i tidligfase, kombinert med kontraktskrav som fremmer og underbygger klimamålene, eksempelvis:

- Det stilles klimakrav til materialene som benyttes. Utslipp fra materialer kan utgjøre opp til 80-90 % av de totale klimautslippene i et utbyggingsprosjekt.
- Det stilles krav til utslippsfrie maskiner, kjøretøy og utslippsfrie bygge- og anleggsplasser. Bane NOR gjennomfører pilotprosjekter for utslippsfrie anlegg (se tekstboks), og i enkelte utbyggingsprosjekter, slik som Nykirke-Barkåker og Drammen-Kobbervikdalen, er det stilt krav til fossilfrie og utslippsfrie løsninger.



\* utslipp som teller på det norske utslippsregnskapet, hovedsakelig fra drivstoff-forbruk i leverandørkjeden, ref tabell og omtale side 44



## Pilotordning for utslippsfrie anleggsplasser

For å få ned klimagassutslipp i transportsektoren igangsatte samferdselsdepartementet en pilotordning i 2022. Bane NOR søkte gjennomførte 6 pilotprosjekter som alle har et mål om å redusere klima- og miljøavtrykk wi egen aktivitet:

### Ombygging av dieseldrevet skinnegående kjøretøy til batteri

Lastetraktorer er den kjøretøygruppen til Bane NOR som blir mest brukt, og har et estimert CO<sub>2</sub>-utslipp på rundt 2000 tonn basert på totalt drivstofforbruk. Det finnes ikke lastetraktorer med batteridrift på markedet. Gjennom pilotprosjektet kartla Bane NOR hvordan en slik lastetraktor lar seg ombygge.

### Elektrisk gravemaskin til bygging av omformerstasjon i Sande

Bane NOR tok i bruk elektrisk gravemaskiner for å bygge omformerstasjon i Sande. Målet var å prøve ut en ladbar elektrisk maskin på anleggsplass utenfor byområder for å bidra til kunnskaps- og erfaringsinnsamling. Dette kan igjen bidra til at markedet vil få flere maskiner i drift, eller at tilgangen på maskiner bedre, samt at ladning og rigg kan bli enklere på sikt.

### Planlegging og utprøving av utslippsfrie løsninger på Narvik stasjon

Narvik stasjon skal få utvidet kryssingslengde og økt kapasitet på Ofotbanen. Her vil Bane NOR ta i bruk elektriske anleggsmaskiner for utvalgte faser i prosjektet. Dette er et mellomstort prosjekt hvor man bruker mindre eller mellomstore anleggsmaskiner, som gravemaskiner på 5-25 tonn, samt lettere hjullastere og dumpere. Ved å ta i bruk elektriske anleggsmaskiner i deler av prosjektet, vil man kunne sammenligne hvilket arbeid, i denne skalaen, som har størst potensiale for fossilfri anleggsdrift.

### Kartlegging av tilgjengelighet på fossilfrie maskiner i Rogaland

Pilotprosjektet kartla hvilke fossilfrie maskiner som er tilgjengelige i Rogalandsområdet, og hvordan disse kan utnyttes til å planlegge anleggsarbeid for nye adkomster på Sandnes. Det var viktig å kartlegge tilgjengelighet i markedet da dette er en forutsetning for å kunne stille realistiske krav til entreprenører. Det ble utarbeidet en rapport om hvilke fossilfrie maskiner som er tilgjengelige i Rogalandsområdet, og hvordan disse kan utnyttes til å planlegge anleggsarbeidet for nye adkomster på Sandnes.



### Testing av ladecontainer på anleggsplass

Bane NOR ønsker kunnskap om fordeler og ulemper knyttet til ladecontainer og logistikk på anleggsområdet, hvordan tilgang til strøm vil føre til redusert fossil energibruk, samt hva som er hensiktsmessig størrelse, kapasitet og effekt for en ladecontainer. Pilotprosjektet videreføres til 2023.

### Utvikling av systemer for overvåkning av maskiner og utstyslogistikk på anleggsplass

Bane NOR ønsker å videreutvikle kjent teknologi om automatisert innhenting av maskindata til bruk i byggherrens oppfølging, samt øke informasjon om energibehov og maskinsammensetning. Dette er blant annet viktig for å dimensjonere strøm og effektbehov. Piloten resulterte i en digital dashbord-løsning som gjør det mulig å følge med på, og optimalisere maskinparkens kjøre- og lademønster samt drivstofforbruk





## Ivareta og fremme stedegen natur

Tap av naturmangfold er en av våre største miljøutfordringer, og presset på naturområder gjennom særlig arealbruksendringer er stort. Norge har satt seg mål om å stoppe tapet av naturmangfold, sikre gode økosystem-tjenester og gi naturverdier et representativt vern. Bane NOR skal bidra til de nasjonale målene. Dette gjør vi blant annet gjennom å sikre miljøtilpasning og forsvarlig bygging og drift. Vi søker å unngå inngrep i natur, avbøter, restaurerer eller kompensere. Bane NOR gjennomfører utredninger og stedsspesifikke risikovurderinger i prosjektene slik at vi kan iverksette tiltak.

## Arealer med stor naturverdi og dyrket mark

Den største påvirkningen jernbanen har på natur skjer gjennom arealinngrep i forbindelse med hovedsakelig utbyggingsaktiviteter. Ifht gjeldende NTP er det definert en naturmangfoldsindikator for å vurdere inngrep i naturverdier av nasjonal eller vesentlig regional verdi. Arbeidet med naturmangfoldsindikator er under utvikling i samferdselssektoren.

Ingen av Bane NOR sine ferdigstilte utbyggingsprosjekter i 2022 hadde utslag på den gjeldende naturmangfoldsindikatoren. De hadde heller ikke nedbygging av dyrket mark.

## M1-verdier for miljøskade

Verdiene kan sees i nøkkeltabellen på side 93.

For utbyggingsaktiviteter har trenden for M1 gjennom 2022 vært nedadgående. Dette innebærer at det har vært en positiv utvikling. Ved utgangen av 2022 var rullerende gjennomsnitt på 2,7 mens rullerende gjennomsnitt per desember 2021 og 2020 var på henholdsvis 8,8 og 3,4. Målsetningen er et rullerende gjennomsnitt på 2,0.

De fleste hendelser som registreres i utbyggingsprosjektene er miljøhendelser med lav konsekvensgrad (konsekvensgrad 4 og 5). Gjennom året er det et fåtall hendelser med konsekvensgrad 3 dvs. som har moderat alvorlighetsgrad.

## Fremmedarter

I planlegging av utbyggingsprosjekter gjennomføres det kartlegging av fremmede arter og planteskadegjørere. Dersom fremmede arter eller planteskadegjørere identifiseres innenfor anleggsområdet skal det gjennomføres tiltak som hindrer spredning.



I driften er det fokus på de prioriterte, fremmede artene kjempebjørnkjeks, kjempespringfrø, parkslirekne og tromsøpalme. Disse kartlegges i forbindelse med vegetasjonskontroll på stasjonsområder og bekjempes aktivt, hovedsakelig ved bruk av sprøytemidler.

I 2022 ble 783 lokaliteter undersøkt, hvorav 25 var nye lokaliteter. 158 av lokalitetene ble sprøytet.

### **Dyrepåkjørsler**

I 2022 ble det påkjørt 2103 dyr på jernbanen hvorav dyregruppene elg, tamrein, rådyr og sau står for tilnærmet 90 %. Tallene er stort sett sammenlignbare med gjennomsnittet av siste tiårsperiode. Antallet sau som har ligget relativt stabilt rundt 300 individ i perioden 2012 – 2021 ser ut til å ha blitt merkbart redusert i 2022. Dette kan tyde på at tiltak som husdyrgjerder kan ha hatt en effekt.

Antall påkjørte dyr av arter med et særskilt forvaltningsbehov ligger noe over gjennomsnittet fra sist tiårs periode. Dette er arter det er spesielt viktig å følge utviklingen til.

### **Bruk av plantevernmidler**

Verdiene kan sees i nøkkeltabellen på side 93.

Glyfosat benyttes til vegetasjonskontroll. Det har vært et stabilt forbruk av glyfosat de siste årene, med en liten nedgang i 2021 og 2022. Tallene svinger dog noe mellom år, avhengig av vekstforhold og mengde vegetasjon langs sporet. Det er likevel indikasjoner på at fokus på redusert bruk av glyfosfat har hatt en effekt. Det sprøytes målrettet med avanserte systemer som er optimalisert med tanke på hensynssoner langs jernbane. For linjesprøyting stilles krav til utstyr som detekterer vegetasjon i ballast, slik at kun areal hvor vegetasjon er detektert blir behandlet.

### **Kartlegging og opprydding i forurenset grunn**

Historisk jernbaneaktivitet har ført til forurensing på mange av Bane NOR sine eiendommer. Det utøves risikobasert kartlegging hvor det tas prøver av lokaliteter med høy risiko for grunnforurensning. Opprydding av jernbanesviller og eldre dieseltanker har høy prioritet i miljøarbeidet. I 2022 ble flere områder ryddet opp og sanert, eldre dieseltanker ble fjernet og kartlegginger ble utført blant annet ved Hønefoss stasjon og Brattøra terminal.



## Rødlistede arter

Rødlistede arter kartlegges og konsekvens utredes i planleggingen av utbyggingsprosjektene. Avbøtende tiltak gjennomføres for å begrense negative konsekvenser av tiltaket i driftsfasen og i anleggsperioden. Ved ny informasjon oppdateres nasjonale databaser.

## Fremme forutsetningene for en sirkulærøkonomi

Bane NOR skal bidra til å fremme sirkulærøkonomi gjennom å sette søkelyset på gjenbruks- og gjenvinningsløsninger for eksisterende og nye bygg og anlegg.

Jernbanesektoren har en god tradisjon for gjenbruk. Når én bane får høyere tekniske krav, kan komponenter som skinner og hele broer flyttes og legges inn igjen på andre baner med lavere tekniske krav. Numedalsbanen har stedvis skinner som er nær femti år eldre enn banen og Flekkefjordbanen har broer som er tjue år eldre enn banen. Tar du Bergensbanen mellom Ål og Arna, reiser du forbi ikke mindre enn fem stasjonsbygninger som stod helt andre steder da de ble levert i 1882-83.

Jernbanen har fortsatt mange eldre signalanlegg, hvorav mange ikke lenger er tilgjengelig på markedet. Bane NOR er avhengig av et godt og effektivt restlager og gjenbruk av anleggsdeler på infrastrukturen.

I Bane NOR er det produksjonen av skinner, sporveksler, betongssviller, master og åk som står for cirka 60 % av innkjøpsomsetningen og som bidrar til størst klimagassutslipp. Bane NOR arbeider aktivt med resirkulering (for eksempel av isolatorer) og gjenbraker materiell på strekninger med lavere belastning. Sville-leverandørene har gjennomført en rekke tiltak, herunder redusert utslipp fra betong og resirkuleringer av betongsviller. I tillegg stilles det i konkurranser krav om resirkulert metall, eksempelvis minimum 75 % for master og åk.

I eiendomsutvikling etterspørres lavutslippsmaterialer i prosjekter hvor vi har ambisjon om BREEAM-sertifikat. I 2022 startet rehabiliteringsprosjektet for Marienborg maler- og snekkerverksted, som planlegger for høy grad av gjenbruk, i henhold til BREEAM-in-use. I tråd med forpliktelsene til Grønn Byggallianse har vi et mål om at eksisterende bygg skal kartlegges for endringspotensial før det eventuelt konkluderes med riving.

Avfall generert i utbyggingsprosjektene rapporteres månedlig fra entreprenør til byggherre. I drift- og vedlikeholdsprosjekter rapporteres mengder faktisk levert avfall/masser samt leveringssted månedlig, og det beregnes sorteringsgrad for avfall og gjenvinningsgrad for masser. For driftsbaser genereres avfallsrapporter på årlig basis fra leverandører vi har rammeavtale med.



På eiendomssiden stilles det krav til 90 % sorteringsgrad i utviklingsprosjekter. Ved prosjektet Voss Knutepunkt som ble ferdigstilt i 2022 oppnådde prosjektet en sorteringsgrad på 97,75 %. Verksteder stiller kontraktskrav i prosjekter, og har miljøstasjoner ved alle verkstedanlegg.

### Særlig om massehåndtering – muligheter og utfordringer

Prosjektene kan spare CO<sub>2</sub>-utslipp (massetransport og arealbruk), leveområder for mennesker, dyr og planter, trafikkbelastning for nærmiljøet og kostnader ved godt planlagt massehåndtering. Generelt utgjør massehåndtering en stor oppgave for våre prosjekter. Det gjelder særlig i prosjekter med tunnel eller store fyllinger og/eller skjæringer, men også generelt og forholdsmessig for de fleste prosjektene. Masser fjernes, flyttes, mellomlagres, deponeres, tilføres og bevares. Størst mulighet for å redusere massehåndteringen skjer ved valg av trasé i planfasen. Derneft kan massehåndteringen reduseres ved valg av teknisk løsning, og ved å planlegge for gjenbruk av massene i prosjektet. Bane NOR stilles krav til at leverandøren skal lage en massehåndteringsplan med størst mulig gjenbruk av masser og reduksjon av transport. Videre skal Miljødirektoratets faktaark M-1243 «Mellomlagring og sluttdisponering av jord- og steinmasser som ikke er forurenset» følges.





## Bærekraftsprisen 2022 til Bane NORs logistikkenhet som tilrettelegger for økt ombruk

I 2022 ble det for første gang utdelt en bærekraftspris i Bane NOR. Prisen skal bidra til å løfte fram medarbeidere som utgjør en forskjell, og som har gjort en innsats innen et eller flere av målene vi har satt for Bane NORs bærekraftsarbeid.

Bane NORs logistikkavdeling vant for sitt arbeid med ombruk av materiell. Etter at et prosjekt langs jernbanen er ferdigstilt kan overskuddsmateriell meldes inn til logistikk som bistår med å sortere overskuddsmateriell i ulike grupper. Det skilles mellom materiell som er i god stand og oppbevares på lokale beredskapslager, og det som fraktes til Bane NOR sitt sentrallager på Gardermoen, alternativt må kastes. På lageret blir utstyret gjennomgått, registrert og riktig merket før det plasseres på rett plass. Noe må også gås over så det blir som nytt igjen.

Et prosjekt som trenger jernbanemateriell, kan da gå til innkjøp av både nytt og nyoverhalt/ ombrukt materiell. På denne måten insentiverer vi til ombruk, og resultatet blir mer jernbane for pengene samtidig som vi forlenger levetiden til materiellet vårt, som er en viktig komponent i en mer sirkulær økonomi.

## Bidrag til FNs bærekraftsmål



Les mer i Bane NORs veikart 2021–2025 s. 10



## Status og veien videre

Status 2022 – hva gjorde vi?	Mål og tiltak fremover
<ul style="list-style-type: none"><li>• Utviklet ny metodikk for beregninger av klimautslipp fra arealbeslag.</li><li>• Arbeidet for å øke kvaliteten og dekningsgraden på klimaregnskap (direkte og indirekte utslipp).</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Arbeide med å bedre datainnsamling og kvalitet for klima- og miljø.</li><li>• Klimaregnskap tilbake til grunnlagsåret 2019, i henhold til samme metodikk som for 2022</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Igangsatt og delvis gjennomført seks pilotprosjekter på utslippsfrie anlegg</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Videreføre pilotprosjektet med testing av ladecontainer på anleggsplass</li><li>• Videreføre prosjektet med mulig ombygging av skinnegående kjøretøy</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Vurdert naturmangfoldsindikatoren for ferdigstilte utbyggingsprosjekter</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Arbeid med naturmangfoldsindikator er under utvikling i samferdselssektoren ihht initiativ i NTP-arbeidet.</li></ul>
<p>På flere områder ble det iverksatt opprydding, sanering og kartlegginger:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Miljøteknisk undersøkelse (Hønefoss)</li><li>• Opprydding av gamle dieseltanker</li><li>• Miljøopprydding og sanering av grunn (Sira, Sandnes og Neslandsvatn)</li><li>• Miljøsanering av kabellager (Narvik)</li><li>• Miljøkartlegging Brattøra</li><li>• Miljøopprydding Hjerkin St. Innlandet</li><li>• Opprydding langs spor og stasjoner Trøndelag og Innlandet</li><li>• Kartlegging forurenset grunn Fagervika</li><li>• Miljøopprydding Nordlandsbanen</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Fortløpende arbeid med kartlegging og opprydding.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Utvikling av logistikkportal</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Logistikkportal implementeres</li></ul>



## 3.5 Utvikle en bærekraftig leverandørkjede

Som en av Norges største innkjøpsorganisasjoner har Bane NOR et særlig ansvar for å lede an i arbeidet med å utvikle et ansvarlig og bærekraftig leverandørmarked.

Bane NOR gjennomfører rundt 500 anskaffelser årlig, kjøper årlig varer og tjenester for om lag 24 milliarder kroner og har en kontraktsporfølje på nærmere 100 milliarder kroner, fordelt på rundt 1600 kontrakter og rammeavtaler.

Vårt mål er å være en drivkraft for en bærekraftig bygg- og anleggsbransje gjennom hvordan vi gjennomfører våre anskaffelser, inngår og følger opp våre kontrakter, og samarbeider med og utvikler våre leverandører. Vi ønsker å være en attraktiv oppdragsgiver for bærekraftige og seriøse leverandører, og vi arbeider aktivt for å fremme et ansvarlig arbeidsliv, bekjempe arbeidslivskriminalitet og skape like konkurransevilkår for våre leverandører.

2022

218

Antall aktive prosjekter  
i HMSREG

79

Hoved- og underleverandører  
med skattefullmakt innen  
bygg og anlegg

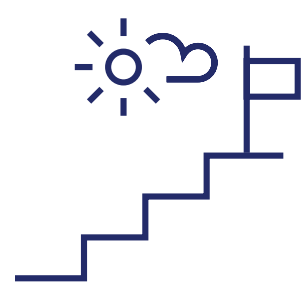
84

Hoved- og underleverandører  
med StartBANK-medlemskap  
innen bygg og anlegg



I våre kontrakter stiller vi tydelige krav til hvordan leverandørene skal ivareta lover og regler, menneskerettigheter, arbeidsforhold, samfunnsansvar, miljø og klima samt andre temaer innen bærekraft. Vi ønsker å være en pådriver for samarbeid og innovasjon i bransjen. For at alle skal dra i samme retning, samarbeider vi med leverandørene, andre byggherrer og bransje- og interesseorganisasjoner. Vi er blant medlem i Etisk Handel Norge – og rapporterer årlig om vårt arbeid med etisk handel. Vi samhandler videre med aktører som Skatteetaten, Arbeidstilsynet, politiet, NAV og Fair Play Bygg Oslo for å avdekke useriøse leverandører og bekjempe arbeidskriminalitet.

Vi gjennomfører kompetansekartlegging i anskaffelsesfunksjonen for å få oversikt over behov for kompetanse blant annet innenfor tema som aktsomhetsvurderinger, fagkompetanse på klima, miljø, sosialt ansvar og seriøsitet. Tiltak/kompetanseheving iverksettes overfor personer/grupper med behov, for – eksempel for anskaffelsesledere. Krav til bruk av HMSREG på våre bygg- og anleggsprosjekter, samt krav til StartBANK-medlemskap og signert skattefullmakt bidrar totalt sett til opplæring og utvikling av bransjen mht. bærekraftig forretningspraksis. Dette bidrar til at leverandører opptrer mer seriøst og skaper mer rettferdige konkurransevilkår.



#### Langsiktig ambisjon

Som profesjonell byggherre stiller vi målrettede krav, samtidig som vi sikrer rettferdig og like konkurransevilkår. Vi er dermed en drivkraft for leverandørers evne til å balansere miljømessige, økonomiske og sosiale hensyn i sin virksomhet og bidrar slik til å styrke deres konkurransekraft, langsiktige verdiskaping og omdømme.



### **Opprettholde god kontroll på leverandørers bærekraftsrisiko**

Det kommer stadig nye og skjerpede krav knyttet til risikovurderinger og oppfølging av leverandørkjeden. Eksempler på dette i 2022 er innføringen av åpenhetsloven og utviklingen innen sanksjonsregelverket. Fremover ønsker vi å drive målrettet opplæring både internt og eksternt samt ytterligere digitalisere prosesser for informasjonsinnhenting fra leverandører. Vi har fortsatt en vei å gå, men dette er et kontinuerlig arbeid som vil kreve at vi legger stein på stein – og søker å oppnå forbedringer over tid.

I arbeidet med implementeringen av åpenhetsloven i 2022 har vi etablert en ny prosess for aktsomhetsvurderinger. Med en omfattende leverandørkjede, vil det alltid være en iboende risiko for at arbeidsforhold og rettigheter ikke er så godt ivaretatt som de burde være. Våre aktsomhetsvurderinger har identifisert at entreprenørtjenester innen bygg- og anlegg og innkjøp av enkelte typer varer som jernbaneteknisk materiell, elektromekanisk utstyr,

rullende arbeidsmaskiner og utstyr, er to områder der risikoen for negativ påvirkning på menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold er forhøyet – og der det er behov for særlig aktsomhet.

I 2022 ble styringsdokumentene revidert spesielt med tanke på hvordan Bane NOR bidrar til og etterlever respekt for menneskerettigheter. Endrede og styrkede krav til kontroll på reelle rettighetshavere og opprinnelsesland for materialer og andre innsatsvarer har også medført en prioritering av arbeidet vårt med tredjepartskontroller. Overholdelse av sanksjonsloven med tilhørende forskrifter ble inntatt som nytt seriøsitetskrav i alle våre kontrakter i 2022. Bane NOR har i 2022 avdekket visse misligheter blant leverandørene, i hovedsak knyttet til brudd på arbeidsmiljøloven. Vi har vært i dialog med leverandørene for å rette opp i brudd, og i enkelte tilfeller sett oss nødt til å heve leverandørkontrakter på bakgrunn av dette.



## Følge leverandørene tett opp på etterlevelse av samfunnsansvar

I 2022 har vi også styrket våre IDD-rutiner («integrity due diligence») i forkant av og underveis i et eventuelt avtaleforhold, skjerpet våre krav i avtaler og konkurransegrunnlag, gjennomført flere seriositetskontroller og revisjoner samt økt andelen av leverandører som bruker elektronisk mannskapsregister på bygg- og anleggsplass (HMSREG) og andelen med StartBANK-medlemskap. Les også om hvordan vårt arbeid med å forebygge økonomiske misligheter, herunder i leverandørkjeden, under vårt prioriterte bærekraftstema om å «Styre anti-korrupsjon og habilitet».

## Bidrag til FNs bærekraftsmål



Les mer i Bane NORs veikart  
2021–2025 s. 12

## Status og veien videre

### Status 2022 – hva gjorde vi?

- Etablert ny prosess for og gjennomført aktsomhetsvurderinger av leverandørporteføljen
- Revidert og innført spissede seriositetskrav i kontrakter og i konkurransegrunnlag, inkl. mtp. sanksjonsregelverk
- Styrket gjennomføringen av IDD («integrity due diligence») i forkant av og underveis i en eventuell kontrakt
- Økt andel leverandører og underleverandører med StartBANK-medlemskap og skattefullmakter
- Økt antall prosjekter som bruker HMSREG
- Gjennomført leverandørdag med bærekraft som hovedtema
- Innført ny godkjenningsordning for leverandører som leverer sikkerhetstjenester til Bane NOR
- Gjennomført seriositetskontroller og revisjoner
- Innført BREEAM infrastructure som sertifiseringsordning for større prosjekter

### Mål og tiltak fremover

- Utvikle interne veiledere med forslag til spissede klima- og miljøkrav og egnede kvalifikasjons- og tildelingskriterier for ulike kontrakter
- Målrettet opplæring internt og eksternt
- Øke andel prosjekter hvor det blir stilt spissede miljøkrav i kontraktene
- Øke andel prosjekter som benytter BREEAM infrastructure-sertifisering
- Øke bruken av dashboard for bærekraft hos ledere og kontraktsrådgivere
- Ytterligere digitalisere prosesser for innhenting av informasjon og rapportering på seriositet, klima og miljø
- Gjennomføre flere kontroller og revisjoner av leverandører, og påse at de gjennomfører tilsvarende i sin leverandørkjede



## 3.6 Sikre kompetent og godt arbeidsmiljø

**– Våre medarbeidere er vår viktigste ressurs. Et godt og sikkert arbeidsmiljø med kompetente og motiverte medarbeidere er derfor høyt prioritert.**

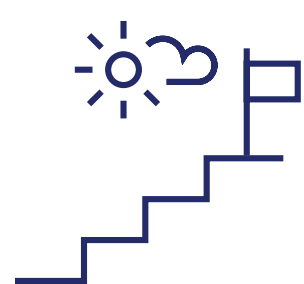
Bane NOR arbeider målrettet for et godt arbeidsmiljø som bygger på en verdibasert og resultatorientert bedriftskultur, og som ivaretar sikre, gode og likestilte arbeidsforhold i virksomheten. Våre verdier, etiske retningslinjer og lederprinsipper skal være i kjernen av vår identitet. Vi har, og vil fortsette å ha, et fokus på å sikre et stabilt og høyt engasjement til vårt samfunnsoppdrag blant våre ansatte.

For å sikre at våre medarbeidere er engasjert i vårt samfunnsoppdrag, har vi iverksatt flere tiltak både mot potensielle og eksisterende medarbeidere. Formålet med tiltakene er å være en attraktiv arbeidsgiver som tiltrekker seg

ledende kompetanse og talenter, og for å utvikle og beholde kompetansen vi allerede har. Bane NOR har flere aktiviteter rettet mot studenter, blant annet ulike trainee-programmer, som videreutvikles fortløpende.

I 2022 ble det etablert flere program og opplæringsløp;

- Utviklingsprogram for assisterende banesjef
- Drifts- og vedlikeholdsskolen
- Opplæringsløp for byggeledere
- Programserien «Ledelse på skinner» som har blitt gjennomført for alle ledere i Bane NOR
- Lederprogrammet «På sporet av ledelse» med formål om å motivere og utvikle Bane NORs unge ledertalenter i Bane NOR, slik at vi kan rekruttere fremtidens ledere fra egne rekker.



### Langsiktig ambisjon

Bane NOR er en attraktiv arbeidsgiver som tiltrekker, utvikler og beholder ledende kompetanse. Vi har et sterkt kompetansemiljø med engasjerte medarbeidere som har gode muligheter for læring og utvikling.

Ut over alminnelig HMS-arbeid, som opplæring av ledere, ansatte, verneombud og AMU-medlemmer, samt medvirkning gjennom arbeidsmiljøutvalg, verneombudsordningen og AKAN-kontakter, har vi seneste år satt søkelys på kontorkonseptet vårt, og begynt arbeidet med å videreutvikle dette. Gjennom prosjektet «Fremtidens arbeidsplass,» har vi kartlagt arbeidsvaner og ønsker om fremtidige arbeidsformer blant våre ansatte. Vi har blant annet lagt mer til rette for fleksibilitet med tanke på bruk av hjemmekontor og inntatt en mer livsfaseorientert tilnærming til arbeidshverdagen.

I 2022 ble det også gjennomført en kulturkartlegging for å få innsikt i hvordan medarbeidere opplever Bane NORs organisasjonskultur. Hovedfunnene viser at medarbeidere og ledere opplever at organisasjonskulturen er preget av kontroll og effektivitet. Vi ønsker at kulturen skal utvikles mer i retning av samarbeid, innovasjon og utvikling, og at medarbeiderne også opplever organisasjonskulturen å være i tråd med dette. Disse perspektivene harmoniserer godt med konsernstrategien og verdiene i Bane NOR, og bygges inn iblant annet kurs, utviklingsprogrammer, introduksjonsdag for nyansatte og lederutvikling.

2022

29,5

**Arbeidsgiverattraktivitet  
(rangering)**

4,1

**Medarbeiderengasjement  
(poeng)\***



Resultatene fra seneste års medarbeiderundersøkelse er generelt sett gode. Medarbeiderundersøkelsen fra 2022 viser blant annet at mange ansatte i høy grad opplever at kompetansen de besitter er nødvendig for å løse arbeidsoppgaver på en god måte, og at de får brukt sin kompetanse. I tillegg har mange god kjennskap til hva som forventes av dem. Resultatene innenfor KPI'ene vi følger på området (endring og forbedring, engasjement og stolthet, kompetanse og arbeidsmiljø), viser høyest score på kompetanse, og lavest på endring og forbedring. Engasjement har gått litt frem i 2022, mens de andre områdene ligger stabilt.

Les også om vårt arbeid med å ivareta henholdsvis sikkerhet og likestilling og mangfold blant våre ansatte, under våre to prioriterte bærekraftstema om dette.

## Bidrag til FNs bærekraftsmål



Les mer i Bane NORs veikart  
2021–2025 s. 14

## Utvalgte nøkkeltall om ansatte og turnover ved utgangen av 2022

	Total	U30	30-49	50+	Menn	Kvinner
Gjennomsnittlig antall ansatte	3337,1	282	1500,5	1554,7	2207,2	1129,9
Nyansettelser	370	102	219	49	247	123
Ratio nyansettelser	11,10 %	36,20 %	14,60 %	3,20 %	11,20 %	10,90 %
Fratreden frivillig	322	36	162	124	215	107
Oppsigelser eget ønske	240	36	162	42	145	95
Turnover med pensjon	9,60 %	12,80 %	10,80 %	8,00 %	9,70 %	9,50 %
Turnover uten pensjon	7,20 %	12,80 %	10,80 %	2,70 %	6,60 %	8,40 %



## Status og veien videre

### Status 2022 – hva gjorde vi?

- Etablerte mulighet for fleksibilitet når det gjelder arbeid hjemmefra
- Etablerte HR-kompetansesenter for bedre tjenesteleveranser
- Deltatt i arrangementer ved relevante utdanningsinstitusjoner, som uka ved NMBU
- Etablering av program og opplæringsløp for store målgrupper som skal ivareta nye roller eller fylle den rollen/stillingen de har i dag
- Jobbet aktivt med ambassadører for digital læring, med fokus på MS Office 365
- Gjennomført lederprogrammene «å vokse i lederrollen» og «ledelse på skinner»
- Igangsatt lederprogrammet «Samspill og ledelse» for oppgaveledere
- Igangsatt utviklingsprogram for unge ledertalenter «På sporet av ledelse»
- Sped begynnelse i diskusjoner av karriereveier
- Introdag for nyansatte der alle får møte konsernledelsen og lære om Bane NOR

### Mål og tiltak fremover

- Etablere felles verktøy for omstillingsprosesser
- Etablere konsept for medarbeiderskap
- Utvikle livsfasepolitikk
- Etablere standardisere inntak av praksiskandidater
- Bygge intern stolthet og Bane NOR-ambassadører mot det eksterne markedet
- Uka 2023 ved NTNU
- Fokuserer på områder med kritisk mangel på kompetanse og kapasitet for synlighet og rekrutteringer
- Etablere kompetansenettverk på tvers av Bane NOR
- Etablere felles systematikk for funksjoner av betydning for sikkerhet m/IKT-støtte
- Digitalisere flere arbeidsprosesser
- Få på plass nytt lederutviklingsprogram
- Igangsette et arbeid for å sette retning for forfremmelser i stillingsstrukturen

## 3.7 Ta ansvar for kulturminner og naturmiljø

–Bane NOR forvalter over hundre år med jernbanehistorie og eier både vernede tekniske kulturminner og bygninger. Dette utgjør en verdi som skal tas vare på og utvikles videre i tråd med nasjonale ambisjoner på området. Bane NORs kulturarv skal bevares etter prinsippet om bærekraftig forvaltning gjennom bruk.

I forvaltningssaker, utbyggings- og utviklingsprosjekter foretar vi nødvendige vurderinger av kulturminnehensyn.

Når det gjelder bruk, vern og vedlikehold av infrastruktur og eiendommer har vi dialog med kulturminnemyndigheter og berørte grunneiere.

Bane NOR har egen fagkompetanse innen kulturminnevern som skal sikre at vi har oppdatert kunnskap om forvaltning, drift og vedlikehold av vernede jernbanekulturminner.

Lov om kulturminner, plan- og bygningsloven, «Opplev Norge – unikt og eventyrlig» og «Nye mål i kulturmiljøpolitikken» er relevant lovverk og stortingsmeldinger om fagtema.

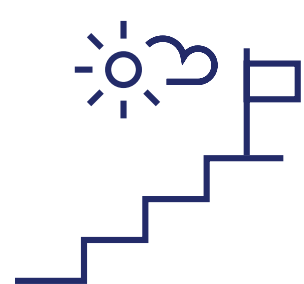
<sup>1</sup> St.meld. nr. 19 (2016–2017) Opplev Norge – unikt og eventyrlig

<sup>2</sup> St.meld. nr. 16 (2019–2020) Nye mål i kulturmiljøpolitikken. Engasjement, bærekraft og mangfold

---

### Langsiktig ambisjon

Bane NOR forvalter sin kulturarv på en framtidsrettet og ansvarlig måte, og bidrar med det til å bevare og formidle Norges allsidige jernbanehistorie, med dens tradisjonsrike byggeskikk og imponerende ingeniørkunst, til beste for kunder og besøkende i dag og for ettertiden.





Tabell 1: Eksempler på tiltak for måloppnåelse av bærekraft.

Navn	Beskrivelse
Gamle Vossebanen	<p>Gjennomført flere sikkerhets- og verdibevarende tiltak på og langs Gamle Vossebanen (herunder sporjustering, skilting av private planoverganger, svillebytte og overflatebehandling av broer)</p> <p><b>Tiltak:</b> Gjenbrukt brostein, planovergangskiosker, plattformkantstein, signaler, skinner og skinnebefestigelse mm. på og langs Gamle Vossebanen.</p>
Rallarvegen Bergensbanen	<p>Rallarvegen Bergensbanen er den gamle anleggsveien som er brukt under bygging av Bergensbanen fra Haugastøl til ned Myrdalsvingene, totalt 67 km. Kulturminneområdet er prioritert med strekningen Finse-Vatnahalsen/Myrdal-Kårdal, totalt 38 km. Tiltak utføres også på strekningen Haugastøl-Finse.</p> <p><b>Tiltak:</b> Generelt vedlikehold med grusing, vegetasjonsrydding og rensk av grøfter og stikkrenner. Restaurering av murer, stikkrenner og kulverter. Utskiftning av plast/betongrør til steinsatt stikkrenne. Skifte ut smijerns gjerde. Nye informasjons skilt er produsert og under oppsett langs veien.</p>

Bøla bru og Valøy kulturmiljø	<p>Valøy kulturmiljø med Bøla bru ligger rett nord for Steinkjer, ved Snåsavatnet og med helleristningsfeltet «Bølareinen» som nærmeste nabo. Bøla Bru er en av fire steinhvelvsbruer som på en vel 5 km lang strekning rett nord for Steinkjer (Nordlandsbanen). Bøla bru er den mest kjente og er et meget fint eksempel fra steinhvelvepoken i norsk jernbanebygging.</p> <p><b>Tiltak:</b> Senke og sentrere sporet tilbake til opprinnelig beliggenhet for riktig belastning og sikre videre bruk av Bøla bru. Etableres ny støttemur langs sporet like nord og øst for brua som sikring og avgrensing opp imot helleristningsfeltet. Formidlingstiltak med skilting i samarbeid med Fylkeskommune og Steinkjer kommune.</p>
Skansen bru	<p>Skansen bru, en klaffebru som basert på likevektsprinsippet, ligger ved innkjøring til Trondheim stasjon og er den eneste i sitt slag på det norske jernbanenettet. Skansen bru er fredet.</p> <p><b>Tiltak:</b> Skansen bru er rehabilitert i perioden 2019 – 2023. Hovedsakelig har arbeidene bestått i istandsetting av redskapsbu, overflatebehandling av brua, reparasjon/utskifting av lager, etablering av nytt automatikkanlegg for heving og senkning av brua i maskinhus/styrhus, reparasjon/utskifting av kledning og tak samt nye vinduer på styrhuset, asbestsanering, samt branntekniske tiltak i maskinhuset, utskifting av dempersystem på bruspass og svillebytte</p>
Lademoen stasjon	<p>Lademoen stasjonsbygning ble i 2022 tilbakeført til opprinnelig uttrykk. På 1960-tallet ble det gjort flere endringer på stasjonen. I 2022 ble tresonit-platene fjernet og gammelt panel, detaljerte vindus- og dørromramminger og annen detaljering/utsmykning ble tilbakeført. Bygningen har vern etter plan- og bygningsloven</p>
Gjøvik stasjonsbygning	<p>I 2022 ble det utført vedlikeholdsarbeid på Gjøvik stasjonsbygning, blant annet utbedring av fasader og utskifting av takrenner og -nedløp. Bygningen er fredet.</p>

## Bidrag til FNs bærekraftsmål



Temaet har hovedfokus på mål 11: bærekraftig byer og samfunn pkt. 1.4 ved å styrke innsatsen for å verne og sikre kultur- og naturarven. Les mer i Bane NORs veikart 2021–2025 s



## Status og veien videre

### Status 2022 – hva gjorde vi?

- Landsverneplan for jernbanens kulturminner (LVP) er under arbeid i henhold til avtale mellom Bane NOR og Jernbanedirektoratet.

### Tekniske kulturminner

- Tiltak Gamle Vossebanen
- Tiltak Rallarvegen langs Bergensbanen.
- Tiltak Valøy kulturmiljø og Bøla bru (Nordlandsbanen)
- Tiltak Skansen bru

### Bygninger, stasjoner og kulturmiljø.

- Tiltak Lademoen stasjon (Trønderbanen)
- Tiltak Gjøvik stasjon

### Mål og tiltak fremover

- Sikre kulturarv gjennom kunnskap og formidling av kulturminneverdier
- Tekniske kulturminner ivaretas gjennom forsvarlig forvaltning i henhold til gjeldende regelverk
- Bane NOR hensyntarrkulturminneinteresser når det skal gjøres tiltak som berører objekter med vernestatus



## 3.8 Bidra til likestilling og mangfold

- *Bane NOR ønsker å være en arbeidsplass som preges av respekt, toleranse og tillit. Vi tror på at mangfold blant våre medarbeidere gir oss nye perspektiver og bidrar til at vi løser våre oppgaver på en bedre måte.*

Bane NOR har nulltoleranse for diskriminering, og aksepterer ikke usaklig forskjellsbehandling. Vi arbeider aktivt for å hindre forskjellsbehandling på grunnlag av kjønn, graviditet, permisjon ved fødsel eller adopsjon, omsorgsoppgaver, etnisitet, alder, religion, livssyn, funksjonsnedsettelse, seksuell orientering, kjønnsidentitet, kjønnsuttrykk eller alder. Dette arbeider vi aktivt med i alle deler av organisasjonen, men spesielt innenfor rekruttering, lønns- og arbeidsvilkår, karriereutvikling og forfremmelse.

At vi har nulltoleranse for diskriminering er forankret i-, og fremgår klart av Bane NORs verdier og styrende dokumenter, og vektlegges ved blant annet ledertrening og intern opplæring. Mangfold og likestilling er inkludert i dillematrening for ledere og utvalgte avdelinger. Mangfold er også et tema i den årlige medarbeiderundersøkelsen, og fra og med 2022 inngår temaet i det årlige, obligatorisk e-læringskurset i etikk og samfunnsansvar.

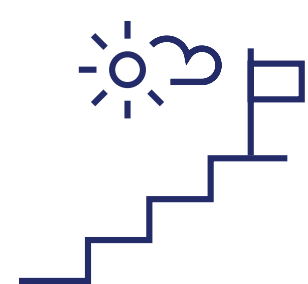




Gjennom tydelige retningslinjer, forebyggende arbeid og god oppfølging av varsler, ønsker Bane NOR å hindre trakassering og uønsket adferd blant både fast ansatte og innleide

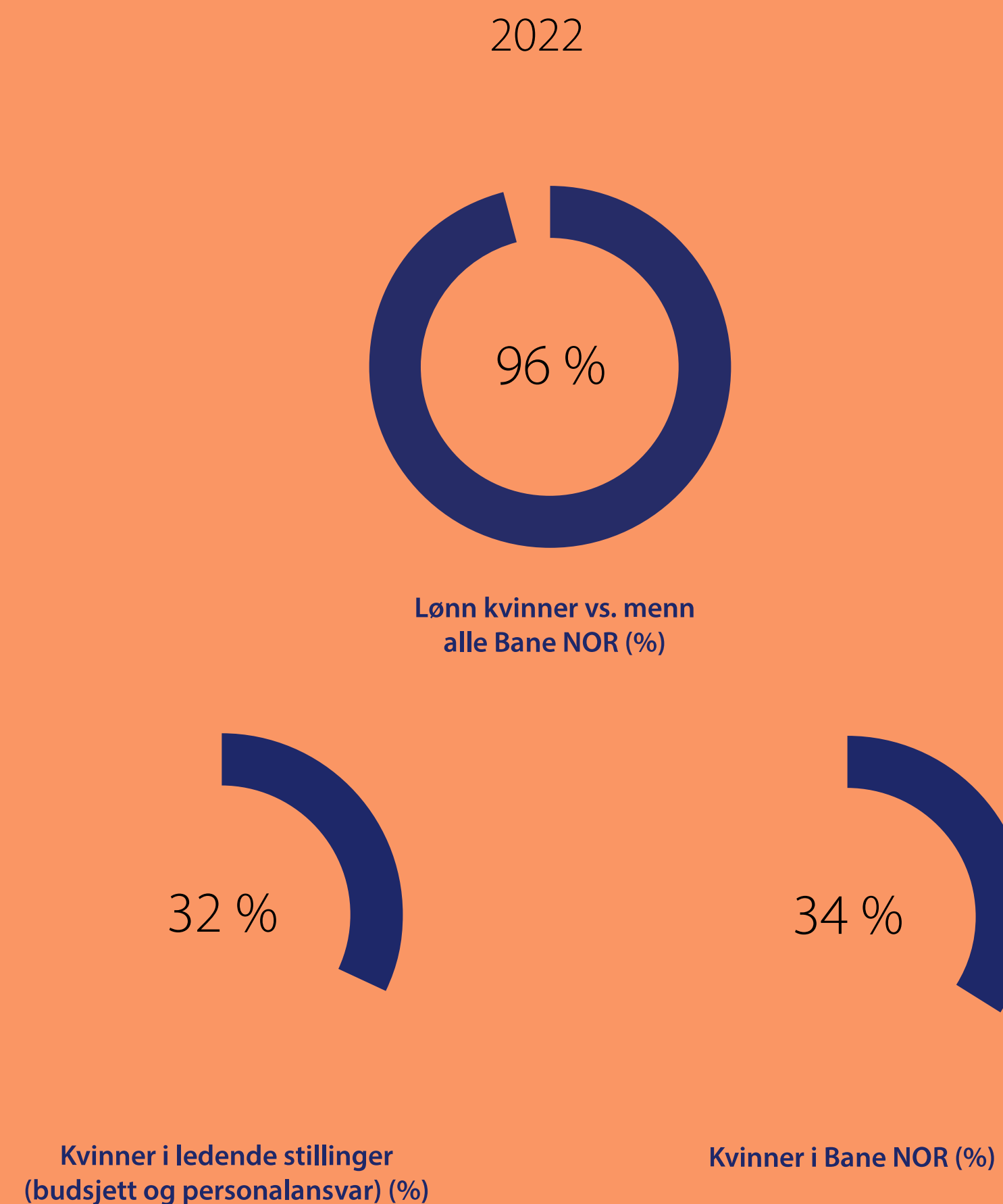
I Bane NOR er 33,9 av de ansatte kvinner. Det syns vi er for lavt. Vi har skjev kjønnsfordeling fordi vi i stor grad rekrutterer fra mannsdominerte utdanningsgrupper. Det er en forklaring, men ikke en unnskyldning. Vi må fremover tenke på nye måter, slik at vi kan rekruttere flere kvinner, også fra typisk mannsdominerte utdanninger.

Et satsningsområde for Bane NOR er arbeidet med likestilling, inkludering og mangfold i egen virksomhet. Vi skal utarbeide konkrete mål og tiltak, og innføre ytterligere indikatorer for å måle, og dermed styrke, mangfold og likestilling i virksomheten.



#### Langsiktig ambisjon

Bane NOR preges av et inkluderende og mangfoldig arbeidsmiljø der vi er nysgjerrige på hverandre og bruker hverandres kompetanse for å utvikle gode løsninger



Et satsningsområde for Bane NOR er arbeidet med likestilling, inkludering og mangfold i egen virksomhet. Vi skal utarbeide konkrete mål og tiltak, og innføre ytterligere indikatorer for å måle, og dermed styrke, mangfold og likestilling i virksomheten.

En kan lese mer om hvordan vi jobber aktivt for likestilling og ikke-diskriminering i vår årlige redegjørelse om dette i henhold til likestillings- og diskrimineringsloven § 26 og § 26a, som er tilgjengelig på vår nettside.

## Bidrag til FNs bærekraftsmål





## Status og veien videre

### Status 2022 – hva gjorde vi?

- Samarbeidet med virksomheten «Sammen om en jobb» som jobber for å få innvandrere med høyskole- og universitetsutdanning inn i arbeidslivet
- Gjennomføring av interne og eksterne kommunikasjonsaktiviteter i forbindelse med Kvinnedagen, Pride-måned og Verdensdagen for psykisk helse
- Dilemmatrening for alle ansatte på Bane NORs intranett
- Tok inn mangfold som eget tema i 2022-versjonen av obligatorisk årlig e-læringskurs i etikk og samfunnsansvar for alle ansatte
- Kartla holdninger til mangfold gjennom å innta mangfold som tema i den årlige medarbeiderundersøkelsen
- Inkludering og mangfold var tema på ledersamlinger

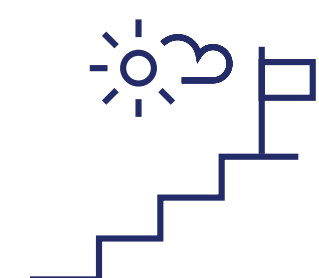
### Mål og tiltak fremover

- Etablere ambisjon og målbilde for Bane NORs arbeid med likestilling, inkludering og mangfold
- Arbeide videre med å sikre at vi har prosesser og rutiner som fremmer målet om å være en inkluderende og mangfoldig organisasjon
- Utvikle et nytt lederprogram, der likestilling og mangfold blir ett av temaene

## 3.9 Styrke anti-korrupsjon og habilitet

- Bane NOR er en stor samfunnsaktør med et viktig samfunnsoppdrag. I dette ligger et viktig ansvar for å ivareta god forretningsetikk og aktivt forebygge økonomiske misligheter, herunder korrupsjon.

Vår rolle som byggherre i flere av landets største samferdselsprosjekter, med et bredt nettverk av internasjonale leverandører, forsterker behovet for å sikre åpenhet, etterrettelighet og transparens i alt vi gjør.



### Langsiktig ambisjon

Gjennom målrettede aktiviteter som fremmer bærekraftig ansvarlig atferd hos våre medarbeidere og samarbeidspartnere, har vi redusert den personlige risikoen (atferd og aktiviteter som bryter med styringsdokumenter og lovkrav) til et minimum. Samtidig er statsforetakets nulltoleranse for brudd på etiske retningslinjer og korrupsjon innarbeidet i alt av aktiviteter og videreført som krav i praksis hos våre samarbeidspartnere.

2022

4108

Antall ansatte som har fullført e-læringskurs om etikk og samfunnsansvar

1566

Antall habilitetsregisteret-profiler

44

Antall varslingsaker

7

Antall og andel av virksomheten vurdert mot korrupsjonsrisiko og vesentlige identifiserte risikoer for korrupsjon

0

Bekreftede tilfeller av korrupsjon og korrigerende tiltak



## Antikorrupsjon

Gjennom organisering, styringsdokumenter og opplæring, etablerer Bane NOR et klart standpunkt mot enhver form for korrupsjon og påvirkningshandel. «Tonen fra toppen», varslingsrutiner, etikktrening og tredjeparts-kontroller, er sentrale ingredienser i dette arbeidet. I praksis innebærer dette at alle som utfører oppgaver på vegne av Bane NOR skal utvise stor forsiktighet, både i rollen som beslutningstaker og i møtet med andre beslutningstakere. Å tilby, gi, akseptere eller motta en utilbørlig fordel er strengt forbudt.

Utover dette skal vi bidra til å motarbeide enhver form for korrupsjon. Korrupsjon handler ikke bare om penger, men kan også innebære å tilby eller motta verdigjenstander eller tjenester for å oppnå eller yte urettmessig forskjellsbehandling. Alle slike utilbørlige fordeler som er utvekslet uten saklig forretningsgrunn og gitt for å påvirke en beslutning, er brudd på Bane NORs retningslinjer.

## Habilitet og interessekonflikt

Habilitet og tillitt til beslutningsprosesser er viktig. Prosesser og beslutninger skal være objektive og upåvirket av utenforliggende hensyn og forhold. Vi er åpne om enhver rolle, relasjon, eierskap eller andre forhold som kan medføre spørsmål om vår habilitet.

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

Det gjøres en årlig vurdering av hvem som er underlagt krav om å ha profil i habilitetsregisteret i tillegg til dem som arbeider med anskaffelser og/eller har budsjettfullmakt. Det gjennomføres en årlig, uavhengig kvalitetssikring av profilene til medarbeidere som har et særskilt ansvar.

## Anti-hvitvasking

Hvitvasking er å sikre utbytte fra en straffbar handling gjennom å tilsløre midlenes opprinnelse. Å «hvitvaske» er å gjennomføre ulike handlinger for å integrere de ulovlige midlene i en lovlig økonomi. I Bane NOR tar vi ikke del i noen form for hvitvasking av penger, og vi påser igjennom vårt internkontrollsystem at finansielle transaksjoner ikke blir brukt til å hvitvaske penger.

I 2022 var hvitvasking et prioritert område i Bane NORs kontrollplan. Risikoindikatorer for bygg og anlegg samt eiendom tilsier en forhøyet risiko for hvitvasking. I kontrollen inngikk blant annet detaljerte kontroller av et representativt utvalg av eiendomsprosjekter

## Bidrag til FNs bærekraftsmål





## Status og veien videre

### Status 2022 – hva gjorde vi?

- Risikovurderingene danner grunnlaget for prioriteringer i årsplan for 2022
- Risikovurderingen legges frem for øverste ledelse årlig, men vesentlige risikoelementer flagges regelmessig eller ved behov.
- Menneskerettigheter sin rolle i risikovurderingene ble utvidet.
- Opplæringskonsepter gjennomført som planlagt: obligatorisk e-læring, dilemmatreninger, konkurranser for alle med etiske dilemmaer på intranettet og introduksjon for nyansatte på nyansattdagen.
- Årsplan for habilitetskontroller er fulgt med regelmessig rapportering.
- Videreutvikling av habilitetsregisteret og registerets rolle i forebygging av inhabilitet og mulige misligheter
- Kontinuerlig vurdering av forbedringsmuligheter i habilitetsregisteret og egne rutine knyttet til habilitet.
- Nøkkelkontroller og KPIer for compliance er digitalisert (dashboard)

### Mål 2023-2025

- Videreutvikling av risikovurderinger- tilpasses rettsutvikling, eiers forventninger og Bane NORs samfunnsansvar
- Opplæringsmaterialet og aktivitetene revideres årlig og tilpasses Bane NORs risikoprofil (f.eks. e-læringer, ansikt til ansikt dilemmatreninger).
- Tredjepartskontroller for integritet er etablert for alle kontraktsinngåelser
- Videreutvikling av habilitetsregisteret og registerets rolle i forebygging av inhabilitet og mulige misligheter.

## 3.10 Ivareta sikkerhet

– Bane NOR har sikkerhet som sin høyeste prioritet. Selv om jernbanen er regnet som en trygg form for transport, arbeides det kontinuerlig med å løfte sikkerhetsnivået. Dette er viktig for å håndtere endrede forutsetninger, herunder klimapåvirkning og -risiko, og særlig viktig for å ivareta rollen som en ansvarlig og pålitelig arbeidsgiver, byggherre og samfunnsaktør, samt for å oppnå «nullvisjonen» om ingen drepte på jernbanen. Bane NORs kontinuerlige arbeid med sikkerhet er også en forutsetning for å kunne levere høy forutsigbarhet og punktlighet.

### Overordnet strategi for sikkerhet og kvalitet – «nullvisjonen»

Vi har et mål om at ingen skal bli drept eller hardt skadd som følge av vår virksomhet, og vi har heldigvis få fatale ulykker på jernbanen. I 2022 hadde vi dessverre en dødsulykke hvor en person ble påkjørt av toget og to alvorlige personskader, en strømutykke og en påkjørsel ved en av våre terminaler – begge entreprenører.

2022

0,7

H1-verdi (Bane NOR),  
antall fraværsskader  
pr mill. arbeidstimer

5,2

H1-verdi (entreprenører),  
antall fraværsskader  
pr mill. arbeidstimer

1,1

H2-verdi (Bane NOR), antall  
arbeidsrelaterte personskader  
pr mill. arbeidstimer

12,4

H2-verdi (entreprenører), antall  
arbeidsrelaterte personskader  
pr mill. arbeidstimer

2021

0,3

H1-verdi (Bane NOR),  
antall fraværsskader  
pr mill. arbeidstimer

5,1

H1-verdi (entreprenører),  
antall fraværsskader  
pr mill. arbeidstimer

0,7

H2-verdi (Bane NOR), antall  
arbeidsrelaterte personskader  
pr mill. arbeidstimer

13

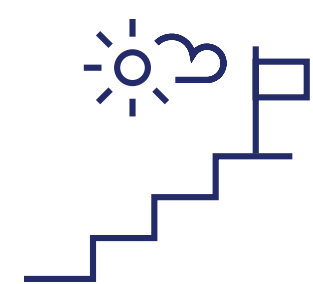
H2-verdi (entreprenører), antall  
arbeidsrelaterte personskader  
pr mill. arbeidstimer



Bane NOR følger nøye med i utviklingen av personskader både for ansatte og entreprenører/innleide. H1 og H2 verdiene for egne ansatte har holdt seg på et stabilt lavt nivå gjennom 2022 (H1 = 0,7 og H2 = 1,1). For entreprenører er det en svak økning i H1 verdien (5,2) og en stabil H2 verdi (12,4), noe som gjør at begge ligger over målene for 2022.

Å redusere skadefrekvens vil være et fokusområde i 2023;

- Sikring og sanering av planoverganger er et prioritert innsatsområde.
- Den tragiske ulykken på Filipstad i 2019 og hendelsen i Romeriksporten hvor et Vy-tog ble sittende fast i 4 timer i tunnelen, er sterke påminnelser om at arbeidet med å styrke sikkerheten alltid må ha prioritet. Pålegg og læring fra disse to hendelsene følges opp tett.



#### Langsiktig mål

Kontunierlig forbedring av sikkerhet og digital sikkerhet

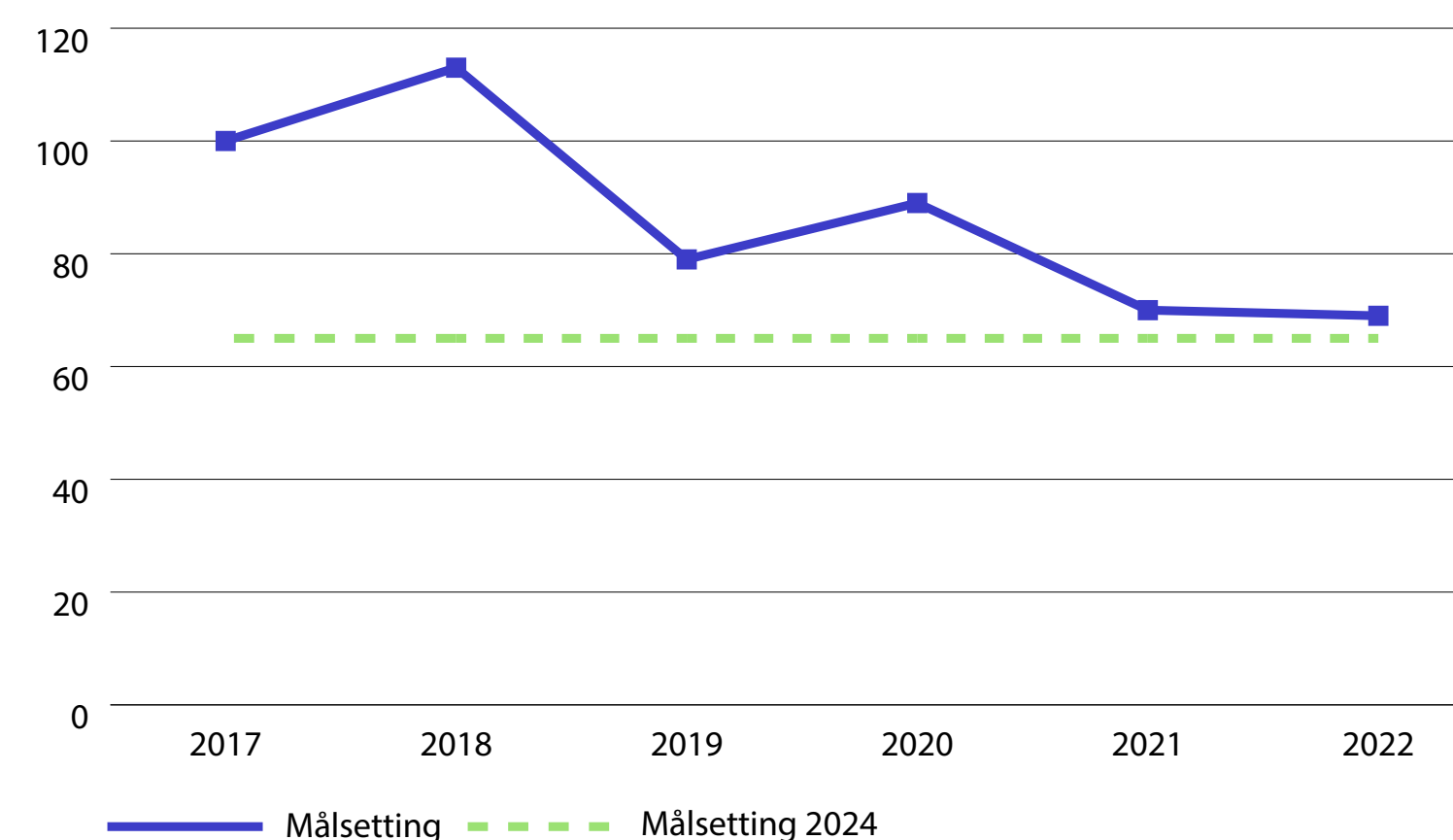
Bane NOR har et overordnet ansvar for sikkerheten på jernbanen og for sine ansatte. Det viktigste er å sørge for din og min sikkerhet. Vi skal alle trygt hjem.

## Risikostyring

Risikostyringen for sikkerhet i Bane NOR er overordnet styrt gjennom topp 10 riskene, og som måles gjennom topprisk-indeksen. Denne sammen med ERA sin modenhetsvurdering, som følges opp hver måned, er strategiske KPler som rapporteres til styret.

Indeksen bygger på hendelser og tilløp med alvorlig potensiell konsekvens knyttet togfremføring og sikkerhet på anleggsplass. I 2022 ble det gjort enkelte justeringer i rekkefølge innenfor risiko-bildet i samråd med KL, blant annet ved at «Lammelse av togtrafikken» ble innført. «Brann i gammel tunnel» utgikk fra listen. Utviklingen av topp-risk indeks har hatt en jevn nedgang siden 2017, og ligger nå bedre enn målsettingen på 70 %.

Topp-risk indeks (år)



## Risiko

- 1 Sammenstøt tog-person/kjøretøy på planovergang
- 2 Sammenstøt tog-person (utenfor planovergang)
- 3 Avsporing (knyttet til underbygning/utglidning)
- 4 Sammenstøt tog-tog
- 5 Ulykke under arbeid i og ved spor
- 6 Arbeidsulykke (ansatt/entreprenør)
- 7 Uvedkommende skadet på forbudt område
- 8 Avsporing (ikke knyttet til underbygning)
- 9 Sammenstøt tog-skred/steinsprang
- 10 Lammelse av togtrafikken



Selv om samlet risiko går ned observeres det en uheldig utvikling på noen områder;

- Hendelser på planoverganger. Til tross for vesentlig innsats for å bedre siktlinjer, etablere ringerutiner og redusere hastighet inn mot planoverganger, har det vært en økning av tilløp hendelser.
- Det er registrert en marginal økning av tilløp til alvorlige avsporinger på tross av tiltak som skal redusere faren for avsporinger (bedre kontroll av stikkrenner, forbedret flomsikring og mer bruk av værvakter).
- Risiko for sammenstøt mellom to tog og arbeidsmaskiner har ligget noe høyere gjennom året enn tilsvarende periode for ett år siden.
- Risiko forbundet med arbeid i og ved spor har en økning etter en lang periode med nedadgående risiko.
- Det har vært en økning i faktiske strømgjennomganger (10 i 2022, mot 3 i fjor, og ingen i 2020).
- Undersøkelser etter el-ulykker viser at det er behov for å gjennomgå organisering av roller, ansvar og systemeierskap i Bane NOR. Videre er det behov for å sikre tilstrekkelig fagressurser og involvering av disse i å identifisere bakenforliggende årsaker til uønskede hendelser. Det er også behov for å tydeliggjøre el-ansvaret inn i prosjektene og sørge for tilstrekkelig kompetanse og oppfølging av entreprenørene.





## Klimarisiko og klimatilpasning

Risiko knyttet til endringer i klima inngår i konsernets «topp-10» risiker. Det er en positiv trend for hendelser knyttet til skred og steinsprang, mens hendelser knyttet til flom- og stikkrenner har en negativ trend. Risikoutvikling følges opp i selskapets månedsrapportering til ledelsen.

Følgende kartlegging og beregninger er utført:

- 16 000 stikkrenner er kartlagt, der omtrent halvparten er i henhold til 200-års flomkriterie, pluss klimapåslag. Klimapåslag er anbefalt og foreslått av Norsk Klimaservicesenter og NVE, for å ta høyde for trenden med økende størrelse på flommer
- Banestrekninger som er mest utsatt for fysisk klimarisiko. Klimatilpasningstiltak utføres fortløpende.
- Skredfaren fra sideterrenget kartlegges hvert sjette år. Risikoreduserende tiltak utføres fortløpende. Tiltak kan være gjerder som stopper steinsprang, støtteforbygninger som holder snøen på plass i fjellsider eller organisatoriske tiltak som detektering og varsling.

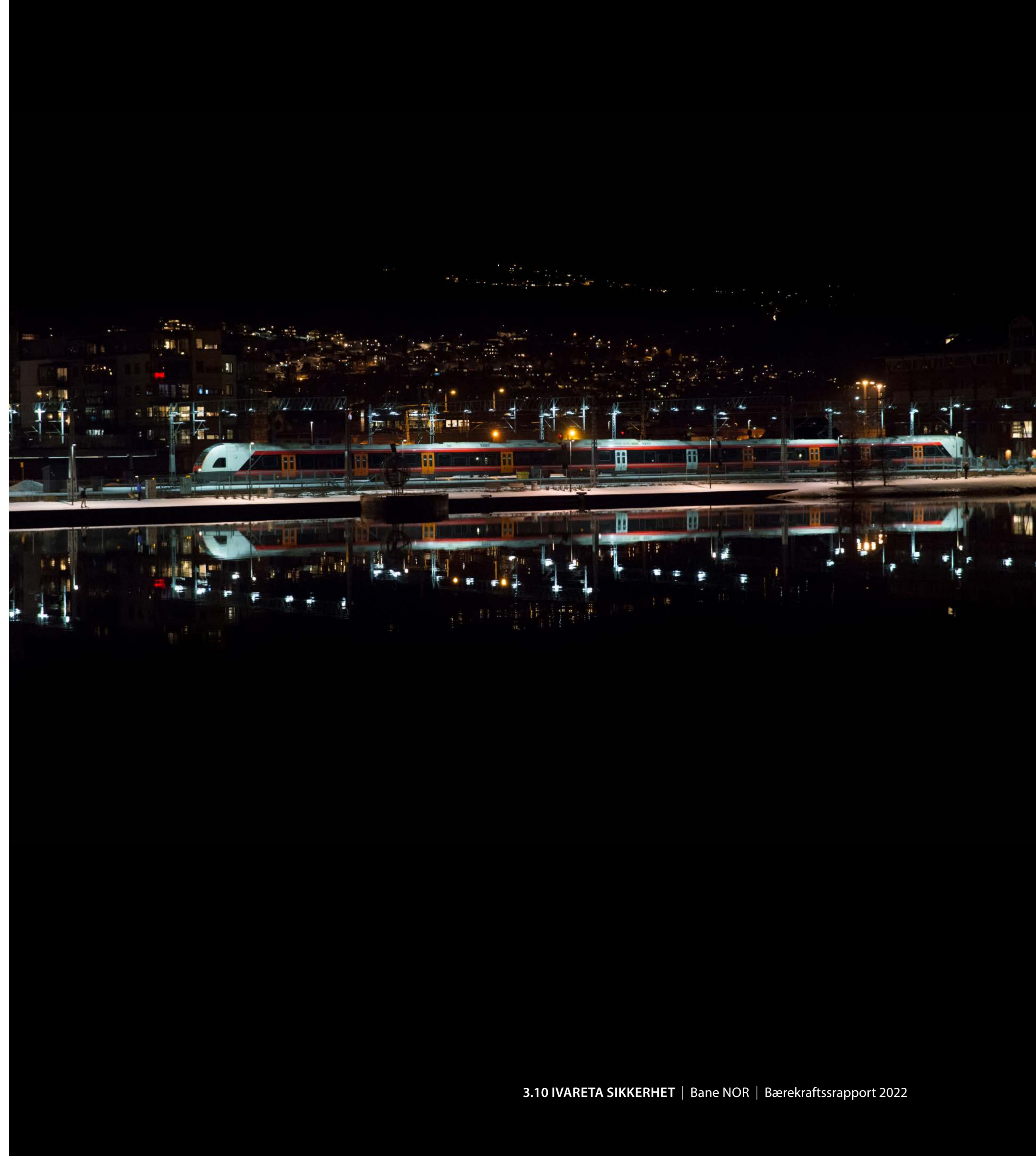




## Sikkerhetskultur og kompetanse

Bane NOR jobber aktivt for å øke kunnskapen om farer ved jernbanen. Dette omfatter farer knyttet til stasjoner, planoverganger, strøm, avstengte områder og kryssing av jernbanen. Vi driver målrettede kampanjer på steder der det er flest alvorlige hendelser, samt kampanjer om hva risikoen er;

- Det har vært utarbeidet opplæringsprogram for undersøkelsesledere og e-læringsprogram for alle ansatte for å løfte kompetanse rundt sikkerhet og kvalitet.
- Det er gjennomført sikkerhetskulturundersøkelse. Svarprosenten i Bane NOR var på 63 % noe som er høyere enn sammenliknbare bedrifter.
- Samtlige 14 ERA modenhetsevalueringer er gjennomført. 95 % av kravene vurderes å tilfredsstillende forskriftskrav eller bedre (score 2). Gjennomsnittlig totalscore er 2,7.



	Total	Virksomhetens kontekst	Lederskap og forpliktelse	Sikkerhetspolitikk	Roller, ansvar og myndighet i virksomheten	Samråd med personale og andre parter	Risikovurderinger	Sikkerhetsmål og planlegging	Ressurser	Kompetanse	Bevisstgjøring	Informasjon og kommunikasjon	Dokumentert informasjon	Intergrasjon av menneskelige og organisatoriske faktorer	Planlegging og styring av driften	Forvaltning av eiendeler	Entreprenører, partnere og leverandører	Endringsstyring	Håndtering av nødsituasjoner	Overvåking	Internrevisjon	Ledelsens gjennomgåelse	Erfaring fra ulykker og hendelser	Kontinuerlig forbedring
	C1	L1	L2	L3	L4	PL1	PL2	S1	S2	S3	S4	S5	S6	OP1	OP2	OP3	OP4	OP5	PE1	PE2	PE3	I1	I2	
Drift og teknologi	2,8	2,9	3,0	2,8	3,1	3,0	2,6	2,3	2,1	3,1	2,9	2,6	2,5	3,3	2,7	3,1	2,9	3,1	2,4	3,0	2,9	3,1	2,9	
Eiendom	2,7	3,0	2,0	2,0	3,0	3,0	2,0	2,0	2,0	3,0	2,0	2,0	2,0	2,0	4,0	3,0	2,0	4,0	3,0	4,0	4,0	3,0	3,0	
Kunde og marked	1,6	1,0	2,0	1,0	1,0	2,0	2,0	2,0	-	2,0	1,0	1,0	-	2,0	-	2,0	2,0	2,0	1,0	1,0	1,0	2,0	2,0	
Utbygging	2,9	2,5	3,0	2,8	2,8	3,5	3,5	3,0	2,3	2,0	2,5	2,5	2,5	2,3	3,0	-	3,5	3,0	3,5	3,0	3,5	3,0	2,5	
Bane NOR	2,8	2,6	2,9	2,6	2,9	3,1	3,0	2,6	2,2	2,2	2,8	2,6	2,4	2,4	3,0	2,9	3,2	2,8	3,2	2,5	3,1	2,8	3,0	2,7

Hovedfunn fra gjennomgangen som også ligger til grunn for «Tiltaksplan sikkerhet» er:

- Mangelfull læring på tvers av organisasjonen
- Manglende oversikt over samlet risikobilde
- Manglende SK-kompetanse blant ledere
- Uakseptable ansvarsforhold ved terminaler
- Ulik forståelse av roller og ansvar innenfor el-sikkerhet
- Manglende operative sikkerhetsmål som engasjerer ansatte
- Komplisert ledelsessystem med uklare beskrivelse av roller og ansvar

Konsernledelsens mål som gir en totalscore på 3,1

- Ingen tema skal ha rød score (1) innen januar 2024
- Ingen tema skal ha oransje score (2) innen januar 2025



## Beredskap og endringer i trusselbilde

Bane NORs sikkerhetsmålsetning stiller store krav til vår sikkerhetsstyring. Sikkerhetssystemene er en integrert del av konsernets sikkerhet- og kvalitetssystem og det er etablert egne underområder for HMS, sikring, beredskap, digital sikkerhet, ytre miljø, klimatilpasning og risikostyring;

- Sikkerhet er alltid et linjeansvar og sikkerhetsarbeidet i alle divisjoner skjer i henhold til en tiltaksplan.
- Beredskapsarbeidet skjer i henhold til nasjonale prinsipper for samfunnssikkerhet og beredskap og tar utgangspunkt i utfordringene som gjelder på et hvert tidspunkt i samfunnet.
- Bane NOR har utviklet værberedskap i samarbeid med Meteorologisk institutt som omfatter visitasjons- og beredskapsordning med værvakter i jernbaneområder.
- Bane NORs beredskap for å håndtere natur- og klimarelaterte hendelser inngår i konsernets helhetlige beredskapssystem.
- For 2023 er det planlagt å endre til et prosessbasert styringssystem som reflekterer Bane NOR sine kjerneleveranser og samfunnsansvar.

## Bidrag til FNs bærekraftsmål



Les mer i Bane NORs veikart  
2021–2025 s. 22

## Status og veien videre

### Status 2022 – hva gjorde vi?

- En gjennomgang av SK funksjonens viktigste oppgaver (kjerneoppgaver)
- Gjennomføring av ERA modenhetsevaluering sikkerhet av ledergruppene i alle divisjoner
- Etablere en oversikt over selskapets 10 høyeste risiker og beregne selskapets topp-risk indeks
- Starte arbeidet med å utvikle et prosessbasert Styringsystem bygd opp rundt selskapets kjerneprosesser
- Etablere en tiltaksplan Sikkerhet i etterkant av dommen etter Filipstad-ulykken
- Arbeider ifm. forhøyet trusselbilde i Europa og samfunnet
- Etablere systematikk og planer for det kulturutviklende arbeidet

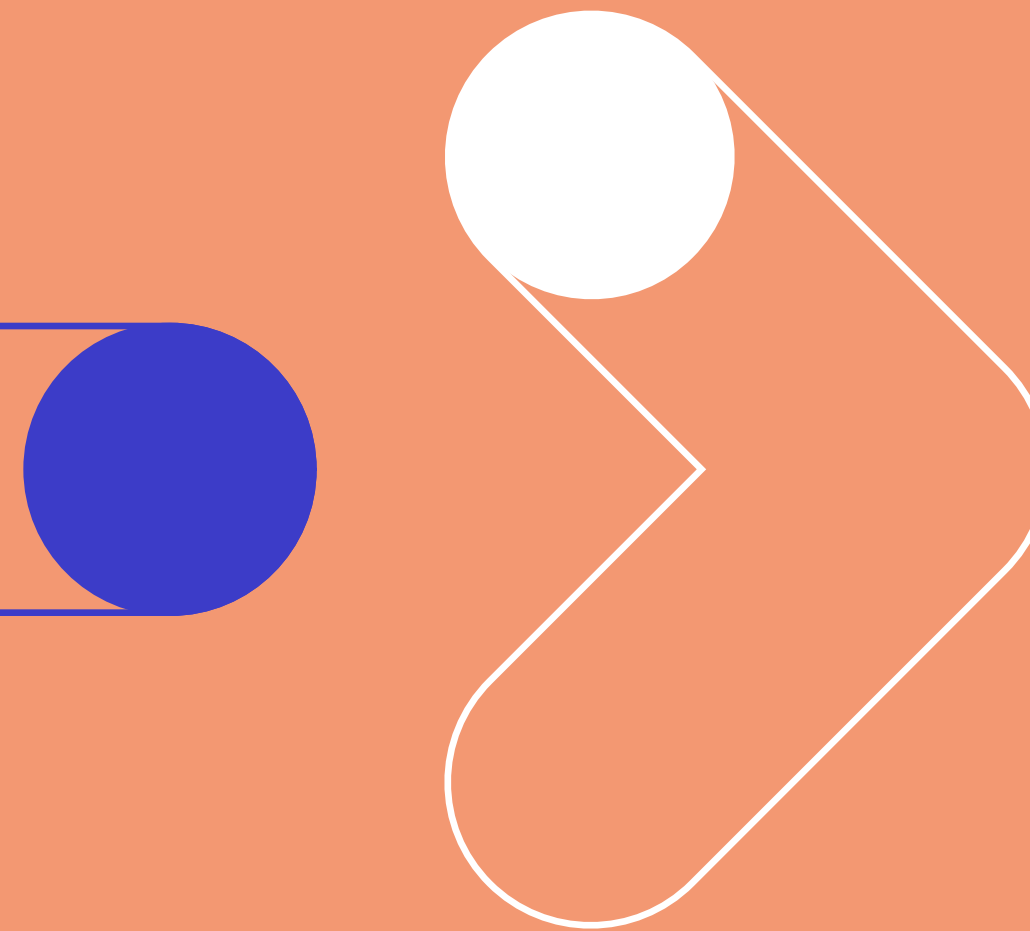
### Mål og tiltak fremover

- Videreføre arbeidet med utviklingen av et prosessbasert styringsystem bygd opp rundt selskapets kjerneprosesser
- Gjennomføre sikkerhetskulturundersøkelse og følge opp resultatene
- Gjennomføre dilemmatrening for ledere
- Demonstrere forbedringer i form av forhøyet ERA score
- Følge opp at Tiltaksplan Sikkerhet gjennomføres i henhold til oppgavebeskrivelsen
- Kartlegge banestrekninger med hensyn på flom og skred.



# 4.0 GRI-indeks

Bane NORs rapporterer med referanse til den reviderte GRI standarden fra 2021.



## GRI Indeks - Bane NORs rapporterer med referanse til den reviderte GRI standarden fra 2021.

GRI nr	Indikator forklaring	Referanse / besvarelse
<b>GRI 2 Generelle indikatorer</b>		
<b>1 Organisasjonen og rapporteringspraksiser</b>		
2-1	Informasjon om selskapet	Årsrapport
2-2	Enheter inkludert i selskapets bærekraftsrapportering	Bærekraftsrapporten omfatter virksomheten til Bane NOR SF og Bane NOR Eiendom AS. Den omfatter ikke felleskontrollert virksomhet og tilknyttede selskaper i Bane NOR Eiendom underkonsern. Bane NOR Eiendom AS har sin egen årsrapport og egen nettside med omtale av deres arbeid med bærekraft. <a href="https://2022aarsrapport.banenoreiendom.no/">https://2022aarsrapport.banenoreiendom.no/</a>
2-3	Rapporteringsperiode og -frekvens, og selskapets kontaktpunkt	Det årlige arbeidet med års- og bærekraftsrapport ble påstartet medio desember 2022. Publiseringsdato årsrapport: 09.05.2023 Kontakt kan rettes til <a href="mailto:postmottak@banenor.no">postmottak@banenor.no</a>
2-4	Effekt av endringer i opplysninger fra tidligere rapportering	Energibruk, og dermed Scope 2-utslipp var i 2021 overestimert i klimaregnskapet, da strømbruk for eksterne leietakere ble medregnet Bane NORs regnskap. Dette er justert i årets rapport.
2-5	Ekstern verifisering	Bærekraftsrapporten er ikke revidert eksternt.
<b>2 Aktiviteter og arbeidere</b>		
2-6	Aktiviteter, verdikjede og andre forretningsforbindelser	Årsrapport, s. 12
2-7	Ansatte	Nøkkeltall Bærekraftsrapport, s. 62
<b>3 Styring</b>		
2-9	Styringsstruktur og -organisering	Årsrapport, s.116
2-10	Nominasjon og utvelgelse av organisasjonens øverste beslutningsorgan	Årsrapport, s. 118
2-11	Leder av det høyeste beslutningsorganet	Årsrapport, s.67



GRI nr	Indikator forklaring	Referanse / besvarelse
2-12	Øverste beslutningsorgans rolle i håndtering av selskapets samfunnspåvirkning	Årsrapport s. 115-118
2-14	Øverste beslutningsorgans rolle i bærekraftsrapportering	Arbeidet med bærekraftsrapporten er koordinert av bærekraftsenheten i Virksomhetsstyring. Innspillene er utformet av fagavdelingene med forankring hos eier av det tilknyttede fagområdet samt konserndirektør. Bærekraftsrapport er gjennomgått og godkjent av konsernledelsen og styret i Bane NOR.
2-16	Kommunikasjon av kritiske forhold	Bærekraftsrapport, s. 73 Nøkkeltall
2-17	Øverste beslutningsorgans kollektive kunnskap	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 21. juni – styremøte: Informasjon og forankring av åpenhetsloven i Bane NOR. Styret ble informert om arbeidet som gjøres for å sikre at Bane NOR ikke har negativ påvirkning på menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold og styret diskuterte saken og fattet vedtak.</li> <li>• 29. september – styremøte: Informasjon og drøfting vedrørende status på arbeidet med bærekraft, klima og miljø i Bane NOR.</li> <li>• 21. desember – styremøte: Diskusjoner vedrørende den nye eierskapsmeldingen og forventninger knyttet til arbeidet med bærekraft, klima og miljø i Bane NOR.</li> <li>• 21. juni – styremøte: Informasjon og forankring av åpenhetsloven i Bane NOR. Styret ble informert om arbeidet som gjøres for å sikre at Bane NOR ikke har negativ påvirkning på menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold og styret diskuterte saken og fattet vedtak.</li> <li>• 29. september – styremøte: Informasjon og drøfting vedrørende status på arbeidet med bærekraft, klima og miljø i Bane NOR.</li> <li>• 21. desember – styremøte: Diskusjoner vedrørende den nye eierskapsmeldingen og forventninger knyttet til arbeidet med bærekraft, klima og miljø i Bane NOR</li> </ul>
2-18	Prosesser for å evaluere arbeidet til øverste beslutningsorgan	Årsrapport: Redegjørelse for eierstyring og foretaksledelse
2-19	Policyer for fastsettelse av lønn og goder	Årsrapport, s. 124
2-20	Prosesser for å fastsette lønn og goder	Årsrapport, s. 124-125
2-21	Forholdstall for godtgjørelser	Forhold mellom høyest lønnet ansatt mot medianlønn: 4,4 Forhold mellom siste års lønnsvekst for høyest lønnet ansatt og lønnsvekst for resten av organisasjon: 0
<b>4 Strategi, policies og praksiser</b>		
2-22	Redegjørelse for selskapets strategi for bærekraftig verdiskapning	Årsrapport, s. 63-65
2-23	Selskapets forpliktelser	Årsrapport, s. 64
2-26	Mekanismer for å få råd om og adressere bekymringsverdige forhold	Årsrapport, s. 64 Bærekraftsrapport, s.73 Bane NOR har også en egen anonym varslingskanal tilgjengelig på banenor.no <a href="https://www.banenor.no/leverandor/varsling-av-kritikkverdige-forhold/">https://www.banenor.no/leverandor/varsling-av-kritikkverdige-forhold/</a>

GRI nr	Indikator forklaring	Referanse / besvarelse
2-27	Overholdelse av lover og regler	Bane NOR har én under etterforskning vedrørende miljøutslipp på prosjektet Nykirke-Barkåker
2-28	Medlemskap i interesseorganisasjoner	Føringer, lovverk og initiativer
<b>5 Interessenter</b>		
2-29	Tilnærming til interessentsamarbeid	<a href="https://arsrapport.banenor.no/2022/baerekraft/interessentdialog">https://arsrapport.banenor.no/2022/baerekraft/interessentdialog</a>
<b>GRI 3 Vesentlige tema</b>		
3-1	Prosess for å definere vesentlige tema	Bærekraftsrapport, s. 10-11
3-2	Liste over vesentlige tema	Bærekraftsrapport, s. 10
<b>Videreutvikle jernbanens miljøfortrinn</b>		
3-3	Håndtering av vesentlig tema	Bærekraftsrapport, s. 24-30
Bane NOR spesifikk	Vekst passasjerkm.	Nøkkeltall
Bane NOR spesifikk	Vekst tonnkm. Persontrafikk	Nøkkeltall
Bane NOR spesifikk	Brutto tonnkilometer godstog	Nøkkeltall
Bane NOR spesifikk	Vekst transportmengde godstog	Nøkkeltall
302-1	Energiforbruk i selskapet	Nøkkeltall
302-3	Energiintensitet	Nøkkeltall
302-4	Reduksjon av energiforbruk	Nøkkeltall
302-5	Reduksjon i energiforbruk av produkter og tjenester	Nøkkeltall



GRI nr	Indikator forklaring	Referanse / besvarelse
<b>Sikre punktlighet og forutsigbarhet</b>		
3-3	Håndtering av vesentlig tema	Bærekraftsrapport, s. 31-35
Bane NOR spesifikk	Regularitet persontog	Nøkkeltall
Bane NOR spesifikk	Punktlighet alle persontog	Nøkkeltall
Bane NOR spesifikk	Punktlighet godstog	Nøkkeltall
Bane NOR spesifikk	KTI-togselskap	Nøkkeltall
Bane NOR spesifikk	KTI-passasjerer	Nøkkeltall
<b>Styrke knutepunktsutvikling og sømløs reise</b>		
3-3	Håndtering av vesentlig tema	Bærekraftsrapport, s. 36-38
Bane NOR spesifikk	Leiertakerindeks	Nøkkeltall
Bane NOR spesifikk	Omdømmeindeks	Nøkkeltall
<b>Redusere vårt klima- og miljøavtrykk</b>		
3-3	Håndtering av vesentlig tema	Bærekraftsrapport, s. 39-53
305-1	Bane NORs direkte klimautslipp (Scope 1)	Årsrapport, s. 136-137
305-2	Bane NORs indirekte klimautslipp - innkjøpt energi (Scope 2)	Årsrapport, s. 136-137
305-3	Utslipp fra innkjøpte produkter (Scope 3)	Årsrapport, s. 136-137

GRI nr	Indikator forklaring	Referanse / besvarelse
307-1	Manglende etterlevelse mht miljørelaterte lover og regler	Statsforvalteren i Vestfold og Telemark har politianmeldt Bane NOR for ulovlig utslipp på utbyggingsprosjektet Nykirke-Barkåker etter en inspeksjon gjennomført høsten 2021. Saken er under etterforskning.
<b>Utvikle en bærekraftig leverandørkjede</b>		
3-3	Håndtering av vesentlig tema	Bærekraftsrapport, s. 54-58
204-1	Andel av innkjøp fra lokale leverandører	I 2022 hadde Bane NOR 95 % norske leverandører, med 4165 mot 207 (5 %) utenlandske. Vi fakturerte 1.89 MRD utenlandske leverandører (8 %) mot 22.43 MRD norske (92 %).
308-1	Prosent nye leverandører evaluert iht. kriterier for klima og miljø	Vi screener i dag ikke leverandørene upfront ift. deres påvirkning på utvalgte/definerte klimakriterier (eks. klima, natur, sirkulærøkonomi), men krav til ISO14001 eller tilsvarende er et generelt screeningkriterie som benyttes som et kvalifikasjonskrav/prekvalifisering i kontrakter med leverandører der dette er relevant.
408-1	Risiko for barnearbeid i leverandørkjeden	Bærekraftsrapport, s. 55 Nøkkeltall
409-1	Risiko for tvangsarbeid i prosjekter og leverandørkjeden	Bærekraftsrapport, s. 55 Nøkkeltall
407-1	Risiko for frarøvelse av organisasjonsfrihet og mulighet til kollektive forhandlinger i prosjekter og leverandørkjede	Bærekraftsrapport, s. 55 Vi presiserer ILO konvensjonens krav 87 og 98 i våre seriøsitetsskrav som alle våre leverandører skal signere. I oppfølging av produktleverandører som defineres som høy risiko benytter vi egenrapporteringskjema fra etisk handel i oppfølgingen.
414-1	Prosent nye leverandører evaluert iht. sosiale kriterier	100 % Bærekraftsrapport, s. 55
414-2	Risikovurdering negativ sosial påvirkning i leverandørkjeden og aksjoner gjennomført	Bærekraftsrapport, s. 55
<b>Sikre kompetent og godt arbeidsmiljø</b>		
3-3	Håndtering av vesentlig tema	Bærekraftsrapport, s. 59-63
403-1	Helse, miljø og sikkerhet ledelsessystem	Bærekraftsrapport, s. 83
403-6	Fremme arbeidstakeres helse	Bærekraftsrapport, s. 59

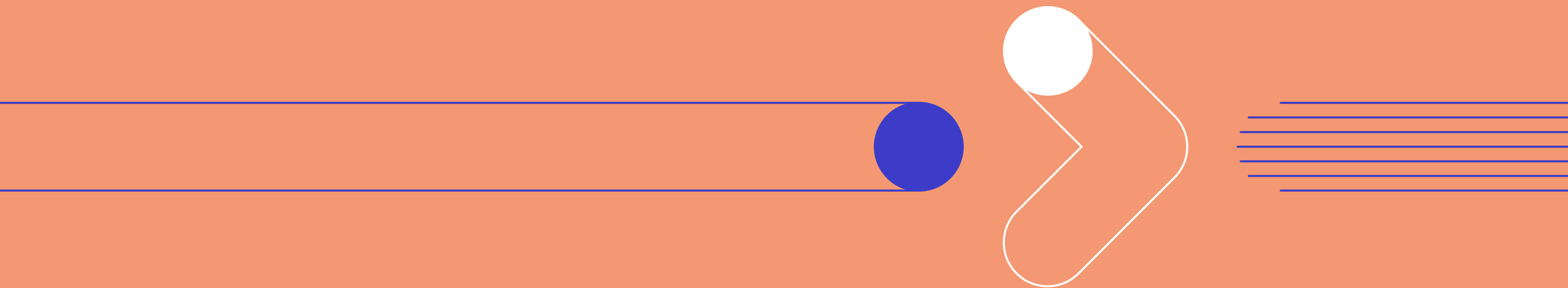


GRI nr	Indikator forklaring	Referanse / besvarelse
404-2	Kompetanseprogrammer for ansatte og assistanse for overgang	Bærekraftsrapport, s. 59
404-3	Prosentandel medarbeidere som gjennomgår regelmessige medarbeider utvikling- og karriere planlegging	78,8 % med Trafikk, (87,2 % uten) som har gjennomgått medarbeidersamtale i 2022
<b>Sikre kompetent og godt arbeidsmiljø</b>		
3-3	Håndtering av vesentlig tema	Sikre kompetent og godt arbeidsmiljø
403-1	Helse, miljø og sikkerhet ledelsessystem	3.10.3 Sikkerhetssystemer
403-3	Helsetjenester	Sikre kompetent og godt arbeidsmiljø
403-6	Fremme arbeidstakeres helse	Sikre kompetent og godt arbeidsmiljø
404-2	Kompetanseprogrammer for ansatte og assistanse for overgang	Sikre kompetent og godt arbeidsmiljø
404-3	Prosentandel medarbeidere som gjennomgår regelmessige medarbeider utvikling- og karriere planlegging	78,8 % med Trafikk, (87,2 % uten) som har gjennomgått medarbeidersamtale i 2022
<b>Ta ansvar for kulturminner og kulturmiljø</b>		
3-3	Håndtering av vesentlig tema	Bærekraftsrapport, s. 64-67
Bane NOR spesifikk	Bygninger med vern	Nøkkeltall
<b>Bidra til likestilling og mangfold</b>		
3-3	Håndtering av vesentlig tema	Bærekraftsrapport, s. 68-71
401-1	Nyansettelser og turnover	Nøkkeltall
405-1	Likestilling i styrende organer og blant ansatte	Årsrapport, s. 67 Nøkkeltall

GRI nr	Indikator forklaring	Referanse / besvarelse
405-2	Forholdet mellom grunnlønn og godtgjørelse for kvinner og menn	Nøkkeltall
406-1	Hendelser knyttet til diskriminering, korrektive tiltak	2022: Ingen hendelser registrert
Bane NOR spesifikk	Tiltak for å forhindre diskriminering på arbeidsplassen	<a href="https://arsrapport.banenor.no/2022/likestillingsredegjorelse">https://arsrapport.banenor.no/2022/likestillingsredegjorelse</a>
<b>Styrke antikorrupsjon og habilitet</b>		
3-3	Håndtering av vesentlig tema	Bærekraftsrapport, s. 72-75
205-1	Antall enheter risikokartlagt mht. korrupsjon	Det ble gjort en risikovurdering på konsernnivå i 2021. I 2022 ble dette i tillegg gjort for alle utbyggingsprosjekter + ERTMS prosjektet
205-2	Kommunikasjon og opplæring i anti-korrupsjonspolicyer og prosedyrer	Nøkkeltall Bærekraftsrapport, s. 72
205-3	Bekreftede korrupsjonssaker og handling/tiltak iverksatt	Ingen registrerte tilfeller
418-1	Klager om brudd på personvern og tap av persondata	I 2022 har Datatilsynet ferdigbehandlet én klage fra 2019 på Bane NORs behandling av personopplysninger. Bane NOR mottok varsel om irrettesettelse som følge av denne klagen. Tre brudd på personopplysningssikkerhet er registrert internt og håndtert i henhold til rutine i løpet av året. Ett brudd ble meldt til Datatilsynet.
<b>Ivareta sikkerhet</b>		
3-3	Håndtering av vesentlig tema	Bærekraftsrapport, s. 76-84
403-2	Fareindikasjon, risikovurdering og etterforskning av hendelser	Bærekraftsrapport, s. 78-79
403-7	Forebygging av avbøtning av helse- og sikkerhetsmessige virkninger direkte knyttet til forretningsforhold	Bærekraftsrapport, s. 78-82
403-9	Arbeidsrelaterte skader for egne medarbeidere og arbeidere som jobber for selskapet, sykefravær	Nøkkeltall



# 5.0 Nøkkeltall



Tema	Måling	2018	2019	2020	2021	2022	GRI henvisning	Relevant FN bærekraftsmål	Kommentar
Videreutvikle jernbanens miljøfortrinn									
Vekst passasjerkm.	%	3,8	3,4	-47	-1,3	n/a	Bane NOR spesifikk	9,11,12, 13 og 17	1-års etterslep i statistikk fra SSB.
Vekst transportmengde godstog	%	2,1	-1,2	6,5	2	n/a	Bane NOR spesifikk		1-års etterslep i statistikk fra SSB.
Brutto tonnkilometer godstog	Millioner	8448	7828	8043	9004	9203	Bane NOR spesifikk		Antall brutto tonnkilometer godstog kjørt på jernbanen i Norge, Kilde: Bane NOR. (samlet vekt av gods, lokomotiv og vogner) X (kjørte kilometer)
<b>Sikre punktlighet og forutsigbarhet</b>									
Regularitet persontog	%	96,2	96,6	93,8	95,2	95,1	Bane NOR spesifikk	9,11, 12 og 13	Andelen tog som ikke blir innstilt
Punktligheitt alle persontog	%	88,7	89,2	92,7	90,3	87,8	Bane NOR spesifikk		Andelen tog som når sin endestasjon uten forsinkelse
Punktligheitt godstog	%	73,0	78,2	82,2	79,9	76,2	Bane NOR spesifikk		
KTI-togselskap	poeng	49	55	65	48	56	Bane NOR spesifikk		
KTI-Passasjerer	poeng	74	55	77	80	81	Bane NOR spesifikk		Snitt KTI mellom normaltrafikk og avvikssituasjon. Ambisjon om 82 i 2025.
<b>Styrke knutepunktsutvikling og sømløs reise</b>									
Leietakerindeks	%	73	72	74	76	79	Bane NOR spesifikk	8,9,11,12,13 og 17	Ambisjon om 81 innen 2025
Omdømmeindeks	poeng	16	12	16	22	22	Bane NOR spesifikk		Gjennomsnittstall for året
<b>Redusere vårt klima- og miljøavtrykk</b>									
Reduksjon «direkte nasjonale»* CO <sub>2</sub> utslipp ifm. bygging, drift og vedlikehold	%	na	Baseline satt til 40 000 tonn	-9,3725	10,275	-5,88	Bane NOR spesifikk	9,11,12 og 13	Baseline 2019 er usikker. Årsak til negativt resultat i 2020 må derfor sannsynligvis tillegges bedret datakvalitet. I 2021 har vi en reduksjon i utslippstallet, men dette skyldes i hovedsak lavere dekningsgrad av prosjekter (ikke gjort estimater for prosjekter som ikke har rapportert). Uvisst om økning i 2022 skyldes høyere dekningsgrad eller høyere faktiske utslipp.
Totalt drivstoff konsumert i organisasjonen fra fornybare kilder	MWh	77	1068	742	n/a	n/a	302-1		Bane NOR har ikke benyttet biodrivstoff til kjøretøy i 2022. Ev. biofyringsolje til oppvarming er ikke tilgjengelig data kun for Bane NORs eget bruk.
Forbruk elektrisitet	GWh	123,8	121,4	106,5	198,9	146,9	302-1		Elektrisitetsforbruk til infrastruktur og bygningsmasse brukt av Bane NOR. Den store økningen fra tidligere år skyldes betydelig mer dekkende informasjon om bygg brukt av Bane NOR selv (kontorlokaler mm.) der Bane NOR Eiendom leverer strøm.
Forbruk elektrisitet per kvadratmeter	kWh/m <sup>2</sup>		233	215	211	205	302-1, 302-4		
Forbruk fjernvarme	MWh	892	800	850	n/a	n/a	302-1		
Forbruk fjernkjøling	MWh	ia	ia	ia	ia	ia	305-2		



Tema	Måling	2018	2019	2020	2021	2022	GRI henvisning	Relevant FN bærekraftsmål	Kommentar
Forbruk damp	MWh	ia	ia	ia	ia	ia	305-2		Vesentlig endring i 2020 beror på at Spordrift ikke lenger er inkludert.
Bane NORs forbruk av fossile drivstoff - Bane NORs direkte utslipp (Scope 1)	tonn CO <sub>2</sub> -ekvivalenter	8 425	9339	1598	1 719	2 022	305-1		Vesentlig endring i 2020 beror på at Spordrift ikke lenger er inkludert.
Bane NORs forbruk av elektrisitet - Bane NORs indirekte utslipp - lokasjonsbasert metode (Scope 2)	tonn CO <sub>2</sub> -ekvivalenter	15 847	4021	3536	1 222	1 616	305-2		Ny metode for å beregne utslipp i 2022 kan være forklaring på noe av økningen.
Bane NORs forbruk av elektrisitet - Bane NORs indirekte utslipp - markedsbasert metode (Scope 2)	tonn CO <sub>2</sub> -ekvivalenter	0	886	313	12 631	0	305-2		Nedgang skyldes kjøp av opprinnelsesgarantier i 2022
Utslipp i verdikjeden (bl.a. flyreiser, leverandørers forbruk av fossile drivstoff, elektrisitet) - Bane NORs indirekte utslipp (Scope 3)	tonn CO <sub>2</sub> -ekvivalenter	1 201	1506	45040	35 123	1 125 945	305-3		Vesentlig endring i 2022 skyldes ny metode for beregning av scope 3 med mye høyere dekningsgrad. Det er tatt utgangspunkt i økonomiske data.
Bane NORs totale utslipp - direkte og indirekte - lokasjonsbasert metode (Scope 1+2+3)	tonn CO <sub>2</sub> -ekvivalenter	25 473	14 866	50174	38 064	1 129 583	302-1, 302-4		Vesentlig endring i 2022 skyldes ny metode for beregning av scope 3 med mye høyere dekningsgrad. Det er tatt utgangspunkt i økonomiske data.
Bane NORs totale utslipp - direkte og indirekte - markedsbasert metode (Scope 1+2+3)	tonn CO <sub>2</sub> -ekvivalenter	9 626	11 731	46951	49473	1 127 967	302-1, 302-4		Vesentlig endring i 2022 skyldes ny metode for beregning av scope 3 med mye høyere dekningsgrad. Det er tatt utgangspunkt i økonomiske data.
Glyfosat benyttet til sprøyting i spor, sidetereng og bekjempelse av fremmede arter langs spor.	kg	n/a	n/a	3300	2 800	2 701	Bane NOR spesifikk		
Alvorlige miljøskader	antall	7	3	0	9	2	Bane NOR spesifikk		Definert som moderat til svært alvorlig skade på miljøverdier med naturlig restaureringstid på 1-10 år. Serie korrigert for etterregistreringer.
Ikke alvorlige miljøskader	antall	330	182	186	265	192	Bane NOR spesifikk		Definert som ikke synlig til mindre alvorlig skade på miljøverdier med naturlig restaureringstid på opptil ett år. Serie korrigert for etterregistreringer.
Tilløp til miljøskader	antall	587	758	946	1 063	870	Bane NOR spesifikk		En hendelse som under litt andre omstendigheter kunne ha resultert i en miljøskade
Dyre påkjørsler	antall	2809	2139	1682	2 124	2 103	Bane NOR spesifikk		Tall kan variere noe fra ulike kilder da det forekommer etterregistreringer. Herunder; 675 elg, 508 tamrein, 456 rådyr, 195 sau, 97 hjort, 65 annet vilt, 64 andre husdyr, 29 arter med særskilt forvaltningsbehov, 14 øvrige.
M1-verdi	verdi	3,3	1,4	1,4	3,1	1,4	Bane NOR spesifikk		Definert som antall betydelige miljøskader per mill. arbeidstimer. Fom. 2020 er entreprenørers skader også medregnet. 2020- tall er oppdatert fra 1,3 til 1,4
M2-verdi	verdi	ikke aktuelt	12,9	13,7	19,7	13,9	Bane NOR spesifikk		Definert som alle miljøskader per mill. arbeidstimer. Fom. 2020 er entreprenørers skader også medregnet. 2020- tall er oppdatert fra 14,2 til 13,7
Elektrisk energiforsyning til togfremføring	GWh	677	678	648	675	718	Bane NOR spesifikk		Energi levert til Bane NOR fra nettleverandører og egen kraftproduksjon. Tidligere har vi her tatt med all elektrisk energi levert til tog inkludert regenerert fra andre tog. Nå ønsker vi å synliggjøre hvor mye elektrisk energi jernbanen trekker fra Norges kraftsystem.

Tema	Måling	2018	2019	2020	2021	2022	GRI henvisning	Relevant FN bærekraftsmål	Kommentar
Elektrisk energiforsyning togfremføring per brutto tonnk	Wt/Bruttotonn-km	48,8	48,7	44,4	42,6	41,8	Bane NOR spesifikk		Bruttotonnk har økt fra 2021 til 2022 med 8 % og 23 % fra 2019 til 2022. På samme tidspunkt har økningen i energiforsyningen til Bane NORs nett økt med 6 % siden 2019 og 2021 (mengden energi forsynt til Bane NOR disse to årene er omtrent identisk).
Netto elektrisitetsforbruk godstog	GWt	122	109	112	130	130	Bane NOR spesifikk		Godstransporten har hatt en stabil vekst, men i energiforbruk har det stabilisert seg fra 2021 til 2022
Netto elektrisitetsforbruk godstog per brutto tonnk	Wt/Bruttotonn-km	25,4	23,8	19,2	18,1	18,1	Bane NOR spesifikk		Godstransporten har hatt en stabil vekst, men både totalt energiforbruk og totalt har vært ganske likt i 2021 og 2022
Netto elektrisitetsforbruk persontog	GWt	452	462	429	444	482	Bane NOR spesifikk		Sammenliknet med 2019 har persontogene brukt 4 % mer strøm i 2022. Dette skyldes fordi persontogene har hatt en økning i bruttotonnk i 2022 enn i 2019. Togets vekt er en viktig faktor for hvor mye energi et tog trekker.
Elektrisitetsforbruk drift av infrastrukturen	GWt	123	115	108	122	115	Bane NOR spesifikk		Til forskjell fra tidligere år så har biforbruk og resverstrøm som forsynes fra kontaktledningsanlegget blitt lagt til her istedenfor elektrisitetsforbruk togfremføring. Er oppdatert bakover til 2018. Den største faktoren i endringer i forbruk her er temperatur og mengden nedbør vinterstid.
Elektrisitetsforbruk drift av infrastrukturen per togkilometer	kWt/togkm	2,593	2,418	2,399	2,644	2,311	Bane NOR spesifikk		Nytt nøkkeltall for året. Hensikten er å kunne se energiforbruket til å drive infrastrukturen mot hvor mange kilometer med tog som transporteres iløpet av et år. En økning i totale togkm på 8 % fra 2021 til 2022 og 5 % hvis vi sammenlikner med 2019 bidrar sterkt til at 2022 fikk den laveste verdien så langt siden 2018.
Totale energitap i det elektriske jernbanesystemet	GWt	96	102	104	97	104	Bane NOR spesifikk		Dette er tap som kommer fra alle ledd i systemet - inkludert tap fra regenerert strøm.
Totale energitap i det elektriske jernbanesystemet per brutto tonnk	Wt/Bruttotonn-km	6,97	7,33	7,18	6,12	6,06	Bane NOR spesifikk		
Andel energitap i det elektriske jernbanesystemet	%	12	12,5	13,4	12,1	12,2	Bane NOR spesifikk		
Andel regenerert strøm av togene	%	18,6	19,9	20,4	18,7	19,2	Bane NOR spesifikk		
<b>Bærekraftig leverandørutvikling</b>									
Aktive prosjekter i HMSREG	Antall	n/a	n/a	16	170	218	Bane NOR spesifikk	8,9,12,12 og 17	Alle prosjekter som inngår kontrakt med Bane NOR fra og med januar 2020 skal ta i bruk HMSREG. Måling angir antall aktive prosjekter i HMSREG i løpet av året.
Hoved- og underleverandører med skattefullmakt innen bygg og anlegg	%			63	83	79	Bane NOR spesifikk		Grunnlag er hovedentreprenører og underentreprenører registrert i hhv. kontraktsadministrasjonsverktøy (KAV) og HMSREG. fra og med januar 2020.
Hoved- og underleverandører med Start-BANK-medlemskap innen bygg og anlegg	%			65	88	84	Bane NOR spesifikk		Grunnlag er HE og UE registrert i hhv. kontraktsadministrasjonsverktøy og HMSREG. Start fra og med juli 2020.
<b>Sikre kompetent og godt arbeidsmiljø</b>									Alle tall per 31.12.2019. Ca. 1200 ansatt ble overført Spordrift, de aller fleste fra 1.7.2019.
Antall lærlinger	antall	146	2	3	0	1	2-7	9	Redusert fra og med 2019 pga utskillelsen av Spordrift.
Rekruttering < 30 år	antall	125	99	82	70	102	401-1		
Rekruttering 30-50 år	antall	175	261	156	143	225	401-1		



Tema	Måling	2018	2019	2020	2021	2022	GRI henvisning	Relevant FN bærekraftsmål	Kommentar
Rekruttering > 50 år	antall	64	98	51	45	43	401-1		
Rekruttering kvinner	antall	129	188	87	75	123	401-1		
Rekruttering menn	antall	235	270	202	183	247	401-1		
Rekruttering totalt		364	458	289	258	370	401-1		
Traineer per år	antall	n/a	21	22	11	11	401-1		Antall indikerer traineer startet rapporteringsåret.
Traineer totalt	antall	n/a	33	43	33	25	401-1		Antall indikerer traineer totalt med oppstart rapporteringsåret 2019.
Turnover < 30 år	%	3,9	5,3	10	13	12,8	401-1		Ikke mulig å beregne reell turnover i 2019 pga. utskillelsen av Spordrift
Turnover 30-50 år	%	8	9,8	8,1	9,2	10,8	401-1		Reell turnover 2019 for kun Bane NOR ligger sannsynligvis litt høyere.
Turnover > 50 år	%	7	7,3	7,8	9,1	8	401-1		Inkludert pensjonering. 2,9 % uten pensjonering
Sykefravær	%	4,9	4,8	4,1	4,1	5,2	403-9		
Arbeidsgiverattraktivitet	Rangering	28	32	37	36	29,5	Bane NOR spesifikk		Bane NORs plassering i «Universum Topp 100», beregnet som gjennomsnitt av plassering blant student ingeniører og unge yrkesaktive ingeniører.
Medarbeiderengasjement	Poeng	75	79	78,6	4	4,1	Bane NOR spesifikk		Ny medarbeiderundersøkelse i 2021 og nullpunktmåling etablert for 2021, målt som gjennomsnitt av tre spørsmål, på en skala fra 1-5. Tall fra 2018-2020 har måling % og kan ikke sammenlignes med 2021 måling.
Kontinuerlig forbedring	Poeng	71,4	73,5	74,4	3,8	3,8	Bane NOR spesifikk		Ny medarbeiderundersøkelse og nullpunktmåling etablert for 2021. Tallet for 2021 angir utdrag av Bane NORs medarbeiderundersøkelse målt som gjennomsnitt av fire delspørsmål. Tall fra 2018-2020 har måling % og kan ikke sammenlignes med 2021 måling.
Kompetanse	Poeng	75,8	77,5	77,9	4,2	4,2	Bane NOR spesifikk		Ny medarbeiderundersøkelse og nullpunktmåling etablert for 2021. Tallet for 2021 angir utdrag av Bane NORs medarbeiderundersøkelse målt som gjennomsnitt av fire delspørsmål. Tall fra 2018-2020 har måling % og kan ikke sammenlignes med 2021 måling.
Medarbeidere som har gjennomgått medarbeidersamtale	%	80,4	77,5 %	78,6	na	78,8	404-3		Bane NOR tok i bruk et nytt system for gjennomføring av medarbeidersamtaler og tall for 2021 er ikke tilgjengelig. 87,2 % uten enheten trafikk
Antall ledere på lederutviklingsprogram	antall	Nytt i 2019	350	350	380	270	404-2		Nytt med digitale samlinger i 2021, ikke obligatoriske. Der varierer antallet. I tillegg videreført fysiske samlinger
Antall nyansatte på introduksjonsprogram for nyansatte	antall	n/a	300	200	90	170	404-2		

Tema	Måling	2018	2019	2020	2021	2022	GRI henvisning	Relevant FN bærekraftsmål	Kommentar
<b>Ivareta kulturminner og kulturmiljø</b>									
Bygninger med vern etter plan - og bygningsloven	antall	n/a	195	199	205	204	Bane NOR spesifikk	9,11,12 og 17	
Bygninger med vern etter kulturminneloven	antall	n/a	199	199	201	201	Bane NOR spesifikk		
Bygninger som er registrert verneverdige, men uten formelt vern	antall	n/a	154	145	141	141	Bane NOR spesifikk		
Fredede banestrekninger eid av Bane NOR (km)	antall	126	126	126	126	126	Bane NOR spesifikk		
<b>Bidra til mangfold og likestilling</b>									
Antall fast ansatte	antall	4334	3418	3408	3326	3370	2-7	5,8 og 17	Faste ansatte over 0 i lønnsprosent. 1140 kvinner og 2230 menn.
Antall midlertidig ansatte	antall	52	48	25	11	8	2-7		Faste ansatte over 0 lønnsprosent. 4 kvinner og 4 menn. 12 stk er midlertidige + timelønnet, der 5 av disse har pensjonsavtale.
Antall menn	antall	n/a	2244	2242	2205	2235	2-7		2230 fast ansatt, 4 midlertidig ansatt, 7 (midlertidig + timelønnet), 2224 heltid, 11 deltid (alt under 97 % ansettelse).
Antall kvinner	antall	n/a	1224	1191	1132	1144	2-7		1140 fast ansatt, 4 midlertidig ansatt, 5 (midlertidig + timelønnet), 1126 heltid, 18 deltid (alt under 97 % ansettelse).
Ansatte < 30 år	%	16,0	9,2	9,1	8,4	8,7	2-7		
Ansatte 30-50 år	%	39,0	44,7	44,7	44,8	47,8	2-7		
Ansatte >50	%	45,0	46,1	46,2	46,8	43,5	2-7		
Kvinner i styret	%	50,0	57	42,9	50	50	405-1		
Kvinner i konsernledelsen	%	40,0	50	44,4	33,3	33,3	405-1		
Kvinner i ledende stillinger (budsjett og personalansvar)	%	29,0	29,2	32,1	32	31,9	405-1		
Kvinner i Bane NOR	%	27,0	35,3	34,7	33,9	33,9	405-1		
Lønn kvinner vs. Menn i konsernledelsen	%	81,0	95,6	89,9	89,3	90,3	405-2		Forskjellen kommer av at konsernsjef mann, ellers ca 100 %
Lønn kvinner vs. Menn i ledende stillinger	%	103,0	104,0	100,5	98,5	104,1	405-2		
Lønn kvinner vs. menn alle Bane NOR	%	n/a	n/a	96,3	96,4	96,4	405-2		Ny i 2020
Styrke antikorrupsjon og habilitet									



Tema	Måling	2018	2019	2020	2021	2022	GRI henvisning	Relevant FN bærekraftsmål	Kommentar
Ansatte som har fullført e-læringskurs om etikk og samfunnsansvar	antall	4491	5048	3818	4141	4108	205-2	8 og 17	Gjennomføringsprosent på 99,5 %
Ansatte som har fullført klasseromskurs i antikorrupsjon, habilitet og misligheter.	antall	444	800	164	283	293	205-2		Bane NOR har ulike opplæringskonsepter. I porteføljen inngår bl.a. introduksjonskurs, halvdagssamlinger samt dilemmatreninger på 1,5 time.
Habilitetsregisteret- profiler	antall	916	558	836	1239	1566	Bane NOR spesifikk		I 2021 begynte Bane NOR regelmessig kontroll og rapportering på krav til å ha profil. Nedgangen i antall profiler i habilitetsregisteret i 2019 skyldes at kravene til registeret ble revidert.
Korrupsjonssaker	antall	Under utvikling	Under utvikling	0	0	0	205-3		Saker der myndigheter har konkludert brudd på gjeldende korrupsjonslovgivning
Varslingssaker	antall	33	30	37	46	44	418-1		Dette er varslingssaker hvor påstandene i varselet har blitt definert som kritikkverdige forhold. Totalt sett kom det inn 100 varsler.
Avvik innrapportert til Datatilsynet	antall	1	2	3	0	1	Bane NOR spesifikk		
Ivareta sikkerhet									
Omkomne	antall	5	3	1	2*	14*	403-9	3 og 11	Konkluderte viljeshandlinger er ikke inkludert. 13 dødsfall er under politietterforskning*
Alvorlig personskade	antall	2	4	0	2*	2	403-9		Hendelser med faktisk personskade konsekvens 2 og 3
H1-verdi (Bane NOR)	antall fraværsskader pr mill. arbeidstimer	3	1,8	0,5	0,3	0,7	403-9		
H1-verdi (entreprenører)	antall fraværsskader pr mill. arbeidstimer	4,3	4,3	4,8	5,1	5,2	403-9		Skader på entreprenørers ansatte
H2-verdi (Bane NOR)	antall arbeidsrelaterte personskader pr mill. arbeidstimer	4,1	2,3	0,7	0,7	1,1	403-9		Skader på ansatte i drift og vedlikehold
H2-verdi (entreprenører)	antall arbeidsrelaterte personskader pr mill. arbeidstimer	13	9,4	10,4	13	12,4	403-9		Skader på entreprenørers ansatte
N-verdi (entreprenører)	antall tilløp og farlige forhold pr mill. arbeidstimer		1254	1333	1089	1076	403-9		



BANE NOR

