



Norske
tog

Årsrapport 2023

Innhold

Togflåten	3
Norske togs rolle i jernbanesektoren	4
Trafikkpakkene	5
Del 1: Om Norske tog	11
Administrerende direktørs kommentar	21
Våre mål	22
Norske tog jobber for å gjøre det mer attraktivt å reise med tog	28
Del 2: Organisasjon, eierstyring og selskapsledelse	52
Organisasjon	55
Eierstyring og selskapsledelse	60
Del 3: Bærekraft	70
Om bærekraftsrapporten	73
Bærekraft i Norske tog	73
Sirkularitet i hele togets livsløp	80
Samarbeid i verdikjeden	91
Grønne investeringer i persontransporten	100
Spisskompetent og mangfoldig organisasjon	104
Del 4: Styrets årsberetning	108
Del 5: Årsregnskap og noter	118
GRI indeks	156

Norske togs flåte

Norske tog eier og forvalter ca 90% av norske kjøretøy for persontogtrafikk

Type 5

Underserier: A5-1

B5-3

B5-5

BC5-3

FR5-1



 56  160 km/t  A5 har 48 seter, B5 har 68 seter og BC5 har 40 seter **

 Dag/Nattog Dovrebanen, Sørlandsbanen og Nordlandsbanen

 A5 har komfortklasse, BC5 har familieavdeling og FR5 er restaurantvogn. 6 vogner har liggestoler. B5-7 30 stk stoler per vogn.

Type 69

Underserier: Type 69 GA

Type 69 D



 36  130 km/t  69C har 286 seter, 69D har 302/303 seter, 69G har 269 seter og 69H har 238/240 seter *  Lokaltog Østland





Type 70



 6  160 km/t  233/238*  Regiontog Østlandet  Benyttes kun som innsatstog





Type 74



 53  200 km/t  240*  Regiontog Østlandet

Type 76



 14  200 km/t (160 km/t når toget kjører termisk)  196 sitteplasser*  Dagtog Trønderbanen og Rørosbanen

Type 7

Underserier: A7-1

B7-4

B7-5



 59  160 km/t  A7 har 48 seter, B7 har 68 seter og BC7 har 36 seter **

 Dag/Nattog Bergensbanen

 A7 har komfortklasse, BC7 har familieavdeling og FR7 er restaurantvogn. B7-7 har 23 liggestoler per vogn. 2 vogner er ombygget med liggestoler.



Type 69 H



Type 69 CII



let og Arendalsbanen

 Serie 69GA er to vognsett med færre seter

Type 72



 36  160 km/t  310*  Lokaltog Østlandet og Jærbanen

Type 73

Underserier: Type 73A



 20  210

Type 75




 83  200 km/t  295*  Lokaltog Østlandet, Gjøvikbanen og Vossebanen

Type 92




 8  140 km/t  143*

 Lokaltog Trønderbanen, Meråkerbanen og Rørosbanen

Type 93



 15  140 km/t  87*

 Regiontog Raumabanan, Rørosbanen og Nordlandsbanen



km/t 204* 📍 Regiontog Østfoldbanen, Dovrebanen og Sørlandsbanen 🕒 73B har 249 seter og benyttes kun på Østfoldbanen



Di 4



🚂 5 🏎️ 140 km/t

📍 Dag/nattog Nordlandsbanen

WLAB 2



🚂 20 🏎️ 150 km/t 🛏️ 30

📍 Nattog alle hovedstrekninger

EI 18



🚂 16 🏎️ 200 km/t

📍 Dag/nattog Dovrebanen, Bergensbanen og Sørlandsbanen

- 🚂 Antall
- 🏎️ Maks hastighet
- 👤 Antall seter
- * Per togsett
- ** Per vogn
- 🛏️ Senger per vogn
- 📍 Bruksområde
- 🕒 Annet

Norske togs rolle i jernbanesektoren

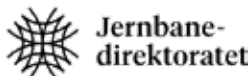


SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Samferdselsdepartementet
Strategisk styring av sektoren. Etats-
styring av Jernbanedirektoratet og Statens
jernbanetilsyn. Eierstyring. Regulering.



Statens Havarikommisjon for
Transport



Jernbanedirektoratet
Koordinering, operativ styring og utvikling
av sektoren.



Statens jernbanetilsyn

BANE NOR

Bane NOR SF
Forvalter eksisterende og bygger
ny jernbaneinfrastruktur. Trafikk-
styring. Forvalter og utvikler
eiendom. Forretningsmessig
innretning.



Norske tog AS
Eier, forvalter
og gir
togoperatørene
tilgang til
togmateriell.

ENTUR

Entur AS
Reiseplan og
billettering.



Vygruppen AS
Persontog, gods
og buss.

Togselskaper, vedlikeholdsselskaper, entreprenører og leverandører

Konkurrerer om oppdrag.



SJ Norge AS
Persontog.

GoAhead NORDIC

Go-Ahead
Nordic
Persontog.



Vygruppen AS
Persontog,
gods og buss.



NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENTET

Nærings- og Fiskeridepartementet

Mantena

Mantena AS
Vedlikehold av
kjøretøy. Flyttet
til nytt departe-
ment 01.01.20.



Flytoget AS

■ Forvaltningsorganer

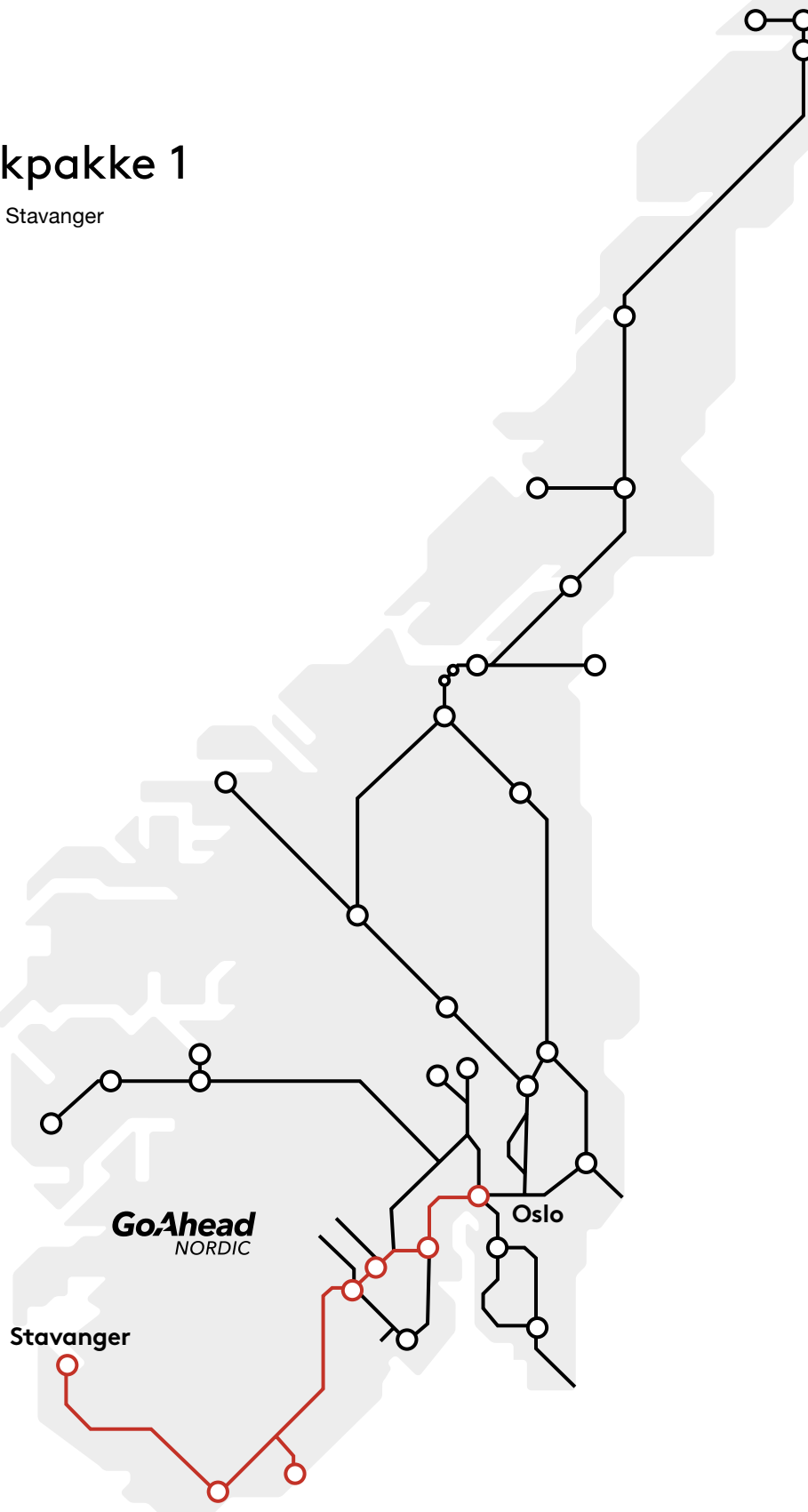
■ Statlig eide selvstendige
enheter

■ Privat sektor

*oversikt hentet fra Jernbanedirektoratet

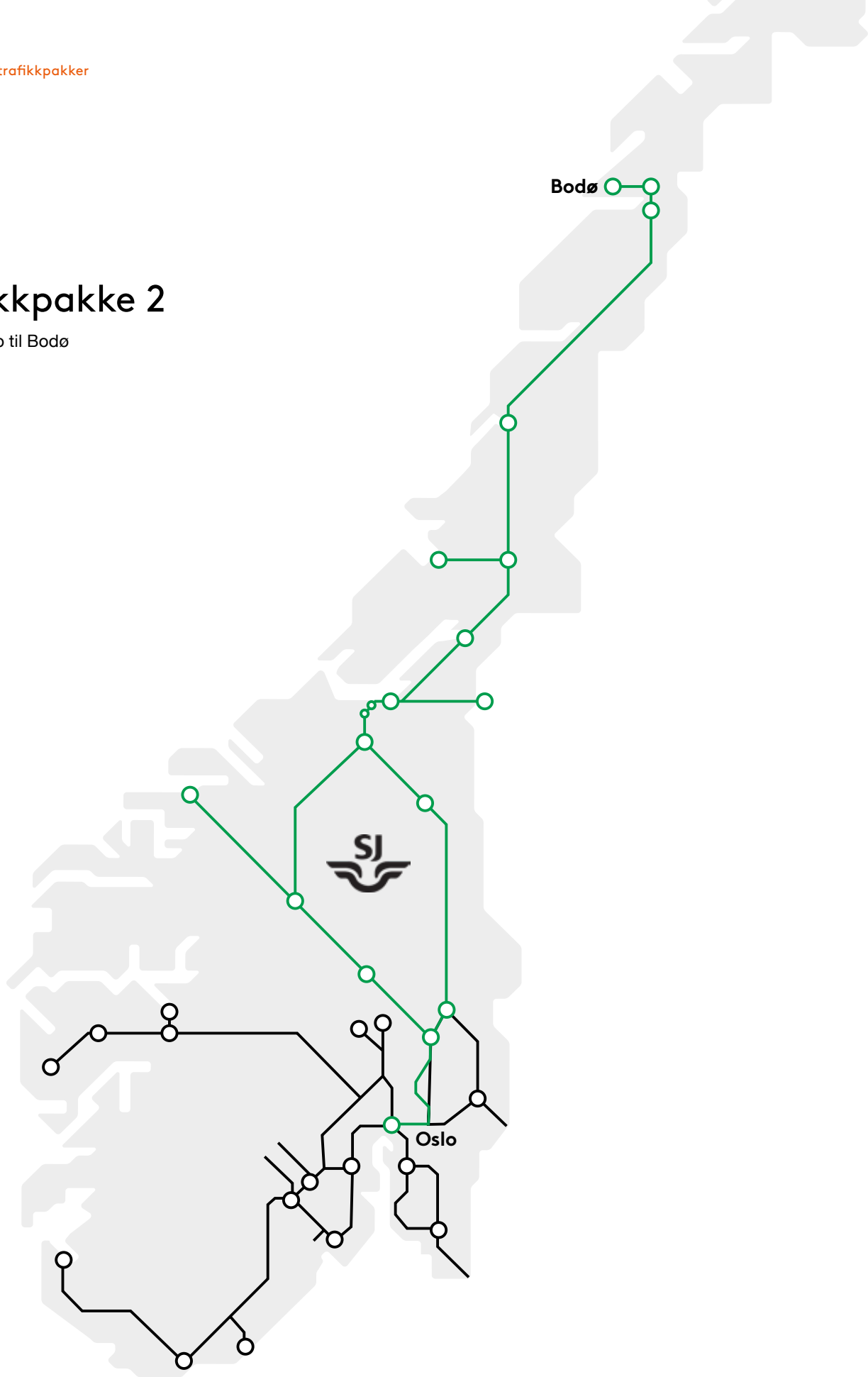
Trafikpakke 1

Sør - Oslo til Stavanger



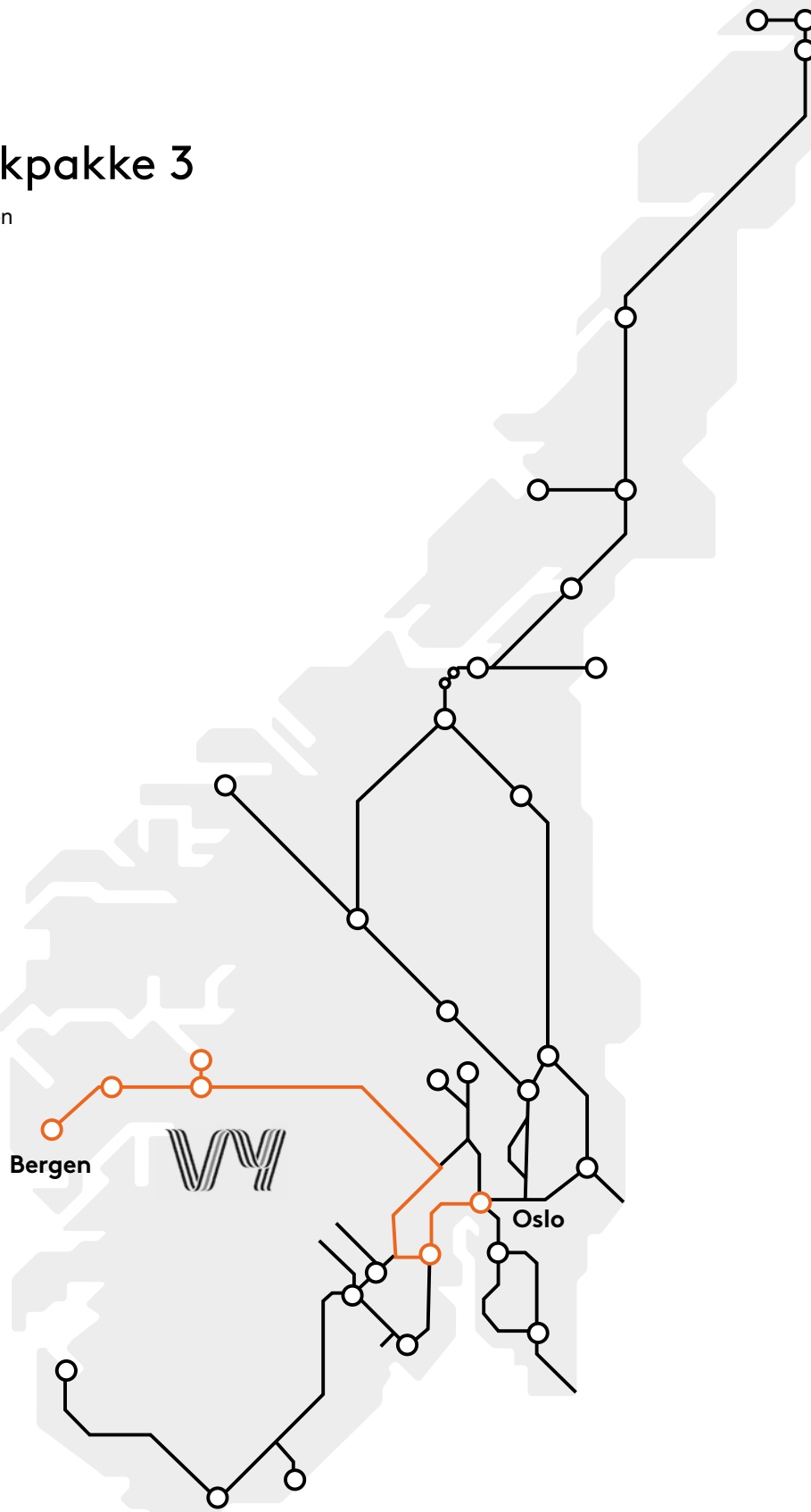
Trafikpakke 2

Nord – Oslo til Bodø



Trafikpakke 3

Oslo – Bergen



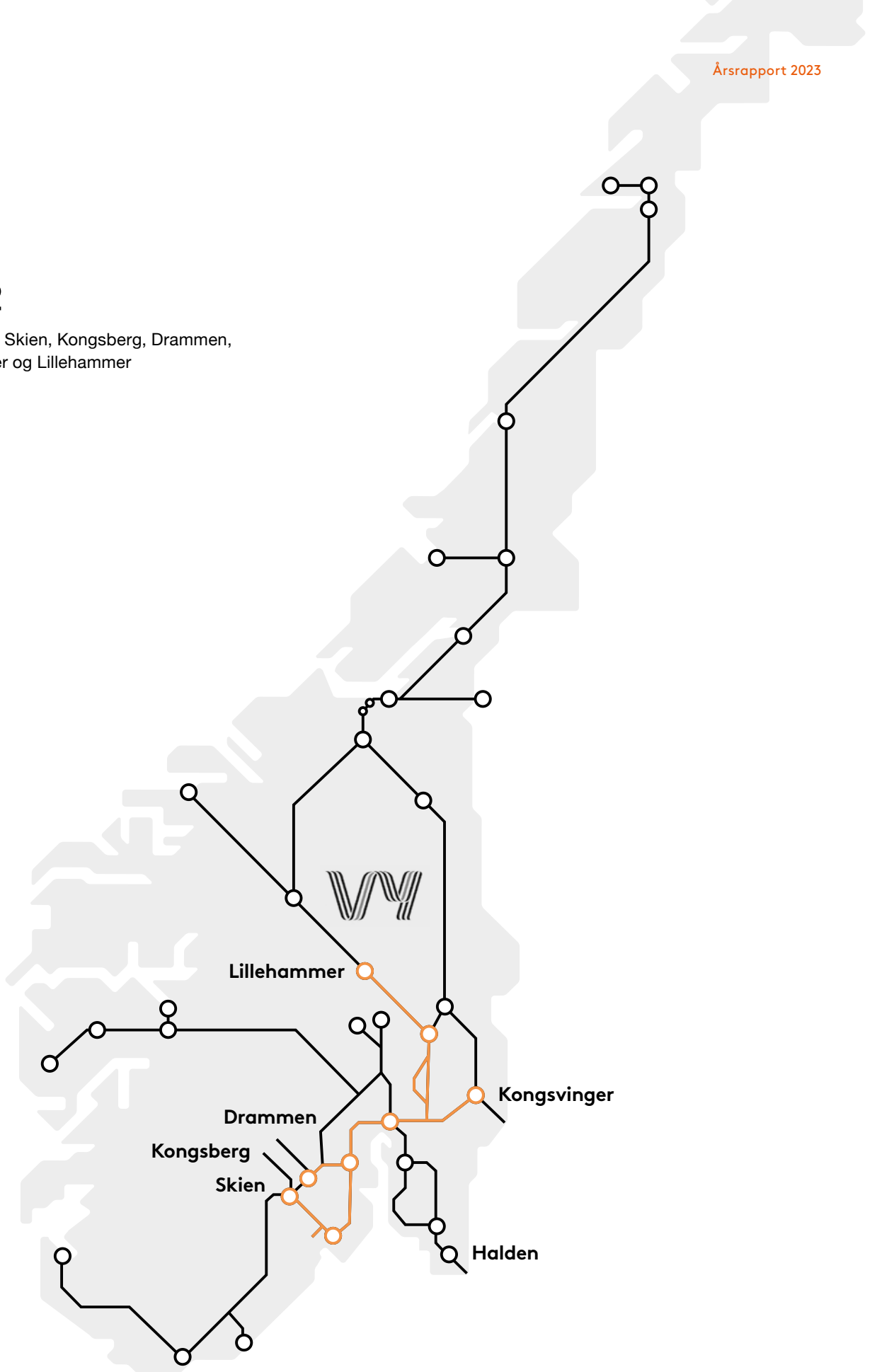
Øst 1

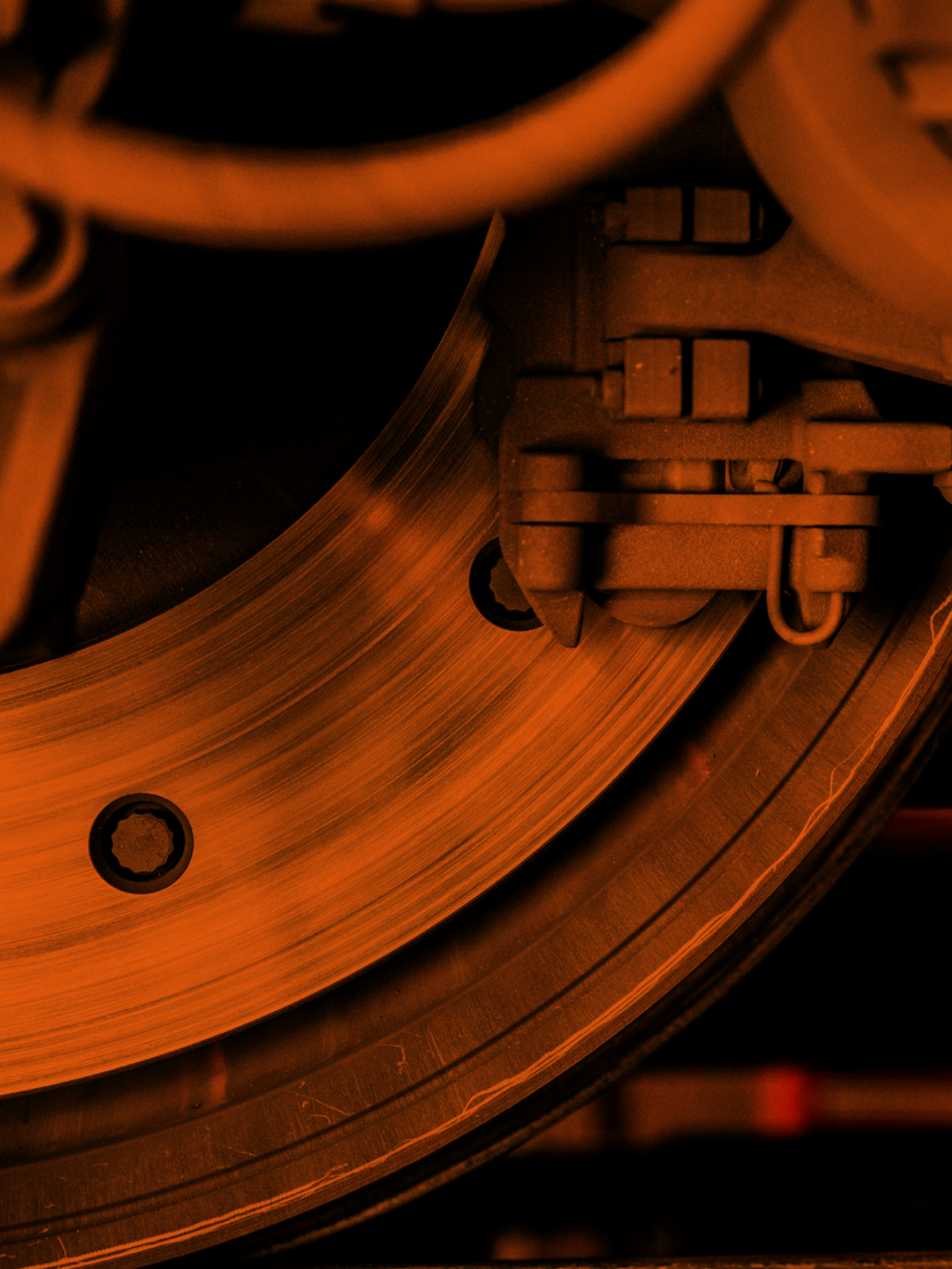
Halden – Gjøvik



Øst 2

Østlandet – Skien, Kongsberg, Drammen, Kongsvinger og Lillehammer







Del 1:
Om Norske tog

Milepæler 2023

9. januar

Norske tog signerte avtale om å utløse opsjon 1 i lokaltogkontrakten med Alstom. Avtalen innebærer en bestilling av ytterligere 25 tog – 19 regiontog og 6 lokaltog – og bringer den totale bestillingen i anskaffelsen til 55 tog.

8. mars

Norske tog signerte avtale med den sveitsiske togprodusenten Stadler om kjøp av 17 nye fjerntog, med opsjoner på å kjøpe totalt 100 tog. Det kjøpes inn tog for alle fjerntogstrekningene (Bergensbanen, Sørlandsbanen, Dovrebanen og Nordlandsbanen).

30. mars

Samferdselsministeren annonserte at Norge skal donere dieseltogsett, som er faset ut av drift i Norge, til Ukraina. Togene som doneres er av type 92, og ble i 2022 erstattet av nye bimodale tog.

8. mai

Norske tog ferdigstilte og offentliggjorde selskapets første bærekraftsrapport i tråd med Global Reporting Initiative (GRI). Rapporten inneholdt også Norske togs første klimaregnskap.

16. august

I anledning Arendalsuka inviterte Norske tog politikere og togentusiaster til togdebatt om ambisjonene for jernbanen og hva som skal til for at flere tar toget.

21. august

KPMG publiserte en kartlegging av organisatoriske og styringsmessige utfordringer i jernbanesektoren gjort på vegne av Samferdselsdepartementet.

25. august

Norske tog og Jernbanedirektoratet fikk i oppdrag av Samferdselsdepartementet å vurdere alternative løsninger for nye fjerntog for å oppnå universell utforming.

9. oktober

Jernbanedirektoratet fikk i oppdrag av Samferdselsdepartementet å vurdere tiltak for å oppnå bedre vedlikehold av tog og utvikling av verksteder. Oppdraget gjennomføres i tett samarbeid med Norske tog og Bane NOR med frist 31. januar 2024.

Oktober

Produksjonsstart på vognkassene til nye lokaltog på Alstom sin fabrikk i Polen.

21. november

Stortinget vedtok å «be regjeringen så raskt som mulig fremme forslag om å gi Norske tog handlingsrom til å kunne bestille nye fjerntog til Rørosbanen. Bestillingen knyttes til anskaffelsen Norske tog gjennomfører for flere av de andre fjerntogstrekningene.»

¹ De 17 togene er doble togsett, så i praksis kan det være 66 korte eller 33 lange tog igjen på opsjonene.

Dette er Norske tog

Om selskapet

Norske tog anskaffer, eier og forvalter kjøretøy til persontogtrafikk i Norge. Selskapet inngår avtaler om utleie av togsett med togoperatører som har trafikkavtale med Jernbanedirektoratet. Denne strukturen legger til rette for effektive anskaffelser og forvaltning av togene, og samler spisskompetansen på ett sted. Norske tog har hovedkontor i Oslo.

Statens eierskap

Norske tog AS eies av Samferdselsdepartementet og er et kategori 2-selskap. Statens begrunnelse for eierskapet er å ha en aktør som kan tilby kjøretøy til persontogtrafikk på konkurransenøytrale vilkår. Statens mål som eier er kostnadseffektiv anskaffelse og utleie av tog.

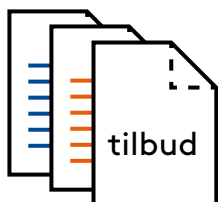
Særskilte rammer for selskapet

Kvaliteten og størrelsen på togflåten til Norske tog skal være tilpasset det offentlig finansierte persontogtilbudet. Med utgangspunkt i betingelser som følger Jernbanedirektoratets trafikkavtaler med togoperatørene, betaler operatørene leie til Norske tog for bruk av selskapets kjøretøy.

Finansielle nøkkeltall (MNOK)	2023	2022
Driftsresultat	401	306
Resultat før skatt	209	144
Årsresultat	163	106
Netto kontantstrøm	-182	-244
Arbeidskapital	-627	-783
Egenkapital	3 606	3 410
Egenkapitalandel	25,9%	25,6%
Avkastning på bokført egenkapital	4,8%	3,2%

Tabell 1: Finansielle nøkkeltall

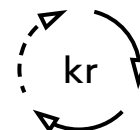
Forretningsmodell



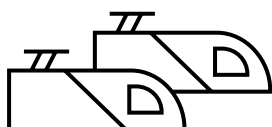
Jernbanedirektoratet fastsetter fremtidig togtilbud i Norge og er premissgiver overfor Norske tog.



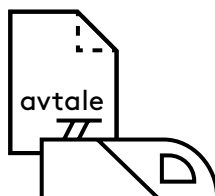
Det er opprettet en garantiordning der staten garanterer for 75 prosent av togenes bokførte verdi, en restverdigaranti.



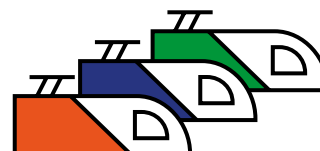
Norske tog finansierer sine toganskaffelser gjennom låneopptak og tilførsel av kapital.



Norske tog skal anskaffe, eie og forvalte kjøretøy til persontogtrafikk i Norge.



Jernbanedirektoratet kan pålegge togoperatørene å benytte Norske togs kjøretøy, og har valgt å gjøre dette for de avtalene som til nå er inngått.



Norske tog får sine inntekter gjennom utleie av togsett

Norske tog i tall

271*

motorvognsett

Et motorvognsett er en ikke-delbar togsammensetning som kan opereres som et tog og er satt sammen av enkeltkjøretøy med traksjon, eller av kjøretøy med og uten traksjon.

21

lokomotiver

Et lokomotiv er et skinnegående kjøretøy med motor, og brukes til å trekke jernbanevogner i et tog. Norske togs lokomotiver benyttes i dag på Dovrebanen, Bergensbanen, Sørlandsbanen og på Nordlandsbanen.

135

personvogntog

En personvogn er et enkeltkjøretøy uten traksjon som kan frakte passasjerer i en fast eller variabel togsammensetning. Et personvogntog er avhengig av et lokomotiv med trekraft for å kjøre.

18

typer kjøretøy
inkludert underserier

Norske tog skal effektivt legge til rette for tilgang til tilstrekkelig mange, sikre, pålitelige og tidsriktige tog, i tråd med samfunnets behov for persontogtrafikk. Norske tog har som mål å redusere antall typer tog, for å få bedre innkjøpsbetingelser og redusere kostnader knyttet til drift og vedlikehold.

84

fornøyde passasjerer
(skala fra 1-100)

Ifølge Jernbanedirektoratets kundetilfredshetsindeks er flertallet av norske togpassasjerer fornøyd med kupékomforten på togtypen de reiser med.

18,7

gjennomsnittsalder
på dagens flåte

Målet er å anskaffe minimum ett tog per måned og fase ut de eldste og dårligste togene først. På denne måten sikrer Norske tog en mer moderne og pålitelig togflåte.

* Ett type 92 og ett type 69 togsett er hensatt, men fortsatt i Norske togs beholdning.

63

ansatte

Norske tog er en organisasjon med lang erfaring og spiss fagkompetanse.

4,8

% avkastning

For 2023 har Norske tog en avkastning på 4,8 prosent. Langsiktig mål fra eier er 5 prosent avkastning.

4

kunder

Vy gruppen, Vy Tog, SJ Norge og Go-Ahead

A+

rating

Dagens rating fra Standard & Poors er A+. Målet er å opprettholde A rating (A+, A eller A-).

25,9

% egenkapitalandel

Norske tog legger opp til å ha en langsiktig egenkapitalandel over 25 prosent, og kortsiktig over 20 prosent.



Visjon

Norske tog skal bidra til en attraktiv persontogtrafikk i Norge og «det grønne skiftet» ved å leie ut tilstrekkelig mange tidsriktige tog.





Øystein Risan, administrerende direktør

Administrerende direktørs kommentar

2023 har vært et travelt og innholdsrikt år i jernbanen, hvor Norske tog har lyktes godt med vårt hovedoppdrag: å anskaffe, eie og forvalte tog. Vi har nådd mange viktige mål og milepæler som vil ha stor betydning for å få en mer pålitelig og attraktiv jernbane fremover.

Den 8. mars 2023 signerte vi kontrakt med Stadler om å kjøpe 17 nye, lange fjerntog. Avtalen har opsjoner for at det kan kjøpes opp til 100 fjerntog totalt. Det nye topp moderne toget vil løfte både opplevelsen, kvaliteten og komforten for de reisende til et nytt nivå – også for rullestolbrukere, som i utgangspunktet var kritiske til den opprinnelige løsningen som ble presentert. På tampen av året vedtok også Stortinget at regjeringen bes fremme forslag om å gi Norske tog handlingsrom til å bestille nye fjerntog til Rørosbanen, under den samme avtalen med Stadler.

Tidlig i 2023 utløste vi også første opsjon i avtalen med Alstom om kjøp av ytterligere 25 tog av typen Coradia Nordic. Med denne opsjonen har Norske tog bestilt til sammen 55 tog fra Alstom. Samlet sett legger disse anskaffelsene til rette for at enda flere reisende fremover kan velge en mer klimavennlig reisemåte.

Med anskaffelseskontrakter for både nye lokaltog og fjerntog på plass, går selskapet over i en ny fase hvor forvaltning står i sentrum. God og effektiv forvaltning er avgjørende for å sikre at et attraktivt og pålitelig togtilbud kan utvikles og opprettholdes. I løpet av 2023 har vi prioritert og styrket forvaltningsarbeidet. Vi har satt ned et dedikert team for å løse de daglige problemene operatørene har og for å bli mer proaktive i å få opp påliteligheten og tilgjengeligheten på materiellet.

Forberedelser for innføring av tilstandsbasert vedlikehold (Condition Based Maintenance – CBM) er en særskilt satsing som vi jobber med og som kan bidra til et bedre og mer effektivt vedlikehold, og på sikt redusere

vedlikeholdskostnadene. Med mer systematisk kunnskap om hvilke feil på de ulike togtypene som forårsaker forsinkelser og innstillinger, kan vi effektivt forebygge at det skjer. Etablering og drift av felles IT-systemer ombord i togene, og kommunikasjonen mellom tog og land, er viktig i denne sammenheng. Med mer innsikt i – og deling og bruk av data på tvers av sektoren, kan vi optimalisere vedlikeholdet og redusere forsinkelser og innstillinger.

Høsten 2023 fikk Jernbanedirektoratet, sammen med Bane NOR og Norske tog i oppdrag å se på tiltak for bedre vedlikehold og utvikling av verkstedene. Utover å innføre CBM og felles bruk av data bør vi etter vårt syn i større grad enn i dag benytte oss av leverandørenes kompetanse og kapasitet. Avtalene som inngås for vedlikehold bør inneholde forpliktelser på tilgjengelighet, pålitelighet og kostnader i levetiden på materiellet, i tråd med forpliktelsene i leveranseavtalene med Alstom og Stadler. Om Norske tog får en rolle i dette arbeidet er et stort og viktig spørsmål for oss. Med de rette grepene vil vi få en mye mer pålitelig jernbane i Norge.

Vi kan konstatere at vi avslutter året med solide økonomiske resultater. Vi har fått på plass en ny og mer transparent leieprismodell, som tar hensyn til påregnelige kostnader og prisjusteringer. Det gir oss bedre muligheter til å kjøpe tog til en god pris, og til å forvalte togene på en god måte for staten. En sunn økonomi gjør det mulig å jobbe videre med de store prosjektene som er viktige for å utvikle jernbanen for fremtiden.



Øystein Risan
Administrerende direktør

² De 17 togene er doble togsett, så i praksis kan det være 66 korte eller 33 lange tog igjen på opsjonene.

Våre mål



Mål 1

Konkurransedyktig tilbud og fornøyde kunder

Norske tog skal sørge for tilstrekkelig mange, standardiserte og tidsriktige tog, og tilleggsytelser, til å gi fornøyde kunder og passasjerer.



Mål 2

Effektiv og bærekraftig drift

Norske tog skal på vegne av eier og samfunnet sørge for effektive og bærekraftige anskaffelser, forvaltning og utleie av tog.



Mål 3

Kompetente og fornøyde medarbeidere

Norske tog skal ha kompetente og fornøyde medarbeidere med sterk kundeorientering.



Mål 4

Finansiell handlefrihet

Norske tog skal ha finansiell handlefrihet for å sikre at størrelsen på togparken er tilpasset kundenes behov og det offentlig finansierte togtilbudet.

Mål 1: Konkurransedyktig tilbud og fornøye kunder

Norske tog har en togflåte på rundt 300 togstammer, med 18 ulike togtyper. Dagens togflåte kan deles inn i tre kategorier, etter alder:

- **Under 10 år:** 102 togsett fra FLIRT (type 74 og 75), hvorav 14 av togsettene er bimodale (type 76).
- **Mellom 10 og 20 år:** 78 togsett (type 72, 74 og 75).
- **Eldre enn 20 år:** 91 togsett, 21 lokomotiver og 135 vogner fra 70-, 80- og 1990-tallet (type 69, 70, 72, 73A, 73B, 92, 93, Di4, El18, 5, 7 og WLAB2).

Gjennomsnittsalderen til selskapets togflåte er i 2023 på 18,7 år, mot 18,4 år i 2022. Selskapets togflåte blir stadig eldre, og en stor andel av flåten har nå passert definert levetid. For å imøtekomme både trafikkvekst og de reisendes krav til funksjonalitet og fasiliteter er det behov for betydelige investeringer i nye tog. Med de anskaffelsesavtalene som Norske tog har per i dag kan det anskaffes inntil 200 nye lokal- og regiontog og inntil 100 nye fjerntog. Det betyr at det kan bli en kapasitetsøkning på jernbanen fra 2027.

Norske tog har i sin langtidsplan for toganskaffelser foreslått å redusere dagens 18 togtyper til tre hovedtyper – Coradia Nordic (lokal- og regiontog), FLIRT (regiontog) og FLIRT Nordic Express (fjerntog) – noe som vil gi økt pålitelighet, lavere forvaltningskostnader og større fleksibilitet.

Lokal- og regiontog

Norske tog har inngått kontrakt med Alstom SA om kjøp av 36 nye lokaltog og 19 nye regiontog – Coradia Nordic – som skal erstatte gamle og utdaterte tog på Østlandet. Avtalen innebærer mulighet for å utløse opsjoner på levering av totalt 200 nye tog. De nye togene ble satt i produksjon i fjerde kvartal 2023, og de første togene skal etter planen komme til Norge for testing i 2024, for å sikre at toget egner seg i tøffe norske vær- og klimaforhold.

Den første delen av bestillingen på 30 lokaltog skal erstatte type 69, som har passert definert levetid, og ikke lenger tilfredsstillende de reisendes krav til blant annet

klimaanlegg, nettdekning og universell utforming. Fra 2025 er det planlagt at de første togene settes i trafikk på strekningen L2 Stabekk – Oslo – Ski.

Den andre delen av leveransen er på seks lokaltog og 19 regiontog, og skal trafikkere på regionstrekningene Moss, Rakkestad og Ski på Østlandet. Første tog skal etter planen settes i trafikk i løpet av siste halvdel av 2026.

I juni 2023 ble det siste toget av type 74 fra kontrakten med Stadler fra 2008 satt i trafikk på Østlandet. Toget skulle opprinnelig har blitt levert i 2022, men ble forsinket på grunn av behov for skadereparasjon.

Fjerntog

Flere av dagens fjerntog er over 40 år gamle og nærmer seg slutten av sin levetid. Norske tog signerte derfor en avtale med togprodusenten Stadler den 8. mars om kjøp av 17 nye fjerntog, med opsjoner på kjøp av opptil 100 nye tog totalt .

De nye fjerntogene – FLIRT Nordic Express – er videreutviklet fra Stadlers mest solgte togmodell FLIRT (Fast Light Innovative Regional Train), og er spesialtilpasset norske forhold. Togene vil bestå av åtte vogner og vil ha en topphastighet på 200 km/t. Prosjektet har en kostnadsramme på NOK 8 MRD.

De nye fjerntogene skal trafikkere Bergensbanen, Sørlandsbanen, Dovrebanen og Nordlandsbanen. Det er togene på Bergensbanen som er eldst og dermed skal erstattes først. Det kjøpes inn tog til både elektrifiserte og ikke-elektrifiserte toglinjer, inkludert bimodale tog. Produksjonen av de nye fjerntogene skal etter planen starte i 2024, og de første togene er forventet å tas i bruk fra sommeren 2027.

Den 21. november 2023 ba Stortinget regjeringen så raskt som mulig fremme forslag om å gi Norske tog handlingsrom til å kunne bestille nye fjerntog til Rørosbanen. Bestillingen knyttes til anskaffelsen Norske tog gjør i den allerede inngåtte fjerntogavtalen med togprodusenten Stadler.

³ De 17 bestilte togene er lange togsett, så i praksis betyr det at det gjenstår 66 korte eller 33 lange togsett på opsjonene.

Kunder

I 2023 har Norske tog hatt fire kunder; SJ Norge, Vy Tog, Vygruppen og Go-Ahead.

Go-Ahead er operatør på Trafikkpakke 1 Sør, og drifter fjerntogstrekningen på Sørlandet, fra Oslo S via Kristiansand til Stavanger, lokaltogstrekningen Stavanger-Sandnes-Egersund og regionstrekningen på Arendalsbanen.

SJ Norge er operatør på Trafikkpakke 2 Nord, og drifter fjerntogstrekningene Dovrebanen (Oslo-Trondheim), og Nordlandsbanen, samt regiontogstrekningen på Raumabanen, Rørosbanen, Trønderbanen (Lundamo-Trondheim-Steinkjer), Meråkerbanen og Saltendependelen (Bodø-Rognan).

Vy Tog er operatør for Trafikkpakke 3 Vest. Vy Tog opererer fjerntogstrekningen Oslo-Bergen, samt regiontogstrekningen Bergen-Voss-Myrdal og lokaltogstrekningen Bergen-Arna.

I første halvdel av 2023 ble Vygruppen direktetildelt trafikkavtalene Østlandet 1 og Østlandet 2, som selskapet allerede drifter i dag. Øst 1 omfatter persontogtilbudet på Østfoldbanen og Gjøvikbanen, samt lokaltogstrekningene Spikkestad-Lillestrøm og Stabekk-Ski. Øst 2 omfatter regiontogene på strekningene Skien-Eidsvoll og Drammen-Lillehammer, lokaltogstrekningene Kongsberg-Eidsvoll, Drammen-Dal og Asker-Kongsvinger, samt togtilbudet mellom Notodden-Porsgrunn (Bratsbergbanen).

Passasjerer

Jernbanedirektoratet samler inn data blant de togreisende og rapporterer en kvartalsvis kundetilfredshetsindeks. På spørsmål om hvor fornøyd passasjerene er med kupékomforten på reisen, ble det samlede resultatet på tvers av alle togoperatørene i 2023 på 84 (hvor 100 er maks). Det er en liten nedgang fra 2022 hvor scoren lå på 85. En stor andel av togflåten nærmer seg definert levetid. Den skal innen få år erstattes med nye tog.

Norske tog har i 2023 gjort en rekke tiltak for å forbedre den generelle reiseopplevelsen for togpassasjerer. Noen eksempler innebærer overhaling av varme-, ventilasjons- og lufteanlegg i type 93-togsettene for bedre inn klima,

skifte av gulv og gulvbelegg i type 7 bistro-vogner, samt nye dører til HC toaletter i sovevognene WLAB2. I tillegg har det blitt installert ytterligere 120 liggestoler fra Borcad i fire vogner av type 5 som driftes av SJ.

Bane NOR rapporterer om en nedgang i punktligheten på persontog i 2023 på 0,2 prosentpoeng sammenliknet med 2022 (fra 87,8 prosent til 87,6 prosent). Det er under målsetningen på 90 prosent, og årsaken er sammensatt. Antallet forsinkelser som skyldes feil på togene har økt også i 2023. Type 69 og type 70 som begynner å bli veldig gamle og som snart skal skiftes ut med nye lokaltog har klart flest forsinkelsestimer per kjørte kilometer i 2023. Les mer om punktlighet på Bane NORs nettsider (www.banenor.no).

Mål 2: Effektiv og bærekraftig drift

Norske tog jobber kontinuerlig for å sørge for kostnads-effektiv anskaffelse og utleie av tog.

På grunn av særforhold på det norske jernbanenettet, kombinert med tøffe klimaforhold, må tog som skal trafikere i Norge tilpasses norske forhold. Relativt store kontrakter, i norsk sammenheng, er derfor avgjørende for å få gode priser i markedet og for å motivere leverandører til å delta i anbudskonkurransene Norske tog utsteder.

Når mange tog skal anskaffes på kort tid er det helt avgjørende, både med tanke på effektivitet og kostnader, at Norske tog har et sterkt, kompetent fagmiljø til å følge opp disse omfattende og krevende prosjektene.

Oppgradering og vedlikehold

Oppgradering og vedlikehold av eksisterende togsett er avgjørende for å opprettholde levetiden på togene, og samtidig sikre at togene oppleves som attraktive for de reisende. I tillegg er godt vedlikehold en viktig faktor for å redusere antallet forsinkelser og innstillinger som skyldes feil på togene.

En viktig pågående oppgradering er midtlivsoppgradering av type 72. Midtlivsoppgraderingen skal bidra til å redusere antall feil på kjøretøyene ved at teknisk levetid på komponenter og systemer forbedres. I tillegg vil togsettene fremstå som nye, med skandinavisk design, etter oppgraderingen. Det første oppgraderte togsettet

forventes å settes i trafikk på Jærbanen i andre kvartal 2024.

Norske tog har i 2023 etablert et eget dedikert team som utelukkende jobber med håndtering av løpende forvaltningssaker. Norske togs forvaltningsteam ble i september midlertidig forsterket med flere årsverk for å lukke alle innmeldte saker innen utgangen av året. Det langsiktige målet er å besvare henvendelsene raskere og alltid under 30 dager. I 2024 vil et etablert team fortsette jobben med proaktiv forvaltning og teamet vil jobbe aktivt sammen med operatørene

I tillegg til det løpende forvaltningsarbeidet har Norske tog i 2023 jobbet med flere modifikasjons- og oppgraderingsprosjekter for å heve kvaliteten, ivareta sikkerheten og redusere antall feil på kjøretøyene. Eksempler på oppgraderinger er utbedringer på batteri- og batterikasse på type 93, oppgradering av nye aktiveringssylindere på type 5, utbedring av trykkluftlekkasjer og skadde rør samt ny kompressor og tørke på type 73.

Utfasing og gjenvinning av tog

Når togsett fases ut av trafikk, blir de sendt til et verksted for demontering av komponenter som kan gjenbrukes, før de sendes til gjenvinning. Norske tog har et fast samarbeid med gjenvinningselskapet Hellig-Teigen som holder til i Hokksund. I 2023 har Norske tog faset ut tre togsett av type 69 og ett togsett av type 92 som ikke lenger inngår i leieavtalen med operatør. Ett togsett av type 69 og et tog av type 92 ble demontert for kritiske komponenter, samt avfallsbehandlet i 2023. De siste to togsettene av type 69 vil bli behandlet i 2024.

Bærekraftig drift

I Del 3 «Bærekraft» gis en nærmere beskrivelse av Norske togs arbeid for bærekraftig drift i 2023. Under oppsummeres noen hovedpunkter.

- Norske tog har flere pågående prosesser for å nå opp til forventinger internt og eksternt, og for å gjøre Norske tog klar til å rapportere etter det nye bærekraftsdirrektivet, CSRD.
- Norske tog har forankret bærekraftsarbeidet i virksomhetsstyringen gjennom tydelige instruksjoner til styre og administrerende direktør, samt gjennom en rutine for ansvarlig forretningspraksis som er godkjent av styret.
- «Code of conduct» for leverandører er oppdatert slik at retningslinjene nå også omfatter krav til aktsomhetsvurderinger i henhold til OECDs metode og rapportering, åpenhetsloven, samt dyrevelferd.
- Det er gjennomført dobbel vesentlighetsvurdering, klimarisikoanalyse og analyse av selskapets aktiviteter opp mot EU-taksonomiens kriterier.
- Det er satt vitenskapsbaserte klimamål, som er godkjent av SBTi i 2024.

Norske tog har gode forutsetninger for å stille krav ved innkjøp, forvaltning av kjøretøyene og forlenging av togenes levetid, samt til å gjenbruke komponenter og stille høye krav til avfallshåndtering ved utfasing. Norske togs satsning på forvaltning er viktig både for bærekraftig arbeid på togene og for at togene er i stand til å bidra inn i en bærekraftig kollektivtransport. Det er flere av selskapets prosjekter som bidrar til økt sirkularitet:

- Midtlivsoppgradering av type 72: Flere komponenter demonteres for oppgradering før de monteres tilbake i toget.

Norske tog har i 2023 gjort en rekke tiltak for å forbedre den generelle reiseopplevelsen for togpassasjerer.



Kvalitetskontroller Hans Ingar Fossen jobber med vedlikehold av en leke-/familievogn.

- I 2023 ble det besluttet å igangsette forprosjekt for tilstandsbasert vedlikehold (Condition Based Maintenance - CBM), det vil si vedlikehold etter behov, for FLIRT-togene. Tilstandsbasert vedlikehold vil kunne optimalisere ressursbruk og kostnader knyttet til vedlikehold, sørge for jevnt god tilstand på togene samt bidra til lenger levetid.
- I 2023 har Norske tog gjennomført forberedelser for å innhente mer data om materialene i tog som avhendes, for å sikre bedre utnyttelse av i henhold til avfallshierarkiet.
- I jernbanesektoren jobbes det med flere tiltak som vil redusere energiforbruk i tog, deriblant C-DAS (Connected Driver Advisory System) og ATO (Automatic Train Operation).
- Det er i 2023 jobbet med å redusere utslipp av, samt å fase ut bruken av F-gasser på grunn av EUs skjerpede regler knyttet til bruk og håndtering av enkelte type kjølemedier gjennom klimagassdirektivet.
- Det er planlagt alternativ belysning på alle togtypene som følge av EUs forbud mot produksjon og import av lysrør, lysrørpærer og enkelte typer halogenpærer som trådte i kraft i 2023.

Skal Norske tog nå selskapets mål innen bærekraft, er samarbeid med de viktigste interessentene avgjørende. I 2024 har følgende vært viktig:

- Tilgjengelighet for alle ble styrket i fjerntogprosjektet som følge av dialog med Norsk Handikapforbund og Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon, i sam-

arbeid med Jernbanedirektoratet på bestilling fra Samferdselsdepartementet.

- I 2023 ble metodeverket for OECD metodikken og rapportering videreutviklet i samhandling med selskapets mest strategiske leverandører.

Mål 3: Kompetente og fornøyde medarbeidere

Norske tog har som mål å ha fornøyde medarbeidere med god og relevant kompetanse.

For effektiv forvaltning av togflåten, kombinert med at rekordmange tog skal anskaffes på kort tid, er det helt avgjørende, både med tanke på effektivitet og kostnader, at Norske tog har et sterkt og kompetent fagmiljø til å følge opp disse omfattende og krevende prosjektene.

Norske tog har i 2023 gjennomført en medarbeiderundersøkelse som viser at medarbeidertilfredsheten holder seg på et høyt nivå, med en positiv økning sammenliknet med 2022 i de fleste kategoriene som måles. For arbeidsglede er scoren på 79 (opp fra 78 i 2022) og for lojalitet er scoren på 86 (opp fra 84 i 2022). En score på over 75 vurderes som høy. Norske tog har de siste årene hatt en gjennomgående høy score på medarbeidertilfredshet. Nytt av året var spørsmål knyttet til mangfold og likestilling i selskapet, hvor det ikke ble avdekket noen utfordringer knyttet til temaet. Det psykososiale arbeidsmiljøet får en score på 85.

Norske tog har systematisert og operasjonalisert sitt arbeid med mangfold, likestilling og inkludering

betraktelig i året som har gått. Selskapet har ansatt en HR-rådgiver med ansvar for selskapets arbeid med mangfold og likestilling og har etablert en mangfold- og inkluderingsgruppe som skal jobbe systematisk, målrettet og planmessig med tematikken. I denne gruppen er blant annet tillitsvalgte, verneombud og øverste ledelse representert.

Sykefraværet i Norske tog fortsetter å være lavt og ligger i 2023 på 1,6 prosent (ned fra 2,2 prosent i 2022).

Mål 4: Finansiell handlefrihet

Norske tog har for 2023 hatt et positivt årsresultat og fått styrket egenkapitalen ytterlig. Selskapet utsteder også ettertraktede grønne obligasjoner som har gunstige betingelser. Fra 2024 har selskapet fått innført en ny og bedre leieprismodell som gir inndecking for kjente og påregnelige kostnader, noe som er en viktig forutsetning for positive resultater også fremover i tid.

Norske tog har høy kredittverdighet. Standard & Poor's har gitt selskapet kredittratinger for langsiktig låneopptak på A+ (stable). Selskapet benytter låneopptak gjennom Euro Medium Term Note (EMTNprogrammet). EMTN-programmet inneholder ingen finansielle krav, men en eierskapsklausul knyttet til at staten skal eie 100 prosent av Norske tog.

Per 31.12.2023 har Norske tog AS en ubenyttet fem års forpliktet lånefasilitet på 3 000 millioner norske kroner med forfall i juni 2026.

Norske tog har i 2023 gjennomført en medarbeiderundersøkelse som viser at medarbeidertilfredsheten holder seg på et høyt nivå, med en positiv økning sammenliknet med 2022 i de fleste kategoriene som måles.

Norske tog jobber for å gjøre det mer attraktivt å reise med tog

Norske tog har en viktig rolle i å tilrettelegge for bærekraftige transportløsninger gjennom å anskaffe, forvalte og leie ut attraktive togsett, slik at flere reisende velger toget som transportmiddel.

En jernbane med spesielle utfordringer

Iskalde vintre med masse vind og snø er bare ett av mange forhold som gjør at den norske jernbanen ikke er som andre jernbaner.

I januar 2024 la Sibir-kulda seg over store deler av Norge, og bet seg fast i dagevis. Kuldeperioden førte til store problemer for all kollektivtrafikk – også for togtrafikken. Tog måtte stå inne i tunneler natten over for å tine, og dører frøs fast. Vogner kunne ikke kobles fra hverandre, og toaletter frøs. Det byr på mange ekstrautfordringer å drive med togtrafikk gjennom en norsk vinter.

– Kulda gir oss store problemer på for eksempel Gjøvik-banen. Der er det kaldt og det er ingen tunneler som gir pause fra frosten. Is og snø legger seg rundt boggien på togene og blir til blåis. Den kladder ordentlig til og er sterkere enn metall. Blant annet så presser den ut støtdempere, sier Eirik Jenssen. Han legger til:

– De nye og moderne togene våre takler utfordringene med snø og is mye bedre enn det de eldre togene gjør.

Jenssen er kvalitetskontrollerer i Norske tog og reiser rundt for å holde oversikten over togparken til selskapet. Han sier at boggiene på nye tog er i stand til å knuse isen, blant annet fordi det er montert en plate med metalltenner som hugger inn i isen og stykker den opp.

Teknologi som hjelper mot kulda

Store temperaturforskjeller fører til mye dugg og kondens på vinduene.

– Det er krevende når togene går fra pluss åtte grader til



Eirik Jenssen er kvalitetskontrollerer i Norske tog og har jobbet i ulike selskaper tilknyttet jernbanen siden 1999. Han har aldri opplevd så mye is på togene som det har vært i vinter.



Det kan være utfordrende å være hjul og bremses når blåisen setter seg fast.

mer enn 20 minusgrader på noen sekunder. Det er det som skjer når togene kjører ut av en tunnel, for eksempel Romeriksporten. Da kan stigtrinn og dører fryse igjen, sier Jenssen.

Men ny teknologi kan gjøre det enklere å takle mye snø og is.

– De nye togene har et automatisk snøbremsesystem som går av og på hele tiden, sånn at det ikke kommer snø mellom hjulene og bremsene. Eldre tog må bremse litt manuelt innimellom, sier han.

I tillegg er togene utstyrt med gode antispinnsystemer, og kraftige varmeanlegg som kan takle 30-40 minusgrader. FLIRT-togene har en dobbel varmpumpe per kupé med både gulvvarme og sideveggsvarme. Dørene

«De nye og moderne togene våre takler utfordringene med snø og is mye bedre enn det de eldre togene gjør.»



Isen setter seg fast nesten overalt under toget.

lukkes raskere enn det som er normalt, etter 5-6 sekunder, for å spare på varmen inne i passasjerkupeene.

– FLIRT-togene har en rekke reservesystemer som gjør at dersom et system svikter, så står det et tilsvarende system klart til å overta. Dette gjelder for eksempel systemer for lys og varme, sier Jenssen og legger til:

– Tenk deg at du er midt på fjellet og det ikke er noen evakueringsmuligheter. Da skal vi i tillegg til lys og varme også ha mat til passasjerene slik at de kan klare seg i toget i svært mange timer.

Egen avdeling for særnorske krav

På flere strekninger er det mange kollisjoner med elg og rein. Fronten på toget må tåle denne påkjenningen og ha en kraftig plog og frontdeksler.

– FLIRT-togene har nesten ingen komponenter under toget, alt er flyttet opp på taket for å beskytte mot snø, is, elg og rein, sier Jenssen.

Og er det ikke snø og is som er problemet, så er det løvfallet på høsten. Da blir skinnegangen veldig glatt, som i og for seg ikke er noe særnorsk problem. En måte å

gjøre skinnene mindre glatte på, er å skyte sand mellom hjulene og skinnegangen, for å få mer friksjon.

For å sikre at de som produserer togene skjønner hva som er spesielle utfordringer i Norge, har Norske tog en egen avdeling med flere spesialiserte ingeniører som jobber med særnorske krav overfor togleverandørene.

Andre særegenheter ved den norske jernbanen i tillegg til vinter, is og store dyr, er lange tunneller og togruter, korte plattformer og svært variabel høyde på plattformene – dette kan du lese mer om i faktaboksene.

«Blåis som er sterkere enn metall legger seg rundt understellet på togene.»

Andre særegenheter ved den norske jernbanen

Her er de viktigste særegenhetene ved den norske jernbanen

Vinter og vær

- > Generelt sett har den norske jernbanen mer ekstreme værforhold, større dyr/vilt og mer utfordringer med infrastrukturen enn mange andre land.
- > Kulde og snø gir utfordringer med at viktige komponenter under toget fryser fast. Det legger seg blåis rundt boggiene, der hvor hjulene sitter. Dører, stigtrinn, toaletter og bremses fryser også fast.
- > Norge har noen meget vindfulle fjelloverganger og dype skoger med mye snø på sporene om vinteren. Sporene blir ofte brøytet for å fjerne snøen, men under tøffe værforhold vil sporene bli dekket med snø bare etter noen minutter etter at de er ryddet.
- > Snøskred, jordskred og kollisjoner med trær som har falt over skinnegangen stopper togtrafikken, og klimaendringer kan gjøre slike hendelser vanligere.
- > Kulda gjør at det kreves kraftigere varmeanlegg på togene.

Skinner, strekninger og stasjoner

- > Flere norske jernbanelinjer er kronglete, svingete og gamle. Å kjøre nye tog på disse sporene kan sammenlignes med å kjøre en sportsbil på en kjerrevei. Da blir det avgjørende å ha en solid sportsbil.

- > Noen av de norske toglinjene tar 8-10 timer, noe som gjør det viktig å sørge for at passasjerene har det komfortabelt om bord. Lengste kjøretiden er på Nordlandsbanen med ca. 10 timer.
- > Det er stor variasjon i plattformlengder, den korteste er snaut 55 meter, den lengste er 350 meter.
- > Plattformhøyder varierer også mye – fra 30 centimeter til 76 centimeter. Det gjør trinnløs adkomst på alle stasjoner umulig.

Store dyr/vilt

- > Når det er mye snø søker store dyr som rein og elg inn på togsporene, fordi disse er ryddet for snø og lettere å bevege seg langs.
- > Det resulterer i mange frontkollisjoner med store dyr som igjen krever en solid togfront for å beskytte toget og togføreren.
- > På Dovrebanen er det tilfeller der moskus har «angrepet» tog, ved å løpe rett inn i siden på toget.

Tunneler

- > Norge har lange og varme tunneler med en jevn temperatur på 5-8 grader, selv på vinteren. Derfor vil temperaturen variere fra pluss åtte grader til minus 20 grader på sekunder når toget forlater tunnelen, noe som resulterer i isproblemer.
- > Vi har mange lange tunneller, den lengste er 19,6 kilometer.

Togpassasjerene godt fornøyde med nye og fleksible sovemuligheter på togene

Den tradisjonelle sovekupeen får konkurranse når mer fleksible sovemuligheter overtar mer og mer, og nye liggestoler fra 2022 og 2023 har blitt godt mottatt av de reisende. For Norske tog er målet å bidra til å kutte klimautslipp også når komforten på togreiser øker.

De reisende krever stadig mer, og stadig flere legger vekt på klima og miljø når de velger reisemåte. Det gir fordeler for toget.

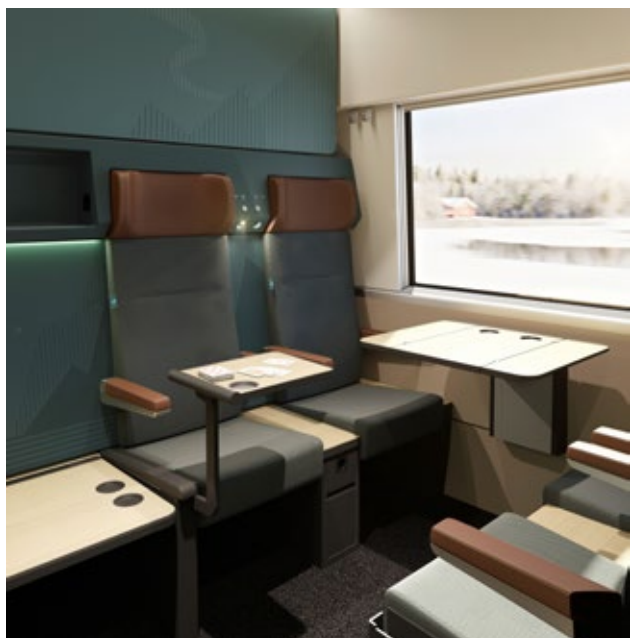
– Etter det å gå eller å sykle, er toget den desidert mest energieffektive måten å komme seg fra A til B på. Toget bruker langt mindre energi per kilo som flyttes enn det bilen og ikke minst flyet gjør. Jo flere reisende som velger tog, jo større blir klima- og miljøgevinsten, sier Rune Andreassen, prosjektleder i Norske tog.

Komfort og miljø hånd i hånd

Dette gjelder også dersom passasjerene vil ha mer komfort med bedre seter som kan legges ned helt eller delvis.

– Det er klart at høyere komfort og det at hver passasjer bruker mer plass på toget påvirker miljøregnskapet, men toget er uansett mer miljøvennlig enn andre reisemåter, og i tillegg jobber vi med løsninger som gjør at vi på best mulig måte ivaretar bærekraft også når komforten er høy, sier Andreassen.

Undersøkelser blant de reisende har vist at de ønsker å ha flere muligheter når det gjelder å reise mer komfortabelt og å sove på toget. Derfor bevilget Stortinget i 2020 ekstra penger for å bedre nattogtilbudet for de reisende. Det har ikke vært mulig på kort sikt å skaffe flere vogner med sovekupe på grunn av lange leveringstider. «Alle» togselskapene ønsker nå sovevogner siden det er en komfortabel og miljøvennlig måte å reise på.



De nye fjerntogene blir satt i drift fra sommeren 2027. På dagtid kan sovekupeen i de nye togene være en familiekupe eller arbeidsrom for en gruppe av kollegaer.



På natten blir sovekupeen et soverom.

«Det er klart at høyere komfort og det at hver passasjer bruker mer plass på toget påvirker miljøregnskapet, men toget er uansett mer miljøvennlig enn andre reisemåter.»

Godt mottatt av de reisende

For å svare på ønskene fra de reisende om et mer fleksibelt tilbud har Norske tog gjennom 2022 økt sovekapasiteten på alle fjerntogstrekninger i Norge med henholdsvis 226 nye liggestoler i 2022 og ytterligere 120 i 2023. Med dette tilbudet får de reisende mer komfort til en rimeligere pris enn de tradisjonelle sovekupeene. De reisende er godt fornøyd.

– Både vi og kundene er veldig fornøyde med de nye liggestolene. De har høyt belegg og folk kjøper den ekstra komforten de gir igjen og igjen, sier Linn Therese Blindheim. Hun er leder for kundeutvikling i Vy.



Go-Ahead og SJ har premiumseter fra tsjekkiske Boread. De kan legges ned til 45 grader i ryggen, og togselskapene melder om at passasjerene liker dem godt.

Derfor kommer det flere sovemuligheter på togene

- > Bakgrunnen for satsingen på flere sovemuligheter på togene og et mer fleksibelt tilbud er en utredning fra Jernbanedirektoratet fra 2019, som konkluderte med at sovetilbudet burde utvides og gjøres mer fleksibelt.
- > Stortinget bevilget i 2020 ekstraordinært 80 millioner kroner til å forbedre nattogtilbudet.
- > Det er bare 16 prosent av de reisende på nattogene som har sovekupe ifølge tall fra 2019. Det er betydelig flere som reiser langt med tog, og som har ønske om en behagelig reise, og å kunne slappe av eller sove.
- > Sovekupeene har på mange av strekningene vært utsolgt, og reisende har måttet kjøpe billett i god tid før reisen for å sikre seg plass.
- > De tydeligste kundeønskenes var tilgang til mer komfortable hvilestoler om natten, dusjmuligheter, klimaanlegg og en større bredde i tilbudet med hensyn til kapasitet og pris.

Nattogstrekningene i Norge

- > Oslo – Stavanger
- > Oslo – Bergen
- > Oslo – Trondheim
- > Trondheim – Bodø
- > I tillegg kjører SJ nattog ut av Norge, på strekningen Narvik – Stockholm

«Jo flere reisende som velger tog, jo større blir klima- og miljøgevinsten.»

Vy har to nye vogner med liggestoler som kjøres på Bergensbanen. Blindheim sier at kundene er spesielt fornøyd med at stolene kan legges helt ned og bli helt flate. Erfaringen er at kundene tar hensyn til hverandre og at det er rolig og stille i vognen. En sovekupe koster rundt 1000 kroner mer enn et vanlig sete, mens liggestolen koster noen hundrelapper mer enn et vanlig sete.

– Kundenes tilbakemelding er at prisen på liggestolene er god, og dette tilbudet passer spesielt godt for den som reiser alene, sier Blindheim.

SJs kunder er også fornøyd med liggestolene. SJ har 8 vogner med stoler som kan legges ned 45 grader i ryggen.

– Kundene er fornøyd både med pris og med komfort. De får mer plass i stolen, rundt seg og de får en bedre stol, sier markedssjef i SJ Norge, Ronny Reithe.

Etter at Randklev bru på Dovrebanen kollapset i august, har ikke SJ kunne kjøre de nye sovevognene sine der. De brukes nå på Nordlandsbanen. I tillegg har Go-Ahead to vogner med liggestoler som går på Sørlandsbanen.

– Vi har mottatt mange positive tilbakemeldinger fra fornøyde kunder som har reist både på dag og på natt og vi ser at dette gir oss et stort konkurransefortrinn, sier kommersiell sjef Espen Kristiansen i Go-Ahead.

For de nye liggestolene kan selvfølgelig også brukes på dagtid. Dermed kan operatørene frakte flere reisende gjennom døgnet i en slik stol, enn det de kunne gjøre i gamle og mindre fleksible nattog-oppsett. Det gir også en miljøgevinst.

Mer fleksible bruksmuligheter

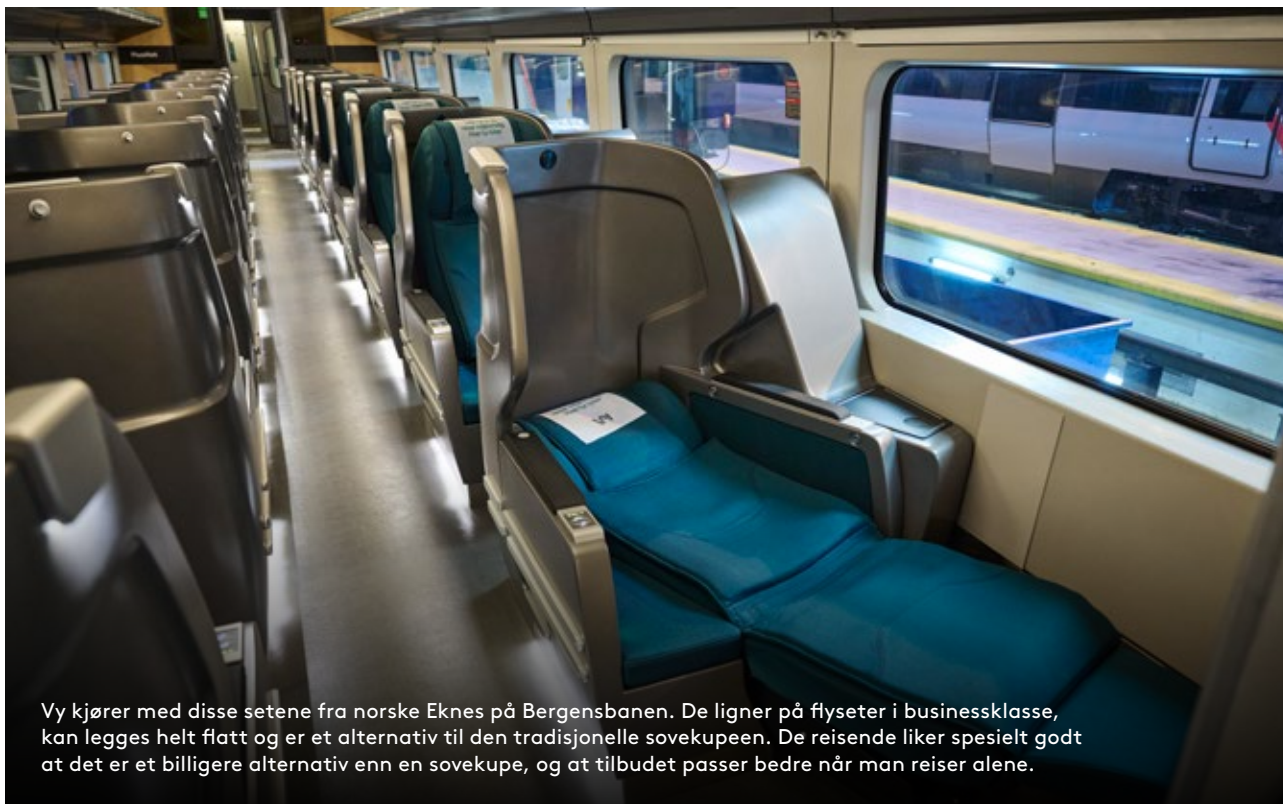
De nye fjerntogene som kommer på plass fra 2027 vil ha et bredere sovetilbud med både liggestoler som på

førsteklasse på fly, 2-sengskupeer og 4-sengskupeer. Kupeene kan gjøres om for annen bruk på dagtid. 4-sengskupeene kan inneholde en lukket sittegruppe for familier eller grupper av forretningsreisende, mens 2-sengskupeene kan brukes som for eksempel kontor. Liggestolene kan brukes både dag og natt.

– Det betyr at de reisende vil kunne velge fra en enda større meny når det gjelder pris, komfort og hva de ønsker å gjøre på toget, sier prosjektleder for nye fjerntog, Sille Svenkerud Førner i Norske tog.



En sovekupe med to senger over hverandre er det tradisjonelle premiumtilbudet for norske togreisende. Mange som reiser alene velger å kjøpe hele kupeen.



Vy kjører med disse setene fra norske Eknes på Bergensbanen. De ligner på flyseter i businessklasse, kan legges helt flatt og er et alternativ til den tradisjonelle sovekupeen. De reisende liker spesielt godt at det er et billigere alternativ enn en sovekupe, og at tilbudet passer bedre når man reiser alene.

Økt sovekapasitet på togene

Sovekapasiteten på togene har økt fra 600 plasser til 946 plasser

1. Total sovekapasitet før 2023 – 600 plasser

- > 20 sovevogner med 15 kupeer med to senger i hver kupe gir totalt 600 soveplasser.
- > I tillegg har Vy kjøpt inn noen egne sovevogner til bruk på Bergensbanen, med totalt 288 soveplasser.

2. Total sovekapasitet fra 2023 – 946 plasser

- > 600 soveplasser i gamle sovevogner.
- > Tolv nye sovevogner, to med stoler som kan legges helt flate, og ti med stoler som kan legges ned 45 grader. Antall nye seter er 46 i de to førstnevnte vognene og 300 i de ti andre vognene.

3. Sovekapasitet i de nye fjerntogene – som kommer fra 2027

Målet er at kapasiteten skal ligge på samme nivå som det den gjør i togene Norske tog eier i dag. Bruken av soveplassene skal bli mer fleksibel enn den er i dag.

Hvor mange er det plass til i de ulike vogntypene?

30

Sovekupe

I den gamle sovekupeen er det plass til 30 senger per vogn.

23

Flate liggestoler

Liggestoler som kan legges helt flatt gir plass til 23 reisende i en vogn.

30

Senkbare liggestoler

Liggestoler som kan legges ned 45 grader gir plass til 30 i en vogn.

68

Vanlige seter

Vanlige seter gir plass til 68 passasjerer i hver vogn.

Ny tenking rundt vedlikehold og feilretting

I 2023 tok Norske tog et krafttak for å få unna saker om vedlikehold og systematiske feil fra operatørene. Et høyt trykk med henvendelser krever en målrettet innsats, og i 2023 satte selskapet nye kluter til i håndteringen av innkomne saker. I løpet av året klarte selskapet å komme a jour.

De siste årene har Norske tog konsentrert seg om å kjøpe inn nye tog. De neste årene skal ikke selskapet inngå store, nye kontrakter. Derfor dreier fokus over på å forvalte togene. I løpet av 2023 behandlet selskapet rundt 140 vedlikeholdssaker, i tillegg til noen saker som hadde blitt liggende igjen fra årene før.

– Vi var ikke rigget for å ta unna disse sakene. Vi har fått på plass et prioriteringssystem, et saksbehandlingssystem og en prosess som funker. Det har fungert godt, sier avdelingsleder Liviu Adrian Mocanu i Norske tog.

Fristen for å svare på alle innkomne spørsmål om forvaltning og vedlikehold, dokumentasjon og systematiske feil er på 30 dager. Ved inngangen til året så Norske tog på muligheten for å jobbe mer kontinuerlig, dedikert og effektivt med innkommende saker, for å sørge for en godt vedlikeholdt togpark.

– I løpet av året har vi tatt et skikkelig skippertak, og kommet a jour med alle sakene. Vi satte på et eget, dedikert team og åtte-ti ansatte som jobbet bare med disse sakene, sier han.

Nå satser Norske tog på å løse dette oppdraget enda bedre i årene fremover.

«Dette er et miljøtiltak av de gode, vi sparer penger og vi sparer miljøet.»

– Da blir kundene våre mer fornøyde, og jernbanen kan bli mer pålitelig, sier Mocanu.

Skal bytte 40 km med lysstoffrør

Noen av sakene er store, tunge og kompliserte, mens andre har mye mindre omfang. En av sakene som har vært vanskelig å løse, handler om at alle lysstoffrør som inneholder kvikksølv må byttes ut fordi de blir forbudt. Togvognene har 40 kilometer med lysstoffrør som skal skiftes ut. Kostnaden er beregnet til 150 millioner kroner.

– Dette er et miljøtiltak av de gode. Vi sparer penger og vi sparer miljøet, sier spesialrådgiver i Norske tog, Vidar Larsen.

Han har vært med på å utrede saken og å komme med konkrete løsninger som nå legges frem for ledelsen i Norske tog for en beslutning. Larsen understreker at jobben med å skifte lysrørene må gjøres i tett samarbeid med togoperatørene.

Grunnen til at Norske tog og operatørene sparer penger, er at nye, led-baserte lysrør har lengre levetid enn de gamle rørene med kvikksølv, og at man derfor sparer masse penger over tid fordi man får færre runder med full utskiftning av alle rørene.

Enten kan man kun bytte lysrøret, eller så kan man gå litt mer omfattende til verks ved også å gjøre oppgraderinger i det elektriske anlegget, eller som et tredje alternativ: Ta en full overhaling og bytte ut hele lysssystemet med noe nytt.

– Selve LED-lysene koster ikke så mye å kjøpe inn. Det vi sparer mye på, er at vedlikeholdsprosessen i etterkant blir mye rimeligere og mer effektiv. I tillegg kommer vi til å bruke mindre strøm, og toget blir noe lettere. Det er også fordeler fordi vi sliter med å ha nok strøm i vognene, og



Hans Ingar Fossen, kvalitetskontrollør i Norske tog, tar ut et gammelt lysstoffrør som inneholder kvikksølv. De skal byttes med nye LED-lys.



De nye LED-lysene har et skarpere og hvitere lys. Og de varer veldig lenge.

vi er helt på grensen når det gjelder maksimal vekt på vognene, sier Larsen.

En annen viktig forvaltningssak som Norske tog har løst i løpet av året, er oppgraderingen av togmodellen type 93, som er et dieseltog. Her har målet vært å ta vare på toget så det kan trafikkere lengst mulig. Ved å ta godt vare på toget oppnår man en miljøgevinst samtidig som man sikrer stabil drift og får ned forsinkelsene til det beste for de reisende.

Togvognene har 40 kilometer med lysstoffrør som skal skiftes ut. Kostnaden er beregnet til 150 millioner kroner.

Slik ble de nye fjerntogene bedre tilgjengelig for alle

Etter påtrykk og med hjelp fra brukerorganisasjonene klarte Norske tog og Stadler å gjøre de nye fjerntogene enda bedre enn det de var i utgangspunktet.

– De nye fjerntogene er blant de beste i verden når det gjelder tilgjengelighet for alle. Vi er veldig fornøyde med at vi helt på tampen fikk på plass viktige forbedringer på dette området, sier Sille Svenkerud Førner i Norske tog. Hun er prosjektleder for de nye fjerntogene.

Det som hele tiden har vært førende for Norske tog når det gjelder utformingen av de nye fjerntogene, er at toget skal være så bra som mulig for så mange som mulig.

Tidlig i 2023 signerte Norske tog kontrakten med Stadler om å kjøpe 17 nye fjerntog for inntil åtte milliarder kroner. De første togene skal være i drift på Bergensbanen fra sommeren 2027. Mot slutten av 2023 vedtok Stortinget å be regjeringen så raskt som mulig fremme forslag om å gi Norske tog handlingsrom til å kunne bestille nye fjern-tog til Rørosbanen. Bestillingen knyttes til anskaffelsen Norske tog gjennomfører for flere av de andre fjern-tog-strekningene.

God komfort og at togene går ofte er avgjørende for å få flere til å reise med tog. Med de nye togene løftes opplevelsen, komforten og kvaliteten for de reisende til nye og høyere nivåer.

– Toget skal ikke bare være en transportetappe, men også en opplevelse og et sted hvor du liker å være, sier Førner.

Komfortable stoler, fleksible løsninger med plass til mye utstyr, liggestoler, bistro og familietilbud er noe av det som blir bedre i de nye togene.

Trinnfri adkomst vs. innvendige trapper

De nye fjerntogene leverte allerede i utgangspunktet godt på universell tilgjengelighet. Det hadde blant annet flatt gulv gjennom hele toget og tre dedikerte rullestol-plasser. Det var også tilgang for rullestolbrukere i bistro og sovekupeer. Men det finnes ikke fjern-tog i verden som er fullt ut universelt utformet.

«Vi endte opp med et betydelig bedre tog.»



Modell av det nye fjerntoget fra Stadler.



De nye fjerntogene er mer tilgjengelig for rullestolbrukere enn de gamle fjerntogene. Her er blant annet familievogn, lekerom, bistrovogn og andre fellesarealer tilgjengelig for alle.



I den nye versjonen av fjerntogene er antallet HC-toaletter doblet.

– Det er mange hensyn å ta, og det er umulig å lage et tog som alle er 100 prosent fornøyde med, sier Førner.

Norske tog ønsket tilbud på fjerntog med trinnfri adkomst, men fikk ingen slike tilbud fra togprodusentene. Trinnfri adkomst har vært veldig viktig for brukerorganisasjonene – Norges Handikapforbund og Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon – som er opptatt av at togene skal være enkelt tilgjengelig for alle.

«De nye fjerntogene er blant de beste i verden når det gjelder tilgjengelighet for alle.»

Men det er mange fysiske begrensninger når togene skal utformes, og i tillegg har vi noen spesielle utfordringer her i Norge. En av de viktigste er at plattformhøyden på stasjonene varierer mye, fra 30 cm til 76 cm. Det gjør at trinnfri ombordstigning ikke er mulig på mange av stasjonene. Dessuten ville en trinnfri adkomst gitt et stort antall trapper innvendig i toget, noe som Norske tog vil unngå fordi det er negativt for alle reisende.

Dette er forbedringene partene fikk på plass

Brukerorganisasjonene var ikke fornøyd med hvordan det nye fjerntoget var tenkt designet og ba Norske tog jobbe videre spesielt med å gjøre toget mer tilgjengelig for rullestolbrukere. Derfor gikk partene en ekstra runde for å finne bedre løsninger.

– Vi gikk gjennom hver centimeter av toget. Vi utfordret virkelig Stadler på å strekke seg enda lengre. De satte sine beste folk på oppdraget og lagde en løsning hverken vi eller de i utgangspunktet trodde var mulig, sier Førner.

Endringene som brukerorganisasjonene, Stadler og Norske tog kom fram til – også i dialog med Jernbandedirektoratet – innebærer at rullestolbrukere får:



Det er god plass til bagasje i de nye fjerntogene.

- tilgang til familievogn, lekerom og flex-område og et større område å oppholde seg på
- to ekstra rullestolheiser i toget for enklere av- og påstigning (det betyr en økning fra to til fire heiser.) Rampe er reserveløsning
- ett ekstra HC-toalett i toget (det betyr en dobling av kapasiteten)

– Vi endte opp med et betydelig bedre tog, sier Førner.

Med disse forbedringene har både brukerorganisasjonene og operatørselskapene gitt sin aksept for utformingen av togene.

Trenger nye tog raskt

Hovedutfordringen i dag er at det er mange gamle tog og at det er kritisk å få byttet ut mange av dem så fort som mulig. Nye fjerntog vil gjøre arbeidet med å redusere forsinkelser på jernbanen lettere. Derfor er det viktig for Vy, SJ og Go-Ahead at togene kan settes i drift raskt. Utsettelsen på seks måneder for når togene kan tas i bruk var likevel verdt det når vi ser at vi får et betydelig bedre tog.

De nye fjerntogene

- > Norske tog har inngått kontrakt om kjøp av 17 tog fra den sveitsiske togprodusenten Stadler. Togene har en kostnadsramme på rundt åtte milliarder kroner. Norske tog har opsjon på å kjøpe til sammen inntil 100 tog .
- > 13 elektriske tog skal gå på Bergensbanen, Sørlandsbanen og Dovrebanen.
- > Fire bimodale tog skal gå på Nordlandsbanen (bimodale tog går både på diesel og på elektrisitet der det er mulig).
- > Stortinget har i tillegg vedtatt å be regjeringen så raskt som mulig fremme forslag om å gi Norske tog handlingsrom til å kunne bestille nye fjerntog til Rørosbanen. Bestillingen knyttes til anskaffelsen Norske tog gjennomfører for flere av de andre fjerntogstrekningene.

⁴ De 17 togene er doble togsett, så i praksis kan det være 66 korte eller 33 lange tog igjen på opsjonene.

Budsjettholderen

Med en familie full av ingeniører lå det i kortene at Aleksander Bynes skulle følge i samme fotspor. Men det var tall, og ikke teknologi, som fanget interessen til Lommedølen. I dag jobber han som controller.

– Norske tog er en liten organisasjon som håndterer store verdier. Det gjør det veldig spennende å være controller fordi man får så mange ulike oppgaver, sier Aleksander Bynes.

Han ble ansatt som controller i Norske tog for drøyt 2,5 år siden. Fra før av hadde han erfaring fra Trade Finance og som controller i sertifiseringsselskapet DNV.

– Som controller i Norske tog blir du dratt inn i alt et aksjeselskap må gjøre fra A til Å, som f.eks. årsregnskap, bærekraft, kontraktsforhandlinger, IT-implementering og virksomhetsstyring for å nevne noe. Det er mye godt og blandet, og ingen dager er like, forteller Aleksander, som for tiden også fungerer som styresekretær i selskapet.

– Som styresekretær deltar jeg på selskapets styremøter og skriver protokollene. Det er nok et godt eksempel på bredden i arbeidsoppgavene jeg har, fortsetter controlleren.

Lærevillighet viktig

Men bredden og variasjonen i arbeidsoppgavene kommer også med sine utfordringer.

– Man må kunne mer enn i en vanlig controller-stilling, men til gjengjeld får man en veldig variert arbeidshverdag. Du må være villig til å sette deg inn i nye ting og lære på egenhånd, sier Aleksander.

– Det har blitt mye «googling» på kveldstid for å finne ut av både det ene og det andre, for å si det sånn, humrer han.

Tør å adressere feil

– Hva har overrasket deg mest i jobben?

– Igjen må jeg nok si bredden i arbeidsoppgavene. Som regel får man mange lovnader i et jobbintervju som følges opp i varierende grad, men Norske tog har virkelig levert på det de lovet - og vel så det, sier Aleksander, og fortsetter:

– Det blir fort litt klisje å si, men jeg opplever at vi i Norske tog er overraskende åpne og inkluderende, og ikke minst at vi tør å snakke om feil som har blitt gjort. Og det er viktig for å hele tiden bli litt bedre.

Han tror sosialkomiteen skal ha mye av æren for at de ansatte tør å snakke om egne feil.

– Det arrangeres mange aktiviteter gjennom året som blant annet sommerfester, julebord, turer og løpegruppe. Det har bidratt til å skape et veldig godt miljø – noe som er viktig for meg for å trives på jobb, avslutter han.

«Man må kunne mer enn i en vanlig controller-stilling, men til gjengjeld får man en veldig variert arbeidshverdag.»



18 2255

1

Navn: Aleksander Bynes

Stilling: Controller

Alder: 33 år

Fra: Lommedalen i Bærum, bosatt på Fornebu

Utdanning: Siviløkonom fra Universitetet i Stavanger

Jobber med: Budsjettering, årsavslutning, prognosearbeid, finans og leieprismodell.



Navn: Kenneth Utsikt

Stilling: HR-rådgiver

Alder: 47 år

Fra: Flateby i Enebakk, bosatt i Oslo

Utdanning: HRM og Arbeidsrett Høyskolen i Buskerud og Operativ HR ved Høyskolen Kristiania

Jobber med: Ulike oppgaver innen HR-feltet. Ansvarlig for å strukturere Norske togs arbeid med mangfold og likestilling.

Kulturbyggeren

For 25 år siden begynte Kenneth Utsikt som togvert på Sørlandsbanen. Etter mange år i luftfarten er han nå tilbake i togbransjen. Denne gangen for å strukturere Norske togs arbeid med mangfold og likestilling.

– Jeg kom over stillingsannonsen som så spennende ut, og begynte å google selskapet. Jeg fant da ut at en tidligere bekjent jobbet i Norske tog og tok kontakt med henne for å forhøre meg om selskapet. Hun hadde bare positive ting så si, så da søkte jeg, forteller Kenneth.

Han er ansatt i en nyopprettet stilling som HR-rådgiver i Norske tog, hvor han jobber bredt med ulike HR-oppgaver. Kenneth har særlig ansvar for å få på plass rutiner og prosedyrer knyttet til mangfold og likestilling. Før han startet i Norske tog var han ansvarlig for kabinbesetningen i Flyr, frem til selskapet ble lagt ned 31. januar 2023.

– Jeg fikk raskt inntrykk av at Norske tog hadde den samme «familiefølelsen» som det var å jobbe i Flyr og som jeg ønsket meg i en ny arbeidsgiver. I kombinasjon med spennende arbeidsoppgaver ble valget enkelt.

Spent på mottakelsen

Det var med litt blandede følelser Kenneth forlot luftfarten. Særlig spent var han på hvordan det ville være å jobbe i en ny bransje og sted med helt ukjente kollegaer.

Han hadde i all hovedsak jobbet med de samme kollegaene i 20 år.

– Jeg følte at jeg ble en del av gjengen med en gang, og det er jo veldig positivt.

Nye utfordringer

Kenneth startet sin togkarriere som togvert i 1998. At han nå er tilbake i jernbanen, er litt tilfeldig.

– Jeg liker samferdsel og ting som beveger på seg, og har stort sett jobbet med ting som enten flyr, går på vann eller går på skinner. Men det var litt tilfeldig at jeg fikk nok en jobb innen samferdsel nå. Det var arbeidsoppgavene i Norske tog som særlig talte til meg, sier HR-rådgiveren.

– Jeg har jobbet med HR i en årrekke, men i Norske tog får jeg allikevel bryne meg på mange oppgaver og problemstillinger som jeg ikke har jobbet så mye med tidligere.

Når han logger av hos Norske tog er det særlig en ting han liker å drive med.

– Jeg elsker å bygge LEGO, da slapper jeg virkelig av. Ekstra hyggelig er det at jeg nå har en seksåring i hus som også har funnet ut at LEGO er det beste som finnes her i verden, sier han med et smil.

«Jeg har jobbet med HR i en årrekke, men i Norske tog får jeg allikevel bryne meg på mange oppgaver og problemstillinger som jeg ikke har jobbet så mye med tidligere.»

Systematikerer

Bim har alltid likt tog, men hadde ingen erfaring fra togbransjen. Nå synes hun tog er enda kulere enn før hun startet å jobbe i Norske tog.

– Tog er mye kulere enn jeg hadde sett for meg. Jeg har alltid likt å kjøre tog, men det har vært veldig gøy å skjønne hvordan ting fungerer og se alt fra innsiden, sier Bjørg Ida Marie «Bim» Svedbergh.

Hun er teknisk dokumentkontroller i Norske tog, og sørger blant annet for at dokumentasjon om for eksempel vedlikehold er lagret på en sånn måte at alle i Norske tog som trenger informasjonen lett finner frem til den. Hun guider også kollegaer som er på jakt etter spesifikk informasjon i riktig retning og sørger for at dokumentasjonen som arkiveres er korrekt. Hun har også ansvaret for kontakten med leverandørene og togoperatørene om

«Kulturen i Norske tog er inkluderende, du kan være med i alle ledd i en prosess hvis du vil og dermed lærer du mye og får et helhetlig bilde av situasjonen.»

feil i systemene og sørger for at Norske tog håndterer disse feilene på en god og effektiv måte. Hun begynte i Norske tog i mai 2023.

– Jeg kom tilfeldig over stillingsannonseren, og hadde aldri hørt om Norske tog før. Jeg googlet selskapet, og syntes det så interessant ut. Det var både arbeidsoppgaver jeg hadde erfaring med, men også ting som var nytt.

– *Hva er det beste med jobben din?*

– Kombinasjonen av menneskene jeg jobber sammen med og oppgavene mine. Jeg opplever at det er en varm og inkluderende atmosfære på kontoret. Jeg er opptatt av dokumentasjon og bevaring, og holder blant annet kurs i Norsk arkivråd. I tillegg drives jeg av en utfordrende jobb.

Bim vil gjerne vite hvorfor ting er som de er og hvordan de henger sammen og liker å sette ting inn i system og sammenheng.

– Kulturen i Norske tog er inkluderende, du kan være med i alle ledd i en prosess hvis du vil og dermed lærer du mye og får et helhetlig bilde av situasjonen. Ettersom jeg ikke har noe erfaring fra togbransjen, så har det tatt litt tid å bli kjent med all dokumentasjonen i selskapet. Det er viktig å skjønne det man snakker om for å kunne etterprøve og kontrollere dokumentasjonen. Jeg har heldigvis gode kollegaer som jeg stadig spør om hjelp til å forklare ting, avslutter Bim.



Navn: Bjørg Ida Marie
«Bim» Svedbergh
Stilling: Teknisk dokumentkontroller
Alder: 42
Fra: Thune/Madserud i Oslo, bosatt på Lilleaker
Utdanning: Bachelor i bibliotek og informasjonsvitenskap fra OsloMet
Jobber med: Systemforvaltning, teknisk dokumentasjon, mottak av informasjon m.m.



Navn: Adrian Ruckstuhl

Stilling: Controller

Alder: 35 år

Fra: Mogelsberg, St. Gallen i Sveits. Bosatt i Oslo.

Utdanning: Handelsmann med spesialisering innenfor offentlig transport, togleder og bedriftsøkonom

Jobber med: Prosjektcontrolling i lokaltoganskaffelsen

Fra togleder til økonomistyrer

Sveitsiske Adrian Ruckstuhl startet som togleder i Sveits og endte opp som controller i Norge. På veien har han prøvd mange forskjellige jobber – men alle i jernbanen.

– Jeg har alltid likt tog, og synes tog er kult! Så det var vel egentlig aldri noen tvil om at jeg kom til å ende opp med å jobbe i togbransjen, sier Adrian.

Han er født og oppvokst i jernbanelandet Sveits, og det var ønsket om å oppleve nye steder som tok han til Norge. Først som masterstudent i siviløkonomi i Bodø, og etter en snartur tilbake i Sveits som controller hos togprodusenten Stadler, endte han opp som Site Manager på Stadlers vedlikeholdsbase i Lodalen i Oslo.

– I dag jobber han som controller i Norske tog, hvor mye av tiden går til prosjektcontrolling, rapportering og budsjettering i lokaltoganskaffelsen.

Savnet økonomi

Det var savnet etter å jobbe mer med økonomi som førte han til Norske tog. Han hadde hørt mye positivt om selskapet mens han jobbet i Stadler, så da en kollega ble rekruttert av Norske tog, kjente Adrian også på lysten til å flytte på seg.

– Jeg forhørte meg litt med noen jeg kjente i Norske tog, og de sa bare positive ting om selskapet. Så da tok jeg sjansen og søkte på en stilling som controller. Jeg følte meg veldig trygg på at det var et godt valg – og det var det, forteller han.

– *Hva er det beste med å jobbe i Norske tog?*

– Å få jobbe med tog! Og at jeg har så mange fine kollegaer. Det betyr mye for meg, og har stor betydning

for hvordan vi samarbeider. I tillegg synes jeg det er veldig kult at det er rom for å komme med innspill og forslag til ting som faktisk bli gjennomført, og som påvirker hvilken vei Norske tog skal gå.

–En ekstra bonus er at jeg gjennom mitt arbeid kan bidra til at jernbanen i Norge og Oslo får et løft med nye lokaltog og det nye signalsystemet ERTMS, fortsetter han.

Lite selskap, stort ansvar

– *Hva har overrasket deg mest i jobben?*

– Vi er relativt få ansatte med tanke på omfanget og typen oppgaver vi håndterer – vi har ansvaret for alle persontog i Norge, og anskaffelser til milliardbeløp. Ser man på verdiene vi forvalter er det utrolig at vi bare er 60 mennesker som håndterer dette på daglig basis, forklarer controlleren stolt.

Ved siden av jobben bruker Adrian mye tid ved sjøen.

– Jeg kommer fra et land med kun innsjøer, så jeg synes at havet er spennende. Jeg bader året rundt – isbading hjelper meg å slappe av. Så om vinteren prøver jeg å få til et bad hvert fall annenhver uke. Er det kaldt nok benytter jeg gjerne også en av de fine badstuene langs fjorden.

«Ser man på verdiene vi forvalter er det utrolig at vi bare er 60 mennesker som håndterer dette på daglig basis.»

Kvalitetssikreren

Erik Hopp har fløyet oligarker og kongelige i Europa, fraktet organer i Norden, og bistått politiet i søk fra luften. Nå har han landet i Norske tog, med ansvaret for sikkerheten på de norske togene.

– Guttedrømmen var å fly business jet, med variert flyging til mange, nye steder. Så da jeg ble 18 år tok jeg flysertifikatene, før jeg tok bil-lappen, forteller Erik Hopp, sikkerhetssjef i Norske tog.

Han har mer enn 20 års erfaring fra luftfart, som både flytekniker i Forsvaret, fly-ingeniør og trafikkflyger. Det var behovet for en stabil og mer familievennlig jobb som førte han til jernbanen og kvalitets- og sikkerhetsavdelingen i NSB (nå Vy) i 2008. Da Norske tog ble skilt ut som eget selskap i 2016 ble han med i overgangen. Først i en stilling som kvalitetssjef, før han ble etter hvert ble sikkerhetssjef.

– Jernbanen og flybransjen har en del fellestrekk. Flybransjen i Norge har en god sikkerhetskultur og med egen erfaring fra både operativ drift og teknisk vedlikehold var det derfor naturlig å fortsette innen sikkerhetsfeltet, forklarer Erik.

Mange hensyn

Sikkerhet er et vidt begrep som rommer mye. Erik fokuserer først og fremst på sikkerheten på togene i sitt arbeid, som for eksempel krav til dokumentasjon og testing, risikoanalyser og interne prosesser innen sikkerhet og opplæring.

– Sikkerhetsarbeid kan være komplekst, og det er mange hensyn som skal ivaretas. For å lykkes er man avhengig av samspill med mange ulike fagmiljøer, som blant annet

underleverandører, myndigheter, operatører og verksteder, samt alle spesialistene med ansvar for delsystemene som er installert på togene.

– Det er en omfattende koordineringsøvelse som krever systematikk og en god dose tålmodighet, forklarer Erik.

Sterkt fagmiljø

– *Hva er det beste med å jobbe i Norske tog?*

– Norske tog er en liten organisasjon – du vet hvem alle er, og det liker jeg veldig godt. Samtidig er vi store nok til at vi har fagressursene og kompetansen vi trenger for å gjøre omfattende komplekse prosjekter.

– I tillegg har vi et sterkt fokus på å levere godt faglig arbeid, og det er viktig for meg som sikkerhetsmann, sier Erik.

Og når han drar fra kontoret, prøver han med variert hell å holde seg i aktivitet. Han holder seg aktiv med både ballspill, ski og sykkel.

– Også elsker jeg vindsurfing, men det var litt enklere da jeg var 18 år enn det er nå. Nå ligger jeg stort sett og plasker i vannet, med mindre vindforholdene er helt perfekte, humrer han.

«Sikkerhetsarbeid kan være komplekst, og det er mange hensyn som skal ivaretas.»



Navn: Erik Hopp

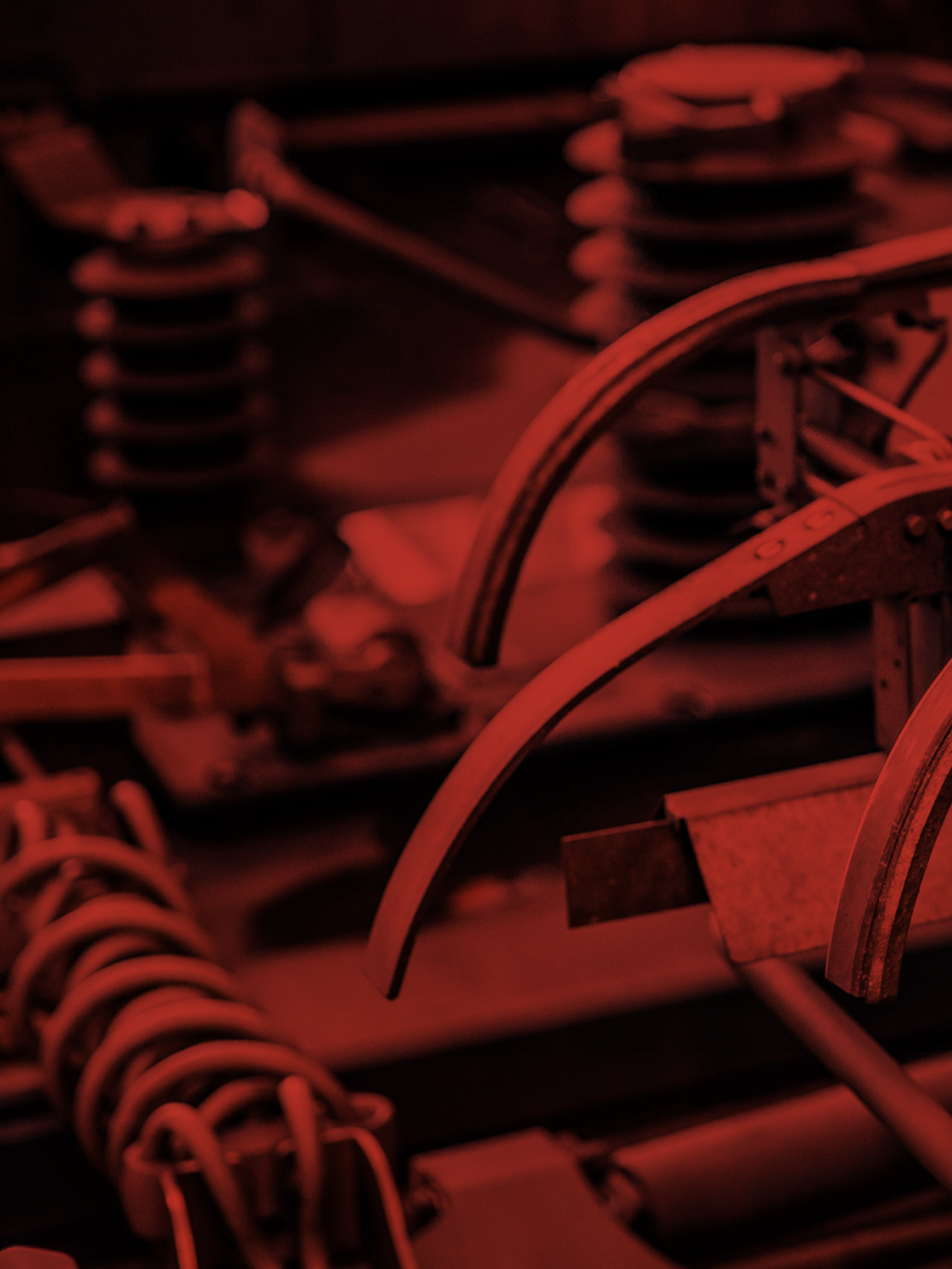
Stilling: Sikkerhetssjef


Alder: 55 år

Fra: Svelvik, ytterst i
Drammensfjorden

Utdanning: Maskin/Fly-
ingeniør, flytekniker og
trafikkflyger fra Nashville
USA

Jobber med: Sikkerhet
på togene – sikkerhets-
dokumentasjon, risiko-
analyser, prosjektledelse,
internopplæring m.m.





Del 2:
Organisasjon,
eierstyring og
selskapsledelse

Organisasjon

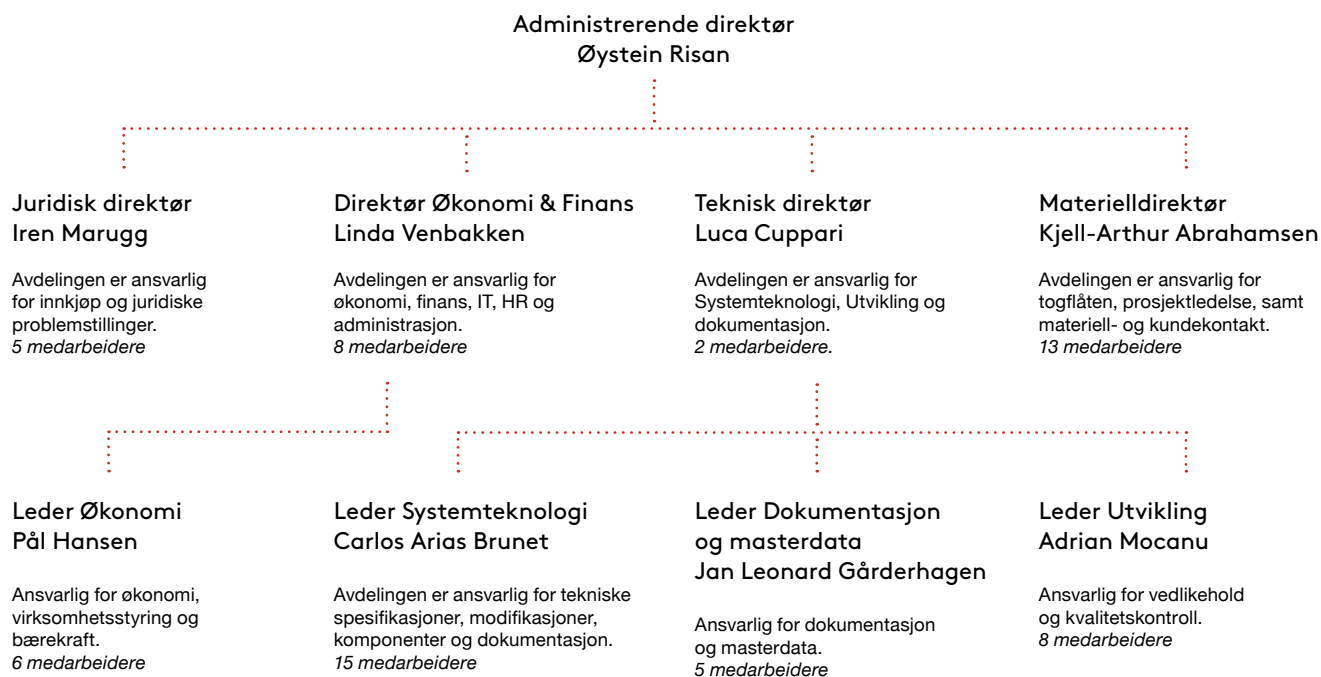
Norske tog er et selskap hvor medarbeiderne har lang erfaring og spiss fagkompetanse.



Fra venstre: Linda Marie Venbakken, Kjell-Arthur Abrahamsen, Øystein Risan, Iren Marugg og Luca Cuppari.

I Norske tog er det medarbeidernes kompetanse og erfaring som gjør selskapet til en solid, teknisk kunnskapsbedrift. Ved utgangen av 2023 hadde

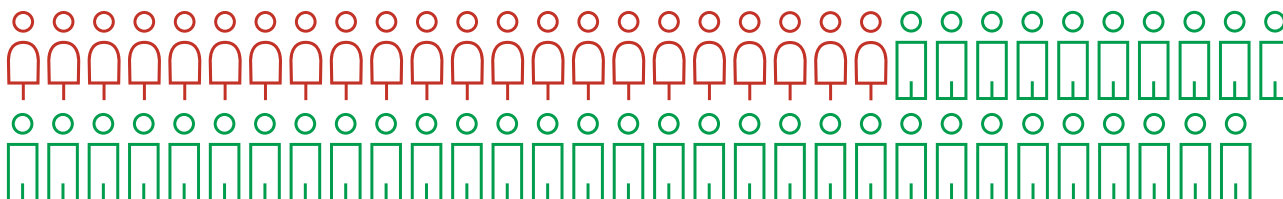
selskapet 63 ansatte. Etter syv års drift og tilhørende erfaringer har selskapet i 2023 fortsatt å styrke arbeidet og relasjonene mot de andre aktørene i bransjen.



Medarbeidere

Norske tog ønsker å tilby sine medarbeidere et arbeidsmiljø hvor folk trives og får utviklet seg både profesjonelt og menneskelig. Selskapet er opptatt av

å gi alle likestilte muligheter og har stort fokus på å tilrettelegge arbeidsforholdene ved behov.



Antall medarbeidere: 63 (57 i 2022)
 Antall årsverk: 63 (55,4 i 2022)

Figur 1: Medarbeidere og årsverk.

Kjønnsbalanse

Ved utgangen av 2023 hadde Norske tog en kjønnsbalanse på 35 prosent kvinner og 65 prosent menn. Andelen kvinner i lederstillinger er på 22 prosent. På toppledernivå er kjønnsfordelingen på 40 prosent kvinner og 60 prosent menn.

Norske tog jobber kontinuerlig med å forbedre kjønnsbalansen i selskapet. Selskapet operer i en tradisjonelt mannsdominert bransje, og har over de siste årene jobbet målbevisst for å øke kvinneandelen, med gode resultater. Fra å ha en overvekt av menn i stillingene

knyttet til teknologi, utvikling og dokumentasjon, har selskapet hatt en sterk økning i kvinneandelen de siste årene med ansettelse av flere kvinnelige ingeniører.

Kvinneandelen i Norske tog har økt fra 2 til 35 prosent siden oppstarten i 2017. Kvinneandelen holdt seg stabilt på 35 prosent i 2023. Norske tog vil i 2024 fortsette arbeidet med å styrke kjønnsbalansen i selskapet.

Mer informasjon om Norske togs arbeid med mangfold og likestilling kan leses i aktivitets- og likestillingsredegjørelsen som er tilgjengelig på selskapets nettside.



Andel kvinner
 35 % (35 % i 2022)

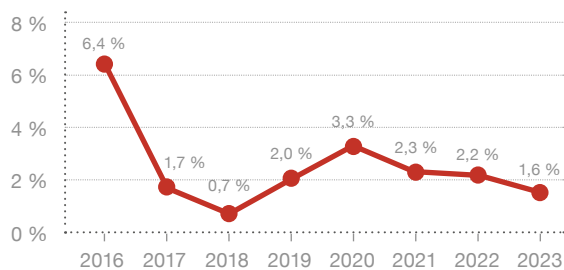
Figur 2: Andel kvinner



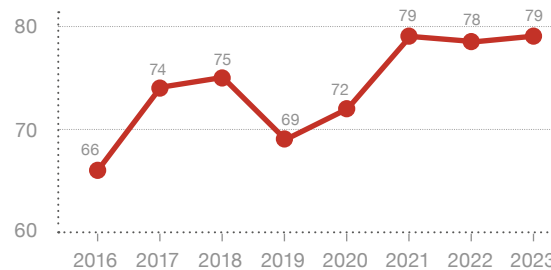
Andel kvinner i ledelsen:
 40 % (40 % i 2022)

Figur 3: Andel kvinnelige ledere

Måloppnåelse



Figur 4: Sykefravær



Figur 5: Medarbeidertilfredshet

Onboarding

Norske tog har en skriftlig prosedyre for onboarding av nyansatte. Prosedyren innebærer deling av nyttig informasjon til den nyansatte, samt en introduksjon av selskapet. I tillegg har selskapet utarbeidet faste «pre-boarding»-aktiviteter, som den nyansatte blir invitert til før vedkommende har startet i stillingen.

For å sikre en god velkomst får alle nyansatte i Norske tog en fadder og en mentor i organisasjonen, samt opplæring i det stillingen krever. Opplæring er en sentral del av kompetansestyrkingen i selskapet, hvor deltakelse i prosjekter og oppgaver i form av praktisk arbeidserfaring er en viktig del av selskapets opplæringsmodell. Avdelingslederne er ansvarlig for at avdelingen i sin helhet har nødvendig kompetanse for å ivareta alle avdelingens oppgaver og ansvarsområder.

Samlet skal de overnevnte tiltakene sørge for at det er enkelt å komme godt inn i det sosiale og faglige arbeidsmiljøet i Norske tog. Personalthåndbok, som alle ansatte blir kjent med i forbindelse med onboarding, gir en oversikt over føringer for ansatte.

Helse, miljø og sikkerhet

Norske togs virksomhet skal ikke forårsake alvorlige skader på mennesker, miljø eller materielle verdier. Dette gjelder også skade som følge av feil på Norske togs kjøretøy.

Hovedandelen av selskapets medarbeidere jobber på kontor, og HMS-risiko forbundet med kontormiljø er dermed relevant for alle ansatte. Flere ansatte utfører også tjenestereiser til verksted og på testing i samhandling med leverandører og andre samarbeidspartnere, hvor dette arbeidet medfører andre typer risiko.

Det er rapportert om en mindre jobbrelatert skade i Norske tog i 2023 hvor en ansatt skadet seg som følge av at et stålrør falt på hånden på et verksted. Ansvarlig bedrift for sikring av materialer på stedet var til stede under hendelsen, og har ansvar for å utføre videre tiltak slik at det ikke skjer igjen. I tillegg er det registrert et par farlige forhold, der det er utført tiltak.

Risikostyring

Risikostyringen er en integrert del av virksomhetsstyringen i Norske tog. I styringssystemet er prosessen for risikostyring beskrevet og inkluderer overordnede retningslinjer for risikostyring, samt hvordan selskapet jobber med risikostyring på alle nivåer. Finansiell risikostyring er også en del av finanspolicyen til selskapet.

For å arbeide mer helhetlig med risiko ble det i 2022 opprettet en egen risikoportal, i tillegg til en egen digital avviksportal. Risikoportalen gir en samlet oversikt over risiko i Norske tog, med unntak av konfidensielle risiko fra prosjektene, samt en beskrivelse av tiltak, effekt av tiltak og ansvarlig for oppfølging. Det er en definert

risikomatrise som brukes til å sette risikonivåer. Flere typer risiko kan føres opp i risikoportalen, blant annet kan risiko knyttet til arbeidsbelastning eller kompetanse føres opp dersom det er identifisert i prosjekter eller i organisasjonen generelt. I 2023 ble risikoportalen videreutviklet, og inkluderer nå også økonomisk konsekvens av identifiserte risikoer. Endringen har blitt tatt godt imot. Det å sette en verdi på risikoene er ikke alltid så lett, men det er svært viktig at det gjøres en slik vurdering – spesielt i de store prosjektene som styres etter kostnadsrammer tildelt av Stortinget.

Det er fortsatt en del variasjon i omfanget og formatet på registreringer gjort i begge portalene hittil, ettersom både avviks- og risikoportalen er ganske nye, og det jobbes med å sette en fast struktur.

Alle prosjekter har på månedlig basis og ved faseovergang gjennomgått risiko, og delt informasjon om dette i prosjektrapporter som er en del av den månedlige rapporteringen til ledelsen. I de største prosjektene gjennomføres det også aktsomhetsvurderinger hvor blant annet risiko for arbeidsforhold i leverandørkjeden identifiseres. Dette utføres i henhold til beskrivelse i delkapittelet om «Samarbeid i verdikjeden» i rapportens del 3. I april hvert år gjennomfører Norske togs ledelse en risikovurdering på selskapsnivå hvor de største risikoene fra prosjekter og andre relevante risikoer vurderes og inngår i en overordnet risikomatrise. Risikomatrisen oppdateres hver høst. Fra 2024 vil risiko gjennomgås månedlig av ledelsen. I tillegg skal selskapet i 2024 også integrere klimarisiko i selskapets arbeid med risiko. Det har i 2023 vært gjennomført en klimarisikoanalyse med bred involvering på tvers av organisasjonen.

I 2023 ble de etiske retningslinjene for medarbeidere oppdatert med føringer for dyrevelferd og anti-hvitvasking.

Norske tog har i samarbeid med Kvale Advokatfirma DA opprettet en varslingstjeneste. Mer utdypende informasjon om selskapets varslingsrutiner og -metoder finnes i selskapets aktivitets- og likestillingsredegjørelse som ligger tilgjengelig på Norske togs nettsider.

Anskaffelser, integritet og antikorrupsjon

Innkjøp av togsett og tilstøtende varer og tjenester som Norske tog anskaffer er av stor økonomisk verdi. Det er derfor viktig at Norske togs medarbeidere i møte med leverandører og samarbeidspartnere har kjennskap til hvordan Norske tog jobber med antikorrupsjon.

Norske tog skal handle med integritet i markedet, og jobber for å fremme en sterk antikorrupsjonskultur. Norske tog har etiske retningslinjer og utarbeidet i 2023 nye retningslinjer for ansvarlig forretningspraksis. Disse retningslinjene erstatter tidligere retningslinjer for samfunnsansvar som blant annet omhandlet selskapets forhold til menneskerettigheter, arbeidstakerrettigheter og arbeid mot korrupsjon. Retningslinjene for ansvarlig forretningspraksis inkluderer selskapets forpliktelser knyttet til et bredt spekter av temaer, blant annet menneskerettigheter, arbeidstakerrettigheter, klima, miljø, avfall og gjenvinning, samt korrupsjon og hvitvasking.

De etiske retningslinjene gjelder både for egne ansatte og innleide ressurser. Selskapet jobber aktivt med å forebygge uønsket adferd og setter medarbeidere i stand til å håndtere vanskelige situasjoner gjennom detaljerte rutiner, kontroller og opplæring.

I 2023 ble de etiske retningslinjene for medarbeidere oppdatert med føringer for dyrevelferd og anti-hvitvasking. Det sistnevnte bygger videre på retningslinjene for antikorrupsjon som ble oppdatert i 2022. Selskapet gjennomfører årlige treninger knyttet til antikorrupsjon, og i desember ble det for de ansatte iverksatt dilemma-trening knyttet til mottakelse av utilbørlige gaver og refleksjonsoppgaver. Videre har selskapet i 2023 arbeidet med å utvikle en metodikk for oppfølging av selskapets leverandører på miljø, klima og sosialt ansvar.

Ettersom selskapet nå går fra anskaffelser til mer forvaltning, har det i 2023 blitt arbeidet med prosess for avtaleforvaltning, herunder kontraktsoppfølging, stikkprøvekontroller med mer.

Det var ingen hendelser knyttet til korrupsjon i Norske tog i 2023.

Norske tog kjører regelmessige oppfriskningskurs og kurs for nyansatte på anskaffelser.

Juridiske ansatte deltar jevnlig på nettverkssamlinger med Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ) gjennom nettverk for anskaffelser.

Det var ingen hendelser knyttet til korrupsjon i Norske tog i 2023.

Satsing på bærekraftskompetanse

Koordineringen av bærekraftsarbeidet i Norske tog er organisert under selskapets CFO og Norske tog har en dedikert ressurs til arbeid med styringssystemer og bærekraft. Det er en rask utvikling på området knyttet til integrert rapportering, og ikke minst innføringen av EUs nye direktiv for bærekraftsrapportering CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive). CSRD vil medføre at kravene til bærekraftsrapportering etter hvert vil tilsvare kravene i tradisjonell finansiell rapportering.

Arbeidet innebærer også ansvaret for å følge opp både driften og prosjektene, koordinering og oppfølging av at tiltak gjennomføres, samt innsamling av informasjon for å sikre god rapportering i tråd med anerkjente standarder.

Flere regulatoriske krav og et økt fokus internt har ført til at flere bærekraftsrelaterte temaer har vært på agendaen i forskjellige sammenhenger i løpet av 2023. På «Togakademiet», Norske togs interne arena for kompetanseheving, har det i 2023 vært følgende bærekraftsrelaterte temaer:

- 20. januar – Klimagassutslipp
- 26. mai – Likestillings- og diskrimineringsloven
- 16. juni – Norske togs rapportering i henhold til Åpenhetsloven

- 15. september - Dobbel vesentlighet og CSRD-rapportering – orientering om bakgrunn, formål og implikasjoner for Norske tog.
- 22. september – Mangfold og inkludering
- 27. oktober - Gjenvinning av metaller
- 1. desember - Investeringsvurderinger, ESG og forventninger til selskapsrapportering

I tillegg til felles kompetanseheving på Togakademiet så ble det på selskapets internsamling høsten 2023 gjennomført en workshop knyttet til bærekraftstrategien. Formålet med workshopen var å forankre bærekraftstrategien enda bedre i de ulike avdelingene, samt å identifisere og integrere nye tiltak i handlingsplanen for 2024. På selskapsamlingen ble det også holdt en workshop om ubevisste fordommer med ulike caser som de ansatte jobbet med i grupper.

Norske tog har også igangsatt et arbeid med klimarisiko denne høsten, hvor det ble holdt en introduksjon til klimarisiko og scenarioanalyse, samt en workshop for å identifisere relevante klimarisikoer for Norske tog basert på klimascenarioer. Det ble i denne forbindelse utarbeidet et kunnskapsgrunnlag for Norske tog knyttet til klimascenarioer og klimarisiko. Tolv ansatte fra ulike deler av virksomheten har vært med på dette arbeidet.

Norske togs klimakomiteé følger opp selskapets arbeid med bærekraftig finans og grønne anskaffelser. I dette arbeidet står også kompetansebygging sentralt. I tillegg til å ha deltatt på Togakademiet, så har et av medlemmene deltatt på Bærekraftsakademiet i 2023, et kurs i bærekraftsrapportering i henhold til EUs direktiv for bærekraftsrapportering i regi av Revisorforeningen. Enkelte av medlemmene deltar jevnlig på seminarer og webinarer med tema relatert til bærekraft. Norske tog skal også fortsette å styrke kompetansen på blant annet klimarisiko og bærekraftig finans, herunder EUs taksonomi og Green Bond Standard.

Eierstyring og selskapsledelse

Norske tog redegjør i det følgende for selskapets etterlevelse av Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse (NUES).

1. Redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse

Norske tog er heleid av den norske stat ved Samferdselsdepartementet (SD) og driver virksomhet i tråd med selskapets vedtekter. Styret påser at selskapet har god eierstyring og selskapsledelse ved å vedta rammeverk for risikostyring og internkontroll, samt ved å behandle selskapets strategi.

2. Virksomhet

Selskapets formål er å anskaffe, eie og forvalte tog for utleie til persontogoperatører i Norge, samt virksomhet som står naturlig i sammenheng med dette.

Styret vurderer selskapets mål, strategier og risikoprofil på årlig basis.

Selskapet har vedtatt retningslinjer for etikk og samfunnsansvar.

3. Selskapskapital og utbytte

Norske tog har pr 31.12.23 en egenkapital på 3 606 MNOK og en egenkapitalandel på 25,9 prosent. Selskapet legger opp til å ha en langsiktig egenkapitalandel over 25 prosent, og kortsiktig over 20 prosent.

Norske tog er i en investeringsfase og trenger tilskudd av egenkapital. Styret vil derfor ikke foreslå utbytte i kommende strategiperiode.

4. Likebehandling av aksjeeiere og transaksjoner med nærstående

Selskapet har kun én aksjeklasse. Alle aksjene eies av den norske stat og forvaltes av Samferdselsdepartementet.

Retningslinjer for behandling av ikke uvesentlige transaksjoner mellom selskapet og styremedlemmer/ledende ansatte er innarbeidet i de etiske retningslinjer og instruks for styret og administrerende direktør.

5. Fri omsettelighet

Alle aksjene i selskapet eies av Samferdselsdepartementet.

NUES-kravene på dette området ansees ikke som relevant.

6. Generalforsamling

Den norske stat ved Samferdselsdepartementet er

generalforsamlingen i selskapet. Generalforsamlingen avholdes innen utgangen av juni hvert år. På vegne av Norske tog deltar minimum styreleder, administrerende direktør og revisor på møtet.

Innkalling til generalforsamling sendes senest syv dager før tidspunkt for generalforsamling. Påmeldingsfrist settes nært opptil dato for avholdelse av generalforsamling. Generalforsamlingen åpnes av styrets leder. Deretter velger generalforsamlingen møteleder.

7. Valgkomité

I tråd med aksjelovens § 6-3 velges styrets medlemmer av selskapets generalforsamling. Generalforsamlingen består av Samferdselsdepartementet, og departementet har ikke oppnevnt en valgkomité. Utvelgelse av styremedlemmer følger de prosesser departementet har fastsatt for sammensetning av styret i heleide selskaper (jf. Statens eierskapsmelding 22-23). Styreleder velges av styret. Ansattvalgte representanter velges av og blant de ansatte. Alle styremedlemmer vurderes årlig, uavhengig av om de står på valg.

Relevant kompetanse skal være hovedhensynet ved statens arbeid med styresammensetning. Gitt kompetanse skal staten vektlegge kapasitet og mangfold. Kompetanse handler om relevant erfaring og bakgrunn, samt personlige egenskaper. Staten vil ved valg av styremedlemmer legge vekt på ledererfaring, styreefaring og relevant bransjeefaring med gode resultater. Styret bør samlet sett ha relevant kompetanse som gjør det i stand til å vurdere risiko og muligheter knyttet til økonomiske, sosiale og miljømessige forhold, og på den måten bidra til måloppnåelse. Staten vil ved valg av styremedlemmer også legge vekt på personlige egenskaper som blant annet gjør at de kan fungere godt i et kollegium. Eksempler på slike egenskaper kan være høy integritet, uavhengighet, mellommenneskelige evner, kreativitet, evne til nyteknisk, samt engasjement for selskapets formål og evne til å ivareta selskapets interesser på en god måte.

Som en del av ovennevnte vurderinger gjennomfører staten, for selskapene som er heleid, samtaler med alle eiervalgte styremedlemmer og daglig leder i selskapet. Staten tilstreber også å ha samtaler med styremedlemmer valgt av og blant de ansatte. Staten tilstreber å ha dialog med styreleder underveis i arbeidet om vurderinger av mulige endringer i styret.

Samferdselsdepartementets interne valgkomité har ansvaret for å vurdere styrets sammensetning og foreslå kandidater til styret. Det legges ikke opp til å innhente vurderinger fra interessenter.

NUES-kravene på dette området ansees ikke som relevant.

8. Bedriftsforsamling og styre, sammensetning og uavhengighet

Staten har gjennom sitt eierskap i Norske tog en betydelig innflytelse på selskapet gjennom å beslutte hva som skal tas opp og stemmes over på generalforsamlingen, eksempelvis godkjenning av årsregnskapet, kapitalforhøyelser, endring av vedtekter, samt valg av styremedlemmer.

I tråd med Norsk anbefaling om eierstyring og selskapsledelse er styret satt sammen på en måte som sikrer at det kan opptre uavhengig av eventuelle særinteresser. Ved valg av aksjonærvalgte styremedlemmer, legges prinsipper om uavhengighet og habilitet til grunn.

Det har ikke blitt gjennomført habilitetsvurderinger i 2023. Styremedlemmene er selv ansvarlig for å melde fra om forhold som kan medføre inhabilitet. Ved inhabilitet fratrer vedkommende fra behandling av den aktuelle saken. Styremedlem Espen Opedal er administrerende direktør i Tryg Forsikring og er derfor inhabil i alle saker som gjelder Norske togs forsikringsavtaler.

Styret går årlig igjennom Norske togs etiske regelverk og signerer disse.



Fra ventre: Vidar Larsen, Espen Opedal, Øystein Risan, Anita Meidell, Berit Gjeruldsen og Jan Morten Ertsaas

Norske togs styre ble endret på selskapets generalforsamling den 9. juni 2023, hvor styrets leder, Anette Malm Justad og styremedlem Marianne Abeler, gikk av. Styremedlem Jan Morten Ertsaas tiltrådte som ny styreleder, og Anita Meidell gikk inn som nytt styremedlem. I mars 2023 ble Ole Høgtun og Vidar Larsen valgt som ansattrepresentanter til styret. Berit Gjeruldsen, som var nummer to da Ole Høgtun ble valgt, overtok vervet som ansattrepresentant i oktober 2023 for å oppfylle kravene til kjønnsbalanse i styret.

Rolle	Vanv	Verv fra	Kjønn	Antall relevante stillinger/verv	Annen relevant aktivitet/kompetanse
Styreleder	Jan Morten Ertsaas	Juni 2023	Mann	5 (daglig leder i 1 selskap, styreleder i 3 selskaper, styremedlem i 1 selskap)	Daglig leder i Siva SF, Styreleder i Siva Eiendom Holding AS og Safetec Nordic AS, Styremedlem Fokksnø AS.
Styre-medlem	Espen Opedal	April 2017	Mann	3 (Daglig leder i 1 selskap, styreleder i 1 selskap, og styremedlem i 1 selskap)	Daglig leder i Tryg forsikring, styreleder i Styreportalen AS, og Styremedlem Finance Innovation.
Styre-medlem	Anita Meidell	Juni 2023	Kvinne	1 (del av ledergruppen til Institutt for regnskap, revisjon og rettsvitenskap ved NHH)	Leder av forskningsgruppe for virksomhetsstyring ved NHH.
Ansattrepresentant	Vidar Larsen	Mars 2023	Mann	Kun intern stilling i Norske tog	
Ansattrepresentant	Berit Gjeruldsen	Oktober 2023	Kvinne	Kun intern stilling i Norske tog	

Tabell 2: Norske togs styre

Styret har ingen medlemmer fra underrepresenterte grupper.

Styret representerer bred erfaring fra forskjellige deler av næringslivet og har god kunnskap om selskapets virksomhet. Alle Norske togs aksjonærvalgte styremedlemmer har omfattende ledererfaring. I tillegg har alle aksjonærvalgte styremedlemmer lang erfaring med styrearbeid, hvor to av medlemmene utøver dette aktivt i andre ikke-konkurrerende virksomheter.

Alle styremedlemmene er potensielle sluttbrukere av offentlig transport som utøves med togene som eies av Norske tog. Norske togs ansatte er representert ved to personer, som ikke er en del av selskapets ledergruppe.

Norske tog AS har ikke bedriftsforblynding.

Anbefaling om at styremedlemmer bør oppfordres til å eie aksjer i selskapet, er ikke relevant.

9. Styrets arbeid

Norske tog driver sin virksomhet i tråd med selskapets vedtekter. Styret påser at selskapet har god eierstyring og selskapsledelse ved å vedta rammeverk for risikostyring og internkontroll, og ved å behandle selskapets strategi. Styret vurderer selskapets mål, strategier og risikoprofil på årlig basis. Styret i Norske tog er også beslutningsansvarlig, samt ansvarlig for styringen av selskapets påvirkning på økonomi, miljø og mennesker.

Styret gir årlig sine føringer og stiller krav til vurdering av risiko og kapitalbehov i tråd med selskapets retningslinjer. Håndtering av risiko er behandlet som en integrert del av selskapets forretningsplan. For å sikre helhetlig styring av selskapet er det utarbeidet et eget styringssystem, med prosesser og rutiner for å styre og kontrollere virksomheten. Det er også utarbeidet prinsipper og retningslinjer, rutiner og fullmaktsmatriser for å styre og kontrollere økonomi, regnskap og finansiering.



Tog type 73

Styret har møte minimum fem ganger i året, hvorav en årlig strategisamling. Det innkalles ellers til møter ved behov. Antallet møter i 2023 var totalt 12 møter. Styret utarbeider en årlig plan for sin møteaktivitet. Styret evaluerer årlig sitt arbeid og sin kompetanse.

I 2023 har revisjonsutvalget fått utvidet sine oppgaver og det er etablert et felles revisjons- og bærekraftsutvalg. I tillegg har det blitt utviklet en instruks som inkluderer utvalgets offisielle mandat. Utvalget skal virke som et saksforberedende og rådgivende organ for styret og støtte styret i utøvelse av sitt forvaltnings- og tilsynsansvar.

Kompetanseøkning

Styret har bred erfaring fra andre virksomheter og bærekraftsarbeid i disse virksomhetene. I 2023 har styret hatt særlig fokus på kompetanseøkning innen temaer knyttet til bærekraft og bærekraftig utvikling i jernbanesektoren. Flere av medlemmene i styret deltar jevnlig på kurs, foredrag og andre kompetansearenaer om bærekraftstematikk, og ett styremedlem har fulgt en seminarrekke om CSRD spesifikt. Dette styremedlemmet veileder også om bærekraft og virksomhetsstyring på doktorgradsnivå. Styret har også medlemmer med inn-gående kjennskap til EUs taksonomi. I tillegg hentes det inn innsikt fra eksterne partnere (f.eks. revisjon) ved behov.

Styrets tilsynsrolle

Styrets hovedansvar omfatter forvaltning av selskapet (aksjeloven §6-12) og tilsynsansvar (aksjeloven §6-13) og er definert i selskapets styreinstruks. Styret er ansvarlig for at de prinsipper som kommer til uttrykk i statens eierskapsmelding iakttas.

Styrets hovedoppgaver, som definert i Norske togs styreinstruks, kan deles inn i fire områder:

- 1) Strategiske oppgaver (fastsette planer og budsjetter, samt fastsette overordnede målsettinger og strategier).
- 2) Kontrolloppgaver (orientere seg om selskapets økonomiske stilling og påse at regnskap mm kontrolleres, at det er tilstrekkelig egenkapital mm).
- 3) Organisatoriske oppgaver (sørge for forsvarlig organisering og føre tilsyn med daglig ledelse, herunder tilsette administrerende direktør).
- 4) Egenoppgaver (evaluere eget arbeid og kompetanse, utvikle egen kompetanse, plan for eget arbeid).

Som eier av Norske tog bidrar staten til måloppnåelse blant annet gjennom å holde styret ansvarlig for dette. Vurderinger av selskapenes måloppnåelse og arbeid med statens forventninger gjøres løpende og oppsummeres normalt årlig, som en del av planleggingen av statens eieroppfølging, og justeres ved behov. Selskapets styremedlemmer gjør årlig en vurdering av eget arbeid, med bidrag fra administrerende direktør.

Norske togs strategi inkludert finanspolicy, gjennomgås årlig av styret og ledelsen på en todagers styresamling i oktober. I desember vedtas handlingsplanen (de viktigste aktivitetene selskapet skal fokusere på), og budsjett for det kommende året.

Styret er ansvarlig for å fastsette ambisjoner, mål og strategier for selskapet, innenfor rammen av vedtektene, mens arbeidet med å utarbeide, implementere og følge opp, inkludert arbeidet med bærekraft i tråd med FNs bærekraftsmål, ligger hos ledelsen. I tråd med økende krav til bærekraftsrapportering, er ambisjonen at styret involveres mer aktivt i dette arbeidet fremover. Norske tog har i 2023 derfor gjennomgått og oppdatert styrets retningslinjer hvor krav knyttet til bærekraft og rapportering er innarbeidet, samt at det har blitt tydeliggjort endringer knyttet til utsendelse og signering av protokoll. Det enkelte styremedlemmet skal årlig signere selskapets etiske retningslinjer, samt retningslinjer for ansvarlig forretningspraksis.

Gjennom fastsatte årlige møtepunkter, fem ordinære styremøter, håndterer styret og administrerende direktør løpende saker som har kommet frem i internrevisjonsprosessen. Ekstraordinære styremøter settes opp ved behov. I 2023 ble det gjennomført fem ordinære og syv ekstraordinære styremøter.

Det gjennomføres årlig fire kontaktmøter kvartalsvis med eier, Samferdselsdepartementet, samt separate enkeltintervjuer mellom SD og alle styremedlemmer og administrerende direktør. Enkeltintervjuene gjennomføres årlig i tredje kvartal. Fra Norske tog sin side er det administrerende direktør, CFO og styreleder som deltar på kontaktmøtene. Møtene følger en fast, rullerende agenda. I tillegg er det berammet et årlig bærekraftsmøte på høsten. Formålet med bærekraftsmøtet er at eier får god kunnskap om hvordan Norske tog jobber

med statens forventningsområder, herunder hvilke saker som Norske tog vurderer som vesentlige for selskapets måloppnåelse.

Når selskapet forbereder større innkjøp eller oppgraderingsprosjekter er det avgjørende å få innspill fra alle interessentgrupper og potensielle leverandører. Ved planlegging av større prosjekter inviterer Norske tog alle interessenter til åpne dialog- og innspillmøter. Interessentmøtene fungerer som en viktig informasjonskanal for å sikre et godt grunnlag for å utforme konkurransegrunnlag og tydelige prosjektbeskrivelser. Viktige interessenter blir også involvert på ulike stadier av anskaffelsesprosessene for å sikre at innkjøpene blir best mulig for flest mulig.

Videre har Norske tog jevnlige møter med Jernbandedirektoratet, Bane NOR, operatørene og andre aktører i jernbanebransjen.

Delegering av ansvar

Norske togs styre skal følge prinsippene nedfelt i «Norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse» med de unntak som eierform og virksomheten tilsier. Videre skal styret sørge for at de prinsipper som kommer til uttrykk i Statens eiermelding, under styring av statseide selskaper, iakttas.

Styret er ansvarlig for å tilsette selskapets administrerende direktør og fastsetter tilsetningsvilkårene for vedkommende. Styret skal evaluere administrerende direktør, og fastsette instruks med angivelse av vedkommende sine fullmakter. Administrerende direktør har, under styret, overordnet ansvar for organisasjonens påvirkning på økonomi, miljø og mennesker, med unntak av saker som etter selskapets forhold er av uvanlig art eller av spesielt stor betydning. Forhold med spesielt stor betydning har styret ansvaret for. I 2023 ble administrerende direktørs instruks oppdatert, hvor bærekraft og bærekraftsrapportering ble lagt inn som et eget spesifisert ansvarsområde.

Evaluering av styrets arbeid

Styret har ansvaret for forvaltningen av selskapet (jf. Eierskapsmeldingen 2022-2023). Staten vurderer selskapets måloppnåelse og at selskapets arbeid er i tråd med statens forventninger, og styrets bidrag til dette. Staten bidrar til måloppnåelse blant annet

gjennom å holde styret ansvarlig for måloppnåelsen, men er ikke selv representert i styret.

Staten som eier av selskapet, har regelmessig eierdialog med Norske tog hvor de kan gi innspill. Eierdialogen skjer primært gjennom fire kontaktmøter med ledelsen (faste møter hvert kvartal), en styreevalueringssamtale og ett eiermøte i året som gjennomføres i etterkant av generalforsamlingen. I tillegg til de faste møtene har staten dialog med Norske tog om særskilte temaer eller saker etter behov. Temaet for de kvartalsvise møtene er i hovedsak hvordan statens sektorpolitiske mål skal forstås, og hvordan selskapet operasjonaliserer og måler dette.

Saker som krever tilslutning fra eierne, må behandles på generalforsamlingen, hvor statens eiermyndighet utøves. Det inkluderer valg av styremedlemmer, fastsettelse av styregodtgjørelse, godkjenning av retningslinjer for lederlønn og lønnsrapport, valg av revisor og godkjenning av godtgjørelse til revisor, tilbakekjøp og sletting av aksjer samt vedtak om kapitalendringer og andre vedtektsendringer. Staten som eier kan kreve å få saker behandlet på generalforsamling. Staten vil gjøre bruk av denne retten der det er relevant og ikke bryter med rollefordelingen som selskapslovgivningen bygger på (jf. Meld. St. 6 (2022-2023) Et grønnere og et mer aktivt statlig eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper).

10. Risikostyring og internkontroll

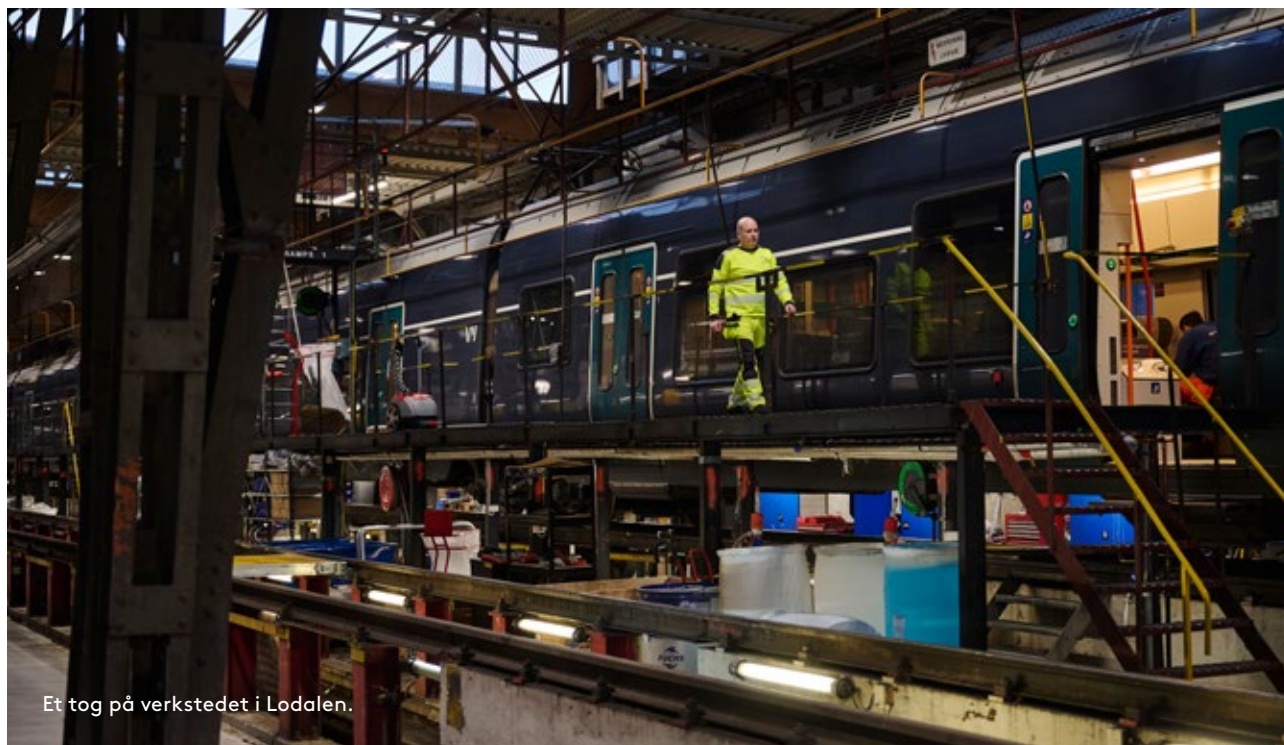
Styret gir årlig sine føringer og stiller krav til vurdering av risiko og kapitalbehov i tråd med selskapets retningslinjer. Håndtering av risiko er behandlet som en integrert del av selskapets forretningsplan.

For å sikre helhetlig styring av selskapet er det utarbeidet et eget styringssystem, med prosesser og rutiner for å styre og kontrollere virksomheten.

Det er utarbeidet prinsipper og retningslinjer, rutiner og fullmaktsmatriser for å styre og kontrollere økonomi, regnskap og finansiering.

11. Godtgjørelse til styret

Godtgjørelse til styrende organer i Norske tog besluttes av eier på generalforsamling. Se note 21 for fullstendig oversikt over styrets godtgjørelse, brutt ned på individnivå.



Et tog på verkstedet i Lodalen.

I eiers vurderingen av nivået på styregodtgjørelsen, sees det hen til sammenlignbare, unoterte, norske selskaper. Godtgjørelsen skal reflektere styrets ansvar, kompetanse, tidsbruk og virksomhetens kompleksitet, og den skal være på et moderat nivå. Godtgjørelsen er ikke resultatavhengig (jf. Norsk anbefaling om eierstyring og selskapsledelse). Styremedlemmer eller selskaper de er tilknyttet, har ikke påtatt seg særskilte oppgaver for selskapet, utover at forsikringsselskapet Tryg, hvor et styremedlem er daglig leder, har selskapets forsikringer.

I 2023 ble godtgjørelsen økt med 4,3 prosent, i tråd med alminnelig lønnsvekst.

Styreleder godtgjøres i tråd med omfanget av oppgaver og ansvar som følger av dette vervet, og har derfor et høyere godtgjørelsesnivå enn styrets øvrige medlemmer. Styreleder har eksempelvis et særskilt ansvar for å organisere styrets arbeid, samt ha dialog med ledelsen og eier, i tillegg til ordinært styremedlemsansvar. Styrehonorar betales ut frem til et medlem fratrer rollen. Ved sykefravær utbetales styrehonorar på lik linje med at ansatte får lønn ved sykdom.

Godtgjørelsen til styret er ikke resultatavhengig.

12. Godtgjørelse til ledende ansatte i selskapet

Godtgjørelse til ledende ansatte i Norske tog fastsettes av administrerende direktør. Fastsettelse av lederlønninger gjøres i tråd med statens forventninger (jf. Meld. St. 6 (2022-2023) Et grønnere og et mer aktivt statlig eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper (eierskapsmeldingen) og Statens retningslinjer for lederlønn i selskaper med direkte statlig eierandel, fastsatt av Nærings- og fiskeridepartementet 12.12.2022). Jmfør Statens retningslinjer for lederlønn, forventer staten at kategori 2-selskaper ikke har egne bonusordninger for ledende ansatte.

Se note 21 for fullstendig oversikt over godtgjørelse til ledende ansatte. Toppledelsens kompensasjonsordning består derfor kun av fastlønn, og påvirkes ikke av ledelsens styring av selskapets økonomiske, miljømessige og menneskelig påvirkning. Kategorien andre ytelser inkluderer skatteplikt for bruk av personalbilletten (reduert pris på kollektivtransport), fordel mobiltelefon, livsforsikring gruppeliv, ulykkesforsikring og helse-

forsikring. For administrerende direktør inkluderer «andre ytelser» også en bilgodtgjørelse på 120 000 kroner i året.

Selskapets ledergruppe tilbys konkurransedyktig, men ikke lønnsledende, kompensasjon.

For å vurdere hva som er et konkurransedyktig, men ikke lønnsledende godtgjørelsesnivå, sees det normalt hen til forhold som erfaring, ansiennitet, kompetanse og lønnsbetingelser som er vanlige i andre, tilsvarende norske, unoterte selskaper. Toppleidelsens kompensasjon består av fastlønn og noen skattepliktige fordeler som forsikring og pensjon. De ulike elementene i kompensasjonsordningen vurderes både samlet og hver for seg for å sikre moderasjon og konkurransedyktighet på samme tid. Dette gjelder også for alle selskapets ansatte. Det er kun bilgodtgjørelse som er begrenset til selskapets administrerende direktør.

For mer utdypende forklaring vises det til Norske togs lederlønnrapport, som ligger tilgjengelig på selskapets nettsider www.norsketog.no.

13. Informasjon og kommunikasjon

Selskapet er heleid av staten. Verdipapirlovgivningen og annet regelverk knyttet til likebehandling av aktører i verdipapirmarkedet er ikke relevant. Det er ikke etablert en finansiell kalender. Selskapet offentliggjør imidlertid års- og halvårsrapporter på sin hjemmeside.

Kravene er bare delvis relevante for selskapet, men følges for offentliggjøring av rapporter.



Togdetalj fra Lodalen.

14. Selskapsovertakelse

Selskapet er heleid av staten og kategoriseres som et kategori 2-selskap.

På bakgrunn av eiersituasjonen og kategoriseringen av selskapet er det ikke utarbeidet egne prinsipper for selskapsovertakelse.

15. Revisor

Norske tog revideres av en uavhengig tredjepart årlig, i tråd med kravene i revisorloven. Per i dag er det revisjonsselskapet PwC som er ansvarlig for å revidere Norske tog, og dermed vurdere om selskapets årsregnskap er etterrettelige. Selskapets revisor er valgt av generalforsamlingen, og avtalen om revisortjenester gjelder for fire år (årsoppgjørene 2022-2025) med opsjoner på to + to år. Revisor deltar på det styremøtet som behandler årsregnskapet. Revisors levering av tilleggstenester presenteres årlig for styret.

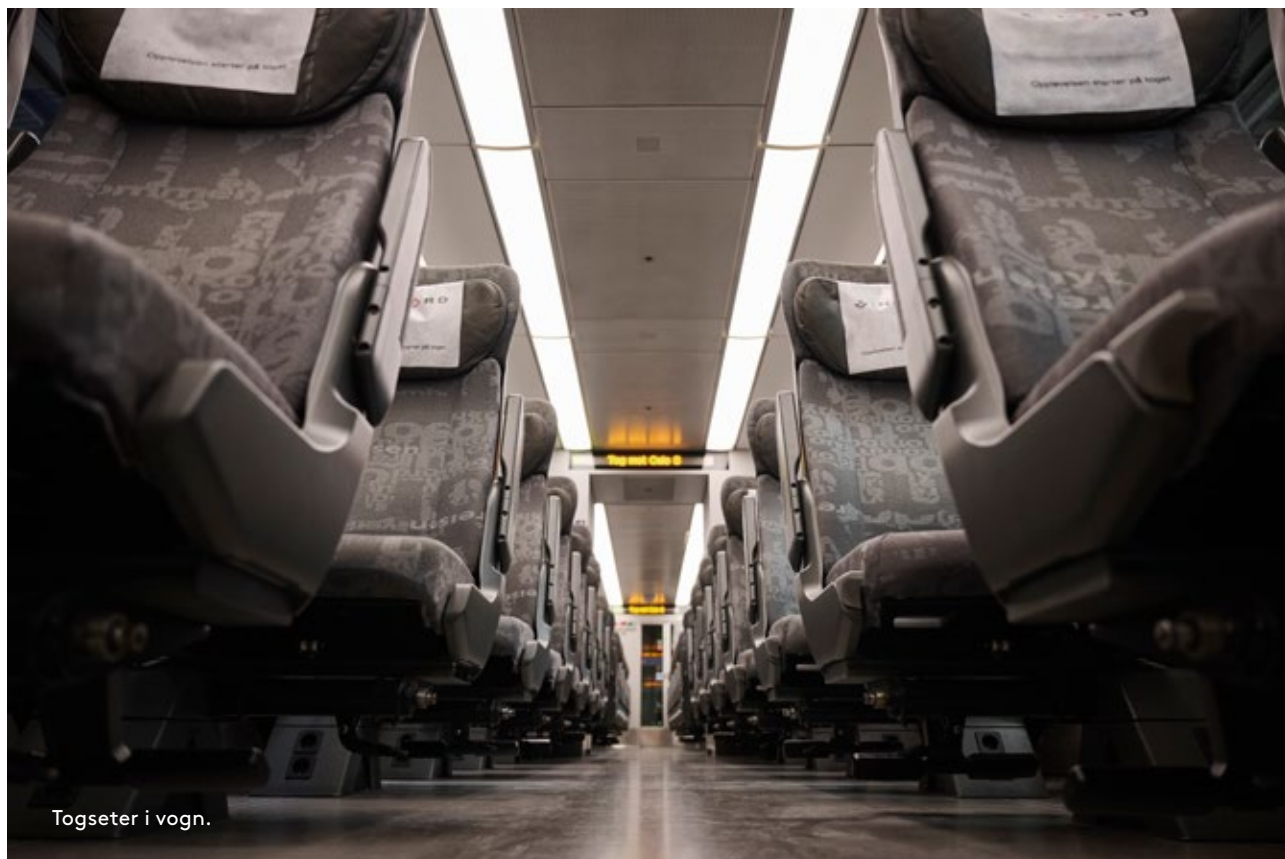
Norske tog er heleid av staten, og er dermed pålagt statens krav for internrevisjon, i henhold til Finansdepartementets kapittel 2 i «Bestemmelser om økonomistyring i staten».

Norske tog har engasjert et eksternt revisjonsselskap til å gjennomføre internrevisjoner. Internrevisjonen har som formål å evaluere hvor hensiktsmessig og effektivt selskapets styring- og kontrollsystem for risikostyring og internkontroll er, på en strukturert og systematisk måte, inkludert selskapets påvirkning på økonomi, miljø og mennesker.

Norske tog utstedte i 2023 en konkurranse for ny internrevisor, da den gamle avtalen var gått ut. Konsulent-selskapet EY vant kontrakten, som har en varighet på fire år. Avtalen ble signert 14. april 2023.

Internrevisor jobber og rapporterer formelt til Norske togs styre, og utarbeider årlig en risikobasert revisjonsplan (juni til juni) for å fastsette sine prioriteringer. Revisjonsplanen foreslås til styret, som enten endrer eller vedtar forslaget.

Mer utfyllende informasjon om eksternt revisjon er tilgjengelig i vedlegg C «Informasjon om eksternt revisjon», som ligger tilgjengelig på selskapets nettsider.



Togseter i vogn.

Bærekraft i selskapsstyring

Norske tog utarbeidet i 2022 en bærekraftstrategi som selskapet i 2023 har jobbet med å integrere i virksomhetsstyring og arbeidsprosesser. Det har vært særlig viktig å forankre arbeidet i ledelsen, samt definere ansvarsområder. I 2023 har Norske tog gjort følgende:

- Definert ansvar for bærekraft i styret, i revisjons- og bærekraftsutvalget og for administrerende direktør. I tillegg har styringsinstrukser blitt oppdatert.
- Det har blitt utarbeidet en policy for ansvarlig forretningspraksis som vil gi føringer med tanke på å ivareta mennesker, miljø og klima i alle arbeidsprosesser. Forretningspraksisen er godkjent av styret.
- Selskapet har arbeidet med klimarisiko i tråd med TCFD-rammeverket. Klimarisiko vil bli integrert i Norske togs risikostyring fra 2024.
- Det har blitt utarbeidet et årshjul for de ukentlige ledergruppemøtene, hvor bærekraft står fast på agendaen en gang i måneden. I tillegg har det blitt satt opp et årshjul for de ulike bærekraftstemaene som skal tas opp i ledergruppemøtene. Årshjulet gjelder fra 2024.





Del 3:
Bærekraft

Norske togs oppdrag er å anskaffe, eie og forvalte kjøretøy for persontransport med tog i Norge. Dermed driver selskapet en virksomhet som både direkte og indirekte påvirker mennesker, miljø og samfunn.

Om bærekraftsrapporten

Dette er Norske togs andre bærekraftsrapport som er utformet i tråd med rammeverket til Global Reporting Initiative (GRI). I rapporten presenteres en oppsummering av selskapets aktiviteter og selskapets tilnærming til bærekraft, samt hvilke positive og negative påvirkninger selskapet har. Rapporten belyser også hva som er Norske togs mest vesentlige bærekraftsrisikoer og -muligheter, samt hvilke områder selskapet skal jobbe videre med. Rapporteringsperioden gjelder kalenderåret 2023.

Bærekraftsrapporteringen tar utgangspunkt i data og informasjon som er samlet inn fra ulike deler av selskapet. Det er noen begrensninger i datagrunnlaget, men i hovedsak skal alle vesentlige data være med. Norske tog vil fortsette å rapportere på bærekraft årlig samtidig som årsregnskapet offentliggjøres.

Rapporten inkluderer en indeks i henhold til krav fra GRI og standard bærekraftsrapportering. Rapporten for 2023 vil basere seg på samme struktur som i 2022 i henhold til GRI, men ses som en overgangsrapport der selskapet

ser fremover mot kommende års rapporteringskrav. Fra og med kalenderåret 2024 vil Norske tog rapportere i henhold til det nye direktivet for bærekraftsrapportering, CSRD, noe som vil kreve en større tilpasning av rapporten. Det er krav til at Norske tog rapporterer under CSRD før 2026 (for året 2025). Som en forberedelse til rapportering i henhold til CSRD er det utført en dobbel vesentlighetsvurdering. Funnene vil utgjøre kunnskapsgrunnlaget for å integrere bærekraft i virksomhetsstrategien, samt utvikling av bærekraftsindikatorer til det videre arbeidet. Dette ses som del av et forbedringsarbeid for bærekraft i selskapet.

Bærekraftsrapporten er godkjent av styret før publisering, men er ikke verifisert av en ekstern tredjepart. Norske tog har på sikt en ambisjon om å utføre ekstern verifisering av bærekraftsrapporten.

Eventuelle spørsmål knyttet til denne rapporten eller bærekraftsarbeidet i Norske tog kan rettes til bærekraft@norsketog.no.

Bærekraft i Norske tog

Norske tog spiller en viktig rolle i arbeidet med å gjøre norske togreiser mer bærekraftige. Å tilby passasjerer grønne reiser er et essensielt bidrag til regjeringens mål om at Norge skal være klimanøytralt i 2030. Norske tog har i 2023 arbeidet med å få dypere innsikt i hva som er vesentlige bærekraftsområder for organisasjonen, hva selskapet skal jobbe videre med, og hvordan ny kunnskap om bærekraftsrelaterte risikoer og muligheter skal tas inn i styring av virksomheten. Som beskrevet i kapittel 2 har Norske tog også forankret bærekraftsarbeidet i virksomhetsstyringen gjennom tydelige instruksjoner til styret og administrerende direktør, samt gjennom en rutine for ansvarlig forretningspraksis som er godkjent av styret.

Med en tydelig strategi og konkrete tiltak arbeider Norske tog med de bærekraftsområdene som selskapet har identifisert som de aller viktigste. Dette inkluderer å bidra til mer energieffektive løsninger og utforske mulighetsrommet for lav- og nullutslippsløsninger på jernbanestrekninger som ikke er elektrifisert. Det innebærer også å tenke sirkulært om kjøretøyene, som selskapet skal anskaffe, forvalte og fase ut på best mulig vis. Samtidig er ikke lave utslipp og redusert påvirkning på miljøet nok til å kalle togtransport bærekraftig - menneskerettigheter og arbeidstakerrettigheter må også ivaretas i produksjonen av togene. I tillegg må Norske togs medarbeidere trives og oppleve givende faglig utvikling i sitt arbeid for selskapet.

Måltrettet arbeid vil være avgjørende for å sikre god fremdrift og godt datagrunnlag, samt for å videreutvikle selskapets interne styring og eksterne rapportering. Med en dedikert rådgiver for styringssystem og bærekraft, har Norske tog i 2023 hatt en solid koordinering av handlingsplan og tiltak for bærekraft. Dette har vært en viktig del av arbeidet for å møte kommende krav på bærekraftsområdet og samtidig bidra til en bærekraftig utvikling av selskapet.

Vesentlighetsvurderinger og interaksjon med sentrale interessenter

Norske tog foretar årlige vurderinger av vesentlighet, et arbeid der både organisasjonen, ledergruppen og styret er involvert. I forbindelse med utforming av selskapets bærekraftstrategi i 2022 ble det gjennomført en analyse av vesentlighet i henhold til retningslinjene fra Global Reporting Initiative (GRI). Med dette gjorde Norske tog en kartlegging og vurdering av selskapets positive og negative påvirkninger på mennesker og miljø. Vesentlighetsvurderingen definerte tydelig hva som er viktig i det strategiske arbeidet med bærekraft og for rapportering på bærekraft i selskapet.

Bærekraftsrapporteringen for 2023 er basert på vesentlighetsvurderingen fra 2022, og er oppdatert med innsikt fra selskapets doble vesentlighetsvurdering som ble gjennomført i 2023, hvor denne suppleres og ferdigstilles i 2024. Dobbel vesentlighetsvurdering er et steg i Norske togs forberedelser til å rapportere i henhold til det nye direktivet på bærekraftsrapportering (CSRD). CSRD har også vært en viktig ramme for flere av de større aktivitetene og prosessene som Norske tog har gjennom-

ført i 2023, som for eksempel å gjennomføre klimarisikoanalyse og definere vitenskapsbaserte klimamål.

Norske togs doble vesentlighetsvurdering har kartlagt faktiske og potensielle positive og negative påvirkninger på ulike interessenter, samt vurderinger av bærekraftsrelaterte finansielle risikoer og muligheter. Ved å gjennomføre vesentlighetsvurdering i tråd med veiledning fra European Corporate Reporting Lab (EFRAG) og OECDs veileder for aktsomhetsvurderinger for ansvarlig næringsliv, har det blitt identifisert noen flere vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter som for eksempel påvirkninger på sluttbrukere og lokalsamfunn.

I 2024 skal det igjen gjennomføres en bred interessentinvolvering for å gi en komplett og solid dobbel vesentlighetsvurdering i forkant av CSRD-rapporteringen. Analysen skal gi Norske tog et godt grunnlag for å jobbe videre med håndtering av bærekraftsrelaterte risikoer og muligheter i årene som kommer.

Arbeidet med dobbel vesentlighet ble gjort av Norske tog, med ekstern bistand i nært samarbeid med nøkkelansatte. Ledelsen i Norske tog har vært involvert i identifiseringen av finansielle risikoer og muligheter, samt vurdering av disse.

I tabell 3 oppsummeres Norske togs interessenter og hvordan selskapet fører dialog med disse. I den doble vesentlighetsanalysen identifiserte Norske tog nye grupper av interessenter; ansatte i verdikjeden og lokalsamfunn. Dette er interessenter som selskapet vil jobbe med å forstå bedre fremover.

Dobbel vesentlighetsvurdering er et steg i Norske togs forberedelser til å rapportere i henhold til det nye direktivet på bærekraftsrapportering (CSRD).

Interessent	Kommunikasjonskanaler	Tema som opptok interessenten i 2022
<p>Eier: Norske tog skal svare på Samferdselsdepartementets forventninger.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Eiermøte - Løpene dialog - Eierskapsmeldingen 	<ul style="list-style-type: none"> • Etterlevelse av eierskapsmeldingen • Beste praksis på etikk • Kostnadseffektivitet som fører til mest mulig tog for pengene • Optimalt vedlikehold og utskifting av togparken ut fra hva infrastrukturen gjør mulig • Overføring av kunnskap fra eksterne konsulenter • Implementering av tydelige mål og strategier for bærekraft, inkludere og følge opp FNs bærekraftsmål etter definerte nøkkelindikatorer • Proaktivt arbeide med mangfold og inkludering
<p>Kunder: Norske togs kunder er togoperatørene som blir tildelt trafikkpakker på den norske jernbane. I dag er disse Vy, Vy Tog, SJ Nordic og Go-Ahead.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Løpende dialog - KAM - Innspill til anskaffelser av nye tog - Involvering i designfase 	<ul style="list-style-type: none"> • Forvaltning av togparken • God kundebehandling og effektive beslutningsveier • Effektiv dialog ved behov for vedlikehold og investeringsbehov, inkludert tydelig ansvarsfordeling • Tilgang på kritiske komponenter • Tekniske tema som energioptimalisering, energioøkonomisk drift og støy • Åpenhetsloven, verdikjede og leverandøroppfølging • Ansvarlige anskaffelser • Prismodell for leieavtaler
<p>Myndigheter: Norske tog er del av en sektor som koordineres og følges opp av Jernbanedirektoratet og Statens jernbanetilsyn.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Løpende dialog 	<ul style="list-style-type: none"> • Videreutvikling av jernbanen, inkludert organisering av sektoren, leieprismodell, jernbanereformen, politisk målbilde og elektrifisering • Tallgrunnlag og metodikk for å dele data i sektoren f.eks på klimaregnskap, og dokumentere og tilgjengeliggjøre prosesser • At Norske tog skal ha best ekspertise på tog • Bærekraft i Norske togs anskaffelser • Åpenhetsloven, verdikjede og leverandøroppfølging • Klimarisiko og fremtidens teknologiske løsninger som del av Norske togs målbilde

Interessent	Kommunikasjonskanaler	Tema som optok interessenten i 2022
<p>Investorer: Norske tog må ivareta tilgang til lånefinansiering i obligasjons- og sertifiseringsmarkeder nasjonalt og internasjonalt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Investormøter 	<ul style="list-style-type: none"> • Rapportering på det som er vesentlig, samt vise forbedring fra år til år • Åpenhet og transparens, herunder strategi og målbilde • Rapportere på EU taksonomien • Vise bærekraftseffekt av nye investeringer
<p>Ansatte: Norske tog er en liten organisasjon med teknisk spisskompetanse.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Medarbeidersamtaler 	<ul style="list-style-type: none"> • Faglig utvikling • Trivsel • Bidra til viktig samfunnsoppdrag gjennom bærekraft
<p>Leverandører: Anskaffelser, modifikasjoner og vedlikehold på tog løper over mange år og krever godt samarbeid.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Leverandørmøter 	<ul style="list-style-type: none"> • Tydelige forventninger og rammer, også mtp. bærekraft • Oversiktlig anskaffelsesprosess • Standardisering av togparken • Bruke mulighet til å påvirke • Behovsbasert vedlikehold
<p>Interesseorganisasjoner: Organisasjoner Norske tog anser som interessenter inkluderer arbeidstakerorganisasjoner, fagforeninger og brukerorganisasjoner.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Dialog - Innspill til anskaffelser - Innspill i designfase for nye tog 	<ul style="list-style-type: none"> • Åpenhetsloven, verdikjede og leverandøroppfølging • Transparens og åpenhet • Tilgjengelighet for dialog • Mulighet for innspill og involvering • Universell utforming av tog
<p>Bane NOR: Viktig samarbeidspartner i videreutvikling av jernbanen og jernbanens miljøfortrinn.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Faste møter - Løpende dialog 	<ul style="list-style-type: none"> • Felles tilnærming i formidling om togets og jernbanens miljøfortrinn • Elektrifisering og videreutvikling av jernbanen • Dialog i sektoren • Gode mål på miljø, og helhetlige livsløpsanalyser • Bærekraft i anskaffelser • Vedlikehold • Åpenhetsloven, verdikjede og leverandøroppfølging
<p>De reisende: Brukere av togene.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Årlig oversendelse av operatørens kundetilfredshetsundersøkelse (KTI). 	<ul style="list-style-type: none"> • Moderne tog

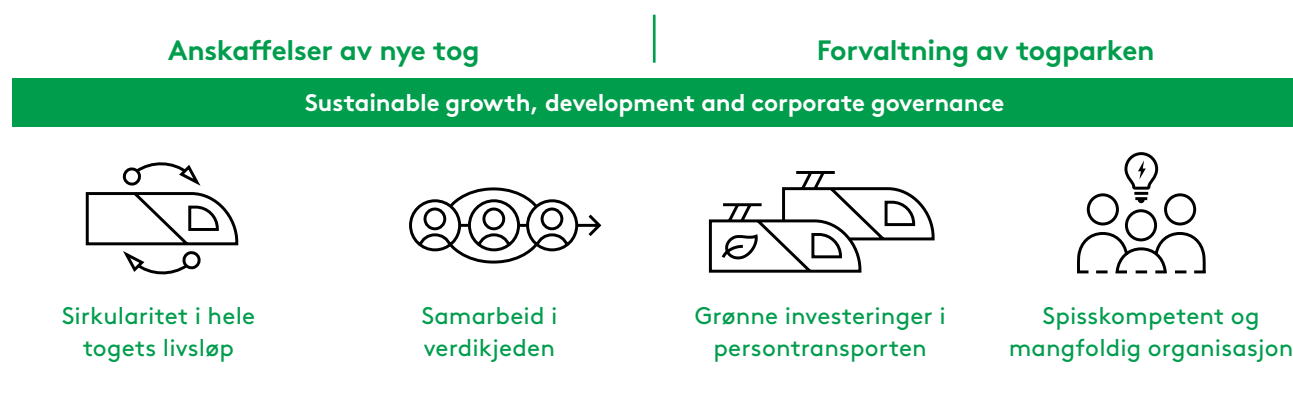
Tabell 3: Norske togs interessenter og relaterte tema

Bærekraftstrategien gir retning til arbeidet med bærekraft

Bærekraftstrategien til Norske tog tar utgangspunkt i selskapets to sentrale aktiviteter; anskaffelse og forvaltning av tog. Videre er strategien delt inn i fire fokusområder: Sirkularitet i hele togets livsløp, Samarbeid i verdikjeden, Grønne investeringer i persontransporten, og Spisskompetent og mangfoldig

organisasjon (se figur 6). Hvert av de fire fokusområdene har tilhørende mål.

Norske tog har i 2023 jobbet med integrering av bærekraft i virksomhetsstyringen, et arbeid og fokus som vil fortsette i året som kommer.



Figur 6: Fokusområder i Norske togs bærekraftstrategi

FNs bærekraftsmål og Norske togs nøkkelrolle i grønn omstilling

I 2022 la Regjeringen frem en ny eierskapsmelding (Meld. St. 6 (2022-2023 - Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap). Eierskapsmeldingen skal blant annet bidra til raskere grønn omstilling, og har justert prinsippene, statens mål med eierskapet, kategoriene, begrunnelsene og forventningene til de 70 selskapene hvor staten har eierandeler. I eierskapsmeldingen er det en tydelig forventning til at selskapene inkluderer arbeidet med FNs bærekraftsmål i selskapets strategier og aktivt arbeider med å følge opp bærekraftsarbeidet i daglig drift.

For Norske tog er det særlig bærekraftsmål 9 – innovasjon og infrastruktur og bærekraftsmål 11 – bærekraftige byer og lokalsamfunn som er relevante. I tillegg spiller selskapet en rolle for bærekraftsmål 13 – stoppe klimaendringene, og har et betydelig ressursforbruk som virker inn på bærekraftsmål 12 – ansvarlig forbruk og produksjon. Det er dermed disse områdene Norske tog vil fokusere på i det videre bærekraftsarbeidet.

Norske togs hovedaktiviteter og satsinger fremover skal også fortsette å bidra positivt til bærekraftsmål 5, 8 og 16. Disse målene innebærer å styrke og videreutvikle

arbeidet med organisasjonen og menneskene i den, inkludert helhetlig styring av bærekraftsarbeidet. Norske togs ansatte besitter spisskompetanse på anskaffelser og forvaltning av tog, og organisasjonen skal tilby et godt og givende arbeidsmiljø.

De 17 bærekraftsmålene har til sammen 169 delmål. I Stortingsmeldingen «Mål med mening» er det beskrevet hvordan private og offentlige aktører i Norge kan jobbe konkret med delmålene. Samlet sett gir de overnevnte stortingsmeldingene føringer for hvordan Norske tog gjennom sitt samfunnsoppdrag treffes av delmålene. Med innføringen av CSR, erstatter Norske togs doble vesentlighetsvurdering den tidligere analysen om hvordan Norske tog påvirker delmålene⁵.

⁵ «FNs bærekraftsmål og Norske togs påvirkning» fra selskapets årsrapport for 2022, er likevel gjeldende og tilgjengelig på Norske togs nettsider.



Tog type 73

Klimarisiko

Klimarisiko handler om hvordan de fysiske konsekvensene av klimaendringer vil påvirke natur og samfunn (fysisk risiko), og hvordan overgangen til et lavutslippssamfunn i form av for eksempel endrede priser og reguleringer kan treffe ulike selskap og aktører (overgangsrisiko). Norske tog har i 2023 gjennomført en klimarisikoanalyse i tråd med rammeverket utviklet av TCFD (Task Force on Climate related Financial Disclosure) for å sikre at selskapet jobber systematisk med klimarisiko og skaffer seg nødvendig innsikt i hvordan selskapet er eksponert for risiko samt hvilke muligheter som åpner seg i det grønne skiftet.

I prosessen for klimarisikovurderingen ble det utarbeidet et kunnskapsgrunnlag med presentasjon av ulike klimascenarioer som utgangspunkt for et internt arbeidsmøte hvor tolv ansatte i Norske tog deltok. Arbeidsmøtet

resulterte i en helhetlig oversikt over 33 ulike risikofaktorer og mulighetsområder. De ble rangert etter sannsynlighet og konsekvens sett i lys av ett IPCC lavutslippsscenario (bærekraftscenario SSP1-2.6) og ett IPCC høyutslippsscenario (Regional rivalisering SSP3-7.0), og vurdert på kort og lang sikt. Gjennom grundige interne konsultasjoner konkluderte arbeidet på et sett med prioriterte risikoer og muligheter som er vurdert som de mest vesentlige for Norske Tog. Se tabell 4.

I 2024 vil arbeidet med å forankre resultatene av analysen godt i ledelsen og virksomhetsstyringen fortsette. I tillegg vil selskapet i det videre arbeidet utarbeide handlingsplaner og avbøtende tiltak knyttet til de vesentlige fysiske klimarisikoer og overgangsrisikoer som er identifisert.

Scenario:

«Bærekraftig utvikling» (SSP1-2.6)

Den "grønne" veien, med mindre utfordringer knyttet til mitigering og tilpasning.

I dette scenarioet innføres en inngripende klimapolitikk hvor klimautslippene går ned og klimamålene i Parisavtalen nås. Dette er det mest optimistiske scenarioet, hvor vektlegging av økonomisk vekst endres til en bredere vektlegging av menneskelig velvære. I scenarioet er det et økende engasjement for å nå utviklingsmålene som fører til redusert ulikhet. Det er lav materialvekst og lavere ressurs- og energiintensitet i dette scenariet.

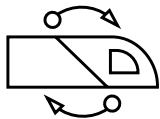
Scenario:

"Regional rivalisation" (SSP3-7.0)

En turbulent vei med større utfordringer knyttet til mitigering og tilpasning

Dette scenarioet skisserer økt frekvens og intensitet av ekstremvær, samt havnivåstigning. Det er potensiell knapphet på nødvendige råmaterialer, og verden samarbeider ikke lengre, men verner om sine egne interesser. Dette fører til økte drifts- og vedlikeholds-kostnader, og det er store operasjonelle og finansielle risikoer knyttet til klimamitigering og klimatilpasning.

Tabell 4: Norske togs klimascenarioer



Sirkularitet i hele togets livsløp

Sirkulær økonomi er et sentralt element i Norske togs driftsmodell; Norske tog anskaffer, forvalter og avhender tog i Norge, og har kontroll gjennom hele togets livsløp. Norske tog har dermed gode forutsetninger for å stille krav ved innkjøp, forvaltning av kjøretøyene og forlenging av togenes levetid, samt til å gjenbruke komponenter og stille høye krav til avfallshåndtering ved utfasing. Å tenke sirkulært vil også redusere utslipp og energiforbruk knyttet til uttak av nye materialer og minimere mengden avfall. Gjennomførte interessentintervjuer har også avdekket at selskapets interessenter forventer at Norske tog fokuserer på sirkularitet.

I tabell 5 er selskapets strategiske mål for å følge opp ambisjonen om å tenke sirkulært om material- og energibruk gjennom hele togets levetid angitt.

Mål

Norske tog skal anskaffe kjøretøy med stort potensiale for materialgjenvinning.

Norske tog skal opprettholde levetiden på togene, og vurdere levetidsforlengelse for selskapets togtyper i god tid før det er behov for utfasing.

Togene skal avhendes i henhold til avfallshierarkiet, og Norske tog skal ha en ombruks- og materialgjenvinningsandel på over 90 prosent ved avhending av tog.

Norske tog skal utarbeide solide data for arbeid med å redusere klimagassutslipp.

Norske tog skal søke kontinuerlig forbedring og utløse potensialet i reduksjon av energiforbruk som del av selskapets drift og forvaltning.

Norske tog skal legge til rette for at selskapets togflåte er klar for å bruke fornybare energikilder i takt med at infrastrukturen gjør det mulig.

Tabell 5: Norske togs mål for sirkularitet

Norske tog har følgende overordnede mål knyttet til sirkularitet i virksomhetsstrategien:

- Norske tog skal aktivt søke løsninger som bidrar til å begrense miljøbelastning som følge av produksjon, bruk eller gjenvinning av kjøretøyene.
- Norske tog skal arbeide for å redusere energiforbruket og klimagassutslippene fra jernbanen gjennom hele livsløpet.

Levetidsforlengelse gjennom oppgraderinger og vedlikeholdsprosjekter

Norske togs kjøretøy har i dag en gjennomsnittsalder på 18,7 år, men flere av togsettene er mer enn 40 år gamle. Midtlivsoppgraderinger og annet vedlikehold sikrer at togsettene kan benyttes i hele – eller utover – sin forventede levetid. Samtidig bidrar ytterligere oppgraderinger til å øke standarden på togtilbudet, som igjen gjør det mer attraktivt å reise med tog.

Produksjon av togsett krever store mengder stål og aluminium, to råvarer som er ressurskrevende å utvinne. I tillegg krever oppgraderinger og modifikasjoner av tog også en rekke materialer. Tog med lang levetid og høy kvalitet på materialene som er brukt, reduserer behovet for utskiftninger av tog, samt behovet for oppgraderinger av togene.

Levetidsforlengelser, oppgraderinger og oppbevaring av komponenter som er vanskelige å erstatte, er både økonomisk fornuftig og viktig i et miljøperspektiv.

Norske tog er forpliktet til å anskaffe kritiske komponenter til togene. De kritiske komponentene er både kostbare, tidkrevende og utfordrende å fremdrive, og kan dermed medføre utfordringer med leveranse til rett tid. Videre er forsyning, håndtering og lagring av kritiske komponenter og reservedeler delt mellom operatørene som trafikkerer de ulike trafikkpakkene. Dette medfører at en komponent kan ligge ubrukt på lager ett sted, samtidig som det er behov for den aktuelle komponenten et annet sted.

Norske tog har de siste årene driftet en felles komponentpool for alle togoperatørene. Ordningen har vært

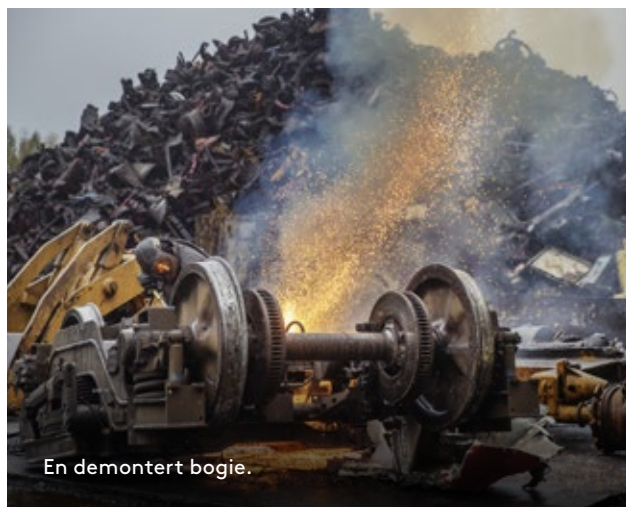
midlertidig, men Norske tog har sett på muligheter for at ordningen skulle gjøres permanent. Etter en helhetsvurdering gjort av Jernbanedirektoratet og operatørene, ble det i 2023 besluttet at den felles komponentpoolen skulle avvikles.

Tiltak i 2023

I 2023 har Norske tog gjennomført forberedelser til et prosjekt kalt "Prosjekt for materialgjenvinning og nedstrøms verdikjedesamarbeid". I den forbindelse har selskapet innledet et samarbeid med gjenvinnings-selskapet HELLIK Teigen. Norske tog har i dialogen tydeliggjort behov for mer detaljerte data om materialer og avfall fra togsettene som fases ut. Dette er viktig for å bedre forstå hva som skjer med materialene og avfallet videre nedstrøms.

For tiden pågår det en midtlivsoppgradering av type 72, hvor 36 togsett fornyes. Blant annet får togene ny lakkering på utsiden og ny farge på interiør. Veggplatene, håndholdere og diverse andre komponenter er spesialtilpasset akkurat denne togtypen. Disse komponentene demonteres derfor for å få en oppgradering, før de monteres tilbake i toget. Oppgradering av komponentene på denne måten er økonomisk lønnsomt samtidig som det reduserer større mengder avfall fra oppgraderingen.

Det skiftes også ut dører. Gamle dører sendes til operatørene for mulig gjenbruk som reservedeler. I tillegg oppgraderes passasjerinformasjonsanlegget, samt



En demontert bogie.

enkelte andre tekniske oppgraderinger. Alle lys byttes til LED-lys, både innvendig og utvendig. Alle passasjer seter trekkes også om.

Gjennom året har det også blitt gjennomført en rekke oppgraderinger og vedlikeholdsforbedringer på selskapets kjøretøy. For eksempel har HVAC-systemet på type 93 fått en overhaling og det har blitt gjort modifikasjoner som levetidsforlengende tiltak. Det har blitt byttet ut kompressorer på type 73 og utbedret og reparert gulv i bistro på type 7. Data på materialer og avfall på de overnevnte prosjektene er sammenstilt for bruk i denne rapporten og ligger tilgjengelig i vedlegg B.

I 2023 ble det besluttet å igangsette forprosjekt for tilstandsbasert vedlikehold (Condition Based Maintenance – CBM), det vil si vedlikehold etter behov, for FLIRT-togene. Tilstandsbasert vedlikehold vil kunne optimalisere ressursbruk og kostnader knyttet til vedlikehold, sørge for jevnt god tilstand på togene, samt bidra til lenger levetid. Det har også blitt arbeidet med å innføre CBM på to tekniske systemer (kompressorer og dører) på FLIRT-tog, ved å bruke eksisterende diagnosedata til å identifisere behov for vedlikehold. Resultatene fra dette arbeidet vil komme i 2024. I neste fase skal CBM testes på flere systemer (HVAC, toaletter, dører og boggi) og ved bruk av eksterne sensorer for innhenting av ytterligere vedlikeholdsrelaterte data.

Norske tog har i året som har gått etablert et eget forvaltningsteam, med mål om å behandle alle innmeldte saker på forvaltning, hvor det har vært et etterslep på saksbehandling, innen utgangen av 2023. 137 saker ble behandlet og målet ble nådd med god margin. I tillegg har arbeidet bidratt til et styrket forvaltningsfokus både i Norske tog og hos selskapets samarbeidspartnere.

Veien videre

Norske tog jobber med å utvikle en oversikt over hvor i togflåten selskapet kan forvente de største fremtidige fornyelsesbehovene. På sikt ønsker selskapet å utarbeide en indeks for å gjøre en overordnet klassifisering av tilstanden til den totale togflåten, og systematisere informasjonen. Dette for å ha et mer solid datagrunnlag til å vurdere utfasing av togtyper og kunne planlegge og utnytte potensialet i gjenbruk av komponenter, sortering og gjenvinning av materialer.

I 2024 vil prosjektet med nedstrøms verdikjedesamarbeid tas videre og samarbeidet med gjenvinnings-selskapet Hellig Teigen vil følges opp.

Det første toget i midtlivsoppgraderingen av type 72 er forventet å settes i drift på Jærbanen i løpet av første halvår 2024. Etter hvert som togene er ferdigstilt, fases de løpende tilbake i drift. Hele prosjektet forventes ferdigstilt i løpet av 2027.

Norske tog er à jour med alle innmeldte forvaltnings-saker. Det legger til rette for at selskapet i større grad kan være proaktive på vedlikehold samt å prioritere saker som fører til bedre punktlighet for tog i drift.

Innflyt av materialer i tog som fases inn og utflyt av materialer/avfall i togene som fases ut

En forståelse av togets livsløp gir verdifull kunnskap om materialene som tas inn i nye tog, samt hva som benyttes i forvaltningen og ved avhending. Store deler av togsettene består av stål og aluminium – metaller som kan gjenvinnes og redusere behovet for utvinning av nye ressurser. Samtidig er materialgjenvinning av metaller en energikrevende prosess. Et godt tiltak for å redusere både materialbruk, energi og utslipp fra materialer er derfor å kun gjennomføre nødvendige utskiftninger og at togene er i drift så lenge som hensiktsmessig.

Mot slutten av 2025 vil det første nye lokaltoget fases inn på den norske jernbanen. De første nye fjerntogene fases

Livsløpsanalyser av togene gir Norske tog et godt utgangspunkt til å diskutere miljøpåvirkninger med togprodusentene allerede i tidlig fase av produksjonen.

inn fra 2027. Med innfasing av mange nye tog vil det være mange år til togene skal fases ut igjen. Allikevel er det avgjørende å tenke langsiktig for god forvaltning. Togets levetid er derfor et viktig tema som diskuteres allerede i designfasen av togene.

Livsløpsanalyser av togene gir Norske tog et godt utgangspunkt til å diskutere miljøpåvirkninger med togprodusentene allerede i tidlig fase av produksjonen. Flere valg som tas i designfasen vil påvirke muligheten for gjenvinning ved utfasing. I anskaffelsene av nye lokaltog og fjerntog hentet Norske tog inn foreløpige livsløpsanalyser fra tilbyderne i konkurransen. Analysene gir innsikt i blant annet type materialer som er tiltenkt produksjonen, inkludert oppgraderinger, vedlikehold og hvordan materialene kan behandles når togene har nådd sin tilmålte levetid.

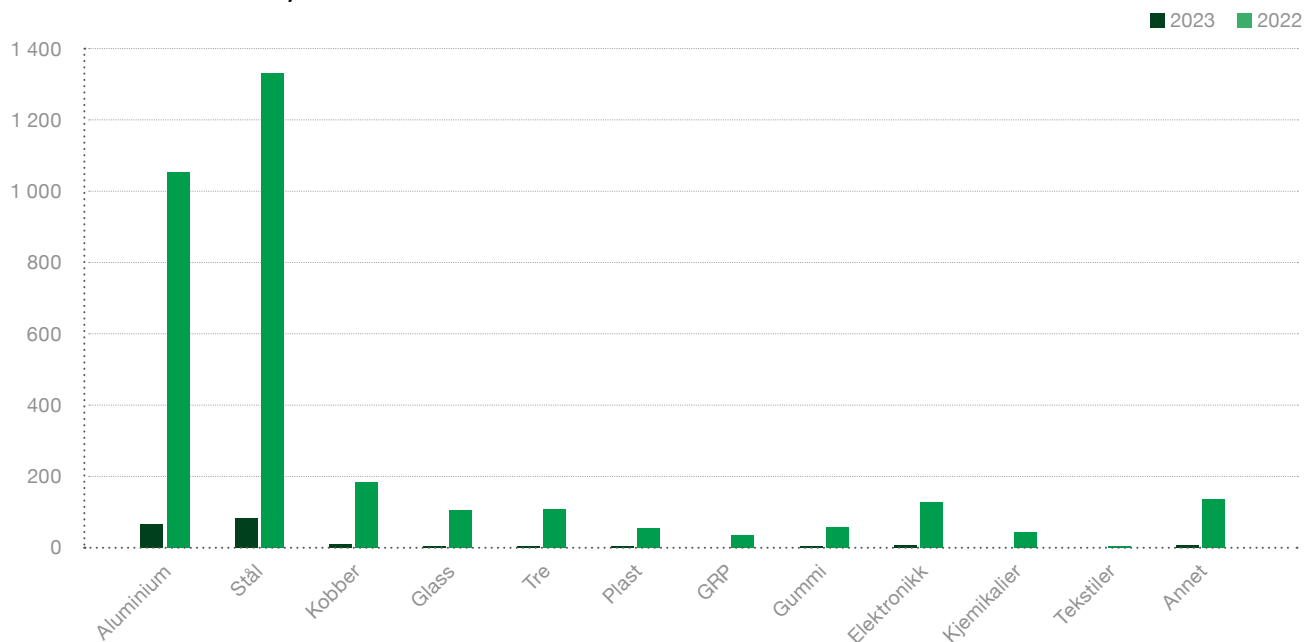
Avhendingsprosesser har potensiale til å generere forurensende stoffer. Det er derfor viktig at avfall avhendes forskriftsmessig, slik Norske tog sørger for ved avhending av tog og annet avfall til gjenvinning.

Tiltak i 2023

Figur 7 viser mengden materialer i togene som har blitt faset inn i 2023, oppgitt i tonn. Det var om lag 66 tonn aluminium, 83 tonn stål og 11 tonn kobber. Dette er vesentlig mindre mengder enn materialer på togene som ble faset inn i 2022. Nedgangen fra 2022 til 2023 skyldes at det ble faset inn flere tog i 2022, da ble det faset inn 16 togsett. I årene fremover skal mange nye lokaltog og fjerntog settes i produksjon, og det er derfor forventet en økning i innflyt av materialer når togene fases inn. Se oversikt over total mengde materialer i vedlegg B «Materialer og avfall».

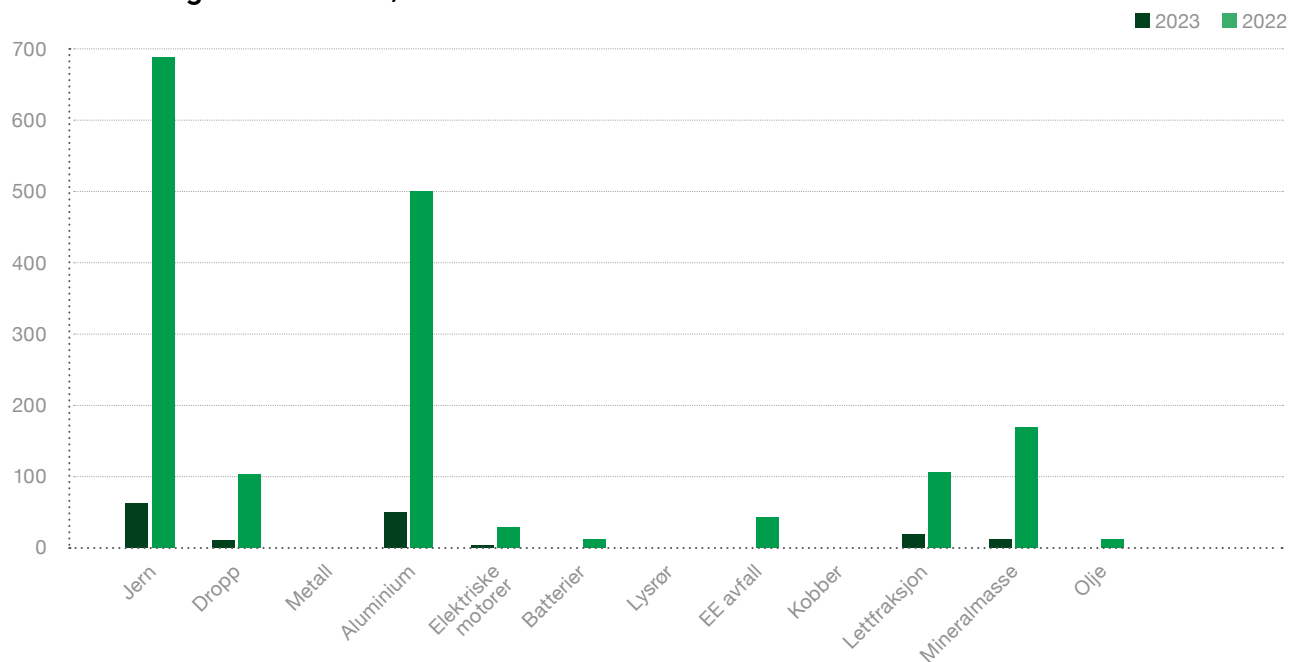
Analysen som ligger til grunn for informasjon om materialene i FLIRT-togene sier ingen ting om materialene som er brukt har blitt gjenvunnet, og det er derfor antatt at det kun er jomfruelige metaller i produksjonen. Analysen sier heller ikke noe om andel fornybare materialer, som for eksempel i treverk. Det er derfor antatt at det ikke er benyttet fornybare materialer. Datasett følger i vedlegg B «Materialer og avfall».

Innfasede materialer, tonn



Figur 7: Mengde og type materialer i togsett faset inn i perioden 2022-2023

Materialer i togsett avhendet, tonn



Figur 8 – Graf basert på avfallsdata mottatt fra Hellik Teigen for type og mengde (tonn) avfall fra avhending av tog. Se vedlegg «Materialer og avfall» for tabell.

Data for mengde nye materialer som er tatt inn i forvaltningen i forbindelse med oppgraderinger og vedlikeholdsprosjekter i 2023 er for første gang inkludert i denne bærekraftsrapporten. Dette er gjengitt i vedlegg B «Materialer og avfall».

Norske tog har hatt en gjenvinningsavtale med selskapet Hellig Teigen i mange år. I 2023 har Norske tog tatt tre togsett av typen 69 og ett togsett av type 92 ut av drift. Ved årets slutt var disse togene sendt til Hellig Teigen, hvor ett tog av type 69 og ett tog av type 92 var gjenvunnet. De siste to togsettene av type 69 vil bli gjenvunnet i 2024. Mengde avfall fra avhending av tog i 2022 og 2023 kan sees i figur 8, samt i vedlegg B «Materialer og avfall».

Ifølge rapporter fra Hellig Teigen gikk totalt ca. 83 prosent av materialene til materialgjenvinning i 2022. De resterende 17 prosent, gikk til energigjenvinning.

Det har ikke blitt samlet inn data om hvilken mengde og type avfall som oppstår hos leverandører og underleverandører i forbindelse med uttak av råmaterialer og i produksjonen av tog. Det er kun ett tog som har blitt fasett inn i 2023 og det kan derfor antas at avfallsmengdene knyttet til produksjonen av dette har vært relativt lavt i 2023.

Før togsettene blir levert til gjenvinning er de innom et verksted for demontering av komponenter som det er behov for nå eller som det kan bli et behov for senere. Komponenter som det ikke er behov for med en gang legges på et eget lager. Det har ikke blitt samlet inn data om komponenter og materialer som er tatt ut og lagt på lager i 2023.

Før togsettene blir levert til gjenvinning er de innom et verksted for demontering av komponenter som det er behov for nå eller som det kan bli et behov for senere.

Data for mengde avfall som har oppstått i forbindelse med oppgraderinger og vedlikeholdsprosjekter i 2023 er inkludert i denne bærekraftsrapporten for første gang. Dataene beskrives i vedlegg B «Materialer og avfall».

Beregninger Norske tog gjorde etter rammeverket Circular Transition Indicators (CTI) i 2022, viste at et typisk tog oppnår en høy grad av sirkularitet fordi toget består av en høy andel metaller som materialgjenvinnes i dagens marked. Beregningen belyste også at det teoretiske potensialet for mer sirkulære tog primært ligger i å benytte gjenvunnet metall i produksjonen. I 2023 har dette temaet blitt tatt opp i dialog med Stadler, som skal levere de nye fjerntogene. Innenfor rammen av kontraktene har ikke Norske tog anledning til å kreve en definert andel gjenvunnet metall, men det er viktig for Norske tog for å sikre at selskapet benytter leverandørdialogen til å synliggjøre at materialgjenvinning er et viktig tema. Norske tog forventer at dette følges aktivt opp hos togprodusentene.

Veien videre

Norske tog har siden 2022 sammenstilt data på materialene som 'flyter' inn og ut av selskapet. Norske tog er dermed i gang med å få på plass innsikt som vil være nyttig i det videre arbeidet med utskiftning av store deler av togflåten.

I 2024 skal det i samarbeid med Hellig Teigen gjennomføres et detaljert kartleggingsprosjekt av materialene i trevogns togsett av type 69. Av total kjøretøyvekt på 134 tonn resulterer gjeldende avhending i at 35 tonn (17 prosent) går til energigjenvinning. Målet er å redusere andelene som går til energigjenvinning og eventuelt deponi. Det vil undersøkes for mulige videre sirkulære verdikjeder, og nye behandlingsprosesser for tog ved avhending, som kan brukes til å redusere avfallsmengder og øke ombruks- og gjenvinningsgrad for materialer. Selskapet har også et mål om å få bedre innsikt i innholdet av kritiske metaller og mineraler fra togene, et arbeid som er i henhold til EU sin liste Critical Raw Materials.

Prosjektet blir et tiltak for å følge opp ambisjonene/målsettingene om mer kunnskap om materialer som tas ut av togene og løsningene nedstrøms. Kartleggingen skal gjennomføres som en forstudie og forberedelse til de store avhendingsprogrammene som kommer med start i

2025, når de nye lokaltogene blir innfaset. Innfasings- takten av de nye kjøretøyene (om lag et togsett/uke) gjør at et større antall tog vil avhendes løpende på samme tid. Norske tog ønsker å ha god kontroll på kapasiteten i både avhendings- og avregningsprosessene, og også i de ulike nedstrømsløsningene som skal brukes.

2023 har Norske tog hatt aktiv dialog med Alstom og Stadler som produserer henholdsvis de nye lokaltogene og fjerntogene. Norske tog sørger for å etterspørre informasjon og innsikt i prosesser og vurderinger togprodusentene gjør knyttet til blant annet inngåelse av kontrakter med underleverandører. Valg av underleverandører og materialer til produksjonen er et ansvar som ligger hos produsentene.

Mer detaljert informasjon om dialogen med leverandører finnes i delkapittelet om «samarbeid i verdikjeden» i del 3 av denne rapporten.

Klimaregnskap gir bedre oversikt over egne utslipp og utslipp i verdikjeden

I statens eierskapsmelding er det tydelige forventinger om at Norske tog skal sette seg klimamål som er i tråd med klimavitskapen, og dette skal selskapet etterleve. Videre er det et internt ønske at Norske tog skal gjøre det de kan for å redusere negative påvirkninger på klimaet, hvor utslippskutt er en viktig del av arbeidet.

Det oppstår klimagassutslipp i produksjonen av tog, for eksempel fra fremstilling av aluminium og stål. Størrelsen på disse utslippene avhenger blant annet av hvorvidt det er fossil eller fornybar kraft som anvendes av leverandørene som produserer togkomponenter av stål og aluminium.

Uttak av materialer og produksjon kan også føre til indirekte miljøpåvirkninger som forsuring, eutrofiering og dannelse av fotooksidanter, også gjennom forbruk av vann og kjemikalier. Andre typer utslipp kan være fra stoffer brukt ved togenes vedlikehold og drift. Dette er områder som følges opp gjennom Norske togs leverandørkontrakter.

Mer utfyllende informasjon om leverandørutvikling kan leses i delkapittelet om «samarbeid i verdikjeden» i del 3 av denne rapporten.



Togvogner som resirkuleres.

Rundt 90 prosent av Norske togs kjøretøy er elektriske. De resterende 10 prosentene, som er lokomotiver og togsett som går på diesel eller er bimodale, er foreløpig nødvendig for å ha kjøretøy som også kan kjøre på ikke-elektrifiserte jernbanestrekninger.

De dieseldrevne togene har utslipp som er negative for klimaet. Diesel gir klimagassutslipp og avgir partikler, nitrogenoksider og svoveldioksid (NOx og SO₂), som kan forverre lokal og regional luftkvalitet. De dieseldrevne kjøretøyene som Norske tog eier (type 92, type 93 og Di4) ble fasett inn på 1980- og 2000-tallet.

Tiltak i 2023

For rapporteringsårene 2022 og 2023 har Norske tog etablert et klimaregnskap i tråd med Greenhouse Gas (GHG)-protokollen. 2022 benyttes som selskapets basisår. Klimaregnskapet beregnes basert på operasjonell kontroll og inkluderer alle direkte og indirekte utslippskilder for selskapet. Klimaregnskapet er i all hovedsak basert på primærdata, men noen estimater og antakelser blir benyttet. Norske tog jobber kontinuerlig for å øke datakvaliteten for underlagsdokumentasjonen i klimaregnskapet og det har allerede blitt gjort et løft fra 2022 til 2023.

Klimaregnskapet for 2023 er vist i tabellen under, og viser en total reduksjon i utslipp på nesten fire prosent. For mer informasjon om klimaregnskapet, se Vedlegg A.

Scope	Utslipp tCO ₂ e		Endring %	
	2023	2022		
Scope 1	0,0	0,0		
Scope 2 lokasjonsbasert	27,5	6,6	318 %	
Scope 2 markedsbasert	114,5	31,3	266 %	
Scope 3	Kategori 1: Innkjøpte varer og tjenester	2 549,5	2 516,1	1 %
	Kategori 2: Kapitalvarer	47,42	796,6	-94 %
	Kategori 3: Drivstoff- og energirelaterte utslipp	19,3	3,8	414 %
	Kategori 4: Oppstrøms transport	0,6	-	Ny kat. 2023
	Kategori 5: Avfall	346,6	1,6	21 564 %
	Kategori 6: Forretningsreiser	106,5	63,7	67 %
	Kategori 7: Pendling	7,0	0,1	6 867 %
	Kategori 12: Sluttbehandling	2,1	6,8	-70 %
	Kategori 13: Nedstrøms leasede eiendeler	36 865,2	37 874,6	-3 %
		39 944,2	41 263,3	-4 %
Sum lokasjonsbasert	39 971,7	41 269,8	-4 %	
Sum markedsbasert	40 058,7	41 294,6	-4 %	

Tabell 6: Klimaregnskap for scope 1-3 for Norske tog 2023

Scope 1: Norske tog har ingen direkte utslipp.

Scope 2: Utslippene stammer fra innkjøpt elektrisitet og fjernvarme ved alle lokasjoner som Norske tog leide i 2023. Ved lokasjoner der Norske tog leier sammen med andre aktører er det benyttet en fordelingsnøkkel for å estimere energiforbruk som skal allokere selskapet.

Scope 3: Består av Norske togs alle oppstrøms og nedstrøms verdikjedeaktiviteter slik som innkjøpte varer og tjenester, kapitalvarer, energirelaterte aktiviteter som er inkludert i scope 2, transport, avfall fra lokasjoner selskapet leier, forretningsreiser og pendling for ansatte, sluttbehandling av tog og togoperatørens drift av selskapets utleide tog. Totalt utgjør utslipp i verdikjeden 99,9 prosent av alle utslipp i Norske tog i 2023, og tog i driftsfase, herunder energiforbruk og kjølemedier, utgjør 92 prosent av totale utslipp.

Figur 9: Scopes inkludert i Norske togs klimaregnskap

Endringer fra 2022 til 2023

Med bakgrunn i at datakvaliteten til klimaregnskapet er forbedret, og at Norske tog nå leier en større bygningsmasse, har det ført til at flere utslippskilder har økt i 2023 sammenlignet med fjoråret, selv om det totale utslippet er redusert. Gjennom høsten 2023 har det også blitt gjort forbedringer i klimaregnskapet fra 2022. Endringene innebar å inkludere energiforbruk fra Kaldneshallen og kjølemedier brukt av togoperatørene fra flere leverandører, bytte ut noe estimert data fra togoperatørens energiforbruk til faktiske forbruksdata, gjennomføre reisevaneundersøkelse for Norske togs ansatte og inkludere funn fra denne, samt ta ut noe utslipp fra produksjon av energi som ikke var rapportert i henhold til GHG-protokollen.

Fra 2022 til 2023 har elektrisitets- og -fjernvarme-forbruket økt fordi Norske tog leier et nytt bygg av Bane NOR på Sundland. Det medfører videre at utslipp fra bruk av energi i scope 2, og utslipp fra produksjon av energi i scope 3 har økt.

Nytt av året er at Norske tog har inkludert utslipp fra oppgraderinger av tog i 2023 i klimaregnskapet, dette er ikke inkludert i 2022-regnskapet. Dette gjelder både mindre oppgraderinger og store midtlivsoppgraderinger. I 2023 var det ingen ferdigstilte prosjekter for større midtlivsoppgraderinger, men det har allikevel ført til en økning i utslipp på 1,3 prosent i kategori 1. Det som også er nytt av året er at Norske tog har estimert utslipp for frakt av tog til avhending basert på distanse til avhendingslokasjon og vekt på togene. Disse utslippene er ikke av vesentlig størrelse sammenlignet med totale utslipp i scope 3 og de vil variere basert på antall tog som blir avhendet. Inkludering av disse utslippene gir et mer helhetlig bilde av hva som skjer med togene etter endt levetid.

Utslipp fra kapitalvarer, som for Norske tog er produksjon og frakt av innkjøpte tog, er vesentlig lavere i 2023 ettersom bare ett type 74-tog ble fasett inn gjennom rapporteringsåret. Videre er årsaken til at utslipp ved sluttbehandling av tog er redusert med nesten 70 prosent fra 2022 til 2023 at kun to tog ble avhendet i rapporteringsåret, mot ni avhendede tog i 2022.

Hva gjelder forretningsreiser og pendling viser klimaregnskapet en økning i utslipp. Dette skyldes både at det er gjort noe mer reising med fly i 2023, og at Norske tog har et bedre datagrunnlag både for bruk av leiebil og kilometergodtgjørelse enn tidligere. Det er også funnet at utslipp for pendling, som klimaregnskapet for basisåret 2022 har blitt oppdatert med i løpet av 2023, er litt for lavt. Norske tog har likevel valgt å ikke endre på utslipp for pendling i basisåret, da denne utslippsøkningen ikke er vesentlig for selskapets totale utslipp.

Utslippsreduksjoner

Mot slutten av 2023 sendte Norske tog inn søknad til Science Based Targets initiative (SBTi) med selskapets vitenskapsbaserte klimamål. Søknaden ble godkjent i 2024, noe som betyr at Norske tog har et godkjent vitenskapsbasert klimamål som innebærer at selskapet skal kutte absolutte utslipp i scope 1 og 2 med 42 prosent fra 2022 til 2030 og jobbe mot netto null innen 2050. Dette er en ambisiøs plan. Ettersom 99.9 prosent av utslippene er i verdikjeden, så fordrer det godt samarbeid i den norske jernbanesektoren, samt med leverandører og andre aktører for å kunne kutte utslipp i tråd med Paris-avtalen. Nye teknologier og løsninger som kan bidra til betydelige utslippskutt eller overgang til utslippsfrie alternativer er også en forutsetning for å nå målene. Norske tog skal uansett gjøre sin del for å kutte utslipp der det er mulig.

I jernbanesektoren jobbes det med flere tiltak som vil redusere energiforbruk i tog. C-DAS (Connected Driver Advisory System) og ATO (Automatic Train Operation) vil bidra til å effektivisere energibruk i drift. Norske tog har deltatt i og kvalitetssikret tiltak utarbeidet i en samfunnsøkonomisk analyse i KVVU Green. KVVU Green viser til at batteritrasjon istedenfor diesel gjennom delelektrifisering av Nordlandsbanen og Rørosbanen vil være et mulig tiltak for bedre energieffektivitet og reduserte CO₂-utslipp fra jernbanedrift. Denne løsningen innebærer strekninger med delelektrifisering for å lade, som gjør at man dermed kan kutte ut dieseltog på disse strekningene.

Norske tog skal i 2024 fortsette arbeidet med å utvikle selskapets klimaplan med tilhørende tiltak. Dette vil innebære økt dialog med aktører i sektoren og leverandører.

I 2022 ble det identifisert feil på HVAC (Heating, Ventilation, and Air Conditioning) på FLIRT-togene, noe som førte til lekkasje av uønskede kjølegasser (f-gasser). Kjølegasser er svært forurensende ved lekkasjer, og har klimagassutslipp. For å følge opp feilen har Norske tog startet opp et arbeid med å installere lekkasje-detektorer, utbedre feil, avhende eksisterende gass og endre kjøleagenten ved behov. Dette arbeidet går inn i et større prosjekt som er igangsatt for å fase ut bruken av F-gasser på grunn av EUs skjerpede regler knyttet til bruk og håndtering av enkelte type kjølemedier gjennom klimagassdirektivet. I dag er F-gasser dominerende som kjølemedium i HVAC og andre varmpumper i togene. Valg av løsning må tilfredsstille flere tekniske krav, men det er muligheter for å redusere klimagassutslipp ved et skifte til andre kjølemedium med lavere globalt oppvarmingspotensiale (GWP). For å redusere og stoppe bruk av skadelige F-gasser skal Norske tog iverksette ulike tiltak tilpasset de ulike togsettenes restlevetid:

- For eldre tog som snart skal fases ut innføres lekkasje-deteksjon med varsling av feil og eventuell isolering av feil for å begrense lekkasjeomfang.
- For eldre tog med lengre levetid vil Norske tog bytte kjølemedium i eksisterende varmpumper.
- For nyere tog skal anlegg erstattes av nye eller betydelig modifiserte anlegg. Løsningen gir også mulighet til å innføre ny funksjonalitet som varmpumpe for oppvarming integrert i HVAC systemet, og dermed reduserte energikostnader til oppvarming.

I 2023 er det jobbet aktivt med den bimodale løsningen i fjerntogprosjektet, som er ett av Norske togs to store,

Norske tog skal i 2024 fortsette arbeidet med å utvikle selskapets klimaplan med tilhørende tiltak. Dette vil innebære økt dialog med aktører i sektoren og leverandører.

pågående anskaffelsesprosjekter. De nye bimodale fjerntogene kommer til å ha batterier for å gjenvinne bremseenergi, som siden kan brukes til å fremføre toget på deler av strekningene.

Veien videre

Togtype 92 har nådd slutten av sin levetid, og Norske tog er i gang med å fase ut disse kjøretøyene. Av flåten på 14 togsett av type 92 er to togsett allerede faset ut, fire togsett er donert og skal leveres til Ukraina, antagelig i 2024. Resterende åtte togsett er planlagt faset ut i løpet av 2024. Togsettene av type 92 erstattes av elektriske eller bimodale tog. De gjenstående fem diesel-lokomotivene (Di4) er planlagt faset ut etter at nye bimodale fjerntog settes i drift.

Utfasingen av de siste 15 dieseltogene av type 93 avhenger av tempoet på anskaffelsene av ytterligere nye tog og elektrifisering på flere jernbanestrekninger.

Fremover vil det videre arbeidet med de nye bimodale fjerntogene blant annet undersøke muligheten for alternativt drivstoff fra driftsstart og forberedelse for ombygging til annet drivstoff som et neste fremtidssteg. Elektrifisering av jernbanen er et langsiktig prosjekt. Bane NOR jobber med å elektrifisere deler av Trønder- og Meråkerbanen innen 2024. Infrastrukturprosjekter som arbeidet på Trønder- og Meråkerbanen er et eksempel på hvordan ulike aktører i jernbanesektoren må samarbeide for å gjennomføre energi-, klima- og utslippstiltak.

Hva gjelder klimaregnskap vurderer Norske tog det slik at de mest vesentlige utslippene er inkludert i regnskapet som nå er etablert, men selskapet vil fortsette arbeidet med å detaljere dette fremover. Videre jobbes det kontinuerlig med å forbedre datakvaliteten i klimaregnskapet gjennom å øke andel av aktivitetsdata og redusere andelen av estimert data. Reduksjon av usikkerhet innebærer blant annet å identifisere bedre datakilder til utslipp fra vedlikehold og forbedre datadeling mellom aktørene i sektoren.

Togene har stort energiforbruk i driftsfasen

Tog krever store mengder energi – til kjøring, ventilasjon, oppvarming og belysning - også når toget er parkert. Effektiv bruk av energi er ønskelig, og betyr reduserte

Kilde til energibruk	kWh		Endring %
	2023	2022	
Leide lokaler og områder*, elektrisitet	404 979	118 857	241 %
Leide lokaler og områder*, fjernvarme	460 256	81 166	467 %
Tjenestekjøring og bilgodtgjørelse	27 819	9 028	208 %
Pendling, ansatte	17 219	174	9796 %
Trafikpakker, togdrift elektrisitet**	440 000 256	439 716 757	0 %
Trafikpakker, togdrift diesel	111 435 482	91 738 382	21 %
Produksjon innfasede tog elektrisitet***	3 590	60 308	-94 %
Produksjon innfasede tog oppvarming***	3 055	51 327	-94 %
Avfallsbehandling ved avhending av tog****	4 056	33 994	-88 %
Totalt	552 356 712	531 809 992	4 %

* Kilde til data er informasjon eller faktura fra utleiere for eiendommer.

** Basert på estimert elektrisitetsforbruk mottatt fra operatører, inkl. tap

*** Energiforbruk fra produksjon av tog er estimert gjennom livsløpsanalyse for FLIRT-tog. Beregningsfaktorer brukt for øvrig: 3,60E+06 J/kWh. Bensin: 9,1 kWh/l, og diesel 10,1 kWh/l (Store norske leksikon 2022; «energitetthet»)

**** Energiforbruk ved avhending av tog er estimert av Hellik Teigen, som har utført avhendingen for 8 tog i 2022, og 2 tog i 2023.

Tabell 7: Energiforbruk 2022-2023 i Norske tog sin verdikjede

kostnader, noe som gir en felles gevinst for jernbane-sektoren. Det er også energikrevende å produsere togsett, tilhørende deler og delsystemer. I tillegg krever det energi å vedlikeholde og avhende tog.

Norske Tog etablerte et første energiregnskap som del av klimaregnskapet for 2022 og har oppdatert dette for 2023 i tabell 7. Klimaregnskapet inkluderer i tillegg til Norske tog sitt direkte energiforbruk flere nedstrøms og oppstrøms kilder til energiforbruk.

Energiregnskapet viser at elektrisitet til togdrift utgjør i underkant av 80 prosent av totalen i energiregnskapet, mens diesel til togdrift utgjør cirka 20 prosent. Med andre ord står togdrift for over 99,8 prosent av Norske togs totale nedstrøms energibruk. De elektriske passasjertogene bruker strøm med opprinnelsesgaranti til drift.

Av vesentlige endringer i energiforbruk for 2022 og 2023 ser man at *energibruk til leide lokaler* har økt vesentlig. Dette skyldes i all hovedsak at Norske tog i 2023 begynte

et nytt leieforhold på Sundland for utbedring av garanti for FLIRT-tog, som har generert et høyt energiforbruk. Det ble bare innfaset ett nytt type 74-tog i 2023 og det er derfor en nedgang i energiforbruket her for 2023.

Strukturelle forskjeller på årets energiregnskap og regnskapet fra 2022 er at det i år skiller mellom forbruk av elektrisitet og fjernvarme til leide lokaler samt at det også inkluderes pendling for ansatte. Økt energiforbruk tilknyttet bilbruk i tjeneste for 2023 er i hovedsak på grunn av bedre datagrunnlag. For *tjenestekjøring og bilgodtgjørelse* er faktor for elbil justert ned fra 2022 til 2023. For *ansattes pendling* er energiforbruket i 2022 underestimert. Endring i beregningsmetoden og forbedret datagrunnlag for 2023 er hovedgrunnen til den vesentlige økningen i energiforbruket innen pendling. Det er rettet feil i tall for energiforbruk til produksjon av tog for 2022.

For FLIRT-togene står oppvarming for opp mot 20 prosent av togenes totale energiforbruk. Det er vesentlig for operatørene å kutte energiforbruket knyttet til drift.

Norske tog ser det som sin oppgave å bidra i dette arbeidet.

Alle nye togtyper gir for eksempel tilbakemating av strøm når toget bremser, og strømmen går dermed ikke «til spille».

Norske tog ber om innsikt i teoretisk energiforbruk allerede i en tidlig fase ved anskaffelse av nye tog. I tillegg evalueres også virkningsgraden til ulike komponenter og traksjonssystemets elementer i konkurransene. I en anskaffelse vil for øvrig energiforbruk veies opp mot en rekke andre parametere.

Mer informasjon om krav i anskaffelser kan leses i delkapittelet om «samarbeid i verdikjeden» i del 3 av denne rapporten.

Tiltak i 2023

Norske tog har i 2023 samarbeidet med Vy om å redusere energibruk for FLIRT-togene ved hensetting. Energibruk har siden 1. april blitt redusert ved å parkere 136 tog i Parking Economy (PE) modus. Analyser har tidligere vist at forbruket kan reduseres ned til 20-30 prosent ved parkering i en PE-modus.

Grunnet EUs forbud mot produksjon og import av lysrør, lysrørpærer og enkelte typer halogenpærer som trådte i kraft i 2023, er det nødvendig å etablere nye alternativ for belysning på alle togtypene. Totalt sett for jernbanen i Norge, har endringen et potensiale for besparelse som følge av reduserte energikostnader og vedlikehold. For togtyper der det er ansett å være svært kort tid til utskiftning, brukes imidlertid eksisterende løsning ut levetiden. For kjøretøy der det er relativt kort tid til utskiftning er det besluttet å bruke opp resterende

Alle nye togtyper gir tilbakemating av strøm når toget bremser, og strømmen går dermed ikke «til spille».

lysstoffrør i kjøretøyene, og deretter erstatte eldre lysstoffrør med LED-baserte direkte, uten videre modifikasjon av systemer. LED baserte lysrør har 3,3 til 8,3 ganger levetiden av lysstoffrør. For tog med lenger levetid vil det byttes til LED-lys og system på togene modifiseres noe eller mer for optimal funksjon og levetid. Løsningen som er valgt for MLU type 72 tilsvarer en 30 prosent besparelse, som utgjør 2,8 kW redusert strømforbruk.

Mer og bedre datagrunnlag kan forbedre Norske togs evne til å forutse vedlikeholdsbehov, som er viktig for å holde togene i drift så lenge som mulig. I 2023 har Norske tog fortsatt dialog med operatørene for å få tilgang til mer data, for eksempel knyttet til energibruk i drift.

Norske tog har i 2023 jobbet med utformingen av de nye lokaltogene i samarbeid med Bane NOR og togprodusenten Alstom. De nye lokaltogene vil ha CDAS (Connect Driver Assistent System) som er en teknisk løsning som kan bruke sanntidsdata fra togledelsen i Bane NOR. Dette vil sannsynligvis også tas i bruk for de nye fjertogene. CDAS er et system som gjør det enklere for lokomotivførere å optimalisere energiforbruk under kjøring og dermed spare energi. På sikt vil de nye lokaltogene og fjertogene utgjøre en stor andel av selskapets togflåte, og energisparingstiltak kan dermed ha stor effekt på det totale energiforbruket.

Veien videre

Energiregnskapet til Norske tog gir en ramme for selskapets videre arbeid med å identifisere tiltak for energireduksjon. Dialog og bedre utveksling av informasjon mellom Norske tog, Bane NOR, operatører, leverandører og vedlikeholdere, vil gjøre det mulig å sammenstille data for å identifisere gode energireducerende tiltak, som for eksempel utredning av traksjonssystemer. Tiltakene som utarbeides vil inngå i Norske togs klimaplan.

Faktiske data fra operatørene om energibruk fra togene i drift, vil gjøre det enklere for Norske tog å forstå hvordan togene presterer opp mot leverandørenes beskrivelser i anskaffelsene, og på den måten kunne bedre følge opp eventuelle gap.



Samarbeid i verdikjeden

Norske tog har en sektorpolitisk funksjon og kjøper inn tog som leies ut og driftes av andre selskaper. Interessentdialog og samarbeid med aktørene i jernbanesektoren og leverandørkjeden er derfor vesentlig for effektiv og bærekraftig drift av selskapet. Norske tog skal være et transparent selskap som deler erfaringer, og har god dialog med samarbeidspartnere og interessenter. God dialog er viktig for god og effektiv håndtering av muligheter og utfordringer i jernbanesektoren fremover.

Ved utgangen av 2022 definerte Norske tog strategiske mål vedrørende ansvar i verdikjeden og for dialogen med selskapets interessenter. Målene er angitt i tabell 8.

Hvordan Norske tog jobber med samarbeid i verdikjeden

I verdikjeden for persontog i Norge har Norske tog to sentrale roller: selskapet kjøper togene og leier dem ut. For Norske tog handler samarbeid i verdikjeden derfor særlig om leverandørutvikling, og gode relasjoner til selskapets kunder.

SJ Norge, Go-Ahead, Vygruppen og Vy Tog er Norske togs kunder og derfor særlig viktige interessenter. Norske tog har langsiktige kontrakter og samhandler med

Mål

Norske tog skal stille høye og tydelige krav til ivaretagelse av mennesker og miljø i alle våre kontrakter

Norske tog skal sikre etterlevelse av kravene som er stilt i våre kontrakter

Norske tog skal vedlikeholde gode relasjoner til interessenter og bruke dialog for å forstå behov og møte forventninger

Norske tog skal bidra med erfarings- og datadeling på tvers i jernbanesektoren til det beste for oss og våre samarbeidspartnere og kunder

operatørene over tid, og er avhengig av en tett og operativ dialog rundt drift og vedlikehold av togene.

Norske togs største leverandører er i dag Stadler Bussnang AG, selskapet som skal levere de nye fjern-togene, og Alstom Transport, som skal levere de nye lokaltogene. Kontrakten med Alstom for ERTMS-prosjektet er også en av selskapets største kontrakter, men prosjektet går over en lengre periode. Norske tog har også avtaler knyttet til større oppgraderingsprosjekter og en rekke rammeavtaler for tekniske tjenester og konsulenttjenester. Se vedlegg D «Sentrale leverandører til Norske tog i 2023» for en liste over Norske togs største leverandører.

Dialogen med Norsk Handikapforbund og Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon rundt tilgjengelighet for alle i utforming har preget fjerntogprosjektet gjennom året. Trinnfri adkomst har vært en viktig kampsak for brukerorganisasjonene – Norges Handikapforbund og Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon – som er opptatt av at togene skal være tilgjengelig for alle, uavhengig av eventuelle funksjonsnedsettelse. Brukerorganisasjonene var ikke fornøyde med hvordan utformingen av de nye fjerntogene var planlagt. Som et resultat fikk Norske tog og Jernbanedirektoratet den 25. august oppdrag av Samferdselsdepartementet om å vurdere løsninger for nytt fjerntogmateriell for å oppnå universell utforming. I tillegg utfordret brukerorganisasjonene Norske tog på flere punkter og tydeliggjorde sine ønsker til hvordan de ønsket at de nye togene skulle utformes. Norske tog iverksatte derfor et større arbeid, i samarbeid med togprodusenten Stadler og Jernbanedirektoratet, for å finne nye løsninger. Den 15. november ga partene sin tilslutning til Norske togs endringsforslag. Endringene innebærer at rullestolbrukere får tilgang til det følgende i togene:

- Tilgang til familievoan, lekerom og flex-område og et større område å oppholde seg på
- To ekstra rullestolheiser i toget for enklere av- og påstigning (det betyr en økning fra to til fire heiser.) Rampe er reserveløsning
- Ett ekstra HC-toalett i toget (det betyr en dobling av kapasiteten)

Tabell 8: Norske togs mål for samarbeid i verdikjeden

Norske tog ble klaget inn til diskrimineringsnemnda i 2022, og klagen var fortsatt under behandling ved utgangen av 2023.

Norske tog har arbeidet aktivt for å implementere gode rapporteringsmetoder i henhold til OECD-metodikken og Åpenhetsloven i selskapets leverandørkjede. I 2023 ble metodeverket for rapportering videreutviklet i samhandling med selskapets mest strategiske leverandører. Det arbeides kontinuerlig med avdekking og etablering av en felles forståelse av risikobildet i kontraktene sammen med selskapets leverandører.

Veien videre

Fremover skal Norske tog fortsette og søke kunnskap om hva som er viktig for sentrale samarbeidspartnere og interessenter, samt å sikre at dialogen understøtter de områdene som er mest vesentlig for de ulike interessentene og der Norske tog har potensielle negative påvirkninger.

Norske tog vil i 2024 arbeide med å danne seg bedre innsikt i de nye interessentgruppene, samt påvirkninger, risikoer og muligheter som ble definert i den doble vesentlighetsanalysen i 2023 og som vil kreve samarbeid i verdikjeden. Det er flere nye interessentgrupper, som for eksempel arbeidere i verdikjeden og lokalsamfunn, som Norske tog ikke har jobbet aktivt med tidligere, men som av et resultat av UNGP og OECD metodikken i CSR, viser seg å være nye interessentgruppe for selskapet

Norske tog vil også fortsette og støtte opp om initiativ på erfaringsdeling i sektoren og kommunikasjon om selskapets bærekraftsarbeid.

I tillegg vil Norske tog fortsette sitt arbeid med å få på plass komplett rapportering på vedlikeholdsdata fra de ulike operatørene som selskapet har krav på i henhold til kontrakt. Tilgang på og sammenstilling av data kan gi Norske tog et faktabasert grunnlag for å forbedre prestasjon innen områder som optimalisering av vedlikehold, og utslippsreduksjoner.



Illustrasjon av det nye fjerntoget fra Stadler.

Norske tog vil fortsette sin tette dialog med Etisk handel Norge for å forbedre selskapets arbeid med, og rapportering på, aktsomhetsvurderinger og ansvarlig forretningspraksis. Norske tog har også dialog med gruppe for menneskerettigheter i Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ), samt andre interesseorganisasjoner og fagforbund.

Solide anskaffelsesrutiner og en jernbanespesifikk prosjektmodell

Som et statlig kategori 2-selskap er Norske tog et viktig sektorpolitisk virkemiddel og selskapet gjør store anskaffelser på vegne av samfunnet. At Norske tog gjennomfører ryddige, åpne, velorganiserte anskaffelser som også ivaretar samfunnsøkonomiske hensyn, er viktig.

Norske tog følger anskaffelsesloven og forsyningsforskriften. Anskaffelsesregelverket bygger på grunnleggende prinsipper om konkurranse, transparens, likebehandling, forutberegnelighet, etterprøvnbarhet, og forholdsmessighet. Disse prinsippene styrer hva Norske tog som oppdragsgiver kan gjøre, og selskapet bruker prinsippene til å tolke og ta avgjørelser i en anskaffelsesprosess.

Norske tog har en omfattende prosjektmodell som støtter opp under statens prosjektmodell. Dette gir en solid ramme og struktur for å ivareta alle krav til anskaffelsen. Modellen omfatter hele anskaffelsesprosessen, gir tydelig definerte roller og ansvar i gjennomføringen, og sikrer blant annet forankring ved at de riktige nivåene i organisasjonen uttaler seg og tar beslutninger. Modellen tydeliggjør rutiner for dokumentkontroll, habilitet og taushetsplikt, og gjør selskapet mer robust i gjennomføringen.

Norske tog har en evalueringsrutine på store anskaffelsesprosjekter for å kunne ta viktig læring med videre. Evalueringen gjøres etter hver fase i prosjektmodellen. Dette skal blant annet sikre at erfaringer som er gjort tidlig i anskaffelsesprosjektet kan legge føringer og gi lærdom til gjennomføring av resten av prosjektet, og brukes til å endre hvordan virksomheten gjennomfører prosjekter i fremtiden.

Norske tog stiller også etiske krav til selskapets leverandører gjennom en egen «Code of Conduct».

Miljø er et viktig element i anskaffelser av nye tog. Norske tog setter som krav til leverandører at de er miljøsertifisert etter ISO 14001 og kvalitet ISO 9001 eller tilsvarende. I toganskaffelser bes tilbyderne også om å levere både analyser av kostnader gjennom livsløpet (LCC) og foreløpige analyser av togenes livssyklus (LCA), hvor det vil forekomme vesentlige påvirkninger på miljø, samt hvordan disse påvirkningene kan håndteres og eventuelt reduseres. Spesifikke planer for å håndtere miljø følges opp i kontraktsfasen. I 2023 er det gjort forberedende arbeid for å implementere nye miljø- og klimakrav om 30 prosent vektning i anbudsfasen i prosjektmodellen.

I tillegg til nye tog, anskaffer Norske tog også tjenester knyttet til oppgradering, vedlikehold og avhending av togene, samt ulike konsulent- og rådgivningstjenester.

Tiltak i 2023

Norske tog har i 2023 videreutviklet interne retningslinjer for virksomhetens arbeid med aktsomhetsvurderinger som ivaretar mennesker, miljø og samfunn. Norske tog har i 2023 også utarbeidet retningslinjer for Ansvarlig forretningspraksis som er godkjent i Norske tog sitt styre. I tillegg er «Code of Conduct» for leverandører oppdatert slik at retningslinjene nå også omfatter krav til aktsomhetsvurderinger i henhold til OECDs metode og rapportering i henhold til åpenhetsloven, samt dyrevelferd. Videre er det lagt inn dagbøter ved brudd på etiske retningslinjer. Dette gir Norske tog et større handlingsrom til aktivt å forbedre kritikkverdige forhold.

I fjertogprosjektet ble det gjennomført evaluering av siste fase av konkurransefasen i starten av året. I tillegg har det blitt gjennomført evaluering av første fase i kontraktsoppfølgingen. Evaluering er gjort både i de enkelte team og på tvers av prosjektorganisasjonen, og alle funn er nedfelt i en erfaringslogg.

Norske tog setter som krav til leverandører at de er miljøsertifisert etter ISO 14001 og kvalitet ISO 9001 eller tilsvarende.

Norske tog har i 2023 innarbeidet et evalueringspunkt knyttet til miljø i malen for endringsordrer knyttet til oppgraderinger og modifikasjoner. Evalueringspunktet omfatter forhold knyttet til utslippsreduksjon, forurensing, avfall og ressursbruk, farlige stoffer og energieffektivitet. Endringsordrer benyttes både internt og av operatører for å bestille endringer. Et konkret punkt om miljømessige forhold som påvirkes gjennom endringen, vil forsterke og tydeliggjøre fokuset på miljø og bærekraft i forvaltningsoppgavene i Norske tog, samt tilrettelegge for å kunne måle effekt av endringer.

Midtlivsoppgraderingen av type 72 som startet i 2022, har også pågått gjennom 2023. Oppgraderingen gjennomføres av Alstom, og er viktig særlig på grunn av tekniske og sikkerhetsmessige krav. Det var ikke utformet dedikerte krav til miljø eller bærekraft på tidspunktet denne oppgraderingen ble anskaffet, men det gjøres allikevel løpende vurderinger av materialer og mulighet for endringer og utskiftninger av komponenter og deler som tas ut – med tanke på blant annet miljømessige forhold.

Veien videre

Norske tog har tatt viktige steg for integrering av krav knyttet til bærekraft, men det ligger fortsatt potensiale for utvikling i rollen som statlig innkjøper. Med nye, statlige regler for 30 prosent vektning av miljø og klima i anbudsprosessen, tvinger det seg også frem konkrete vurderinger av om kriteriene er best ivaretatt som tildelingskriterium eller som kravspesifikasjon i den konkrete anskaffelsen. Veiledning for slike vurderinger vil bli implementert i Norske togs prosjektmodell.

De første FLIRT-togene er snart halvveis i levetiden og det vil etterhvert være behov for en større oppgradering av disse togene. Oppgraderingsprosjektet vil mest sannsynlig være en stor kontrakt, hvor muligheten for å integrere for eksempel prinsipper om sirkulær økonomi ved prosjekter som omfatter oppgraderinger, vedlikehold og avhending av kjøretøy er et eksempel på hvordan Norske tog kan følge opp ambisjonen om sirkularitet i hele togets livsløp.

Ved fornyelse av rammeavtaler vil det være aktuelt å justere kravspesifikasjonene, for å integrere bærekraft tydeligere. Norske tog kan også vurdere hvordan krav til bærekraft kan implementeres i andre type anskaffelser, som konsulent- og rådgivningstjenester.

I 2024 skal Norske tog organisere kurs for nyansatte i offentlige anskaffelser. Det holdes også faglige innlegg internt om tematikken, blant annet på Norske togs «Togakademi».

Det er planlagt større revisjoner av selskapets mest strategiske kontrakter i 2024 (ERTMS, Midtlivsoppgradering, Lokaltog og Fjerntog).

Stedlig tilstedeværelse og dialog med leverandørene er en viktig del av kontraktsoppfølgingen

Norske tog har langsiktig dialog og samarbeid med selskapets hovedleverandører. De fleste kontraktene løper over 10 år, og gjennom kontraktsperiodene er det betydelige beløp som skal utbetales. Det er derfor særlig viktig for selskapet å etablere gode relasjoner, med tydelig og åpen dialog med leverandørene. Norske tog har gode rutiner for å trekke på opsjoner, gjennomføre bestillinger og gjøre utbetalinger. Tydelige rutiner og åpenhet rundt eventuelle forsinkelser, leveranseutfordringer eller endringer ihht. inngått kontrakt, er avgjørende.

Norske togs «Code of Conduct for Suppliers» inkluderes i alle kontrakter, og disse retningslinjene gir også selskapet rett til å kontrollere etterlevelse, både hos leverandører og underleverandører, herunder gjennom stedlige kontroller. Norske tog setter som krav i sine kontrakter at selskapet skal etter anmodning ha mulighet til å gå igjennom og verifisere leverandørens system for ivaretagelse av helse, miljø- og sikkerhetsarbeid.

Som del av kontraktsoppfølgingen gjennomfører Norske tog blant annet revisjoner av produksjonslokaler. Norske tog ønsker å vite at det er ryddige og ordnede forhold der togene skal produseres, og revisjoner bidrar til å sikre

Norske tog har i 2023 innarbeidet et evalueringspunkt knyttet til miljø i malen for endringsordrer knyttet til oppgraderinger og modifikasjoner.



Kvalitetskontrollerne Eirik Jensen og Hans Ingar Fossen sjekker om liggestolene i Vys tog virker som de skal, dvs. om de kan legges helt ned.

kvalitet i leveransene. Evaluering fra tidligere prosjekter har pekt på viktigheten av revisjonsarbeidet, og at dette er noe som bør følges opp bedre fremover.

Tiltak i 2023

2023 har vært preget av høy aktivitet i de store anskaffelsesprosjektene – nye lokaltog fra Alstom og nye fjerntog fra Stadler.

En viktig milepæl fra året som har gått har vært gjennomføringen av 'Final design review' (FDR) for de nye lokaltogene. I kravspesifikasjonen for lokaltogene er det ca 1200 tekniske krav. Norske tog har sikret solide og tydelige rutiner for dokumenthåndtering og kvalitetssikring i arbeidet. Ved siden av dette har det vært viktig å opprettholde god dialog og sikre tydelige forventningsavklaringer med leverandøren. Dette er oppnådd gjennom blant annet regelmessig fysisk tilstedeværelse hos Alstom. For eksempel er alle tekniske

møter gjennomført fysisk, og produksjonsfasen som pågår følges også regelmessig opp fysisk.

Norske tog har også hatt mye fysisk tilstedeværelse i oppfølgingen av midtlivsoppgraderingen av type 72, og har en dedikert kontrollør som følger opp prosjektet. I tillegg er Norske togs ingeniører til stede på verkstedet med jevne mellomrom og for hver gjennomgang av 'scope of work'.

Stedlig revisjon er som regel mer omfattende enn revisjon av dokumentasjon, og vurderes med hensyn til både tid og tilgjengelige ressurser. I 2023 har Norske tog gjennomført løpende fysiske inspeksjoner i flere prosjekter. Det er påstartet en større revisjon der stedlig revisjon inngår for teknisk dokumentasjon i prosjekt for ERTMS. I tillegg var Norske tog med som observatør for Stadler i forbindelse med deres revisjon av en potensiell ny leverandør, som ville bli direkte underleverandør til



Tog type 73

Norske togs fjerntog. Å få innsikt i hvordan Stadler vurderer nye leverandører var en nyttig erfaring for Norske tog.

Veien videre

Testen av de nye lokaltogene er neste store milepæl i lokaltoganskaffelsen. Det jobbes hardt for å holde tidsplanen, men det er en mulighet for at det blir forsinkelser i forhold til opprinnelig tidsplan. For Norske tog sin del vil konsekvensen av en forsinkelse innebære at gamle tog må kjøre i lengre tid enn planlagt, og for Alstom vil det påløpe bøter i henhold til kontrakt.

Norske tog har tradisjonelt fokusert på fremdrift og tekniske forhold i revisjoner og kvalitetskontroller. Videre ser selskapet at det er nødvendig å integrere oppfølging av blant annet sosiale forhold og miljø enda tydeligere ved revisjoner.

Videreføring av arbeidet med aktsomhetsvurdering i Norske tog

Norske tog arbeider for å sikre ansvarlighet i virksomheten og i leverandørkjeden, og gjør aktsomhetsvurderinger i tråd med FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter, og OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper. Selskapet er omfattet av åpenhetsloven. Åpenhetsloven pålegger virksomheter en plikt til å offentliggjøre en redegjørelse for aktsomhetsvurderingene. Norske tog publiserte sin første redegjørelse etter åpenhetsloven i juni 2023, som er tilgjengelig på www.norsketog.no. Tilsvarende vil Norske tog redegjøre for Åpenhetsloven for inneværende år, innen 30.juni 2024. Redegjørelsen vil være tilgjengelig på www.norsketog.no/rapporter.

Gjennom ansvarlige innkjøp og leverandørkjedestyring følger Norske tog opp at alle anskaffelser ivaretar

mennesker, miljø og samfunn. Norske tog har fokus på kontinuerlig leverandørdialog og søker kompetanseutvikling av, og sammen med, sine kontraktspartnere.

Gjennomføring av aktsomhetsvurderinger innebærer tverrfaglig involvering, og skjer som en integrert del av virksomheten innfelt i prosjektmodellen og selskapets styrende dokumenter. Ansvar er plassert som følger:

- **Økonomi- og administrasjonsavdelingen** er ansvarlig for virksomhetsstyring i Norske tog. Herunder det overordnede ansvaret for at aktsomhetsvurderinger implementeres og gjennomføres i virksomheten og virksomhetens prosjekter. Avdelingen sikrer at retningslinjene er implementert og operasjonalisert, samt fører tilsyn med eventuelle avvik. I tillegg er avdelingen ansvarlig for at åpenhetslovens plikter er oppfylt inkludert offentliggjøring av redegjørelsen.
- **Juridisk avdeling** er ansvarlig for å sikre at Norske togs arbeid med aktsomhetsvurderinger er i henhold til gjeldende lovverk og internasjonale rammeverk, og at selskapets anskaffelsesrutiner og kontrakter gjenspeiler virksomhetens krav til leverandører knyttet til menneske- og arbeidstakerrettigheter når avtaler skal inngås og/eller revideres.
- **Prosjektavdelingen** er ansvarlig for at det gjennomføres risikovurderinger knyttet til land, innsatsfaktorer og leverandører i de enkelte prosjektene der aktsomhetsvurderinger skal gjennomføres. I tillegg er de også ansvarlig for løpende leverandøroppfølging, inspeksjoner og revisjoner.

Norske togs arbeid består i all hovedsak av anskaffelsesprosjekter, og selskapet har vurdert det som hensiktsmessig å utarbeide et risikovurderingsverktøy med tilhørende prosess for å identifisere og prioritere vesentlig risiko i hvert enkelt prosjekt. På denne måten

Norske tog har fokus på kontinuerlig leverandørdialog og søker kompetanseutvikling av, og sammen med, sine kontraktspartnere.

etterstreber Norske tog å gjennomføre aktsomhetsvurderinger på prosjektnivå i tråd med OECDs veileder for aktsomhetsvurderinger. I anskaffelser gjennomfører Norske tog både en innledende risikovurdering og en leverandørspesifikk risikovurdering i samarbeid med valgte leverandør i forbindelse med kontraktssinnngåelse.

Aktsomhetsvurderinger, Integrity Due Diligence (IDD), er en bakgrunnsundersøkelse av risiko knyttet til etikk og integritet, som også omfatter anstendig arbeid og menneskerettigheter. IDD utføres for alle prosjekter over NOK 1 MRD. Utover dette tar Norske tog en konkret vurdering for prosjekter under NOK 1 MRD på bakgrunn av risikovurderinger, relevante saker som Norske tog kjenner til som knytter seg til leverandøren og/eller tilsvarende produksjon.

Eventuelle varsler som mottas gjennom Norske togs varslingskanal inkluderes i selskapets risikovurderinger og vurdering av egen negativ påvirkning. Tiltak for å stanse, forebygge eller redusere eventuell negativ påvirkning og/eller skade, identifiseres på bakgrunn av sannsynlighet, alvorlighetsgrad, samt en vurdering av Norske togs eventuelle tilknytning til forholdet.

Tiltak i 2023

Det er viktig at selskapets største leverandører er godt innforstått med Norske togs krav og forventninger. Forpliktelsene i åpenhetsloven har derfor vært et viktig tema i kontraktsoppfølgingen og leverandørutviklingen gjennom året, særlig i selskapets største kontrakter: Lokaltoganskaffelsen, fjerntoganskaffelsen, ERTMS og Midtlivsoppgradering av type 72.

OECDs metodikk har gitt en tydelig ramme for oppfølgingen. I anskaffelser gjennomfører Norske tog både en innledende risikovurdering og en leverandørspesifikk risikovurdering i samarbeid med valgte leverandør i forbindelse med kontraktssinnngåelse.

Både Alstom og Stadler har i 2023 utviklet egne rutiner for aktsomhetsvurderinger i samarbeid med Norske tog. Rutinene sikrer at anskaffelser med høy iboende risiko knyttet til menneske- og arbeidstakerrettigheter, miljø eller samfunn, prioriteres for videre oppfølging. Dialogen med leverandørene har ført til økt forståelse for kompleksiteten i leverandørkjeden. Det er kritisk at leverandørene våre rapporterer på produksjonslokasjon

og ikke hovedkontor. Dette da produksjonssted som regel har en høyere iboende risiko knyttet til seg enn hovedkontorets lokasjon. Et sterkt sentralisert hovedkontor med gode rutiner kan likevel redusere iboende risiko på produksjonssted. Leverandørene tar hovedsakelig utgangspunkt i spendanalyser og førsteleddsleverandører, men må i arbeidet videre utvikle en risikobasert metode for å være i tråd med OECDs veileder for aktsomhetsvurderinger.

Dialogen til nå har gitt Norske tog et bedre rammeverk for å videreutvikle metodikken med aktsomhetsvurderinger i egen prosjektmodell og øvrige kontrakter. Målet er at både Norske tog og leverandører jobber risiko-basert i tråd med OECDs metode. Norske tog jobber aktivt med partene for å få tilstrekkelig med informasjon til egne vurderinger og rapportering. Dette arbeidet vil fortsette i 2024.

Krav om at selskapets leverandører skal gjennomføre aktsomhetsvurderinger i tråd med OECDs metode, ble lagt til Norske togs «Code of Conduct for Suppliers» i 2023.

Aktsomhetsvurderinger i prosjektene

Alstom

Alstom har identifisert enkelte høyrisiko-leverandører i leveransene sin. Stort sett gjelder risikoen ukomplett dokumentasjon på etterlevelse av Alstom sine egne krav til ansvarlig virksomhet. Alstom har fastsatt oppfølgingspunkt mot leverandørene sine, eksempelvis stedige revisjoner hvor dokumentasjonen ikke gjøres tilgjengelig, eller hvor dokumentasjonen ikke er tilfredsstillende.

Et relevant og viktig tema, som har vært diskutert i 2023 så vel som tidligere år, er Alstoms tilstedeværelse i Israel. I Norske togs redegjørelse etter åpenhetsloven for 2022 er det beskrevet hvordan selskapet har gjennomført aktsomhetsvurderinger og hvordan de har vurdert denne situasjonen. Norske tog vurderer det fortsatt slik at denne risikoen må anses som for avledet til å utgjøre et bidrag i tråd med UNGP. Selskapet fortsetter å overvåke Alstoms aktiviteter i området og har jevnlig dialog med Alstom om temaet. I 2024 vil Norske tog fortsette å gjøre fortløpende vurderinger knyttet til om denne konklusjonen fortsatt står seg.



Tog type 74

Lokaltog:

Alstom signerte kontrakt med Norske tog i 2022, og er i gang med produksjon av togene.

Alstom har definert 33 stk hovedleverandører i prosjektet.

Blant disse 33 er det identifisert 3 stk potensielle høyrisiko-leverandører sett ut ifra industriell risiko og geografisk plassering.

Midtlivsoppgradering Type 72:

Alstom har definert 12 stk leverandører som hovedleverandører i prosjektet. Av disse er 3 stk identifisert som potensielle høyrisiko-leverandører sett ut ifra industriell risiko og geografisk plassering.

ERTMS:

Alstom har definert 37 stk leverandører som hovedleverandører i prosjektet. Av disse leverandørene er det kun 1 som er identifisert som høyrisiko-leverandør sett ut ifra industriell risiko og geografisk plassering.

Stadler**Fjerntog**

Stadler signerte kontrakt for nye fjerntog i Q1 2023, og holder på å knytte til seg underleverandører til kontraktsarbeidet. Dette betyr at Stadlers aktsomhetsvurderinger for 2023 i stor grad har bestått av å kartlegge iboende risiko for arbeidet som skal utføres i henhold til kontrakt, basert på en kartlegging av potensielle leverandører og mest vesentlige komponenter. Stadler har klare prosesser for prekvalifisering av leverandører som inngår i leverandørporteføljen til selskapet, og Norske tog har i 2023 bisittet en slik prekvalifisering/leverandørgodkjenning.

Stadler har gjort en risikoanalyse av 93 leverandører frem til nå. Det er plassert 22 ordre på kontrakten i 2023. Alle Stadlers leverandører signerer Stadlers etiske retningslinjer. Av kontraktens leverandører er det 1 stk leverandører som per tidspunkt er identifisert som høyrisiko-leverandører. Den ene leverandøren er kategorisert som høyrisiko på grunn av produksjon i Kina og manglende tidligere erfaring med leverandøren som kan viser overholdelse av Stadlers styrende dokumenter. Avhengig av funn igangsetter Stadler en tiltaksplan, eller avslutter kontraktssamarbeidet om det blir nødvendig.

I Norske togs redegjørelse etter åpenhetsloven for 2022 er det beskrevet hvordan selskapet har gjennomført aktsomhetsvurderinger. Stadler avsluttet produksjonen av FLIRT-tog for Norske tog i Belarus når det ble innført sanksjoner mot Belarus, men har fremdeles et verksted der. Norske tog vurderer det slik at denne risikoen må anses som for avledet til å utgjøre et bidrag i tråd med UNGP. Norske tog vil fortsette å ha tett dialog med Stadler om situasjonen.

Mer informasjon om risiko og konkrete tiltak vil bli redegjort for i Norske togs redegjørelse etter åpenhetsloven. Rapporten vil bli publisert på Norske togs nettsider innen 30.juni 2024.

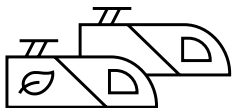
Veien videre

Norske tog skal fremover jobbe med å videreutvikle de interne prosedyrene for oppfølging av Åpenhetsloven og aktsomhetsvurderinger i dialog med selskapets leverandører med fokus på overordnet risikokartlegging, følge opp håndtering av faktiske og potensielle risikoer, samt integrere modell for aktsomhetsvurderinger i tråd med de oppdaterte retningslinjene fra OECD. Miljø vil være særlig vesentlig for Norske tog å få integrert i modellen på en god måte.

Selskapet har utarbeidet retningslinjer for oppfølging dersom det avdekkes risiko, og vil jobbe videre med å spesifisere retningslinjene etter type risiko.

Etter hvert som fjerntoganskaffelsen går over i en produksjonsfase vil Norske tog, basert på en oppdatert risikovurdering, undersøke de mest relevante underleverandørene nærmere. Samme type revisjon utføres for lokaltogprosjektet hvor Alstom er leverandør.

Miljø vil være særlig vesentlig for Norske tog å få integrert i modellen for aktsomhetsvurderinger på en god måte.



Grønne investeringer i persontransporten

Norske tog må ha tilgang til finansiering for å kjøpe tog. Selskapet etablerte sitt grønne rammeverk for lånefinansiering i obligasjonsmarkedet i 2019, og i 2022 ble rammeverket oppdatert. Grønne prosjekter er etterspurt i markedet, hvor Norske tog gjennom sitt rammeverk og utstedelse av grønne lån har sikret tilgang til gunstige lånebetingelser i markedet. Gjennom grønn finansiering har Norske tog kunne vise til at selskapets innkjøp bidrar til grønne og bærekraftige investeringer og omstilling.

Demonstrasjon av selskapets kontinuerlige arbeid med forbedringer og økt positiv påvirkning er en forutsetning for å få gode betingelser på nye lån.

Tabell 9 viser Norske togs mål for grønne investeringer til tog i 2023.

Hvordan Norske tog jobber med grønne investeringer

Norske tog er et statseid aksjeselskap som skaffer kapital til toganskaffelsene gjennom kapitalmarkedet, leieinntekter og egenkapitaltilskudd. Selskapet har i tillegg en restverdigaranti fra Staten som garanterer for 75 prosent av kjøretøyenes bokførte verdi.

Green Bond Framework som ramme for finansiering av nye tog

Norske togs arbeid med grønn finansiering må ses i lys av det omfattende klimaarbeidet som pågår i EU – et arbeid som i stor grad påvirker Norge og norske virksomheter. Siden 2019 har selskapet jobbet med å

Mål

Norske tog skal øke andelen grønne lån med gunstige betingelser, opprettholde høy rating og videreutvikle selskapets posisjon som utsteder av grønne lån

Norske tog skal styrke kvaliteten på selskapets bærekraftsrapportering og være tydelig på selskapets vesentlige områder og resultater.

Tabell 9: Norske togs mål for grønne investeringer

utvikle sitt grønne rammeverk, som er ihht. Green Bond Principles. Norske tog følger utviklingen av og jobber på sikt mot å implementere EUs Green Bond Standard i rammeverket. Denne standarden følger internasjonale prinsipper for grønne obligasjoner og investeringer.

Med Norske togs Green Bond Framework har Norske tog lagt et godt grunnlag til å utstede grønne obligasjoner for å finansiere konkrete toganskaffelser. Det er ikke gjort endringer i Green Bond Framework i 2023. Ciceros vurdering av rammeverket fra 2022 ga Norske tog en «dark green» rating, som fremdeles gjelder.

Tiltak i 2023

Norske tog signerte i januar 2023 «batch 2» i kontrakten med Alstom, etter å ha fått innvilget restverdisikring fra Stortinget. Bestillingen inkluderte 19 regiontog og 6 lokaltog. Totalt er det nå bestilt 55 togsett i kontrakten med Alstom. I tillegg har det i 2023 blitt bestilt 17 nye fjerntog fra Stadler. De 17 fjerntogene er lange togsett. Alt Norske tog har lånefinansiert siden 2019 har vært grønn finansiering. I 2023 tok Norske tog opp gunstige grønne lån for NOK 1,8 MRD, som formelt allokteres til Norske togs prosjekter i 2024.

Som en forpliktelse innenfor Green Bond Framework har Norske tog i fire år på rad rapportert på miljøeffekter fra investeringene. Miljøeffektrapporten for 2023 ligger tilgjengelig på Norske togs nettsider. Rapporten vil oppdateres etter utført allokering i Q1 2024.

På sikt ønsker Norske tog å rapportere i samsvar med EUs taksonomi. Dette forutsetter en analyse av selskapets aktiviteter opp mot taksonomiens kriterier, noe Norske tog har gjennomført for første gang i 2023. Som del av analysen vurderte Norske tog også om bimodale tog kan vurderes som grønne og bærekraftige.

EU-taksonomien

Som en del av arbeidet med å oppfylle målene i EUs grønne giv (Green Deal) er EU-taksonomien innført. EU-taksonomien er et klassifiseringssystem for hva som defineres som bærekraftige aktiviteter med den hensikt å styre privat kapital mot bærekraftige investeringer,

systematisk integrere bærekraft i risikostyringen, og styrke transparensen i økonomiske og finansielle institusjoner gjennom å skape en felles definisjon for bærekraftig aktivitet. EUs taksonomiforordning trådte i kraft i norsk lov den 1. januar 2023, og stiller krav til at alle omfattede virksomheter rapporterer i henhold til rammeverket for regnskapsåret 2023. Norske tog omfattes ikke direkte av taksonomiens rapporteringskrav, men har på bakgrunn av både ønsker fra interessenter og egen interesse av å relatere eget bærekraftsarbeid opp mot rammeverket, valgt å inkludere informasjon om EU-taksonmien i årets rapport.

Gjennom EU-taksonomiens 'Delegated Acts', fremgår det en rekke økonomiske aktiviteter som omfattes av rammeverket gjennom at de kan bidra vesentlig til å oppnå minst ett av EUs seks miljømål og dermed potensielt klassifiseres som bærekraftig. De seks miljømålene er følgende: Begrensning av klimaendringer, klimatilpasning, bærekraftig bruk og vern av vann- og marine ressurser, omstilling til sirkulær økonomi, forebygging og kontroll av forurensning, og vern og

gjenoppretting av biologisk mangfold og økosystemer. For at en økonomisk aktivitet omfattet av EU-taksonmien skal kunne anses som bærekraftig må den oppfylle følgende kriterier:

- Bidra vesentlig til ett av EUs seks miljømål.
- Ikke forårsake betydelig skade på de resterende målene («DNSH» – Do No Significant Harm).
- Overholde minimumskravene til sosiale rettigheter.

Vurdering av omfattede aktiviteter av EU-taksonmien

Norske togs innkjøp og utleie av tog er en økonomisk aktivitet som omfattes av EU-taksonmien gjennom aktivitet 6.1 «Passasjer interurban jernbanetransport». Aktiviteten vurderes til å kunne bidra vesentlig både til Miljømål 1 – Begrensning av klimaendringer og Miljømål 2 – Klimatilpasning.

Norske tog har, basert på overordnet vurdering av kriteriene, valgt å vurdere de tekniske screeningkriteriene tilknyttet vesentlig bidrag på miljømål 1.



Illustrasjon av de nye lokaltogene fra Alstom.

Vurdering av tekniske screeningkriterier

Vesentlig bidrag – Begrensning av klimaendringer

For å oppfylle kravene til vesentlig bidrag, må Norske tog oppfylle ett av følgende kriterier:

- a. Togene og passasjervognene har ingen direkte («tailpipe») CO₂-utslipp;
- b. Togene og passasjervognene har ingen direkte («tailpipe») CO₂-utslipp når de opererer på jernbaner med den nødvendige infrastrukturen og bruker en konvensjonell motor der slik infrastruktur ikke er tilgjengelig (bimodale tog).

Alle elektriske tog i Norske togs flåte vil oppfylle kravene til ingen direkte CO₂-utslipp, i tillegg til bimodale tog, som benytter seg av elektrisitet på de strekningene hvor dette er mulig gjort av etablert infrastruktur. Konvensjonelle tog med motorer som benytter fossilt brennstoff oppfyller ikke kravene til vesentlig bidrag grunnet togenes CO₂-utslipp.

DNSH 2 – Klimatilpasning

For å oppfylle kravene til DNSH 2, skal det utføres en robust klimarisiko- og sårbarhetsvurdering basert på gjennomført screening av fysiske klimarisikoer, hvor relevant risiko for virksomheten er identifisert. Videre må det gjøres en vurdering av om det foreligger eller er behov for implementering av nye mitigerende tiltak som bidrar til å redusere analysert klimarisiko.

Norske tog har i løpet av 2023 ferdigstilt en klimarisiko-analyse basert på identifisert relevant risiko for virksomheten. Analysen så nærmere på relevant risiko i passende fremtidsscenarier og vurderte hvordan utviklingen av disse ville påvirke Norske tog.

DNSH 4 – Sirkulær økonomi

DNSH 4-kriteriene krever at det er implementert tiltak som sikrer avfallshåndtering i tråd med EUs avfallshierarki, spesielt under vedlikehold.

Norske tog har implementert ulike tiltak som sikrer avfallshåndtering i tråd med avfallshierarkiet i løpet av togenes levetid. Det er også pågående prosesser tilknyttet vurderingen av hvordan avfall håndteres under vedlikehold.

DNSH 5 – Forebygging av forurensning

DNSH 5 stiller krav til utslipp fra motorer som brukes til fremdrift, med utslippsgrenser fastsatt i forordning (EU) 2016/1628.

Norske tog har vurdert utslippene fra motorer i både elektriske- og bimodale tog og satt disse verdiene opp mot gjeldende terskelverdier i EU-taksonomien. På grunn av motorenes lave utslippsnivåer har selskapet vurdert at både elektriske og bimodale tog oppfyller kravene i DNSH 5 på grunn av motorenes lave utslippsnivåer.

Minimumskrav til sosiale rettigheter

Minimumskrav til sosiale rettigheter innebærer at selskaper har forpliktet seg til å respektere menneskerettigheter og har retningslinjer og prosesser for å gjennomføre aktsomhetsvurderinger i tråd med OECDs retningslinjer for flernasjonale selskap.

Norske tog har utviklet en rutine for ansvarlig forretningspraksis for å tydeliggjøre egne forpliktelser knyttet til å blant annet gjennomføre aktsomhetsvurderinger i tråd med OECDs metode. Selskapet har også rutiner for å unngå korrupsjon og hvitvasking, og grunnleggende prinsipper om konkurranse, transparens, likebehandling, forutberegnelighet, etterprøvnbarhet og forholdsmessighet gjelder for alle Norske togs leverandører. Norske tog vurderer det til at selskapet oppfyller kravene knyttet til sosiale rettigheter.

Norske tog ser ambisjonene rundt grønne investeringer i sammenheng med det øvrige bærekraftsarbeidet i selskapet, for eksempel klimarisiko. Risikovurderinger blir stadig et viktigere tema, og Norske tog har i 2023 tatt grep for å integrere risikovurderinger i bærekraftsarbeidet og i intern styring. Norske tog gjennomførte i 2023 en analyse av finansiell risiko og muligheter i sammenheng med en oppdatering av vesentlighetsanalysen. Selskapet har også gjennomført sin første klimarisikoanalyse i henhold til TCFD-rammeverket. Les mer om i dette på side 73 i «Bærekraft i norske tog».

Veien videre

Norske tog har de neste årene mulighet til å anskaffe opp til 200 nye lokaltog på kontrakten med Alstom. I tillegg har selskapet i 2023 inngått avtale med Stadler om levering av nye fjerntog, som gir mulighet for



Et tog av type 73 på verkstedet i Lodalen.

anskaffelse av totalt 100 tog. Opplåning vil gjøres fortløpende etter behov og det er staten som til slutt bestemmer hvor mange tog som skal anskaffes i avtalene. Det er samtidig viktig å jobbe videre for å sikre tilstrekkelig med midler til oppgraderinger og moderniseringer av den eksisterende togflåten.

Fremover er det viktig å være forberedt på at konkurransen mellom grønne og bærekraftige prosjekter og investeringsobjekter vil bli større. Blant annet kan det forventes en stadig større standardisering og tydeliggjøring av krav og rapportering også til banker og andre investeringsaktører. Norske tog vil fremover tilstrebe at all finansiering skal være grønn. I dag har selskapet en kredittfasilitet i bank på 3 MRD NOK som en ekstra sikkerhet, men denne er ikke definert som grønn.

EU har jobbet med å videreutvikle Green Bond Principles til en Green Bond Standard – en «gullstandard» for selskaper og myndigheter som ønsker finansiering til

miljøvennlige prosjekter og programmer. Standarden vil legge føringer for utformingen av Norske togs Miljøeffektrapportering. Norske tog vil vurdere å legge om til rapportering i henhold til EU-taksonomien. Det er fremover ønskelig å så langt det lar seg gjøre synkronisere og samkjøre ulike rapporteringer fra selskapet for å sikre en mer effektiv rapportering av bærekraftsrelatert informasjon. Norske tog vil jobbe aktivt med å rapportere i henhold til krav og forventninger hos eksterne aktører og finansmarkedene.

I 2023 har det vært viktig for Norske tog å planlegge hvordan selskapet skal håndtere og være forberedt på å følge opp nye krav og forventninger som kommer med det nye direktivet om bærekraftsrapportering, Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD). Direktivet stiller krav til en mer omfattende og ensartet rapportering på bærekraft. Flere forberedelser til dette er gjennomført. Du kan lese mer om Norske togs arbeid med bærekraft på side 73 under «Bærekraft i norske tog».



Spisskompetent og mangfoldig organisasjon

Norske tog er en liten organisasjon med store oppgaver. Den faglige kompetansen er en forutsetning for at selskapet skal lykkes, og Norske tog forventes å besitte spisskompetanse på tog for å levere i henhold til samfunnsoppdraget. Medarbeidernes kunnskap er derfor vesentlig. For å vokse og tiltrekke seg flinke folk er det viktig at selskapets medarbeidere trives og føler seg inkludert, samtidig som det for mange er viktig med en opplevelse av at de bidrar til en mer bærekraftig fremtid ved å jobbe i selskapet.

Norske togs overordnede mål på området «spisskompetent og mangfoldig organisasjon» er å ha kompetente og fornøyde medarbeidere. Mer detaljert informasjon kan leses under del 2 «Organisasjon, eierstyring og selskapsledelse» i denne rapporten.

Norske tog har som en del av bærekraftsarbeidet i 2023 jobbet etter konkrete mål og tiltak for å ta vare på og utvikle ledere og medarbeidere i selskapet. Det har særlig vært fokus på kompetanseutvikling og inkludering. En oversikt over målene er vist i tabell 10.

Hvordan Norske tog jobber med mangfold og kompetanse

Medarbeiderne i Norske tog gir tilbakemelding om at det er stort rom for faglig og personlig utvikling i organisasjonen. Dette er Norske tog stolt av, og særlig opptatt av å videreføre. I forbindelse med utvikling av ny bærekraftstrategi i 2022 ble 13 av Norske togs medarbeidere intervjuet. I intervjuene ble det blant annet

Mål

Norske tog skal videreutvikle egne medarbeidere og tiltrekke seg nøkkelkompetanse.

Norske tog skal redusere organisatorisk sårbarhet gjennom effektiv læring mellom våre ressurser og innleie av eksterne kompetanser.

Norske tog skal fremme mangfold og inkludering.

Tabell 10: Norske togs mål for spisskompetente og fornøyde medarbeidere

trukket frem at entusiasme for tog smitter over fra erfarne til nyansatte, at medarbeiderne jobber godt sammen på tvers av generasjoner, at det er et godt fellesskap i selskapet og at det er god bredde i de sosiale aktivitetene som arrangeres. Flere av respondentene trakk også frem fordeler ved å være en liten organisasjon, med flat struktur og kort vei mellom medarbeidere og ledere. Intervjuene bekreftet videre at mange av selskapets medarbeidere, på tvers av ulike aldersgrupper, motiveres av selskapets bærekraftige oppdrag, og at muligheten til å bidra på områder som er viktige for å lykkes med et mer bærekraftig samfunn har vært avgjørende i valg av arbeidsgiver.

Mangfold og inkludering er viktig i en liten organisasjon der den enkelte har stor synlighet. Norske tog vil vise at det er rom for alle, og at forskjeller skal være selskapets styrker. Det gjelder både menneskelig og faglig. Videre er Norske tog opptatt av å gi alle likestilte muligheter, og har derfor stort fokus på å tilrettelegge arbeidsforholdene ved behov.

Både toppledelsen og styret i Norske tog er engasjert i arbeidet for likestilling og mot diskriminering. Det er en stor bevissthet, både i toppledelsen og styret, om at mangfold bidrar til å styrke selskapets arbeid gjennom ulike synspunkter og gode diskusjoner rundt hvordan selskapet kan skape bedre leveranser.

Kompetanseutvikling er viktig for medarbeiderne i Norske tog

Endring og innovasjon innen togtekniske løsninger skjer stadig raskere. Kompetanseheving blant selskapets medarbeidere er derfor avgjørende for at Norske tog skal fortsette å være et teknisk spisskompetent og ingeniørfaglig sterkt miljø, samtidig som de ansatte er oppdatert på hvordan trender og utviklingsbehov håndteres av andre i jernbanesektoren, både i Norge og i utlandet.

Det er en styrke for Norske tog at medarbeidere og ledere holder seg oppdatert på hva som skjer av utvikling i togbransjen nasjonalt og internasjonalt. Norske tog er medlem og deltar i flere arbeidsgrupper i Round Table Rolling Stock (RTR), et initiativ fra operatører og togprodusenter i Europa som jobber for å standardisere

og forenkle anskaffelsesprosesser av passasjertog. Deltakelse i forsknings- og utviklingsprosjekter, samt i faglige nettverk, blant annet i EU-sammenheng, gjør det mulig for selskapet å samarbeide om, være oppdaterte på og samtidig påvirke utvikling i jernbanesektoren.

For Norske tog er det essensielt å bygge kompetanse på en rekke områder, også utover det togtekniske. Selskapet vurderer derfor løpende behov for kurs og opplæring for den enkelte medarbeider. Vurderingene gjøres blant annet i den årlige medarbeidersamtalen

Tiltak i 2023

I 2023 ble det gjennomført medarbeidersamtale med alle selskapets ansatte (svarprosent på 100 prosent), og hver medarbeider under ledernivå fullførte i snitt 35 timer med kurs. For ledere i selskapet (utvidet ledergruppe, inkludert mellomledere) var snittet på antall timer på kurs på 12 timer. Det foreligger noe usikkerhet i data-grunnet, ettersom riktig timeregistrering på kursdeltakerne kan variere.

Det ble avholdt 30 foredrag på Togakademiet, hvorav flere av foredragene var om bærekraftsrelaterte temaer. Les mer om dette under delkapittelet «Satsing på bærekraftkompetanse», i del 2 av denne rapporten.

I 2023 fortsatte Norske tog å delta i følgende FoU-prosjekter:

- Viltvarsling – for å minimere påkjørsel av dyr. Testing av løsning foregår på Cargonets lokomotiver. Prosjektet fortsetter i 2024 om finansiering sikres.
- MeTinT – overvåking av strømvogter og boggi på type 73 i samarbeid med NTNU. Utstyr er montert. Prosjektet fortsetter med risikovurdering og aktivering av utstyr i 2024.
- Winter Project – Prosjektet er initiert av SINTEF og er et samarbeid mellom flere store jernbaneaktører for å finne best mulig smøremiddel for flensesmøring. Resultatet skal redusere slitasje på hjul og skinner og redusert hjulslitasje er oppnådd i 2023. Prosjektet fortsetter i 2024.

Norske tog deltar i tillegg i det pågående tverrsektorielle datasamarbeidet i samferdselssektoren hvor en av leveransene er en felles standardisert løsning for klimagassutslippsberegninger for transportsektoren.

Veien videre

Norske tog skal fortsatt følge med på, og gi innspill til, regelverksutvikling og standardisering, blant annet gjennom RTR og andre europeiske og internasjonale fora. Deltakelse i ytterligere FoU-prosjekter vurderes også.



Tog som er på verksted for vedlikehold.

Togakademiet

Togakademiet er en kanal for erfaringsdeling og læring på tvers av hele organisasjonen. Det er også et verktøy som bidrar til at medarbeiderne får god kjennskap til andre fagområder og kan se helheten i arbeidet som gjøres i organisasjonen.

Togakademiet er et digitalt fredagsmøte der alle selskapets medarbeidere oppfordres til å delta. Tiltaket ble startet opp på initiativ fra administrerende direktør i starten av 2021, da selskapet hadde mange nyansatte og behov for å øke medarbeidernes kompetanse på tog og jernbane. Flere eksterne eksperter og aktører fra jernbanesektoren har holdt innlegg på Togakademiet, og i økende grad benyttes kanalen nå også av interne ressurser for å dele innsikt eller erfaringer fra et spesifikt prosjekt eller fagområde.

I 2023 har temaene på Togakademiet vært knyttet opp til Norske togs strategi og de konkrete tiltakene selskapet har jobbet med gjennom året. Det ble avholdt to presentasjoner om Åpenhetsloven og aktsomhetsvurderinger, samt en presentasjon av selskapets nye bærekraftstrategi og tilhørende tiltak som var gjeldende fra 2023.

Deltagelsen på Togakademiet er god – som regel deltar over halvparten av selskapets ansatte. Alle presentasjonene filmes og tilgjengeliggjøres i etterkant for de som ikke hadde muligheten til å delta. Opptakene benyttes også aktivt i onboarding av nyansatte.

Behov for en periodevis stor organisasjon

Norske tog har de siste årene økt antallet medarbeidere, men holder fast ved ambisjonen om å ha en slank og effektiv organisasjon. I perioder er aktiviteten i selskapet særlig høy, med tilhørende høyt arbeidspress på medarbeiderne. Dette gjelder for eksempel i de store anskaffelsesprosjektene for nye lokaltog og fjerntog.

Tiltak i 2023

For å håndtere perioder med særlig høy aktivitet og høyt arbeidspress, leier Norske tog inn eksterne ressurser for prosjektperiodene. Innleie er en rasjonell løsning for å periodevis bemanne opp selskapet, og gir Norske tog muligheten til å gjennomføre prosjekter effektivt, samtidig som medarbeiderne ikke overstiger avtalt arbeidsbelastning. I tillegg gir det selskapet mulighet til å hente inn spesifikk kompetanse ved behov.

I 2023 har selskapet benyttet konsulent- og rådgivnings-tjenester tilsvarende 29 årsverk, se figur 10. Innleie skjer gjennom flerårige rammeavtaler og kontrakter med ulike selskaper. I hovedsak har de innleide ressursene vært

Togakademiet er et digitalt fredagsmøte der alle selskapets medarbeidere oppfordres til å delta.



Figur 10: Antall innleide årsverk beregnet på bakgrunn av medgåtte arbeidstimer i 2023

knyttet til faglig bistand og fasilitering i anskaffelsesprosjektene, teknisk rådgivning til forvaltningsoppgaver og bistand i administrasjonen knyttet til bærekraftsarbeidet.

I avtaler og kontrakter med rådgivere og tjenesteleverandører spesifiserer Norske tog at rådgiverne skal sørge for kompetanseoverføring som en del av arbeidet.

Veien videre

Selv om fjerntogkontrakten nå er signert vil det fortsatt være behov for noen eksterne rådgivere videre. Behovet er størst i designfasen fram til at toget etter hvert går over i en produksjonsfase hvor behovet for ekstern bistand antas å avta. For Norske tog er det verdifullt å kunne videreutvikle egen kompetanse gjennom samarbeid med andre ressurser.

Oppskalering av arbeidet med mangfold og likestilling

Norske tog har systematisert og operasjonalisert sitt arbeid med mangfold og inkludering betraktelig i året som har gått. Selskapet har ansatt en HR-rådgiver i selskapet med overordnet ansvar for selskapets arbeid med mangfold og likestilling. Det er også etablert en mangfolds- og inkluderingsgruppe som skal jobbe systematisk, målrettet og planmessig med tematikken. I denne gruppa er blant annet tillitsvalgte, verneombud og øverste ledelse representert. Mangfold og inkludering som tema er i tillegg integrert i ledergruppas årshjul for 2024 for å sikre kontinuerlig oppfølging og eierskap.

Tiltak i 2023

Selskapets mangfold og inkluderingsgruppe møtes en gang i måneden og følger et nyopprettet årshjul der ulike temaer innen mangfold og inkludering tas opp. Årshjulet etterstreber å ivareta Norske togs plikter i Likestillings- og diskrimineringsloven som et minimum. Selskapet har også opprettet en egen side på intranett for inkludering og mangfold, for å samle ressurser for ledelse og ansatte. Mangfold har også vært tema på Togakademiet med særlig fokus på ubevisste holdninger, og på selskapets høstsamling ble det gjennomført en dilemmaøvelse knyttet til kjønnsidentitet. Flere av medlemmene i mangfolds- og inkluderingsgruppa har deltatt på ytterligere seminarer om inkludering og mangfold, inkludert DFØs seminarrekke «Inkluderingsdugnaden».

Som den del av arbeidet med å sikre en mer systematisk tilnærming til mangfoldsarbeidet ble det i medarbeiderundersøkelsen for 2023 inkludert spørsmål om mangfold og likestilling. Undersøkelsen avdekket ingen utfordringer knyttet til temaet. Det psykososiale arbeidsmiljøet fikk en score på 85, hvor 100 er maks. Data fra denne undersøkelsen vil gi selskapet bedre grunnlag for å kartlegge risiko, samt følge med på utviklingen, beslutte og iverksette målrettede tiltak, samt oppfølging av resultater av igangsatte tiltak.

Norske tog har også gjennomført risikoanalyse på tvers av selskapet for en mer systematisk tilnærming til risikoarbeidet. Ledelsen er ansvarlig for kartleggingsarbeidet, og vil deretter delegere ansvaret for oppfølging og gjennomføring av tiltak til andre ressurser der det kan være relevant. På bakgrunn av kartleggingen har Norske tog i 2023 testet rekruttering der søknadene er anonymisert i første gjennomgang, hvor utelukkende kvalifikasjoner blir tilgjengelig for selskapet. I tillegg er det innført en ordning for ansatte med annen religiøs og/eller kulturell tilhørighet som markerer andre høytider enn norske helligdager. Ordningen innebærer at de som ønsker det har mulighet til å ta ut to permisjonsdager med lønn. Selskapet har i 2023 også analysert sykefraværet i større grad enn hva som har vært gjort tidligere.

Veien videre

Norske tog har i året som har gått arbeidet med å strukturere og styrke arbeidet med mangfold og inkludering. Norske tog legger stor vekt på å tilrettelegge arbeidsforholdene dersom arbeidstakere har behov for det. Videre skal selskapet fortsette arbeidet med risiko-vurderinger knyttet til ulike diskrimineringsgrunnlag og hindre for likestilling.

Les mer om Norske togs planer på mangfolds og inkluderingsfeltet i selskapets aktivitets- og likestillingsredegjørelse som ligger tilgjengelig på www.norsketog.no/rapporter.

Norske tog har i 2023 testet rekruttering der søknadene er anonymisert i første gjennomgang.





Del 4:
Styrets årsberetning
2023

Sammendrag og utviklingstrekk for Norske tog AS i 2023

Norske tog har i 2023 fortsatt det samme høye aktivitetsnivået som de foregående årene. Arbeidet med anskaffelser av både nye lokaltog og fjerntog er i godt driv fremover, samtidig som selskapet nå flytter oppmerksomheten fra å inngå store anskaffelseskontrakter til å prioritere forvaltning av togene. God forvaltning er avgjørende for å sikre at togene har høy pålitelighet i hele togets levetid.

Transportsektoren spiller en viktig rolle dersom Norge skal nå sine klimamål. Regjeringen satser på tog, noe som gir seg utslag i et høyt aktivitetsnivå i jernbanesektoren, inkludert Norske tog. Dersom man skal få flere reisende til å velge tog fremfor andre og mindre miljøvennlige transportløsninger, må togene som ruller på de norske skinnene tilfredsstillende de reisendes krav til både pålitelighet og komfort som blant annet klimaanlegg og nettdekning.

I januar utløste Norske tog den første opsjonen i avtalen med togleverandøren Alstom. Avtalen innebærer en bestilling av ytterligere 25 Coradia Nordic tog – 19 regiontog og 6 lokaltog – og bringer den hittil totale bestillingen i anskaffelsesavtalen opp til 55 tog. Togene skal primært trafikkere på regionstrekningene Moss, Rakkestad og Ski på Østlandet og første tog skal etter planen settes i trafikk i løpet av siste halvdel av 2026.

I mars signerte Norske tog avtale med den sveitsiske togprodusenten Stadler om kjøp av 17 nye fjerntog, med opsjon på anskaffelse av opptil 100 nye tog totalt⁶. De nye togene – FLIRT Nordic Express – er videreutviklet fra Stadlers mest solgte togmodell FLIRT (Fast Light Innovative Regional Train), og er spesialtilpasset norske forhold. Norske tog eier allerede 150 FLIRT togsett, som ble levert av Stadler i perioden 2012-2022. Dette er tog som har vist seg å være pålitelige og ha høy kvalitet, og er godt egnet til å kjøre i de tøffe norske vær- og klimaforholdene.

De nye fjerntogene vil gi en stor forbedring fra dagens fjerntog-tilbud og vil være vesentlig bedre tilrettelagt for rullestolbrukere enn dagens fjerntog. Etter noe debatt med brukerorganisasjonene om tilgjengeligheten for rullestolbrukere, fikk Norske tog og Jernbanedirektoratet

den 25. august i oppdrag av Samferdselsdepartementet å vurdere løsninger for nytt fjerntogmateriell for å oppnå bedre universell utforming. I tett samarbeid med togprodusenten Stadler, utformet Norske tog et endringsforslag som innebærer at rullestolbrukere også vil få tilgang til familievogn og flex-området, det vil bli flere rullestolheiser, flere HC-toalett, samt et større område å oppholde seg på enn i de opprinnelige planene. Den 15. november ga Samferdselsdepartementet sin tilslutning til endringsforslaget.

KPMG sin kartlegging av organisatoriske og styringsmessige utfordringer i jernbanesektoren ble publisert 21. august 2023. Kartleggingen ble gjort på vegne av Samferdselsdepartementet og konkluderte med at det i dag er manglende insentiver for å utføre et optimalt vedlikehold. Som et resultat fikk Jernbanedirektoratet den 9. oktober i oppdrag av Samferdselsdepartementet å vurdere tiltak for bedre vedlikehold av tog og utvikling av verkstedene. Oppdraget skal gjennomføres i tett samarbeid med Norske tog og Bane NOR, og har svarfrist 31. januar 2024.

Norske tog fortsetter å lykkes godt med rekruttering, opplæring og onboarding av nye medarbeidere i året som har gått. Ni nye medarbeidere har begynt i selskapet, inkludert en egen HR-rådgiver som også har fått hovedansvaret for selskapets arbeid med mangfold og inkludering. Økningen i antall ansatte er en bevisst satsing for å sikre nok riktig kompetanse og kapasitet til å gjennomføre anskaffelsesavtalene på nye lokaltog og fjerntog, styrke forvaltningsarbeidet og gjøre selskapet mindre avhengig av innleid kompetanse. Selskapet beveger seg nå gradvis fra en anskaffelsesfase og over i en forvaltningsfase - et svært viktig arbeid for å sikre at togene oppleves som attraktive for de reisende i hele levetiden.

Statistikk fra Bane NOR viser at den negative økningen i antallet forsinkelser og innstillinger på jernbanen har fortsatt i 2023. Dette er beklagelig for de reisende, og en utvikling det er avgjørende å snu. Norske togs økte oppmerksomhet på forvaltning høsten 2023 gjør at selskapet ikke har noen back-log på vedlikeholdssaker og svarer ut henvendelser fra operatører innen fristen på 30 dager. Det gir selskapet kapasitet til mer proaktivt vedlikehold av togene fremover.

⁶ De 17 togene er doble togsett, så i praksis kan det være 66 korte eller 33 lange tog igjen på opsjonene.

Økonomisk utvikling i Norske tog

Norske tog hadde i 2023 et positivt årsresultat etter skatt på 163 MNOK, opp fra 106 MNOK i 2022. Resultatoppgangen skyldes i hovedsak økte inntekter på 145 MNOK, men ble motvirket av økte driftskostnader på 51 MNOK og en svekkelse av finansresultatet med 29 MNOK. Hovedforklaringen på svekkelsen av finansresultatet er økte rentekostnader.

Resultatet gir en avkastning på bokført egenkapital på 4,8 prosent mot 3,2 prosent i 2022. Selskapet har et langsiktig mål om 5 prosent avkastning på egenkapitalen. Resultatet vil variere over tid på grunn av investeringer i nye togsett og oppgraderinger på eksisterende tog.

Netto kontantstrøm fra driften er 1 079 MNOK i 2023 (1 466 MNOK i 2022). Netto kontantstrøm brukt til investeringer er 1 949 MNOK (1 424 MNOK i 2022). Selskapets arbeidskapital er -627 MNOK (-783 MNOK i 2022). Arbeidskapitalen er i hovedsak endret grunnet lån som forfalt i mai 2023. Balansen (gjeld og egenkapital) er 13 908 MNOK i 2023 (mot 13 305 MNOK i 2022). Balansen er høyere som følge av forhåndsbetaling på nye tog.

Inkludert årets resultat utgjorde egenkapitalen 3 606 MNOK (3 410 MNOK i 2022). Egenkapitalandelen er på 25,9 prosent.

Personal, mangfold og likestilling

Godt arbeidsmiljø er et høyt prioritert område i Norske tog, og det legges ned mye ressurser i å tilrettelegge for at medarbeiderne trives og føler seg inkludert på jobb. Den årlige medarbeiderundersøkelsen bekrefter effekten av arbeidet som legges ned – medarbeidertilfredsheten fortsetter å holde seg på et høyt nivå, med en positiv økning sammenliknet med 2022, og sykefraværet har gått ned. Les mer under «Våre mål» i del 1 av rapporten.

Norske tog arbeider målrettet med kompetanseutvikling og involvering av selskapets ansatte. I 2023 har det vært et særlig fokus på inkludering og mangfold, hvor det har blitt gjennomført en rekke kurs og dilemmatreninger på ulike temaer gjennom året.

Norske tog tror på at mangfold bidrar til en mer kreativ arbeidsplass, og ønsker at arbeidsstokken skal gjenspeile mangfoldet i befolkningen. Selskapet har siden etableringen i 2016 jobbet aktivt for å bedre

mangfoldet, med særlig fokus på bakgrunn, alder og kjønn. Ved utgangen av 2023 var kvinneandelen i selskapet på 35 prosent (22 av 63 ansatte).

Norske togs styre ble på selskapets generalforsamling den 9.juni endret. Styremedlem Jan Morten Ertsaas tiltrådte som ny styreleder, og Anita Meidell gikk inn som nytt styremedlem. To nye ansattrepresentanter har trådt inn i styret. Med endringene består styret nå av tre faste aksjonærvalgte styremedlemmer og to ansattrepresentanter. Det er tegnet styreansvarsforsikring som dekker samtlige styremedlemmer, inkludert varamedlemmer og selskapets ledelse. Forsikringen dekker hele verden, ekskl. USA og Canada, og dekker opp til 500 MNOK per skadetilfelle.

Selskapets etiske retningslinjer gjennomgås årlig av styret og ledelsen i Norske tog. I 2023 ble de etiske retningslinjene for medarbeidere oppdatert med føringer for dyrevelferd og anti-hvitvasking. Retningslinjene gjelder både for egne ansatte og innleide ressurser. Norske tog sitt arbeid med antikorrupsjon beskrives ytterligere i kapittel «Anskaffelser, integritet og anti-korrupsjon» i del 2 «Organisasjon, eierstyring og selskapsledelse». Gjennom ansvarlige innkjøp og leverandørkjedestyring følger Norske tog opp at alle anskaffelser ivaretar mennesker, miljø og samfunn. Norske tog har fokus på kontinuerlig leverandørdialog og søker kompetanseutvikling av, og sammen med, sine kontraktspartnere. En beskrivelse av Norske togs system for å gjennomføre aktsomhetsvurderinger, samt resultater fra prosjektene i 2023, er angitt i kapittel «Videreføring av arbeidet med aktsomhetsvurdering i Norske tog» i del 3 «Bærekraft». Arbeid med revisjoner beskrives i «Stedlig tilstedeværelse og dialog med leverandørene er en viktig del av kontraktsoppfølgingen» i del 3 «Bærekraft».

Norske tog har i sin HMS-håndbok nedfelt hvordan selskapet jobber med å sikre trygghet på arbeidsplassen. Der er det tydeliggjort at selskapets virksomhet ikke skal forårsake alvorlige skader på mennesker, miljø eller materielle verdier. Dette gjelder også skade som følge av feil på Norske togs kjøretøy. Det er rapportert om en mindre jobbrelatert skade i 2023. For mer informasjon, se kapittel «Helse, miljø og sikkerhet» under «Organisasjon, eierstyring og selskapsledelse».

Norske tog bekrefter at selskapet har oppfylt aktivitet- og redegjøringsplikten i likestillings- og diskrimineringsloven (LDL) § 26. Se egen redegjørelse på Norske togs nettsider.

Bærekraft og samfunnsansvar

Norske togs aktiviteter påvirker både sosiale, økonomiske og miljømessige forhold.

I løpet av de siste årene har selskapet lagt ned et større arbeid for å skaffe dypere innsikt i hva som er vesentlige områder for selskapet å jobbe med. I 2023 har Norske tog involvert representanter fra relevante avdelinger i arbeid med klimarisiko, dobbel vesentlighetsanalyse og utarbeidelse av klimaplan. Dette har vært viktig for eierskap og kompetansebygging knyttet til ulike bærekraftstema. I tillegg har det også blitt definert et tydeligere eierskap og ansvar for ulike mål og innsamling av bærekraftsdata til rapportering.

Bærekraft har i året som har gått blitt tydelig forankret i ledelsen gjennom oppdaterte instruksjoner for administrerende direktør og selskapets styre, samt at det har blitt utarbeidet en instruks for revisjon- og bærekraftsutvalget i styret som tydelig definerer styrets ansvar for virksomhetens bærekraftsarbeid.

Norske tog har i 2023 tilsluttet seg Science Based Targets Initiative og har dermed forpliktet seg til dugnaden om å kutte utslipp i tråd med ambisjonen fra Parisavtalen om et 1,5 graders mål. For Norske tog sin del betyr det at selskapet vil fortsette å videreutvikle sin klimaplan for å kutte utslipp der det er mulig. Ettersom 99 prosent av utslippene skjer i Norske togs verdikjede, er selskapet avhengig av et godt samarbeid på tvers av den norske jernbanesektoren, samt med leverandører og andre aktører for å lykkes.

Se del 3 «Bærekraft» i denne rapporten for detaljert informasjon om Norske togs arbeid på bærekraft- og samfunnsansvarsområdet, inkludert planer for arbeidet fremover.

Ytre miljø

Påvirkninger på klima og miljø begynner lenge før Norske togs kjøretøy når skinnene i Norge, og på ulike vis i løpet av et togs liv. Hovedsakelig kan disse påvirkningene knyttes til energi, utslipp, avfall og materialer. Selskapet jobber aktivt for å begrense miljøbelastningen fra egen virksomhet, og har vedtatt en ambisjon om å tenke sirkulært om material- og energibruk gjennom hele togets levetid. Norske tog har inkorporert nye krav om at miljø skal vektas med 30 prosent i alle statlige innkjøp. Dette vil få betydning for hvordan Norske tog utarbeider anbud og vurderer tilbud.

Det vises for øvrig til Norske togs redegjørelse for samfunnsansvar (del 3 i denne rapporten), som er utarbeidet i henhold til Regnskapslovens §3-3C og GRIs (Global Reporting Initiative) rapporteringsprinsipper.

Forskning og utvikling

Norske tog bidrar til teknologisk utvikling innen samferdselssektoren. Les mer om hvilke prosjekter Norske tog deltar i under «Spisskompetent og mangfoldig organisasjon» i del 3 «Bærekraft» i rapporten.

Fortsatt drift

I samsvar med Lov om årsregnskap (regnskapsloven) §3-3a bekreftes det at regnskapet er avlagt under forutsetning av fortsatt drift av virksomheten. Årets resultat overføres til annen egenkapital.

Formål med virksomheten

Norske tog anskaffer, eier og forvalter kjøretøy til persontogtrafikk i Norge. Selskapet inngår avtaler om utleie av togsett med togoperatører som har trafikkavtale med Jernbanedirektoratet. Norske tog har hovedkontor i Oslo.

Selskapet er heleid av den Norske stat ved Samferdselsdepartementet. Statens mål som eier er kostnadseffektiv anskaffelse og utleie av tog.

Kvaliteten og størrelsen på togflåten skal være tilpasset det offentlig finansierte persontogtilbudet. Med utgangspunkt i betingelser som følger Jernbanedirektoratets trafikkavtaler med operatørene, betaler operatørene leie til Norske tog for bruk av selskapets kjøretøy.

Redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse

Redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse er vedlagt årsrapporten og behandlet av styret.

Redegjørelse for aktsomhetsvurderinger

Redegjørelse for Norske togs aktsomhetsvurderinger er tilgjengelig på www.norsketog.no/rapporter på selskapets nettsider. Redegjørelsen for åpenhetsloven vil bli publisert innen 30.juni 2024.

Mål og strategier

Norske tog skal effektivt legge til rette for tilgang til tilstrekkelig mange, standardiserte og tidsriktige tog, i tråd med samfunnets behov for persontogtrafikk.

Selskapet utarbeider langtidsplaner for anskaffelse av kjøretøy, for å møte kapasitetskrav og trafikkvekst for eksisterende og fremtidige kontrakter. Norske tog har utarbeidet en leieavtale som skal ligge til grunn for utleie av tog til alle operatører. Selskapets kjøretøystrategi skal bidra til å sikre standardisering og optimalisering av tog og systemer.

Selskapet skal også gi råd vedrørende forhold i grensesnittet mellom tog og infrastruktur/verksteder. Norske tog skal til enhver tid følge med på den teknologiske utviklingen og ha oversikt over nye teknologiske løsninger i jernbanesektoren.

Se mer informasjon om selskapets mål i kapittel 1.

Internkontroll

Norske tog har et eget rammeverk for internkontroll og har etablert internkontrollsystemer som omfatter retningslinjer for etikk og samfunnsansvar, organisering, fullmaktstruktur og styrende dokumenter. Finansiell risiko vurderes gjennom egne risikoanalyser.

På bakgrunn av dette revideres internkontrollsystemet ved behov, ved revisjon av ledelsesdokumenter, retningslinjer, prosedyrer og nøkkelkontroller.

Risiko

Finansiell risiko

Selskapets overordnede risikostyringsplan fokuserer på kapitalmarkedenes uforutsigbarhet og forsøker å minimere de potensielle negative effektene på selskapets finansielle resultater.

Norske tog foretar innkjøp fra utenlandske leverandører, og er dermed eksponert for valutarisiko på innkjøp. Målsetningen til selskapet er å skape forutsigbarhet med hensyn til fremtidige utbetalinger for større anskaffelser målt i NOK gjennom finansielle sikringsavtaler, eller at valutarisiko og eventuelle økte utgifter som følge av valutakursendringer dekkes av den norske stat. De nye kontraktene for anskaffelse av lokaltog og fjerntog er inngått i EUR og kontraktene vil ikke bli valutasikret. Ettersom Norske tog har rett til å inkludere realisert valutakurs som er benyttet for anskaffelsene i leien selskapet får fra togoperatørene, mener Samferdselsdepartementet at det ikke vil være behov for å valutasikre disse anskaffelsene. Styret har innrettet seg etter dette med tillit til at selskapet vil få tilført nødvendig egenkapital fra eier.

Norske tog er eksponert for renteendringer. Selskapet benytter rentebytteavtaler for å redusere renterisikoen og for å oppnå ønsket rentestruktur på gjelden. Det er etablert målsetninger som regulerer andelen av lån som skal rentereguleres i en tolv måneders periode, og for rentebindingen på porteføljen. Målet er å ligge med ca. 70 prosent fastrente og 30 prosent flytende.

Etter etablerte målsetninger skal 150 prosent av kapitalbehovet for selskapet i neste tolv måneders periode være dekket gjennom fri likviditet og etablerte trekkfasiliteter.

Dagens leieprismodell for å fastsette leiepris til togoperatørene skaper utfordringer og det er en risiko for at selskapet ikke vil få dekket kjente og påregnelige kostnader dersom leieprismodellen ikke endres. En ny og mer transparent leieprismodell som tar hensyn til faste kostnader og prisjusteringer ble vedtatt i statsbudsjett for 2024. En begrenset del av avtalen, men med viktige justeringsmekanismer, trer i kraft 1. januar 2024. Fra 2025 får ny leieprismodell full effekt.

Norske tog har etablert et rammeverk for utstedelse av grønne obligasjoner. Årlig blir det utarbeidet en detaljert rapport som beskriver hvilke grønne investeringsprosjekter som skal finansieres gjennom grønne obligasjoner, og hva som er de faktiske miljø- og klimakonsekvensene av disse prosjektene. Norske tog etterstreber å følge markedets best praksis på rapportering og jobber løpende med å forberede selskapets miljøeffekt-rapportering. Selskapet følger utviklingen av EUs Green Bond Standard, og vil jobbe for å flytte seg fra dagens rapportering i henhold til ICMA, til EUs Green Bond Standard, når det sistnevnte rammeverket er ferdig utviklet.

Operasjonell risiko

Det gjennomføres systematiske analyser av operasjonell risiko og oppnåelse av økonomiske mål. Med utgangspunkt i risikoanalysene er det etablert kontrollaktiviteter som reduserer identifiserte risikoer, herunder automatiske kontroller, revisjoner og oppfølgende, utvidede analyser relatert til spesielle risikoområder.

Norske tog er ansvarlig for å opprettholde, og dersom mulig, forlenge den tekniske levetiden på togene som selskapet eier. En risiko for selskapet er mangel på finansiering for å opprettholde levetiden gjennom midlvsoppgraderinger og andre modifikasjoner. For at Norske tog skal kunne levere på selskapets mål, og eiers

forventninger, må selskapet ha en finansieringsmodell som både gir tilgang til likviditet og gir tilstrekkelig med leieinntekter og avkastning til at selskapet kan gjøre nødvendige anskaffelser i tide og samtidig ha økonomisk handlingsrom til å gjennomføre nødvendig oppgraderinger.

En stor andel av selskapets flåte er gammel, og er i ferd med å erstattes. For at selskapet skal kunne levere et bedre togtilbud i henhold til forventningene i Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033, er Norske tog avhengig av å få trekke på opsjonene i allerede inngåtte anskaffelsesavtaler. Det tar minimum 18 måneder fra man trekker på en opsjon til nye tog blir levert. En risiko vil være at Norske tog ikke får, eller får for sent, finansieringen som selskapet trenger. En direkte konsekvens vil da være en utdatert togflåte, samt at ønsket og planlagt styrking av togtilbudet ikke kan gjennomføres fordi det er for få tog.

Det er begrenset risiko for at Norske tog ikke får tilgang på togsettene til riktig tid for å gjøre større oppgraderinger eller endringer. De neste årene vil flesteparten av togene og sporene som er tilgjengelige for oppgraderinger brukes for å installere ERTMS-ombordutstyr, og det vil være begrenset rom for andre oppgraderinger

Norske tog er godt i gang med de største toganskaffelsene i norsk historie. Både nye lokaltog og nye fjerntog kjøpes inn. Dette er helt nødvendige anskaffelser for å opprettholde dagens togtilbud, samt for å gjøre det mer attraktivt å reise med tog. Når rekordmange tog anskaffes på så kort tid er det helt avgjørende, både med tanke på effektivitet og kostnader, at Norske tog har nøkkelkompetanse internt til å følge opp prosjektene på en god måte – både under anskaffelsesprosessen og på forvaltning i årene fremover.

Den pågående uroen i verden fortsetter å gjøre tilgangen på råvarer utfordrende. Norske tog har flere prosjekter som er avhengig av en rekke råvarer som stål og aluminium, samt andre etterspurte råvarer som er nødvendig i elektronikk. Situasjonen vil derfor kunne påvirke både økonomien og leveransetiden i prosjektene. Norske tog følger nøye med på situasjonen. Det er vanskelig å tallfeste i hvor stor grad situasjonen vil påvirke Norske tog. Eventuelle forsinkelser vil håndteres i fortløpende dialog med selskapets leverandører og kunder. I tillegg har selskapet en tett dialog med Jernbanedirektoratet og Bane NOR for å sikre at

eventuelle justeringer på økonomi og tidsplaner ikke påvirker normal trafikk i det norske jernbanenettet.

Forsinkelser på prosjektene vil kunne medføre at det tar lengre tid å redusere togforsinkelser og innstillinger på grunn av feil på togene, og dermed også å forbedre kundeopplevelsen. Midtlivsoppgradering av type 72 og installering av ombordutstyr for ERTMS på togene, er to store prosjekter som er forsinket i forhold til opprinnelig tidsplan. ERTMS er et komplekst prosjekt som omfatter alle strekninger og alle tog i Norge. Oppstart avhenger både av utbygget infrastruktur som er Bane NORs ansvar, og ombygging av kjøretøy som er Norske togs ansvar. Nasjonal signalplan 2023 fastsetter at innfasingen av ERTMS for tog i Norge er utsatt med to år. Det vil si at ferdigstilling av implementeringen er forskjøvet fra 2032 til 2034. Planene for installering av ombordutstyr de nærmeste årene er likevel fremdeles krevende.

Framtidsutsikter

Norske tog har en viktig rolle i å tilrettelegge for at jernbanen er et attraktivt transporttilbud, både på lokal-, regional- og fjerntogtrafikken. Å bidra til at flere reisende velger tog fremfor bil, buss eller fly, er viktig for å få ned de samlede klimautslippene fra transportsektoren.

Norske tog har et aktivt og spennende år foran seg, og vil i 2024 særlig jobbe videre med det følgende:

- Arbeidet med lokaltoganskaffelsen er i godt driv fremover. De første vognkassene er bygget i Wrocław i Polen og i starten av 2024 vil produksjonen starte opp i Salzgitter. I tillegg skal de første lokaltogene komme til Norge for testing i løpet av året.
- Det er forventet mye aktivitet i fjerntogprosjektet. Prosjektteamet i Norske tog jobber tett sammen med Stadler for å lande endelig design på togene. Ambisjonen er at produksjonen av togene skal starte opp høsten 2024.
- Norske tog vil i 2024 arbeide med forberedelsene til rapportering i henhold til det nye EU-direktivet for bærekraftsrapportering. Det innebærer blant annet å utarbeide en integrert bærekraft- og virksomhetsstrategi som gir retning for det videre bærekraftsarbeidet, samt integrere håndteringen av vesentlige bærekraftstema i virksomhetsstyringen.
- Arbeidet med midtlivsoppgradering av type 72 fortsetter. To og to tog blir fraktet til Alstoms verksted i Sverige for at arbeidet skal utføres. Det første oppgraderte toget skal settes i trafikk på Jærbanen i

løpet av Q1, og det planlegges for innfasing av totalt tre oppgraderte tog i 2024.

- ERTMS ombyggingen er et krevende prosjekt som strekker seg over mange år og har mange grensesnitt. I 2024 skal etter planen deler av Gjøvikbanen åpne med nytt signalsystem og Norske tog skal da ha bygget om alle 10 type 75 som skal trafikkere på strekningen. Etter Gjøvikbanen følger Nordlandsbanen og Vestfoldbanen i 2025/2026.
- I 2023 fikk Jernbanedirektoratet i oppdrag av Samferdselsdepartementet å vurdere tiltak for å oppnå bedre vedlikehold av tog og utvikling av verksteder med frist 31. januar 2024. Oppdraget skal løses i tett samarbeid med Norske tog og Bane NOR, og Norske tog må være forberedt på at anbefalingene vil kunne påvirke selskapets ansvarsområder, og dermed gi økt arbeidsmengde.
- Norske tog vil intensivere arbeidet med å få bedre tilgang til systemer og oppdaterte vedlikeholdsdata (for

operatører, vedlikeholder og Bane NOR). Bedre tilgang på data vil bidra til en mer helhetlig og effektiv drift av vedlikeholdsprosesser på tvers av systemer og organisasjoner, og dermed sørge for at togene opprettholder lengst mulig levetid. Norske Tog har som mål å påta seg ansvaret for etablering og drift av IT-systemer om bord, samt for kommunikasjonen mellom tog og land. Selskapet planlegger også å oppgradere nettverket ombord i tog for å styrke datakommunikasjonen mellom tog og land.

- Innføring av tilstandsbasert vedlikehold (CBM) er en særskilt satsing i Norske togs strategi for å sikre bedre og mer effektivt vedlikehold, samt å redusere vedlikeholdskostnader på sikt. Dette arbeidet vil få fart i 2024.
- Norske tog vil i 2024 søke Finanstilsynet om konsesjon til å opprette et Captive. Målet med Captivet er på sikt å oppnå lavere forsikringskostnader, noe som vil være en besparelse for sektoren.

Oslo, 14. februar 2024



Jan Morten Ertsaas
Styreleder




Espen Opedal
Styremedlem



Anita Meidell
Styremedlem



Razieh Nejati Fard
Styremedlem/
Ansattrepresentant



Vidar Larsen
Styremedlem/
Ansattrepresentant

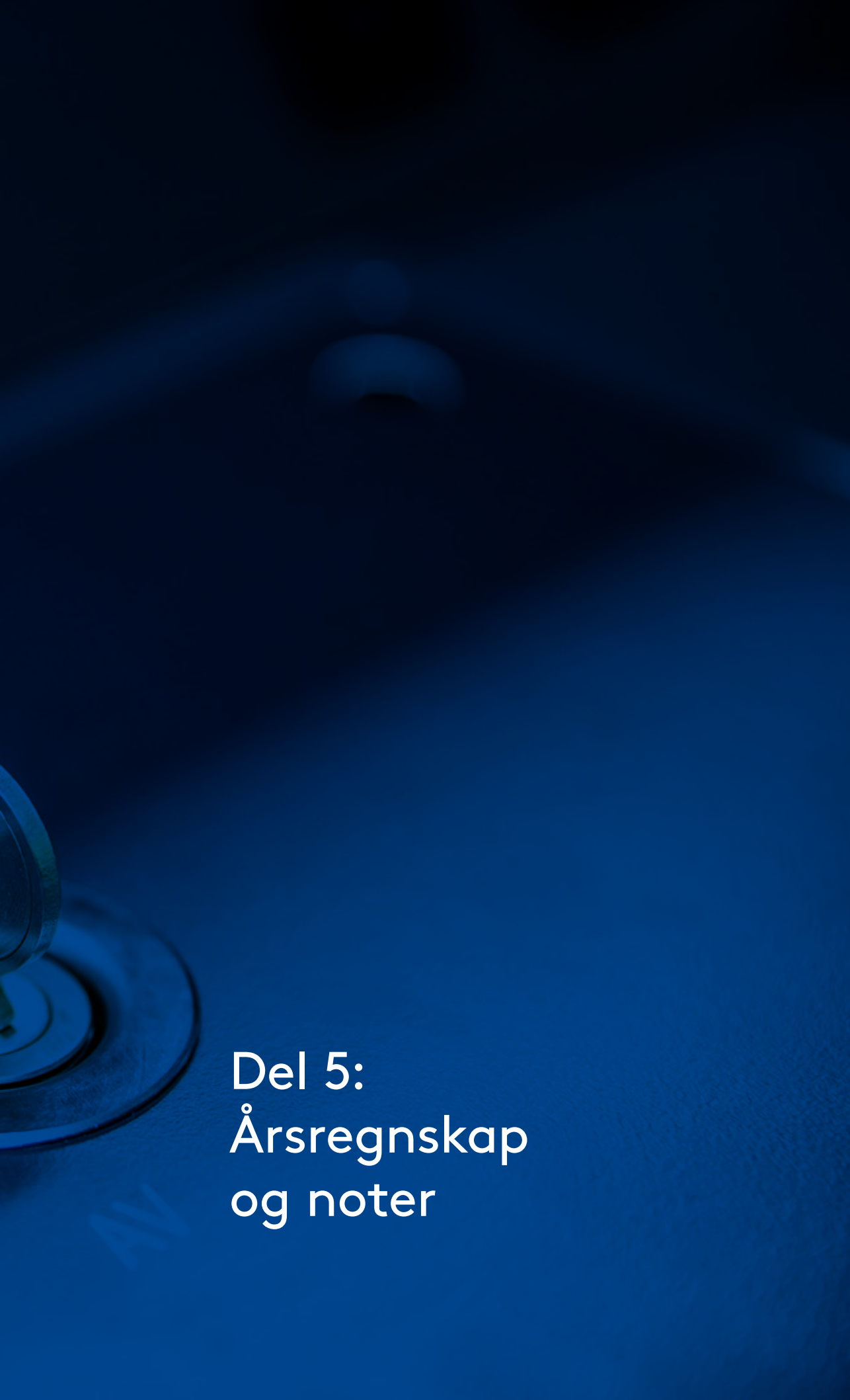


Øystein Risan
Administrerende direktør



Et tog som er på verkstedet i Lodalen.





Del 5:
Årsregnskap
og noter

Innhold i regnskapet

Resultat	122
Balanse	123
Kontantstrømoppstilling	124
Egenkapitalutviklingen	125
Noter for årsregnskapet 2023	126
1. Generell informasjon og sammendrag av de viktigste regnskapsprinsippene	126
2. Inntektsinformasjon	129
3. Personalkostnader	130
4. Andre kostnader	130
5. Finansielle poster	131
6. Pensjoner og lignende forpliktelser	131
7. Urealiserte verdiendringer	132
8. Skatter	132
9. Sikringsbokføring	133
10. Varige driftsmidler	134
11. Leiefordringer og andre fordringer	136
12. Derivater	136
13. Finansielle instrumenter etter kategori	138
14. Kontanter og bankinnskudd	139
15. Aksjekapital og overkurs	139
16. Lånegjeld	140
17. Resultatførte leiekostnader og leieavtaler	142
18. Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	143
19. Finansiell risikostyring	144
20. Nærstående parter	146
21. Ytelser til ledende ansatte og styremedlemmer	147
22. Betingede utfall	148
23. Hendelser etter balansedagen	148
Erklæring fra styret og daglig leder ved årsoppgjøret 2023	148
APM	149
Revisors beretning	150

Resultat

Resultat (Alle tall i TNOK)	Noter	2023	2022
Utleie av tog	2	1 442 890	1 302 424
Andre inntekter	2	4 561	35
Driftsinntekter	2	1 447 451	1 302 459
Lønn og andre personalkostnader	3	56 425	46 486
Avskrivninger og nedskrivninger	10	746 612	760 068
Andre kostnader	4	243 623	188 961
Sum driftskostnader		1 046 660	995 515
Driftsresultat		400 791	306 944
Finansielle poster			
Finansinntekter	5	105 617	73 302
Finanskostnader	5, 6	-293 534	-253 889
Urealiserte verdiendringer	7	-3 956	18 027
Sum finansielle poster		-191 873	-162 560
Resultat før skattekostnad		208 918	144 384
Skattekostnad	8	46 101	37 987
Periodens resultat		162 817	106 397
Periodens resultat tilordnes			
Aksjonærene i morselskapet		162 817	106 397

Utvidet resultat

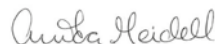
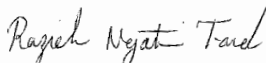
Årets resultat		162 817	106 397
Poster som kan reklassifiseres over resultatet			
Sikringsbokføring-valutasikring urealisert	9	23 276	9 695
Skatt relatert til poster som kan reklassifiseres	8	-5 121	-2 133
Sikringsbokføring-valutasikring realisert	9	20 057	-5 586
Skatt relatert til poster som kan reklassifiseres	8	-4 413	1 229
Poster som ikke skal reklassifiseres over resultatet			
Estimatavvik pensjoner	6	376	364
Skatt relatert til poster som ikke kan reklassifiseres	8	-82	-80
Periodens totalresultat		196 911	109 886
Totalresultat tilordnes			
Aksjonærene i morselskapet		196 911	109 886

Balanse

Balanse (Alle tall i TNOK)	Noter	31/12/2023	31/12/2022
Eiendeler			
Varige driftsmidler	10	13 369 982	12 077 287
Sum anleggsmidler		13 369 982	12 077 287
Leiefordringer og andre fordringer	11	150 677	103 990
Derivater	12, 13	19 939	585 610
Kontanter og bankinnskudd	14	367 807	538 207
Sum omløpsmidler		538 423	1 227 807
Sum eiendeler		13 908 405	13 305 094
Egenkapital og gjeld			
Aksjekapital og overkurs	15	2 400 000	2 400 000
Annen, opptjent egenkapital		1 194 381	1 031 270
Sikringsreserve		11 534	-21 000
Sum egenkapital		3 605 915	3 410 270
Lån	16	8 208 444	6 993 873
Utsatt skatt	8	885 963	830 603
Pensjonsforpliktelse	6	1 327	1 614
Andre avsetninger for forpliktelse	17	41 466	37 133
Sum langsiktig gjeld		9 137 200	7 863 223
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	18	196 158	220 999
Lån	12, 16	954 483	1 775 776
Derivater	12, 13	14 649	34 827
Sum kortsiktig gjeld		1 165 289	2 031 601
Sum egenkapital og gjeld		13 908 405	13 305 094

Oslo, 14. februar 2024


Jan Morten Ertsaas
Styreleder

Espen Opedal
Styremedlem

Anita Meidell
Styremedlem

Razieh Nejati Fard
Styremedlem/
ansattrepresentant

Vidar Larsen
Styremedlem/
ansattrepresentant

Øystein Risan
Administrerende direktør

Kontantstrømoppstilling

Kontantstrømoppstilling (Alle tall i TNOK)	Noter	2023	2022
Årsresultat før skatt		208 918	144 384
Finansielle poster		162 012	209 186
Andre finansposter		39 057	-59 965
Av- og nedskrivning i resultatregnskapet	10	746 612	760 068
Forskjell kostnadsført og inn-/utbetaling pensjon		43	-1 156
Salgssum		4 061	15 419
Tap/(Gevinst) ved salg av driftsmidler		-4 061	-
Endring i kortsiktige fordringer og gjeld*		-77 147	397 835
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter		1 079 496	1 465 770
Kjøp av varige driftsmidler	10	-1 949 342	-1 424 292
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		-1 949 342	-1 424 292
Betalte renter obligasjonslån		-300 662	-266 842
Renteinntekter		68 373	38 506
Opptak av kort- og langsiktig lån	16	2 550 000	1 600 000
Nedbetaling av kort- og langsiktig lån	16	-1 618 750	-1 650 000
Betaling av avdrag leieforpliktelser**	17	-11 226	-7 209
Netto kontantstrøm til finansieringsaktiviteter		687 735	-285 545
Endring i kontanter og bankinnskudd i perioden		-182 111	-244 067
Kontanter og bankinnskudd ved periodens begynnelse	14	538 207	787 493
Valutagevinst/tap på kontanter og bankinnskudd		11 712	-5 220
Kontanter og bankinnskudd ved periodeslutt		367 807	538 207

*Korrigert for tilgang/avgang leieforpliktelser IFRS16.

**Denne linjen er ny for 2023. Leasing er skilt ut fra operasjonell kontantstrøm til finansiell og det medfører endring i tallene for 2022 presentert i årsregnskapet per 31.12.2023.

Egenkapitalutviklingen

2023 (Alle tall i TNOK)	Noter	Aksje- kapital	Overkurs	Spesifikasjon sikrings- reserve	Opptjent egenkapital	Sum
Egenkapital 1. januar 2023		100 000	2 300 000	-21 000	1 031 270	3 410 270
Periodens resultat		-	-	-	162 817	162 817
Fra utvidet resultat		-	-	33 800	294	34 094
Ført direkte mot sikringsreserve	9	-	-	-1 265	-	-1 265
Egenkapital 31. desember 2023		100 000	2 300 000	11 534	1 194 381	3 605 915

2022 (Alle tall i TNOK)	Noter	Aksje- kapital	Overkurs	Spesifikasjon sikrings- reserve	Opptjent egenkapital	Sum
Egenkapital 1. januar 2022		100 000	2 300 000	-27 861	924 590	3 296 730
Årets resultat		-	-	-	106 397	106 397
Fra utvidet resultat		-	-	3 205	284	3 489
Ført direkte mot sikringsreserve	9	-	-	3 655	-	3 655
Egenkapital 31. desember 2022		100 000	2 300 000	-21 000	1 031 270	3 410 270

1. Generell informasjon og sammendrag av viktige regnskapsprinsipper

Generell informasjon

Norske tog AS ble stiftet 16. juni 2016.

I Meld. St. 27 (2014-2015) ble det slått fast at persontogmateriell som tidligere var eid av VyGruppen AS (tidligere NSB) skulle samles i en statlig kontrollert materielleier for å sikre lave etableringshindringer og konkurranse på like vilkår.

Formål og virkeområdet for selskapet

Selskapets virksomhet er å anskaffe, eie og forvalte togmateriell, som fortrinnsvis skal brukes til utførelse av persontransport med tog som offentlig tjenesteforpliktelse. Selskapets togmateriell skal tilbys på konkurranse-nøytrale vilkår. Selskapet har også en rådgiverfunksjon overfor staten. Selskapet skal ha effektiv drift.

Norske tog AS har hovedkontor i Oslo.

Alle aksjene i Norske tog AS eies av Samferdselsdepartementet.

Årsregnskapet for 2023 ble vedtatt av styret 14. februar 2024.

Alle tall i rapporten er oppgitt i TNOK, med mindre annet fremgår av teksten.

Rammeverk for regnskapsavleggelsen

Selskapsregnskapet til Norske tog AS er utarbeidet i samsvar med IFRS[®] Accounting Standards som godkjent av EU og fortolkninger fra IFRS[®] fortolkningskomité (IFRIC).

Nedenfor beskrives de viktigste regnskapsprinsippene som er benyttet ved utarbeidelsen av selskapsregnskapet.

Selskapsregnskapet er utarbeidet basert på historisk kost prinsippet med unntak av finansielle derivater, enkelte finansielle eiendeler og forpliktelser.

I tallene til 2022 kontantstrømpoppstilling er noen linjer reklassifisert. Betaling av avdrag leieforpliktelser ble lagt inn som

førte til endringer i «Andre finansposter» og «Endring i kortsiktige fordringer og gjeld». 2022 og 2023 tallene er sammenlignbare.

Selskapsregnskapet er avlagt under forutsetningen om fortsatt drift.

Viktige forutsetninger og regnskapsestimater

Anvendelse av selskapets regnskapsprinsipper innebærer bruk av estimater og forutsetninger. Estimater og forutsetninger evalueres løpende og er basert på historisk erfaring kombinert med forventninger om fremtidige hendelser som anses å være sannsynlige på vurderingstidspunktet.

Områder hvor bruk av estimater og forutsetninger er vesentlige for selskapsregnskapet:

Finansielle eiendeler og gjeld til virkelig verdi

Selskapet har langsiktig gjeld, finansielle derivater og enkelte finansielle eiendeler, regnskapsført til virkelig verdi.

Ved beregning av virkelig verdi benyttes estimater som i hovedsak baserer seg på observerbare priser som kan endres over tid. Endringer i forutsetningene vil medføre endringer i balanseførte verdier med verdiendring over resultatet.

Varige driftsmidler

Selskapet vurderer løpende forventet brukstid og restverdi på anleggsmidler. Dette har betydning for de årlige avskrivningene. Videre vurderer selskapet anleggsmidlenes verdi og hvorvidt det er indikatorer på verdifall. Ved indikatorer på at gjennvinnbart beløp er lavere enn bokført verdi, gjennomføres en nedskrivningsvurdering. Disse vurderingene involverer en stor grad av skjønn.

Pensjonsforpliktelser

Selskapet har en driftspensjon for ansatte som ikke vil klare å opparbeide seg rett til AFP i den nye innskuddsordningen. Denne forpliktelsen vil kun

bli utbetalt hvis ansatte pensjonerer seg før de fyller 67 år.

Segmentinformasjon

Norske tog AS har kun et segment som er utleie av tog.

Valuta

Funksjonell valuta og presentasjonsvaluta

Regnskapet er presentert i norske kroner, som både er den funksjonelle valutaen og presentasjonsvalutaen til selskapet.

Driftsinntekter og -kostnader, innkjøp samt finansieringskostnader er i all hovedsak i NOK, CHF og EUR. Transaksjoner i fremmed valuta regnes om til funksjonell valuta på transaksjonstidspunktet. Valutagevinster og -tap som oppstår ved omregning av poster i fremmed valuta resultatføres.

Selskapets virksomhet drives kun i Norge.

Inntektsføring

Selskapets inntekter kommer fra utleie av togmateriell. Leieavtalene klassifiseres som operasjonelle leieavtaler etter IFRS 16, og inntektene periodiseres lineært over leieperioden da utleieavtalene i sin helhet er basert på faste priser. Leieavtalene forskuddsfaktureres hver måned. Inntekter fra utleie er ikke omfattet av virkeområdet til IFRS 15; selskapet vurderer utleie av tog til persontransport til å være omfattet av IFRS 16. Grunnen til denne konklusjonen er at selskapene som opererer togene i den daglige driften er en leiekontrakt som overfører retten til å bruke den underliggende eiendelen for en periode mot et vederlag. Da kunden mottar alle de økonomiske fordelene fra bruken av eiendelene; samt at får bestemme hvordan og til hvilket formål eiendelen brukes.

Varige driftsmidler

Varige driftsmidler balanseføres til anskaffelseskost, med fradrag for avskrivninger. Anskaffelseskost inkluderer kostnader knyttet direkte til anskaffelsen av driftsmidlet, slik at det er klart til bruk.

Etterfølgende utgifter balanseføres når det er sannsynlig at fremtidige økonomiske fordeler knyttet til utgiften vil tilflyte selskapet og utgiften kan måles pålitelig. Øvrige reparasjons- og vedlikeholds-kostnader føres over resultatet i den perioden utgiftene pådras.

Når det gjelder balanseføring av større prosjekter så regnskapsføres dette på disse tidspunktene:

1. Betaling av forskudd ved kontraktsinngåelse klassifiseres som forskuddsbetaling delleveranse tog (se note 10)
2. Ved oppnådde fremdriftsmilepæler faktureres Norske tog (PTO) og kostnaden klassifiseres som forskuddsbetaling delleveranse tog (se note 10)
3. Ved overlevering av togsett til Norske tog AS og videre til kunde aktiveres delleveranse tog og estimert gjenværende kost som transportmiddel for avskrivning
4. Ved mottak av slutfaktura (FTO) avregnes estimert aktivering for avskrivning

Lånekostnader (såkalte byggelånsrenter) som påløper ved konstruksjon av driftsmidler aktiveres som del av anlegg under utførelse, og inngår i avskrivningsgrunnlaget. Grunnlaget for beregningen av disse lånekostnadene er den balanseførte verdien på de prosjektene det gjelder. Renta som blir brukt til beregningen er til enhver tid selskapets snittrente på låneporteføljen.

Driftsmidler avskrives etter den lineære metode, slik at anleggsmidlenes anskaffelseskost avskrives til restverdi over forventet brukstid, som er innenfor følgende intervall:

Ved enkelttilfeller kan det forekomme at noen driftsmidler har mindre levetid igjen enn de nedenfor nevnte 10 år; da vil avskrivningstiden være forventet levetid på driftsmiddelet. Avskrivningstiden for bruksrettigheter er leieperioden hvis mindre enn driftsmiddelets forventede levetid.

Kjøretøy 10 – 30 år
Bruksrettigheter (IFRS 16) 2 – 12 år

Avskrivningsmetode, driftsmidlenes brukstid, samt restverdi, vurderes på hver balansedag og endres hvis nødvendig.

Gevinst og tap ved avgang av driftsmidler resultatføres og utgjør forskjellen mellom salgspris og balanseført verdi.

IFRS 16 Leieavtaler

Definisjonen av en leiekontrakt er knyttet til begrepet om kontroll av eiendelen. IFRS 16 fastsetter om kontrakten inneholder en leiekontrakt på bakgrunn av om en kunde har rett til å kontrollere bruken av en identifisert eiendel i en periode mot et vederlag. På tiltredelsesdato for en leieavtale beregner Norske tog som leietaker forpliktelsen til nåverdien av fremtidige leiebetalinger. Samtidig beregnes en tilsvarende eiendel som gjenspeiler retten til å anvende den underliggende eiendelen i leieperioden (bruksrett eiendelen). Leieforpliktelsen måles til nåverdien av gjenstående leiebetalinger neddiskontert ved bruk av marginal lånerente.

Utleie

Norske tog AS sine inntekter i form av utleie vil være omfattet av IFRS 16. Da leietaker fullt ut har bruk-, tilgang- og alle økonomiske fordeler til de leide eiendelene i leieperioden anser vi leiekontrakten å være i henhold til IFRS 16 (operasjonell lease).

Innleie

I henhold til IFRS 16 skal leietaker innarbeide alle leieavtaler i balansen, ved at forpliktelsene til å betale leie over leieperioden samt tilhørende rett til bruk av underliggende eiendel innregnes. For alle de leieavtalene som overfører retten til leietaker til å kontrollere bruken av en identifisert eiendel samt motta de økonomiske fordelene skal innregnes.

Nedskrivning

Driftsmidler som avskrives testes for verdifall kun når det foreligger indikatorer på at fremtidig inntjening ikke kan forsvare balanseført verdi.

Nedskrivning foretas hvis balanseført verdi er høyere enn gjenvinnbart beløp. Gjenvinnbart beløp er det høyeste av salgsverdi med fradrag for salgs-kostnader og bruksverdi.

Ved vurdering av verdifall, grupperes anleggsmidlene på det laveste nivået der det er mulig å skille ut uavhengige kontantstrømmer (kontantgenererende enheter). Ved hver rapporteringsdato

vurderes mulighetene for reversering av tidligere nedskrivninger.

Derivater og sikring

Selskapet inngår derivater for sikring av renter og valuta på langsiktig gjeld for å skape forutsigbarhet og for både å oppnå lavest mulig pris og forutsigbarhet i prisene.

Selskapet praktiserer sikringsbokføring for valutaterminer tilknyttet fremtidige kjøp, men ikke for rente- og valutawapper tilknyttet obligasjonslån – se note 9. Derivater balanseføres til virkelig verdi på tidspunkt for inngåelse av derivatkontrakt og justeres løpende til virkelig verdi over resultatet. Endringer i virkelig verdi på inngåtte derivatkontrakter knyttet til gjeld resultatføres som finansposter.

Det er inngått valutaterminkontrakter for å valutasikre fremtidige betalinger i henhold til inngått kontrakt for midtlivsoppgradering av togsett type 72 (lokaltog) som er inngått i EURO. Valutaterminkontraktene er innregnet til virkelig verdi. Sikringsbokføring med behandling som kontantstrømsikring er lagt til grunn i selskapet.

Den delen av verdiendringen av sikringsinstrumentet som vurderes å være effektiv sikring, innregnes i andre inntekter og kostnader (utvidet resultat) og er klassifisert som kontantstrømsikringsreserve i egenkapitalen. Ved betaling reklassifiseres tilhørende verdiendring fra kontantstrømsikringsreserve til varige driftsmidler (med klassifisering som anlegg under utførelse frem til midtlivsoppgradering er ferdigstilt).

De finansielle derivatene bokføres i henhold til IFRS 9.

Fordringer

Fordringer inkluderer kundefordringer og måles ved første gangs balanseføring til opprinnelig verdi som er vurdert å være virkelig verdi.

Ved senere måling vurderes kundefordringer til amortisert kost fastsatt ved bruk av effektivrentemetoden, fratrukket avsetning for påregnelige tap. Avsetning for tap regnskapsføres når det foreligger objektive indikatorer for at selskapet

ikke vil motta oppgjør i samsvar med opprinnelige betingelser.

Kontanter og bankinnskudd

Kontanter og bankinnskudd inkluderer bundne skattetrekksmidler og spesifiseres i note 14.

Dersom kassekreditt benyttes, er det inkludert i lån under kortsiktig gjeld.

Lån

Lån måles ved første gangs innregning til virkelig verdi justert for direkte henførbare transaksjonskostnader.

I etterfølgende perioder måles lånene som hovedregel til amortisert kost ved bruk av effektiv rentes metode slik at effektiv rente blir lik over lånets løpetid.

Selskapet har flere obligasjonslån hvor det er inngått tilhørende rente- og valuta-swapper. Der måling og rapportering til bruk av opsjon for måling til virkelig verdi gir mer relevant informasjon ved at inkonsistent måling av lån og tilhørende renteswap elimineres, eller i vesentlig grad reduseres, legges dette prinsippet til grunn for rapportering. Valg av prinsipp gjøres ved opptak av hvert enkelt lån og er bindende i lånets løpetid.

Skatt

Periodens skattekostnad består av betalbar skatt for perioden og endring i utsatt skatt.

Det er beregnet utsatt skatt på alle midlertidige forskjeller mellom skattemessige og regnskapsmessige verdier samt skattevirkninger av underskudd til fremføring. Utsatt skatt fastsettes ved bruk av skattesatser og skatteregler som er vedtatt på balansedagen. Utsatt skattefordel balanseføres i den grad det er sannsynlig at fordelene kan benyttes.

Utsatt skattefordel og utsatt skatt motregnes dersom det foreligger juridisk rett til å motregne, og det gjelder inntektsskatt som ilegges av samme

skattemyndighet for (i) samme skattepliktige foretak eller (ii) for forskjellig skattepliktige foretak hvor hensikten er å gjøre opp skatteposisjonene på netto- grunnlag.

Pensjonsforpliktelser

1.1.2019 gikk Norske tog over til en innskuddsbasert plan hvor selskapet betaler et bidrag til den ansattes fremtidige pensjon uten ytterligere forpliktelser etter at bidraget er betalt. Innskuddene kostnadsføres som personalkostnad.

Annen kortsiktig gjeld

Annen kortsiktig gjeld inkluderer leverandørgjeld og måles ved første gangs balanseføring til pålydende verdi som er vurdert å være virkelig verdi. Ved senere måling vurderes leverandørgjeld til amortisert kost fastsatt ved bruk av effektiv rente metoden.

Vurdering av virkelig verdi

Selskapet måler flere finansielle eiendeler og forpliktelser til virkelig verdi. For klassifisering av virkelig verdi benytter selskapet et system som reflekterer signifikansen av den input som brukes i utarbeidelse av målingene med følgende inndeling:

Nivå 1

Virkelig verdi måles ved bruk av kvoterte priser fra aktive markeder for identiske eiendeler eller forpliktelser.

Nivå 2

Virkelig verdi bestemmes ved å bruke input basert på andre observerbare faktorer, enten direkte (pris) eller indirekte (utledet fra priser) enn notert pris (brukt i nivå 1) for eiendelen eller forpliknelsen.

Nivå 3

Virkelig verdi måles med bruk av input som ikke baseres på observerbare markedsdata.

Finansielle eiendeler og forpliktelser klassifisert i nivå 1, 2 eller 3.

Nye og endrede regnskapsstandarder

Norske tog har implementert følgende endringer i regnskapsperioden med virkning fra 1. januar 2023:

- International Accounting Standards Board (IASB) har klaggjort vesentlighetsvurderinger om regnskapsprinsipper og definert regnskapsestimater. Endringene i IAS1 er ment å tydeliggjøre kravene til hvilke regnskapsprinsipper foretak skal gi opplysninger om, og hvilken informasjon som skal gis om disse regnskapsprinsippene. Ordlyden har blitt endret fra at foretak opplyser om viktige regnskapsprinsipper til at foretak skal opplyse om vesentlig informasjon om regnskapsprinsipper.
- IASB har også vedtatt å ta inn en definisjon av begrepet «regnskapsmessig estimat» i IAS 8 Regnskapsprinsipper, endringer i regnskapsmessige estimater og feil. Målet her har vært å klargjøre skillet mellom endringer i regnskapsmessige estimater og endringer i regnskapsprinsipper.
- Det har også kommet endringer i IFRS 17 Forsikringskontrakter. Endringene er vesentlige og relaterer seg i måten forsikringskontrakter måles på og hvordan inntjening og finansiell stilling for forsikringsforetakene blir presentert.

Endringene listet over har ingen implikasjon for tidligere regnskapsperioder, og er heller ikke forventet å ha vesentlig effekt på hverken denne eller fremtidige regnskapsperioder.

Nye standarder og fortolkninger ikke implementert på nåværende tidspunkt

IASB har kommet med endringer i IAS 1 når det gjelder hvordan man klassifiserer kortsiktige og langsiktige forpliktelser.

Endringen er ikke forventet å ha vesentlig effekt på kommende regnskapsperioder.

2. Inntektsinformasjon

Informasjon om viktige kunder

Norske tog har 4 kunder. Trafikkpakke 1 Sør – Oslo-Kristiansand (Go-Ahead), Trafikkpakke 2 Nord - Oslo-Bodø (SJ Norge AS). Trafikkpakke 3 Vest - Oslo-Bergen (Vy Tog). Disse 3 selskapene, sammen med VyGruppen AS står for 100 prosent av utleieinntektene.

Oversikt over fremtidige leieavtaler 2023 (Alle tall i TNOK)	Vygruppen	Go-Ahead Norge	SJ Norge	Vy Tog	Sum
Kontrakten utløper:	Des. 31	Des. 27	Des. 28	Des. 29	
Opsjoner på lengde av kontrakt:	1+1 år	1+1 år	1+1 år	1+1 år	
Leieavtaler neste år (2024)	874 576	107 305	264 981	92 528	1 339 390
Leieavtaler de neste 1-2 år (2025)	852 351	104 482	257 126	89 946	1 303 905
Leieavtaler de neste 2-3 år (2026)	824 570	92 450	242 904	86 637	1 246 561
Leieavtaler de neste 3-4 år (2027)	798 375	79 227	233 706	85 415	1 196 724
Leieavtaler de neste 4-5 år (2028)	776 402	-	210 501	83 644	1 070 547
Leieavtaler lengre enn 5 år (2029-)	2 173 885	-	-	76 941	2 250 826
Sum	6 300 159	383 464	1 209 218	515 112	8 407 953

Regjeringen tar for øyeblikket en sektorgjennomgang og skal konkludere på hvordan jernbanesektoren skal organiseres fremover.

I september signerte Norske tog en leieavtale med Vygruppen AS som gjelder transport av passasjerer på Østlandet (Østlandet 1 og Østlandet 2). Avtalen varer til 31.12.31.

(Alle tall i TNOK)		2023 % av utleieinntekter	2022 % av utleieinntekter
Vygruppen AS	954 858	66 %	853 131 66 %
Go-Ahead AS	111 097	8 %	109 241 8 %
SJ Norge AS	280 091	19 %	238 229 18 %
Vy Tog AS	96 845	7 %	101 823 8 %
Sum	1 442 890	100,00 %	1 302 424 100,00 %

3. Personalkostnader

(Alle tall i TNOK)	2023	2022
Lønn, inkludert arbeidsgiveravgift	68 266	63 428
Pensjonskostnader - ytelsesbaserte pensjonsordninger (note 6)	104	139
Pensjonskostnader - innskuddsbaserte pensjonsordninger	4 143	3 363
Andre personalkostnader	6 977	6 312
Andre personalkostnader - aktivering av timer på tilhørende prosjekter	-23 066	-26 755
Sum	56 425	46 486

Lønn og andre ytelser til administrerende direktør er omtalt i noten for ytelser til ledende ansatte og styremedlemmer (note 21).

	2023	2022
Gjennomsnittlig antall årsverk	61	56
Gjennomsnittlig antall ansatte	61	56

Tallene for 2022 har blitt endret fra 57 i 2022 årsrapporten til 56.

4. Andre kostnader

(Alle tall i TNOK)	2023	2022
Salgs- og administrasjonskostnader	2 249	2 270
Kostnader lokaler, leie maskiner, rep og vedlikehold	5 328	2 825
Modifikasjoner	50 577	45 441
Forsikring	100 348	61 722
Tap på anleggsmidler	-	15 419
IT, lisenser og kommunikasjon	32 717	22 128
Andre driftskostnader	52 404	39 157
Sum	243 623	188 961

Spesifikasjon av revisjonshonorar (eksklusive mva.):

(Alle tall i TNOK)	2023	2022
Lovpålagt revisjon	811	568
Andre attestasjonstjenester	566	245
Andre tjenester utenfor revisjon	74	74
Sum	1 450	887

5. Finansielle poster

(Alle tall i TNOK)	2023	2022
Renteinntekter swaper	31 418	32 904
Renteinntekter bank	24 444	8 917
Andre finansinntekter	35 462	35 324
Valutagevinst	14 294	-3 843
Sum	105 617	73 302
Rentekostnader	-351 771	-265 910
Balanseførte renter	71 678	20 755
Andre finanskostnader	-10 860	-7 358
Valutatap	-2 582	-1 377
Sum	-293 534	-253 889
Urealiserte verdiendringer (note 7)	-3 956	18 027
Sum finansielle poster	-191 873	-162 560

Andre finansinntekter består av amortisering av forskjellen på nominell verdi og virkelig verdi på obligasjonslån i forbindelse med virksomhetsoverdragelsen i 2016 fra VyGruppen 35 332 TNOK (2022:35 324), samt en gevinst på 130 TNOK i forbindelse med endring av leieavtale (note 17).

6. Pensjoner og lignende forpliktelser

Generelt

Selskapet har pensjonsordninger knyttet til alder-, uføre- og etterlattepensjon for ektefelle og barn. Nedenfor følger nærmere beskrivelse av type ordninger og hvordan disse er organisert.

Norske tog tilbyr alle ansatte en innskuddsordning i Sparebank 1. Pensjonskostnaden for 2023 og forpliktelsen pr 31.12.23 er for selskapet beregnet i samsvar med prinsippene i IAS 19 og den balanseførte pensjonsforpliktelse, som for selskapet utgjør 1 327 TNOK (2022: 1 614 TNOK), er vurdert å gi et forsvarlig, og i dag beste, uttrykk for selskapets forpliktelse hensyntatt estimert effekt av avvikling av ordningene.

Norske tog AS har opprettet en driftspensjon for de ansatte som ikke vil klare å opparbeide seg rett til AFP i den nye innskuddsordningen; 1 327 TNOK (2022: 1 614 TNOK) har blitt inkludert i pensjonsforpliktelsen pr 31.12.2023. Denne forpliktelsen vil kun bli utbetalt hvis de ansatte vil pensjonere seg før de fyller 67 år.

7. Urealiserte verdiendringer

Nedenfor følger samlet oversikt av urealiserte verdiendringer av eiendeler, gjeld og derivater som målt til virkelig verdi, tallene nedenfor gjelder kun selskapets lån og ikke valutaterminene som blir ført etter sikringsbokføring (se note 9).

(Alle tall i TNOK)	2023	2022
Urealisert rente og valutasikringsderivater	-568 002	113 083
Urealisert verdiendringer obligasjonslån	564 046	-95 056
Sum urealisert verdiendringer finansposter	-3 956	18 027

8. Skatter

Årets skattekostnad fremkommer slik (Alle tall i TNOK):	2023	2022
Betalbar skatt	-	-
Endring i utsatt skatt	-46 101	-37 987
Skattekostnad	-46 101	-37 987

Avstemming fra nominell til faktisk skattesats (Alle tall i TNOK):	2023	2022
Årsresultat før skatt	208 918	144 383
Forventet inntektsskatt etter nominell skattesats (22 %)	45 962	31 764

Skatteeffekten av følgende poster:

Andre ikke fradragsberettigede kostnader	139	139
For mye (-)/For lite (+) avsatt skatt tidligere år	-	6 083
Skattekostnad	46 101	37 987
Effektiv skattesats	22 %	26 %

Spesifikasjon av grunnlag for midlertidige forskjeller og underskudd til framføring:

2023 (Alle tall i TNOK)	01.01.	Res ført i per.	Ført mot utvid. Res	Overført til annen EK	31.12.
Fordel (+) / Forpliktelse (-)					
Driftsmidler	-6 187 115	-435 211	-	-	-6 622 326
Balanseførte leieavtaler	2 000	278	-	-	2 278
Verdiendring finansielle omløpsmidler	-18 027	21 983	-	-	3 956
Pensjonsforpliktelse	1 614	89	-376	-	1 327
Sikringsbokføring-valuta	-9 694	20 057	-43 333	1 621	-31 349
Underskudd til framføring	2 435 753	183 255	-	-	2 619 008
Sum brutto midlertidige forskjeller	-3 775 468	-209 549	-43 709	1 621	-4 027 106
Ikke balanseførte midlertidige forskjeller	-	-	-	-	-
Netto midlertidige forskjeller	-3 775 468	-209 549	-43 709	1 621	-4 027 106
Netto utsatt balanseført fordel/forpliktelse 22 %	-830 603	-46 101	-9 616	357	-885 963

Spesifikasjon av grunnlag for midlertidige forskjeller og underskudd til framføring:

2022 (Alle tall i TNOK)	01.01.	Res ført i per.	Ført mot utvid. Res	Overført til annen EK	31.12.
Fordel (+) / Forpliktelse (-)					
Driftsmidler	-5 694 894	-492 221	-	-	-6 187 115
Balanseførte leieavtaler	1 566	434	-	-	2 000
Verdiendring finansielle omløpsmidler	-23 841	5 814	-	-	-18 027
Pensjonsforpliktelse	2 406	-428	-364	-	1 614
Sikringsbokføring-valuta	40 363	-41 261	-4 109	-4 686	-9 694
Underskudd til fremføring	2 080 755	354 998	-	-	2 435 753
Sum brutto midlertidige forskjeller	-3 593 645	-172 664	-4 473	-4 686	-3 775 468
Ikke balanseførte midlertidige forskjeller	-	-	-	-	-
Netto midlertidige forskjeller	-3 593 645	-172 664	-4 473	-4 686	-3 775 468
Netto utsatt balanseført fordel/forpliktelse 22 %	-790 602	-37 987	-984	-1 031	-830 603

9. Sikringsbokføring

Terminkontrakter i valuta er inngått for å sikre anskaffelse i annen valuta enn norske kroner.

Per 31. desember 2023 har selskapet balanseført følgende sikringsinstrumenter:

Virkelig verdi valutaterminer (Alle tall i TNOK)	Valuta kjøpt	Valuta solgt	Nominelt beløp EUR	Sum markedsverdi	Forfall		
					1-6 mnd	6-12 mnd	Over 1 år
Eiendel	EUR	NOK	35 096	8 225	3 104	2 182	2 938
Forpliktelser	EUR	NOK	18 885	8 166	5 312	2 085	768

Per 31. desember 2022 har selskapet balanseført følgende sikringsinstrumenter:

Virkelig verdi valutaterminer (Alle tall i TNOK)	Valuta kjøpt	Valuta solgt	Nominelt beløp EUR	Sum markedsverdi	Forfall		
					1-6 mnd	6-12 mnd	Over 1 år
Eiendel	EUR	NOK	10 124	1 409	1 409	-	-
Forpliktelser	EUR	NOK	48 594	-24 627	-1 398	-2 298	-20 931

Spesifikasjon sikringsreserve (Alle tall i TNOK)

	2023	2022
Saldo 1. januar	-21 000	-27 860
Endring virkelig verdi	43 333	4 109
Reklassifisert til anlegg under utførelse ved betaling	-1 265	4 686
Reklassifisert til ordinært resultat	-	-
Utsatt skatt	-9 533	-1 935
Saldo 31. desember 2023	11 534	-21 000

Norske tog har inngått kontrakt med Alstom Transport Deutschland GmbH for midtlivsoppgradering av lokaltog Type 72 i EUR. Betalingene i kontrakten ble valutasikret. Se mer informasjon i note 1 – Prinsippnoten og note 19 finansiell risikostyring.

Valutasikringene er gjort basert på avtalt betalingsplan med leverandør, hvor terminkontraktene opprinnelig ble inngått mot forfallsdato på de forventede kontantstrømmene frem mot desember 2025. Endringer i prosjektet håndteres på lik linje med opprinnelig valutaeksponering, hvor behovet for valuta-sikring vurderes ut ifra selskapets valuta strategi og terskelverdier. Dersom en terminkontrakt forfaller uten at tilhørende

sikret betaling gjøres opp rulleres sikringen over til en ny termin-kontrakt eller sikres med valutainnskudd i bank. Oppgjør ved rulling er føres som realisert verdiendring over utvidet resultat.

Norske tog har som hovedprinsipp benyttet seg av sikrings-bokføring for valutasikringer. Dersom sikringsbokføring ikke kan benyttes eller at sikringsforholdet ikke oppfyller kravene i standarden vil effektene av sikringsinstrumentene resultatføres under finanspostene. Ineffektivitet vil oppstå dersom det skulle skje vesentlige endringer i valutaeksponeringen, enten i form av størrelse eller tid. Terminkontraktene skal da justeres tilsvarende. I 2023 og 2022 er det ikke ført effekter fra utvidet resultat over til ordinært resultat som følge av ineffektivitet.

10. Varige driftsmidler

(Alle tall i TNOK)	Maskiner og utstyr	Transportmidler	Delleveranse tog	Anlegg under utførelse	Bruksrett eiendom	Sum
Balanse 1. januar 2023						
Akkumulert anskaffelseskost	142 253	15 393 562	602 922	133 888	58 651	16 331 276
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-79 431	-4 157 330	-	-	-17 227	-4 253 989
Sum	62 821	11 236 232	602 922	133 888	41 423	12 077 287

Året 2023						
Inngående balanse	62 821	11 236 232	602 922	133 888	41 423	12 077 287
Tilgang	6 853	22 081	1 919 412	996	20 997	1 970 339
Balanseførte renter	-	-	-	71 678	-	71 678
Salg av togsett	-	-5 846	-	-	-	-5 846
Salg av togsett akk. avskr.	-	5 846	-	-	-	5 846
Tog til gjenvinning	-1 329	-12 951	-	-	-	-14 280
Tog til gjenvinning akk. avskr.	1 329	12 951	-	-	-	14 280
Avgang	-	-	-	-	-6 897	-6 897
Avgang akk. avskr.	-	-	-	-	4 186	4 186
Overført mellom anleggsgrupper	12 153	191 259	-382 532	179 119	-	-
Balanseførte renter aktivert	-	3 160	-	-3 160	-	-
Årets avskrivning	-24 123	-712 255	-	-	-10 235	-746 612
Sum	57 705	10 740 477	2 139 803	382 521	49 476	13 369 982

Balanse 31. desember 2023						
Akkumulert anskaffelseskost	159 930	15 597 111	2 139 803	382 521	72 751	18 352 117
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-102 225	-4 856 634	-	-	-23 276	-4 982 135
Sum	57 705	10 740 477	2 139 803	382 521	49 476	13 369 982

(Alle tall i TNOK)	Maskiner og utstyr	Transportmidler	Delleveranse tog	Anlegg under utførelse	Bruksrett eiendom	Sum
Balanse 1. januar 2022						
Akkumulert anskaffelseskost	130 079	13 889 127	192 628	710 890	59 280	14 982 003
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-60 229	-3 504 174	-	-	-10 771	-3 575 174
Sum	69 850	10 384 953	192 628	710 890	48 509	11 406 830

Året 2022

Inngående balanse	69 850	10 384 953	192 628	710 890	48 509	11 406 830
Tilgang	951	41 034	1 059 210	323 097	6 073	1 430 365
Balansførte renter	-	-	-	20 755	-	20 755
Tog til gjenvinning	-316	-101 531	-	-	-	-101 848
Tog til gjenvinning akk. avskr.	284	80 968	-	-	-	81 253
Overført mellom anleggsgrupper	11 540	1 502 435	-648 916	-858 357	-6 703	-
Balansførte renter aktivert	-	62 497	-	-62 497	-	-
Årets avskrivning	-19 487	-734 125	-	-	-6 456	-760 068
Sum	62 821	11 236 232	602 922	133 888	41 423	12 077 287

Balanse 31. desember 2022

Akkumulert anskaffelseskost	142 253	15 393 562	602 922	133 888	58 651	16 331 276
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-79 431	-4 157 330	-	-	-17 227	-4 253 989
Sum	62 821	11 236 232	602 922	133 888	41 423	12 077 287

Selskapets tog har en forventet levealder mellom 10 til 30 år når de blir satt i trafikk. Grunnen til forskjellen i levealder er dekomponering av togene i henhold til IAS 16. Togstammen blir normalt avskrevet over 30 år, mens innsiden av togene (seter, gulv, etc) blir avskrevet over 10-15 år. Selskapet avskriver også kontormøbler, software, computere, teknisk utstyr – hvor avskrivningstiden kan bli så lite som 3 år.

Delleveranse tog: Delleveranse av tog består utelukkende av forskuddsbetalinger i henhold til avtaler. Her har det ikke vært noen form for fysisk leveranse av tog til Norske tog. Ved overtakelse av nye tog krediteres forskuddet som har blitt betalt og omposteres umiddelbart til anlegg under utførelse i påvente av aktivering.

Anlegg under utførelse: Anlegg under utførelse består av togsett som er levert til Norske tog, men enda ikke levert til operatør og tatt i bruk. Ved operatørens overtakelse av togsett

aktiveres hele verdien av respektive togsett som Transportmidler og avskrivningen starter. Anlegg under utførelse inneholder også høy-kost komponenter, endringsordre eller mindre prosjekter som skal inngå i togets eller annen avtalt leveranse, og hvor levering er utført, men toget eller leveransen er ikke aktivert.

Maskiner og utstyr: Består av IT-systemer, IT-utstyr og inventar som ikke er direkte knyttet til togene.

Bruksrett eiendom: Består av leieavtaler som er regnskapsført i henhold til IFRS 16 Leiekontrakter. Leiekontrakter på denne posten består i all hovedsak av leie av lagerlokaler, kontorlokaler og leie av spor.

Balansførte renter for 2023 er 71 678 TNOK (2022: 20 755 TNOK). Rentesaften for 2023 er gjennomsnittlig 3,53 % (2022: 2,24 %).

11. Leiefordringer og andre fordringer

(Alle tall i TNOK)	2023	2022
Leiefordringer	11 346	9 366
Avsetning for tap	-	-
Kundefordringer netto	11 346	9 366
Forskuddsbetalinger	126 811	92 775
Andre fordringer	12 520	1 850
Sum leiefordringer og andre fordringer	150 677	103 990
Sum	150 677	103 990

Refererer til note 19 for kreditt risiko og grunnen til at det ikke anses nødvendig for avsetning for tap på leiefordringer.

Forfalte fordringer med fordeling etter forfallstidspunkt (Alle tall i TNOK):	2023	2022
Forfalte fordringer på balansedagen	1 237	3 605
Fordringer forfalt med 0 - 2 mnd	-	2 531
Fordringer forfalt med 2 - 6 mnd	2	503
Fordringer forfalt med mer enn 6 mnd	-	571
Sum	1 239	7 210

12. Derivater

Sikrings-objekt	Sikrings-instrument økonomisk sikring	Valuta	Hoved-stol	Betale/motta	Forfalls-dato	Måle-prinsipp lån	Rente	Regn-skapslinje
Obligasjonslån 400 MNOK	Rentebytteavtale	NOK	200 000	Motta	11.03.2025	Amortisert kost	NIBOR 3M + Margin	Kortsiktige derivater
Obligasjonslån 400 MNOK	Rentebytteavtale	NOK	200 000	Betale	11.03.2025	Amortisert kost	Fastrente	Kortsiktige derivater
Obligasjonslån 400 MNOK	Rentebytteavtale	NOK	200 000	Motta	11.03.2025	Amortisert kost	NIBOR 3M + Margin	Kortsiktige derivater
Obligasjonslån 400 MNOK	Rentebytteavtale	NOK	200 000	Betale	11.03.2025	Amortisert kost	Fastrente	Kortsiktige derivater

(Alle tall i TNOK)	2023				2022			
	Eiendeler		Forpliktelser		Eiendeler		Forpliktelser*	
	Kortsikt.	Langsikt.	Kortsikt.	Langsikt.	Kortsikt.	Langsikt.	Kortsikt.	Langsikt.
Sikringsinstrumenter (VV ført over utvidet resultat)								
Valutaterminer	5 287	2 938	8 166	-	1 409		3 696	20 931
Andre sikringsforhold (VV ført over ordinært resultat)								
Rente- og valutaswapper			-		584 201		-	
Rente swapper	11 714		6 483		-		10 200	
Sum	17 001	2 938	14 649	-	585 610	-	13 896	20 931

*Endret fordeling på korte- og langsiktige forpliktelser sammenlignet med årsrapporten for 2022.

Selskapet benytter sikringsbokføring for valutaterminer tilknyttet midtlivsoppgradering av lokaltog type 72. Verdiendringer med måling av derivater til virkelig verdi resultatføres løpende over utvidet resultat. Når det gjelder håndteringen av derivatene oppstått fra sikringsbokføring så viser selskapet til note 1 for prinsipiell regnskapsføring, note 19 for selskapets risikovurdering og note 9 for selve sikringsbokføringen.

Rente- og valutaswapper

Norske tog har siden opprettelsen av selskapet utstedt lån i obligasjonsmarkedet. Obligasjonslån med løpetid over 5 år tas opp i fast rente. Omtrent 1/3 av utstedelsene fra Norske tog har vært 5 års løpetid eller kortere, og er tatt opp til flytende rente. Lån i utenlandsk valuta byttes til norske kroner gjennom kombinerte rente- og valutaavtaler. Videre benytter Norske tog rentebytteavtaler på lån i norske kroner for å redusere renterisikoen og oppnå ønsket rentestruktur på gjelden. Bytteavtaler med vesentlig verdi i årsregnskapet for 2023 er knyttet til et utestående obligasjonslån med flytende rente, som er swappet til fast rente for hele løpetiden av lånet. Den nominelle hovedstolen på utestående renteswapper per 31. desember 2023 var 400 MNOK (2022: 1 569 MNOK). Per 31. desember 2023 varierte den faste renten fra 2,34 % til 2,35 % (2022: 2,34 % til 2,35 %).

13. Finansielle instrumenter etter kategori

Eiendeler 31. desember (Alle tall i TNOK)	Eiendeler til virkelig verdi over resultatet		Eiendeler til virkelig verdi over utvidet resultatet		Andre eiendeler til amortisert kost		Sum	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Derivater	11 714	584 201	8 225	1 409			19 939	585 610
Kundefordr. og andre fordringer (ekskl. forskuddsbetaling)	-	-	-	-	150 677	103 990	150 677	103 990
Kontanter og bankinnskudd	-	-	-	-	367 807	538 207	367 807	538 207
Sum	11 714	584 201	8 225	1 409	518 485	642 198	538 423	1 227 807

Forpliktelser 31. desember (Alle tall i TNOK)	Eiendeler til virkelig verdi over resultatet		Eiendeler til virkelig verdi over utvidet resultatet		Andre eiendeler til amortisert kost		Sum	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Lån (ekskl. finansielle leieavtaler)	100 497	1 545 494			9 062 430	7 224 154	9 162 927	8 769 649
Finansielle leieavtaler					51 754	43 424	51 754	43 424
Derivater	6 483	10 200	8 166	24 627			14 649	34 827
Leverandørgjeld og annen korts. gjeld eks. lovpålagte forpl.					217 991	212 411	217 991	212 411
Sum	106 979	1 555 694	8 166	24 627	9 332 175	7 479 989	9 447 321	9 060 311

Alle lån og derivater målt til virkelig verdi ligger på nivå 2.

For mer informasjon om eiendeler til virkelig verdi over utvidet resultat – se prinsippnotene og note 9 sikringsbokføring.

Stock exchange	ISIN	Beløp	Forfallsdato	Måleprinsipp
Luxembourg SE	NO0010837271	550 MNOK	26.02.2024	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0010870009	400 MNOK	11.03.2025	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0010837289	650 MNOK	26.11.2025	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0010703556	500 MNOK	18.02.2026	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0011115495	750 MNOK	15.10.2026	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0010635428	1150 MNOK	20.01.2027	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0010823792	750 MNOK	12.06.2028	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0010870017	900 MNOK	11.12.2029	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0011115487	1250 MNOK	05.10.2030	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0012851890	900 MNOK	28.02.2033	Amortisert kost
Luxembourg SE	NO0012851908	900 MNOK	01.03.2038	Amortisert kost

Opplysninger om virkelig verdi (som beskrevet i prinsippnoten):

Nivå 1: Virkelig verdi måles ved å bruke kvoterte priser fra aktive markeder for identiske eiendeler eller forpliktelser.

Nivå 2: Virkelig verdi bestemmes ved å bruke input basert på andre observerbare faktorer, enten direkte (pris) eller indirekte (utledet fra priser) enn notert pris (brukt i nivå 1) for eiendelen eller forpliktelsen.

Nivå 3: Virkelig verdi måles med bruk av input som ikke baseres på observerbare markedsdata.

14. Kontanter og bankinnskudd

(Alle tall i TNOK)	2023	2022
Kontanter og bankinnskudd	367 807	538 207

Herav bundne skattetrekksmidler 7 232 TNOK (2022: 2 948 TNOK).

15. Aksjekapital og overkurs

	Antall aksjer	Aksjekapital (TNOK)	Overkurs (TNOK)	Sum (TNOK)
Aksjer 1. januar 2023	100	100 000	2 300 000	2 400 000
Aksjer 31. desember 2023	100	100 000	2 300 000	2 400 000

Selskapet har kun en aksjeklasse, hver aksje pålydende NOK 1 000 000,-

16. Lånegjeld

Langsiktige lån (Alle tall i TNOK)	2023	2022
Obligasjonslån målt til virkelig verdi	65 068	100 497
Obligasjonslån målt til amortisert kost	8 143 376	6 893 376
Sum	8 208 444	6 993 873

Kortsiktige lån (Alle tall i TNOK)		
Kortsiktig del av langsiktig gjeld til virkelig verdi	35 429	1 368 128
Kortsiktig del av langsiktig gjeld til amortisert kost	-	-
Andre lån	919 054	407 648
Sum	954 483	1 775 776
Sum lån	9 162 926	8 769 648

Endring av kort- og langsiktige lån i løpet av året 2023 (TNOK)	Sum	KG-VV	KG-Amort.	LG-vv	LG-Amort
Inngående balanse lån til	8 769 648	1 368 128	407 648	100 497	6 893 376
Opptak av nye lån	2 550 000	-	750 000	-	1 800 000
Nedbetaling av lån	-1 618 750	-768 750	-850 000	-	-
Reklassifisering av lån	-	-	550 000	-	-550 000
Overføring fra langsiktig til kortsiktig lån-virkelig verdi	-	-	-	-	-
Amortisering	-35 429	-	-	-35 429	-
Betalte renter	-256 733	-	-256 733	-	-
Påløpte renter	318 139	-	318 139	-	-
Endring virkelig verdi i tilknytning til nedbetaling lån	-	-	-	-	-
Endring virkelig verdi	-563 949	-563 949	-	-	-
Sum lån	9 162 926	35 429	919 054	65 068	8 143 376
			954 483		8 208 444

Endring av kort- og langsiktige lån i løpet av året 2022 (TNOK)	Sum	KG-VV	KG-Amort.	LG-vv	LG-Amort
Inngående balanse lån til	8 766 048	35 332*	463 771*	1 373 569	6 893 376
Opptak av nye lån	1 600 000	-	1 600 000	-	-
Nedbetaling av lån	-1 650 000	-	-1 650 000	-	-
Overføring fra langsiktig til kortsiktig lån-virkelig verdi	-	768 750	-	-768 750	-
Amortisering	-35 332	-	-	-35 332	-
Betalte renter	-237 250	-	-237 250	-	-
Påløpte renter	231 127	-	231 127	-	-
Endring virkelig verdi i tilknytning til nedbetaling lån	-	-	-	-	-
Endring virkelig verdi	95 056	564 046	-	-468 990	-
Sum lån	8 769 648	1 368 128	407 648	100 497	6 893 376
			1 775 776		6 993 873

*Fordelingen på inngående balanse kortsiktig gjeld til virkelig verdi og under amortisert kost i 2022 har endret seg sammenlignet med årsrapporten for 2022.

Alle eksisterende obligasjonslåns-utstedelser er tatt opp under låneprogrammet Euro Medium Term Note (EMTN-programmet). EMTN-programmet inneholder ingen finansielle covenants, men en valgfri eierskapsklausul som omhandler at staten skal eie 100 % av Norske tog AS.

Norske tog har en syndikert trekkfasilitet på 3 000 MNOK som har et covenants krav om minimum egenkapitalandel på 20 %.

Virkelig verdi av kredittmarginen på obligasjonslån er basert på markedsobservasjoner fra banker og prisingen/kursen på obligasjonene i annenhånds markedet.

Forfall kortsiktige lån er som følger (Alle tall i TNOK):	2023	2022
6 måneder eller mindre	750 000	1 879 680
Forfall for langsiktige lån er som følger (Alle tall i TNOK):	2023	2022
Mellom 1 og 2 år (år 2024)	1 050 000	756 688
Mellom 2 og 5 år (årene 2025-2027)	3 150 000	3 949 854
Over 5 år (fra 2028-)	3 950 000	3 056 219
Effektiv rente på balansedagen var som følger i %	2023	2022
Obligasjonslån	3,67	3,25

Fremtidige rentebetalinger inkluderer rentebytteavtaler og er basert på rentenivå og låneportefølje per 31.12.2023.

Balanseført verdi av selskapets lån i ulike valutaer er som følger (Alle tall i TNOK):	2023	2022
NOK	9 162 926	7 426 926
CHF	-	1 342 722
Sum	9 162 926	8 769 648
Selskapet har følgende uutnyttede lånefasiliteter:	2023	2022
Flytende rente		
- Utløper innen ett år		
- Utløper etter mer enn ett år	3 000 000	3 000 000
Sum	3 000 000	3 000 000

Norske tog AS sine langsiktige lånefasilitet er en revolverende trekkrettighet som løper fram til juni 2026.

17. Resultatførte leiekostnader og leieavtaler

Leieavtalene består i leie av eiendom; de største leiekontrakter er leie av hovedkontor, verksteder for mottak av nye tog, samt mindre lokaler for kontorer, lager, etc.

Leieavtaler

Spesifikasjon av periodens bevegelse 2023 (Alle tall i TNOK)	Gjeld	Eiendel
Sum inngående balanse leasing forpliktelse/rett til bruk av eierandel 1. januar	43 424	41 423
Avdrag	-11 226	-
Rentekostnader	1 399	-
Avskrivninger	-	-10 235
Aktivering av kostnader		-
Innregning og endring i avtaler	20 997	20 997
Endringer i leieavtaler	-2 840	-2 710
Sum utgående balanse 31. desember	51 754	49 475

Spesifikasjon av periodens bevegelse 2022 (Alle tall i TNOK)	Gjeld	Eiendel
Sum inngående balanse leasing forpliktelse/rett til bruk av eierandel 1. januar	50 075	48 509
Avdrag	-13 985	
Rentekostnader	1 180	
Avskrivninger		-6 456
Aktivering av kostnader		-6 703
Innregning og endring i avtaler	22 134	22 134
Endringer i leieavtaler	-15 980	-16 061
Sum utgående balanse 31. desember	43 424	41 423

For nærmere spesifikasjon av effektene vedrørende bruksrettighet av eiendelene i balansen og resultatregnskapet, se note 10 varige driftsmidler

Gjeld innarbeidet i balansen (Alle tall i TNOK)	31.12.2023	31.12.2022
Kortsiktig gjeld	10 288	6 291
Langsiktig gjeld	41 466	37 133
Sum gjeld innarbeidet i balansen	51 754	43 424

Snitt av diskonteringsrenten er 2,42 %

Andre opplysninger (Alle tall i TNOK)	2023	2022
Leieavtaler ikke innregnet		
Kostnader knyttet til kortsiktige leieavtaler	181	3 425
Kostnader knyttet til leie av eiendeler med lav verdi	125	70
Sum	306	3 495

Innleie

I henhold til IFRS 16 skal leietaker innarbeide alle leieavtaler i balansen, ved at forpliktelse til å betale leie over leieperioden samt tilhørende rett til bruk av underliggende eiendel innregnes.

For alle de leieavtalene som overfører retten til leietaker til å kontrollere bruken av en identifisert eiendel samt motta de økonomiske fordelene skal innregnes. Det vil ikke lenger være en forskjell på behandling av finansielle og operasjonelle leieavtaler.

Leieforpliktelsen måles til nåverdien av faste leiebetalinger over leieperioden. De betalingene som er knyttet til en indeks eller lignende baseres på den relevante faktor på innregnings-tidspunktet.

Selskapet har valgt å benytte unntaksregelen ved at leie for kortsiktige leieavtaler med inntil 12 måneders varighet og for avtaler med lav verdi kostnadsføres direkte i resultatregnskapet.

For kontrakter som også inkluderer andre produkt- eller tjenesteleveranser har selskapet valgt å kostnadsføre disse kostnadene som driftskostnad separat fra leiekomponenten.

Ved fastsettelse av leieperiode er uoppsigelig leieperiode justert for forlengelsesopsjoner og termineringsrettigheter som det er rimelig sikkert selskapet vil benytte, lagt til grunn.

Det foretas vurdering av nedskrivningsbehov i henhold til IAS 36 for balanseført bruksrettighet med særskilt vurdering av hvordan tilhørende leieforpliktelse skal medtas i vurderingen.

18. Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld

(Alle tall i TNOK)	2023	2022
Leverandørgjeld	192 436	163 208
Skyldig offentlige avgifter	-22 473	37 396
Kortsiktig gjeld leieavtaler (IFRS 16)	10 288	6 291
Annen kortsiktig gjeld (inkl. avsetning for forpliktelser)	15 906	14 104
Sum	196 158	220 999

Bokført verdi av leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld tilsvarer virkelig verdi. Annen kortsiktig gjeld inneholder kortsiktig gjeld relatert til IFRS 16, avsatte feriepenger og kostnadsavsetninger på ikke motatte fakturaer.

19. Finansiell risikostyring

Kapitalforvaltning

Selskapets mål for kapitalforvaltningen er lav risiko og trygge fortsatt drift.

Selskapet skal til enhver tid ha en gitt basislikviditet. I kortere perioder ved låneopptak kan likviditeten være høyere. Innenfor selskapets vedtatte rammer og retningslinjer for kapitalforvaltning er målet å maksimere avkastningen av den forvaltede likviditeten hensyntatt risiko, sikkerhet og likviditet. Rentebærende investeringer skal hensynta selskapets vedtatte rammer for rentebærende produkter og likviditetsrisiko, renterisiko og kreditt- og motpartsrisiko. Selskapet har ikke hatt kortsiktige plasseringer utover innskudd i bank i 2022 eller i 2023.

Selskapet plasserer deler av overskuddslikviditeten i rentebærende produkter som f.eks. innskudd, sertifikater og obligasjoner med kort gjenværende løpetid. Selskapet har ikke hatt kortsiktige plasseringer utover innskudd i bank i 2022 eller i 2023.

Norske tog skal være et solid selskap med høy rating og lave finansieringskostnader. Standard & Poor's har gitt selskapet kredittrating for langsiktige låneopptak på henholdsvis A+ (stable), som er en god kredittvurdering.

Finansielle risikofaktorer

Selskapets aktiviteter medfører ulike typer finansiell risiko: markedsrisiko (valuta-, rente- og prisisiko), kredittisiko og likviditetsrisiko. Selskapets krav til risikostyring fokuserer på kapitalmarkedenes uforutsigbarhet og en skal gjennom forvaltningen tilstrebe å minimere de potensielle negative effektene på selskapets finansielle resultater. Selskapet benytter finansielle derivater for å sikre seg mot visse risikoer. Finansavdelingen identifiserer, måler, sikrer og rapporterer finansiell risiko i samarbeid med de ulike prosjektene.

Markedsrisiko

Valutarisiko

Valutarisiko er risiko for at svingninger i valutakursen fører til endringer i selskapets resultat, balanse eller kontantstrømmer.

Selskapet opererer i Norge og foretar innkjøp fra utenlandske leverandører,

og er dermed eksponert for valutarisiko. Målsetningen er å skape forutsigbarhet med hensyn til fremtidige utbetalinger målt i NOK gjennom finansielle sikringsavtaler, eller at valutarisiko og eventuelle økte utgifter som følge av valutakursendringer dekkes av den norske stat.

Alle lån i utenlandsk valuta er sikret med valutaswapper og endring i verdi motsvares av verdiendring på derivatene. Selskapet er derved ikke eksponert for valutarisiko på gjeld.

Sensitivitetsvurderinger for valutarisiko per 31.12.2023

Valutarisiko beregnes med utgangspunkt i anskaffelser i utenlandsk valuta med tilhørende valutaterminer. Valutaendring på 20 % vil isolert sett gi en estimert verdiendring på 125 MNOK.

Norske tog inngår i utgangspunktet større anskaffelser i utenlandsk valuta. I 2021 ble det inngått kontrakt i EUR for oppgradering av lokaltog type 72 (36 togsett). Kontrakten ble sikret med valutaterminer og selskapet har benyttet seg av sikringsbokføring. Selskapet følger opp valutaeksponering i prosjekter og gjøre risikovurdering av konsekvenser og tiltak løpende.

I 2022 ble kontrakten for anskaffelse av nye lokaltog inngått i Euro, og i 2023 ble kontraktene for opsjon 1 av nye lokaltog og anskaffelse av nye fjerntog inngått i Euro. Kontrakten vil ikke valutasikres da den norske stat er selvvassurandør og ikke ønsker at selskapet skal valutasikre anskaffelsen. Norske tog vil få dekket ekstra kostnader med hensyn til valuta gjennom økt leieinntekt og justert restverdigaranti for anskaffelsen.

Renterisiko

Renterisiko er risiko for et finansielt instruments virkelige verdi eller fremtidige kontantstrømmer vil svinge på grunn av endringer i markedsrenten.

Norske tog er eksponert for renteendringer gjennom selskapets låneavtaler og benytter rentebytteavtaler for å redusere renterisikoen og for å oppnå ønsket rentestruktur på gjeldsporteføljen. Hensikten er å redusere risiko knyttet til mulige fremtidige renteøkninger og skape større

forutsigbarhet knyttet til fremtidige rentebetalinger. Det er etablert retningslinjer som regulerer andelen av lån som rentereguleres i en tolv måneders periode, og for rentebindingen på porteføljen. Risikoen ved eventuelle endringer knyttet til referanserenter anses som lav siden selskapet har en høy fastrenteandel. Selskapet benytter seg ikke av sikringsbokføring.

Selskapet har som mål å sikre minimum 70 % av renter og 100 % av valuta i låneporteføljen. Per 31.12.2023 har selskapets låneportefølje 15 % flytende rente; hvor de flytende rentesatsene var 3M + margin.

Rentederivater er eksponert mot endring i rentenivået, endring i virkelig verdi resultatføres da det ikke benyttes sikringsbokføring.

Sensitivitetsvurderinger for renterisiko per 31.12.2023

Renterisiko beregnes med utgangspunkt i balanseførte langsiktige lån med tilhørende renteswapper. Renteendring på 50 basispunkter vil isolert sett gi en estimert verdiendring på 189 MNOK.

Ettersom selskapet ikke har noen betydelige rentebærende eiendeler, er selskapets resultat og kontantstrøm fra driften i hovedsak uavhengig av endringer i markedsrenten.

Norske tog benytter referanserenter i låneavtaler og derivatkontrakter og selskapet er i hovedsak eksponert mot NIBOR. Risikoen ved eventuelle endringer knyttet til referanserenter anses som lav siden selskapet har en høy fastrenteandel. Selskapet benytter seg ikke av sikringsbokføring.

Likviditetsrisiko

Likviditetsrisiko er manglende evne til rettidig innfrielse av løpende økonomiske forpliktelser.

Selskapets ledelse overvåker virksomhetens likviditetsreserve som består av lånefasilitet og kontantekvivalenter, ved rullerende prognoser av forventet kontantstrøm. Norske tog reduserer likviditetsrisiko knyttet til finansielle forpliktelser ved spredt forfallsstruktur,

tilgang til flere finansieringskilder i Norge og internasjonalt, samt tilstrekkelig likviditet til å dekke planlagt drifts-, investerings-, og refinansieringsbehov uten opptak av ny gjeld innenfor en tidsperiode på 12 måneder. Etter etablerte målsetninger for å redusere likviditetsrisiko og tilfredsstillende likviditetskrav fra S&P med hensyn på selskapets kredittrating skal 150 prosent av selskapets kapitalbehov i neste tolv måneders periode være dekket

gjennom fri likviditet og etablerte trekkfasiliteter. Likviditetsreserven består av bankinnskudd, sertifikatlån og kommitterte trekkrettigheter på 3 000 MNOK som forfaller i juni 2026, som per 31. desember 2023 var ubenyttet. Trekkfasiliteten har vært ubenyttet siden inngåelse i juni 2021.

Norske tog har høy kredittverdighet. Standard & Poor's har gitt selskapet

kredittratinger for langsiktig låneopptak på henholdsvis A+ (stable). Den høye kredittratingen gir Norske tog god tilgang på fremmedkapital. Ikke mer enn 25% av selskapets gjeld skal forfalle til betaling innenfor en 12 måneders periode, og gjennomsnittlig gjenværende løpetid (durasjon) på låneporteføljen skal være ca. 3-6 år.

Tabellen viser fremtidige forfall for selskapets kontraktuelle forpliktelser per 31.12.2023:

Likviditetsrisiko (Alle tall i TNOK)	< 1 år	1 - 2 år (2025)	2 - 5 år (2026-2028)	> 5 år
Finansielle forpliktelser				
Lån	750 000	1 050 000	3 150 000	3 950 000
Derivater	11 714			
Fremtidige rentebetalinger	306 217	289 387	616 408	657 425
Kontraktuelle forpliktelser				
Andre forpliktelser	46 686	48 270	126 326	79 959
Nye tog	501 255	1 771 573	8 545 639	578 837
Varige driftsmidler	391 100	466 823	698 271	91 138

Fremtidige rentebetalinger er basert på rentenivå og låneportefølje per 31.12.2023.

Tabellen viser fremtidige forfall for selskapets kontraktuelle forpliktelser per 31.12.2022:

Likviditetsrisiko (Alle tall i TNOK)	< 1 år	1 - 2 år (2024)	2 - 5 år (2025-2027)	> 5 år
Finansielle forpliktelser				
Fremtidige rentebetalinger	1 632 046	550 000	3 450 000	2 900 000
Lån	562 882			
Derivater	247 634	206 688	499 854	156 219
Kontraktuelle forpliktelser				
Andre forpliktelser	29 704	41 504	119 763	205 754
Nye tog	321 644	224 292	3 426 872	114 577
Varige driftsmidler	342 131	390 449	695 324	75 257

Fremtidige rentebetalinger er basert på rentenivå og låneportefølje per 31.12.2022.

Kredittrisiko

Kredittrisiko er det tap som selskapet vil kunne bli påført dersom en motpart ikke gjør opp sine finansielle forpliktelser. Selskapets eksponering for kredittrisiko påvirkes hovedsakelig av individuelle forhold knyttet til hver enkelt kunde.

Selskapet har per 31.12.2023 fire store kunder, VyGruppen AS, Go-Ahead Norge AS, SJ Norge AS og Vy Tog AS. VyGruppen AS (som eier 100 % av

Vy Tog AS) er eid 100 % av Samferdselsdepartementet.

Norske tog har også motpartsrisiko i rente- og valutaderivater og har fokus på denne risikoen i finansielle transaksjoner ved å bevisst spre eksponeringen på flere motparter.

Det praktiseres strenge krav til motpartens kredittverdighet og kravet er at motparten i finansielle transaksjoner skal minimum ha

A- rating fra S&P, eller tilsvarende fra et annet internasjonalt ratingbyrå ved avtaleinngåelse. Motpartsrisikoen blir overvåket løpende og Norske tog har avtaler som regulerer juridiske motregnings rettigheter i en konkurssituasjon (ISDA avtaler) med 4 banker.

Når man har overskuddslikviditet, kan den bli plassert i norske obligasjoner og sertifikater med kort løpetid.

Norske tog vurderer maksimal kredittrisiko til å være følgende (Alle tall i TNOK):	2023	2022
Bankinnskudd	367 807	538 207
Finansielle derivater	11 714	584 201
Leiefordringer og andre kortsiktige fordringer	150 677	103 990
Sum	530 199	1 226 398

20. Nærstående parter

Norske tog har følgende nærstående parter:

Eier

Samferdselsdepartementet er 100 % eier av Norske tog. Andre virksomheter som er eid av staten ved Samferdselsdepartementet vil være nærstående part med Norske tog, dette gjelder både VyGruppen og BaneNor.

Obligasjonslån og tilhørende basis-swapper ble i henhold til «avtale om oppgjør av fordring ved overtagelse av låne- og derivatforpliktelser» overført fra VyGruppen AS til Norske tog per 9. desember 2016. Vederlaget for overføring av obligasjonslånet til Norske tog AS er fastsatt på markedsmessige vilkår. Vederlaget ble fastsatt på grunnlag av nominell restgjeld og tilhørende swapper verdsatt til virkelig verdi på transaksjonsdagen ved beregning av forskjellen mellom

- Forventet nåverdi mellom lån og tilhørende swapper som overføres og
- Alternativ finansiering for Norske tog på overtagelsestidspunktet

Styret avga redegjørelse etter aksjeloven § 3-8 i forbindelse med at selskapet inngikk avtale med selskapets aksjonær om erverv av virksomhet.

Norske tog var regnskapsmessig kun en del av NSB-konsernet i 2016. For årene etter 2016 vil disse selskapene fremdeles være nærstående parter, men da på grunn av at de er indirekte eid av Samferdselsdepartementet.

Styret og ledende ansatte

Personer som inngår i selskapets ledelse eller styret er også nærstående parter av Norske tog (se note 21 ytelser til ledende ansatte og styremedlemmer).

Nedenfor følger oversikt over transaksjoner, mellomværende og sikkerhetsstillelser med nærstående parter:

Salg av varer og tjenester (Alle tall i TNOK)	2023	2022
Salg av andre varer og tjenester	1 051 703	954 954
Sum	1 051 703	954 954

Kjøp av varer og tjenester (Alle tall i TNOK)	2023	2022
Kjøp av varer og tjenester	26 865	32 013

Kostnadene er for det meste relatert til modifikasjoner på tog samt leiekostnader på bygg. Kostnadsført på «Andre kostnader» i resultatregnskapet.

Mellomværende med nærstående parter som følge av kjøp og salg av varer og tjenester:

Fordringer på (Alle tall i TNOK)	2023	2022
Virksomheter eid av Samferdselsdepartementet	9 040	5 761
Sum	9 040	5 761

Fordringene er i all hovedsak relatert til ERTMS (elektronisk kontroll av tog fremføring).

Gjeld til (Alle tall i TNOK)	2023	2022
Virksomheter eid av Samferdselsdepartementet	3 012	12 211
Sum	3 012	12 211

Gjelden til nærstående parter gjelder i all hovedsak modifikasjoner utført på togene.

Lån til nærstående parter:

Det er ingen lån til nærstående parter.

21. Ytelser til ledende ansatte og styremedlemmer

Styremedlemmer (Alle tall i TNOK)	Tittel	2023	2022
Jan Morten Ertsaas	Styreleder (fra 9.6.23)	302	90
Annette Malm Justad	Styreleder (til 9.6.23)	188	418
Marianne Abeler	Styremedlem	90	177
Espen Opedal	Styremedlem	261	251
Anita Meidell	Styremedlem	131	-
Bjørn Erik Olsson	Ansattes representant	29	89
Henriette Fjæreide Torgersen	Ansattes representant	25	89
Ole Høgtun	Ansattes representant	40	-
Berit Gjeruldsen	Ansattes representant	24	-
Vidar Larsen	Ansattes representant	64	-
Sum		1 153	1 114

2023

Ledelsen (Alle tall i TNOK)	Tittel	Lønn	Andre ytelser	Sum betalte ytelser	Pensjons- premie
Øystein Risan	Administrerende direktør	2 319	136	2 455	134
Kjell-Arthur Abrahamsen	Materiell Direktør	1 802	51	1 853	134
Linda Venbakken	Direktør Økonomi & Finans	1 691	14	1 705	134
Luca Cuppari	Teknisk Direktør	1 658	21	1 679	134
Iren Marugg	Juridisk Direktør	1 459	13	1 472	134
Sum				9 164	

Administrerende direktør økte lønnen med 112 TNOK fra 2 207 i 2022 til 2 319 TNOK i 2023, som var innenfor rammen av lønnsoppgjøret.

2022

Ledelsen (Alle tall i TNOK)	Tittel	Lønn	Andre ytelser	Sum betalte ytelser	Pensjons- premie
Øystein Risan	Administrerende direktør	2 207	132	2 339	129
Kjell-Arthur Abrahamsen	Materiell Direktør	1 721	29	1 750	129
Linda Venbakken	Direktør Økonomi & Finans	1 614	11	1 625	134
Luca Cuppari	Teknisk Direktør	1 584	14	1 598	128
Iren Marugg	Juridisk Direktør	1 395	11	1 405	131
Sum				8 717	

Vi henviser til retningslinjer på lederlønn som er publisert på selskapets nettsider. I tillegg henviser vi til lederlønsrapporten som er en egen rapport i årsrapporten 2023.

22. Betingede utfall

Selskapet startet virksomheten 15.10.2016, og det har ikke oppstått betingede forpliktelser knyttet til rettslige krav i forbindelse med den ordinære driften.

23. Hendelser etter balansedagen

Det har ikke forekommet hendelser etter balansedagen med vesentlig betydning på selskapets resultat for 2023 og finansielle stilling per 31.12.23.

Erklæring fra styret og daglig leder ved årsoppgjøret 2023

Etter styrets og administrerende direktørs beste skjønn gir rapporten uttrykk for vesentlige transaksjoner som er gjennomført med nærstående i inneværende periode og de mest sentrale risikofaktorene virksomheten står overfor i kommende periode.

Etter styrets administrerende direktørs beste skjønn er regnskapet for 2023 utarbeidet i samsvar med gjeldende regnskapsstandarder, og opplysningene i regnskapet gir et riktig bilde av selskapets eiendeler, gjeld og finansielle stilling og resultat som helhet ved utgangen av perioden, samt en rettvise oversikt av viktige begivenheter i rapporteringsperioden og deres innflytelse på regnskapet.

Oslo, 14. februar 2024



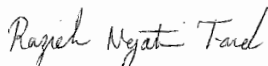
Jan Morten Ertsaas
Styreleder



Espen Opedal
Styremedlem



Anita Meidell
Styremedlem



Razieh Nejati Fard
Styremedlem/
ansattrepresentant



Vidar Larsen
Styremedlem/
ansattrepresentant



Øystein Risan
Administrerende direktør

APM

Avkastning på bokført egenkapital:

Årets resultat/ egenkapital i begynnelsen av perioden (162.817/3.410.270=4,8 %)

Et nøkkeltall for lønnsomhet som viser forholdet mellom selskapets egenkapital og årsresultatet. Norske tog bruker dette nøkkeltallet for å måle avkastningen som genereres til eierne. Nøkkeltallet avkastning på egenkapitalen er også en del rammeverket for grønne obligasjoner og vil dermed også være viktig fremover.

Egenkapitalandel:

Total egenkapital i slutten av perioden/totalbalanse (3.605.915/13.908.405=25,9 %)

Nøkkeltallet sier noe om selskapets soliditet. Egenkapitalandelen er også viktig å overvåke løpende siden selskapet har en syndikert trekkfasilitet på 3 000 MNOK med tilhørende covenants krav på minimum egenkapitalandel på 20 %. En sunn egenkapitalandel er også viktig for å kunne realisere målene knyttet til investeringer i nye tog og oppgraderinger av dagens togmateriell.

Driftsresultat:

Driftsinntekter minus driftskostnader: 1.447.451 – 1.046.660 = 400.791

Nøkkeltallet viser selskapets resultat fra den underliggende driften for en gitt periode. Siden nøkkeltallet ikke inkluderer finansieringskostnader og -inntekter gir det et bilde på hvor god den underliggende driften i selskapet er, uavhengig av om driften er finansiert av eierne gjennom egenkapital eller eksternt finansiert gjennom obligasjoner og gjeld. For en avstemming av driftsresultatets forhold til årsresultatet vises det til selskapets resultatoppstilling.

Arbeidskapital:

Sum omløpsmidler minus sum kortsiktig gjeld: (538.423-1.165.289=-626.866)

Selskapets arbeidskapital er viktig for å overvåke den kortsiktige likviditeten og for å kunne ha noe fleksibilitet i den løpende driften. Arbeidskapital er også et viktig måltall i selskapets eksterne kredittvurderinger.



Til generalforsamlingen i Norske tog AS

Uavhengig revisors beretning

Uttalelse om årsregnskapet

Konklusjon

Vi har revidert årsregnskapet for Norske tog AS som består av balanse per 31. desember 2023, resultat, utvidet resultat, egenkapitalutviklingen og kontantstrømpoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder vesentlige opplysninger om regnskapsprinsipper.

Etter vår mening oppfyller årsregnskapet gjeldende lovkrav, og gir årsregnskapet et rettviseende bilde av selskapets finansielle stilling per 31. desember 2023, og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med IFRS Accounting Standards som godkjent av EU.

Vår konklusjon er konsistent med vår tilleggsrapport til revisjonsutvalget.

Grunnlag for konklusjonen

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med International Standards on Auditing (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet nedenfor under *Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet*. Vi er uavhengige av selskapet i samsvar med kravene i relevante lover og forskrifter i Norge og International Code of Ethics for Professional Accountants (inkludert internasjonale uavhengighetsstandarder) utstedt av International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA-reglene), og vi har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Innhentet revisjonsbevis er etter vår vurdering tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Vi er ikke kjent med at vi har levert tjenester som er i strid med forbudet i revisjonsforordningen (EU) No 537/2014 artikkel 5 nr. 1.

Vi har vært revisor for Norske tog AS sammenhengende i 6 år fra valget på generalforsamlingen den 27. juni 2018 for regnskapsåret 2018 med gjenvalg på generalforsamlingen den 10. juni 2022.

Sentrale forhold ved revisjonen

Sentrale forhold ved revisjonen er de forhold vi mener var av størst betydning ved revisjonen av årsregnskapet for 2023. Disse forholdene ble håndtert ved revisjonens utførelse og da vi dannet oss vår mening om årsregnskapet som helhet, og vi konkluderer ikke særskilt på disse forholdene.

Virksomheten har i hovedsak vært uendret sammenlignet med fjoråret. Det har ikke vært regulatoriske endringer, transaksjoner eller hendelser som har ledet til identifisering av nye sentrale forhold i revisjonen. Våre fokusområder har derfor vært de samme i 2023 som for 2022.



Sentrale forhold ved revisjonen

Hvordan vi i vår revisjon håndterte sentrale forhold ved revisjonen

Nøyaktig og fullstendig regnskapsføring av lån og derivater

For en nærmere beskrivelse av lån og derivater vises det til note 12, 13 og 16.

Balansført verdi av selskapets låneportefølje er TNOK 9 162 927 og utgjør omtrent 2/3 av selskapets totalbalanse per 31 desember 2023. Netto balansført verdi av derivater er TNOK 5 290 på balansedatoen.

Låneporteføljen til Norske tog AS består per 31. desember 2023 av obligasjonslån til fast og flytende rente som er tatt opp i norske kroner (NOK). Låneporteføljen er vurdert til amortisert kost. Som sikringsinstrument er det inngått renteterminer som måles til virkelig verdi. Norske tog hadde ved inngangen av året et lån i sveitserfranc (CHF) målt til virkelig verdi med tilhørende rente- og valutaterminer. Lånet ble i løpet av året nedbetalt i sin helhet.

Vi har fokusert på nøyaktig og fullstendig regnskapsføring av lån og tilhørende derivater fordi låneporteføljen og derivatene til sammen utgjør et betydelig beløp i balansen. I tillegg er regnskapsreglene for behandling av lån og derivater komplekse, og krever at det gjennomføres omfattende beregninger.

Vi har vurdert ledelsens retningslinjer og prinsipper for regnskapsføring av lån og tilhørende derivater. Retningslinjene og prinsippene er i det alt vesentlige vurdert å være i tråd med anerkjente prinsipper og gjeldende regelverk.

Vi har kontrollert om nye lån er fullstendig og nøyaktig registrert i finanssystemet, og om de er i tråd med låneavtaler og selskapets prinsipper for regnskapsføring av lån uten å avdekke avvik av betydning.

Vi har kontrollert tilbakebetaling og fraregning av lånet i CHF målt til virkelig verdi og tilhørende valuta- og rentederivater. Norske tog hadde per utgangen av 2023 dermed ingen lån innregnet til virkelig verdi. Videre har vi etterberegnet et utvalg av lån til amortisert kost. Vi har ikke avdekket avvik av betydning.

Vi har også lest noteinformasjonen som beskriver lån og tilhørende derivater, og funnet at informasjonen var tilstrekkelig.

Øvrig informasjon

Styret og daglig leder (ledelsen) er ansvarlige for informasjonen i årsberetningen og annen øvrig informasjon som er publisert sammen med årsregnskapet. Øvrig informasjon omfatter informasjon i årsrapporten bortsett fra årsregnskapet og den tilhørende revisjonsberetningen. Vår konklusjon om årsregnskapet ovenfor dekker verken informasjonen i årsberetningen eller annen øvrig informasjon.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese årsberetningen og annen øvrig informasjon. Formålet er å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom årsberetningen, annen øvrig informasjon og årsregnskapet og den kunnskap vi har opparbeidet oss under revisjonen av årsregnskapet, eller hvorvidt informasjon i årsberetningen og annen øvrig informasjon ellers fremstår som vesentlig feil. Vi har plikt til å rapportere dersom årsberetningen eller annen øvrig informasjon fremstår som vesentlig feil. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.

Basert på kunnskapen vi har opparbeidet oss i revisjonen, mener vi at årsberetningen

- er konsistent med årsregnskapet og
- inneholder de opplysninger som skal gis i henhold til gjeldende lovkrav.

Vår uttalelse om årsberetningen gjelder tilsvarende for redegjørelser om foretaksstyring og samfunnsansvar.



Ledelsens ansvar for årsregnskapet

Ledelsen er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet og for at det gir et rettviseende bilde i samsvar med IFRS Accounting Standards som godkjent av EU. Ledelsen er også ansvarlig for slik internkontroll som den finner nødvendig for å kunne utarbeide et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil.

Ved utarbeidelsen av årsregnskapet må ledelsen ta standpunkt til selskapets evne til fortsatt drift og opplyse om forhold av betydning for fortsatt drift. Forutsetningen om fortsatt drift skal legges til grunn for årsregnskapet med mindre ledelsen enten har til hensikt å avvike selskapet eller legge ned virksomheten, eller ikke har noe realistisk alternativ til dette.

Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

Vårt mål er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og å avgi en revisjonsberetning som inneholder vår konklusjon. Betyggende sikkerhet er en høy grad av sikkerhet, men ingen garanti for at en revisjon utført i samsvar med ISA-ene, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon er å anse som vesentlig dersom den enkeltvis eller samlet med rimelighet kan forventes å påvirke de økonomiske beslutningene som brukerne foretar på grunnlag av årsregnskapet.

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

- identifiserer og vurderer vi risikoen for vesentlig feilinformasjon i regnskapet, enten det skyldes misligheter eller utilsiktede feil. Vi utformer og gjennomfører revisjonshandlinger for å håndtere slike risikoer, og innhenter revisjonsbevis som er tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon. Risikoen for at vesentlig feilinformasjon som følge av misligheter ikke blir avdekket, er høyere enn for feilinformasjon som skyldes utilsiktede feil, siden misligheter kan innebære samarbeid, forfalskning, bevisste utelatelser, uriktige fremstillinger eller overstyring av internkontroll.
- opparbeider vi oss en forståelse av intern kontroll som er relevant for revisjonen, for å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets interne kontroll.
- evaluerer vi om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapsestimatene og tilhørende noteopplysninger utarbeidet av ledelsen er rimelige.
- konkluderer vi på om ledelsens bruk av fortsatt drift-forutsetningen er hensiktsmessig, og, basert på innhentede revisjonsbevis, hvorvidt det foreligger vesentlig usikkerhet knyttet til hendelser eller forhold som kan skape tvil av betydning om selskapets evne til fortsatt drift. Dersom vi konkluderer med at det eksisterer vesentlig usikkerhet, kreves det at vi i revisjonsberetningen henleder oppmerksomheten på tilleggsopplysningene i årsregnskapet, eller, dersom slike tilleggsopplysninger ikke er tilstrekkelige, at vi modifierer vår konklusjon. Våre konklusjoner er basert på revisjonsbevis innhentet frem til datoen for revisjonsberetningen. Etterfølgende hendelser eller forhold kan imidlertid medføre at selskapet ikke kan fortsette driften.
- evaluerer vi den samlede presentasjonen, strukturen og innholdet i årsregnskapet, inkludert tilleggsopplysningene, og hvorvidt årsregnskapet gir uttrykk for de underliggende transaksjonene og hendelsene på en måte som gir et rettviseende bilde.



Vi kommuniserer med styret blant annet om det planlagte innholdet i og tidspunkt for revisjonsarbeidet og eventuelle vesentlige funn i revisjonen, herunder vesentlige svakheter i intern kontroll som vi avdekker gjennom revisjonen.

Vi avgir en uttalelse til revisjonsutvalget om at vi har etterlevd relevante etiske krav til uavhengighet, og kommuniserer med dem alle relasjoner og andre forhold som med rimelighet kan tenkes å kunne påvirke vår uavhengighet, og, der det er relevant, om tilhørende forholdsregler.

Av de forholdene vi har kommunisert med styret, tar vi standpunkt til hvilke som var av størst betydning for revisjonen av årsregnskapet for den aktuelle perioden, og som derfor er sentrale forhold ved revisjonen. Vi beskriver disse forholdene i revisjonsberetningen med mindre lov eller forskrift hindrer offentliggjøring av forholdet, eller dersom vi, i ekstremt sjeldne tilfeller, beslutter at forholdet ikke skal omtales i revisjonsberetningen siden de negative konsekvensene ved å gjøre dette med rimelighet må forventes å oppveie allmennhetens interesse av at forholdet blir omtalt.

Uttalelse om andre lovmessige krav

Uttalelse om etterlevelse av krav om felles elektronisk rapporteringsformat (ESEF)

Konklusjon

Som en del av revisjonen av årsregnskapet for Norske tog AS har vi utført et attestasjonsoppdrag for å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som inngår i årsrapporten med filnavn «Norsketog AS ESEF-reporting 31-12-2023» i det alt vesentlige er utarbeidet i overensstemmelse med kravene i delegert kommisjonsforordning (EU) 2019/815 om et felles elektronisk rapporteringsformat (ESEF-regelverket) etter forskrift gitt med hjemmel i verdipapirhandelloven § 5-5, som inneholder krav til utarbeidelse av årsrapporten i XHTML-format.

Etter vår mening er årsregnskapet som inngår i årsrapporten i det alt vesentlige utarbeidet i overensstemmelse med kravene i ESEF-regelverket.

Ledelsens ansvar

Ledelsen er ansvarlig for å utarbeide årsrapporten i overensstemmelse med ESEF-regelverket. Ansvaret omfatter en hensiktsmessig prosess, og slik intern kontroll ledelsen finner nødvendig.

Revisors oppgaver og plikter

Vår oppgave er, på grunnlag av innhentet revisjonsbevis, å gi uttrykk for en mening om årsregnskapet som inngår i årsrapporten, i det alt vesentlige er utarbeidet i overensstemmelse med kravene i ESEF-regelverket. Vi utfører vårt arbeid i samsvar med internasjonal attestasjonsstandard (ISAE) 3000 – «Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller forenklet revisorkontroll av historisk finansiell informasjon». Standarden krever at vi planlegger og utfører handlinger for å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet er utarbeidet i overensstemmelse med kravene i ESEF-regelverket.

Som et ledd i vårt arbeid utfører vi handlinger for å opparbeide forståelse for selskapets prosesser for å utarbeide årsregnskapet i overensstemmelse med ESEF-regelverket. Vi kontrollerer om årsregnskapet foreligger i XHTML-format. Vi mener at innhentet bevis er tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Oslo, 14. februar 2024

PricewaterhouseCoopers AS

Marius Thorsrud
Statsautorisert revisor
(elektronisk signert)

Revisjonsberetning

Signers:

<i>Name</i>	<i>Method</i>	<i>Date</i>
Thorsrud, Marius	BANKID	2024-02-15 11:56



This document package contains:

- Closing page (this page)
- The original document(s)
- The electronic signatures. These are not visible in the document, but are electronically integrated.




This file is sealed with a digital signature. The seal is a guarantee for the authenticity of the document.



GoAhead
NORDIC

GRI index



Statement of use Norske tog has reported in accordance with the GRI Standards for the period 01.2023-12.2023
GRI 1 used GRI 1: Foundation 2021
Applicable GRI Sector Standard(s) None apply





GRI standard	Disclosure	Location	Page	Requirement(s) omitted	Reason	Explanation	SDG target and sub target
General disclosures							
GRI 2: General Disclosures 2021	2-1 Organizational details	Dette er Norske tog	14-15				
	2-2 Entities included in the organization's sustainability reporting	Dette er Norske tog	14-15				
	2-3 Reporting period, frequency and contact point	Om bærekraftsrapporten	73				
	2-4 Restatements of information	Klimaregnskap gir bedre oversikt over egne utslipp og utslipp i verdikjeden Togene har stort energiforbruk i driftsfasen <u>Vedlegg B: Materialer og avfall</u>	87 89-90				
	2-5 External assurance	About the sustainability report <u>Vedlegg C: Informasjon om ekstern revisjon</u>	73				 16.3, 16.6, 16.7
	2-6 Activities, value chain and other business relationships	Norske togs rolle i jernbanesektoren Dette er Norske tog Kunder Samarbeid i verdikjeden Sirkularitet i hele togets livsløp <u>Vedlegg D: Sentrale leverandører til Norske tog i 2023</u>	4 14-15 24 91-99 80-90				
	2-7 Employees	<u>Likestillingsredegjørelse</u>					
	2-8 Workers who are not employees	Spisskompetent og mangfoldig organisasjon	104-107	c)	Information unavailable/incomplete	Information not compiled.	
	2-9 Governance structure and composition	Eierstyring og selskapsledelse	60-69				
	2-10 Nomination and selection of the highest governance body	Eierstyring og selskapsledelse	61-62				





GRI standard	Disclosure	Location	Page	Requirement(s) omitted	Reason	Explanation	SDG target and sub target
General disclosures							
GRI 2: General Disclosures 2021	2-11 Chair of the highest governance body	Bedriftsforsamling og styre, sammensetning og uavhengighet Tabell 2: Norske togs styre	62-63				
	2-12 Role of the highest governance body in overseeing the management of impacts	Eierstyring og selskapsledelse	61-65				
	2-13 Delegation of responsibility for managing impacts	Eierstyring og selskapsledelse Styrets arbeid	63 64-67				
	2-14 Role of the highest governance body in sustainability reporting	Bærekraft i Norske tog	73				
	2-15 Conflicts of interest	Eierstyring og selskapsledelse	61-63				
	2-16 Communication of critical concerns	<u>Likestillingsredegjørelse</u>	6				
	2-17 Collective knowledge of the highest governance body	Styrets arbeid	64-67				
	2-18 Evaluation of the performance of the highest governance body	Evaluering av styrets arbeid	66				
	2-19 Remuneration policies	Godtgjørelse til styret Godtgjørelse til ledende ansatte i selskapet	67-68				
	2-20 Process to determine remuneration	Godtgjørelse til styret	67				
	2-21 Annual total compensation ratio	<u>Likestillingsredegjørelse</u>		2-21	Information unavailable/incomplete	The assessment is performed every second year by law, and was performed for 2022. See our report for 2022: https://www.norsketog.no/assets/files/Annual-and-Quarterly-Reports/2022/Engelsk/NT_Arsrapport_2022_vedlegg_likestilling_ENG.pdf	
	2-22 Statement on sustainable development strategy	Styrets årsberetning 2023	111-116				
	2-23 Policy commitments	Samarbeid i verdikjeden	91-99				
	2-24 Embedding policy commitments	Samarbeid i verdikjeden	91-99				







16.3,
16.6,
16.7






GRI standard	Disclosure	Location	Page	Requirement(s) omitted	Reason	Explanation	SDG target and sub target
General disclosures							
GRI 2: General Disclosures 2021	2-25 Processes to remediate negative impacts	Samarbeid i verdikjeden	91-99	b, c, d, e	Information unavailable/incomplete	Norske tog has not mapped all information about channels and mechanisms for the organization and its stakeholders.	
	2-26 Mechanisms for seeking advice and raising concerns	Risikostyring <u>Likestillingsredegjørelse</u>	57-58 6				
	2-27 Compliance with laws and regulations	Anskaffelser, integritet og antikorrupsjon	58-59	b	Not applicable	No instances of non-compliance, fines or other sanctions.	16.3, 16.6, 16.7
	2-28 Membership associations	Kompetanseutvikling er viktig for medarbeiderne i Norske tog	104-105				
	2-29 Approach to stakeholder engagement	Bærekraft i Norske tog Samarbeid i verdikjeden	73-76 91-99				
	2-30 Collective bargaining agreements				2-20	Information unavailable/incomplete	Information not compiled.
Material topics							
GRI 3: Material Topics 2021	3-1 Process to determine material topics	Vesentlighetsvurderinger og interaksjon med sentrale interessenter	74-76				
	3-2 List of material topics	Vesentlighetsvurderinger og interaksjon med sentrale interessenter	74				
201 Economic performance							
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	Eierstyring og selskapsledelse Styrets årsberetning 2023 Årsregnskap og noter	61-69 109-116 126-149				
	GRI 201: Economic Performance 2016	201-1 Direct economic value generated and distributed	Årsregnskap og noter	126-149			
201-2 Financial implications and other risks and opportunities due to climate change		Grønne investeringer i persontransporten Klimarisiko	100-103 79				
201-3 Defined benefit plan obligations and other retirement plans				201-3	Information unavailable/incomplete	Information incomplete in report in accordance to GRI 201-3	8.1, 8.2, 9.1, 9.4, 9.5
201-4 Financial assistance received from government		Forretningsmodell Grønne investeringer i persontransporten	15 100-103				

GRI standard	Disclosure	Location	Page	Requirement(s) omitted	Reason	Explanation	SDG target and sub target
204 Procurement practices							
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	Samarbeid i verdikjeden Vesentlighetsvurderinger og interaksjon med sentrale interessenter	91-99 74-76				
GRI 204: Procurement Practices 2016	204-1 Proportion of spending on local suppliers			204-1	Information unavailable/incomplete	204-1: Information incomplete in report in accordance to GRI 201-3	8.5
205 Anti-corruption							
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	Anskaffelser, integritet og antikorrupsjon	58-59				
GRI 205: Anti-corruption 2016	205-1 Operations assessed for risks related to corruption			a, b	Information unavailable/incomplete	Lack of information regarding type, number and share of activities assessed particularly for risk of corruption.	 16.5
	205-2 Communication and training about anti-corruption policies and procedures	Anskaffelser, integritet og antikorrupsjon	58-59	b, e	Information unavailable/incomplete	Lack of precise/detailed data/information.	
	205-3 Confirmed incidents of corruption and actions taken	Anskaffelser, integritet og antikorrupsjon	58				
301 Materials							
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	Sirkularitet i hele togets livsløp	80-90	e) i., ii., iii., iv.	Information unavailable/incomplete	NT does not have previous targets, indicators or processes to measure or assess efficiency of actions.	
GRI 301: Materials 2016	301-1 Materials used by weight or volume	<u>Vedlegg B: Materialer og avfall</u> Innflyt av materialer i tog som fases inn og utflyt av materialer/avfall i togene som fases ut	82-85				  8.4, 12.2, 12.5
	301-2 Recycled input materials used	Innflyt av materialer i tog som fases inn og utflyt av materialer/avfall i togene som fases ut	82-85				
	301-3 Reclaimed products and their packaging materials			301-3	Not applicable	Trains do not have packaging.	

GRI standard	Disclosure	Location	Page	Requirement(s) omitted	Reason	Explanation	SDG target and sub target
302 Energy							
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	Sirkularitet i hele togets livsløp	80-90	e) i. , ii., iii., iv.	Information unavailable/incomplete	Norske tog does not have previous targets, indicators or processes to measure or assess efficiency of actions.	
GRI 302: Energy 2016	302-1 Energy consumption within the organization	Tabell 7: Energiforbruk 2022-2023 i Norske tog sin verdikjede <u>Vedlegg A: Klimaregnskap</u>	89	d	Not applicable	Norske tog does not sell electricity, heating, cooling etc.	
	302-2 Energy consumption outside of the organization	Tabell 7: Energiforbruk 2022-2023 i Norske tog sin verdikjede <u>Vedlegg A: Klimaregnskap</u>	89				
		Togene har stort energiforbruk i driftsfasen	89-90				12.2, 13.1
	302-3 Energy intensity			302-3	Information unavailable/incomplete	Energy consumption during operation is the most material input to the energy accounting. Norske tog lacks relevant data to set a relevant denominator, such as kwh/pkm.	
305 Emissions							
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	Sirkularitet i hele togets livsløp Kompetanseøkning Satsing på bærekraftskompetanse Grønne investeringer i persontransporten	80-90 65 59 100-101	e) i. , ii., iii., iv.	Information unavailable/incomplete	Norske tog does not have previous targets, indicators or processes to measure or assess efficiency of actions.	
GRI 305: Emissions 2016	305-1 Direct (Scope 1) GHG emissions	Klimaregnskap gir bedre oversikt over egne utslipp og utslipp i verdikjeden <u>Vedlegg A: Klimaregnskap</u>	85-88				
	305-2 Energy indirect (Scope 2) GHG emissions	Klimaregnskap gir bedre oversikt over egne utslipp og utslipp i verdikjeden <u>Vedlegg A: Klimaregnskap</u>	85-88				12.4, 13.1

GRI standard	Disclosure	Location	Page	Requirement(s) omitted	Reason	Explanation	SDG target and sub target
305 Emissions							
GRI 305: Emissions 2016	305-3 Other indirect (Scope 3) GHG emissions	Klimaregnskap gir bedre oversikt over egne utslipp og utslipp i verdikjeden <u>Vedlegg A: Klimaregnskap</u>	85-88				  12.4, 13.1
	305-4 GHG emissions intensity			305-4	Information unavailable/incomplete	Scope 3 intensity is most material because scope 3 represents the main share of emissions. Norske tog lacks relevant data to set a relevant denominator, such as pkm, so intensity is not yet set.	
306 Waste							
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	Sirkularitet i hele togets livsløp	80-90	e) i. , ii., iii., iv.	Information unavailable/incomplete	Norske tog does not have previous targets, indicators or processes to measure or assess efficiency of actions.	
GRI 306: Waste 2020	306-1 Waste generation and significant waste-related impacts	Innflyt av materialer i tog som fases inn og utflyt av materialer/avfall i togene som fases ut	82-85				  11.6, 12.4, 12.5
	306-2 Management of significant waste-related impacts	Innflyt av materialer i tog som fases inn og utflyt av materialer/avfall i togene som fases ut	82-85	b, c	Information unavailable/incomplete	Processes to collect and monitor waste-related data not disclosed.	
	306-3 Waste generated	Figur 8: Materialer i togsett avhendet, tonn <u>Vedlegg B: Materialer og avfall</u>	83				
		Innflyt av materialer i tog som fases inn og utflyt av materialer/avfall i togene som fases ut	82-83				
	306-4 Waste diverted from disposal	Figur 8: Materialer i togsett avhendet, tonn <u>Vedlegg B: Materialer og avfall</u>	83	b, c, d	Information unavailable/incomplete	Data not compiled and broken down for hazardous waste.	
	306-5 Waste directed to disposal	Figur 8: Materialer i togsett avhendet, tonn <u>Vedlegg B: Materialer og avfall</u>	83	b, c, d	Information unavailable/incomplete	No waste directed to disposal according to available data. Hence b, c, d; breakdown of data not irrelevant.	

GRI standard	Disclosure	Location	Page	Requirement(s) omitted	Reason	Explanation	SDG target and sub target
308 Supplier environmental assessment							
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	Sirkularitet i hele togets livsløp Samarbeid i verdikjeden	80-90 91-99				
	GRI 308: Supplier Environmental Assessment 2016	308-1 New suppliers that were screened using environmental criteria	Solide anskaffelsesrutiner og en jernbanespesifikk prosjektmodell	93-94			
308-2 Negative environmental impacts in the supply chain and actions taken				308-2	Information unavailable/incomplete	Data for number or share of suppliers not compiled.	12.2, 12.4, 12.5, 13.1
401 Employment							
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	Spisskompetent og mangfoldig organisasjon <u>Likestillingsredegjørelse</u>	104-107	e) iv.	Information unavailable/incomplete	No specific lessons learned or embedded in policies or routines.	
	GRI 306: Waste 2020	401-1 New employee hires and employee turnover	<u>Likestillingsredegjørelse</u>				
401-2 Benefits provided to full-time employees that are not provided to temporary or part-time employees					Information unavailable/incomplete	Information not compiled.	 5.1, 5.4, 8.5, 8.6
401-3 Parental leave		<u>Likestillingsredegjørelse</u>		c, d, e	Information unavailable/incomplete	Information not compiled.	
404 Training and education							
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	Spisskompetent og mangfoldig organisasjon Anskaffelser, integritet og antikorrupsjon Satsing på bærekraftskompetanse <u>Likestillingsredegjørelse</u>	104-107 58-59 59	e	Information unavailable/incomplete	Information not compiled.	
	GRI 404: Training and Education 2016	404-1 Average hours of training per year per employee	Kompetanseutvikling er viktig for medarbeiderne i Norske tog	105	a) i	Information unavailable/incomplete	Information not compiled.
404-2 Programs for upgrading employee skills and transition assistance programs		Spisskompetent og mangfoldig organisasjon <u>Likestillingsredegjørelse</u>	104-107				5.1, 8.2, 8.5
		Ansatte Anskaffelser, integritet og antikorrupsjon Satsing på bærekraftskompetanse	56 58-59 59				

GRI standard	Disclosure	Location	Page	Requirement(s) omitted	Reason	Explanation	SDG target and sub target
404 Training and education							
GRI 404: Training and Education 2016	404-3 Percentage of employees receiving regular performance and career development reviews	Kompetanseutvikling er viktig for medarbeiderne i Norske tog	105				  5.1, 8.2, 8.5
405 Diversity and equal opportunity							
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	<u>Likestillingsredegjørelse</u> Spisskompetent og mangfoldig organisasjon	104-107	e	Information unavailable/incomplete	Information not compiled.	
GRI 405: Diversity and Equal Opportunity 2016	405-1 Diversity of governance bodies and employees	<u>Likestillingsredegjørelse</u>					
	405-2 Ratio of basic salary and remuneration of women to men	<u>Likestillingsredegjørelse</u>		a	Confidentiality constraints	<p>The assessment is performed every second year by law, and was performed for 2022. See our report for 2022: https://www.norsketog.no/assets/files/Annual-and-Quarterly-Reports/2022/Engelsk/NT_Arsrapport_2022_vedlegg_likestilling_ENG.pdf</p> <p>Not not sufficient numbers to present numbers for each employee category. Norske tog discloses results for two categories; with or without management responsibilities.</p>	 5.1, 5.5, 8.5
414 Supplier social assessment							
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	Samarbeid i verdikjeden	90-99				
GRI 414: Supplier Social Assessment 2016	414-1 New suppliers that were screened using social criteria	Aktsomhetsvurderinger i prosjektene	98-99	414-1	Information unavailable/incomplete	No new suppliers during the report year. Sub-suppliers are assessed.	  8.8, 16.1
	414-2 Negative social impacts in the supply chain and actions taken	Samarbeid i verdikjeden <u>Likestillingsredegjørelse</u>	90-99	d, e		Data for number or share of suppliers not compiled.	

Tabeller, figurer og bilder

Tabeller

1. Finansielle nøkkeltall	14
2. Norske togs styre	63
3. Norske togs interessenter og relaterte tema	75
4. Norske togs klimascenarier	79
5. Norske togs mål for sirkularitet	80
6. Klimaregnskap for scope 1-3 for Norske tog 2023	86
7. Energiforbruk 2022-2023 i Norske tog sin verdikjede	89
8. Norske togs mål for samarbeid i verdikjeden	91
9. Norske togs mål for grønne investeringer	100
10. Norske togs mål for spisskompetente og fornøyde medarbeidere	104

Figurer

Norske togs flåte	2
Norske togs rolle i jernbanesektoren	4
Trafikkkpakke 1	5
Trafikkkpakke 2	6
Trafikkkpakke 3	7
Øst 1	8
Øst 2	9
Milepæler 2023	13
Forretningsmodell	15
Våre mål	22
Organisasjonskart	55
Figur 1: Medarbeidere og årsverk	56
Figur 2–3: Andel kvinner og andel kvinnelige ledere	56
Figur 4–5: Sykefravær og medarbeidertilfredshet	57
Figur 6: Fokusområder i Norske togs bærekraftstrategi	77
Figur 7: Mengde og type materialer i togsett fasett inn i perioden 2022-2023	83
Figur 8: Mengde og type avfall fra tog avhendet i 2023	83
Figur 9: Scopes inkludert i Norske togs klimaregnskap	86
Figur 10: Antall innleide årsverk beregnet på bakgrunn av medgåtte arbeidstimer i 2023	106

Foto

Nytt fjerntog	Omslag
Togbremsen	10
Tog type 75	18
Øystein Risan	20
Vedlikehold	26
Kvalitetskontroller	29
Is på bremsene	30
Ny sovevogn	32
Liggestol	33
Sovevogn	34
Liggestol	35

Vedlikehold	37
Nytt fjerntog	38
Tilgjengelighet for rullestolbrukere	39
Bistrovogn	39
HC-toaletter	40
Plass til bagasje	41
Togentusiaster	43–51
Pantograf	52
Ledergruppen i Norske tog	55
Norske togs styre	62
Tog type 73	64
Vedlikehold i Lodalen	67
Detalj av tog	68
Togseter i vogn	69
Togbremseser	70
Tog type 73	78
Demontert bogie	81
Resirkulering av togvogner	85
Nytt fjerntog	92
Kvalitetskontroller	95
Tog type 73	96
Tog type 74	98
Nye lokaltog	101
Tog type 73	103
Vedlikehold	105
Kontrollpanel	108
Vedlikehold	117
Kontrollpanel	118
Tog type 73	118
Nytt fjerntog	Cover

Konsept, design og produksjon:

Uniform, Hyper

Rådgivning og tekst:

Zynk

Foto Benjamin Ward

side 18-19 (Tog type 74)
side 20 (Øystein Risan, CEO)
side 26 (Kvalitetskontroller)
side 29 (Kvalitetskontroller)
side 30 venstre (Is på bremsene)
side 33 (Liggestol)
side 34 (Sovevogn)
side 35 (Liggestol)
side 37 (Kvalitetskontroller, LED-lys)
side 43 (Controller)
side 44 (HR-rådgiver)
side 47 (Document controller)
side 48 (Controller)
side 51 (Sikkerhetssjef)
side 62 (Styret i Norske tog)

side 64 (Tog type 73)
side 67 (Vedlikehold av tog)
side 68 (Vedlikehold av tog)
side 69 (Togseter)
side 78 (Tog type 73)
side 95 (Kvalitetskontrollere)
side 96 (Tog type 73)
side 98 (Tog type 74)
side 101 (Tog type 73)
side 105 (Tog til vedlikehold)
side 117 (Tog på verkstedet)
side 155 (Tog type 73)

Foto Hampus Lundgren:

side 10-11 (Togbremseser)
side 52-53 (taket på et tog)
side 70-71 (Understellet på et tog)
side 81 (Bogie)
side 85 (Togvogner)
side 108-109 (Kontrollpanel)
side 118-119 (Kontrollpanel)

Foto/illustrasjon Stadler:

Omslag (Nytt fjerntog)
side 32 (Sovevogn dag/natt)
side 38 (Nytt fjerntog)
side 39 (Nytt fjerntog, begge illustrasjonsbildene)
side 40 (Nytt fjerntog)
side 41 (Nytt fjerntog)
side 92 (Nytt fjerntog)

Foto/illustrasjon Alstom:


side 101 (nytt lokaltog)

Foto Eirik Jenssen:

side 30 høyre (Is på bremsene)

Foto Norske Tog:

side 55 (Ledergruppen)



Norske tog AS

Besøksadresse
Drammensveien 35, 0271 Oslo

Postboks
Postboks 1547 Vika, 0117 Oslo

E-post
post@norsketog.no

Web
norsketog.no