



Norske
tog



Årsrapport 2022

Innhold

Togflåten	3
Norske togs rolle i jernbanesektoren	4
Trafikkpakkene	5
Del 1: Om Norske tog	11
Administrerende direktørs kommentar	21
Våre mål	24
Slik jobber Norske tog for å gjøre det mer attraktivt å reise med tog	28
Del 2: Organisasjon, eierstyring og selskapsledelse	57
Organisasjon	59
Eierstyring og selskapsledelse	64
Del 3: Bærekraft	75
Sirkularitet i hele togets livsløp	82
Samarbeid i verdikjeden	90
Grønne investeringer i persontransporten	99
Spisskompetent og mangfoldig organisasjon	101
Del 4: Styrets årsberetning	107
Del 5: Årsregnskap og noter	115
GRI indeks	152

Norske togs flåte

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

Type 5



- 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 7



- 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 ombygd med liggestoler.

Type 69



- 39 130 km/t 69C har 286 seter, 69D har 302/303 seter, 69G har 269 seter og 69H har 238/240 seter *
- Lokaltog Østlandet og Arendalsbanen
- Serie 69GA er to vognsett med færre seter

Type 70



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

Type 72



- 36 160 km/t 310* Lokaltog Østlandet og Jærbanen

Type 73



- 20 210 km/t 204* Regiontog Østfoldbanen, Dovrebanen og Sørlandsbanen
- 73B har 249 seter og benyttes kun på Østfoldbanen

Type 74



- 52 200 km/t 240* Regiontog Østlandet

Type 75



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



Type 76



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

Type 92



- 13 140 km/t 143*
- Lokaltog Trønderbanen, Meråkerbanen og Rørosbanen

Type 93



- 15 140 km/t 87*
- Regiontog Raumabanden, Rørosbanen og Nordlandsbanen

Di 4



- 5 140 km/t
- Dag/nattog Nordlandsbanen

WLAB 2



- 20 150 km/t 30
- Nattog alle hovedstrekninger

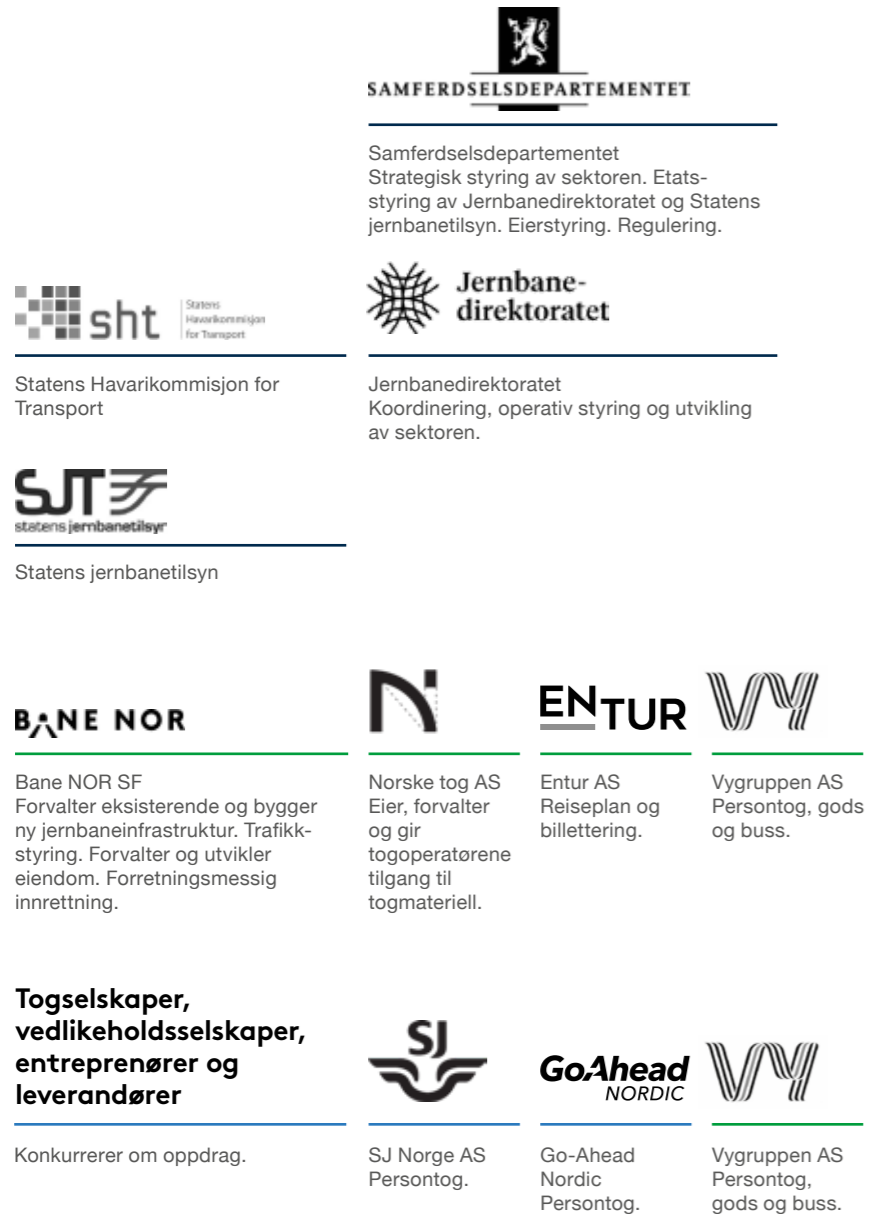
EI 18



- 16 200 km/t
- Dag/nattog Dovrebanen, Bergensbanen og Sørlandsbanen

- Antall
- Maks hastighet
- Antall seter
- * Per togsett
- ** Per vogn
- Senger per vogn
- Bruksområde
- Annet

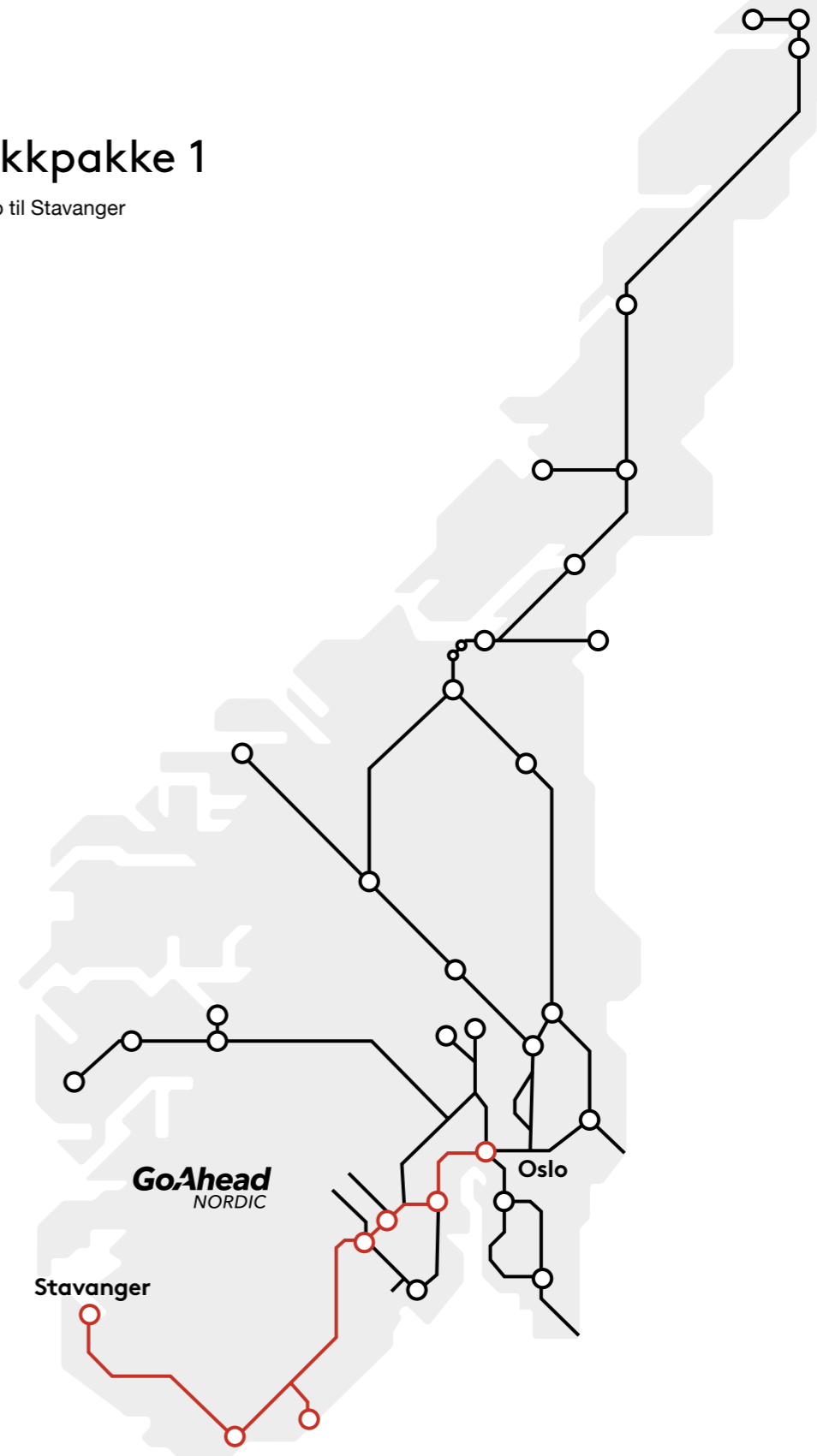
Norske togs rolle i jernbanesektoren



■ Forvaltningsorganer ■ Statlig eide selvstendige enheter ■ Privat sektor

Trafikkpakke 1

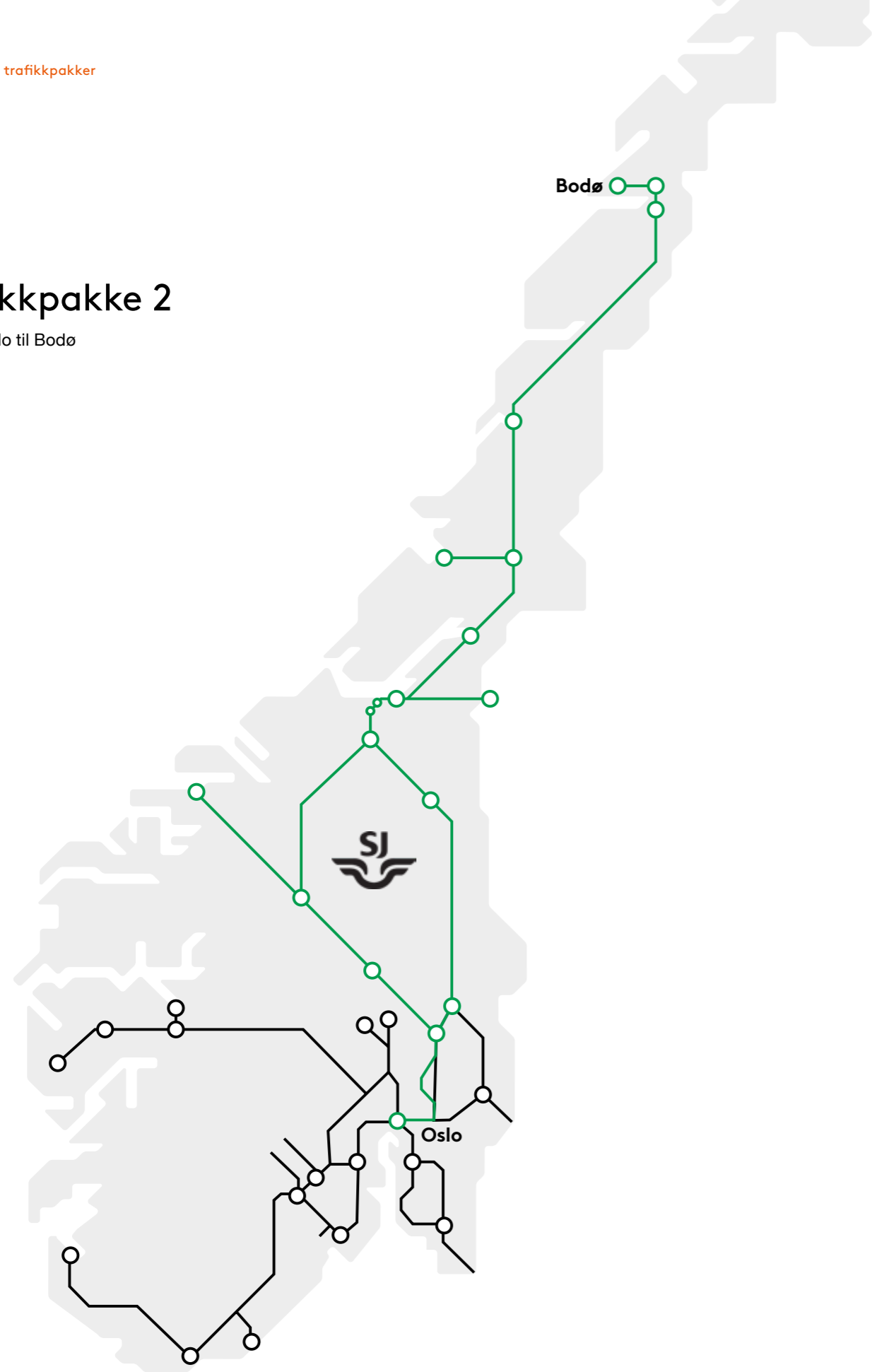
Sør – Oslo til Stavanger



*oversikt hentet fra Jernbanedirektoratet

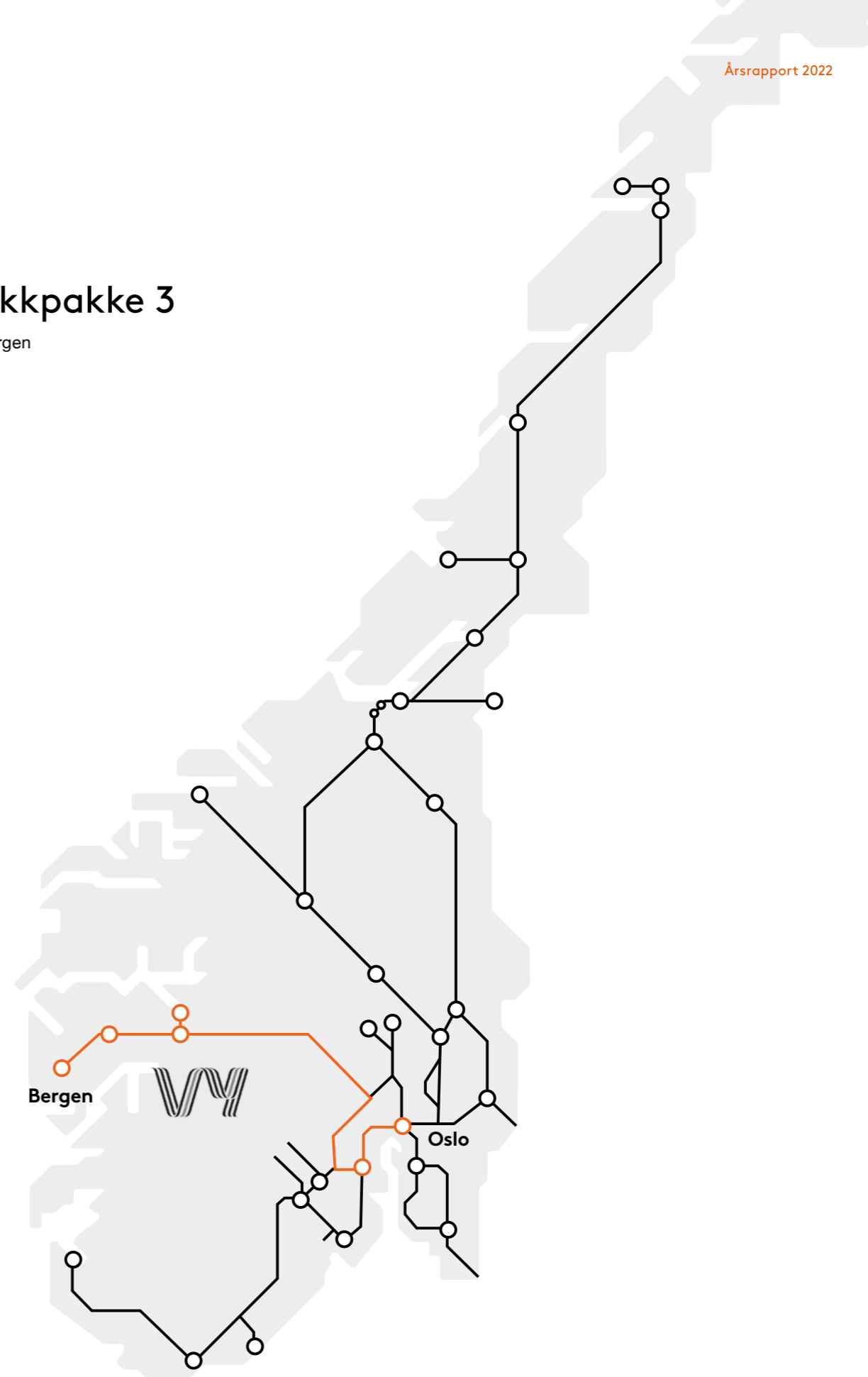
Trafikpakke 2

Nord – Oslo til Bodø



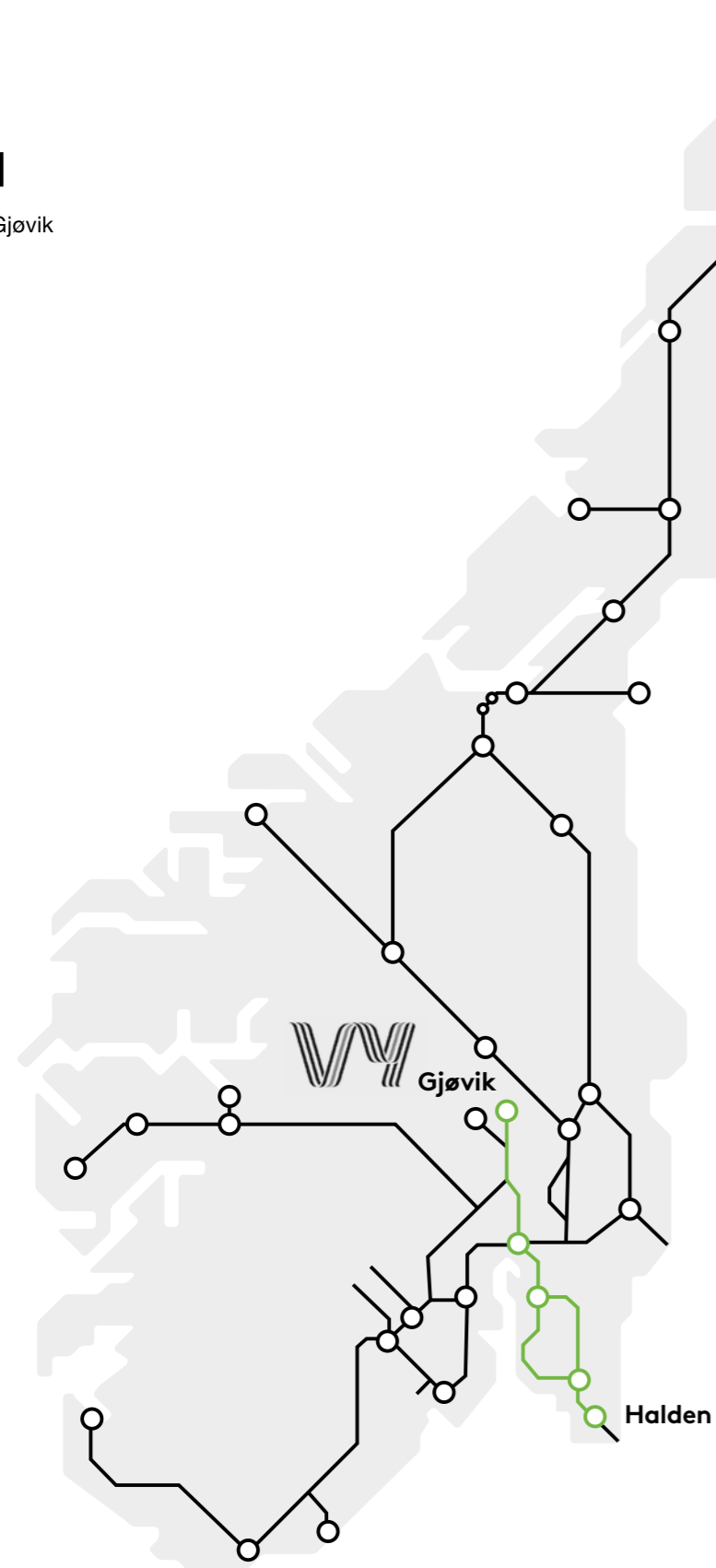
Trafikpakke 3

Oslo – Bergen



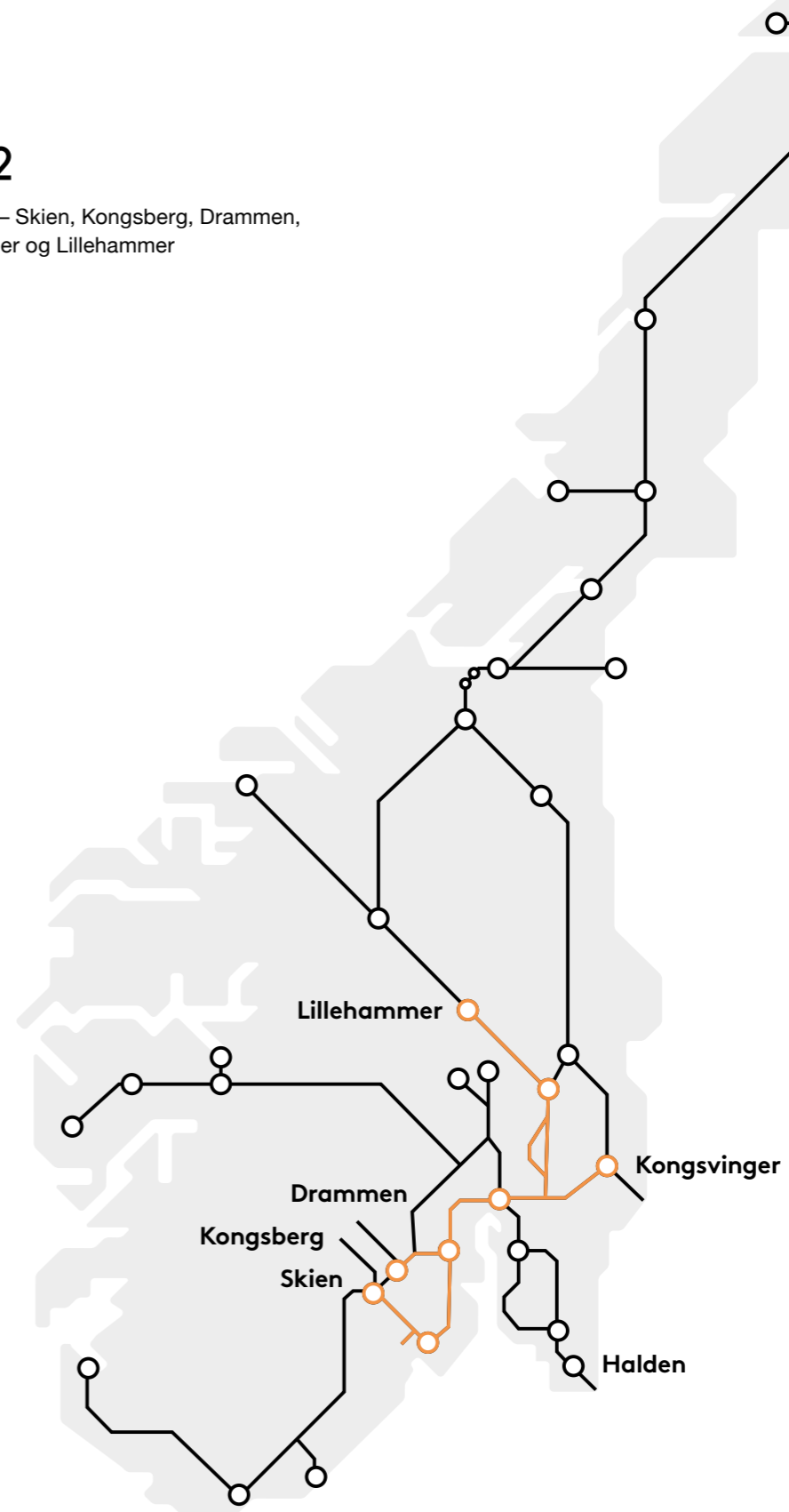
Øst 1

Halden – Gjøvik



Øst 2

Østlandet – Skien, Kongsberg, Drammen, Kongsvinger og Lillehammer





Del 1:
Om Norske tog

Milepæler 2022

10. januar

Norgeshistoriens største innkjøpsavtale for tog ble signert – Norske tog signerte avtale med Alstom om kjøp av 30 nye lokaltog, med opsjon på å kjøpe ytterligere 170 tog. De første 30 togene skal trafikkere på Linje L2 på Østfoldbanen.

Januar - april

Norske tog mottok de siste 4 av i alt 14 bimodale togsett, type 76, fra den sveitsiske togprodusenten Stadler. Togene er satt i drift på Trønderbanen av operatøren SJ Norge, og erstatter gamle dieseltog, type 92, som er mer enn 30 år gamle. De bimodale togene kjører som elektriske tog på strekninger med strøm, og kjører på diesel på ikke-elektrifiserte strekninger.

16. mai

60 liggestoler fra det tsjekkiske selskapet Borcad er installert i togsettene som trafikkerer på Sørlandsbanen. Go-Ahead tilbyr nå brede og komfortable stoler, som kan legges ned i 45 graders vinkel, til reisende mellom Oslo og Stavanger.

3. juni

Tilbudsfristen i konkurransen om å levere nye fjerntog gikk ut i starten av juni. Norske tog igangsatte umiddelbart en omfattende evalueringsprosess og er godt i gang med arbeidet. Kontraktsignering forventes å skje i løpet av første kvartal 2023.

30. juni

180 liggestoler fra det tsjekkiske selskapet Borcad er installert i togsettene som trafikkerer på Nordlandsbanen og Dovrebanen. SJ Norge tilbyr nå brede og komfortable stoler, som kan legges ned i 45 graders vinkel, til reisende på disse strekningene.

30-31. august

Norske tog gjennomførte en «mock up»-visning av det nye lokaltoget Nordic Coradia, type 77, for de viktigste interessentene, med svært gode tilbakemeldinger. En mock-up er en 1:1 modell av en vogn som fremstiller de viktigste funksjonene for kundene og ombordpersonalet.

6. oktober

I statsbudsjettet for 2023 er det fra regjeringen foreslått å gi Norske tog muligheten til å anskaffe 25 nye tog for bruk på Østlandet. Dette er lokal- og regiontog av typen Nordic Coradia fra Alstom som vil bli produsert og levert i 2026-27. Kostnadsrammen for kjøp av 25 nye tog er NOK 3,7 MRD.

21. november

Norske tog mottok FLIRT-tog nr 150 fra den sveitsiske togprodusenten Stadler. FLIRT-togene er ryggraden i norsk jernbane, og anskaffelsen har vært en suksess.

5. desember

Ny bærekraftstrategi og ny forvaltningsstrategi for Norske tog ble forankret i styret.

11. desember

46 liggestoler fra det norske familieselskapet Georg Eknes Industrier AS er installert i togsettene som trafikkerer på Bergensbanen. Operatøren Vy tilbyr nå liggestoler som kan legges helt ned til reisende på strekningen – et godt alternativ til de tradisjonelle sovekupéene.

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

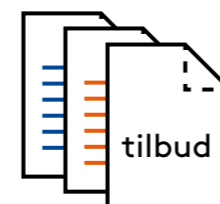
Norske tog AS eies av Samferdselsdepartementet og er et kategori 2-selskap. Statens begrunnelse for eierskapet er å ha en aktør som kan tilby kjøretøy til persontogtrafikk på konkurransenøytrale vilkår. Statens mål som eier er kostnadseffektiv anskaffelse og utleie av tog.

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)	2022	2021
Driftsresultat	306	331
Resultat før skatt	144	206
Årsresultat	106	161
Netto kontantstrøm	-244	497
Arbeidskapital	-783	1 029
Egenkapital	3 410	3 297
Egenkapitalandel	25,6 %	25,3 %
Avkastning på bokført egenkapital	3,2 %	5,08 %

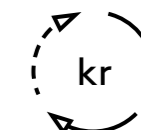
Forretningsmodell



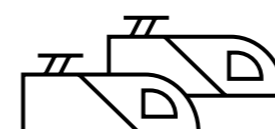
Jernbanedirektoratet fastsetter fremtidig togtilbud i Norge og er premissgiver overfor Norske tog.



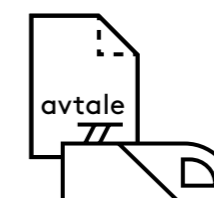
Det er opprettet en garantiordning der staten garanterer for 75 prosent av togenes bokførte verdi, en restverdigaranti.



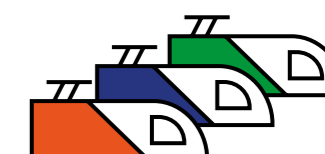
Norske tog finansierer sine toganskaffelser gjennom låneopptak og tilførsel av kapital.



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

278

motorvognsett

Et motorvognsett er en ikkedelbar 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 en motorvogn (eller en kombinasjon av flere enkeltkjøretøy) som ikke er beregnet for å oppta nyttelast, og som i normal drift kan være frakoblet et tog og opereres uavhengig.

135

personvogntog

En personvogn er et enkeltkjøretøy uten traksjon som kan frakte passasjerer i en fast eller variabel togsammensetning

57

ansatte

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

3,2

% avkastning

For 2022 har Norske tog en avkastning på 3,2 %. Langsiktig mål fra eier er 5 % avkastning.

4

kunder

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

18

typer kjøretøy inkludert underserie

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

85

fornøyde passasjerer (skala fra 1-100)

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

18,4

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.

A+

rating

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

25,6

% egenkapitalandel

Per 31.12.22 har selskapet en egenkapitalandel på 25,6 %.



Visjon

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



Administrerende direktørs kommentar

2022 har vært et travelt og begivenhetsrikt år for Norske tog, hvor vi lykkes godt med vårt hovedoppdrag: Å anskaffe, eie og forvalte tog. Vi har nådd mange viktige og store mål, og samtidig levert et positivt årsresultat.

Da året startet visste vi ikke at vi sto foran en krig i Ukraina. Norske tog har i liten grad blitt direkte påvirket, og en gjennomgang av Norske togs sårbarheter i forsyningskjedene viste at vi samlet sett var lite sårbare på kort sikt. Samtidig har vi, som de fleste andre virksomheter, fått merke uroen i verden gjennom økte renter, ustabile valutakurser, energikrise, inflasjon, logistikkutfordringer og råvarer det er vanskelig å få tak i. Deriblant har det vært leveranseproblemer for halvledere, metall og enkelte kabler og koblinger. Våre leverandører, og derav våre leveranser, kan derfor påvirkes på lengre sikt. Et felles tiltak for å møte mangelen på kritiske komponenter har vært en midlertidig delepool for alle trafikkoperatørene. Dette har ført til at vi sammen har bidratt til å redusere sårbarheten for jernbanen i Norge.

Norske tog er midt i en periode med svært store og viktige anskaffelser. I 2022 ble Norges største innkjøpsavtale for tog signert med Alstom om kjøp av 30 nye lokaltog, med opsjon på å kjøpe ytterligere 170 tog. Parallelt har vi jobbet med vurdering av tilbud på nye fjerntog – som med opsjoner kan utgjøre til sammen

100 tog. Det er planlagt signering av denne kontrakten i løpet av første kvartal 2023. Med FLIRT-togene og disse innkjøpene på plass vil vi ha en mye mer standardisert og moderne togflåte. Trolig har vi da sikret nye, tidsriktige tog for en hel generasjon.

En viktig bidragsyter til dette er de sveitsiske FLIRT-togene fra Stadler – ryggraden i norsk jernbane. I november var en merkedag. Da mottok vi FLIRT-togsett nummer 150. Anskaffelsen har vært en suksesshistorie helt siden kontraktinngåelsen i 2008.

Tall fra Bane NOR viser at det i 2022 har vært en økning i antall forsinkelsestimer og innstillinger grunnet feil på eldre kjøretøy. Den trenden må vi snu. Fornyelse av togflåten gjennom anskaffelsen av nye lokaltog og fjerntog vil bidra til dette. I tillegg har Norske tog en viktig oppgave fremover med å forvalte togene slik at et attraktivt og pålitelig togtilbud kan utvikles og opprettholdes. Sentralt i forvaltningsarbeidet er økt bruk av diagnose-data og sensorteologi som skal bidra til et mer bærekraftig og bedre vedlikehold og forvaltning.

I året som har gått startet også midtlivsoppgraderingen av lokaltog type 72 hos Alstom i Sverige. Denne oppgraderingen skal gi passasjerene i Oslo-området og på Jærbanen mer pålitelige tog når de kommer tilbake.

Norske tog spiller en viktig rolle i arbeidet med å gjøre persontransporten i Norge mer bærekraftig. Vårt viktigste bidrag er å anskaffe og forvalte tilstrekkelig mange tidsriktige tog for å gjøre toget til et foretrukket transportmiddel.

Norske tog har utviklet en ny bærekraftsstrategi i 2022, som innebærer at selskapet fremover skal jobbe helhetlig med tiltak på prioriterte vesentlige områder der Norske tog har spesielt god mulighet til å påvirke. Norske tog ønsker blant annet å:

- Gjøre det enda mer attraktivt for reisende å velge toget fremfor fly eller bil
- Erstatte gamle tog med elektriske og bimodale tog når vi anskaffer nye
- Utløse potensialet i reduksjon av energiforbruk, og optimalisering av vedlikehold
- Stille strenge krav til våre leverandører knyttet til klima, miljø og menneske- og arbeidstakerrettigheter
- Tenke sirkulært i hele togets levetid, fra anskaffelse, gjennom drift og vedlikehold til avhending av togsett

Det er behov for omfattende tiltak i arbeidet med å flytte transport fra bil og fly til bane. Vi ønsker høyere ambisjoner for jernbanens markedsandel, tilsvarende andre europeiske land det er naturlig å sammenligne seg med. Nasjonal transportplan bør sette tydelige mål og identifisere nødvendige tiltak for dette, slik at jernbanetilbudet i mye større grad kan bidra til å nå målene om å redusere klimagassutslippene.

Norske tog spiller en viktig rolle i arbeidet med å gjøre persontransporten i Norge mer bærekraftig. Vårt viktigste bidrag er å anskaffe og forvalte tilstrekkelig mange tidsriktige tog for å gjøre toget til et foretrukket transportmiddel. I vår oppdaterte bærekraftstrategi har vi definert fire hovedambisjoner: Sirkularitet i hele togets livsløp, samarbeid i verdikjeden, grønne investeringer i person- og togtransporten og en spisskompetent og mangfoldig

organisasjon. Overordnet er vi avhengig av bedre og bredere innsamling, systematisering og sammenstilling av data, i tillegg til økt samarbeid med leverandører, operatører, eier og resten av «jernbanefamilien» for å lykkes i dette arbeidet.

Organisasjonen har i løpet av året gått fra å være 51 til 57 medarbeidere. Jeg er stolt over at vi klarer å tiltrekke oss nye, unge og svært kompetente medarbeidere, og ikke minst at vi har et arbeidsmiljø hvor de ansatte trives og blir værende. Vår ambisjon er å ha en slank og effektiv organisasjon som leverer på oppdraget fra vår eier og betjener våre kunder på en god måte.

Gode økonomiske resultater og solid egenkapital er viktig for å sikre finansiell handlefrihet til å levere på oppdraget vårt fremover. Norske togs inntekter kommer fra leieinntekter fra togoperatørene, som igjen får sine inntekter fra transportavtaler med staten og passasjerene. Dagens modell for å fastsette leien skaper utfordringer. Arbeidet med å få på plass en ny og bærekraftig leieprismodell, hvor kjente og påregnelige kostnader dekkes gjennom leien, vil pågå i 2023.

Årsresultatet for Norske tog i 2022 er på 106 MNOK etter skatt, ned fra 161 MNOK i 2021, som gir en avkastning på bokført egenkapital på 3,2 prosent (5,1 prosent i 2021). Det langsiktige målet er 5 prosent avkastning på egenkapitalen. Resultatnedgangen skyldes i hovedsak økte driftskostnader som følge av at det er gjennomført flere modifikasjoner på togene enn i 2021, samt høyere finanskostnader og økte personalkostnader på grunn av økning i antall ansatte.



Øystein Risan
Administrerende direktør



Våre mål



Mål 1

Finansiell handlefrihet

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



Mål 2

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 3

Effektiv og bærekraftig drift

Norske tog skal på vegne av eier og samfunnet sørge for effektiv anskaffelse, forvaltning og utleie av tog.



Mål 4

Kompetente og fornøyde medarbeidere

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

Mål 1: Finansiell handlefrihet

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

Per 31.12.2022 har Norske tog AS et ubenyttet fem års forpliktet lånefasilitet på 3 000 millioner norske kroner med forfall i juni 2026.

Mål 2: Konkurransedyktig tilbud og fornøyde kunder

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

- **Under ti år:** 119 togsett fra FLIRT (type 74, 75, 75-2 og 76), hvorav 14 av togsettene er bi-modale*.
- **Rundt ti år:** 30 togsett fra FLIRT (type 74 og 75).
- **Rundt 20 år:** 40 togsett som alle er fra rundt år 2000 (type 72, 73A, 73B og 93).
- **Eldre enn 20 år:** 89 togsett, 21 lokomotiver og 135 vogner fra 70-, 80- og 1990-tallet (type 69C, 69D, 69G, 69H, 70, 92, Di4, El18, 5, 7 og WLAB2).

Gjennomsnittsalderen til selskapets togflåte er i 2022 på 18,4 år, mot 18,7 år i 2021. For å imøtekomme både trafikkvekst og utfasing av eldre togsett, er det behov for betydelige investeringer i nye tog. Med de avtalene Norske tog har per i dag kan det anskaffes inntil 200 nye lokal-/regiontog og inntil 100 fjerntog. Det betyr at det kan bli en kapasitetsøkning fra 2027.

Norske tog har i sin langtidspan for toganskaffelser foreslått å redusere dagens 18 togtyper til tre hovedtyper, noe som vil gi økt pålitelighet, lavere forvaltningskostnader og større fleksibilitet.

Lokaltog

Norske tog har inngått kontrakt med Alstom SA om kjøp av 30 nye lokaltog, med opsjon på ytterligere 170 tog. De nye togene settes i produksjon i 2023 og de første

togene skal til Norge for testing i 2024. Togene skal etter planen leveres og settes i trafikk i 2025. De nye lokaltogene skal erstatte dagens lokaltog type 69 på linje L2 Stabekk–Oslo–Ski.

Med regjeringens forslag til Statsbudsjett for 2023 får Norske tog mulighet til å anskaffe ytterligere 25 nye tog fra kontrakten med Alstom.

Regiontog

I første halvdel av 2022 mottok Norske tog de siste fire bimodale togsettene av type 76 fra den sveitsiske togprodusenten Stadler. De bimodale togsettene kan kjøres som elektriske togsett på elektrifiserte strekninger, og som dieseltog på ikke-elektrifiserte strekninger. De bimodale togene har erstattet dieseltog som var mer enn 30 år gamle. De nye togene er et viktig bidrag for å redusere utslippene fra transportsektoren generelt, samtidig som de bidrar til å gjøre reiser med tog mer attraktivt.

Alle de 14 bimodale togsettene er overlevert til SJ Norge og satt i drift på Trønderbanen og strekningen Trondheim–Røros.

I november mottok Norske tog FLIRT-togsett nr. 150 fra den sveitsiske togprodusenten Stadler. Det betyr at selskapet i 2022 har mottatt de resterende 12 togsettene av type 74 fra kontrakten med Stadler som ble inngått i 2008. I løpet av første halvår 2023 vil siste togsett av type 74 leveres etter skadereparasjon. Togene trafikkerer på regiontogstrekninger, og benyttes primært på Østlandet.

Fjerntog

Flere av dagens fjerntog er over 40 år gamle, og har nådd sin tekniske levealder. Norske tog skal derfor kjøpe 17 nye fjerntog. Anslått kostnad er 6,5 milliarder kroner, med en kostnadsramme på inntil 8 milliarder kroner.

Anbudskonkurransen for nye fjerntog ble kunngjort i november 2021, og i desember ble fire leverandører kvalifisert til å delta i konkurransen. Den 3. juni 2022 gikk tilbudsfristen ut. Norske tog startet da evalueringen av de mottatte tilbudene umiddelbart. Ambisjonen er å signere kontrakt med en leverandør i løpet av første kvartal 2023.

* Det oppstod brann i ett av togene under testperioden før overlevering. Dette toget er derfor under reparasjon før det overleveres Norske tog og settes i drift i Norge. Norges tog har derfor enn så lenge 149 FLIRT-tog i flåten.

Produksjonen av de nye fjerntogene vil etter planen starte i 2024, og togene vil tidligst kunne tas i bruk fra 2026. Etter leveranse av de første 17 fjerntogene gir kontrakten mulighet for å bestille inntil 100 tog totalt. Fjerntogene er planlagt å trafikere strekningene Dovrebanen, Sørlandsbanen, Bergensbanen og Nordlandsbanen.

Kunder

I 2022 har Norske tog hatt fire kunder; SJ Norge, Vy Tog, Vy-Gruppen og Go-Ahead.

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

Vy Tog er operatør på Trafikkkpakke 3, og drifter fjerntogstrekningen Oslo-Bergen, samt regiontogstrekningen Bergen-Voss-Myrdal og lokaltogstrekningen Bergen-Arna.

I slutten av mars 2022 fikk Jernbanedirektoratet i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å inngå direkte-tildelte trafikkavtaler med enten Vy eller Flytoget om togtilbudet på Østlandet - strekningene Østlandet 1 og Østlandet 2, som Vygruppen drifter i dag.

Vygruppen har blitt invitert inn i forhandlinger med Jernbanedirektoratet om å kjøre lokal- og regiontog for strekningene i Østlandet 1. Østlandet 1 omfatter persontog-tilbudet på Østfoldbanen og Gjøvikbanen, samt lokaltogstrekningene Spikkestad-Lillestrøm og Stabekk-Ski. Tildelingen skjer senest i løpet av første halvår 2023.

For Østlandet 2 har Jernbanedirektoratet valgt Flytoget som foretrukket forhandlingspart. Østlandet 2 omfatter InterCity-togene på strekningene Skien-Eidsvoll og Drammen-Lillehammer, lokaltogstrekningene Kongsberg-Eidsvoll, Drammen-Dal og Asker-Kongsvinger, samt

togtilbudet mellom Notodden-Porsgrunn (Bratsbergbanen). Østlandet 2 vil fra 2029 også kunne inkludere tilbringertjenesten som i dag driftes av Flytoget. Det er per 31.12.22 ikke besluttet når forhandlinger og endelig tildeling av togtilbudet skal skje.

Passasjerer

Jernbanedirektoratet samler inn data blant de tog-reisende og rapporterer en kvartalsvis kundetilfredshetsindeks. På spørsmål om hvor fornøyd passasjerene er med kupékomforten på reisen, ble det samlede resultatet i 2022, på tvers av alle togoperatørene, på 85 (hvor 100 er maks). Dette er en økning på 3 poeng fra 2021 hvor scoren lå på 82.

Norske tog har i 2022 gjort en rekke tiltak for å forbedre den generelle reiseopplevelsen for togpassasjerer. Det har for eksempel blitt installert 226 liggestoler på totalt åtte vogner som trafikkerer på Nordlandsbanen, Dovrebanen, Bergensbanen og Sørlandsbanen.

Bane NOR rapporterer om en nedgang i punktligheten på persontog i 2022 på 2,5 prosentpoeng sammenliknet med 2021. Det er under målsetningen på 90 prosent, og årsaken er sammensatt. Les mer om punktlighet på Bane NORs nettsider (www.banenor.no).

Mål 3: 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. Store kontrakter (bestilling av nok tog) er derfor avgjørende for å få gode priser i markedet og motivere leverandører til å delta i anbudskonkurranser.

I juni 2022 gikk tilbudsfristen på konkurransen om levering av nye fjerntog ut. Norske tog er nå i full gang med å evaluere de ulike tilbudene. Avtalen innebærer kjøp av 17 tog, hvorav 10 er elektriske og 4 er bimodale. Det er foreløpig ikke avgjort om de siste 3 togene blir elektriske eller bimodale.

Når mange tog skal anskaffes på kort tid er det helt avgjørende, både med tanke på effektivitet og kostander,

at Norske tog har et sterkt, kompetent fagmiljø til å følge opp disse omfattende og krevende prosjektene.

Oppgradering av tog og kritiske komponenter

Oppgradering av eksisterende togsett er avgjørende for å opprettholde levetiden på togene, og samtidig sikre at togene oppleves som attraktive for de reisende.

Å få tak i reservedeler på eldre togsett er utfordrende, da denne typen reservedeler ofte har gått ut av produksjon. Reservedeler som har gått ut av produksjon, som er kompliserte og tar lang tid å anskaffe, eller som er spesielt kostbare, kaller Norske tog «kritiske komponenter». Disse reservedelene er avgjørende for at eldre togsett som fortsatt er i trafikk, kan repareres og fortsette i drift noen år til.

Når togsett fases ut av trafikk, blir de sendt til et verksted for demontering av kritiske komponenter, før de sendes til gjenvinning. Norske tog har et fast samarbeid med gjenvinningssselskapet Hellig-Teigen som holder til i Hokksund.

Norske tog har i 2022 sendt ett togsett av type 92 og åtte togsett av type 70 til demontering av kritiske komponenter og deretter til gjenvinning. Type 92-togsettet er avhendet i tråd med Norske togs utfasingsplan, da togsettene allerede er erstattet av bimodale tog av type 76. Type 70-togsettene hadde nådd sin levetid, og har blitt erstattet av nye type 74-togsett levert av togprodusenten Stadler.

Norske tog har i 2022 jobbet med en rekke større forvaltningsprosjekter og oppgraderinger for å sikre kjøretøyenes levetid i henhold til selskapets kjøretøystrategi. Eksempler på oppgraderinger er installering av nye liggestoler, flere oppgraderingstiltak på type 73, samt midtlivsoppgradering av type 72. Midtlivsoppgraderingen

av type 72, lokaltog som trafikkerer mellom Lillestrøm og Spikkestad, skal redusere risikoen for 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 stå klart medio 2023.

Mål 4: 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 kompetent fagmiljø til å følge opp på disse omfattende og krevende prosjektene.

Norske tog har i 2022 gjennomført en medarbeiderundersøkelse som viser at medarbeidertilfredsheten fortsetter å holde seg på et høyt nivå, på tross av en marginal nedgang fra 2021. Scoren for arbeidsglede er på 78 (ned fra 79 i 2021) og for lojalitet er scoren 84 (ned fra 85 i 2021). En score på over 75 vurderes som høy. Norske tog har de siste årene hatt en gjennomgående høy score på medarbeidertilfredshet.

For lønns- og ansettelsesforhold er scoren på 70 (ned fra 73 i 2021), mens arbeidsforhold fikk en score på 73 (ned fra 75 i 2021). På læring og utvikling er det også en liten nedgang. Scoren for læring og utvikling i 2022 endte på 74 (ned fra 75 prosent i 2021).

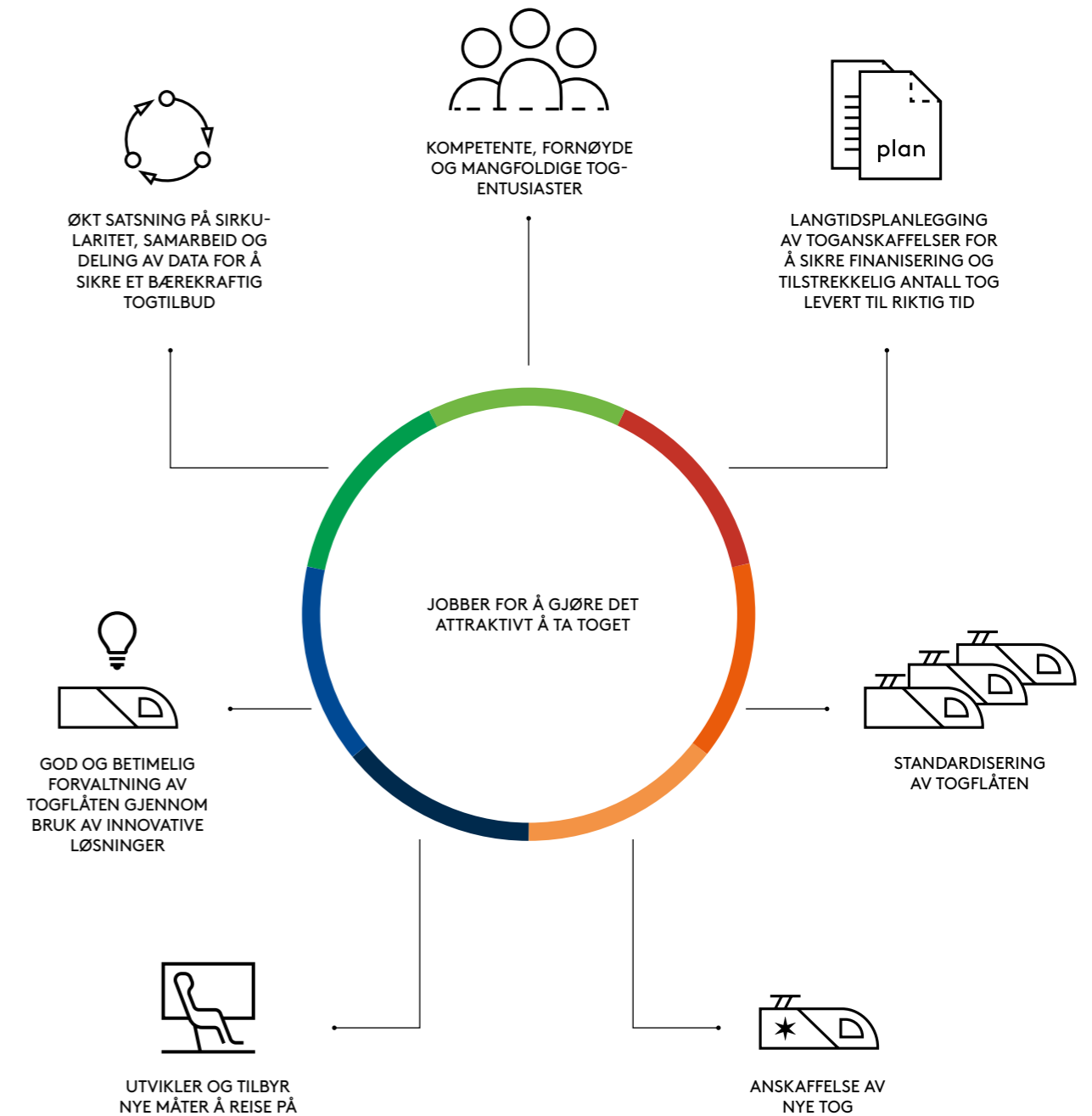
Resultatene blir også gitt per avdeling, hvor ledere får ansvar for å vurdere resultater innen hvert underområde og iverksette tiltak om nødvendig.

Sykefraværet er fortsatt lavt på 2,2 prosent (ned fra 2,3 prosent i 2021).

Norske tog har i 2022 jobbet med en rekke større forvaltningsprosjekter og oppgraderinger for å sikre kjøretøyenes levetid i henhold til selskapets kjøretøystrategi.

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

Norske tog har en viktig rolle i å tilrettelegge for bærekraftige transportløsninger slik at flere reisende velger å ta toget fremfor bil eller fly.



Togfornyeren

Kine Stousland gikk fra å starte som Controller i 2018 til å nå lede hele midtlivsoppgraderingen av type 72-togsettene.

– Se! Slik blir togsettene når de er ferdige. Blir det ikke fint?

Kine Stousland viser engasjert frem skisser og modeller av hvordan midtlivsoppdateringen vil forvandle type 72-togsettene.

– Å starte i Norske tog var som å bli del av en familie. Det er en veldig inkluderende bedrift med morsomme og varierte oppgaver, hyggelige kolleger og godt fagmiljø med mange muligheter, sier Stousland.

Da hun var barn, drømte hun om å bli norsklærer eller administrerende direktør. I stedet havnet hun på et annet spor: En «togkarriere» som startet allerede i studietiden.

– Min første tog-jobb var som flytogvert mens jeg studerte. Deretter fikk jeg jobb som regnskapsmedarbeider og senere Controller hos Flytoget, forklarer 34-åringen.

Grep muligheten

Neste stopp ble Norske tog som Controller i 2018 med ansvar for alt fra kvartals- og årsrapport til evaluering av priser og oppfølging av anskaffelser. Deretter fulgte nye muligheter og utfordringer; Å lede midtlivsoppgraderingen av 36 type 72-togsett. Et prosjekt som etter planen ferdigstilles i 2025.

– Jeg grep sjansen, og synes det er veldig spennende og kult å få muligheten. Vi er en ung prosjektgruppe, hvor bare fire er over 40 år.

– Hva er de viktigste egenskapene når man leder et slikt prosjekt?

– Like å ha flere baller i luften, være effektiv, strukturert og tålmodig. Også er det en stor fordel å ha økonomisk erfaring.

Prosjektlederhverdagen innebærer mye møter, reising til verkstedet i Sverige, oppfølging og tett samarbeid med kolleger på blant annet teknisk og juridisk avdeling.

– Prosjekter av denne størrelsen kan til tider føles som et stigespill hvor man av og til rykker tilbake til start. Da må man bare holde hodet kaldt og se etter muligheter og løsninger, sier Stousland.

Sosial jobbhverdag

Kine fremhever engasjert det gode og sosiale arbeidsmiljøet i Norske tog.

– Innsatsen til den sosiale komiteen er helt super. For der er jeg nestleder, sier hun og ler med glimt i øyet.

De står for alt fra julebord, båttur og årlig sosial tur, til Holmenkollstafett, trening, tennisturnering og sommerfest.

Som Norske tog-ansatt har man også tid til et liv ved siden av jobben.

– Jeg liker blant annet å reise. Det kuleste stedet jeg har vært hittil er salt-ørkenen i Bolivia!

«Å starte i Norske tog var som å bli del av en familie.»

Navn: Kine Stousland
Stilling: Prosjektleder
Alder: 34 år
Fra: Oppegård
Utdanning: Siviløkonom, mastergrad fra NMBU på Ås
Jobber med: Midtlivsoppgradering av 36 type 72-togsett.



Navn: Jorunn Kvakland
Stilling: Elektroingeniør
Alder: 28 år
Fra: Trondheim
Utdanning: Sivilingeniør i kybernetikk og robotikk ved NTNU
Jobber med: Teknisk prosjektleder midtlivsoppgradering av type 72.

Strømløseren

Den tidligere juniornorgesmesteren i orientering, Jorunn Kvakland, har tatt med seg mange av egenskapene fra idretten til jobben som elektroingeniør i Norske tog.

– Å være strukturert, sette mål, jobbe målbevisst, holde hodet kaldt og være løsningsorientert er noen av egenskapene jeg har tatt med meg fra tiden som aktiv orienteringsløper til arbeidslivet, sier Jorunn Kvakland.

28-åringen fra Trondheim er i dag elektroingeniør og teknisk prosjektleder i Norske tog. Frem til studietiden satset hun som orienteringsløper.

– Taktikken og styrken min var å holde følge i starten. Mot slutten begynte mange å gjøre feil, mens jeg ofte klarte å holde hodet kaldt og tok innersvingen på konkurrentene. Det var slik jeg tok gullmedaljene mine.

Første stopp etter skolebenken

Jorunn Kvakland har master i Kybernetikk og robotikk ved NTNU, med spesialisering innenfor smarte nett og fornybar energi. Våren 2020 var studiene unnagjort og Jorunn oppdaget en stillingsannonse som gjorde henne nysgjerrig.

– Det var Norske tog, et selskap jeg knapt hadde hørt om eller sett tidligere. Men det virket veldig spennende og interessant, sier Kvakland.

Elektroingeniørjobben ble hennes. Hun og flyttelasstet dro fra bartebyen til hovedstaden. Juni 2020 hadde hun sin første arbeidsdag i Norske tog.

– Det var midt i pandemien, jeg var nyutdannet, ny i byen og ny på jobben. Jeg satt mye alene på hjemmekontoret og kjente ingen. Takket være gode kolleger og en aktiv sosialkomité gikk det veldig bra. Nå stortrives jeg, og det er et godt arbeidsmiljø, sier 28-åringen.

Tradisjonelt sett er elektroingeniør et mannsdominert yrke.

– Men ikke i Norske tog. Her er vi hele tre kvinnelige elektroingeniører. Det er skikkelig kult.

Reiser, møter og problemløsning

I dag er Jorunn teknisk prosjektleder på midtlivsoppgraderingen av type 72.

– Et tog er så sammensatt, hvor mange systemer overlappes av ulike fagområder. Det er veldig lærerikt for da må man samarbeide og sette seg inn i nye ting for å løse problemer og finne løsninger sammen på tvers.

Som elektroingeniør kunne Kvakland mye om alt fra konvertere og transformatorer.

– I Norske tog har jeg fått mer forståelse av helheten som skal til for å kjøre og drifte et tog.

Midtlivsoppgraderingen av type 72 skjer i Motala i Sverige – noe som innebærer seks timer reising hver vei.

– Jeg har ikke tall på hvor mange turer det har blitt, men sikkert minst 15. Ofte har vi vært der fire dager av gangen. I tillegg er det en hverdag med hektisk møteaktivitet med både prosjektteamet og leverandøren.

Noe av det som gjør henne mest frustrert er også det hun trekker frem som det morsomste i jobben.

– Det dukker hele tiden opp nye problemer som må løses. Det er utfordrende, men veldig lærerikt og givende. Det er takket være et faglig sterkt fagmiljø hvor latteren sitter løst, og hvor vi står sammen og støtter hverandre når det trengs, sier Kvakland.

– Det er givende å få lov til å jobbe med tog som er et viktig bærekraftig bidrag for samfunnet, avslutter hun.

«Det er utfordrende, men veldig lærerikt og givende.»

Fra makeup-artist til maskiningeniør

Oda Veflen Olsen har tatt et utradisjonelt karrieresprang. Hun har byttet ut foundation og blush med boggi og bremsler.

– Som systemingeniør for boggi og bremsler jobber jeg enkelt forklart med det som er mellom vognkassen og sporet. Det inkluderer alt fra hjulsats, boogiramme og drivverk til fjæring, bremsesystem og mye mer, forklarer Oda Veflen Olsen.

Hun startet i Norske tog i mai 2022. Veien dit var annerledes enn for de fleste.

Karrierespranget

Oda Veflen Olsen fra Moss drømte om å bli makeup-artist, og startet på sminkeskole etter videregående for å realisere yrkesdrømmen.

– Her ble jeg veldig fasinert av spesialeffekter med sminke av store sår og makabre skader, sier Veflen Olsen.

Etter ett års utdanning jobbet hun ett år som frilans makeup-artist, men ble rastløs og forsto at dette ikke var hennes yrkesvei. Resultatet ble et karriereskifte få har gjort før henne. Fra makeup-artist til maskiningeniør-utdanning.

– Det var en ny verden for å si det mildt. Fra å sminke til å forstå hvordan tekniske systemer samhandler og henger sammen og hvor konkrete og komplekse beregninger som ligger bak.

Som ferdig utdannet maskiningeniør ble det en kort tur innom konsulentbransjen før ferden fortsatte til Norske tog som systemingeniør for boggi og bremsler.

Blir aldri utlært

– Norske tog er en spennende arbeidsplass. Boggi og bremsler er et stort felt, så jeg har lært og kommer til å lære

mye. Dette er noe man aldri blir utlært i. Det liker jeg, sier systemingeniøren.

Nå jobber hun mye i lokaltog-anskaffelsen, hvor hun følger opp leverandøren innenfor boggi og bremsler.

– Det er både mye møter og reising. Jeg har sammen med teamet ansvar for oppfølging av at blant annet kravspesifikasjoner oppfylles, at vi får det vi har avtalt og blitt enige om i prosessen og et trygt og teknisk tilfredsstillende tog, sier Veflen Olsen.

– Is, snø, kulde og krappe svinger gjør at det er behov for skreddersøm til norske forhold. Det gjør det ekstra spennende og utfordrende.

Gleder seg til å gå på jobb

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

– Det må være alle de spennende oppgavene og kollegene man får jobbe med. Det er mange gode tekniske diskusjoner, sosiale samtaler og lett stemning. Det gjør at jeg gleder meg til å gå på jobb hver dag. Jeg fikk en god magefølelse allerede på jobbintervjuet. Det viste seg å stemme.

Før hun startet i Norske tog hadde hun ingen erfaring og interesse for tog annet enn som togpendler.

– Etter at jeg begynte har jeg fått både interesse og respekt for alt det som ligger bak for å få et tog til å fungere. Det tenker man ikke på som passasjer.

– Hva tenker du er de viktigste egenskapene i jobben din?

– Å være tålmodig, systematisk og granskende. Så er det nok en fordel å være nysgjerrig og optimistisk på at det finnes gode løsninger på utfordringer man møter. Da blir hverdagen både enklere og morsommere, svarer Veflen Olsen.

«Det er mange gode tekniske diskusjoner, sosiale samtaler og lett stemning. Det gjør at jeg gleder meg til å gå på jobb hver dag.»

Navn: Oda Veflen Olsen
Stilling: Systemingeniør for boggi og bremsler
Alder: 27 år
Fra: Moss
Utdanning: Maskiningeniør, mastergrad fra NMBU i Maskin, prosess- og produktutvikling
Jobber med: Ansvar for oppfølging av boggi og bremsler i lokaltog-anskaffelsen.



«Til tross for over 30 år i bransjen lærer jeg fortsatt masse.»

Navn: Guy Lorenzini
Stilling: Spesialrådgiver boggi
Alder: 57 år
Fra: Frankrike, bosatt i Asker
Utdanning: Utdannet maskin- og produksjonsingeniør
Jobber med: Bistår blant annet i anskaffelsen av nye lokaltog (type 77) og nye fjerntog (type 79).

I togets tjeneste

I over 30 år har maskin- og produksjonsingeniør Guy Lorenzini jobbet med tog i Norge og Frankrike. Overgangen fra fransk til norsk jernbane viste seg å være stor.

– Det var kjærligheten som lokket meg til Norge. Jeg kom til landet på bursdagen min 27. februar i 1997. Jeg møtte min norske kone da vi studerte sammen i Frankrike, sier Guy Lorenzini.

Han er født og oppvokst i Frankrike, og den flotte franske aksenten er fortsatt fremtredende. I dag jobber han som spesialrådgiver på boggi i Norske tog.

– Jeg har jobbet med tog og jernbane siden 1989, kun avbrutt av to år i offshorebransjen. Derfor har jeg etter hvert tilegnet meg en del kunnskap og erfaring på området. Likevel lærer jeg noe nytt nesten hver eneste dag, sier Lorenzini.

Nye norske utfordringer

Lorenzini startet sin togkarriere i den franske jernbanen i Paris.

– Der jobbet jeg med høyhastighetstog, som har mange særstilte krav og utfordringer. Så kom jeg til Norge og startet i NSB i 2000. Det viste seg å være veldig annerledes.

– På hvilken måte da?

– Norge og norsk jernbane er spesiell. Det er høye fjell, lange tunneller, barske vintre, bratte bakker, krappe svinger og store geografiske forskjeller i værforhold. Du kan starte i Oslo med sol og 5 varmegrader, komme til Finse i full snøstorm og stoppe i Bergen til 10 grader og sprutregn. Det gjør at det kreves mye mer overvåkingssystemer, sikkerhetsvurderinger og særnorske krav og standarder. Det er både spennende og utfordrende, sier ingeniøren.

– Dessuten var det en helt annen arbeidskultur. I Frankrike hadde hver og én ansvar for et veldig smalt og definert område. Her er man mer allsidig og får mer ansvar, legger han til.

Hektisk og variert hverdag

Han startet i Norske tog i 2020 som spesialrådgiver på boogi, og jobber blant annet med boggi, bremses og trykkluft.

– Det er kort sagt en hektisk og variert hverdag, hvor jeg både bidrar i en rekke prosjekter, bistår operatører og i vedlikehold.

– Hva er det morsomste med jobben din?

– Samarbeidet med leverandørene. Sammen diskuterer og utvikler vi nye løsninger og forslag. Det er både inspirerende og motiverende, hvor man får nye perspektiver og impulser fra andre land og leverandører, sier Guy Lorenzini.

Nye perspektiver og impulser får han også fra sine yngre kolleger i Norske tog.

– Til tross for over 30 år i bransjen lærer jeg fortsatt masse. Det er jeg opptatt av. Sette gammel kunnskap i spill, åpne opp for å lytte og lære. Og samtidig bidra til å lære bort, sier den erfarne ingeniøren.

Lært å like matpakke

Han har et tydelig råd til nyutdannede og nyansatte i bransjen.

– Ikke vær redd for å ta en utfordring. I Norske tog gjør man alt man kan for å skape trygghet. Samtidig er det fag og områder som er erfaringsbaserte og krever både tid og opplæring. Man er derfor avhengig av både motivasjon og tålmodighet, sier Lorenzini.

Ved siden av jobben er han glad i å spille tennis og gå på ski. Han kan også se tilbake på en judo-karriere da han var ung, og klatring opp 60-100 meter høye fjellvegger.

– Som franskmann tok det litt tid å vende seg til den særnorske matpakka med brødkiver til lunsj. Nå skal jeg innrømme at jeg synes det er mer utfordrende å komme tilbake til Frankrike. Jeg blir så utrolig mett. Det er kanskje beviset på at jeg har blitt mer nordmann enn franskmann?

Kraftsamleren

Helene Irgens Hov er headhunted til Norske tog for å utvikle og koordinere selskapets bærekraft-arbeid.

– Mitt engasjement for bærekraft kommer fra en kombinasjon av å være idealist og en som liker det konkrete og datadrevne. Det siste er farget av å ha jobbet mye med ingeniører, sier Helene Irgens Hov.

Hun er ansatt i Norske tog i en nyopprettet stilling som rådgiver for styringssystem og bærekraft, og jobber med å koordinere, strukturere og utvikle bærekraftarbeidet i alle deler av virksomheten. Før hun startet i Norske tog i august 2022 jobbet hun fem år som rådgiver i Multiconsults miljøavdeling.

– Jeg ble kontaktet av Norske tog, og hadde flere samtaler over en lengre periode. Jo mer vi ble kjent, desto mer var jeg sikker på at dette var en stilling og bedrift med spennende innhold og muligheter, sier Hov.

– Siden det er en relativt liten organisasjon får man mye ansvar, og en «finger med i spillet» på det meste, legger hun til.

Fra bærekraftbingo til konkretisering

Bærekraft er et vidt begrep som kan romme mye. Helene er opptatt av å fylle det med substans og innhold.

– Det er lett at det blir litt «bærekraftbingo» i måten man snakker om det. Min motivasjon er å konkretisere gjennom å bruke innsikt og data til å iverksette konkrete tiltak som bidrar til noe målrettet, sier bærekraftrådgiveren.

I Norske tog er hun omgitt av både økonomer og ingeniører hun samarbeider med.

– Det er veldig lærerikt å jobbe med så kompetente kolleger med et annet faglig utgangspunkt og ulike bærekraftperspektiver. Eksempelvis økonomer som kan masse om grønn finans, noe jeg ikke hadde noe erfaring med fra tidligere.

Stammespråk og læring

Mye av jobben handler om data, overordnede styringssystemer, rapporteringsstrukturer og standarder. Men det er også noe annet som er nyttig for selskapets bærekraftsarbeid:

– Kreativitet er viktig. Evnen til å tenke nytt og annerledes og sette sammen ting på en ny måte. Vi kan f.eks. bruke prosesser og verktøy vi allerede bruker i Norske tog i dag på nye måter. Og å dyrke en kultur for bærekraft.

Helene har bil, men er mer glad i å reise kollektivt. På toget bruker hun ofte tiden til å jobbe, høre på podkast, lese og scrolle.

– Jeg har alltid vært interessert i jernbane, og interessen for selve togene har også økt betraktelig etter bare noen måneder i denne jobben. Man kommer fort inn i stammespråket her. Her er det eksperter som kan gi svar på alt i minste detalj innen tog og jernbane bare du spør. Jeg er, og har alltid vært, veldig motivert av å jobbe med nerder – i positivt fortegn, sier 34-åringen.

Allerede før hun hadde startet i Norske tog hadde hun hørt rykter om det gode arbeidsmiljøet.

– Til tross for at det er et ungt selskap med ansatte fra mange ulike virksomheter, mange nyansatte og vi har vært igjennom en lang pandemi, så er det en kultur som sitter i veggene. Det er vanskelig å sette fingeren på hva som er suksessoppskriften, men det er kort fra bunnen til toppen og en uhyøytidelig stemning.

Når hun logger av hos Norske tog har Helene mange jern i ilden.

– Jeg har en tendens til å ta kurs i nye ting: Alt fra alpint til yoga og koding.

Det ser ut til å bli mindre tid til kurs, men mye tid på læring innen et helt nytt felt fremover:

– Til våren snus tilværelsen på hodet. Da kommer det nemlig ei lita jente til verden.

«Siden det er en relativt liten organisasjon får man mye ansvar, og en finger med i spillet på det meste.»

Navn: Helene Irgens Hov
Stilling: Rådgiver styringssystem og bærekraft
Alder: 34 år
Fra: Lier
Utdanning: M.Sc. i Helse, miljø og sikkerhet ved NTNU
Jobber med: Koordinere bærekraftarbeidet i Norske tog

– Kreves en ambisiøs plan for å møte utfordringene som er foran oss

For å opprettholde dagens togtilbud og samtidig møte forventet trafikkvekst må det i snitt anskaffes to nye togsett hver eneste måned i mange år fremover.

– Det er bra og viktig med utbygging av nye dobbeltspor, tunneller og skinner. Men det hjelper lite om vi ikke har tilfredsstillende tog å kjøre med, sier materielldirektør Kjell-Arthur Abrahamsen i Norske tog.

Han jobber blant annet med langtidsplanen for togmateriell – kort forklart hvordan utfasing og anskaffelser gjennomføres for å møte etterspørselen og sikre et pålitelig og komfortabelt togtilbud.

– Til tross for store investeringer de siste årene, har fornyelsen av togflåten vært for lav. For å opprettholde dagens togtilbud er gamle tog, som for lengst har passert forventet levealder, fortsatt i trafikk. Disse møter ikke dagens krav som stilles til tog knyttet til universell utforming, pålitelighet og komfort, sier Abrahamsen.

Behov for 205 nye tog

Norske togs hovedoppgave er å anskaffe og forvalte tog som leies ut til operatørene. Det er to hoveddrivere som styrer fremtidens anskaffelser.

– Det er behovet for å møte forventet trafikkvekst og behovet for utskifting av gammelt materiell. Begge deler handler om at operatørene skal kunne gi de reisende et bedre tilbud, sier Abrahamsen.

Til tross for usikkerhet om trafikkveksten fremover, er det behov for en ambisiøs utskiftingsplan.

Det må i snitt anskaffes to nye togsett hver eneste måned i mange år fremover.

– Vi anslår at vi trenger 148 nye togsett frem til 2033 bare for å kompensere for de togene som bør fases ut. For å kunne ta unna den estimerte trafikkveksten anslår vi at vi vil trenge ytterligere 57 togsett, sier materielldirektøren.

Det betyr at det i snitt må anskaffes to nye togsett hver eneste måned i mange år fremover.

– Det er viktig å vite og huske på at å kjøpe tog ikke er hylleware. Det tar opp mot fem år å skaffe nye togsett. Derfor må vi hele tiden tenke langsiktig, ligge i forkant og ikke minst er vi avhengig av finansiering, sier Abrahamsen.

Færre togtyper og større anskaffelser

Dagens anskaffelsesstrategi skal gi Norske tog større frihet, fleksibilitet, innsparinger og raskere leveranser.

– For å få til dette satser vi på få, store kontrakter med langsiktige opsjonsavtaler. Det var en stor suksess med FLIRT, hvor vi fikk levert togsett nummer 150 i november. Nå gjør vi det samme i både lokal- og fjerntog-anskaffelsene, sier Abrahamsen.

I januar 2022 signerte Norske tog avtale med Alstom om kjøp av 30 nye lokaltog, med opsjon på å kjøpe ytterligere 170 tog. I løpet av første kvartal 2023 signeres kontrakten med leverandør for kjøp av 17 nye fjerntog, med mulighet for å bestille inntil 100 tog totalt.

– Ved å utløse opsjoner får vi ned leveringstiden fra fem år til 18 måneder. Det er avgjørende om vi skal komme i mål. Det er raskere, enklere, rimeligere og mer fleksibelt.

Ved siden av større kontrakter har Norske tog et mål om å gå fra dagens 18 togtyper (motorvognsett og lokomotiv med vogner) ned til tre hovedtyper tog:



SIKRE GODT TILBUD: Det er to hoveddrivere som styrer fremtidens toganskaffelser: Behovet for å møte forventet trafikkvekst og behovet for utskifting av eldre kjøretøy. Begge deler handler om at operatørene skal kunne gi de reisende et bedre tilbud.

1. Lokaltog, type 77 (settes i trafikk fra 2025)
2. Regiontog, type 74, 75 og 76 (dagens FLIRT)
3. Fjerntog, type 79 (settes i trafikk fra 2026/27)

– Dette vil gi økt fleksibilitet for fremtidige tog på tvers av regioner og «pakker». Sammen med lange kontrakter med mange opsjoner får vi også fleksibilitet for anskaffelsene både i tid og volum, sier Abrahamsen.

Det vil også bidra til å standardisere og forenkle fremtidig vedlikehold.

– Alt fra opplæring av personell og felles reservedeler blir enklere med en slik togflåte. Viktigste av alt: Påliteligheten og komforten vil øke for passasjerene, legger han til.

En skinnegående sveitsisk suksess

Norske tog mottok i november 2022 FLIRT-tog nummer 150 fra den sveitsiske togprodusenten Stadler. – FLIRT-togene har vært en suksess, og kommer til å fortsette og være en suksess, sier samferdselsministeren.

Det er 2. mai 2012. Klokken er 14:11 og konduktøren vinker «klar til avgang» på Oslo S. Det er klart for FLIRT-togets jomfrutur med passasjerer til Skien. Så spoler vi tiden ti år frem.

– FLIRT-togene er ryggraden i Norsk jernbane. Togene er pålitelige og kundene strømmer til hver gang vi har satt inn FLIRT-tog på nye strekninger. De siste ti årene har vi vært trygge på at dette er et knallbra tog, så dette er en kjempesuksess, sier Øystein Risan, administrerende direktør i Norske tog under leveringen av togsett nummer 150 i FLIRT-anskaffelsen 21. november 2022.

Det ble markert på Mantena sitt verksted i Lodalen, hvor også samferdselsminister Jon-Ivar Nygård deltok.

– FLIRT-togene har vært en suksess, og kommer til å fortsette og være en suksess. De reisende har likt togene



FOLKEKJÆR ARBEIDSHEST: I 2012 hadde FLIRT-toget sin jomfrutur med passasjerer på norske skinner. I fjor, ti år senere, ankom togsett nummer 150 i FLIRT-anskaffelsen.

og nå skal vi skal jobbe for at de fortsetter å like togene gjennom god pleie i form av godt vedlikehold, sa samferdselsministeren under markeringen.

Levert på tid, kost og kvalitet

Avtalen om levering av 150 FLIRT-tog ble signert av NSB og Stadler 2. september 2008, og var på daværende tidspunkt den største togavtalen i norsk jernbanehistorie. Allerede året etter startet Kjell-Arthur Abrahamsen i FLIRT-teamet. Han er i dag materielldirektør i Norske tog.

– Til tross for at jeg har jobbet med denne anskaffelsen i 13 år, så har jeg ikke gått og gledet meg til det er ferdig. Snarer tvert om. Jeg kunne fint klart leveranse og oppfølging av 50 tog til, sier Abrahamsen.

Og grunnen til det er enkel.

– Alt har gått på skinner. Dette er et prosjekt hvor vi har levert på tid, kost og kvalitet. Da er det gøy og enkelt å være prosjektleder.

Og viktigst av alt: Togene har stort sett tikkert og gått som sveitsiske kvalitets-ur.

– Det handler om pålitelighet, pålitelighet og pålitelighet. Og der har FLIRT innfridd kravene fra dag én, sier materielldirektøren. Men hva er suksessoppskriften?

Tiltrakk seg flere passasjerer

Nordøst i Sveits ligger den bittelille byen Bussnang. Her ligger også hovedkvarteret til togprodusenten Stadler, som har produsert tog i over 80 år. De siste ti årene har Stadler levert den nye, folkekjære arbeidshesten, FLIRT, til norsk jernbane. FLIRT har blitt levert i ulike versjoner: Én for lokaltogstrekninger (type 75 og 75 II) og en for regiontogstrekninger (type 74). Forskjellen ligger kun i innredningen. I tillegg type 76 som er bimodal og brukes både på elektrifiserte og ikke-elektrifiserte strekninger.

«Alt har gått på skinner. Dette er et prosjekt hvor vi har levert på tid, kost og kvalitet.»

FLIRT spiller også en viktig rolle i standardisering av den norske togflåten.

– Vi og produsenten har hatt ett felles mål, hvor det er sluttkunde og sluttproduktet som har vært i sentrum. For å komme dit har godt samarbeid vært en av suksesskriteriene, sier Kjell-Arthur Abrahamsen i Norske tog.

Det å levere tog tilpasset norske forhold er krevende.

– De har vært veldig løsningsorienterte, frempå, lærevillige og profesjonelle. Underveis har vi sammen også videreutviklet togene. Blant annet på IT-fronten skjer det mye på ti år, sier Abrahamsen.

For passasjerene var FLIRTs inntog på norske skinner et stort løft. De fremsto lyse og luftige, hadde gode seter, godt innelima, god tilgjengelighet og ikke minst: De var mer pålitelige.

– De nye togene i seg selv rekrutterte masse nye passasjerer til norsk jernbane på rutene de ble satt inn på.

Ikke bare for Norske tog, men også for Stadler, har denne anskaffelsen vært en suksess.

– Vi brukes veldig ofte som referanse for dem. Det er et godt tegn for begge parter, sier materielldirektøren.

Visste du at...

- > FLIRT er en forkortelse for Fast Light Innovative Regional Train.
- > FLIRT utgjør i dag halvparten av den norske togflåten.
- > De norske FLIRT-togene var de første Stadler bygget for å kunne gå i 200 km/t.
- > FLIRT-togsettet har blitt solgt i over 2500 eksemplarer og er Stadlers bestselger. De går i trafikk i blant annet Sverige, Finland og Estland.



STATSRÅDSKRYT: – FLIRT-togene har vært en suksess, og kommer til å fortsette og være en suksess, sa samferdselsminister Jon-Ivar Nygård under markeringen av FLIRT-tog nummer 150.

Nye lokaltog gjør togturen tilgjengelig for alle

En enklere, mer tilgjengelig og behagelig reiseopplevelse med splitter nye og universelt utformede lokaltog venter de reisende på Østfoldbanen fra 2025.

Plass til flere passasjerer, bedre nettdekning, store fleksionsoner for sykler, barnevogner og ståplasser i rushtiden, komfortable seter og god ventilasjon. Dette er noe av det de nye lokaltogene type 77, Coradia Nordic, kan by på. 30 tog er foreløpig bestilt, med opsjon på å kjøpe 170 tog til.

Sikrer adkomst for alle

De nye lokaltogene vil by på en mye bedre tilgjengelighet med universell utforming og adkomst for alle.

– Togene har lavgulv ved alle innganger. Det betyr at man kan gå eller trille rett inn ved standard plattformer. Det har høresløyfer i alle vogner, toalett tilrettelagt for rullestolbrukere, faste plasser for rullestoler og rullestolheis til bruk ved lavere plattformer, sier prosjektleder for lokaltog-anskaffelsen i Norske tog, Hans Arne Dingtorp.

Lokaltogtrafikken rundt Oslo kjøres i dag med blant annet type 69-togsett som er over 30 år gamle.

– De har passert definert levetid, og oppfyller ikke dagens krav og forventning til komfort og tilgjengelighet. Derfor blir det et stort løft for alle reisende når de nye togene settes i trafikk, sier Dingtorp.

Togene skal etter planen settes i produksjon i 2023. De første togene kommer sporveien fra Tyskland til Norge for testing i 2024, og skal settes i drift på linje L2 Stabekk-Oslo-Ski fra 2025.

Tilpasses etter innspill

Vi spoler tiden tilbake til starten av 2020. Da utlyste Norske tog konkurranse om levering av 200 nye lokaltog, som skal gjøre folks reisehverdag enklere og bedre. Seks leverandører blir kvalifisert. Etter en totalvurdering av kvalitet og pris vinner Alstom – én av verdens største togprodusenter. 10. januar 2022 signeres kontrakten. En avtale med en estimert totalverdi på over 25 milliarder norske kroner, inkludert den første bestillingen på 30

lokaltog med tilhørende kostnader opp mot 3,8 milliarder kroner. Det gjør det til én av de største toganskaffelsene i Norsk jernbanehistorie.

– Allerede dagen etter signering startet vi første fase i designprosessen, hvor vi i Norske tog, våre operatører og utvalgte interessenter involveres i hvordan togene i detalj utformes. Her mottar vi viktige innspill fra representanter fra alt fra operatørene og lokførere til ombordpersonale og ulike forbund, sier prosjektlederen.

I august dro inviterte involverte til Alstoms fabrikk i Salzgitter i Tyskland. Her fikk de være med inn i en fullskala modell, såkalt mock-up, av ulike deler av togsettene for å se, prøve og teste de ulike funksjonene og utformingen som var ferdigstilt.

Én av de som deltok var Cato Lie, seniorrådgiver i Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon, med universell utforming som ansvarsområde. En representant fra Norges Handikapforbund deltok også. Lie var fornøyd med det han fikk se.

– I sum er dette en veldig god løsning og en strålende utvikling i riktig retning. Det er også veldig bra at de også legger opp til å ha portable ramper, slik at alle får blitt med om teknikken skulle svikte, sier Lie.

Han er glad for at Norske tog er sitt ansvar bevisst.

– En slik involvering er en forutsetning for gode resultater alle kan bruke. Vi ser dessverre daglig sluttprodukter hvor brukerne ikke er involvert og lyttet til, hvor resultatet er feil som enkelt kunne vært unngått, sier Lie.

– Dette er verdifulle innspill og tilbakemeldinger vi bruker aktivt i justering og optimalisering av utformingen. De blir også informert og involvert videre i prosessen, sier prosjektleder Hans Arne Dingtorp i Norske tog.



FLEKSIBELT OG TILGJENGELIG: De nye lokaltogene vil by på god universell utforming med tilgjengelighet for alle. Det blir også store fleksionsoner for sykler, barnevogner og ståplasser i rushtiden.



LOKALTOGLØFT: De nye lokaltogene type 77, Coradia Nordic, skal etter planen settes i produksjon i 2023. De første togene kommer sporveien fra Tyskland til Norge for testing i 2024, og skal settes i drift på linje L2 Stabekk-Oslo-Ski fra 2025.

Skreddersydd for norske forhold

Å være tog i Norge er krevende. De skal tåle og takle snødriv, ising, kondens, store temperatursvingninger og sprengkulde ned til 40 kuldegrader.

– 200 togsett av samme familie er velutprøvd og videreutviklet gjennom mer enn 15 års drift i Sverige. De er spesielt konstruert for å takle tøffe nordiske vinterforhold, sier Dingtorp.

De nye lokaltogene skal gjennom omfattende tester i Norge fra 2024. Før det skal de også testes for 40 kuldegrader i et spesialkonstruert kuldekammer i Wien.

– Det er ingen tvil om at de nye togene vil være mer pålitelige og driftssikre under alle forhold. Blant annet har de mange parallelle systemer, som betyr at om en komponent blir defekt kan en annen overta og ivareta driften, forklarer prosjektlederen.

Det blir også plass til flere for å møte passasjerveksten. De nye Coradia Nordic-togsettene har en totalkapasitet på 778 passasjerer.

– Det er en økning på om lag 40 prosent sammenlignet med type 69-togene som erstattes. Disse blir gjenvunnet og ivaretatt på en miljømessig forsvarlig måte.

«I sum er dette en veldig god løsning og en strålende utvikling i riktig retning.»

Fakta

- > **Tog:** Type 77, Coradia Nordic, levert av Alstom.
- > **Topp hastighet:** 160 km/t
- > **Total kapasitet:** 778 passasjerer
- > **Tidslinje:** Anbudskonkurranse utlyst i 2020, kontrakt signert 10. januar 2022, produksjon starter i 2023, leveres til Norge for testing i 2024 og settes i trafikk på Østfoldbanen i 2025.
- > **Kontrakt:** 30 tog er bestilt, med opsjon på å kjøpe ytterligere 170 tog. Estimert totalverdi på kontrakten er over 25 milliarder norske kroner.
- > **Innfasing:** 30 type 77-togsett erstatter type 69 på L2 Ski-Oslo-Stabekk fra 2025.

Førsteklasses togopplevelse: En ny måte å reise med tog på i Norge

En 45 graders suksess og norskutviklet horisontal nyhet. Måten du kan sove, jobbe, sitte og ligge på norske fjerntog er blitt mer fleksibel og komfortabel.

Passasjerene har i løpet av 2022 fått et helt nytt tilbud ombord på norske fjerntog: 230 liggestoler er montert på totalt åtte togsett som trafikkerer Nordlandsbanen, Dovrebanen, Bergensbanen og Sørlandsbanen.

– Dette er en ny måte å reise med tog på, med en komfort som er høyere enn den vi har hatt på norske tog til nå, sier prosjektleder Rune Andressen i Norske tog.

Seter fjernes, festepunkter lages, nytt gulv legges og kabler trekkes. Montører jobbet på spreng før jul på verksted i Lodalen med å ferdigstille monteringen av det som gir en helt ny togopplevelse for de reisende på Bergensbanen: 46 nye liggestoler.

– Disse stolene kan legges helt ned, såkalt «flatbed», og er tett opp mot de man kjenner fra første klasse på fly, sier Andressen.

Bedre og mer fleksibelt tilbud

De nye liggestolene er et resultat av Stortingets ekstraordinære bevilgning på 80 millioner kroner i 2020 for å bedre nattogtilbudet til de reisende. Etter en anbuds-konkurranse på oppdrag fra Jernbanedirektoratet falt valget på to leverandører:

«Dette er en ny måte å reise med tog på, med en komfort som er høyere enn den vi har hatt på norske tog til nå.»

- Tsjekiske Bocard på reclinerstoler som kan legges ned til 45 graders vinkel.
- Norske Georg Eknes Industrier på stoler som kan legges helt ned som «flatbed».

– Operatørene har selv fått velge hvilket stolkonsept de ønsker. Go-Ahead og SJ valgte recliner-løsningen, mens Vy har montert flatbed-varianten, sier Andressen.

Norske tog synes det er gledelig å kunne møte togoperatørens ønske om å tilby sine passasjerer et bedre nattogtilbud.

– Med de nye liggestolene kan de reisende sove seg fra a til å på en klimavennlig og behagelig måte. Det skaper også mer fleksibilitet og valgfrihet både for operatørene og de reisende. Disse stolene kan benyttes både dag og natt, noe som gir mulighet for høyere belegg og en god natt søvn uten sovekupé, sier Norske tog-prosjektlederen.

Godt mottatt av operatører og passasjerer

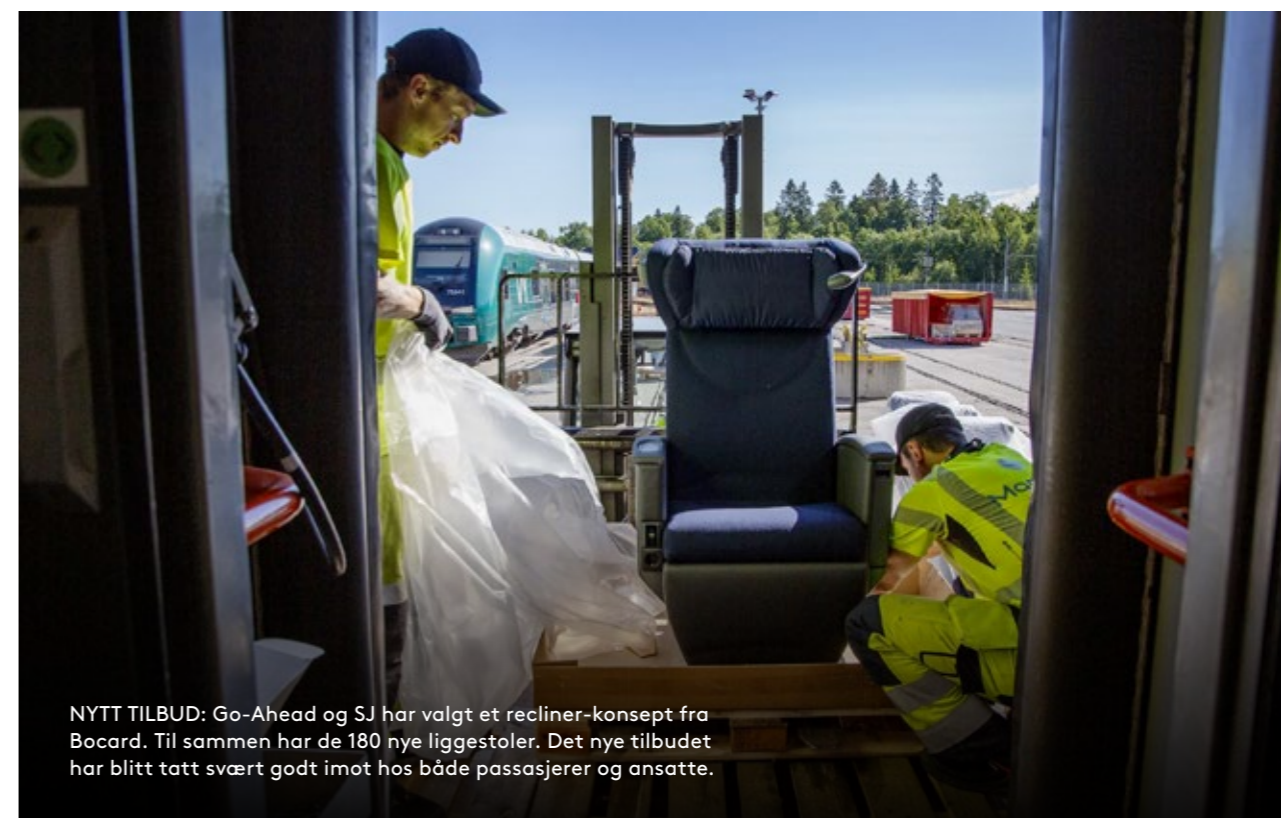
Først ut var Go-Ahead, som hadde første avgang med sitt «Hvile»-konsept på Sørlandsbanen 16. mai. De har to vogner med til sammen 60 liggestoler.

– Dette gir en ny dimensjon i vårt reisetilbud. Blant både passasjerene og internt i Go-Ahead har dette blitt en suksess. Dette er noe vi skal videreutvikle gode konsepter på, og skulle gjerne hatt det på hele flåten vår, sier Simen Lockert Rohde, ansvarlig for produkt og kundeopplevelse i Go-Ahead.

SJ har fire vogner med recliner-stoler, to på Dovrebanen og to på Nordlandsbanen. Til sammen har de 120 seter med tilbudet de har kalt «Premium Pluss», hvor også mat og drikke som serveres ved setet er inkludert i prisen.



KORTREIST: På Bergensbanen tilbyr Vy flatbed-liggestoler. Disse er utviklet og levert av det norske familieselskapet Georg Eknes Industrier AS.



NYTT TILBUD: Go-Ahead og SJ har valgt et recliner-konsept fra Bocard. Til sammen har de 180 nye liggestoler. Det nye tilbudet har blitt tatt svært godt imot hos både passasjerer og ansatte.

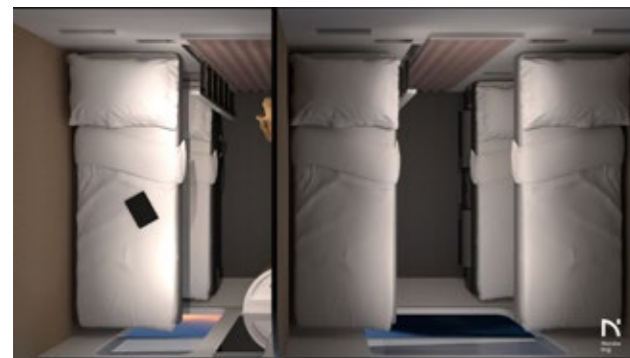
– Kundene har tatt tilbudet veldig godt imot. Det har vært en så stor suksess at vi allerede har bestilt to vogner til. Dette er absolutt noe vi tror kan få flere til å velge toget. Det er en helt annen opplevelse med en slik komfort og service, sier Kristin Aarre, ansvarlig for kundeservice og kundeinformasjon i SJ.

– Betyr mye for oss

Kvelden 11. desember gikk Vys første nattogavgang med deres flatbed-liggestoler. Det har fått navnet «PlussNatt».

– Vi er spente på tilbakemeldingene og reaksjonene fra passasjerene som nå får en ny og unik valgmulighet. Dette er de første og eneste av sitt slag på tog i Norge. Ekstra gøy er det at leverandøren er norsk og «lokal», sier kategorisjef for anbud og prosjekter i Vy, Amund Kjelland.

Det er det norske familieselskapet Georg Eknes Industrier AS som har levert de 46 nye liggestolene på Bergensbanen.



FREMTIDEN: Her er skisser på hvordan én av kupekonseptene kan bli på de nye fjerntogene. Illustrasjonsfoto.

– Dette er et oppdrag som betyr mye for oss. Bergensbanen er vårt vindu mot Europa, samtidig som det er en stolthet i vårt eget nabolag. Det har vært travelt og spennende å få alt på plass, og synes det er stor stas å få være de første som leverer en slik liggestol på tog i Norge, sier Ove Eknes, som er daglig leder i det lille familieselskapet med lokaler rett nord for Bergen.

Eknes har tidligere produsert tusenvis av lokaltogstoler til togselskap over hele Europa, men de siste årene har selskapet i hovedsak levert stoler til båtbransjen verden over. Kontrakten med Norske tog er selskapets retur til togsetebransjen.

– Jeg skal absolutt kjøpe meg en togbillett og teste de nye liggestolene så raskt som mulig for å oppleve det i bruk, og se og høre andre reisendes reaksjoner, sier Eknes-direktøren entusiastisk.

Fremtidens nattogtilbud

I desember 2021 lyste Norske tog ut konkurransen om anskaffelse av nye fjerntog, og i løpet av første kvartal 2023 signeres kontrakten. Fire leverandører kvalifiserte seg til å være med i konkurransen (i alfabetisk rekkefølge): Alstom, CAF, Stadler og Talgo.

– Togene vi bestiller skal minimum ha like godt tilbud som det var i 2020, da Norske tog fikk oppdraget om å anskaffe nye fjerntog. Vi har i anskaffelsen ønsket oss et bredere sovetilbud og bedt om både liggestoler, 2-sengskupeer og 4-sengskupeer. Utover dette vil vi la produsentene bruke sin kompetanse og vise oss hva de kan få til. De beste løsningene skaper vi som regel sammen, sier prosjektleder for fjerntoganskaffelsen, Sille Svenkerud Førner, i Norske tog.

I første omgang er det lagt opp til å kjøpe 17 nye tog anslått til 6,5 milliarder kroner, med en kostnadsramme på inntil 8 milliarder. Det første toget skal etter planen komme til Norge i slutten av 2026.

– Kort sagt vil fremtidens nattogtilbud bli mer differensiert, variert og fleksibelt med tanke på pris, komfort og bruksmuligheter, sier Svenkerud Førner.

4-sengskupeer blir et billigere alternativ for de som vil dele, som kan omgjøres til lukkede familiekupeer på dagtid. 2-sengskupeene vil kunne brukes som for eksempel

SPEKTAKULÆRT: Norge har noen av verdens mest spektakulære togreiser, som Bergensbanen og Dovrebanen. Med nye fjerntog blir opplevelsen enda bedre.



kontorløsning, i tillegg til at liggestolene også kan brukes både dag og natt.

– Når endelig leverandør er valgt og kontrakten signert starter design review-prosessen, hvor vi, operatørene og andre interessenter sammen skal tilpasse og finne de beste løsningene, fortsetter Svenkerud Førner.

Erfaringene fra liggestol-prosjektet som Norske tog har jobbet med de siste årene vil også bli tatt hensyn til i tilpasningene av de nye fjerntogene.

– Vi har fått et innsikts- og faktabasert beslutningsgrunnlag, hvor vi basert på togoperatørene og nordmenns reisevaner og preferanser kan skreddersy fremtidens fjerntogopplevelse, sier prosjektleder Rune Andreassen i Norske tog.

«Kort sagt vil fremtidens nattogtilbud bli mer differensiert, variert og fleksibelt med tanke på pris, komfort og bruksmuligheter.»

Ny metode skal få togene til å ha det bedre og leve lengre

Økt bruk av diagnosedata og sensorteknologi skal bidra til at fremtidens vedlikehold og togforvaltning blir bedre, billigere og mer bærekraftig.

– Målet er å gå fra en relativt statisk og reaktiv kjøretøyforvaltning, til å bli mer proaktiv. Vi ønsker å gå fra definerte vedlikeholdsintervaller til en mer tilstandsbasert tilnærming, hvor vi kan forutse behovene og komme feilene i forkjøpet, sier teknisk direktør i Norske tog, Luca Cuppari.

Dette er en del av en ny forvaltningsstrategi som har blitt utarbeidet i 2022.

– Som togeier har vi et viktig ansvar for å ta vare på alle togene og sørge for at de fungerer og er i god stand til enhver tid. På den måten sørger vi for at togene er attraktive for kundene, sikre og pålitelige for operatørene og kan leve lengst mulig, sier Cuppari.

Stort potensiale

De siste årene har Norske tog jobbet med store anskaffelser av blant annet nye lokaltog og fjerntog. Parallelt skal den eksisterende togflåten vedlikeholdes og forvaltes, sammen med en langsiktig og fremtidsrettet strategi for forvaltningen av de nye togene.

«**Dette er vinn-vinn for alle. Det er i alles interesse at togene er mest mulig pålitelige og feilfrie.**»

– Vi har et stort potensial med å ta i bruk sensorer, diagnose-systemer og annen teknologi i våre forvaltnings- og vedlikeholdsprogram. Dette potensialet vil vi nå utnytte, sier Cuppari.

– Det er både effektivt, bærekraftig og kostnadseffektivt, legger han til.

På dagens FLIRT-tog er det allerede mye diagnosedata som kan benyttes for å gjøre vedlikeholdsplanene mer prediktive. I samarbeid med togprodusenten Stadler er Norske tog i gang med å videreutvikle løsninger som vil gjøre togene enda smartere fremover.

– Da kan vi gå fra statisk vedlikehold, basert på tid og definerte intervaller, til en mer tilstandsbasert tilnærming. Det vil si: Når toget gir beskjed om at det er behov for vedlikehold, forklarer Cuppari.

Prosjektet må gjøres i samarbeid med operatørene, da man er avhengig av deling av vedlikeholdsdata.

– Dette er vinn-vinn for alle. Det er i alles interesse at togene er mest mulig pålitelige og feilfrie, sier Cuppari.

Data rett til sentralen

Eksempelvis vil man ved hjelp av sensorer kunne diagnostisere problemer som er i ferd med å oppstå med åpning og lukking av dører før de faktisk kan skape konsekvenser i drift.

– En viktig del av prosjektet er å etablere en velfungerende IT-arkitektur der alle relevante tog-dataene sendes direkte til et sentralt overvåkningsystem hvor togenes driftsstatus kan overvåkes og optimaliseres, sier Cuppari.

God forvaltning av togene er også viktig i et bærekraftperspektiv.



TEKNOLOGI OG DATA: Norske tog ønsker å gå fra definerte vedlikeholdsintervaller til en mer tilstandsbasert tilnærming, hvor de kan forutse behovene og komme feilene i forkjøpet.

– Forventet levetid på nye tog er 30 år. Et av de viktigste bærekraftiltakene er å øke levetiden på kjøretøyene.

Vil etablere permanent komponentpool

Når inn- og utfasing av nye og gamle tog er ferdigstilt er planen å standardisere togparken til tre togtyper. Dette forenkler og standardiserer også forvaltningen, særlig med tanke på logistikkstrategien for kritiske komponenter og reservedeler.

– Vi ønsker å etablere en permanent komponentpool, altså et lager med kritiske komponenter og reservedeler

som blir vedlikeholdt og kan brukes av flere operatører. Dette er for å bli mindre sårbare for driftsstans i påvente av å få deler, forklarer Cuppari.

I forlengelsen av dette arbeidet ønsker Norske tog fremover ta et større ansvar for å stå for reparasjon og vedlikehold av komponentene. Ansvaret for dette ligger i dag hos operatørene.

– Dette innebærer at defekte komponenter leveres inn, repareres i vår regi og legges tilbake i poolen for å kunne gjenbrukes, forklarer Cuppari.

Når togene kommer tilbake er de som «nye»

De italienske type 72-togene er midt i livet, og får nå en oppgradering som vil gjøre dem klare for mange flere år i trafikk. Når de kommer tilbake fra et «bli-ny-opphold» i Sverige er de både mer moderne og pålitelige.

– Det er med tog som med egen bolig; Det blir slitt og umoderne over tid, og trenger renovering og oppussing. Det både øker levetiden til toget, påliteligheten og standarden for passasjerene, sier Kine Stousland i Norske tog.

Hun er prosjektleder for midtlivsoppgraderingen av 36 72-togsett. 12 av togsettene går på Jærbanen for GoAhead og 24 går på L1 Lillestrøm-Spikkestad for Vy.

Fremstår som nye

To og to togsett fraktes til Alstom Transports verksted i Motala i Sverige hvor arbeidet utføres.

– For passasjerene vil det oppleves som helt nye tog i skandinavisk design med lys eik og grå tekstiler, i samme stil som de nye lokaltogene. Innvendig blir det blant annet nye gulv, veggpaneler, nye setetrekk, nye dører, USB-lading ved setene og nye passasjerinformasjons-skjermer, sier Kine Stousland.

Bak fasaden skjer det også flere operasjoner. Vognkassen sjekkes for skader, batterier byttes, alle kablene

sjekkes, overhaling av traksjonskonverterer og hjelpestrømretter, dørene blir elektriske, vanntank og -filter renses, passasjerteller og trygghetskameraer installeres.

– Resultatet er et stort løft for både passasjerene og operatørene, samtidig som det er et viktig tiltak for å sikre en høy kvalitet på togflåten vår.

Hva skjuler seg bak fasaden?

Det er alltid knyttet spenning til å skru fra hverandre et eldre tog.

– Det er som et gammelt hus: Man vet aldri helt hva som skjuler seg bak fasaden. Det dukker alltid opp noen overraskelser. Heldigvis var tilstanden mye bedre enn enkelte indikasjoner tilsa denne gangen.

Det første nyrenoverte toget kommer etter planen tilbake på norske skinner høsten 2023.

– Det blir gøy og spennende å se det ferdige resultatet, sier prosjektlederen.

Fakta

- > 36 togsett av type 72 gjennomgår midtlivsoppgradering. Arbeidet gjennomføres av Alstom Transport AB i Motala, Sverige.
- > Trafikkerer til daglig som lokaltog i Oslo-området og på Jærbanen.
- > Ble levert i perioden 2002-2006 av italienske AnsaldoBreda.
- > Kontrakten har en verdi på rundt 70 millioner euro.
- > De første togene er ferdig i 2023, og det siste i 2025.

«For passasjerene vil det oppleves som helt nye tog i skandinavisk design med lys eik og grå tekstiler.»



MIDT I LIVET: De italienske type 72-togene ble levert i perioden 2002-2006. Nå gjennomgår de en midtlivsoppgradering for å sørge for pålitelighet og komfort for passasjerene i flere nye år.



FÖRNYELSE: Slik ser togene ut på innsiden under oppgraderingen. Alt inventar og interiør fornyes.



MODERNISERT: For de reisende vil type 72-togene oppleves som nye innvendig når de kommer tilbake fra midtlivsoppgradering i Sverige.

Økt satsing på sirkularitet, samarbeid og data

Med ny bærekraftstrategi og dedikert bærekraftsrådgiver rigger Norske tog seg for å møte kommende krav og kunne bidra til en bærekraftig utvikling.

– Norske tog spiller en viktig rolle i å bidra til å gjøre norske togreiser mer bærekraftig, sier bærekraftsrådgiver i Norske tog, Helene Irgens Hov.

Hov startet i Norske tog i august 2022, med ansvar for blant annet koordinering og rapportering innenfor bærekraft.

– Våre aktiviteter har påvirkninger på både sosiale, økonomiske og miljømessige forhold, og vi har nå skaffet dypere innsikt i hva som er vesentlige områder for nettopp Norske tog å jobbe med. Med en tydelig strategi og konkrete tiltak skal vi sikre minst mulig negativ påvirkning, og et størst mulig positivt bidrag til de bærekraftsområdene som vi har identifisert som viktigst, sier Hov.

Samtidig må Norske tog kontinuerlig tilpasse seg til nye regelverk, retningslinjer, krav og forventninger til rapportering og transparens fra både eier, myndigheter og interessenter.

– Vi skal være rustet og rigget når kravene treffer. Det er noe vi både vil og må, sier bærekraftsrådgiveren.

Fire hovedambisjoner

I 2022 har Norske tog utarbeidet en ny bærekraftstrategi. Her er det definert fire hovedambisjoner:

- Sirkularitet i hele togets livssløp
- Samarbeid i verdikjeden
- Grønne investeringer i persontogtransporten
- Spisskompetent og mangfoldig organisasjon

– Overordnet er vi avhengig av bedre og bredere innsamling, systematisering og sammenstilling av data, i tillegg til økt samarbeid og samhandling med leverandører, operatører, eier og resten av «togfamilien», sier Hov.

I 2023 starter jobben med å implementere den nye bærekraftstrategien med alt fra ansvarsdelegering til

iverksetting av konkrete tiltak, KPI-er og rapporteringsstrukturer.

– Det blir avgjørende å være konkret, gjøre det målbart og tørre å prioritere det mest vesentlige, sier Norske tog-rådgiveren. Norske tog skal fortsette å ha spisskompetanse på tog, men øke kompetansen på bærekraft og styrke kulturen rundt dette.

Data og deling

Norske tog ønsker å jobbe tettere med sine samarbeidspartnere og interessenter for å dele og bruke kunnskap bedre, i tillegg til at det kan bidra til at man i større grad ser felles muligheter og løsninger på tvers i jernbansektoren.

– Gjennom å dele våre erfaringer fra bærekraftarbeidet kan vi også hjelpe andre selskap i deres arbeid, sier rådgiveren.

Hov minner om at bærekraft er mye mer enn miljø og klima.

– Lave utslipp er ikke nok for å kalle togtransport bærekraftig. For eksempel må menneskerettigheter og arbeidstakerrettigheter også være ivaretatt i produksjonen av togene.

«Norske tog spiller en viktig rolle i å bidra til å gjøre norske togreiser mer bærekraftig.»



INNSIKT: – Våre aktiviteter har påvirkninger på både sosiale, økonomiske og miljømessige forhold, og vi har nå skaffet dypere innsikt i hva som er vesentlige områder for nettopp Norske tog å jobbe med, forklarer bærekraftsrådgiver Helene Irgens Hov i Norske tog.

For å sikre dette gjør Norske tog blant annet aktsomhetsvurderinger, inkludert Integrity Due Diligence, for alle anskaffelser over én milliard kroner samt for prosjekter under dette der det vurderes som nødvendig. Norske tog skal videreutvikle interne og eksterne retningslinjer for samfunnsansvar og følge opp krav i kontrakter tettere. Retningslinjer for aktsomhetsvurderinger ihht. OECD og krav i åpenhetsloven er integrert i selskapets styringsystem.

Sirkularitet gjennom hele livsløpet

En av Norske togs hovedambisjoner i bærekraftstrategien er å tenke sirkulært om material- og energibruk i hele togets livsløp; fra anskaffelser til forvaltning og utfasing av togene.

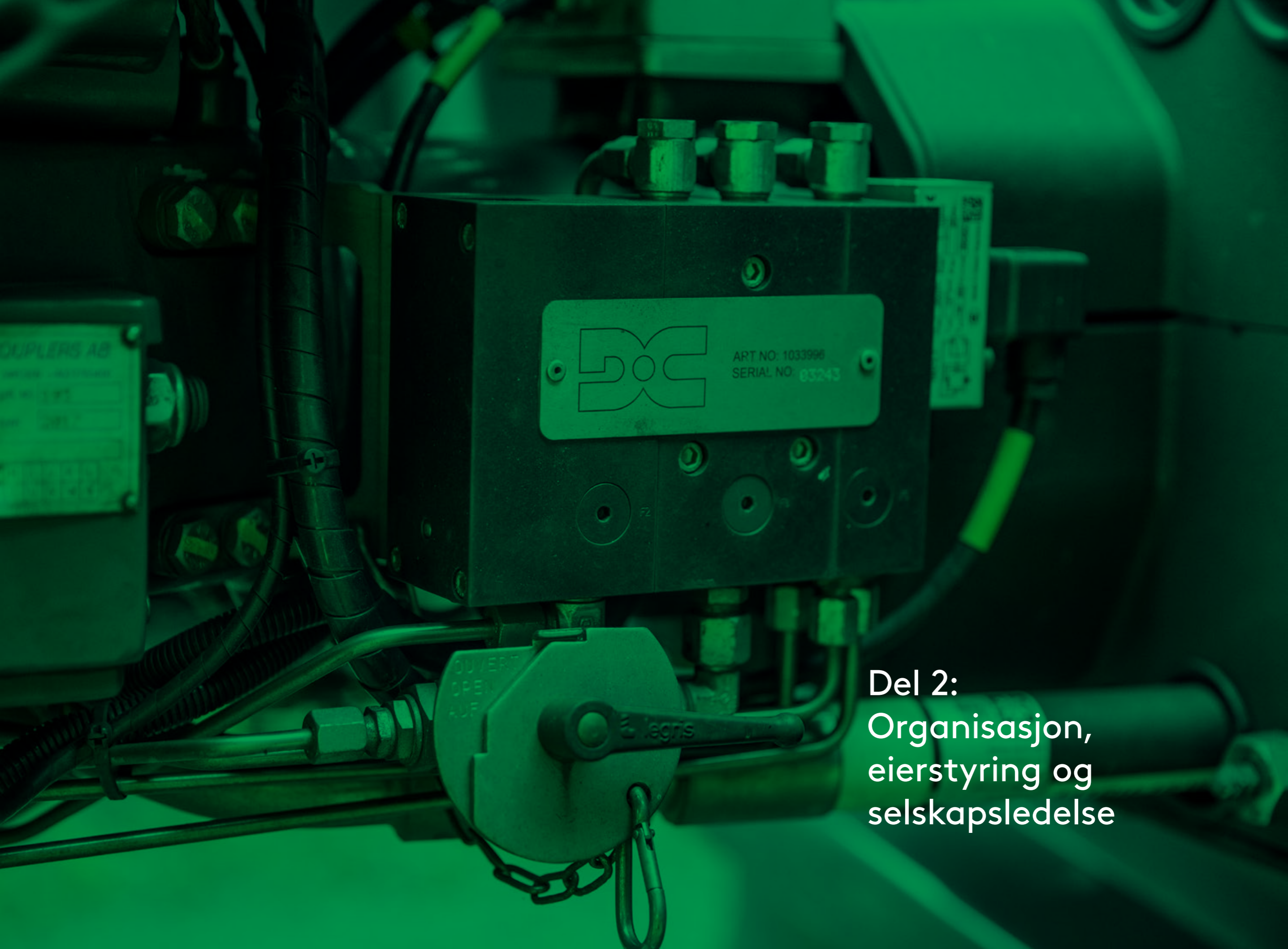
– Har du eksempler på hva dette innebærer i praksis?

– Det betyr at vi må kjøpe tog som er tilpasset fremtidens behov og varer lenge, og allerede i utlysning av

anskaffelsene stille sirkulærøkonomiske krav til leverandørene. Gjennom å bidra til mer innsikts- og datadrevet forvaltning og vedlikehold skal vi opprettholde levetid, og øke levetid der det er hensiktsmessig. I utfasing av togene skal vi sikre en ombruks- og materialgjenvinningsandel på over 90 prosent. Til sammen gir dette oss gode muligheter for å bidra til en sirkulær økonomi og redusere negative påvirkninger knyttet til uttak av nye råvarer, sier Helene Irgens Hov.

Et viktig bidrag for å oppnå dette er å jobbe mer målrettet med å skaffe, systematisere og sammenstille data om materialer, energi og utslipp.

– Ved hjelp av dette vil vi få et mer helhetlig bilde av togtypene og deres tilstand gjennom hele livsløpet. Dette gjør igjen at vi blant annet skal kunne forbedre vedlikeholdsprogram og iverksette tiltak for å redusere klimagassutslipp og energiforbruk.



Del 2:
Organisasjon,
eierstyring og
selskapsledelse

Organisasjon

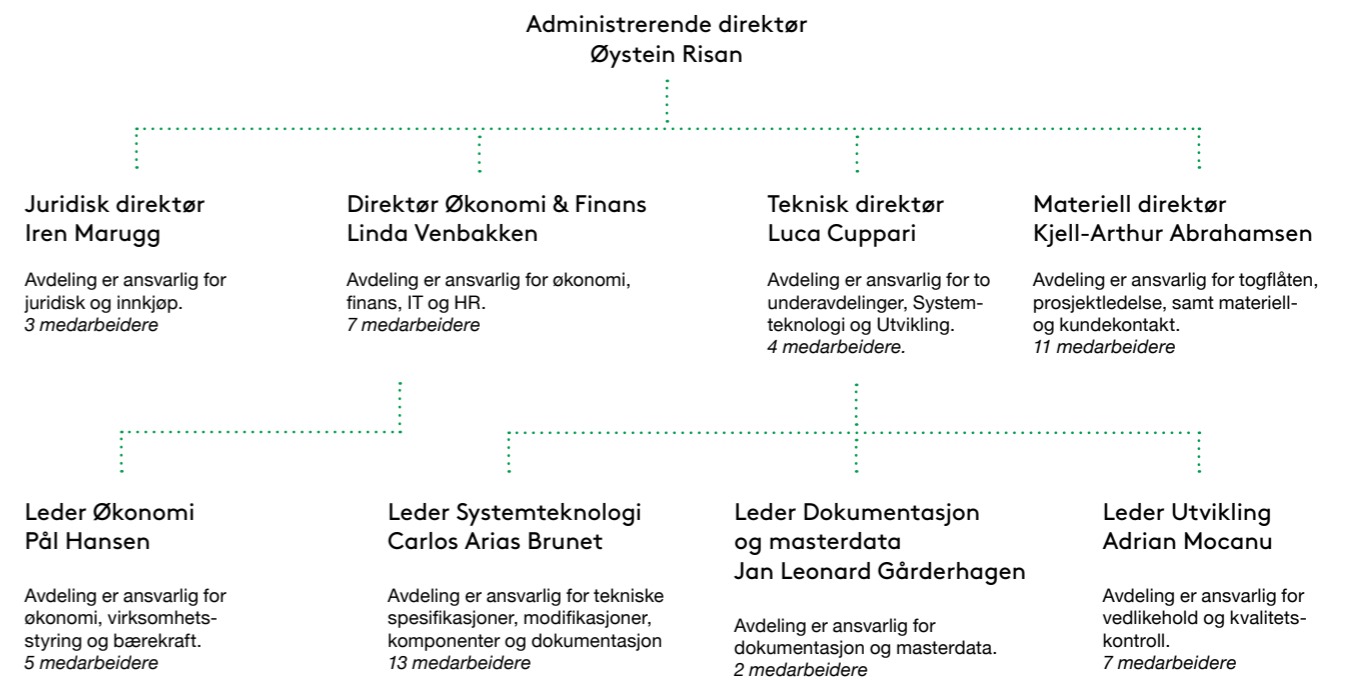
Norske tog er et selskap hvor medarbeiderne har bred erfaring og spiss fagkompetanse.



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 2022 hadde

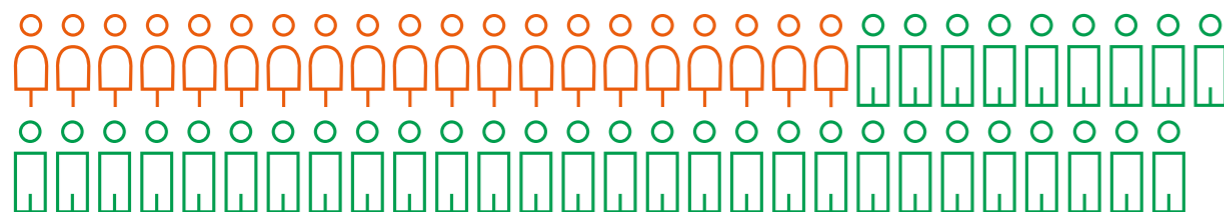
selskapet 57 ansatte. Etter seks års drift og tilhørende erfaringer har selskapet fortsatt å styrke arbeidet mot kundene i 2022.



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

behandle medarbeiderne rettferdig og gi alle likestilte muligheter, og har stort fokus på å tilrettelegge arbeidsforholdene ved behov.



Antall medarbeidere: 57 (51 i 2021)
 Antall årsverk: 55,4 (51 i 2021)*

Figur 1: Medarbeidere og årsverk

Kjønnsbalanse

Ved utgangen av 2022 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.

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



Andel kvinner
35 % (35 % i 2021)

Figur 2: Andel kvinner



Andel kvinnelige ledere
40 % (40 % i 2021)

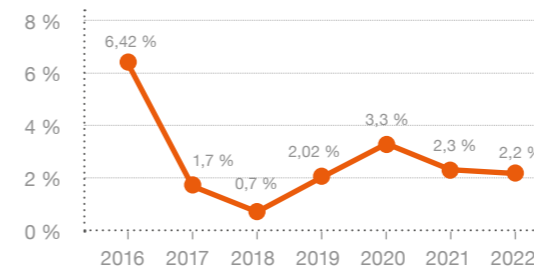
Figur 3: Andel kvinnelige ledere



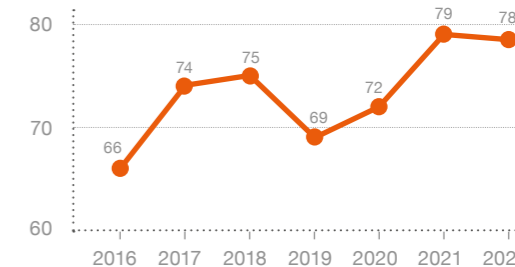
Antall nasjonaliteter

Figur 4: Antall nasjonaliteter

Måloppnåelse



Figur 5: Sykefravær



Figur 6: 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. Personelhåndbok, som alle ansatte blir kjent med i forbindelse med onboarding, gir en oversikt over føringer for ansatte.

En liste over ansattfordeler for Norske togs medarbeidere er tilgjengelig i vedlegg F «Ansattfordeler» som er tilgjengelig på selskapets nettsider.

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. Selskapet har per 2022 ikke gjennomført risikoanalyse for andre typer risiko, og har derfor ikke konkrete data på omfanget av hva det innebærer.

Det er ikke rapportert om jobberelaterte skader i Norske tog i 2022. Det er registrert et mindre avvik som omhandler et lite silikonoljeutslipp på et verksted fra et tog som er til oppgradering på verksted, hvor det er utført reparasjon som foreløpig tiltak. Selskapet hadde også en varslersak i forbindelse med utnevning av en ny leder. Saken ble undersøkt og lukket etter en helhetlig vurdering. Vedlegg B «Helse, miljø og sikkerhet» (tilgjengelig på selskapets nettsider) viser Norske togs måloppnåelse for HMS i 2022.

Riktig opplæring er viktig for trygt arbeid. Flere ansatte i selskapet har i 2022 gjennomført sikkerhetskurs gjennom Bane NOR, for arbeid på jernbaneområde.

Risikostyring

Norske tog har over tid sett behov for å arbeide mer helhetlig med risiko og har i 2022 opprettet en risikoportal. 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 risikomatrix 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.

Selskapet har i tillegg utviklet en digital avviksportal i 2022 som alle ansatte har tilgang til og fått tilbud om opplæring i. Det er stor variasjon i omfanget og formatet på registreringer gjort i begge portalene hittil, ettersom både avvik- og risikoportalen er nye, og det fortsatt jobbes med å sette en fast struktur.

I 2022 har det blitt utført risikovurderinger for testkjøring av tog. Som regel er det togleverandøren som er ansvarlig for gjennomføring av både testing og risikovurdering. Leverandør, operatør, Bane NOR og Norske tog er imidlertid med på testkjøring og på risikovurdering i forkant.

Alle prosjekter har på månedlig basis og ved faseoverganger gått gjennom risiko, og delt informasjon om dette i månedsrapporter. I noen prosjekter 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.

«Selskapet har i tillegg utviklet en digital avviksportal i 2022 som alle ansatte har tilgang til og fått tilbud om opplæring i.»

Norske tog har i samarbeid med Kvale Advokatfirma DA opprettet en varslingsjeneste. 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. Stadig nye krav og forventninger gjør det avgjørende å jobbe med kontinuerlig kompetanseheving, selv for svært erfarne medarbeidere i selskapet.

Norske tog har etiske retningslinjer, samt retningslinjer for samfunnsansvar som blant annet omhandler selskapets forhold til menneskerettigheter, arbeidstakerrettigheter og arbeid mot korrupsjon. 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 2022 ble de etiske retningslinjene for medarbeidere oppdatert med føringer for antikorrupsjon. I tillegg gjennomførte 85 prosent av selskapets ansatte en antikorrupsjonstrening i mars 2022. Ansatte som ikke har gjennomført treningen, ble ansatt i etterkant av gjennomføringen. I 2021 gjennomførte Norske tog dilemmatrening for å trygge alle våre medarbeidere i dialog med leverandører. I 2022 har det vært særlig fokus på dialog med tilbydere i forhandlinger, knyttet til fjerntogkonkurransen, som har gitt involverte medarbeidere et kompetanseløft, og satt den enkelte i stand til å delta i dialog med tilbyderne i konkurransen med sikkerhet og trygghet. Kjerneteamet i prosjektorganisasjonen for nye fjerntog gjennomførte i tillegg et utvidet kurs for en grundigere opplæring i anti-korrupsjon.

Juridiske ansatte deltar jevnlig på nettverkssamlinger med DFØ gjennom nettverk for anskaffelser.



Kvalitetskontroller i Norske tog, Eirik Jensen.

Det var ingen hendelser knyttet til korrupsjon eller brudd på regelverk i Norske tog i 2022.

Satsing på bærekraftkompetanse

I 2022 ansatte Norske tog en rådgiver for styrings-systemer og bærekraft, en nyopprettet stilling dedikert til å koordinere bærekraftsarbeidet i selskapet.

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

CFO-området i Norske tog har 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.

I 2023 er det planlagt å øke selskapets kompetanse på bærekraft, med flere presentasjoner på temaet. Tiltak og aktiviteter knyttet til implementering av den nye bærekraftstrategien er også naturlige tema på «Togakademiet», selskapets interne kanal for kompetansepåfyll.

Nærings- og fiskeridepartementet avholdt i 2022 et møte om klimagassberegninger i forbindelse med fremleggelse av den nye eierskapsmeldingen, der forventninger fra staten som eier ble presisert. Dette er forventninger det er viktig for Norske tog å ta med inn i det videre arbeidet med bærekraft og klimaledelse.

Eierstyring og selskapsledelse

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

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 31.12.22 en egenkapital på 3 410 MNOK og en egenkapitalandel på 25,6 prosent. Selskapet legger opp til å ha en langsiktig egenkapitalandel over 25 prosent, og kortsiktig over 20 prosent.

Inntjeningsmodellen og planer om betydelig investeringer i nye togsett betyr at styret ikke vil foreslå utbytte i kommende strategiperiode.

4. Likebehandling av aksjeeiere og transaksjoner med nærstående

Selskapet har kun en 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 instruksjoner 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 21 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 styrer 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, styreerfaring og relevant bransjeerfaring 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 nyttekning, 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.

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.

I 2022 har det blitt gjennomført habilitetsvurderinger innen enkelte områder. Styremedlemmene er selv ansvarlig for å melde fra om forhold som kan medføre inhabilitet. Ved inhabilitet fratrer vedkommende fra behandling av den aktuelle saken.

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

NUES-kravene på dette området ansees ikke som relevant.

8. Bedriftsforsamling og styret, 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.

Norske togs styre ble på selskapets generalforsamling den 8. juni 2022 endret og utvidet med ett nytt, mannlig medlem.



Fra venstre: Bjørn Erik Olsson, Marianne Abeler, Henriette Torgersen, Espen Opedal, Annette Malm Justad, Jan Morten Ertsaas og Øystein Risan.

Rolle	Navn	Verv fra	Kjønn	Antall relevante stillinger/verv	Annen relevant aktivitet/kompetanse
Styreleder	Annette Malm Justad	April 2018	Kvinne	8 (Daglig leder i 1 selskap, styreleder i 4 selskaper, styre-medlem i 3 selskaper)	Styreleder i Store Norske Spitsbergen Kulkompani AS, Styremedlem i Awilco LNG ASA, Styreleder i AMSC ASA. Styreleder i Småkraft AS, Styremedlem i Torm plc, Styremedlem i Power-Cell Sweden AB, Styreleder i Feddie Ocean Distillery AS, Partner i Recore Norway AS.
Styremedlem	Espen Opedal	April 2017	Mann	3 (Daglig leder i 1 selskap, styreleder i 1 selskap, og styre-medlem i 1 selskap)	Daglig leder i Tryg forsikring, styreleder i Styreportalen AS, og Styremedlem Finance Innovation.
Styremedlem	Marianne Abeler	April 2017	Kvinne	3 (styremedlem i 3 selskaper)	Styremedlem i Tromsøbadet Kf, Styremedlem Troms Kraft AS og styremedlem Andøya Space AS.
Styremedlem	Jan Morten Ertsaas	Juni 2022	Mann	10 (daglig leder i 5 selskaper, styreleder i 5 selskaper, styremedlem i 3 selskaper)	Daglig leder i Store Norske Spitsbergen Kulkompani AS, Daglig leder i Store Norske Gruvedrift AS, Daglig leder i Store Norske Spitsbergen Grubekompani AS, Daglig leder i Store Norske Næringsbygg AS, Daglig leder i Store Norske Boliger AS, Styreleder i Store Norske Gruve 3 AS, Styreleder i Hotell Polar Hrs Eiendom AS, Styreleder i Hotell Haugen Eiendom AS, Styreleder i Hotell Nybyen Eiendom AS, Styreleder i Butikk Hrs Eiendom AS, Styreleder i Store Norske Energi AS, Styremedlem i Pole Position Logistics AS, Styremedlem i Ren Røros AS, Styremedlem Fokksnø AS.
Styremedlem m/ansatt representant	Bjørn Erik Olsson	April 2021	Mann	Kun intern stilling i Norske tog	Lang erfaring innen togsektoren, og teknisk kompetanse innen tog.
Styremedlem m/ansatt representant	Henriette Torgersen	Januar 2022	Kvinne	Kun intern stilling i Norske tog	Lang erfaring som bl.a. juridisk rådgiver, prosjektleder, innkjøpsansvarlig for større anskaffelser. Hun har spesialkompetanse i tog, erfaring med offentlige kontrakter, offentlige innkjøp, digitalisering og arbeid med bærekraft, blant annet innen åpenhetsloven.

Tabell 2: Norske togs styre

Styret har ingen medlemmer fra underrepresenterte sosiale grupper.

Styret representerer bred erfaring fra forskjellige deler av næringslivet og har god kunnskap om selskapets virksomhet. Fire av Norske togs styremedlemmer har erfaring som daglig leder. Fire medlemmer har også omfattende erfaring med styrearbeid og 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 bedriftsforsamling.

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 risiko-styring 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.

Norske togs styre skal på årlig basis legge frem en plan for Samferdselsdepartementet som inkluderer følgende saker:

- En beskrivelse av selskapet og markedssituasjonen, inkludert utvikling på disse områdene siden forrige plan ble presentert
- Hovedtrekkene i selskapets aktiviteter de kommende årene
- Norske togs investeringsnivå, større investeringer og finansieringsplaner
- En rapport som beskriver selskapets tiltak og resultater knyttet til samfunnsoppdrag og samfunnsansvar.

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 styringsystem, 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.

Styret har møte minimum fem ganger i året, hvorav en årlig strategisamling. Det innkalles ellers til møter ved behov. Antallet møter i 2022 var totalt 6 møter – 5 ordinære og ett ekstraordinært. Styret utarbeider en årlig plan for sin møteaktivitet. Styret evaluerer årlig sitt arbeid og sin kompetanse.

Kompetanseøkning

Styret har bred erfaring fra andre virksomheter og bærekraftsarbeid i disse virksomhetene. I tillegg har styret i 2022 gjennomført felles sesjoner på strategisamlinger knyttet til bærekraft.

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 adm.dir.).
- 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. I 2022 ble både ny forvaltningsstrategi og ny bærekraftstrategi utarbeidet av selskapet. Strategiene ble forankret i styret i desember.

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.

Gjennom fastsatte årlige møtepunkter, fem ordinære styremøter, håndterer styret og administrerende direktør løpende saker som har kommet frem i interntrevisjonsprosessen. Ekstraordinære styremøter settes opp ved

behov. I 2022 ble det gjennomført fem ordinære og ett ekstraordinært styremøte.

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 i september, hvor det presenteres og diskuteres Norske togs arbeid med bærekraft og hvordan selskapet ligger an i forhold til nye og økte rapporteringskrav på bærekraftsområdet.

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



Bimodalt togsett, Type 76

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.

Videre har Norske tog jevnlig møter med Jernbandedirektoratet, Bane NOR, operatørene og andre aktører i jernbanebransjen. Utover disse møtepunktene har styret og ledelsen lite eller ingen kontakt med selskapets interessenter.

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.

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 etterkant av generalforsamlingen i året.

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. Eierskapsmeldingen 2022-2023).

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.

I 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 Tryg har selskapets forsikringer.

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.

I tråd med eierskapsmeldingen benyttes det kun rene styrehonorar i godtgjøring av selskapets styremedlemmer.

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. Eierskapsmeldingen 22-23 og de nye retningslinjene for lederlønn i selskaper med statlig eierandel, fastsatt av Nærings- og fiskeridepartementet 30.4.2021). Det er i statens eierskapsmelding 2022-2023 uttrykket en ny forventning i retningslinjene for lederlønn om 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 menneskelige påvirkning. Kategorien andre ytelser inkluderer skatteplikt for bruk av personalbilletten (reduert pris på kollektivtransport), fordel mobiltelefon, livsforsikring gruppelev, ulykkesforsikring og helseforsikring. For administrerende direktør inkluderer «andre ytelser» også en bilgodtgjørelse på 120.000 kr 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. Toppledelsens 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



FLIRT-tog type 75-2 på Gjøvikbanen.

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 lederlønnsrapport, som ligger tilgjengelig på selskapets nettsider www.norsketo.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.

14. Selskapsøvertakelse

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 selskapsøvertakelse.

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 årsregn-

skap er etterrettelige. Selskapets revisor er valgt av generalforsamlingen, og avtalen om revisortjenester gjelder for fire år (årsoppgjørene 2022-2025) med opsjoner på 2 + 2 år. Revisor deltar på det styremøtet som behandler årsregnskapet. Revisors levering av tilleggstjenester presenteres årlig for styret.

Norske tog er heleid av staten, og er dermed pålagt statens krav for internrevisjon, i hht. Finansdepartementets kap. 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.

Det er revisjonsselskapet BDO som har utført internrevisjon for Norske tog. Det pågår for tiden en konkurranse om ny avtale på internrevisjon. 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.

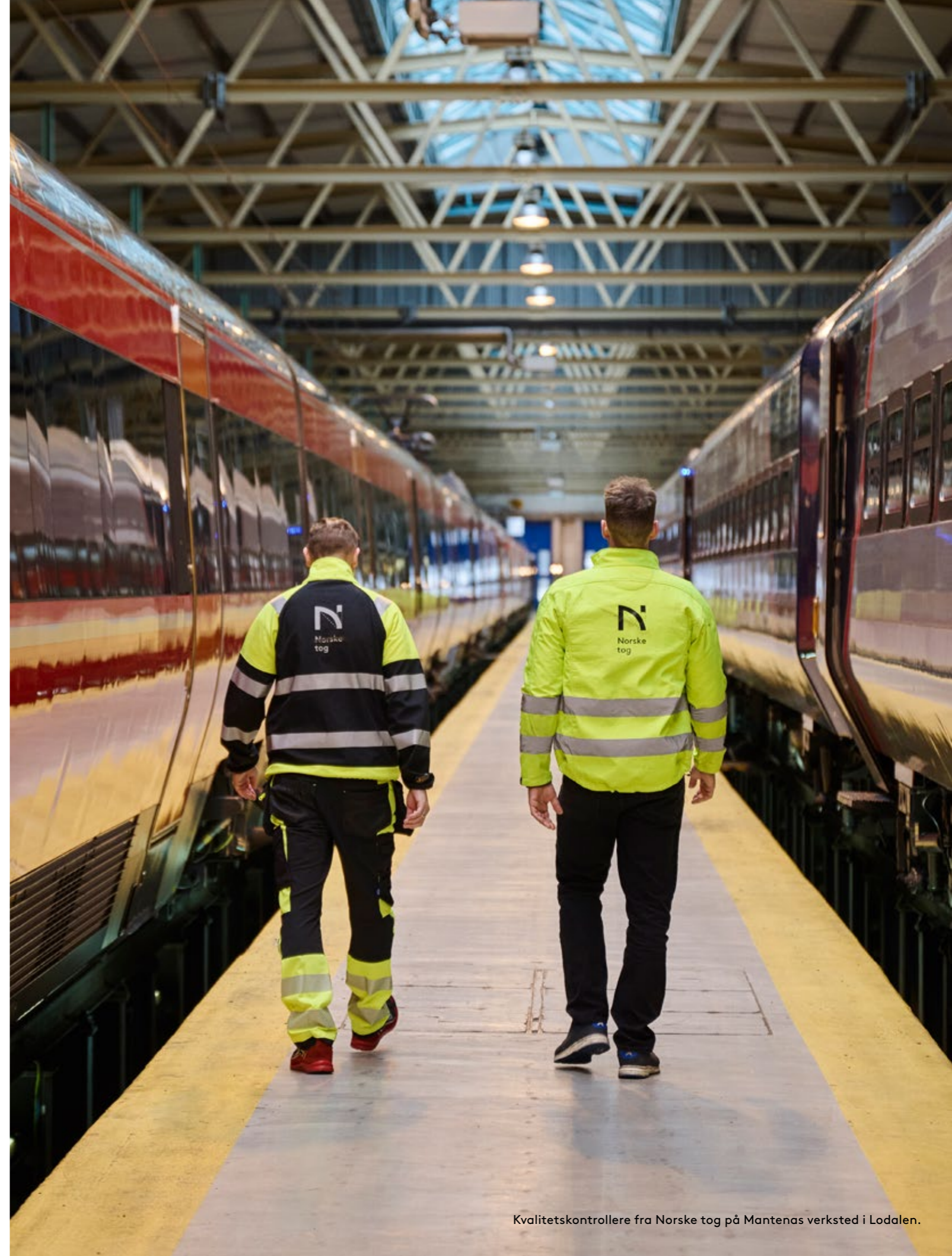
Mer utfyllende informasjon om ekstern revisjon er tilgjengelig i vedlegg E «Informasjon om ekstern revisjon», som ligger på selskapes nettsider.

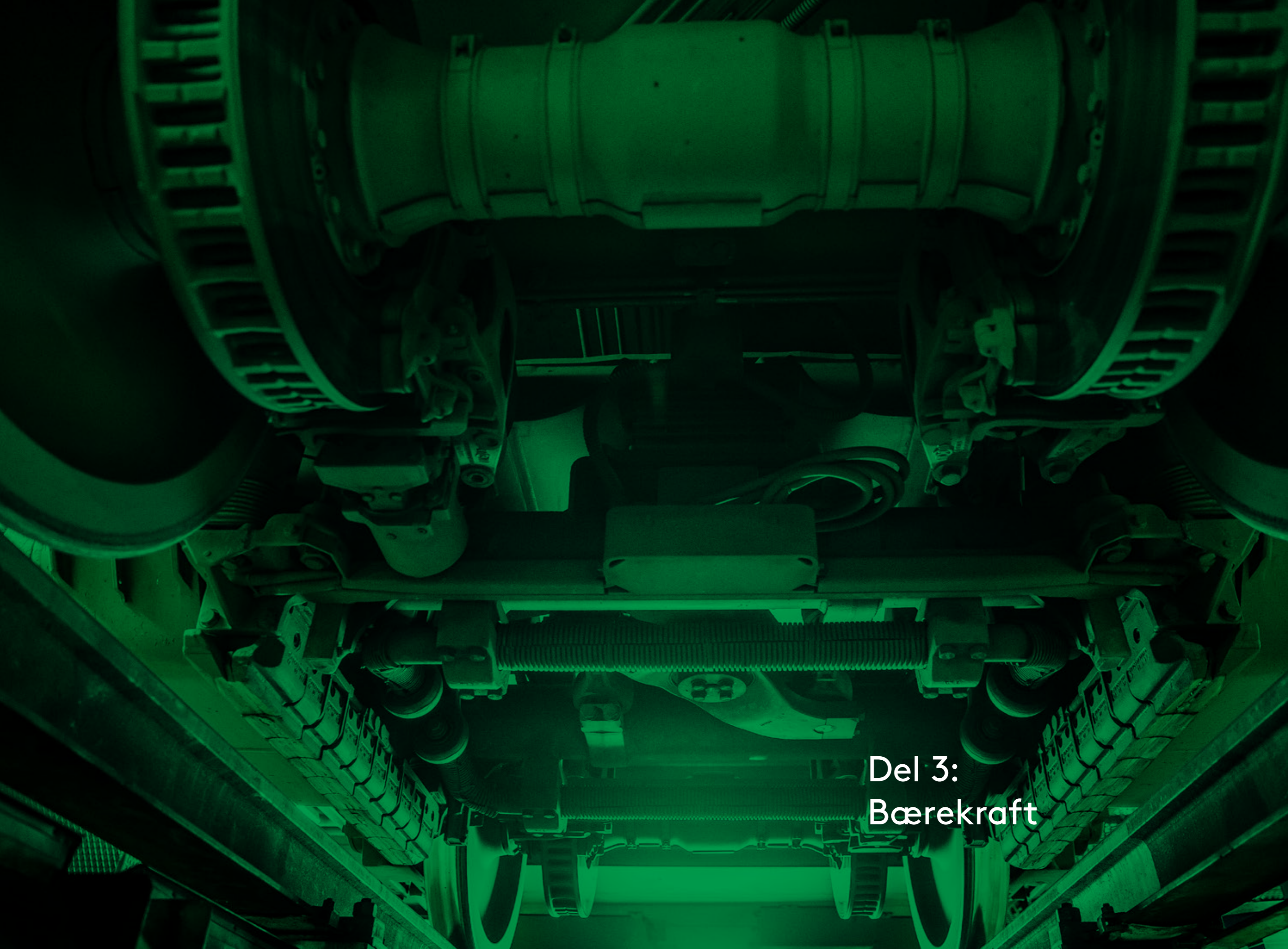
Bærekraft i selskapsstyring

Norske tog har i 2022 utarbeidet en ny bærekraftstrategi som har identifisert følgende tiltak på rapportering av bærekraft:

- Rapportere på bærekraft etter en internasjonal standard / «Global Reporting Initiative» (GRI)
- Revisjon av selskapets bærekraftsrapport ved tredjepart
- Etablere rutiner for rapportering på indikatorer knyttet til bærekraft

- Rapportere i kvartalsrapport om fremdrift i bærekraftsarbeidet
- Forberede selskapet på kommende rapporteringskrav (CSRD)
- Videreutvikle miljøstyringssystemet
- Utarbeide plan for integrering av klimaledelse i miljøstyring i organisasjonen
- Utrede muligheten for å bli sertifisert som Miljøfyrtårn





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 første bærekraftsrapport som er 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 hvilke områder Norske tog skal jobbe videre med i fremtiden. Rapporteringsperioden gjelder kalenderåret 2022.

Bærekraftsrapporteringen tar utgangspunkt i data og informasjon som er samlet inn fra ulike deler av organisasjonen. Det er noen begrensninger i datagrunnlaget, men i hovedsak skal vesentlige data være med. Norske

tog vil fortsette å rapportere på bærekraft etter GRI årlig, samtidig som årsregnskapet offentliggjøres. Rapporten inkluderer en indeks i henhold til krav fra GRI og standard bærekraftsrapportering.

Bærekraftsrapporten er godkjent av styret før publisering, men er ikke verifisert av en ekstern tredjepart. Norske tog har en ambisjon om å innføre ekstern verifisering av bærekraftsrapporteringen fra rapporteringsåret 2023.

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 bærekraftig. Å tilby passasjerer grønne reiser er et essensielt bidrag til regjeringens mål om at Norge skal være klimanøytralt i 2030. Norske tog har i 2022 arbeidet med å få dypere innsikt i hva som er vesentlige områder for organisasjonen, og dermed hva selskapet skal jobbe med fremover.

Med en tydelig strategi og konkrete tiltak skal Norske tog angripe 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 betyr å tenke sirkulært om selskapets kjøretøy, som Norske tog skal forvalte, anskaffe og utfase på best mulig vis. Samtidig er ikke lave utslipp og redusert påvirkning på miljø nok for å kalle togtransport bærekraftig. Menneskerettigheter og arbeidstakerrettigheter må også ivaretas i produksjonen av togene. I tillegg skal Norske togs medarbeidere trives og oppleve givende faglig utvikling i sitt arbeid for selskapet.

Målrettet arbeidet fremover vil være avgjørende for å nå målene, sikre god fremdrift og datagrunnlag, samt videreutvikle selskapets rapportering. Med selskapets nyansatte rådgiver for styringssystem og bærekraft, rigger Norske tog seg 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 2022 har selskapet for første gang utviklet en egen bærekraftstrategi. Arbeidet ble gjort av en kjernegruppe bestående av CFO og rådgiver for styringssystem og bærekraft, i nært samarbeid med ledergruppen og nøkkelansatte i Norske tog. I høst vedtok ledergruppen og styret i Norske tog bærekraftsarbeidet som del av flere endringer i selskapets strategikart. Strategien ble forankret i Norske togs styre i desember 2022.

I forbindelse med arbeidet med bærekraftsstrategien ble det gjennomført en analyse av vesentlighet i henhold til retningslinjene fra Global Reporting Initiative (GRI).

Involvering av interessenter har vært en integrert del av arbeidet med bærekraftstrategien. Norske tog har i 2022 kartlagt selskapets interessenter, sammenstilt hvordan selskapet fører dialog med de ulike interessentgruppene,

og hva interessentene har vært mest opptatt av i 2022, se Tabell 3. Funn fra intervjuer med interne og eksterne interessenter har lagt deler av grunnlaget for bærekraftstrategien og prioritering av vesentlige tema for Norske tog. Samtalene viste blant annet at flere av de sentrale interessentene er opptatt av transparens og mer dialog. Derfor vil åpenhet være et viktig tema for Norske tog fremover.

Interessent	Kommunikasjonskanaler	Tema som opptok interessenten i 2022
Eier: Norske tog skal svare på Samferdselsdepartementets forventninger.	<ul style="list-style-type: none"> - Eiermøte - Løpende 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
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.	<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, energiokonomisk drift og støy • Åpenhetsloven, verdikjede og leverandøroppfølging • Ansvarlige anskaffelser • Prismodell for leieavtaler
Myndigheter: Norske tog er del av en sektor som koordineres og følges opp av Jernbanedirektoratet og Statens jernbanetilsyn.	<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 opptok interessenten i 2022
Investorer: Norske tog må ivareta tilgang til lånefinansiering i obligasjons- og sertifiseringsmarkeder nasjonalt og internasjonalt.	<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
Ansatte: Norske tog er en liten organisasjon med teknisk spisskompetanse.	<ul style="list-style-type: none"> - Medarbeidersamtaler 	<ul style="list-style-type: none"> • Faglig utvikling • Trivsel • Bidra til viktig samfunnsoppdrag gjennom bærekraft
Leverandører: Anskaffelser, modifikasjoner og vedlikehold på tog løper over mange år og krever godt samarbeid.	<ul style="list-style-type: none"> - Leverandørmøter 	<ul style="list-style-type: none"> • Tydelige forventninger og rammer • Oversiktlig anskaffelsesprosess • Standardisering av togparken • Bruke mulighet til å påvirke • Behovsbasert vedlikehold
Interesseorganisasjoner: Organisasjoner Norske tog anser som interessenter inkluderer arbeidstakerorganisasjoner, fagforeninger og brukerorganisasjoner.	<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
BaneNor: Viktig samarbeidspartner i videreutvikling av jernbanen og jernbanens miljøfortrinn.	<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
De reisende: Brukere av togene.	<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

I 2022 har en kjernegruppe arbeidet med å bryte bærekraftsbegrepet ned til sine bestanddeler, for å se hvilke områder som er mest vesentlig for Norske tog. Disse delene er ofte forkortet «ESG» for «Environmental, Social and Governance», eller «miljø-, sosiale- og forretningsetiske forhold» på norsk. Denne prosessen har gitt Norske tog muligheten til komme enda tettere på hvilke positive og negative påvirkninger selskapet har eller kan ha, som er viktige i det strategiske arbeidet med bærekraft og for rapportering på bærekraft i selskapet.

Bærekraftstrategien gir retning til det videre arbeidet

Bærekraftstrategien tar utgangspunkt i selskapets to hovedaktiviteter; anskaffelse og forvaltning. Videre er strategien delt inn i fire fokusområder som reflekterer temaene som ble vurdert som vesentlige for Norske tog, se figur 8. Fremover blir det viktig for Norske tog at bærekraftsarbeidet skal ses i sammenheng med selskapets virksomhetsområder og dermed bli en integrert del av virksomhetsstrategien.

Hvert av de fire fokusområdene har tilhørende mål og indikatorer. På tross av at de fleste målene ikke er kvantitative, gir de likevel en tydelig retning knyttet opp mot selskapets aktiviteter.

FNs bærekraftsmål og Norske togs nøkkelrolle i grønn omstilling

Regjeringen la i 2022 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 den nye 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.

Særlig relevante bærekraftsmål for Norske tog er bærekraftsmål 9 - innovasjon og infrastruktur, og bærekrafts-

Grønn finansiering	Muliggjøre grønne investeringer til våre tog.
Bærekraftsrapportering og åpenhet	Demonstrere kontinuerlig arbeid med miljøforbedringer, og styrke vår rapportering på bærekraft.
Levetid og sirkularitet	Sirkulær tankegang om hele togets livsløp; fra anskaffelser, til hvordan togflåten forvaltes og når togene fases ut.
Energibruk og utslipp	Bidra med solide data i arbeidet med klimagassutslippsreduksjon i samferdselssektoren, og redusere energibruk som en del av drift og forvaltning
Leverandørutvikling	Langsiktige kontrakter. Innebærer høye og tydelige krav til ivaretagelse av mennesker og miljø i kontrakter, og etterlevelse av disse.
Interessentdialog og sektorsamarbeid	Vedlikeholde gode relasjoner til interessenter, bidra til erfarings- og datadeling på tvers i jernbanesektoren.
Fornøyde medarbeidere	Ta vare på medarbeidere gjennom godt sosialt arbeidsmiljø med mulighet for vekst og utvikling.
Spisskompetanse på tog	Premiss for å fortsatt være en organisasjon med medarbeidere med høyt engasjement til samfunnsoppdraget som er eksperter på tog.

Figur 7: Vesentlige tema for Norske tog og deres betydning



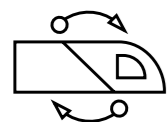
Figur 8: Fokusområder i Norske togs bærekraftsstrategi

mål 11 - bærekraftige byer og lokalsamfunn. Norske tog spiller også en rolle for bærekraftsmål 13 - stoppe klimaendringene, og har et betydelig ressursforbruk som virker inn på bærekraftsmål 12, ansvarlig forbruk og produksjon. Det er disse områdene Norske tog fokuserer på i det videre bærekraftsarbeidet.

Norske togs hovedaktiviteter og satsinger fremover skal samtidig 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. Hvordan Norske tog påvirker delmålene er beskrevet i vedlegg A «FNs bærekraftsmål og Norske togs bidrag til måloppnåelse», som er tilgjengelig på Norske togs nettsider.

A grid of four SDG icons: 9 INNOVASJON OG INFRASTRUKTUR (orange), 11 BÆREKRAFTIGE BYER OG SAMFUNN (orange), 12 ANSVARLIG FORBRUK OG PRODUKSJON (brown), and 13 STOPPE KLIMAENDRINGENE (green).



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 eierskap til togene gjennom hele deres livsløp. Selskapet har dermed gode forutsetninger for å forlenge levetiden til togene, gjenbruke komponenter som for eksempel togradioer og seter, og til å stille høye krav til avfallshåndtering. Å tenke sirkulært vil også redusere utslipp og energiforbruk i forbindelse med uttak av nye materialer og minimere mengden avfall. Gjennomførte interessentintervjuer har også avdekket

at eksterne interessenter anser det som en selvfølge at Norske tog fokuserer på sirkularitet.

Norske togs mål og indikatorer

Norske tog definerte ved utgangen av 2022 nye strategiske mål for å følge opp ambisjonen om å tenke sirkulært om material- og energibruk gjennom hele togets levetid. De nye målene vil i hovedsak først bli rapportert på i 2023, men noen av målene er det mulig å rapportere på allerede i innværende rapporteringsperiode.

Mål	KPI'er
Norske tog skal anskaffe tog og materiell med stort potensiale for materialgjenvinning.	<ul style="list-style-type: none"> • Andel materialer gjenvunnet (type og mengde) i anskaffede produkter • Potensiell materialgjenvinning (andel) i anskaffede tog
Norske tog skal opprettholde levetid på togene, og vurdere levetidsforlengelse for togtyper i god tid før det er behov for utfasing.	<ul style="list-style-type: none"> • Snittalder på togtype • Finansiering av aktiviteter og tiltak knyttet til oppgraderinger og levetidsforlengelse (NOK)
Togene skal avhendes ihht. avfalls-hierarkiet, og Norske tog skal ha en ombruks- og materialgjenvinningsandel ved avhending av tog på over 90 prosent.	<ul style="list-style-type: none"> • Antall tog solgt for forlenget levetid • Andel komponenter og reservedeler kartlagt for ombruk og materialgjenvinning • Andel materialgjenvinning ved «end of life»
Norske tog skal utarbeide solide data til å arbeide med å redusere klimagassutslipp.	<ul style="list-style-type: none"> • Klimagassutslipp (Scope 1,2,3)
Norske tog skal søke kontinuerlig forbedring og utløse potensialet i reduksjon av energiforbruk som del av drift og forvaltningen.	<ul style="list-style-type: none"> • Estimert teoretisk energireduksjon gjennom gjennomførte tiltak • Energiforbruk i organisasjonen
Norske tog skal legge til rette for at alle togene selskapet eier er klare for å bruke fornybare energikilder i takt med at infrastrukturen gjør det mulig.	<ul style="list-style-type: none"> • Andel elektrifiserte tog i togparken • Andel tog som kan bruke fornybare energikilder • Andel tog som bruker fornybare energikilder

Tabell 4: Norske togs mål og indikatorer for sirkularitet i hele togets livsløp

Hvordan Norske tog jobber med sirkulærøkonomi

Norske tog har i 2022 hatt følgende overordnede mål 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 energiforbruk og klimagassutslipp fra jernbanen gjennom hele livsløpet.

Levetidsforlengelse og koordinering av lager og logistikk

Produksjon av togsett krever store mengder stål og aluminium, to råvarer som begge er ressurskrevende å utvinne. I tillegg krever oppgraderinger og modifikasjoner av tog også en del materialer. Tog med lang levetid, men som ikke behøver større modifikasjoner, fører til lavere indirekte miljøpåvirkninger. Lang levetid med riktig kvalitet på materialer reduserer antall tog som må produseres og dermed totalpåvirkningen for å opprettholde togdrift over tid.

Levetidsforlengelser, oppgraderinger og oppbevaring av komponenter som er vanskelige å erstatte, er både økonomisk fornuftig og viktig i et miljøperspektiv. Norske togs kjøretøy har i dag en gjennomsnittsalder på 18,4 år, men flere togsett er mer enn 40 år gamle. Midtlivsoppgraderinger sikrer at togsettene kan benyttes i hele – eller utover – sin forventede levetid. Samtidig bidrar oppgraderinger til å øke standarden på togtilbudet, som igjen gjør det mer attraktivt å reise med tog.

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 har medført en at en komponent kan ligge ubrukt på lager ett sted, samtidig som det er behov for den aktuelle komponenten et annet sted.

Tiltak i 2022

I 2022 har Norske tog opprettet en egen komponentpool. Ordningen er på nåværende tidspunkt midlertidig, men selskapet ser for seg muligheter for at ordningen kan gjøres permanent.



Avhending av tog hos gjenvinnings-selskapet Hellik Teigen i Hokksund.

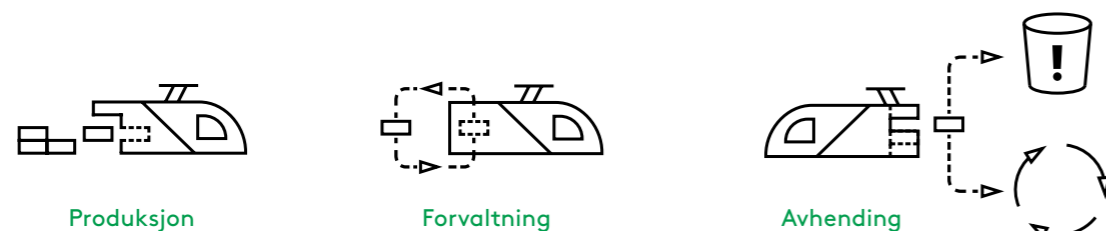
Norske tog har igangsatt et større oppgraderingsprosjekt for type 72, der 36 togsett skal fornyes. I prosjektet er det tatt grep for å redusere mengden avfall og sikre gjenbruk ved oppgradering av togets interiør. Eksempler inkluderer bytte av setetrekk fremfor å bytte ut seter, samt at veggplater som ikke kan lakkere eller males folieres fremfor å byttes ut.

Ved oppgradering til nye liggestoler på enkelte fjerntog har Norske tog tatt vare på de 524 setene som er byttet ut. Disse setene kan gjenbrukes i andre tog.

Videre har Norske tog opprettet en ny logistikkstrategi og igangsatt et forprosjekt for en ny forvaltningsstrategi. Disse strategiene inkluderer utvikling av konsept for tilstandsbasert vedlikehold på FLIRT-togene. En dreining mot en mer proaktiv forvaltningsstrategi forventes å ivareta flåtens verdi bedre, bidra til kostnadsbesparelser, samt forlenge kjøretøyenes levetid.

Veien videre

Norske tog skal fremover utvikle en oversikt over hvor i togflåten man 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 for å utnytte potensialet i komponentlageret.



Figur 9: Materialer i togets livsløp

Ny metodisk tilnærming til informasjon om materialene i togene som fases inn og ut

En forståelse av hele togets livsløp gir verdifull kunnskap om materialene som tas inn i selskapets nye tog, hva som benyttes i forvaltningen og hva som skjer ved avhending.

Store deler av togsettene består av stål og aluminium – metaller som kan gjenvinnes og brukes på nytt. Dette betyr at materialgjenvinning av tog kan redusere behovet for utvinning av nye ressurser. Samtidig er materialgjenvinning av metaller en energikrevende prosess. Et godt tiltak for å redusere bruken av materialer i tog er derfor å sikre at togene krever minst mulig utskiftninger og er i drift så lenge som mulig.

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 2022

I 2022 faset Norske tog inn 12 nye FLIRT-tog av type 74 og type 75. Da anskaffelseskontrakten på FLIRT-togene ble inngått for mer enn 10 år siden var en foreløpig livsløpsanalyse av togene et krav i avtalen. Norske tog har i 2022 anvendt analysen til å gjøre en sammenstilling av data om de mengdene materialer som inngår i de innfasede FLIRT-togene.

Til sammen består togene som ble faset inn i 2022 av over 1 000 tonn aluminium, 1 300 tonn stål og nesten 200 tonn kobber. Figur 10 viser en beregning av den totale mengden materialer.

Materialanalysen for FLIRT-togene sier ingen ting om at det er brukt materialer som er 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 treverk. Det er derfor antatt at det ikke er benyttet fornybare materialer. Datasett følger i Vedlegg D «Materialer og avfall», som er tilgjengelig på selskapets nettsider.

I løpet av 2022 har Norske tog også faset ut ni togsett. Ved utfasing sendes togsettene først innom et verksted for demontering av kritiske komponenter som Norske tog tar vare på i et eget lager, før resten av toget blir levert til gjenvinning. I 2022 ble alle utfasede togsett levert til gjenvinnings-selskapet Hellig Teigen, som Norske tog har hatt en gjenvinningsavtale med i flere år.

Norske tog har kartlagt og sammenstilt data om materialene fra togsettene som ble levert til gjenvinning hos Hellig Teigen. Figur 11 illustrerer mengde av ulike materialer (i tonn) i togsettene som ble faset ut i 2022.

Totalt utgjorde de ni utfasede togsettene 1828 tonn. Av den totale mengden gikk 1 629 tonn, ca. 90 prosent, til materialgjenvinning. De resterende 201 tonnene, ca. 10 prosent, gikk til energigjenvinning. Ifølge en rapport fra Hellig Teigen var det ikke noe avfall som ble sendt til deponi, heller ikke farlig avfall, ved gjenvinning av togene.

Togene er antatt å være den største og mest vesentlige mengden avfall som genereres fra selskapet. Avfall som har oppstått i forbindelse med oppgraderinger og vedlikeholdsprosjekter er ikke inkludert i denne rapporten. Det samme gjelder avfall som oppstår hos leverandører

og underleverandører, i forbindelse med uttak av råmaterialer og i produksjonen av tog. Det vil si at det så langt ikke er beregnet total mengde avfall som oppstår i Norske togs verdikjede. Materialer som er tatt ut og lagret før togene ble levert til Hellig Teigen, er det ikke gjort beregninger for i 2022. Antagelsen er likevel at de vesentlige mengdene er fanget opp.

Norske tog har samlet inn informasjon om avfall som oppstår fra egne kontorlokaler. Informasjonen viser at en økning i antall avfallsfraksjoner som sorteres vil gi potensiale for å øke graden av kildesortering i virksomheten i 2023. Avfall fra Norske togs kontorlokaler er beregnet til å være omtrent 4 tonn for 2022, med en sorteringsgrad på 21 prosent. Det kan imidlertid være noe manglende data for selskapets leide lagerarealer, men totalt sett er dette små mengder sett opp mot utfasingen av togsett, som står for den største andelen.

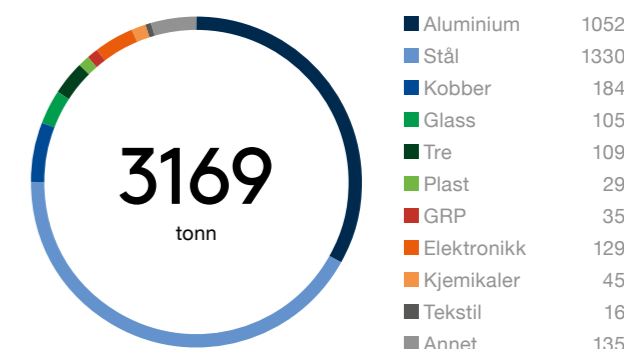
For å forstå togene i lys av en sirkulær økonomi, gjennomførte Norske tog i 2022 en overordnet beregning av et tog etter rammeverket Circular Transition Indicators (CTI); et etablert sett indikatorer for dette formålet. Ved hjelp av metoden ble andeler og typer materialer som inngår i et valgt togsett sammenstilt med hvorvidt disse materialene teoretisk sett kan materialgjenvinnes, og hvorvidt disse materialtypene reelt sett materialgjenvinnes i dag.

Resultatene viste at et tog per i dag oppnår en høy grad av sirkularitet ettersom de består av en høy andel metaller som faktisk materialgjenvinnes i dagens marked. Resultatet fra beregningen belyste også at en av Norske togs forutsetninger for mer sirkulære tog primært ligger i å benytte en større andel gjenvunnet metall i produksjonen av togene.

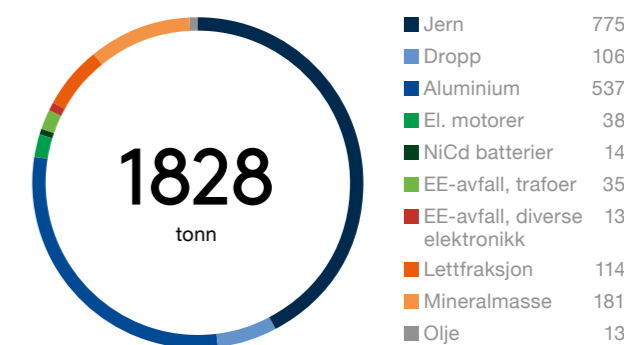
Veien videre

Norske tog har for første gang gjort en sammenstilling av data på materialene som 'flyter' inn og ut av selskapet. Med dette arbeidet er selskapet i gang med å få frem ny innsikt som vil være nyttig i det videre arbeidet med utskiftning av store deler av togflåten. Videre skal det utarbeides et underlag til et anbud for gjenvinning av togsett som stiller høye krav til sirkularitet.

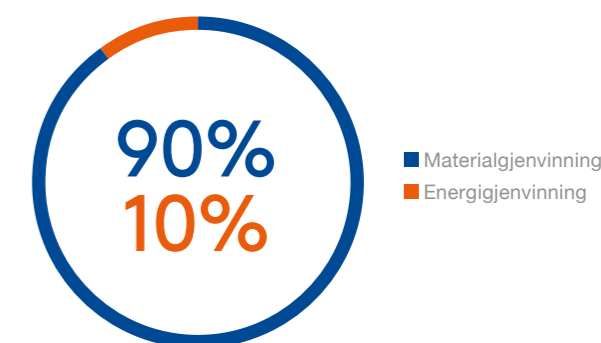
Sirkularitet er viktig for Norske tog for å få et mer komplett bilde av de totale volumene av materialer som



Figur 10: Materialer i tog faset inn i 2022



Figur 11: Materialer levert som avfall fra tog som ble faset ut i 2022



Figur 12: Avfallsbehandling av materialer fra utfasede togsett i 2022

Norske tog eier og forvalter. Dette er også et område der selskapet vil møte økte forventninger og krav til rapportering fremover. I 2023 planlegger Norske tog også et større CTI-prosjekt for å få bedre oversikt over materialbruk og sirkularitet i togene.

Livsløpsanalyser gir Norske tog et godt utgangspunkt til å diskutere miljøpåvirkninger med leverandørene. Flere valg som tas i designfasen av nye tog vil påvirke muligheten for gjenvinning ved utfasing. I den pågående anskaffelsen av nye fjernog har Norske tog etterspurt foreløpige livsløpsanalyser fra tilbyderne. Analysene gir innsikt i blant annet type materialer som er tiltenkt produksjonen av togtypen, inkludert oppgraderinger, vedlikehold og hvordan materialene kan behandles når togene har nådd sin tilmålte levetid. Det er fortsatt flere år til de nye fjernogene skal fases inn på den norske jernbanen, og enda flere år til de skal fases ut. Det samme gjelder for de nye lokaltogene.

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

Bimodale tog kan bidra til lavere utslipp

Rundt 90 prosent av Norske togs kjøretøy er elektriske. De resterende 10 prosentene, som utgjør 33 lokomotiver og togsett som går på diesel, er foreløpig nødvendig for å ha kjøretøy tilpasset alle strekninger. Dieseltogene kjøres der jernbaneinfrastrukturen i Norge ikke er elektrifisert.

De dieseldrevne togene har utslipp som er negative for klimaet. Diesel gir klimagassutslipp og avgir partikler, nitrogenoksider og svoveldioksid (NO_x og SO₂), som kan forverre lokal og regional luftkvalitet.

De dieseldrevne kjøretøyene som Norske tog eier (type 92, type 93 og Di4) ble faset inn på 1980- og 2000-tallet. Di4 og type 92 har nå nådd slutten av sin levetid, og selskapet er i gang med å fase ut disse kjøretøyene.

Tiltak i 2022

I 2022 har Norske tog faset inn fire bimodale tog som har erstattet mer enn 30 år gamle dieseltog. Bimodale tog kan kjøres som elektriske togsett på elektrifiserte strekninger, og som dieseltogsett på ikke-elektrifiserte strekninger.

På ikke-elektrifiserte strekninger er Norske tog i ferd med å utrede muligheten for bruk av alternativt drivstoff for å redusere klimagassutslippet.

Veien videre

Hele 14 togsett av type 92 er planlagt å fases ut. Fremover vil disse togsettene bli erstattet av elektriske eller bimodale tog. Utfasingen startet i 2022, de gjenstående fem diesellokomotivene (Di4) er planlagt faset ut når nye fjernog leveres. Norske tog har etterspurt bimodale løsninger for enkelte strekninger i fjernoganskaffelsen. Utfasingen av de siste 15 togene av type 93 avhenger av tempoet på anskaffelsene av ytterligere nye tog og elektrifisering av flere strekninger.

Elektrifisering av jernbanen er et langsiktig prosjekt. Bane NOR jobber med å elektrifisere deler av Trønder- og Meråkerbanen, og fra 2024 kan det være mulig å kjøre elektriske tog på disse strekningene. 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.

I 2022 ble det identifisert feil på HVAC (heating, ventilation, and air conditioning) på FLIRT-togene, som førte til lekkasje av uønskede kjølegasser. For å følge opp dette skal Norske tog installere lekkasjedetektorer, utbedre feil, avhende eksisterende gass og endre kjøleagenten ved behov.

Bedre oversikt over utslipp i verdikjeden

Når togene produseres, oppstår det også klimagassutslipp. Stålproduksjon står for eksempel for 5 prosent av CO₂-utslippene i Europa, og 7 prosent av CO₂-utslippene globalt. Ettersom aluminium og stål utgjør en stor del av materialene som inngår i togene, kan også utslippene fra produksjon av tog være vesentlige for Norske tog. Dette 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, eutfiering og dannelsen 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.

Tiltak i 2022

I 2022 har Norske tog etablert et klimaregnskap i tråd med Greenhouse Gas (GHG)-protokollen. Et klimaregnskap viser selskapets direkte og indirekte klimagassutslipp, og gir Norske tog et grunnlag for å vurdere hvor klimatiltak bør gjennomføres i selskapets verdikjede. Både Norske togs leide eiendommer og eide tog er inkludert i regnskapet. Det er prioritert å hente data for scope 1-2, samt antatt vesentlige utslipp i scope 3. Se definisjon av scope 1-3 i figur 13. Nærmere beskrivelse av klimaregnskapet finnes i vedlegg C «Klimaregnskap» som ligger tilgjengelig på selskapets nettside.

Klimaregnskapet til Norske tog er oppsummert i Tabell 5.

Scope – aktivitet	t CO ₂ e
Scope 1 – Direkte utslipp	
Ingen aktiviteter identifisert	-
Scope 2 – Indirekte utslipp fra innkjøpt energi	
Elektrisitet og fjernvarme leide lokaler – Norske tog	4
Scope 3 – Andre indirekte utslipp	
Elektrisitet tog driftsfase – Operatører	7028
Vedlikehold: Utskiftninger, smøring og renhold – Operatører/vedlikeholder	2516
Diesel tog driftsfase – Operatører	31 934
Produksjon innfasede tog type 74 og 76 – Norske tog	797
Avfallshåndtering avhending tog – Norske tog	8
Avfallshåndtering intern drift – Norske tog	2
Drivstoff tjenestekjøring og elbilgodtgjørelse – Norske tog	5
Elektrisitet og fjernvarme leide lokaler (WTT) – Norske tog	4
Klimagasser HVAC (varme og kjøling) tog driftsfase – Operatører	447
Fly - tjenestereiser inkl. konsulenter – Norske tog	61
TOTAL Scope 1 + 2 + 3 ved lokasjonsbasert metode (t CO₂e) – norsk el-miks	42 805
*TOTAL Scope 1 + 2 + 3 ved markedsbasert metode (t CO₂e)	37 372
Utslipp elektrisitet egne lokaler, avfall og tjenestereiser (t CO₂e/årsverk)	1
Scope 2 – elektrisitet og fjernvarme leide lokaler (t CO₂e/m²)	0,001
Biogene utslipp (out of scope) – biodrivstoff innblandet i drivstoff (t CO₂)	1111

* Ved markedsbasert metode er strøm med opprinnelsesgaranti beregnet med 0 kg/CO₂e utslipp for selskapets og operatørs scope 2 utslipp for elektrisitet.

Tabell 5: Klimaregnskap for scope 1-3 for Norske tog 2022

Scope 1 - Direkte utslipp fra egne eller kontrollerte kilder.

Scope 2 - Indirekte utslipp fra produksjon av innkjøpt energi og varme.

Scope 3 - Alle indirekte utslipp (som ikke er inkludert i Scope 2) som skjer i verdikjeden til rapporteringsfirmaet, inkludert både oppstrøms og nedstrøms utslipp.

Figur 13: Scopes inkludert i Norske togs klimaregnskap

De største kildene til klimagassutslipp oppstår i Norske togs verdikjede, i scope 3. Den største utslippskilden er diesel til tog i driftsfase, dette utgjør 75 prosent av totalutslippet beregnet med lokasjonsbasert metode, og 85 prosent av totalutslippet ved markedsbasert metode. Elektrisitetsforbruk til togdrift er den nest største utslippskilden med 16 prosent ved beregninger med lokasjonsbasert metode. Ved beregninger med markedsbasert metode er det nest største utslippet fra vedlikehold med 7 prosent se Figur 14.



Elektrisitet driftsfase tog	7028
Vedlikehold: Utskiftninger, smøring og vedlikehold	2516
Diesel driftsfase tog	31 934
Innfasede tog type 74 og 76, produksjon	792
Avfallshåndtering avhending tog	8
Avfall internt Norske tog	2
Drivstoff tjenestekjøring og elbilgodtgjørelse Norske tog	5
Strøm og oppvarming leide lokaler Norske tog	4
Klimagasser HVAC driftsfase tog	447
Fly Norske tog - tjenestereiser inkl. konsulenter	61

Figur 14: Utslipp per aktivitet i klimaregnskap for Norske tog, scope 3 i 2022. Resultater etter markedsbasert metode er oppgitt.

Veien videre

Som statlig eid selskap møter Norske tog forventninger fra eier om å føre et utfyllende klimaregnskap, ha oversikt over klimarisiko, kutte utslipp i henhold til Parisavtalen, og sette vitenskapsbaserte klimamål. Selskapet vurderer det slik at de mest vesentlige utslippene er inkludert, men fortsetter arbeidet med å detaljere regnskapet videre. Reduksjon av usikkerhet innebærer blant annet å identifisere bedre datakilder til utslipp fra vedlikehold. I tillegg ønsker Norske tog å utføre klimarisikovurdering, og utarbeide vitenskapsbaserte mål.

Selv om de største identifiserte utslippene gjelder drift og vedlikehold av tog, er likevel produksjonsutslipp av nye tog av et slik omfang fremover at Norske tog vil se nærmere på dette. I fjerntoganskaffelsen er tilbyderne bedt om å levere livsløpsanalyse som beregner foreløpige

Kilde til energibruk	kWh
Leide lokaler og områder*, elektrisitet	193 457
Tjenestekjøring og bilgodtgjørelse	206 895
Trafikpakker, togdrift elektrisitet**	503 464 672
Trafikpakker, togdrift diesel	91 738 382
Produksjon type 74 og 75 innfaset i 2022***	1 434 616
Avfallsbehandling ved avhending av 8 tog i 2022***	33 994
Totalt	597 072 015

* Kilde til data er informasjon eller faktura fra utleiere for eiendommer. Det mangler data for et leid område av Bane NOR Eiendom i Skien

** 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 Hellig-Teigen, som har utført avhendingen i 2022.

Tabell 6: Energiforbruk 2022 i Norske tog sin verdikjede

tall for mengden utslipp fra både de elektriske og de bimodale togsettene Norske tog ønsker å anskaffe. Kontraktsignering på nye fjerntog er forventet å skje i løpet av første kvartal 2023. I oppstartsfasen av samarbeidet med valgt leverandør vil analyse av klimagassutslipp være ett av flere temaer innenfor miljøområdet som Norske tog vil følge opp. Dette for å på beste mulig måte forstå utslippene fra de ulike fasene av togets livsløp, og for å få en forståelse av på hvilken måte leverandøren vil arbeide for å håndtere klimagassutslipp i prosjektet.

Togene har stort energiforbruk

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

Som del av klimaregnskapet for 2022 har Norske Tog etablert et energiregnskap der all energibruk er regnet om til kWh, se tabell 6.

Energiregnskapet viser at elektrisitet til togdrift utgjør mer enn 84 prosent av totalen i energiregnskapet, mens diesel til togdrift utgjør rundt 15 prosent. Det brukes strøm med opprinnelsesgaranti til drift av de elektriske passasjertogene.

For FLIRT-togene står oppvarming for opp mot 20 prosent av den totale energien som behøves for å kjøre selve toget. Derfor er det 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 bremses, og strømmen går dermed ikke «til spille».

Tilbydernes beregninger for antatt energiforbruk i hele togets levetid gir Norske tog innsikt i energiforbruk allerede i en tidlig fase av fjerntogsanskaffelsen. I tillegg er også virkningsgraden til ulike komponenter og traksjonssystemet elementer som evalueres i konkurransen. 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 2022

Norske tog vurderer tiltak som kan spare energi for togene som er i drift, både ved kjøring og parkering. Undersøkelser selskapet har gjort viser at FLIRT-togene ofte er satt i en modus som medfører mer energibruk enn nødvendig. Analyser av funnene viste at forbruket kan reduseres ned til 20-30 prosent ved parkering i en Parking Economy-modus. I samarbeid med operatørene vurderer Norske tog nå om det er behov for å justere styringssystemet, samt forbedre opplæringen til ombordpersonell, for å parkere togene i en strømsparende modus hele året.

Norske tog har i året som har gått jobbet med utformingen av de nye lokaltogene, i samarbeid med Bane NOR og togprodusenten Alstom. De nye lokaltogene vil ha CDAS – Connect-Driver Aassistant System – som er en teknisk løsning som bruker sanntidsdata fra lokomotivleder. CDAS er et system som gjør det enklere for konduktører å optimalisere energiforbruk under kjøring og dermed spare energi. På sikt vil de nye lokaltogene utgjøre en stor andel av selskapets togflåte, og energisparingstiltak på denne togtypen kan dermed ha stor effekt på selskapets totale energiforbruk.

Veien videre

Det første 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, operatører, leverandører og vedlikeholdere, vil gjøre det mulig å sammenstille data for å identifisere gode energiredukerende tiltak som for eksempel utredning av transaksjonssystemer.

Ved inngangen til 2023 har Norske tog iverksatt en mulighetsanalyse for å bytte ut lysstoffrør og spotlights på type 73-togene til LED-lys, som bruker mindre strøm enn halogen-pærer. Norske tog vurderer også å se nærmere på nye løsninger for belysning i type 73 som kan bidra til ca. 15 prosent reduksjon av energiforbruk i drift.

Faktiske data fra operatørene, for eksempel fra CDAS, 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 følge opp eventuelle gap.



Samarbeid i verdikjeden

Norske tog har en sektorpolitisk funksjon og leier ut tog som driftes av andre selskaper. Interessentdialog og samarbeid med aktørene i jernbanesektoren er derfor et vesentlig tema for 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.

Norske togs mål og indikatorer

Norske tog har ved utgangen av 2022 definert strategiske mål for å ta ansvar i verdikjeden, samt forbedre og videreutvikle dialogen med selskapets interessenter, se tabell 7. De nye målene vil i hovedsak først bli rapportert på i 2023, men noen av målene er det mulig å rapportere på allerede i innværende rapporteringsperiode.

Mål	KPI'er
Vi skal stille høye og tydelige krav til ivaretagelse av mennesker og miljø i alle våre kontrakter.	
Vi skal sikre etterlevelse av kravene vi har stilt i våre kontrakter.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Antall leverandører screenet ihht sosiale og miljømessige forhold, etter OECDs metode 2. Antall stedlige kontroller med fokus på miljø og sosiale forhold gjennomført 3. Antall avvik fra kontroller med fokus på miljø og sosiale forhold
Vi skal vedlikeholde gode relasjoner til interessenter og bruke dialog for å forstå behov og møte forventninger.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Interessenttilfredshet 2. Kundetilfredshet for Norske tog sine kunder
Vi skal bidra med erfarings- og datadeling på tvers i jernbanesektoren til det beste for oss og våre samarbeidspartnere og kunder.	<ol style="list-style-type: none"> 3. Andel av flåte vi har tilgang til data på

Tabell 7: Norske togs mål og indikatorer for samarbeid i verdikjeden

Hvordan Norske tog jobber med samarbeid i verdikjeden

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

SJ Norge, Go-Ahead, Vy og Vy Tog er Norske togs kunder og derfor særlig viktige interessenter. Norske tog har langsiktige kontrakter og samhandler med operatørene over tid, og er derfor avhengig av en tett og operativ dialog rundt drift og vedlikehold av togene.

Norske togs største leverandører er i dag Stadler Bussnang AG, og Alstom Transport for de nye lokal-togene. Norske tog har også en rekke rammeavtaler for tekniske tjenester og konsulenttenester. Se Vedlegg G «Sentrale leverandører til Norske tog i 2022» for en liste over Norske togs største leverandører.

Konkret dialog og involvering av interessenter

God dialog med andre aktører i jernbanesektoren og andre sentrale interessenter er også definert som vesentlig for Norske tog. En mer strukturert dialog med selskapets nøkkelinteressenter vil bidra til å gjøre Norske tog bedre. Gjennom erfaringsdeling, for eksempel fra Norske togs arbeid med bærekraft, kan selskapet bistå andre aktører i jernbanesektoren. Erfaringsdeling vil også bidra til at Norske tog blir mer synlig og åpen.

Tiltak i 2022

Norske tog har i 2022 oppdatert oversikten over selskapets nøkkelinteressenter. Mer informasjon om dette arbeidet kan leses i innledningen til bærekraftskapittelet, under vesentlighetsvurderinger.

Det har i 2022 blitt identifisert en rekke mangler på faktiske data om togenes miljøpåvirkning i driftsfasen. Norske tog har derfor innledet en mer konkret dialog med operatørene i forsøk på å få til mer og bedre deling av data, for eksempel knyttet til energibruk og klimagassutslipp. Mer og bedre data kan forbedre Norske togs evne til å forutse vedlikeholdsbehov, som er viktig for å holde togene i drift så lenge som mulig. Mer informasjon om tiltak for å holde togene i drift så lenge som mulig kan leses i delkapittelet om «sirkularitet i hele togets livsløp» i del 3 av denne rapporten.

Veien videre

Fremover skal Norske tog søke mer strukturert kunnskap om hva som er viktig for sentrale samarbeidspartnere og interessenter, samt hvilke påvirkninger selskapet har på de definerte områdene. Det er forbedringspotensial, særlig med tanke på systematisering av dialogen, for å sikre at det fokuseres på de områdene som ansees som mest vesentlig for de ulike interessentene. Det er også ønskelig å gjennomføre tilfredshetsundersøkelse blant interessentene for å måle effekten av dialogen.

Norske tog vil i 2023 definere konkrete tiltak per interessentgruppe; leverandører, operatører, «togfamilien», eier og internasjonale aktører. Norske tog vil også støtte opp om sektorinitiativ på erfaringsdeling og kommunikasjon om bærekraftsarbeid. Norske tog planlegger også å få på plass en komplett rapportering på vedlikeholdsdata fra de ulike operatørene gjennom god dialog med sentrale interessenter. 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.

Norske tog vil også fortsette å samarbeide med organisasjoner som Etisk handel Norge, gruppe for menneskerettigheter i Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ), interesseorganisasjoner og fagforbund.

Ny åpenhetslov setter tydelige krav til rutiner for aktsomhetsvurderinger

En av Norske togs største aktiviteter er anskaffelse av nye tog. Det globale togleverandørmarkedet er ikke stort, og det europeiske markedet er enda mindre. Selskapene som leverer tog til Norske tog er europeiske, men disse er som regel avhengig av underleverandører utenfor Europa. For Norske tog er det derfor særlig i leverandørkjeden det foreligger potensiell risiko for brudd med grunnleggende menneskerettigheter og arbeidsvilkår.

Norske tog arbeider for å sikre ansvarlighet i virksomheten og i leverandørkjeden. Gjennom ansvarlige innkjøp og leverandørkjedestyring følger Norske tog opp at anskaffelser ivaretar mennesker, miljø og samfunn.

I 2021 førte valget av Alstom som leverandør av nye lokaltog i Norge til kritikk på bakgrunn av selskapets tilknytning til israelske bosetninger på okkuperte områder i Palestina (dette kan du lese mer om i Norske togs årsrapport for 2021). Saken aktualiserte og rettet søkelys mot Norske togs arbeid med anskaffelser, og spesielt kvaliteten på aktsomhetsvurderinger i anskaffelsesfasen. Samtidig viste saken også viktigheten av å ha robuste prosesser og systemer for aktsomhetsvurderinger – og for å identifisere og håndtere aktuelle problemstillinger i selskapet. Kritikken resulterte i at Norske tog styrket arbeidet med aktsomhetsvurderinger ytterligere i 2022.

Norske tog inngikk kun én ny kontrakt i 2022, hvilket vil si at 100 prosent av nye leverandører er vurdert opp mot krav knyttet til miljø og sosiale forhold.

Tiltak i 2022

Redegjørelse etter åpenhetsloven

Åpenhetsloven pålegger virksomheter en plikt til å offentliggjøre en redegjørelse for aktsomhetsvurderingene. Det er Norske togs forståelse at følgende del av bærekraftsrapporten er i tråd med redegjørelsesplikten i åpenhetsloven:

Norske tog har i året som har gått fokusert på å tilpasse organisering og rutiner i tråd med åpenhetsloven, som trådte i kraft 1. juli 2022. Selskapet har holdt seg oppdatert på åpenhetsloven og aktsomhetsvurderinger gjennom blant annet seminarer i regi av Etisk handel.

Norske tog har også etablert nye retningslinjer for virksomheten i 2022: «Gjennomføring av aktsomhetsvurderinger som ivaretar mennesker, miljø og samfunn». Retningslinjene ble utviklet av Norske togs ledergruppe og juridiske avdeling, og styret er orientert om arbeidet. Inntil videre er kun overordnet informasjon fra dette arbeidet, men ikke fullstendige retningslinjer, publisert offentlig.

Norske tog jobber nå med aktsomhetsvurderinger i tråd med FN's veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter, samt OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper.

Gjennomføring av aktsomhetsvurderinger innebærer tverrfaglig involvering, og skjer som en integrert del av virksomheten. Juridisk avdeling er ansvarlig for å sikre at Norske togs arbeid med aktsomhetsvurderinger er i henhold til gjeldende lovverk og internasjonale rammeverk. Administrasjonsavdelingen kontrollerer at retningslinjene er riktig implementert i prosjektene og fører tilsyn med eventuelle avvik. Prosjektavdelingen er ansvarlig for at det gjennomføres risikovurderinger knyttet til land, i samsatsfaktorer og leverandører i de enkelte prosjektene der aktsomhetsvurderinger skal gjennomføres.

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 prosjekter over NOK 1 MRD. og på bakgrunn av en konkret vurdering for prosjekter under NOK 1 MRD. Vurderingen tar utgangspunkt i risikovurderinger, relevante saker som Norske tog kjenner til som knytter seg til leverandøren og/eller tilsvarende produksjon, samt anskaffelsens verdi.

Som del av de nye interne rutinene har Norske tog gjennomført en overordnet risikovurdering på virksomhetsnivå. Analysen viste at anskaffelsesprosessene av nye tog er den delen av virksomheten som har størst risiko for brudd på grunnleggende menneskerettigheter og arbeidsvilkår. I 2022 gjennomførte Norske tog IDD av

alle de fire kvalifiserte tilbyderne i fjerntoganskaffelsen.

Vurdering av risiko er et sentralt element i implementeringen av åpenhetsloven. Norske tog gjennomfører både en innledende risikovurdering i tilknytning til anskaffelser og en leverandørspesifikk risikovurdering i samarbeid med valgte leverandør i forbindelse med kontraktsinngåelse. Anskaffelser med høy iboende risiko knyttet til menneske- og arbeidstakerrettigheter, miljø eller samfunn, prioriteres for videre oppfølging uavhengig av verdi.

Norske tog har i 2022 etablert et risikovurderingsverktøy med tilhørende prosess for å identifisere og prioritere vesentlig risiko for hvert enkelt prosjekt. Eventuelle varsler som mottas gjennom Norske togs varslingskanal inkluderes også i disse risikovurderingene. Tiltak for å stanse, forebygge eller redusere eventuell negativ påvirkning/skade identifiseres på bakgrunn av sannsynlighet, alvorlighetsgrad, samt en vurdering av Norske togs eventuelle tilknytning til forholdet.

Veien videre

Norske tog skal fremover jobbe med å videreutvikle de interne prosedyrene for oppfølging av åpenhetsloven. Selskapet har utarbeidet retningslinjer for oppfølging dersom det avdekkes risiko, og vil jobbe videre med å spesifisere retningslinjene etter type risiko. Norske tog skal i 2023 ta en vurdering av hvorvidt mer informasjon om innholdet i retningslinjene skal offentliggjøres på selskapets nettsider.

Norske tog planlegger å gjennomføre en oppdatert IDD av leverandøren som tildeles fjerntoganskaffelsen før denne kontrakten signeres i første kvartal 2023. Bakgrunnsjekken vil sikre en oppdatert og solid analyse av selskapets nye kontraktspartner, og partnerens viktigste underleverandører. Etter hvert som fjerntoganskaffelsen går over i en produksjonsfase vil Norske tog, basert på en oppdatert risikovurdering, plukke ut de mest relevante underleverandørene, og gjøre nærmere undersøkelser av disse.

Norske tog skal i 2023 også oppdatere og utføre aktsomhetsvurderinger for lokaltoganskaffelsen, ERTMS-prosjektet («European Rail traffic Management System») og prosjektet for midtlivsoppgradering av type 72. Videre skal Norske tog videreutvikle rutiner for oppfølging av krav til miljø og samfunnsansvar i kontrakter,

herunder revisjonsstrategi og rutiner for å stanse, forebygge eller redusere skade. Norske tog skal også opprette en intern arbeidsgruppe med regelmessig møtstruktur for overvåking, erfaringsdeling, og rapportering av fremdriften i arbeidet med aktsomhetsvurderinger og samfunnsansvar.

Norske tog har integrert åpenhetsloven i norgeshistoriens største toganskaffelse

Norske tog har fokus på kontinuerlig leverandørdialog og søker kompetanseutvikling av og sammen med sine kontraktspartnere. 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 kontraktoppfølgingen og leverandørutviklingen i lokaltoganskaffelsen. OECDs metodikk har gitt en tydelig ramme for oppfølgingen.

Tiltak i 2022

I 2022 gikk startskuddet for et langsiktig samarbeid med

Alstom og anskaffelse av nye lokaltog. OECDs rammeverk har blitt benyttet aktivt i dialogen. Norske tog har gjennom flere møter informert om de forpliktelsene som hviler på Norske tog gjennom åpenhetsloven og hvilke forventninger Norske tog har videre til sine leverandører. Ved hjelp av et risikoklassifiseringsverktøy som er benyttet aktivt i kontraktoppfølgingen har Norske tog i samarbeid med Alstom startet kartlegging av risiko i leverandørkjeden. At Norge er først ute med tydelige lovkrav til transparens i hele leverandørkjeden har vært utfordrende, men Norske tog har i løpet av året kommet langt i dialogen med Alstom.

I tillegg til en generell risikokartlegging av komponenter og råvarer som blir benyttet i produksjon av togsettene, har Norske tog fulgt opp spesifikke risikoområder og utvalgte underleverandører i lokaltoganskaffelsen. Som en konsekvens av Norske togs systematiske og risiko-baserte oppfølging har det blitt avdekket risiko for brudd på menneskerettighetene som er fulgt opp med tiltak;



Motorvognsett av type 93.

Risiko 1:

I februar 2020 ble Alstom SA lagt til FNs liste over selskaper med aktivitet på okkupert palestinsk territorium. FNs høykommissær for menneskerettigheter anser at det på bakgrunn av innhentet informasjon er rimelig grunn til å konkludere at selskapene på denne listen er involvert i en eller flere aktiviteter som kan bidra til menneskerettighetsbrudd. Alstom SA ble inkludert på listen til tross for at de i mai 2019 trakk seg fra et fellesforetak av tilbydere i en konkurranse om konstruksjonen av Jerusalem Light Rail Project. Forholdene ledet til at Norske tog innhentet en ekstern juridisk vurdering i forkant av tildeling av kontrakten på nye lokaltog, som konkluderte at det verken forelå en avvisningsrett eller -plikt av Alstom Transports tilbud som følge av disse forholdene.

Gjennom 2022 har Norske tog hatt jevnlig møter med Alstom Transport for å følge opp implementeringen av Åpenhetsloven. Gjennom denne dialogen har Norske tog fått bekreftet at selskapene som deltar i leveransen til Norske tog ikke har aktivitet i regionen, verken på okkupert palestinsk territorium eller i Israel. Andre deler av konsernet har imidlertid pågående aktivitet i regionen. I 2022 ble et fellesforetak der Alstom inngår tildelt kontrakt på bygging av Tel Aviv Green Line, og de er også involvert i

anbudsrunder for Jerusalem Blue Line. Videre er de involvert i tre leveranser av kjøretøy til jernbanen gjennom oppkjøpet av leverandøren Bombardier Transportation. Ingen av disse leveransene har ført til lignende «svartelisting» av Bombardier Transportation.

Norske tog har i henhold til FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter (UNGP) vurdert om virksomheten har a) forårsaket, b) bidratt til eller c) vært direkte knyttet til brudd på menneskerettighetene, som følge av kontraktsforholdet til Alstom Transport. Det er klart at Norske tog ikke selv har forårsaket brudd på menneskerettighetene på okkuperte områder, og spørsmålene selskapet har tatt stilling til er derfor om Norske tog bidrar eller er direkte knyttet til bruddene. UNGP og OECDs retningslinjer er tydelig på at bidrag må være substansielle, de kan ikke være mindre eller trivielle. Selv om Norske tog anerkjenner at selskapet i noen grad kan bidra til å legitimere de aktuelle selskapenes aktiviteter i regionen, er selskapets vurdering at denne risikoen må anses som for avledet til å utgjøre et bidrag i tråd med UNGP. Norske tog vil imidlertid fortsette å overvåke Alstoms aktiviteter i området, og fortløpende vurdere om forutsetningene for denne konklusjonen fortsatt står seg.

Risiko 2:

Høsten 2022 informerte Alstom Transport om at en kinesisk underleverandør som var planlagt benyttet i leveransen av nye lokaltog var blitt beskyldt for alvorlige menneskerettighetsbrudd i Xinjiang-regionen i Kina. Underleverandøren skal angivelig ha benyttet tvangsarbeid ved en produksjonslokasjon i 2019. Det er Norske togs mål å følge opp

avvik med forbedringstiltak og eventuell gjenoppretting der dette er nødvendig. Generelt er det en utfordring å verifisere informasjon fra land som Kina. Løsningen i denne saken ble at Norske tog og Alstom Transport ble enige om at den aktuelle underleverandøren ikke skulle være involvert i produksjon av togsett i lokaltoganskaffelsen.

Veien videre

Implementering av de interne retningslinjene og verktøyene for aktsomhetsvurderinger vil sikre at Norske tog fortsetter å styrke fokuset på risiko i leverandørkjeden som del av dialogen med Alstom gjennom hele kontraktsperioden. Dette vil bidra til at Norske tog får nødvendig informasjon om hvorvidt selskapets aktiviteter har negative påvirkninger, og er forberedt på å håndtere informasjonen.

Implikasjonene av Åpenhetsloven er bakt inn i anskaffelsesprosessen for nye fjerntog

I 2021 utarbeidet Norske tog en dedikert bærekraftstrategi for fjerntoganskaffelsen. Den dedikerte bærekraftstrategien ble utformet som et svar på eiers økende fokus på bærekraft, og det er første gang Norske tog har definert bærekraft som et eget evalueringsområde i en anbudskonkurranse. Krav til tilbyderne om å redegjøre for egne DD-prosesser ble løftet inn som et viktig element innenfor bærekraft.

Tiltak i 2022

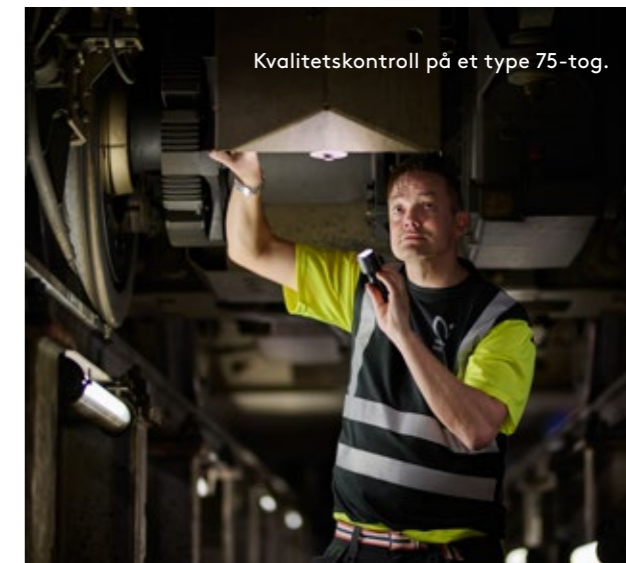
Konkurransfasen for nye fjerntog har løpt gjennom 2022 og er nær kontraktsignering. Gjennom året har Norske tog tydeliggjort forventningene og følgene av kravene i Åpenhetsloven gjennom konkret informasjon til tilbyderne. Det har blant annet blitt gjennomført forhandlingsmøter med leverandørene, der Norske tog benyttet anledningen til å trekke frem krav og forventninger til arbeid med Åpenhetsloven som et eget tema. Begge parter anså diskusjonene i forhandlingsmøtene som fruktbare.

I anskaffelsesprosessen har Norske tog videre stilt krav om at tilbyderne beskriver egne rutiner og retningslinjer for DD-prosesser på oppfølging av både mennesker og miljø.

I 2022 ble det utarbeidet oppdaterte kontraktskrav knyttet til aktsomhetsvurderinger for menneskerettigheter og miljø i fjerntoganskaffelsen, som blant annet forplikter leverandørene til å utføre aktsomhetsvurderinger.

Veien videre

Norske tog stiller høye forventninger til leverandørens aktsomhet allerede tidlig i konkurransefasen. Det bidrar til nyttig innsikt om leverandørens modenhet og legger grunnlag for en god dialog med leverandøren som til slutt blir tildelt kontrakten.



Kvalitetskontroll på et type 75-tog.

Erfaringen hittil er at leverandørene opplever arbeidet med Åpenhetsloven som nytt og utfordrende, men at de samtidig har vist god samarbeidsvilje. Videre ser Norske tog at det er avgjørende å gi tilbyderne god forståelse rundt selskapets forventninger til leverandøren det skal inngås kontrakt og samarbeid med.

Revisjoner som del av kontraktsoppfølging

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 Norske tog 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 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.

Norske tog stiller etiske krav til selskapets leverandører og kartlegger risikoen for eventuelle brudd som en del av anskaffelsesprosessen. Norske togs «Code of Conduct for Suppliers» inkluderes i alle kontrakter. Dokumentet

ble sist oppdatert i 2020 i forbindelse med utlysning av fjerntog-konkurransen. Retningslinjene gir også Norske tog rett til å kontrollere etterlevelse hos både leverandører og underleverandører, herunder gjennom stedlige kontroller.

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 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 2022

Stedlig revisjon er som regel mer omfattende enn revisjon av dokumentasjon, og må vurderes med hensyn til både tid og tilgjengelige ressurser. I 2022 har Norske tog gjennomført to stedlige revisjoner som beskrives i det følgende.

I forbindelse med at Alstom meldte ønske om å flytte produksjonen av vognkasser for nye lokaltog fra Salzgitter til Wrocław, gjennomførte Norske tog en stedlig revisjon av det nye produksjonslokalet. I tillegg til den stedlige revisjonen tilgjengeliggjorde Alstom også etterspurt dokumentasjon, blant annet i form av en energirapport og dokumentasjon av arbeidsforhold. Norske tog reviderte også Alstoms produksjonslokaler i Sverige, da midtlivsoppgraderingen av type 72 ble flyttet dit.

Norske tog har i 2022 hatt regelmessig fysisk tilstedeværelse hos Alstom. Blant annet har selskapet hatt en dedikert ressurs i lokaltog-prosjektet som har fulgt opp Alstom.

Veien videre

Norske tog har tradisjonelt fokusert på fremdrift og tekniske forhold i selskapets kvalitetskontroller. Sosiale forhold har etter hvert også blitt et viktig tema. Selskapet ser nå et potensial for å integrere oppfølging av både sosiale forhold og miljø enda tydeligere ved stedlige revisjoner, og har i 2023 et mål om å videreutvikle revisjonsstrategi med fokus på nettopp dette. Anstendige arbeidsforhold og menneskerettigheter vil også være et viktig tema fremover. Det er besluttet at Norske tog skal ha en dedikert ressurs fysisk til stede hos Alstom igjennom store deler av designfasen på de nye lokaltogene.

For å bidra til standardisering av krav knyttet til menneske- og arbeidsrettigheter, vil Norske tog i dialog med andre aktører i markedet undersøke muligheten for en felles Code of Conduct for leverandører.

Revidert modell for toganskaffelser

I de største anskaffelsene Norske tog gjør anvender selskapet statens prosjektmodell, som 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 gir for eksempel maler for utarbeidelse av krav, og gjør selskapet mer robust i gjennomføringen. Norske togs solide rutiner for dokumentkontroll, habilitet og taushetsplikt kvalitetssikres også gjennom prosjektmodellen. Prosjektmodellen er rett og slett et av Norske togs viktigste verktøy.

Tiltak i 2022

Det er mange spesielle krav i Norske togs innkjøp som ikke hensyntas i den statlige prosjektmodellen. Norske tog har en modell for anskaffelser som i sin tid ble laget spesielt for jernbanesektoren og har en lang forhistorie fra NSB. Det skal være helt trygt å reise med tog, og selskapet har en nullvisjon for alle former for ulykker. Sikkerhet vektet av den grunn tungt i toganskaffelser og er tydeligere i selskapets tradisjonelle prosjektmodell for jernbanesektoren enn i statens prosjektmodell. Norske tog har derfor gjennomført en større revisjon av prosjektmodellen. Arbeidet begynner nå å materialisere seg i en Norske tog-spesifikk modell som integrerer de jernbanespesifikke hensynene i statens modell. Ved utgangen av 2022 var arbeidet tilnærmet ferdig, og selskapet har allerede iverksatt delvis implementering av modellen.

Veien videre

I 2023 skal Norske tog ferdigstille både arbeidet med og implementeringen av den reviderte prosjektmodellen i selskapet.

Anskaffelsesrutiner

Tog er det viktigste produktet Norske tog kjøper inn, i tillegg til tjenester knyttet til vedlikehold og avhending av togene. Ved siden av dette anskaffer også Norske tog blant annet ulike rådgivningstjenester.



Norske tog følger anskaffelsesloven og forsyningsforskriften. Dette gjelder for de store anskaffelsene av nye togsett, men mindre innkjøp og avtaler følger naturlig nok også anskaffelsesregelverket.

Anskaffelsesregelverket bygger på grunnleggende prinsipper om konkurranse, transparens, likebehandling, forutberegnelighet, etterprøvarhet, 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.

Det er mange forhold som skal hensyntas i Norske togs anskaffelser. For å lykkes med ambisjonen om 'mest mulig tog for pengene', må kostnader vektet opp mot kvalitet og sikkerhet. Miljø er også et viktig element i selskapets toganskaffelser. Mer detaljert informasjon om dette teamet kan leses i delkapittelet om «sirkularitet i hele togets livsløp» i del 3 av denne rapporten.

Tiltak i 2022

I 2022 anskaffet Norske tog varer og tjenester for totalt NOK 1,8 MRD. Av dette var den største andelen til

anskaffelse av nye tog og materiell fra europeiske leverandører. Norske tog kjøpte også inn tjenester knyttet til prosjektet for gjennomføring av anskaffelser, faglig rådgivning og kommunikasjon. I hovedsak ble disse tjenestene kjøpt fra lokale (norske) leverandører. Se vedlegg G «Sentrale leverandører til Norske tog» og Årsregnskap i Del 5 av denne rapporten for mer informasjon.

Andelen som ble brukt til innkjøp fra norske leverandører i 2022 var 21 prosent.

Norske tog har en evalueringsrutine på store anskaffelsesprosjekter for å kunne ta viktig læring med videre. Evalueringen gjøres like etter kontraktsignering når erfaringene er ferskest. Gjennom 2022 har det også vært jevnlig møter mellom de som leder prosjektet for anskaffelse av nye lokaltog og prosjektet for nye fjerntog for erfaringsoverføring og læring underveis.

For å ivareta prinsippet om transparens og likebehandling har Norske tog sikret at alle leverandørene i en anbudskonkurranse får lik informasjon samtidig. I både lokaltog- og fjerntoganskaffelsen har Norske tog

blant annet utformet en «tender evaluation guide», som beskriver hvordan Norske tog skal gå frem for å evaluere de ulike delene av tilbudene.

I 2022 har medarbeidere i Norske togs juridiske avdeling, som er ansvarlig for selskapets anskaffelser, deltatt på seminar i regi av DFØ om miljøkrav i anskaffelser.

Veien videre

I tillegg til anskaffelse av nye tog, anskaffer Norske tog også tjenester for oppgraderinger, avfallshåndterings-tjenester med mer, der det hittil ikke er satt like strenge bærekraftskrav i konkurransevilkårene og kontraktene. Det er et stort potensial til å integrere miljø og bærekraft, herunder også sirkulærøkonomiske prinsipper, for å følge opp ambisjonen om sirkularitet i hele togets livsløp. I 2023 skal Norske tog se på hvordan selskapet kan innarbeide krav knyttet til bærekraft i endringsordre og i forbindelse med oppgraderinger og modifikasjoner. Dette vil forsterke og tydeliggjøre fokuset på bærekraft i forvaltningsoppgavene.

Selskapet skal også utvikle generelle innkjøpsrutiner med tanke på krav til samfunnsansvar og miljø.

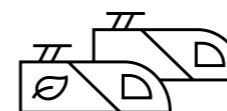
Norske tog setter krav til leverandører at de er miljø-sertifisert etter ISO 14001 og kvalitet ISO 9001 eller tilsvarende. Ved innkjøp av ting som kontorrekvisita og renholdstjenester, samt konsulent- og rådgivnings-tjenester har selskapet løpende rammeavtaler med ulike leverandører. Ved fornyelse av disse rammeavtalene vil det være aktuelt å justere kravspesifikasjonene, slik at bærekraft integreres.

I 2022 har Norske tog inngått avtale med én ny leverandør, Alstom Transport, der vurdering av leverandøren i forhold til miljø og sosial bærekraft har vært del av evalueringen både før og etter kontraktsinngåelsen. Det vil si at 100 prosent av Norske togs nye leverandører i 2022 er vurdert etter slike kriterier. Norske tog har også jobbet med samme type evaluering av tilbydere i konkurransen om nye fjerntog.

Norske tog vil først og fremst ta for seg de største avtalene for å vurdere om det er behov for tydeliggjøring av krav til bærekraft. Det samme gjelder de største prosjektene som er planlagt i 2023.



Bimodalt togsett - FLIRT type 76.



Grønne investeringer i persontransporten

Norske tog må ha tilgang til finansiering for å kjøpe tog. Selskapet har de siste årene prioritert å jobbe frem gunstige finansieringsløsninger fordi Norske tog kan vise til at selskapets innkjøp bidrar til grønn og bærekraftig omstilling. Grønne prosjekter er etterspurt i markedet, og Norske tog har dermed fått gunstige betingelser. Fremover er det viktig å være forberedt på at konkurransen mellom 'grønne prosjekter' og investeringsobjekter vil bli større.

Demonstrasjon av selskapets kontinuerlige arbeid med forbedringer og økt positiv påvirkning er en forutsetning for gode lånevilkår på nye lån. I årene som kommer må Norske tog derfor fortsette å forbedre sitt arbeid med miljø og bærekraft – ikke kun fordi det er nødvendig for gode lånevilkår, men fordi det er det riktige å gjøre.

Norske togs mål og indikatorer

Ved utgangen av 2022 definerte Norske tog to strategiske mål for grønne investeringer til tog, basert på identifiserte vesentlig tema, se tabell 8. De nye målene vil i hovedsak først bli rapportert på i 2023, men noen av målene er det mulig å rapportere på allerede i inneværende rapporteringsperiode.

Hvordan Norske tog jobber med grønne investeringer

Norske tog er et statseid selskap som finansierer togkjøp på to måter; ved at staten over statsbudsjettet garanterer

for 75 prosent av kjøretøyenes bokførte verdi, og gjennom direkte låneopptak i obligasjonsmarkedet. Staten finansierer ikke anskaffelsene av kjøretøy direkte.

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. Norske tog har siden 2019 jobbet med å utvikle og implementere EUs Green Bond Framework – et ramme-verk som følger internasjonale prinsipper for grønne obligasjoner og investeringer.

Ved tilpasning til Green Bond Framework har Norske tog lagt et godt grunnlag til å utstede grønne obligasjoner for å finansiere konkrete toganskaffelser. Norske tog sikret gunstige grønne lån på NOK 1,3 MRD. høsten 2019 og lån på totalt NOK 2 MRD. i 2021. Lånene er brukt på finansieringen av 64 nye tog, inkludert delfinansiering av anskaffelse av nye lokaltog.

Tiltak i 2022

Til sammen er 34 elektriske FLIRT-togsett av type 74 og type 75 finansiert med midler fra grønne lån. Forskudd på midlene ble betalt i januar 2022 og formelt allokert i slutten av 2022. Midlene skal i første omgang dekke forskuddsbetalinger for 30 nye lokaltog som er bestilt med estimert levering i 2025. Norske tog hadde ved utgangen

Mål	KPI'er
Norske tog skal øke andelen grønne lån med gunstige betingelser, opprettholde høy rating og videreutvikle selskapets posisjon som utsteder av grønne obligasjoner.	<ul style="list-style-type: none"> Andel grønne lån Rating fra Second Opinion på Green Bond Framework
Norske tog skal styrke kvaliteten på selskapets bærekraftsrapportering og være tydelig på selskapets vesentlige områder og resultater.	<ul style="list-style-type: none"> Antall bemerkninger påpekt i revisjon av bærekraftsrapportering av revisor

Tabell 8: Norske togs mål og indikatorer for grønne investeringer

av 2022 allokert alle midlene fra de grønne obligasjonene og vil låne opp fortløpende som følge av oppnådde milepæler i anskaffelsesprosjektene.

Som en forpliktelse innenfor Green Bond Framework har Norske tog rapportert på miljøeffekter fra investeringene. Miljøeffekt rapporten ligger tilgjengelig på Norske togs nettsider.

Veien videre

Norske tog har de neste årene mulighet til å anskaffe opp til 200 nye lokaltog på kontrakten med Alstom. I tillegg skal selskapet inngå avtale om levering av nye fjerntog i løpet av første kvartal 2023. Det er staten som til slutt bestemmer hvor mange tog som skal anskaffes i avtalen. Hittil er 30 lokaltog bestilt fra Alstom. Opplåning vil gjøres fortløpende etter behov.

EU jobber med å videreutvikle Green Bond Framework til en Green Bond Standard - en «gullstandard» for selskaper og myndigheter som ønsker finansiering til miljøvennlige prosjekter og programmer. Norske tog vil på sikt jobbe for å tilpasse seg til EUs Green Bond Standard.

Norske tog vil fortsette å utarbeide en årlig miljøeffekt-rapport, slik det kreves innenfor Green Bond Framework, samt ha en klimakomiteé for arbeidet. I tillegg vil selskapet ved behov oppdatere sine retningslinjer for arbeidet med Green Bonds. I 2023 har Norske tog som målsetning å inkludere bimodale tog i rammeverket. Det blir også viktig å sikre tilstrekkelig med midler til oppgraderinger og moderniseringer av den eksisterende togflåten.



Kvalitetskontroller i Norske tog, Martin Einarsen.

Gjennom «Green Deal» legger EU til rette for at europeiske investeringer skal gå til grønne, bærekraftige aktiviteter. EU taksonomien, som er en pakke i Green Deal, setter kriterier for hvilke aktiviteter som anses som bærekraftige. Fra 2025 må for eksempel transportmidler være elektriske for å defineres som bærekraftige. På sikt ønsker Norske tog å rapportere i samsvar med EUs taksonomi, noe som forutsetter en analyse av virksomheten opp mot taksonomiens kriterier. Dette henger også direkte sammen med krav i det som vil bli EUs Green Bond Standard.

Det nye direktivet om bærekraftsrapportering, Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), stiller krav til en mer omfattende og ensartet rapportering på bærekraft. For Norske tog vil det kreve en omstilling i selskapets rutiner for bærekraftsrapportering, og vil trolig komme på plass i løpet av regnskapsåret 2024.

I 2023 vil det være viktig for Norske tog å planlegge hvordan selskapet skal håndtere og være forberedt på nye krav og forventninger som kommer.

Risikovurderinger blir stadig et viktigere tema, og på sikt vil selskapet integrere risikovurderinger ytterligere i bærekraftsarbeidet. Norske tog ønsker i 2023 å gjennomføre en analyse av finansiell risiko og muligheter som vil utfylle analysen av selskapets påvirkninger, som ble gjennomført i 2022.

Det er viktig for Norske tog å se ambisjonene rundt grønne investeringer i sammenheng med annet bærekraftsarbeidet i selskapet, for eksempel innenfor klimarisiko.

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 selskaper og aktører (overgangsrisiko).

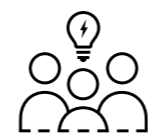
Anbefalingen fra finanstilsynet er at man bør kartlegge hvordan klimarisiko påvirker selskapet konkret, siden andres analyser ikke er spesifikke nok for eget selskap. Norske tog har foreløpig ikke utført en klimarisiko-analyse. Frem til en slik analyse er på plass, kan

klimarisikoanalysene som er utarbeidet av andre norske jernbaneaktører som Jernbanedirektoratet, Vy og Bane NOR, gi en indikasjon på hvordan klimarisiko vil treffe sektoren.

Analysene viser at jernbanesektoren er utsatt for fysisk klimarisiko. Vy ser for eksempel at økt risiko for oversvømmelse og skred som følge av ekstremvær kan føre til stengte og ødelagte jernbanestrekninger. Bane NOR påpeker det samme, og arbeider derfor systematisk med å tilpasse infrastrukturen til større fysisk påkjenning, samt å styrke sin værberedskap. De overnevnte risikoene

sektoren står overfor kan også ramme Norske tog, direkte eller indirekte, for eksempel i form av økte kostnader til reparasjoner, vedlikehold og beredskap, men også mindre forutsigbar betalingsdyktighet hos Norske togs kunder.

Hva gjelder overgangsrisiko, viser Bane NOR til at elektrifisering av alternative transportformer kan utfordre jernbanens miljøfortrinn og fremtidig investeringsvillighet. Denne overgangsrisikoen er også påpekt av Jernbanedirektoratet, og vil trolig også gjelde 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 mål og indikatorer

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 del av arbeidet med bærekraftstrategien, utformet nye mål og tiltak for å ta vare på og utvikle ledere og medarbeidere i selskapet, særlig gjennom fokus på kompetanse og inkludering. Dette er vist i tabell 9. Målene gjelder fra 2023.

Hvordan Norske tog jobber med mangfold og inkludering

Medarbeiderne gir tilbakemelding om at det er stort rom

for faglig og personlig utvikling i organisasjonen. Dette er Norske tog stolt av, og opptatt av å videreføre.

I forbindelse med utvikling av ny bærekraftstrategi ble 13 av Norske togs medarbeidere intervjuet. Medarbeiderne representerer ulike nivåer og deler av organisasjonen. Alle respondentene oppga at de trives veldig godt i Norske tog. Blant annet ble det 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 og at det er god bredde i sosiale aktiviteter. 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

Mål	KPI'er
Norske tog skal videreutvikle egne medarbeidere og tiltrekke seg nøkkelkompetanse.	<ul style="list-style-type: none"> • Antall kompetansehevende foredrag avholdt på togakademiet • Andel medarbeidere (%) som har fullført sine kompetansehevende tiltak ihht medarbeidersamtale/år • Andel nyansatte (%) som har deltatt i onboardingprogram • Antall avholdte kompetansehevende foredrag for ansatte innen bærekraft
Norske tog skal redusere organisatorisk sårbarhet gjennom effektiv læring mellom våre ressurser og innleie av eksterne kompetanser.	<ul style="list-style-type: none"> • Antall egne ansatte vs. innleide • Antall prosjektevalueringer
Norske tog skal fremme mangfold og inkludering.	<ul style="list-style-type: none"> • Kjønnbalanse - Kvinneandel i %, på ulike nivå • Gjennomsnittlig alder fast ansatte • Andel lønn kvinner vs. menn

Tabell 9: Norske togs mål og indikatorer for spisskompetente og fornøyde medarbeidere

Norske tog opptatt av å behandle medarbeiderne rettferdig og gi alle likestilte muligheter, og har 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 et bedre produkt. Detaljert informasjon om hvordan Norske tog jobber med mangfold og likestilling, herunder antall ansatte, kjønnsfordeling, permisjoner m.m., og hvilke tiltak som er og planlegges gjennomført, kan leses i selskapets aktivitet- og likestillingsredegjørelse som ligger tilgjengelig på Norske togs nettsider.

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 spisskompetent og ingeniørfaglig sterkt miljø, samtidig som de er oppdatert på teknisk utvikling og hvordan trender og utviklingsbehov håndteres av andre i jernbanesektoren, både i Norge og i utlandet. Økt fokus på bærekraft blant Norske togs

interessenter har bidratt til økte forventninger utenfra, men også medarbeidere og ledere i Norske tog har sett behov for å øke både den generelle og den mer inngående kunnskapen om bærekraft i selskapet.

Tiltak i 2022

For Norske tog er det essensielt og viktig å bygge kompetanse på en rekke områder utover det togtekniske. Selskapet vurderer derfor løpende behov for kurs og opplæring for den enkelte medarbeider, samt effekten av dette. Vurderingene gjøres blant annet gjennom den årlige medarbeidersamtalen, som i 2022 ble gjennomført med alle selskapets ansatte (100 prosent). Ettersom Norske tog i økende grad gjennomfører større prosjekter, har kurs innenfor prosjektledelse vært særlig viktig. Alle medarbeidere med prosjektlederansvar i Norske tog som manglet sertifisering har i 2022 gjennomført kurs i prosjektledelse.

Norske tog har i 2022 investert i medarbeidernes bærekraftskompetanse. Flere ansatte har blitt tilbudt kursing i bærekraftsrapportering og aktsomhetsvurderinger. Tre medarbeidere har også deltatt på bærekraftsakademiet – et utdanningsopplegg i regi av Revisorforeningen i samarbeid med de store revisjonsselskapene – med blant annet kommende krav fra EU til bærekraftsrapportering som tema.



I 2022 gjennomførte hver medarbeider under ledernivå i snitt 45 timer med kurs. For ledere i selskapet (utvidet ledergruppe, inkludert mellomledere) var snittet på syv timer. Det foreligger noe usikkerhet, ettersom riktig timeregistrering for dette kan variere.

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 har derfor deltatt i et tverrfaglig arbeid for samferdselssektoren for smartere bruk av data på tvers av aktører bl.a. for å redusere klimagassutslipp fra transportsektoren. 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. 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.

I 2022 deltok Norske tog i følgende FoU-prosjekter:

- **Viltvarsling** - for å minimere påkjørsel av dyr.
- **MeTinT** – overvåking av strømvatner og boggi på type 73 i samarbeid med NTNU.
- **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.

Veien videre

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

Strykning av selskapets kompetanse på bærekraft og forståelse for hvordan dette er knyttet til virksomhetens overordnede strategi, blir viktig i årene fremover. Arbeid med mangfold og inkludering er også noe Norske tog arbeider med å strukturere og styrke fremover. Les mer om Norske togs planer på mangfolds og inkluderingsfeltet i selskapets aktivitets- og likestillingsredegjørelse som ligger tilgjengelig på selskapets nettside.

Behov for en periodevis stor organisasjon

Organisasjonen Norske tog har vokst i antall de siste årene. Samtidig som selskapet har vekst i antall medarbeidere, er ambisjonen 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.



FLIRT-tog på Mantenas verksted.

Tiltak i 2022

For å håndtere perioder med særlig høy aktivitet og tilhørende 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 i spesifikk kompetanse ved behov.

I 2022 har selskapet benyttet konsulent- og rådgivningstjenester tilsvarende 28 årsverk, se figur 15. Innleie skjer gjennom flerårige rammeavtaler og kontrakter med ulike selskaper, primært med WPS og KPMG, samt fra flere mindre rådgivningsselskaper. I hovedsak har de innleide ressursene vært knyttet til faglig bistand og fasilitering i anskaffelsesprosjektene, samt noe teknisk rådgivning til forvaltningsoppgaver.

I avtaler og kontrakter med rådgivere og tjenesteleverandører spesifiserer Norske tog at rådgiverne skal sørge for kompetanseoverføring som en del av arbeidet. Det tekniske evalueringsverktøyet som ble utviklet og brukt i evalueringen av tilbudene i lokaltoganskaffelsen, ble også benyttet i evalueringen av fjerntog-anskaffelsen. Det har gjennom 2022 vært jevnlig møter på tvers av selskapets ulike prosjekter for å sikre erfaringsdeling og læring på tvers av organisasjonen.

Veien videre

Når fjerntogkontrakten er signert i løpet av første kvartal 2023, vil fortsatt noen eksterne rådgivere følge prosjektet videre i kontraktsfasen. For Norske tog er det verdifullt å kunne videreutvikle egen kompetanse gjennom samarbeid med andre ressurser.

Togakademiet

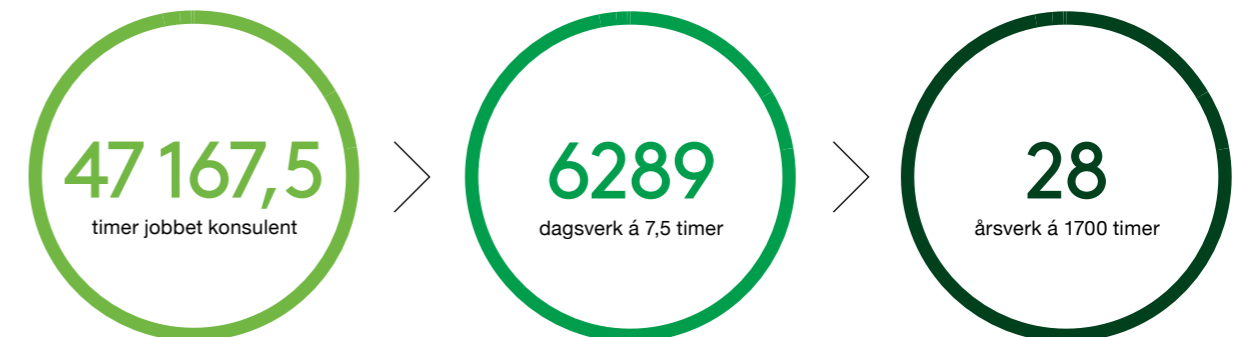
Togakademiet er en kanal for erfaringsdeling og læring på tvers av hele organisasjonen. Det er også et verktøy som bidrar til at medarbeiderne kjenner godt til andre fagområder og lettere kan se helheten i arbeidet som gjøres i organisasjonen.

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 2022 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 gjelder 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.

Norske tog viderefører Togakademiet i 2023.



Figur 15: Antall innleide årsverk beregnet på bakgrunn av medgåtte arbeidstimer i 2022



Del 4:
Styrets
årsberetning

Sammendrag og utviklingstrekk for Norske tog AS i 2022

Norske tog har i 2022 hatt et høyt aktivitetsnivå, med arbeidet med tidenes største toganskaffelser i Norge. Både nye lokaltog og fjerntog skal kjøpes inn. Transportsektoren spiller en viktig rolle dersom Norge skal nå sine klimamål innen 2030. Det gir seg utslag i et høyt aktivitetsnivå i jernbanesektoren, inkludert i Norske tog, i arbeidet med å få flere reisende til å velge tog fremfor andre og mindre miljøvennlige transportløsninger.

I januar signerte Norske tog kontrakt med togleverandøren Alstom – en avtale som innebærer at Norske tog skal kjøpe 30 lokaltog fra selskapet, med opsjon på kjøp av ytterligere 170 tog. Allerede i oktober 2022 ble det i statsbudsjettet for 2023 foreslått fra regjeringen å gi Norske tog muligheten til å anskaffe 25 nye tog til bruk på Østlandet.

Fristen for å levere tilbud i konkurransen om levering av nye fjerntog gikk ut 3. juni 2022. Kontraktsignering er forventet å skje i løpet av første kvartal 2023. Det er i første omgang 17 tog, både helelektriske og bimodale, som skal kjøpes inn.

Norske tog jobber kontinuerlig med å gjøre jernbanen mer miljøvennlig og samtidig mer attraktiv for de reisende. I løpet av 2022 har Norske tog mottatt de siste 4 av totalt 14 bimodale tog av type 76 fra den sveitsiske produsenten Stadler. Togene erstatter gamle dieseltog som har vært i drift i mer enn 30 år. De nye togene vil bidra med 30 prosent reduksjon i CO₂-utslipp per passasjer.

Norske togpassasjerer har i 2022 fått et helt nytt tilbud ombord på fjerntogene: Norske tog har montert 226 liggestoler i totalt åtte vogner som trafikkerer på Nordlandsbanen, Dovrebanen, Bergensbanen og Sørlandsbanen. Liggestolene har vært en suksess, og de reisende etterspør nå flere vogner med liggestoler. Liggestolene som ble montert i 2022 er et resultat av en ekstraordinær bevilgning fra Stortinget på 80 MNOK for å bedre togtilbudet til de reisende.

Tog nr 150 i avtalen med togprodusenten Stadler fra 2008 ble i november 2022 overlevert til Norske tog. Anskaffelsen har vært en suksesshistorie – togene er levert i tide, til avtalt pris og kvalitet. FLIRT-togene utgjør i dag ryggraden i Norske togs flåte.

Det er svært gledelig at selskapet har lykket godt med

rekruttering, opplæring og on-boarding av nye medarbeidere i året som har gått. 11 nye medarbeidere har begynt i selskapet. Økningen i antall ansatte er en bevisst satsing for å sikre nok og riktig kompetanse og kapasitet til å gjennomføre og følge opp anskaffelsesprosessene for nye lokaltog og fjerntog, samt å styrke forvaltningsarbeidet slik at togene oppleves attraktive og at levetiden opprettholdes og forlenges, om mulig.

Statistikken viser en økning i forsinkelser på tog i 2022. Dette er beklagelig for de reisende, og en utvikling det er viktig å snu. Det mangler data for rotårsaker til dette, men Jernbanedirektoratet har tatt initiativ til en felles arbeidsgruppe i sektoren. Norske tog ønsker å bidra i utredning av rotårsaker, samt i gjennomføringen av forbedrende tiltak. Norske tog tror at selskapets økte innsats på forvaltning, og gjennom dette vedlikehold, vil kunne bidra til tiltak.

Økonomisk utvikling i Norske tog

Norske tog hadde i 2022 et positivt årsresultat etter skatt på 106 MNOK, ned fra 161 MNOK i 2021. Resultatnedgangen skyldes i hovedsak økte driftskostnader som følge av at det er gjennomført flere modifikasjoner på togene enn i 2021, høyere finanskostnader, samt økte personalkostnader på grunn av økning i antall ansatte.

Finansresultatet ble 33 MNOK svakere i 2022 enn i 2021. Hovedforklaringen er økte rentekostnader. Resultatet gir en avkastning på bokført egenkapital på 3,2 prosent mot 5,1 prosent i 2021. 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 1459 MNOK i 2022 (639 MNOK i 2021). Netto kontantstrøm brukt til investeringer er 1 424 MNOK (1 347 MNOK i 2021). Selskapets arbeidskapital er -783 MNOK (1 029 MNOK i 2021). Arbeidskapitalen er i hovedsak endret grunnet lån som forfaller i mai 2023. Balansen (gjeld og egenkapital) er 13 305 MNOK i 2022 (mot 13 030 MNOK i 2021). Balansen er høyere som følge av mottak av nye tog.

Inkludert årets resultat utgjorde egenkapitalen 3 410 MNOK (3 297 MNOK i 2021). Egenkapitalandelen er på 25,6 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 alle 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, se «Våre mål». Sykefraværet er fortsatt lavt på 2,2 prosent (ned fra 2,3 prosent i 2021).

Norske tog arbeider målrettet med kompetanseutvikling og involvering av selskapets ansatte. I 2022 har kompetansebygging og kursing vært særlig prioritert innen anskaffelser, prosjektledelse og bærekraft.

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. Målsettingen ved rekruttering er å kalle inn minst en kvalifisert kvinnelig kandidat og en kvalifisert kandidat med minoritetsbakgrunn til intervju. Arbeidet med mangfold har gitt resultater. Ved utgangen av 2022 var kvinneandelen i selskapet på 35 prosent (20 av 57 ansatte). Selskapets arbeidsstokk på 57 personer består av 11 ulike nasjonaliteter.

Norske togs styre har i 2022 blitt utvidet med ett nytt aksjonærvalgt styremedlem. Det betyr at styret nå inkluderer fire faste 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 2022 ble de etiske retningslinjene oppdatert og signert av alle ansatte.

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 ikke rapportert om jobberelaterte skader i 2022. Se for øvrig måloppnåelse i vedlegg B «Helse, miljø og sikkerhet», som ligger tilgjengelig på Norske togs nettsider.

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 har påvirkninger på både sosiale, økonomiske og miljømessige forhold. I løpet av året som har gått har selskapet lagt ned et større arbeid for å skaffe dypere innsikt i hva som er vesentlige områder for selskapet å jobbe med. Resultatet av arbeidet er en tydelig bærekraftstrategi med fire fokusområder: 1) Sirkularitet i hele togets livsløp, 2) Samarbeid i verdikjeden, 3) Grønne investeringer i persontogtransporten og 4) Spisskompetent og mangfoldig organisasjon. Hvert av de fire fokusområdene har tilhørende mål, tiltak og indikatorer. På tross av at de fleste målene ikke er kvantitative, gir de likevel en tydelig retning knyttet opp mot selskapets aktiviteter.

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 i 2022 vedtatt en ambisjon om å tenke sirkulært om material- og energibruk gjennom hele togets levetid.

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

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 inngå avtaler om utleie av togsett med togoperatører som har trafikkavtale med Jernbanedirektoratet.

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 konkrete aktsomhetsvurderinger er tilgjengelig på Norske togs nettsider.

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 langtidspaner 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 grensen 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.

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 tar opp lån i de markeder og valutaer som totalt sett antas å gi de mest gunstige betingelsene. Lån i utenlandsk valuta byttes til norske kroner gjennom kombinerte rente- og valutabytteavtaler. Norske tog er dermed ikke eksponert for valutarisiko på gjeld.

Norske tog foretar innkjøp fra utenlandske leverandører, og er dermed eksponert for valutarisiko. 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. Den nye kontrakten for anskaffelse av lokaltog er inngått i EUR og kontrakten vil ikke bli valutasikret. Ettersom Norske tog har rett til å inkludere realisert valutakurs som er benyttet for anskaffelsen i leien selskapet får fra togoperatørene, mener Samferdselsdepartementet at det ikke vil være behov for å valutasikre anskaffelsen. 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 leien fra togoperatørene skaper utfordringer og det er en risiko for at selskapet ikke vil få dekket kjente og påregnelige kostnader dersom leieprismodellen ikke endres. Arbeidet med å få på plass en ny og bærekraftig leieprismodell, hvor kjente og påregnelige kostnader dekkes gjennom leien, vil pågå i 2023.

I 2022 har Norske tog oppdatert selskapets rammeverk for utstedelse av grønne obligasjoner. I tillegg har det blitt 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 beste praksis på rapportering og jobber løpende med å forberede selskapets miljøeffektrapportering. 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 midtlivsoppgraderinger og andre modifikasjoner. For at Norske tog skal kunne levere på selskapets mål, og eiers forventninger, må selskapet ha en finansieringsmodell som gir tilstrekkelig med leieinntekter og avkastning til at selskapet kan gjøre nødvendige anskaffelser i tide og samtidig ha økonomisk handlingsrom til å gjennomføre nødvendige oppgraderinger.

En stor andel av selskapets flåte begynner å bli gammel, og må 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.

Norske tog er godt i gang med de største toganskaffelsene i norsk historie. Både nye lokaltog og fjerntog skal kjøpes inn. Dette er helt nødvendige anskaffelser for å opprettholde dagens togtilbud, samt å gjøre det mer attraktivt å

reise med tog. Når rekordmange tog skal 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.

To år med koronapandemi, tett etterfulgt av krig i Ukraina, har bidratt til å forsterke uroen i verden. Tilgangen på råvarer har gått ned, råvareprisene har steget, valutakursene er ustabile og rentene er på vei opp. I tillegg er det energikrise i Europa. Norske tog har flere pågående prosjekter, både anskaffelse av nye tog og oppgradering av kjøretøy, som er avhengig av god tilgang på råvarer som stål, aluminium og 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. På det nåværende tidspunktet er det vanskelig å si hvordan og hvor mye den økende uroen i verden vil påvirke Norske tog. Eventuelle forsinkelser vil håndteres i fortløpende dialog med selskapets leverandører. I tillegg har selskapet en tett dialog med operatører, Jernbanedirektoratet og Bane NOR for å sikre at eventuelle justeringer på økonomi og planer 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 bedre kundeopplevelsen knyttet til disse togene.

Midtlivsoppgradering av type 72 og implementering av ERTMS på togene er to store prosjekter som er forsinket i forhold til opprinnelig plan og det er risiko for at disse prosjektene blir ytterligere forsinket. ERTMS er et komplekst prosjekt som omfatter alle strekninger og alle tog. Oppstart avhenger av både infrastruktur som er Bane NORs ansvar og ombygging av kjøretøy som er Norske togs ansvar.

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.

De siste årene har vært preget av strenge smittevern-tiltak på grunn av koronapandemien, hvor store deler av befolkningen har holdt seg mer hjemme. Som en direkte konsekvens har etterspørselen etter reiser med persontog variert, men totalt sett vært betydelig redusert sammenliknet med tilsvarende periode før pandemien. Selv om koronapandemien mer eller mindre er et tilbakelagt kapittel, og hverdagen begynner å være tilbake til normalen, er det usikker hvorvidt Jernbanedirektoratets estimerte trafikkvekst på rundt 40 prosent flere reisende fra 2019 til 2033 fortsatt er realistisk.

Norske tog har et aktivt og spennende år foran seg, og vil i 2023 særlig jobbe videre med det følgende:

- Anskaffelsen av nye fjerntog, herunder ferdigstilte evalueringen av innkomne tilbud, samt kontrakt-signering med valgt leverandør.
- Arbeidet med lokaltoganskaffelsen er i godt driv fremover. I løpet av 2023 vil blant annet utformingen av togets design ferdigstilles. Oppstart av produksjonen er estimert til mai 2023.
- Norske tog har gjennom 2022 utviklet en bærekraftstrategi for selskapet, som ble forankret i styret i desember 2022. Implementeringsarbeidet har så vidt begynt, og i 2023 vil arbeidet med dette intensiveres.

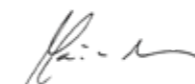
Norske tog skal i det kommende året rapportere på bærekraft i henhold til GRI (Global Reporting Initiative) samt utvikle eget klimaregnskap, i tråd med forventninger fra eier.

- Det gjenstår å installere mobilforsterkere i type 93 og type 72. For type 93 skal det gjenbrukes mobilforsterkere fra type 70, etter hvert som de togene fases ut. Det planlegges utlysning av konkurranse for installering av mobilforsterkere i type 72, men tidspunktet for utlysning avhenger av fremdriften på midtlivsoppgraderingen på type 72 og tilgang til togsettene. Når FLIRT-togene av type 74, 75 og 76 etter hvert skal midtlivsoppgraderes vil mobilforsterkerne i disse togene også oppgraderes.
- Norske tog arbeider for å sikre en vellykket oppstart av ERTMS på Gjøvikbanen, uten at det får konsekvenser for trafikken.
- På forespørsel fra togoperatøren SJ, som drifter fjerntogstrekningene Dovrebanen og Nordlandsbanen, skal Norske tog montere liggestoler i to type 5 vogner.
- Arbeidet med midtlivsoppgradering av type 72 fortsetter. Ambisjonen er å sette flere ombygde tog i drift i løpet av 2023.
- Norske tog vil i 2023 intensivere arbeidet med å få tilgang til oppdaterte vedlikeholdsdata, og på den måten sørge for at togene opprettholder lengst mulig levetid.

Oslo, 16. februar 2023



Annette Malm Justad
Styreleder



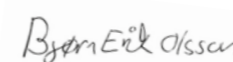
Marianne Abeler
Styremedlem



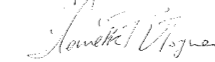
Espen Opedal
Styremedlem



Jan Morten Ertsaas
Styremedlem



Bjørn Erik Olsson
Styremedlem



Henriette Torgersen
Styremedlem



Øystein Risan
Administrerende direktør



Del 5:
Årsregnskap
og noter

Innhold i regnskapet

Resultat	118
Balanse	119
Kontantstrømoppstilling	120
Egenkapitalutviklingen	121
Noter for årsregnskapet 2022	122
1. Generell informasjon og sammendrag av de viktigste regnskapsprinsippene	122
2. Inntektsinformasjon	125
3. Personalkostnader	126
4. Andre kostnader	126
5. Finansielle poster	127
6. Pensjoner og lignende forpliktelser	127
7. Urealiserte verdiendringer	128
8. Skatter	128
9. Sikringsbokføring	129
10. Varige driftsmidler	130
11. Leiefordringer og andre fordringer	132
12. Derivater	132
13. Finansielle instrumenter etter kategori	134
14. Kontanter og bankinnskudd	135
15. Aksjekapital og overkurs	135
16. Lånegjeld	136
17. Resultatførte leiekostnader og leieavtaler	138
18. Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	139
19. Finansiell risikostyring	140
20. Nærstående parter	142
21. Ytelser til ledende ansatte og styremedlemmer	143
22. Betingede utfall	144
23. Hendelser etter balansedagen	144
Erklæring fra styret og daglig leder ved årsoppgjøret 2022	144
APM	145
Revisors beretning	146


Resultat

Resultat (Alle tall i TNOK)	Noter	2022	2021
Utleie av tog	2	1 302 424	1 225 206
Andre inntekter	2	35	5 258
Driftsinntekter	2	1 302 459	1 230 464
Lønn og andre personalkostnader	3	46 486	41 008
Avskrivninger og nedskrivninger		760 068	708 574
Andre kostnader	4	188 961	144 963
Sum driftskostnader		995 515	894 545
Driftsresultat		306 944	335 919
Finansielle poster			
Finansinntekter	5	73 302	59 704
Finanskostnader	5, 6	-253 889	-213 293
Urealiserte verdiendringer	7	18 027	23 841
Sum finansielle poster		-162 560	-129 748
Resultat før skattekostnad		144 384	206 170
Skattekostnad	8	37 987	45 381
Periodens resultat		106 397	160 789
Periodens resultat tilordnes			
Aksjonærene i morselskapet		106 397	160 789
Utvidet resultat			
Årets resultat		106 397	160 789
Poster som kan reklassifiseres over resultatet			
Sikringsbokføring-valutasikring urealisert	9	4 109	-36 250
Skatt relatert til poster som kan reklassifiseres	8	-904	7 975
Poster som ikke skal reklassifiseres over resultatet			
Estimatavvik pensjoner	6	364	-28
Skatt relatert til poster som ikke skal reklassifiseres	8	-80	6
Periodens totalresultat		109 886	132 492
Totalresultat tilordnes			
Aksjonærene i morselskapet		109 886	132 492

Balanse

Balanse (Alle tall i TNOK)	Noter	31/12/2022	31/12/2021
Varige driftsmidler	10	12 077 287	11 406 830
Sum anleggsmidler		12 077 287	11 406 830
Leiefordringer og andre fordringer	11	103 990	359 214
Derivater	12, 13	585 610	476 499
Kontanter og bankinnskudd	14	538 207	787 493
Sum omløpsmidler		1 227 807	1 623 205
Sum eiendeler		13 305 094	13 030 035
Egenkapital og gjeld			
Aksjekapital og overkurs	15	2 400 000	2 400 000
Annen, opptjent egenkapital		1 031 270	924 591
Sikringsreserve		-21 000	-27 861
Sum egenkapital		3 410 270	3 296 730
Lån	16	6 993 873	8 266 945
Utsatt skatt	8	830 603	790 601
Pensjonsforpliktelser	6	1 614	2 406
Andre avsetninger for forpliktelser	17	37 133	43 927
Sum langsiktig gjeld		7 863 223	9 103 879
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	18	220 999	82 099
Lån	12, 16	1 775 776	499 104
Derivater	12, 13	34 827	48 223
Sum kortsiktig gjeld		2 031 601	629 426
Sum egenkapital og gjeld		13 305 094	13 030 035

Oslo, 16. februar 2023


Annette Malm Justad
Styreleder

Marianne Abeler
Styremedlem

Espen Opedal
Styremedlem

Jan Morten Ertsaas
Styremedlem

Bjørn Erik Olsson
Styremedlem

Henriette Torgersen
Styremedlem

Øystein Risan
Administrerende direktør

Kontantstrømoppstilling

Kontantstrømoppstilling (Alle tall i TNOK)	Noter	2022	2021
Årsresultat før skatt		144 384	206 170
Finansielle poster		209 186	164 248
Andre finansposter		-61 145	-60 409
Av- og nedskrivning i resultatregnskapet	10	760 068	708 574
Forskjell kostnadsført og inn-/utbetaling pensjon		-1 156	-295
Tap/(Gevinst) ved salg av driftsmidler		15 419	6 008
Endring i kortsiktige fordringer og gjeld		391 808	-385 403
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter		1 458 563	638 893
Kjøp av varige driftsmidler	10	-1 424 292	-1 347 390
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter		-1 424 292	-1 347 390
Betalte renter obligasjonslån		-266 842	-215 768
Renteinntekter		38 506	21 695
Opptak av kort- og langsiktig lån	16	1 600 000	2 900 000
Nedbetaling av kort- og langsiktig lån	16	-1 650 000	-1 500 000
Netto kontantstrøm til finansieringsaktiviteter		-278 336	1 205 927
Endring i kontanter og bankinnskudd i perioden		-244 065	497 430
Kontanter og bankinnskudd ved periodens begynnelse	14	787 493	290 329
Valutagevinst/tap på kontanter og bankinnskudd		-5 220	-267
Kontanter og bankinnskudd ved periodeslutt		538 207	787 493

Egenkapitalutviklingen

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
Periodens resultat		-	-	-	106 397	106 397
Fra utvidet resultat		-	-	3 205	284	3 489
Ført direkte mot sikringsreserve		-	-	3 655	-	3 655
Egenkapital 31. desember 2022		100 000	2 300 000	-21 000	1 031 270	3 410 270

2021 (Alle tall i TNOK)	Noter	Aksje-kapital	Overkurs	Spesifikasjon sikrings-reserve	Opptjent egenkapital	Sum
Egenkapital 1. januar 2021		100 000	2 300 000	-	763 823	3 163 823
Periodens resultat		-	-	-	160 789	160 789
Fra utvidet resultat		-	-	-28 275	-22	-28 297
Ført direkte mot sikringsreserve	11	-	-	414	-	414
Egenkapital 31. desember 2021		100 000	2 300 000	-27 861	924 590	3 296 730

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 konkurransenøytrale 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 2022 ble vedtatt av styret 16. februar 2023.

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 International Financial Reporting Standards (IFRS) og fortolkninger fra IFRS fortolkningskomité (IFRIC) som er godkjent av EU.

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 2021 kontantstrømoppstilling er noen linjer reklassifisert. Nye kontrakter i IFRS 16 ble tatt ut av «Endring i kort-siktige fordringer og gjeld» som betydde at de også ble tatt ut av «Kjøp av varige driftsmidler» som til sammen ble en null

effekt. I tillegg ble byggelånsrenter tatt ut av «Kjøp av varige driftsmidler» og «Renteinntekter» – også en null effekt. 2021 og 2022 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 gjenvinnbart 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 omfattende 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 vedlikeholdskostnader 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 salgskostnader 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 valutaswap-er 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 valutawapper. 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 forpliktelsen.

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 2022:

- Eiendom, anlegg og utstyr: Proveny før forventet bruk – Endringer i IAS 16
- Tapsbringende kontrakter – Utgifter forbundet med å oppfylle en kontrakt – Endringer i IAS 37
- Årlige forbedringer av IFRS standardene for perioden 2018-2020, og
- Referanse til det konseptuelle rammeverket – Endringer i IFRS 3.

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

Det er publisert nye regnskapsstandarder, endringer i regnskapsstandarder og fortolkninger som ikke er obligatoriske for regnskapsperioden som avsluttes 31.12.2022, og som ikke på nåværende tidspunkt er tatt i bruk av Norske Tog. Følgende regnskapsstandarder, endringer og fortolkninger er ikke forventet å ha vesentlig implikasjon på selskapet i nåværende eller kommende regnskapsperioder, eller på transaksjoner i overskuelig fremtid:

- Utsatt skatt relatert til eiendeler og forpliktelser som oppstår fra en enkelt transaksjon – endringer i IAS 12, og
- Opplysninger om regnskapsprinsipper – Endringer i IAS 1 og IFRS praksis-erklæring 2.

2. Inntektsinformasjon

Informasjon om viktige kunder

Norske tog har 4 kunder. Trafikkkpakke 1 Sør – Oslo-Kristiansand (Go-Ahead), Trafikkkpakke 2 Nord - Oslo-Bodø (SJ Norge AS). Trafikkkpakke 3 Vest - Oslo-Bergen (Vy Tog). Disse 3 selskapene, sammen med VyGruppen AS står for 100 prosent av utleieinntektene.

Oversikt over fremtidige leieavtaler 2022 (Alle tall i TNOK)	Vygruppen	Go-Ahead Norge	SJ Norge	Vy Tog	Sum
Kontrakten utløper:	Des. 23	Des. 27	Des. 28	Des. 29	
Opsjoner på lengde av kontrakt:	-	1+1 år	1+1 år	1+1 år	
Leieavtaler neste år (2023)	890 488	111 097	262 711	96 845	1 361 141
Leieavtaler de neste 1-2 år (2024)	-	108 707	254 228	92 528	455 463
Leieavtaler de neste 2-3 år (2025)	-	105 883	248 626	89 946	444 455
Leieavtaler de neste 3-4 år (2026)	-	93 851	234 404	86 947	415 202
Leieavtaler de neste 4-5 år (2027)	-	85 221	225 206	85 671	396 098
Leieavtaler lengre enn 5 år (2028-)	-	-	215 464	166 113	381 576
Sum	890 488	504 759	1 440 639	618 050	3 453 936

Det knytter seg stor usikkerhet til en eventuell utøvelse særlig når det gjelder private aktører som SJ Norge AS og Go-Ahead Norge AS. Regjeringen tar for øyeblikket en sektorgjennomgang og skal konkludere på hvordan jernbanesektoren skal organiseres fremover. Sannsynligheten for at kontrakten med både Go-Ahead Norge AS og SJ Norge AS forlenges ansees som lav. Derimot oppfatter Norske tog AS en forlengelse av Trafikkkpakke 3 (Vy Tog AS) som svært sannsynlig. Det er kun oppdragsgiver som kan velge utøvelse av opsjoner.

Jernbanedirektoratet har i 2022 og vil fortsette i 2023 med forhandlinger med VyGruppen AS og Flytoget AS når det gjelder transport av passasjerer på Østlandet (Østlandet 1 og Østlandet 2). Det er muligheter for at operatørene kan få en del hver eller at begge kan ende opp hos bare en av operatørene.

(Alle tall i TNOK)		2022 % av utleieinntekter	2021 % av utleieinntekter
Vygruppen AS	853 131	66 %	855 669 70 %
Go-Ahead AS	109 241	8 %	113 033 9 %
SJ Norge AS	238 229	18 %	139 867 11 %
Vy Tog AS	101 823	8 %	116 637 10 %
Sum	1 302 424	100,00 %	1 225 206 100,00 %

3. Personalkostnader

(Alle tall i TNOK)	2022	2021
Lønn, inkludert arbeidsgiveravgift	63 428	55 738
Pensjonskostnader - ytelsesbaserte pensjonsordninger (note 6)	139	424
Pensjonskostnader - innskuddsbaserte pensjonsordninger	3 363	2 921
Andre personalkostnader	6 312	1 911
Andre personalkostnader - aktivering av timer på tilhørende prosjekter	-26 755	-19 985
Sum	46 486	41 008

Lønn og andre ytelser til administrerende direktør er omtalt i noten for ytelser til ledende ansatte og styremedlemmer (note 21).

	2022	2021
Gjennomsnittlig antall årsverk	57	44
Gjennomsnittlig antall ansatte	57	44

4. Andre kostnader

(Alle tall i TNOK)	2022	2021
Salgs- og administrasjonskostnader	2 270	1 356
Kostnader lokaler, leie maskiner, rep og vedlikehold	2 825	3 511
Modifikasjoner	45 441	26 490
Forsikring	61 722	53 263
Tap på anleggsmidler	15 419	5 437
IT, lisenser og kommunikasjon	22 128	15 427
Andre driftskostnader	39 157	39 478
Sum	188 961	144 963

Spesifikasjon av revisjonshonorar (eksklusive mva.):

(Alle tall i TNOK)	2022	2021
Lovpålagt revisjon	568	370
Andre attestasjonstjenester	245	195
Andre tjenester utenfor revisjon	74	51
Sum	887	616

5. Finansielle poster

(Alle tall i TNOK)	2022	2021
Renteinntekter swaper	32 904	21 136
Renteinntekter bank	8 917	2 793
Andre finansinntekter	35 324	35 878
Valutagevinst	-3 843	-103
Sum	73 302	59 704

Rentekostnader	-265 910	-217 932
Balanseførte renter	20 755	28 884
Andre finanskostnader	-7 358	-24 081
Valutatap	-1 377	-163
Sum	-253 889	-213 293

Urealiserte verdiendringer	18 027	23 841
Sum finansielle poster	-162 560	-129 748

Andre finansinntekter består av amortisering av forskjellen på nominell verdi og virkelig verdi på obligasjonslån i forbindelse med virksomhetsoverdragelsen i 2016 fra Vygruppen 35 324 TNOK (2021: 35 878).

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.

Selskapet besluttet i 2018 å lukke pensjonsordningen i Norske tog ved utgangen av 2018. Alle ansatte fikk da en oppsatt rettighet i SPK, samt at fra 1.1.2019 fikk alle ansatte en ny innskuddsordning i Sparebank 1. Pensjonskostnaden for 2022 og forpliktelsen pr 31.12.22 er for selskapet beregnet i samsvar med prinsippene i IAS 19 og den balanseførte pensjonsforpliktelse, som for selskapet utgjør 1 614 TNOK, er vurdert å gi et forsvarlig, og i dag beste, uttrykk for selskapets forpliktelse hensyntatt estimert effekt av avvikling av ordningene. Avtalt kompensasjonsbeløp for medarbeidere som kommer dårligere ut ved avvikling av dagens pensjonsordning vil bli betalt og kostnadsført løpende. I siste kvartal 2020 fikk Norske tog krav på oppgjør av pensjonsforpliktelsen mot SPK; 22.395 TNOK.

Norske tog AS har opprettet en driftspensjon for de ansatte som ikke vil klare å opparbeide seg rett til AFP i den nye innskuddsordningen; 1 614 (2021: 2 406) TNOK har blitt inkludert i pensjonsforpliktelsen pr 31.12.2022. 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)	2022	2021
Urealisert rente og valutasikringsderivater	113 083	-2 449
Urealisert verdiendringer obligasjonslån	-95 056	26 289
Sum urealisert verdiendringer finansposter	18 027	23 841

8. Skatter

Årets skattekostnad fremkommer slik (Alle tall i TNOK):	2022	2021
Betalbar skatt	-	-
Endring i utsatt skatt	-37 987	-45 381
Skattekostnad	-37 987	-45 381

Avstemming fra nominell til faktisk skattesats (Alle tall i TNOK):	2022	2021
Årsresultat før skatt	144 383	206 169
Forventet inntektsskatt etter nominell skattesats (22 %)	31 764	45 357

Skatteeffekten av følgende poster:

Andre ikke fradragsberettigede kostnader	139	27
For mye (+)/For lite (-) avsatt skatt tidligere år*	6 083	-
Skattekostnad	37 987	45 384
Effektiv skattesats	26 %	22 %

* Dette skyldes en korreksjon av skattemeldingen for 2021.

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
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

Spesifikasjon av grunnlag for midlertidige forskjeller og underskudd til framføring:

2021 (Alle tall i TNOK)	01.01.	Res ført i per.	Ført mot utvid. Res	Overført til annen EK	31.12.
Fordel (+) / Forpliktelse (-)					
Driftsmidler	-5 212 877	-482 017	-	-	-5 694 894
Balanseførte leieavtaler	1 082	484	-	-	1 566
Fordringer	-484	484	-	-	-
Verdiendring finansielle omløpsmidler	33 507	-57 348	-	-	-23 841
Pensjonsforpliktelse	2 635	-257	28	-	2 406
Sikringsbokføring-valuta	-	32 913	3 337	-531	35 719
Underskudd til fremføring	1 753 025	299 461	32 913	-	2 080 755
Netto midlertidige forskjeller	-3 423 112	-206 280	36 278	-531	-3 593 645
Netto utsatt balanseført fordel/forpliktelse 22 %	-753 085	-45 381	7 981	-117	-790 601

9. Sikringsbokføring

Terminkontrakter i valuta er inngått for å sikre anskaffelse i annen valuta enn norske kroner.

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	-	-
Forpliktelse	EUR	NOK	48 594	-24 627	-1 398	-2 298	-20 931

Per 31. desember 2021 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	4 724	44	44	-	-
Forpliktelse	EUR	NOK	58 718	-32 957	-	-5 734	-27 223

Spesifikasjon sikringsreserve (Alle tall i TNOK)

	2022	2021
Saldo 1. januar 2021	-27 860	-
Endring virkelig verdi	4 109	-36 250
Reklassifisert til anlegg under utførelse ved betaling	4 686	414
Reklassifisert til ordinært resultat	-	-
Utsatt skatt	-1 935	7 975
Saldo 31. desember 2022	-21 000	-27 861

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.

Norske tog inngikk i juli 2021 kontrakt med Alstom om oppgradering av 36 Type 72 togsett. Total kontraktspris på MEUR 67,5 ble sikret ved kontraktsinngåelse ved bruk av EUR valutaterminkontrakter. Dette er gjort med bakgrunn i selskapets sikringsstrategi på tidspunktet for avtaleinngåelse. Det er utløst en opsjon på anskaffelsen til en verdi av MEUR 6,5, dette beløpet er ikke valutasikret. I tillegg er eventuelle fremtidige opsjonsutløsninger eller prisjusteringer av kontraktsprisen ikke valutasikret.

Valutasikringene er gjort basert på avtalt betalingsplan med leverandør, hvor terminkontraktene er lagt mot forfallsdato på

de forventende kontantstrømmene frem mot desember 2025. Endringer i prosjektet håndteres på lik linje med opprinnelig valutaeksponering, hvor behovet for valutasikring 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 terminkontrakt eller sikres med valutainnskudd i bank. Oppgjør ved rullering føres som realisert verdiendring over utvidet resultat.

Norske tog har som hovedprinsipp benyttet seg av sikringsbøker for valutasikringer. Dersom sikringsbøker 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 2022 og 2021 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 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

(Alle tall i TNOK)	Maskiner og utstyr	Transportmidler	Delleveranse tog	Anlegg under utførelse	Bruksrett eiendom	Sum
Balanse 1. januar 2021						
Akkumulert anskaffelseskost	81 995	12 516 006	893 834	83 545	46 764	13 622 144
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-44 583	-2 839 651	-	-	-5 287	-2 889 521
Sum	37 412	9 676 355	893 834	83 545	41 477	10 732 623

Året 2021						
Inngående balanse	37 412	9 676 355	893 834	83 545	41 477	10 732 623
Tilgang	2 253	-1 161	256 177	1 090 121	12 516	1 359 906
Balansførte renter	-	-	-	28 884	-	28 884
Tog til gjenvinning	-	-24 187	-	-	-	-24 187
Tog til gjenvinning akk. avskr.	-	18 179	-	-	-	18 179
Overført mellom anleggsgrupper	45 831	1 341 123	-957 383	-491 659	-	-
Balansførte renter aktivert	-	62 089	-	-62 089	-	-
Årets avskrivning	-15 646	-687 444	-	-	-5 484	-708 574
Sum	69 850	10 384 954	192 628	710 891	48 509	11 406 830

Balanse 31. desember 2021						
Akkumulert anskaffelseskost	130 079	13 893 870	192 628	710 891	59 280	14 986 747
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-60 229	-3 508 916	-	-	-10 771	-3 579 916
Sum	69 850	10 384 954	192 628	710 891	48 509	11 406 830

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) normalt 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 2022 er 20 755 TNOK (2021: 28 884 TNOK). Rentefotnoter for 2022 er gjennomsnittlig 2,24 % (2021: 2,74 %).

11. Leiefordringer og andre fordringer

(Alle tall i TNOK)	2022	2021
Leiefordringer	9 366	99 884
Avsetning for tap	-	-
Kundefordringer netto	9 366	99 884
Forskuddsbetalinger	92 775	-
Andre fordringer	1 850	259 329
Sum leiefordringer og andre fordringer	103 990	359 214
Sum	103 990	359 214

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):	2022	2021
Forfalte fordringer på balansedagen	3 605	6 901
Fordringer forfalt med 0 - 2 mnd	2 531	5 421
Fordringer forfalt med 2 - 6 mnd	503	-
Fordringer forfalt med mer enn 6 mnd	571	1 480
Sum	7 210	13 802

12. Derivater

Sikrings-objekt	Sikrings-instrument økonomisk sikring	Valuta	Hoved-stol	Betale/motta	Forfalls-dato	Måle-prinsipp lån	Rente	Regn-skapslinje
Obligasjonslån 125 MCHF	Kombinert rente- og valutabytteavtale	CHF	125 000	Motta	02.05.2023	Virkelig verdi	Fastrente	Kortsiktige derivater
Obligasjonslån 125 MCHF	Kombinert rente- og valutabytteavtale	NOK	768 750	Betale	02.05.2023	Virkelig verdi	NIBOR 6M + Margin	Kortsiktige derivater
Obligasjonslån 125 MCHF	Rentebytteavtale	NOK	400 000	Motta	02.05.2023	Amortisert kost	NIBOR 6M + Margin	Kortsiktige derivater
Obligasjonslån 125 MCHF	Rentebytteavtale	NOK	400 000	Betale	02.05.2023	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
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)	2022		2021	
	Eiendeler	Forpliktelser	Eiendeler	Forpliktelser
	Kortsikt.	Langsikt.	Kortsikt.	Langsikt.
Sikringsinstrumenter (VV ført over utvidet resultat)				
Valutaterminer	1 409		24 627	44
Andre sikringsforhold (VV ført over ordinært resultat)				
Rente- og valutawapper	584 201		-	476 455
Rente swapper			10 200	-
Sum	585 610		34 827	476 499
				48 223

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 valutawapper

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 er knyttet til et utestående CHF obligasjonslån til fast rente, som er swappet til 6 måneders NIBOR på dag en for hele løpetiden av lånet. Den nominelle hovedstolen på utestående renteswapper per 31. desember 2022 var 1 569 MNOK (2021: 1 569 MNOK). Per 31. desember 2022 varierte den faste renten fra 2,34 % til 2,35 % (2021: 2,34 til 2,35 %) og de flytende rentesatsene var i hovedsak 3M og 6M NIBOR + margin.

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	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Derivater	584 201	476 455	1 409	44			585 610	476 499
Kundefordr. og andre fordringer (ekskl. forskuddsbetaling)	-	-	-	-	103 990	359 214	103 990	359 214
Kontanter og bankinnskudd	-	-	-	-	538 207	787 493	538 207	787 493
Sum	584 201	476 455	1 409	44	642 198	1 146 706	1 227 807	1 623 205

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	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Lån (ekskl. finansielle leieavtaler)	1 545 494	1 485 770			7 224 154	7 280 278	8 769 649	8 766 049
Finansielle leieavtaler					43 424	50 075	43 424	50 075
Derivater	10 200	15 266	24 627	32 957			34 827	48 223
Leverandørgjeld og annen korts. gjeld eks. lovpålagte forpl.					212 411	109 313	212 411	109 313
Sum	1 555 694	1 501 036	24 627	32 957	7 479 989	7 439 666	9 060 311	8 973 660

Alle lån og derivater målt til virkelig verdi ligger på nivå 2

For mer informasjon om eiendeler til virkelig verdi over utvidet resultat – se prinsippnoten og note 9 sikringsbokføring.

Stock exchange	ISIN	Beløp	Forfallsdato	Måleprinsipp
SIX Swiss Exchange	CH0210891989	125 MCHF	02.05.2023	Virkelig verdi
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

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)	2022	2021
Kontanter og bankinnskudd	538 207	787 493

Herav bundne skattetrekkmidler 2 948 TNOK (2021: 2 482 TNOK)

15. Aksjekapital og overkurs

	Antall aksjer	Aksjekapital (TNOK)	Overkurs (TNOK)	Sum (TNOK)
Aksjer 1. januar 2022	100	100 000	2 300 000	2 400 000
Aksjer 31. desember 2022	100	100 000	2 300 000	2 400 000

Selskapet har kun én aksjeklasse, hver aksje er pålydende NOK 1 000 000,-.

16. Lånegjeld

Langsiktige lån (Alle tall i TNOK)	2022	2021
Obligasjonslån målt til virkelig verdi	100 497	1 373 569
Obligasjonslån målt til amortisert kost	6 893 376	6 893 376
Sum	6 993 873	8 266 945

Kortsiktige lån (Alle tall i TNOK)	2022	2021
Kortsiktig del av langsiktig gjeld til virkelig verdi	1 368 128	-
Kortsiktig del av langsiktig gjeld til amortisert kost	-	-
Andre lån	407 648	499 104
Sum	1 775 776	499 104
Sum lån	8 769 648	8 766 048

Endring av kort- og langsiktige lån i løpet av året 2022 (TNOK)	Kortsiktig gjeld-VV	Kortsiktig gjeld-Amort. Kost	Langsiktig gjeld-VV	Langsiktig gjeld-Amort. Kost
Inngående balanse lån til virkelig verdi	112 202	386 902	1 373 569	6 893 376
Opptak av nye lån	-	1 600 000	-	-
Nedbetaling av lån	-	-1 650 000	-	-
Overføring fra langsiktig til kortsiktig lån-virkelig verdi	768 750	-	-768 750	-
Amortisering	-	-	-35 332	-
Betalte renter	-	-237 250	-	-
Påløpte renter	-	231 127	-	-
Endring virkelig verdi i tilknytning til nedbetaling lån	-	-	-	-
Endring virkelig verdi	564 046	-	-468 990	-
Sum lån	1 444 997	330 778	100 497	6 893 376
		1 775 776		6 993 873

Endring av kort- og langsiktige lån i løpet av året 2021 (TNOK)	Kortsiktig gjeld-VV	Kortsiktig gjeld-Amort. Kost	Langsiktig gjeld-VV	Langsiktig gjeld-Amort. Kost
Inngående balanse lån til virkelig verdi	112 747	636 299	1 435 190	5 243 376
Opptak av nye lån	-	900 000	-	2 000 000
Nedbetaling av lån	-	-1 500 000	-	-
Reklassifisering av lån	-	350 000	-	-350 000
Overføring fra langsiktig til kortsiktig lån-virkelig verdi	-	-	-	-
Amortisering	-	-	-35 332	-
Betalte renter	-	-194 984	-	-
Påløpte renter	-	195 587	-	-
Endring virkelig verdi i tilknytning til nedbetaling lån	-	-	-	-
Endring virkelig verdi	-546	-	-26 289	-
Sum lån	112 202	386 902	1 373 569	6 893 376
		499 104		8 266 945

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):	2022	2021
6 måneder eller mindre	1 879 680	556 007

Forfall for langsiktige lån er som følger (Alle tall i TNOK):	2022	2021
Mellom 1 og 2 år (år 2024)	756 688	1 433 390
Mellom 2 og 5 år (årene 2025-2027)	3 949 854	3 341 004
Over 5 år (fra 2028-)	3 056 219	4 263 583

Effektiv rente på balansedagen var som følger i %	2022	2021
Obligasjonslån NOK	3,25	2,74

Selskapet har sikret all eksponering i CHF.

Fremtidige rentebetalinger inkluderer rentebytteavtaler og er basert på rentenivå og låneportefølje per 31.12.2022.

Balanseført verdi av selskapets lån i ulike valutaer er som følger (Alle tall i TNOK):	2022	2021
NOK	7 426 926	7 519 357
CHF	1 342 722	1 246 691
Sum	8 769 648	8 766 048

Selskapet har følgende uutnyttede lånefasiliteter:	2022	2021
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 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
Aktivisering 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

Spesifikasjon av periodens bevegelse 2021 (Alle tall i TNOK)		
Sum inngående balanse leasing forpliktelse/rett til bruk av eierandel 1. januar	Gjeld	Eiendel
Sum inngående balanse leasing forpliktelse/rett til bruk av eierandel 1. januar	42 558	41 477
Avdrag	-5 940	-
Rentekostnader	941	-
Avskrivninger	-	-5 484
Innregning og endring i avtaler	12 516	12 516
Endringer i leieavtaler	-	-
Sum utgående balanse 31. desember	50 075	48 509

For nærmere spesifikasjon av effektene vedrørende bruksrettighet av eiendelene i balansen og resultatregnskapet, se note 3 varige driftsmidler

Gjeld innarbeidet i balansen (Alle tall i TNOK)	31.12.2022	31.12.2021
Kortsiktig gjeld	6 291	6 148
Langsiktig gjeld	37 133	43 927
Sum gjeld innarbeidet i balansen	43 424	50 075

Snitt av diskonteringsrenten er 2,47 %

Andre opplysninger (Alle tall i TNOK)	2022	2021
Leieavtaler ikke innregnet		
Kostnader knyttet til kortsiktige leieavtaler	3 425	12 376
Kostnader knyttet til leie av eiendeler med lav verdi	70	14
Sum	3 495	12 391

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.

Implementeringseffekten for leieavtaler som eksisterte ved overgang til den nye standarden har selskapet valgt å legge modifisert retrospektiv metode til grunn, uten omarbeidelse av sammenligningstall. Implementeringseffekten er ført mot inngående balanse 1. januar 2019 ved at verdien av eiendelene er målt til verdi lik leieforpliktelsene.

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.

Ved beregning av implementeringseffekten for leieavtaler som eksisterte 1. januar 2019 er diskonteringsrenta fastsatt basert på den marginale lånerenta ved implementering av standarden.

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)	2022	2021
Leverandørgjeld	163 208	56 833
Skyldig offentlige avgifter	37 396	1 970
Kortsiktig gjeld leieavtaler (IFRS 16)	6 291	6 148
Annen kortsiktig gjeld (inkl. avsetning for forpliktelser)	14 104	17 147
Sum	220 999	82 099

Bokført verdi av leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld tilsvarer virkelig verdi. Annen kortsiktig gjeld inneholder avsatte feriepenger og kostnads avsetninger på ikke mottatte 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 2021 eller i 2022.

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 2021 eller i 2022.

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+ (stabile), som er en god kredittvurdering.

Finansielle risikofaktorer

Selskapets aktiviteter medfører ulike typer finansiell risiko: markedsrisiko (valuta-, rente- og prisrisiko), 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 per 31.12.2022

Valutarisiko beregnes med utgangspunkt i anskaffelser i utenlandsk valuta med tilhørende valutaterminer. Valutaendring på 20 % vil isolert sett gi en estimert verdiendring på 128 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. Kontrakten vil ikke valutasikres da den norske stat er selvsassurandør 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 31.12.2022 har selskapets låneportefølje 22 % flytende rente; hvor de flytende rentesatsene var 3M og 6M NIBOR + margin.

Rentederivater er eksponert mot endring i rentenivået, endring i virkelig verdi resultatføres da det ikke benyttes sikringsbokføring.

Sensitivitetsvurderinger per 31.12.2022

Renterisiko beregnes med utgangspunkt i balanseførte langsiktige lån med tilhørende renteswapper. Renteendring på 50 basispunkter vil isolert sett gi en estimert verdiendring på 127 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 og CHF LIBOR. 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 kapitalbehov i neste tolv måneders periode være dekket gjennom fri likviditet og etablerte trekkfasiliteter. Likviditetsreserven består av bankinnskudd,

sertifikatlån og en kommiterte trekkrettigheter på 3 000 MNOK som forfaller i juni 2026, som per 31. desember 2022 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+ (stabile). 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 31.12.2022:

Likviditetsrisiko (Alle tall i TNOK)	< 1 år	1 - 2 år (2024)	2 - 5 år (2025-2027)	> 5 år
Finansielle forpliktelser				
Lån	1 632 046	550 000	3 450 000	2 900 000
Derivater	562 882			
Fremtidige rentebetalinger	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.

Tabellen viser fremtidige forfall for selskapets kontraktuelle forpliktelser per 31.12.2021:

Likviditetsrisiko (Alle tall i TNOK)	< 1 år	1 - 2 år (2023)	2 - 5 år (2024-2026)	> 5 år
Finansielle forpliktelser				
Fremtidige rentebetalinger	206 007	195 058	491 004	213 583
Lån	350 000	1 238 332	2 850 000	4 050 000
Derivater			-468 990	
Kontraktuelle forpliktelser				
Andre forpliktelser	47 031	33 073	57 061	26 741
Nye tog	1 274 363	257 329	2 946 415	77 199
Varige driftsmidler	322 941	316 574	912 268	3 085

Fremtidige rentebetalinger er basert på rentenivå og låneportefølje per 31.12.2021.

Kredittisiko

Kredittisiko er det tap som selskapet vil kunne bli påført dersom en motpart ikke gjør opp sine finansielle forpliktelser. Selskapets eksponering for kredittisiko påvirkes hovedsakelig av individuelle forhold knyttet til hver enkelt kunde.

Selskapet har per 31.12.2022 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):	2022	2021
Bankinnskudd	538 207	787 493
Finansielle derivater	584 201	476 455
Leiefordringer og andre kortsiktige fordringer	103 990	109 582
Sum	1 226 398	1 373 530

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 ytelsel 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)	2022	2021
Salg av andre varer og tjenester	954 954	972 306
Sum	954 954	972 306

Kjøp av varer og tjenester (Alle tall i TNOK)	2022	2021
Kjøp av varer og tjenester	32 013	50 411

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)	2022	2021
Virksomheter eid av Samferdselsdepartementet	5 761	39 896
Sum	5 761	39 896

Fordringene består i all hovedsak av utleie av tog.

Gjeld til (Alle tall i TNOK)	2022	2021
Virksomheter eid av Samferdselsdepartementet	12 211	26 283
Sum	12 211	26 283

Gjeld til nærstående parter består av kostnader på sportilgang og modifikasjoner utført på togene.

Lån til nærstående parter:

Det er ingen lån til nærstående parter.

21. Ytelsel til ledende ansatte og styremedlemmer

Styremedlemmer (Alle tall i TNOK)	Tittel	2022	2021
Annette Malm Justad	Styreleder	418	425
Marianne Abeler	Styremedlem	177	171
Espen Opedal	Styremedlem	251	277
Jan Morten Ertsaas	Styremedlem	90	-
Bjørn Erik Olsson	Ansattes representant	89	65
Henriette Fjæreide Torgersen	Ansattes representant	89	-
Vidar Larsen	Ansattes representant	-	21
Sum		1 114	959

2022					
Ledelsen (Alle tall i TNOK)	Tittel	Lønn	Andre ytelsel	Sum betalte ytelsel	Pensjonspremie
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	

2021					
Ledelsen (Alle tall i TNOK)	Tittel	Lønn	Andre ytelsel	Sum betalte ytelsel	Pensjonspremie
Øystein Risan	Administrerende direktør	2 139	132	2 271	127
Kjell-Arthur Abrahamsen	Materiell Direktør	1 671	16	1 687	125
Linda Venbakken	Direktør Økonomi & Finans	1 570	11	1 581	127
Luca Cuppari	Teknisk Direktør	1 538	11	1 549	123
Iren Marugg	Juridisk Direktør	1 350	11	1 361	122
Sum				8 449	

Administrerende direktør økte lønnen med 68 TNOK fra 2 139 i 2021 til 2 207 TNOK i 2022, som var innenfor rammen av lønnsoppgjøret.

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 2022.

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 2022 og finansielle stilling per 31.12.22.

9. januar 2023 innløste Norske tog første opsjon for ytterligere 25 togsett med Alstom Transport Deutschland GmbH. Av disse 25 togsettene er det 6 lokaltog av samme type som primæranskaffelsen pluss 19 togsett av en regionstog variant. Denne varianten vil ha en topphastighet på 200 km/t og et innvendig layout tilpasset lengre reiser. Leveransen av denne opsjonen vil starte i 2026 og slutføres innen utgangen av 2027. Det betyr at Norske tog AS har totalt 55 togsett under bestilling fra Alstom Transport. Kontrakten inkluderer opsjoner for kjøp av ytterligere 145 togsett.

Erklæring fra styret og daglig leder ved årsoppgjøret 2022

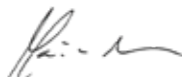
Etter styrets og administrerende direktørs beste skjønn gir rapporten uttrykk for vesentlige transaksjoner som er gjennomført med nærstående i inneværende periode og de mest sentrale risikofaktorene virksomheten står overfor i kommende periode.

Etter styrets administrerende direktørs beste skjønn er regnskapet for 2022 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, 16. februar 2023



Annette Malm Justad
Styreleder



Marianne Abeler
Styremedlem



Espen Opedal
Styremedlem



Jan Morten Ertsaas
Styremedlem



Bjørn Erik Olsson
Styremedlem



Henriette Torgersen
Styremedlem



Øystein Risan
Administrerende direktør

APM

Avkastning på bokført egenkapital:

Årets resultat/ egenkapital i begynnelsen av perioden (106.397/3.296.729=3,0%)

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 (3.410.270/13.305.094=25,6%)

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: 1.302.459 – 995.525 = 306.934

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: (1.227.807-2.010.670=-782.863)

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 2022, resultat, egenkapitalutviklingen og kontantstrømpoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening

- oppfyller årsregnskapet gjeldende lovkrav, og
- gir årsregnskapet et rettviseende bilde av selskapets finansielle stilling per 31. desember 2022, og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med International Financial Reporting Standards som fastsatt 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 5 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 2022. 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 2021 som i fjoråret



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 til note 12, 13 og 16.

Balanseført verdi av selskapets låneportefølje er TNOK 8 769 649 per 31.12.2022 og utgjør omtrent 2/3 av selskapets totalbalanse. Balanseført verdi av derivater netto er TNOK 550 783 per 31.12.2022, hvorav TNOK -23 218 er valutaterminer tilknyttet fremtidig kjøp.

Låneporteføljen til Norske tog AS består av obligasjonslån tatt opp i både sveitsiske franc (CHF) og norske kroner (NOK) og er tatt opp til både flytende og fast rente. Låneporteføljen er vurdert til både virkelig verdi og amortisert kost. Som sikringsinstrument er det inngått rente- og valutabytteavtaler som måles til virkelig verdi.

Vi har fokusert på rutiner og prosesser rettet mot å sikre korrekt regnskapsføring av lån og tilhørende derivater fordi låneporteføljen med tilhørende derivater utgjør et betydelig beløp som er underlagt et komplekst regelverk med tilhørende omfattende beregninger.

Vi har vurdert retningslinjene og prinsippene for regnskapsføring av lån og tilhørende derivater og fant at disse i alt det vesentligste var i tråd med anerkjente prinsipper og gjeldende regelverk.

Vi har kontrollert at nye lån var fullstendig og nøyaktig registrert i finanssystemet og i tråd med låneavtaler og selskapets prinsipper for regnskapsføring av lån uten å avdekke avvik av betydning.

Vi har testet om endring i parametere som er sentrale for beregning av virkelig verdi på lån og tilhørende derivater var fullstendig og nøyaktig registrert i finanssystemet og i tråd med observerbare markedsdata uten å avdekke avvik av betydning.

Videre har vi rimelighetsvurdert selskapets beregning av markedsverdi på valutaderivat opp mot utsteders egne beregninger og vurdert selskapets beregning av virkelig verdi på lån sammenlignet med utvikling i valutakurs og rentenivå. Våre kontroller avdekket ikke 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 International Financial Reporting Standards som fastsatt av EU. Ledelsen er også ansvarlig for slik internkontroll som den finner nødvendig for å kunne utarbeide et regnskap 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. Betryggende 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 modifiserer 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 «NorsketogAS ESEF-reporting 31-12-2022» 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

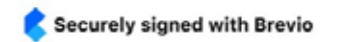
Vår oppgave er, på grunnlag av innhentet revisjonsbevis, å gi uttrykk for en mening om årsregnskapet som inngår i årsrapporten, i det alt vesentlige er utarbeidet i overensstemmelse med kravene i ESEF-regelverket. Vi utfører vårt arbeid i samsvar med internasjonal attestasjonsstandard (ISAE) 3000 – «Attestasjonsoppdrag 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, 21. februar 2023
PricewaterhouseCoopers AS

Marius Thorsrud
 Statsautorisert revisor
 (elektronisk signert)




Revisjonsberetning

Signers:

Name	Method	Date
Thorsrud, Marius	BANKID	2023-03-29 14:55

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.



GRI index




Statement of use Norske tog has reported in accordance with the GRI Standards for the period 01.2022-12.2022.
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 AS	14-15				
	2-2 Entities included in the organization's sustainability reporting	Dette er Norske tog AS	14-15				
	2-3 Reporting period, frequency and contact point	Om bærekraftsrapporten	77				
	2-4 Restatements of information	No restatements from last years' report	N/A				
	2-5 External assurance	Om bærekraftsrapporten <u>Vedlegg E: Informasjon om ekstern revisjon</u>	77				
	2-6 Activities, value chain and other business relationships	Norske togs rolle i jernbanesektoren Dette er Norske tog AS Kunder Samarbeid i verdikjeden Sirkularitet i hele togets livsløp <u>Vedlegg G: Sentrale leverandører til Norske tog i 2022</u>	4 14-15 26 90-98 82-89				16.3, 16.6, 16.7
	2-7 Employees	<u>Likestillingsredegjørelse</u>					
	2-8 Workers who are not employees	Spisskompetent og mangfoldig organisasjon	101-105	c)	Information unavailable/incomplete	Norske tog has no previous reports on these statistics, thus not possible to compare.	
	2-9 Governance structure and composition	Eierstyring og selskapsledelse	64-72				
	2-10 Nomination and selection of the highest governance body	Eierstyring og selskapsledelse	64-66				
	2-11 Chair of the highest governance body	Tabell 2: Norske togs styre	67				
	2-12 Role of the highest governance body in overseeing the management of impacts	Eierstyring og selskapsledelse	64-72				






GRI standard	Disclosure	Location	Page	Requirement(s) omitted	Reason	Explanation	SDG target and sub target
General disclosures							
GRI 2: General Disclosures 2021	2-13 Delegation of responsibility for managing impacts	Satsing på bærekraft-kompetanse Eierstyring og selskapsledelse	63 64-72				
	2-14 Role of the highest governance body in sustainability reporting	Eierstyring og selskapsledelse Om bærekraftsrapporten & Bærekraft i Norske tog	64-72 77				
	2-15 Conflicts of interest	Valgkomité	65				
	2-16 Communication of critical concerns	<u>Likestillingsredegjørelse</u>					
	2-17 Collective knowledge of the highest governance body	Styrets arbeid	68				
	2-18 Evaluation of the performance of the highest governance body	Evaluering av styrets arbeid	70				
	2-19 Remuneration policies	Godtgjørelse til styret & Godtgjørelse til ledende ansatte i selskapet	71				
	2-20 Process to determine remuneration			a, b	Information unavailable/incomplete	Norske tog does not have a dedicated process to determine remuneration.	16.3, 16.6, 16.7
	2-21 Annual total compensation ratio	<u>Likestillingsredegjørelse</u>					
	2-22 Statement on sustainable development strategy	Administrerende direktørs kommentar Styrets årsberetning	21-22 109-110				
	2-23 Policy commitments	Samarbeid i verdikjeden <u>Redegjørelse etter åpenhetsloven</u>	90-98				
	2-24 Embedding policy commitments	Samarbeid i verdikjeden <u>Redegjørelse etter åpenhetsloven</u>	90-98				
	2-25 Processes to remediate negative impacts	Samarbeid i verdikjeden <u>Redegjørelse etter åpenhetsloven</u>	90-98	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>	62				
	2-27 Compliance with laws and regulations	Anskaffelser, integritet og antikorrupsjon	62	b	Not applicable	No instances of non-compliance, fines or other sanctions.	

GRI standard	Disclosure	Location	Page	Requirement(s) omitted	Reason	Explanation	SDG target and sub target
General disclosures							
GRI 2: General Disclosures 2021	2-28 Membership associations	Kompetanseutvikling er viktig for medarbeiderne i Norske tog	102-103				
	2-29 Approach to stakeholder engagement	Bærekraft i Norske tog Samarbeid i verdikjeden	77-80 90-98				16.3, 16.6, 16.7
	2-30 Collective bargaining agreements	Likestillingsredegjørelse		b	Not applicable		
Material topics							
GRI 3: Material Topics 2021	3-1 Process to determine material topics	Bærekraft i Norske tog	77-80				
	3-2 List of material topics	Bærekraft i Norske tog	80				
201 Economic performance							
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	Eierstyring og selskapsledelse Styrets årsberetning Årsregnskap	64-72 109-113 117-145				 
	201-1 Direct economic value generated and distributed	Årsregnskap	117-145				
GRI 201: Economic Performance 2016	201-2 Financial implications and other risks and opportunities due to climate change	Grønne investeringer i persontransporten	99-101				8.1, 8.2, 9.1, 9.4, 9.5
	201-3 Defined benefit plan obligations and other retirement plans	Årsregnskap Vedlegg F: Ansattfordeler	117-145				
	201-4 Financial assistance received from government	Forretningsmodell Grønne investeringer i persontransporten	15 99-101				
204 Procurement practices							
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	Samarbeid i verdikjeden Vedlegg G: Sentrale leverandører til Norske tog i 2022	90-98				
GRI 204: Procurement Practices 2016	204-1 Proportion of spending on local suppliers	Anskaffelsesrutiner	97				8.5
205 Anti-corruption							
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	Anskaffelser, integritet og antikorrupsjon	62-63				
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

GRI standard	Disclosure	Location	Page	Requirement(s) omitted	Reason	Explanation	SDG target and sub target
205 Anti-corruption							
GRI 205: Anti-corruption 2016	205-2 Communication and training about anti-corruption policies and procedures	Anskaffelser, integritet og antikorrupsjon	62-63	a, c, d	Information unavailable/incomplete	Lack of precise/detailed data/information. d) No board members have received training.	 16.5
	205-3 Confirmed incidents of corruption and actions taken				Not applicable	No incidents related to corruption.	
301 Materials							
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	Sirkularitet i hele togets livsløp	82-89	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 301: Materials 2016	301-1 Materials used by weight or volume	Figur 10: Materialer i tog fasen inn i 2022 Vedlegg D: Materialer og avfall	85				8.4, 12.2, 12.5
	301-2 Recycled input materials used	Ny metodisk tilnærming til informasjon om materialene i togene som fases inn og ut	84				
	301-3 Reclaimed products and their packaging materials			301-3	Not applicable	Trains do not have packaging.	
302 Energy							
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	Sirkularitet i hele togets livsløp	82-89	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 6: Energiforbruk 2022 Vedlegg C: Klimaregnskap	88	d	Not applicable	d) Norske tog does not sell electricity, heat, cooling or the like.	12.2, 13.1
	302-2 Energy consumption outside of the organization	Tabell 6: Energiforbruk 2022 Vedlegg C: Klimaregnskap	88				
	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.	

GRI standard	Disclosure	Location	Page	Requirement(s) omitted	Reason	Explanation	SDG target and sub target
305 Emissions							
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	Sirkularitet i hele togets livsløp Satsing på bærekrafts-kompetanse Grønne investeringer i persontransporten <u>Vedlegg C: Klimaregnskap</u>	82-89 63 99-101	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.	
	305-1 Direct (Scope 1) GHG emissions	Bedre oversikt over utslipp i verdikjeden <u>Vedlegg C: Klimaregnskap</u>	86-88	d	Information unavailable/incomplete	There is not yet a baseline year set for calculations.	
	305-2 Energy indirect (Scope 2) GHG emissions	Bedre oversikt over utslipp i verdikjeden <u>Vedlegg C: Klimaregnskap</u>	86-88	d	Information unavailable/incomplete	There is not yet a baseline year set for calculations.	
	305-3 Other indirect (Scope 3) GHG emissions	Bedre oversikt over utslipp i verdikjeden <u>Vedlegg C: Klimaregnskap</u>	86-88	e	Information unavailable/incomplete	There is not yet a baseline year set for calculations.	12.4, 13.1
GRI 305: Emissions 2016	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	82-89	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.	
	306-1 Waste generation and significant waste-related impacts	Sirkularitet i hele togets livsløp	82-86				
	306-2 Management of significant waste-related impacts	Sirkularitet i hele togets livsløp	82-86	c	Information unavailable/incomplete	Processes to collect and monitor waste-related data not disclosed.	
GRI 306: Waste 2020	306-3 Waste generated	Figur 11: Materialer levert som avfall som ble faset ut i 2022 Sirkularitet i hele togets livsløp <u>Vedlegg D: Materialer og avfall</u>	85 82-86				11.6, 12.4, 12.5

GRI standard	Disclosure	Location	Page	Requirement(s) omitted	Reason	Explanation	SDG target and sub target
306 Waste							
GRI 306: Waste 2020	306-4 Waste diverted from disposal	Figur 11: Materialer levert som avfall fra tog som ble faset ut i 2022 Figur 12: Avfallsbehandling av materialer fra utfasede togsett i 2022 Sirkularitet i hele togets livsløp <u>Vedlegg D: Materialer og avfall</u>	85 85 82-86	b, d	Information unavailable/incomplete	Data not compiled and broken down for hazardous waste.	 
	306-5 Waste directed to disposal	Figur 12: Avfallsbehandling av materialer fra utfasede togsett i 2022 Sirkularitet i hele togets livsløp <u>Vedlegg D: Materialer og avfall</u>	85 82-86	b, c, d	Information unavailable/incomplete	No waste directed to disposal according to available data. Hence b, c, d; breakdown of data not irrelevant.	11.6, 12.4, 12.5
308 Supplier environmental assessment							
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	Sirkularitet i hele togets livsløp Samarbeid i verdikjeden	82-89 90-98				
	308-1 New suppliers that were screened using environmental criteria	Anskaffelsesrutiner	97				
GRI 308: Supplier Environmental Assessment 2016	308-2 Negative environmental impacts in the supply chain and actions taken	Sirkularitet i hele togets livsløp Samarbeid i verdikjeden	82-89 90-98	a, b, d, e	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>	101-105	e) iv.	Information unavailable/incomplete	No specific lessons learned or embedded in policies or routines.	
	401-1 New employee hires and employee turnover	<u>Likestillingsredegjørelse</u>					
GRI 306: Waste 2020	401-2 Benefits provided to full-time employees that are not provided to temporary or part-time employees	<u>Vedlegg F: Ansattfordeler</u>					
	401-3 Parental leave	<u>Likestillingsredegjørelse</u>		c, d, e	Not applicable	Information not compiled.	5.1, 5.4, 8.5, 8.6

GRI standard	Disclosure	Location	Page	Requirement(s) omitted	Reason	Explanation	SDG target and sub target
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	101-105 62-63				
		Likestillingsredegjørelse					
GRI 404: Training and Education 2016	404-1 Average hours of training per year per employee			404-1	Information unavailable/incomplete	Information not compiled.	
	404-2 Programs for upgrading employee skills and transition assistance programs	Spisskompetent og mangfoldig organisasjon	101-105				5.1, 8.2, 8.5
	404-3 Percentage of employees receiving regular performance and career development reviews	Kompetanseutvikling er viktig for medarbeiderne i Norske tog	102				
405 Diversity and equal opportunity							
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	Spisskompetent og mangfoldig organisasjon	101-105				
		Likestillingsredegjørelse					
GRI 405: Diversity and Equal Opportunity 2016	405-1 Diversity of governance bodies and employees	Likestillingsredegjørelse					
	405-2 Ratio of basic salary and remuneration of women to men	Likestillingsredegjørelse		a	Confidentiality constraints	Information disclosed, but there not sufficient number to present numbers for each employee category. Norske tog discloses results for two categories; with or without management responsibilities.	5.1, 5.5, 8.5
414 Supplier social assessment							
GRI 3: Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	Samarbeid i verdikjeden	90-98				
GRI 414: Supplier Social Assessment 2016	414-1 New suppliers that were screened using social criteria	Anskaffelsesrutiner	97				
	414-2 Negative social impacts in the supply chain and actions taken	Samarbeid i verdikjeden Redegjørelse etter åpenhetsloven	90-98	d, e		Data for number or share of suppliers not compiled.	8.8, 16.1



Tabeller, figurer og bilder

Tabeller

1. Finansielle nøkkeltall	14
2. Norske togs styre	67
3. Bærekraft – Norske togs interessenter og relaterte tema	78
4. Norske togs mål og indikatorer for sirkularitet i hele togets livsløp	82
5. Klimaregnskap for scope 1-3 for Norske tog 2022	87
6. Energiforbruk 2022 i Norske tog sin verdikjede	88
7. Norske togs mål og indikatorer for samarbeid i verdikjeden	90
8. Norske togs mål og indikatorer for grønne investeringer	99
9. Norske togs mål og indikatorer for medarbeidere	102

Figurer

Norske togs flåte	2
Norske togs rolle i jernbanesektoren	4
Trafikpakke 1	5
Trafikpakke 2	6
Trafikpakke 3	7
Øst 1	8
Øst 2	9
Milepæler	13
Forretningsmodell	15
Våre mål	24
Slik jobber Norske tog for å gjøre det attraktivt å ta toget	29
Organisasjonskart	59
Figur 1: Medarbeidere og årsverk	60
Figur 2-4: Andel kvinner og antall nasjonaliteter	60
Figur 5-6: Sykefravær og medarbeidertilfredshet	61
Figur 7: Vesentlige tema for Norske tog og deres betydning	80
Figur 8: Fokusområder i Norske togs bærekraftsstrategi	81
Figur 9: Materialer i togets ilvsløp	84
Figur 10: Materialer i tog faset inn i 2022	85
Figur 11: Materialer levert som avfall fra tog som ble faset ut i 2022	85
Figur 12: Avfallsbehandling av materialer fra utfasede togsett i 2022	85
Figur 13: Scopes inkludert i Norske togs klimaregnskap	87
Figur 14: Utslipp per aktivitet i klimaregnskap for Norske tog, scope 3 i 2022	88
Figur 15: Antall innleide årsverk	105

Bilder

Norges nye fjerntog – FLIRT Nordic Express	Omslag
Togbrems	10
Bergensbanen	18
Øystein Risan	20
Type 74	23
Togentusiaster	31-39
Togperrong på Oslo S	41
Type 75	42
Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård	43
Illustrasjoner av nye lokaltog	45
Flatbed liggestoler (øverst)	47

Liggestoler fra Bocard (nederst)	47
Sovekupeer på nye fjerntog	48
Bergensbanen	49
Teknologi og data	51
Midtlivsoppgradering av type 72	53
Helene Irgens Hov	55
Automatkobbel på Type 74	56
Ledergruppen i Norske tog	59
Eirik Jenssen	63
Styret i Norske tog	66
Type 76	69
Type 75-2	70
Kvalitetskontrollere	73
Lok understell	74
Gjenvinning	83
Type 93	93
Kvalitetskontroller	95
Togparkering	97
Type 76	98
Kvalitetskontroller	100
Ansatte på kontoret	103
FLIRT-tog	104
Kontrollpanel	106
Kontrollpanel	114
Togskinner	159
Norges nye fjerntog – FLIRT Nordic Express	omslagsside bak

Konsept, design og produksjon:

Uniform, Hyper

Rådgivning og tekst:

Zynk

Foto Benjamin Ward

side 23 (Type 74)
side 30-39 (togentusiaster)
side 51 (vedlikehold)
side 53 (togfornyelse – øverst)
side 55 (bærekraftsrådgiver)
side 63 (kvalitetskontroller)
side 73 (kvalitetskontrollere)
side 95 (kvalitetskontroller)
side 97 (togparkering)
side 100 (kvalitetskontroller)
side 104 (FLIRT)
side 159 (Togskinner)

Foto Norske tog:

side 43 (samferdselsminister)
side 53 (togfornyelse – nederst til venstre)

Foto Alstom:

side 41 (nye lokaltog)
side 53 (togfornyelse – nederst til høyre)

Foto Stian Hagebakken:

side 66 (styret)

Foto Eknes:

side 47 (flatbed liggestoler)

Foto Anita Arntzen:

side 47 (montering liggestoler)

Foto Hampus Lundgren:

side 10 (togbrems)
side 56 (automatkobbel)
side 74 (lok understell)
side 83 (gjenvinning)
side 103 (kontor)
side 106 (kontrollpanel)
side 114 (kontrollpanel)

Foto Øyvind Haug:

side 18 og 49 (Bergensbanen)

Foto Mads Kristiansen:

side 41 (togperrong)
side 42 (FLIRT)

Foto Erland Rasten:

side 70 (Type 75-2)
side 93 (Type 93)
side 98 (Type 76)

Foto/illustrasjon Stadler:

Omslag (nye fjerntog)
side 48 (sovekupéer)
side 69 (Type 76)

Trykk:

RK Grafisk



Norske tog AS

Besøksadresse
Drammensveien 35, 0271 Oslo

Postboks
Postboks 1547 Vika, 0117 Oslo

E-post
post@norsketog.no

Web
norsketog.no