

Årsmelding 2011 for Norsk Bane AS

1. Formål og eiere

Norsk Bane AS arbeider for et nasjonalt høyhastighets-banenett i Norge. Selskapet har utviklet et flerbrukskonsept for langdistanse-, regional-/InterCity- og godstrafikk tilpasset norske forhold og behov, med detaljerte traséplaner, økonomiske beregninger og samfunnsmessige analyser. Norsk Banes største eiere er kommunene Vinje, Suldal, Sauda, Odda og Bykle, samt Rogaland fylkeskommune, som til sammen står for 57 % av aksjekapitalen. I tillegg har selskapet 22 andre offentlige og 323 private eiere. 18 av de private aksjonærene har aksjer for minst kr 50 000 hver.

2. Forholdet til Jernbaneverkets høyhastighetsutredning

Siden Jernbaneverkets (Jbv) høyhastighetsutredning ble fullført ved årsskiftet 2011/2012, har det vært naturlig å vie en del plass i årsmeldingen til denne og til forholdet til Deutsche Bahns (DB) utredning. Som eget vedlegg følger en oversikt over noen hovedinnvendinger vi har til Jbvs utredning.

Jfr. fjorårets årsmelding, har Norsk Bane AS (NB) fra starten av tatt mange initiativ overfor Jbv med ønske om å bidra til en positiv dialog, konstruktive innspill og best mulig utvikling av utredningsarbeidet. Prosessen ble imidlertid vanskelig. Jbv la premisser for deres utredning vi anså som metodisk og samfunnsmessig uforsvarlig og helt i strid med de føringene Stortinget hadde gitt i Nasjonal Transportplan 2010 - 2019 (NTP). Stortinget ba spesielt om utredning av høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept for langdistanse-, regional- og godstrafikk og et godt nok beslutningsgrunnlag i god tid før 2013 med "bygging av høyhastighetsbane som siktemål".

Bruk av vår utredning med DB kunne sikret en effektiv oppfølging av Stortingets vedtak, men Jbv viste seg lite interessert i en dialog om dette. Og slik Jbv la opp utredningen, ble det heller ikke mulig for oss å delta i de to anbudskonkurransene for fase 2 og 3 som ble utlyst¹. Det ville heller ikke DB. Ingen andre internasjonale firma la heller inn egne anbud for utredningens fase 3, noe som i seg selv gir et kraftig signal om den utredningsprosessen Jbv la opp til².

Noen problemer knyttet til Jbvs utredning

Jbv begrenset bl.a. utredningen til fire alternativ man skulle bruke like mye tid på. De tre første var ulike oppgraderinger av dagens jernbanenett til beste reisetid 4 1/2 time til/fra Oslo (som ikke er høyhastighet), mens lyntog kun skulle utredes på separate baner. Ordinær godstrafikk var utelatt fra markedsvurderingene, mens antall stasjoner var begrenset til 1 - 4 per strekning.

NB advarte mot at organiseringen og premissene fra Jbv ville gi et dårlig utgangspunkt for å utvikle gode løsninger med positive økonomisk resultat og viktige samfunnsmessige effekter. Samtidig advarte vi mot at Jbvs utredningsopplegg ville bli dyrt og lite effektivt,³ og neppe ville gi det detaljerte beslutningsgrunnlaget Stortinget hadde bedt om. Alt dette har vist seg å stemme.

Kostnadsrammen for utredningen ble overskredet, fra 50 til 80 mill. kr, men dessverre fremdeles uten å gi holdbare resultater. F.eks. ble trasévurderingene utført på kart i målestokk 1 : 50 000. Under presentasjonen 26.01.12 omtalte konsultentselskapene selv dette som kun grove korridor-søk og ikke traséforslag, og sa at slike søk heller ikke er egnet for konklusjoner om prioritert utbygging, etc.⁴ De gir heller ikke noe grunnlag for beregninger av reisetider, kostnader, med mer.

¹ Fase 1 var primært en oppsummering av utredninger som allerede var foretatt og ingen ny utredning.

² Våre innvendinger til fase 3 er oppsummert i 10 punkt, i notatet <http://norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=177>.

³ Sweco, som utredet traseer mot vest, skriver i sin hovedrapport fra nov. 2011, kap. 9.1, at de med fase 3 ikke kunne bygge på fase 2 som forutsatt, men måtte "starte arbeidet mer eller mindre på nytt, direkte fra mandatet gitt 19.02.10". Dette advarte vi mot allerede før utlysningen av fase 2, jfr. <http://www.norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=155>

⁴ Likevel er det nettopp det Jbv gjør når de foreslår videre utredninger med bare Oslo - Kristiansand - Stavanger.

Stortinget og NB gjorde ulike forsøk på å få Jbv til å endre utredningen i retning av vedtaket i NTP 2010 - 2019. Våren 2011 gikk Jbvs prosjektleder, Stillesby, ut i media og ga inntrykk av at de ville endre utredningsopplegget og ta med godstrafikk og mer underveistrafikk. Resultatet ble likevel en utredning uten godstrafikk, med kun 3 - 4 stasjoner underveis⁵ og der InterCity-trafikken ikke var integrert i høyhastighetsbanene. Dette ga selvsagt store utslag i de bedrifts- og samfunnsøkonomiske analysene. For banene DB har planlagt, utgjør f.eks. godstrafikken ca. 1/3 av inntektene. Videre har DB 18 - 20 stasjoner underveis (i et varierende stoppemønster) og et driftskonsept som integrerer langdistanse-, regional- og IC-trafikk. Jbv har derimot definert og bestilt et helt annet opplegg, med forutsigbart langt dårligere resultater.

Jbv har også lagt inn fordyrende og kompliserende planforutsetninger⁶ for høyhastighetsbanene. Likevel blir det feil å hevde at et nasjonalt banenett vil koste 1000 mrd. kr. Da har en summert kostnadene for flere alternative varianter av samme strekning. Jbv har likevel ikke korrigert dette før det ble kommentert av oss, og Jbv på spørsmål fra Dagsavisen oppga ca. 600 mrd. kr som et mer reelt tall. DB kommer til lavere tall enn dette bl.a. pga. grundige søk etter gode traséløsninger (på kart i målestokk 1 : 5.000 og bedre) og enkelte andre planforutsetninger.

Videre brukte Jbv andre beregningsmåter for klimaeffekt enn de ellers bruker, noe som ga 4 - 5 ganger dårligere klimareultat enn modellen de brukte i IC-utredningen. I tillegg kommer virkningene av at Jbv har utelatt godstrafikk, som hos DB utgjør ca. halvparten av klimaeffektene, og har lite underveistrafikk overført fra bil, som hos DB utgjør ca. en fjerdedel av klimaeffektene.

1000 mrd. kr og negativt for miljøet?

Inntrykket som folk satt igjen med etter presentasjonen av Jbvs utredning, var at høyhastighetsbaner vil koste 1000 mrd. kr, være grovt ulønnsomme og gi klimabalanse⁷ først etter 30 - 60 år.

- Så viser det seg at hvis Jbv brukte samme beregningsmåte for klimaregnskapet som for IC-utredningen og NTP for øvrig, ville det vært klimabalanse etter 6 - 15 år, og langt tidligere om man hadde tatt med godstrafikk, mer underveistrafikk, samt flere andre faktorer.
- Så viser det seg at Jbv, selv med langt høyere utbyggingskostnader enn DB, heller ikke kommer opp i en totalsum på 1000 mrd. kr, men snarere 600 - 700 mrd. kr.
- Og så er det negative samfunnsøkonomiske resultatet en direkte konsekvens av at Jbv bl.a. har utelatt godstrafikk, ikke inkludert IC-trafikk og begrenset underveistrafikken til et minimum - på tross av Stortingets føringer om det motsatte.

Alt dette gir grunn til å spørre hvor egentlig Jbv ville med sin lyntogutredning. Like etter slapp for øvrig Jbv sin utredning om IC-nettet, som også kom til svært negative samfunnsøkonomisk resultater, men som ble presentert på en helt annen måte og etterlot et helt annet inntrykk i media.

Positiv driftsøkonomi peker likevel i retning av DBs konklusjoner

Det er likevel grunn til å merke seg at Jbvs høyhastighetsutredning, på tross av alle negative forutsetninger, likevel konkluderte med et positivt driftsresultat for alle de 13 vurderte korridorene, unntatt Bergen - Stavanger via Stord. Et slikt driftsresultat, der inntektene dekker løpende drift og vedlikehold av tog og baner, var derimot ikke beregnet for IC-strekningene.

Herfra er ikke veien lang til de positive konklusjonene i DBs utredning. Jbv konkluderte med et driftsoverskudd, men som ikke var stort nok til å betale ned investeringskostnadene. Når DBs flerbrukskonsept gir langt større inntekter pga. godstrafikk og langt større persontrafikk⁸, gir det igjen et større overskudd, som også gir mulighet til å betale ned investeringer. I tillegg kommer DB til lavere anleggskostnader, se ovenfor.

⁵ Eneste unntaket er Oslo - Kristiansand - Stavanger, med 7 stasjoner underveis.

⁶ Bl.a. hastigheter for 270 - 300 km/t, mot 250 eller 330 km/t hos Jbv. Videre har DB f. eks. ett løp (med to spor) i korte tunneler, og to separate løp i tunneler over 1 km. Jbv har stilt krav om to separate løp også for alle korte tunneler. Dette gir også bredere og dyrere dagstrekninger og bruer, da banen ikke kan svinge ut og inn hele tiden.

⁷ Antall år før reduserte årlige klimautslipp ved trafikkoverføring til bane har kompensert utslippene ved utbyggingen.

⁸ Dette gjelder ikke bare IC- og regionaltrafikk, men også endepunktstrafikk pga. synergieffektene, bl.a. i form av høyere frekvens.

Etter DBs beregninger vil banen Oslo - Trondheim/Ålesund via både Hamar og Gjøvik, med sammenkobling ved Moelv, gi et positivt samfunnsøkonomisk nytte/kost-forhold på 1,51⁹ og være nedbetalt i løpet av 30 år, med en årlig rente på 2,9 %. Banen Oslo - Bergen/Haugesund/Stavanger via Haukeli vil gi et positivt samfunnsøkonomisk nytte/kost-forhold på 1,77 og være nedbetalt i løpet av 30 år med en årlig rente på 3,3 %. Til sammenligning har Statens pensjonsfond utland, eller oljefondet, gitt en gjennomsnittlig årlig avkastning på 2,42 % fra 1.1.1998 fram til utgangen av 2011. Oljefondet lånte i 2011 ut penger til tyske samferdselsprosjekt til en rente på 1,8 % pr år.

Møte med Stillesby 31. mars 2011. Nytt forsøk på samarbeid. Men dessverre uten positivt resultat.

31.03.2011 hadde NB et møte på vårt kontor med prosjektleder for Jbvs høyhastighetsutredning, Tom Stillesby, og innleid rådgiver Ove Skovdahl (fra Railconsult). NB deltok med administrasjonen og inviterte også med prof. dr. juris Ørnulf Rasmussen og konsulent Gro Linn Gamst.

Tema var om og på hvilken måte NBs utredninger kunne komme Jbvs utredning til nytte. Jbv fikk en grundig gjennomgang av vår utredning med DB og ble vist en rekke eksempler på omfang og detaljeringsnivå i traséforslag, kostnadsberegninger, m.m. Det ble også gjort inngående greie for tekniske forutsetninger, markedsanalyser og konsept som ligger til grunn for DBs anbefalinger. Stillesby sa seg meget fornøyd med gjennomgangen og kommenterte at vår utredning med DB på viktige områder var langt mer detaljert og omfattende enn den utredningen Jbv selv arbeidet med¹⁰. Stillesby tok deretter opp spørsmålet om å kunne anvende og kjøpe vår utredning - og å engasjere NB i det videre arbeidet. NB stilte seg åpent til dette.

Det ble ikke forhandlet om pris, da det var en sak som måtte avklares med styret i NB. Det var dessuten enighet i møtet om at Jbv skulle komme med et prisforlag. Det viser også etterfølgende mailveksling. NB ble bedt om å lage et notat om vår utredning, som ble sendt 07.04.11. Mailvekslingen viser at NB hele veien var innstilt på en positiv dialog og avventet videre oppfølging fra Jbv. Saken drøyd imidlertid fra Jbv, inntil Stillesby i mail 20.05.11 avbrøt prosessen og skrev at Jbv likevel "ikke vil starte forhandlinger med Norsk Bane AS om kjøp av deres produkter eller tjenester" fordi vår utredning angivelig var mer detaljert enn Jbv hadde behov for. Det synes noe underlig. Et av hovedproblemene med Jbvs utredning er jo bl.a. for grove traséundersøkelser.

Påstander fra Stillesby som ikke medfører rihtighet.

Under pressekonferansen om Jbvs høyhastighetsutredningen 25.01.12 (hvor NB ikke var til stede), kom Stillesby plutselig med et voldsomt angrep på NB og påstod at NB skal angivelig ikke skulle ha ønsket å samarbeide eller bidra med materiell fra vår utredning med DB til Jbvs høyhastighetsutredning. Det er grunn til å spørre hvilke motiver som ligger til grunn for slike usannheter. Heldigvis kan NB dokumentere at Stillesby sine påstander er feil, både gjennom bevart mailveksling og andre som var til stede på møtet 31.03.11.

Prof. Rasmussen sendte et eget brev ang. dette til samferdselsministeren, hvor han bl.a. skriver: "Det bildet Stillesby gir media av møtet og hva som kom frem der, er det ikke mulig for meg å gjenkjenne. Hvis Stillesbys beskrivelse blir lagt til grunn i den videre behandling, er det min frykt at Stortinget kan bli villedet". NB har også funnet det nødvendig å kommentere saken på våre nettsider¹¹. Der finnes hele mailvekslingen med Stillesby og brevet fra prof. Rasmussen.

3. Viktig helhetstenkning: InterCity-nettet som del av høyhastighetsnettet

At Jbv fikk oppdraget til høyhastighetsutredningen, til tross for samferdselspolitikernes ønske om det motsatte, var særlig begrunnet med at Jbv da kunne se InterCity- og høyhastighetsutredningen i sammenheng. I realiteten gjorde Jbv det motsatte. InterCity-strekninger på Østlandet og høyhastighetsbaner ble behandlet som to separate transportsystemer og ikke som et integrert nett, slik DB har gjort.

⁹ Angir at samfunnet får en samlet gevinst/nytte på 1 kroner og 51 øre for hver krone som investeres.

¹⁰ Prof. dr. juris. Rasmussen, skrev senere i brev til statsråd Kleppa at Stillesby ikke hadde "noe spørsmål som ikke ble tilfredsstillende besvart" og at "den informasjon han ble vist, beskrev Stillesby selv som grundigere og mer presis enn den hans egen utredning ville komme til å presentere." Se <http://www.norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=196>

¹¹ <http://www.norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=196>

I januar 2011 kom Jbvs mulighetsstudie for IC-området. Denne ble fulgt opp med en konseptvalg-utredning (KVU) i februar 2012. Begge utredningene viser sterkt negative samfunnsøkonomiske resultater¹² og negativ driftsøkonomi med store årlige subsidiebehov. Først en kombinasjon med høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept vil kunne skape en positiv økonomi i IC-nettet.

Imidlertid er det neppe mulig å bygge høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept videre fra IC-nettet Jbv har planlagt. Jbv har dimensjonert IC-strekningene for 200 - 250 km/t, med mange flaskehalsar for langt lavere fart. Det er heller ikke lagt til rette for et fleksibelt stoppemønster. Taper man slik 20 - 30 minutt i forhold til DBs planer, utgjør det ca. 5 - 7 færre stasjonsopphold underveis; alternativt forlenges reisetiden og konkurranseevnen svekkes i forhold til fly. Begge deler reduserer markedsgrunnlaget og gir færre avganger, med mindre mulighet til å variere stoppemønsteret. Færre stasjoner gir også færre muligheter for at persontogene kan kjøre forbi mindre raske godstog, noe som vil svekke mulighetene til samdrift av person- og godstog på dagtid.

Slik fører Jbvs planer til en negativ spiral som undergraver mulighetene for et flerbrukskonsept, med de gevinstene DB har vist. Med DBs planer vil hele landet nyte godt av investeringene, samtidig som også IC-reisende på Østlandet vil få et bedre tilbud, med både kortere reisetider og flere avganger pga. synergieffektene som oppstår ved en samordnet planlegging og utbygging.

DBs planer vil også gi en balansert utvikling i hele landet, mens nye baner kun for IC-trafikken på Østlandet sannsynligvis bare vil forsterke dagens sentraliseringstendenser, med bl.a. utarming av distriktene og et sterkt utbyggingspress i hovedstadsområdet som konsekvens. Det er også først når det realiseres reelle miljøvennlige alternativ til langdistansetrafikk med fly, bil og trailer at man oppnår de store effektene for klima og trafikkssikkerhet. Høyhastighetsbanene Oslo - Trondheim/ Ålesund og Oslo - Bergen/Haugesund/Stavanger vil alene gi reduserte klimautslipp på ca. 1,4 mill. tonn CO₂ pr år etter DBs beregninger.

Med helhetlige baneprosjekter for både IC-, regional-, langdistanse- og godstrafikk kan man altså oppnå en vinn/vinn-situasjon for hele landet, samt god samfunnsøkonomi og positive driftsresultat som vil kunne betale ned investeringer i løpet av 30 år. Denne muligheten bør ikke forspilles.

4. Regionale prosesser og ferdigstilling av nye delrapporter

Siden det ikke var mulig å delta i Jbvs høyhastighetsutredning, og fordi vi var bekymret for resultatene av Jbvs utredningsopplegg, fant NB det riktig å arbeide videre med vår utredning med DB som et faglig alternativ og korrektiv til Jbvs utredning. Vi måtte da også jobbe videre med alternativ finansiering gjennom regionale prosesser for ferdigstilling og publisering av stadig større deler av DBs utredning.

Mest til rette lå dette i områder der DB hadde identifisert interessante strekninger, men som Jbv hadde utelatt. Det gjaldt særlig Møre og Romsdal, Oslo - Trondheim via Gjøvik (med påkobling til ny Dovrebane ved Moelv) og Oslo - Stockholm via Ski og Indre Østfold. I områder som var inkludert i Jbvs utredning, var det i 2011 vanskeligere å få finansiert en alternativ utredning, da mange nok ville vente og se resultatene av Jbvs utredning. Da Jbv våren 2011 varslet at de nå også ville inkludere underveis- og godstrafikk, slik vi hadde bedt om hele tiden, skapte det vel også nye forventninger til Jbvs utredning, selv om dette ved fremleggelsen av Jbvs utredning i januar 2012 viste seg ikke å være riktig, og at om utredningsopplegget i realiteten ikke var blitt endret.

Rapport for Møre og Romsdal

Møre og Romsdal ble utelukket allerede i mandatet til Jbvs høyhastighetsutredning, uten noen begrunnelse. Det førte til at politikere og næringsliv allerede i 2010 så behovet for en alternativ utredning med DB for å få vurdert mulighetene for en høyhastighetsbane til fylket. Sommeren og høsten 2010 ble det etablert et spleiselag mellom fylkeskommunen, kommuner og næringsliv for et tilskudd på 1 mill. kr til en slik utredning.

¹² Mulighetsstudien for Østfold- og Vestfoldbanen viser et negativt nettonytte-/kost-forhold på hhv. -0,93, og -0,83. KVU-utredningen viser -0,27, -0,40 og -0,67 for hhv. Østfold-, Dovre- og Vestfoldbanen, men da har Jbv holdt 38,5 mrd. kr av i alt 130 mrd. kr utenfor kostnadsberegningene. Det gjelder 18,1 mrd. kr Oslo - Ski, 6,2 mrd. kr Farriseidet - Porsgrunn, 5,2 mrd. kr Holm - Holmestrand - Nykirke, 4,7 mrd. kr Sandbukta - Såstad og 4,3 mrd. kr Langset - Kleverud.

Utredningens resultater¹³ ble presentert av DBs prosjektleder Ottmar Grein i et frokostseminar 09.02.11, der det også var innlegg fra NB og flere sentrale næringslivsfolk og politikere. Vi hadde også lagt vekt på gode rammer rundt møtet, med en fin innbydelse, annonser, og en etterfølgende workshop om veien videre. Dette ble muliggjort gjennom ulike tilskudd som også dekket innleid bistand fra Gro Linn Gamst. Møtet ble en suksess og kan være en god mal for tilsvarende møter andre steder.

Workshopen førte til dannelse av Lyntogforum Møre og Romsdal med representanter fra ledelsen i alle kommuner ved traseen, fylkeskommunen og flere sentrale næringslivsledere, med NB som sekretariat. NBs faglige bistand og informasjonsarbeid godtgjøres med 300.000 kr per år, fra 2011 til 2013. Det er videre lagt en plan for informasjonstiltak, supplerende intervjuundersøkelser for hhv. gods¹⁴- og persontrafikk og sikring av traséer med sikte på at Møre og Romsdal blir med i Stortingets NTP-vedtak i 2013. Planen har en kostnadsramme på 5 mill. kr. Foreløpig er det kommet inn tilsagn om 1,751 mill. kroner. Lyntogforum Møre og Romsdal har et ønske om et bredt samarbeid regionalt og nasjonalt for gjennomslag av planene utviklet med DB.

Rapport Oslo - Hadeland - Gjøvik - Moelv, samt ny resultatrapport Oslo - Trondheim/Ålesund.

Rett før sommeren 2011, ble det etablert et spleiselag på 1 million kr mellom Gjøvikregionen (som også inkluderte kommuner og næringsliv), Ringsaker kommune og næringsliv i Lillehammer for utredning av en høyhastighetsbane på vestsiden av Mjøsa, samt publisering av traséforslaget i Oppland fylke sør for Lillehammer stasjon, og i Ringsaker kommune¹⁵. Da støtten til vår utredning med DB ble kjent, gikk Jbv ut i media og sa at også de nå ville utrede dette. Gjøvikregionen gikk likevel for utredning med DB.

DBs utredning ble presentert av prosjektleder Grein, sammen med NB, på et godt besøkt frokostmøte 28.10.11 i Gjøvik, i regi av Gjøvikregionen. De inviterte også Stillesby til møtet, men han ønsket ikke å komme. DBs utredning ble godt mottatt og fikk god dekning i lokale media. Den ble inndelt i tre rapporter som alle kan lastes ned på våre nettsider.¹⁶

DBs forslag for Oslo - Hadeland - Gjøvik - Moelv inkluderer bla. et ringformet togtilbud rundt Mjøsa og en avgreining nord for Harestua til Jevnaker, Hønefoss og Bergensbanen. Avgreiningen vil forkorte reisetiden til og fra Oslo omtrent like mye som en Ringeriksbane via Sandvika, men vil også åpne for togtilbud Oslo - Jevnaker - Hønefoss - Vikersund - Hokksund - Drammen - Oslo.

En høyhastighetsbane via Gjøvik vil påvirke trafikk og økonomi i hele nettverket Oslo - Trondheim /Ålesund og medførte oppdatering av alle resultatene. Samtidig justerte DB anslaget for trafikkveksten. I utredningen fra 2009 hadde DB regnet svært forsiktig med en trafikkvekst lik befolkningsvekst, ca. 0,2 - 0,5 % per år, varierende fra kommune til kommune. Pga. sterk økning i flytrafikken siden da (f.eks. 10 - 13 % økning fra 2010 til 2011), fant DB nå grunnlag for en justering av trafikkveksten til 1,5 % per år frem til 2025. Det er fremdeles meget nøkternt i forhold til Avinors fremskriving på 2,8 % per år. Vekstanslaget for perioden etter 2025 ble ikke endret. En tilsvarende oppdatering ble foretatt for Oslo - Bergen/Haugesund/Stavanger våren 2012.

Rapport om stasjonsløsning i Hamar

På oppdrag fra Hamar kommune utarbeidet NB også en rapport om ulike alternativer for stasjonslokaliseringen i Hamar, publisert 06.09.11¹⁷. Hamar kommune ville bruke rapporten både til sitt interne planarbeid og for diskusjonene med Jbv. Da NB ble engasjert i mai 2011, ble vi også bedt om å holde av 15.09.11 for et åpent møte om ulike løsninger for tog for i Hamar, sammen med bl.a. Jbv. Senere meddelte kommunen imidlertid at de måtte beklage og trekke det tilbake, da Stillesby hadde nektet å stille opp på møte sammen med NB.

¹³ <http://www.norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=181>

¹⁴ Gjennomført av SINTEF våren 2012. Denne bekreftet DBs kalkyler, basert på tilgjengelig statistisk materiale, for godstrafikk til/fra Møre og Romsdal. SINTEFs kalkyler, basert på intervjuundersøkelse, ligger noe over DBs.

¹⁵ Med publisering av denne, og utredningen for Møre og Romsdal, gjenstår altså finansiering og publisering av traséforslaget i Oslo og Akershus, fra Lillehammer til Bjørli, Trondheim og Steinkjer, samt Gardermoen - Hamar.

¹⁶ <http://www.norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=191>

¹⁷ <http://www.hamar.kommune.no/getfile.php/Bilder/Hamar/Artikkelbilder/Organisasjonen/Plan%20og%20utvikling/HamarForundersokelse%20Norsk%20Bane%20endelig.pdf>

Rapport Oslo - Stockholm

I Jbvs oppdragsutlysning for Oslo - Stockholm var det ikke tatt med traséer via Ski og Indre Østfold. DB anså imidlertid denne som en av de mest interessante alternativene. Indre Østfold regionråd ønsket derfor en utredning med DB. Da det ble kjent, opplevde vi igjen at Jbv gikk ut i media og sa at de likevel ville utrede slike traseer. Men også her holdt Regionrådet fast på behovet for en utredning med DB som supplement til Jbvs utredning, og har vært godt fornøyd med det.

Siden man ikke på forhånd kunne konkludere med hvilken korridor DB til slutt ville anbefale, og fordi størstedelen av strekningen lå på svensk side, ble utredningen delt i to faser. Fase 1 innebar en siling av aktuelle korridorer (via Kongsvinger, via Aurskog-Høland eller via Ski/Indre Østfold), samt et detaljert traséforslag for strekningen Ski - grensen mot Sverige¹⁸. Et spleiselag mellom Grensekomiteen Østfold-Värmland, Østfold fylkeskommune, Indre Østfold Regionråd og Indre Østfold Utviklingsfond ga 425.000 kr i støtte for fase 1. Utredningen ble presentert i åpne møter på Ski og Mysen medio april 2012 og publisert 30.04.12¹⁹. Det arbeides med finansiering av fase 2.

Eidsvoll - Hamar

Stortinget skulle i desember 2011 behandle investeringsbeslutningen for delstrekningen Langset - Kleverud av Jbvs planer for Eidsvoll - Hamar. Lokale krefter hadde bedt Stortinget om en "time out" for å få vurdert DBs løsning for samme strekning. En samlet opposisjon på Stortinget ba i den forbindelse om et notat fra NB med kommentarer til saken og saksbehandlingen. Dette ble oversendt fra NB 14.12.11.²⁰

Jbvs traséforslag innebærer svært store inngrep i strandsonen i Vormo og Mjøsa, samtidig som det etterlater 3,8 km enkeltspor mellom Eidsvoll og Venjar (sør for Eidsvoll) som er for bratt for godstog og kun dimensjonert for 130 km/t. Jbvs trasé vil også bli flere milliarder kroner dyrere enn DBs trasé for 260 - 300 km/t og tilpasset godstrafikk hele veien. Det skyldes bl.a. at DB har valgt en ny trasé utenom strandsonen og bebyggelsen, mens Jbv må håndtere vanskelige byggeforhold på løsmasser langs og i Mjøsa og konflikter med togtrafikk gjennom anleggsområdet.

Saken fikk bred dekning i lokalavisene og i Dagens Næringsliv (DN), med mange kritiske oppslag til Jbvs planer over flere uker. Det var, i flg. DN, samtaler mellom opposisjonen og Samferdselsdepartementet inntil dagen før stortingsbehandlingen, men saken endte likevel uten endringer i planene til Jbv. For NB er det krevende å følge opp slike prosesser, med stadige henvendelser fra media, politikere og interessenter. I dette tilfellet gjaldt det også en strekning hvor vi ikke har fått finansiert en trasérapport²¹. Sakens viktighet tilsa likevel å følge opp så godt som mulig.

Ny utvikling i Telemark og for Haukelinettet

Foredragene på generalforsamlingen i 2010 i Stavanger førte til en meget god artikkel over fem sider om vår utredning med DB i medlemsbladet til Næringsforening i Stavanger-regionen. Med bl.a. denne som utgangspunkt, ble det gjort mye forberedende arbeid og sonderinger for mulig finansiering, ferdigstilling og publisering av traséforslagene for Haukelinettet, inkl. påbygging mot Grenland, Vestfold og Sørlandet, samt videre arbeid inn mot NTP. Pga. avventende holdninger til hva som evt. kom ut av Jbvs utredning (jfr. omtalen ovenfor) og fylkes- og kommunevalget og etterfølgende konstitueringer måtte vi avvente situasjonen før videre oppfølging ble mulig.

04.11.11 hadde Norsk Bane et møte med den nye politiske ledelsen i Telemark fylkeskommune og med Skien kommune. Til desembermøtet i fylkestinget sendte vi en søknad om 500.000 kr for å kunne fullføre et forslag til trasé mellom Haukelibanen ved Bø/Notodden og Grenland/Vestfold/Agder. En slik trasé vil knytte hele Telemark tett sammen og knytte Sørlandet til Haukelinettet. Fylkestinget avsatte beløpet til jernbaneformål, men overlot til samferdselsutvalget hvordan midlene skulle disponeres. Saken ble først utsatt og så igjen anket til fylkestinget og er ennå ikke helt avklart, men vi håper dette kan komme i orden før sommeren 2012.

¹⁸ Skulle DB anbefale en annen korridor til Stockholm, ville traséforslaget i Indre Østfold likevel hatt betydning for utviklingen av jernbanenettet i Norge.

¹⁹ Se <http://www.norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=198>

²⁰ Notatet kan lastes ned her: <http://www.norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=190>

²¹ Detaljene om DBs traséforslag er derfor ikke publisert, men har blitt gjennomgått i et møte med Jbv 30.01.2009.

I løpet av høsten og vinteren 2011 tok Vinje kommune initiativ til å etablere et tettere samarbeid mellom fylker, kommuner og næringsliv for høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept til Sør- og Vestlandet. Jostein Soland, seniorkonsulent og tidligere leder av Næringsforeningen i Stavanger-regionen, sa seg villig til å lede arbeidet.

5. Møtevirksomhet

I 2011 hadde Norsk Bane AS mange presentasjoner og møte, i tillegg til mye oppfølging pr. telefon og epost.

Storting og departement: APs fraksjon i Transportkomitéen på Stortinget (Oslo, 14.03.), samferdselsminister Meltveit Kleppa (Oslo, 27.04.), Gorm Kjernli (Oslo, 10.11.), Heikki Holmås (Oslo, 10.11.), Borghild Tenden (Oslo, 11.11.), Sonja Sjøli og Ingjerd Schou (Oslo, 25.11.), Knut Arild Hareide (Oslo, 29.11.), Akershusbenken (Oslo, 01.12.), FrPs fraksjon i Stortingets Transport- og kommunikasjonskomité (Oslo, 05.12.).

Partigrupper og -representanter: Østfold Senterparti (Ski, 12.04), SVs lyntogseminar på Stortinget: Fremtiden på skinner (Oslo, 23.08.), fylkesvaraordfører i Østfold, Per Inge Bjerknes (Gardermoen 22.11.).

Fylkeskommuner og regionråd: Indre Østfold Regionråd (Askim, 09.03.), Østfold fylkeskommune og Jernbaneforum Øst (Sarsborg, 24.03.), Planavdelinga i Møre og Romsdal Fylke (Molde, 27.05.), Fylkesutvalget Møre og Romsdal (Molde, 29.08.), Regionråd i Gjøvikregionen (Gjøvik, 28.10.), Telemark fylkeskommune (Skien, 04.11.), Indre Østfold regionråd (Askim, 10.11), Fylkeskommunene Møre og Romsdal, Oppland og Sør-Trøndelag (Gardermoen, 21.11.), Grensekomitéen Värmland-Østfold (Karlstad, 14.12.).

Kommuner: Norddal kommunestyre (Valldal, 24.03.), Rauma formannskap (Åndalsnes, 29.03.), Ski kommune (Ski, 11.04.), Gjøvik kommune (Gjøvik, 24.05.), Hamar kommune (Hamar, 24.05.), Lunner kommune (Roa, 06.06.), Gran kommune (Jaren, 07.06.), Askim kommune (Askim 08.08.), Eidsberg kommune (Mysen, 08.08.), Ringsaker kommune (Brumunddal, 09.08.), Dovre og Oppdal kommuner (Hjerkinn, 27.10.), Vestnes kommunestyre (Vestnes, 29.10.), Skien kommune (Skien, 04.11.), Ringsaker kommunestyre (23.11.), Karlstad kommune (Karlstad, Sverige, 15.12.).

Fagmiljø: Vectura (Stockholm, 01.04.), Deutsche Bahn (Frankfurt, 08.04. og 30.08.).

Næringsorganisasjoner og fagforbund: NITO Hordaland (Bergen, 29.01.), Næringsforeningen i Trondheim (Trondheim, 25.03.), Molde Næringsforum og LO i Møre og Romsdal (Molde, 27.05.), styret i Maritimt Forum for Søre Sunnmøre (Ulsteinvik 24.06.), styret i Møre og Romsdal reiseliv (Molde 15.09.), Stavanger Næringsforening (Stavanger, 23.09.), Maritimt Forum Nordvest (Ålesund, 30.09.), Suldal Vekst og Suldal NF (Sand, 3.10.), Risavikadagen (Risavika, 27.10.), Maritimt Forum for Søre Sunnmøre (åpent møte, Ulsteinvik, 16.11.).

Rotary- og Lionsklubber: Rotaryklubbene i Mosseregionen (Våler, 08.03.).

Ulike selskap og organisasjoner: Forbrukerrådet (Oslo, 24.02), KLP kommunekonferansen (Trondheim, 10.03.), Kluges Hafjellseminar (Ilsetra, 12.03.), Paneldebatt om lyntog i regi av FIVH i Bergen (Bergen, 21.03.), Ekornes ASA (Ikornes, 06.05.), Realfagsnettverket i Buskerud (Åmot, 23.05.), Nørvasundklubben (Ålesund, 17.11.), Fagdagen til Stavanger kommune, Kultur og byutvikling (Haugesund, 25.11.), IC-prosjektet (Lillehammer, 13.12.).

Deltakelse på konferanser: Jernbaneverkets høyhastighetskonferanse (Oslo, 17.06.).

6. Media

I 2011 har Jbv sin utredning tatt mye av oppmerksomheten i media, selv om NB også har vært synlig. Særlig gjaldt dette DN's og lokalavisenes artikkelserie ang. planene for Eisvoll - Hamar. Det har også ellers vært jevnlig oppslag i media, spesielt i forbindelse med fremleggelse av ulike rapporter, behandlinger av søknader etc. Vi bidrar videre inn i ulike fagblad og medlemsblad, samt jevnlig med stoff på egne nettsider.

7. Økonomi

Norsk Bane AS hadde i 2011 samlede inntekter på kr 1 969 124, og utgifter på kr 2 230 096. Driftsunderskuddet kom på kr 260 972 før framtidig skattefradrag og på kr 187 900 inkl. framtidig skattefradrag. Egenkapitalen til Norsk Bane AS minket fra kr 769 628 ved utgangen av 2010 til kr 508 656 ved utgangen av 2011. Sistnevnte utgjør 5,0 % av aksjekapitalen.

Driftsresultatet for 2011 lå ca. kr 600 000 under det budsjetterte. Inntektene var større enn noen gang tidligere, men kom likevel på bare 41 % av det budsjetterte, mens utgiftene var halvparten så store som budsjettert. Avvikene i forhold til budsjettet skyldes særlig lavere salgsinntekter, lavere utgifter til eksterne tjenester og lavere lønnsutbetalinger, bl.a. som følge av sykdom. Ved øvrige utgifter utgjorde posteringene 92 % av budsjettet.

Utfordringer

Å stå utenfor Jbv sin høyhastighetsutredning har gitt økonomiske utfordringer. Betydelige deler av utredningen med Deutsche Bahn har blitt foreløpig finansiert gjennom bruk av aksjekapitalen. Samtidig representerer utredningen vår med Deutsche Bahn store økonomiske og samfunnsmessige verdier i det videre arbeidet fram mot bygging av høyhastighetsbaner for Norge.

Utredningsarbeidet i 2011 for stadig større deler av et nasjonalt høyhastighetsnett har vært viktig for å kunne fremme utredningen som et selvstendig alternativ til Jbvs utredning. Disse utredningsprosessene har også stryket allianser som vil kunne ha betydning i den framtidige politiske behandlingen. Arbeidet med å få finansiert og fulgt opp utredningsarbeidet på en god måte, har imidlertid vært meget krevende.

Når mye av selskapets arbeidskapasitet går med til å sikre det økonomiske grunnlaget for driften, reduseres tiden til annet viktig informasjons- og oppfølgingsarbeid. NB prøvde derfor å sette bort en del av dette finansieringsarbeidet. Etter samarbeidet med konsulent Gro Linn Gamst i tilknytning til forkostseminaret i Ålesund 09.02.11 ble det våren 2011 forsøkt å engasjere henne til videre arbeid med finansiering og kommunikasjon. Siden Norsk Bane AS ikke hadde egne midler til dette, ble det avtalt at godtgjørelsen i det vesentlige måtte komme fra nye inntekter som Gamst fikk hentet inn. Dette lyktes dessverre ikke i tistrekkelig omfang og forsøket måtte avbrytes.

En lengre delvis sykemelding for kommunikasjonssjef høsten 2011 førte i stedet til redusert kapasitet til finansieringsarbeidet. Det er oppnådd noen viktige resultat, men ikke nok til å øke egenkapitalen. Avtaler om årlige tilskudd til Norsk Banes faglige bistand, rådgiving og informasjonsvirksomhet, slik det f.eks. er gjort i Møre og Romsdal, har vært viktige. I tillegg til det administrasjonen og styret gjør for å sikre finansiering av utredninger og et forutsigbart økonomisk grunnlag for andre viktige aktiviteter, viser erfaringen at det også er avgjørende for gjennomslag hvor aktivt aksjonærer, kommuner, regioner, fylker og næringsliv engasjerer seg.

Regnskapet for 2011 er basert på at virksomheten til Norsk Bane AS vil fortsette.

8. Om selskapet sine organ

Generelt

Norsk Bane AS har kontor i Kirkegata 2, 6004 Ålesund. Selskapet har to mannlige ansatte. Arbeidsmiljøet i selskapet var preget av svært stor arbeidspåkjenning, men med en god tone, et stort engasjement og er regnet for å være godt.

Ved generalforsamlinga i 2011 ble det valgt en kvinnelig og seks mannlige styremedlemmer. Den store reiseaktiviteten til styremedlemmer, kommunikasjonssjef og daglig leder har påført det ytre miljøet påkjenninger i form av forurensing fra transportmidler. Andre påkjenninger er ikke registrert.

Aksjonærene

Ved utgangen av 2011 hadde Norsk Bane AS 351 aksjonærer og en aksjekapital på kr 10 159 000. Det svarer til et innskudd på kr 28 943 pr aksjonær i gjennomsnitt. Blant aksjonærene var 27 kommuner eller kommunale selskap og en fylkeskommune som til sammen eier 73 % av aksjekapitalen. De 11 største aksjonærene eier 65,7 % av selskapet. Aksjonærer som holder til i Roga-

land, Telemark og Hordaland stod for hhv. 44 %, 31 % og 14 % av Norsk Bane AS sin aksjekapital. Aksjonærer i andre fylker stod for 11 % av selskapet sin aksjekapital.

Generalforsamling 21.06.2011

Norsk Bane AS holdt ordinær generalforsamling 21.06.2011 i Stavanger.

Styret

Kjell Stundal, Per Espen Fjeld, Stein Lier-Hansen og Steinulf Tungesvik ble på generalforsamlinga i 2010 valgt for to år og stod ikke på valg i 2011, mens Laura Seltveit, Einar Velde og Gard Folkvold var på valg. Disse ble enstemmig gjenvalgt etter forslag fra valgnemnda. Styret konstituerte seg med Kjell Stundal som leder og Steinulf Tungesvik som nestleder. Styret hadde fire styremøter i 2011 (24.02., 06.04., 12.05. og 22.11.), av disse var det to telefonmøter. Det har også vært utstrakt kommunikasjon på mail i tillegg til dette.

Tungesvik varslet 26.01.12 om at han var konstituert som statssekretær i Samferdselsdepartementet fra 13.02.12 og han da fant det riktig å trekke seg fra styret fra 26.01.12 og ut valgperioden.

Ansatte

Norsk Bane AS hadde to ansatte i full stilling i 2011: Daglig leder Jørg Westermann og kommunikasjonssjef Thor W. Bjørlo. Daglig leder var sykemeldt i perioden 20.06. - 17.07.11 pga. en øyeoperasjon, mens kommunikasjonssjef har vært sykemeldt pga. en prolaps siden 29.08.11; de tre første ukene 100 %, og resten av året delvis sykemeldt.

Valgnemnd

Generalforsamlinga valgte Olav Urbø, Klara Tveit og Solveig Abrahamsen som medlemmer av valgnemnda, med Olav Urbø som leder.

Revisor

Deloitte AS i Haugesund ble gjenvalgt som revisor for Norsk Bane AS på generalforsamlinga 21.06.11.

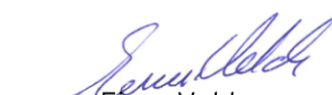
Norsk Bane AS
Ålesund, 19.06.2012



Kjell Stundal
styreleiar



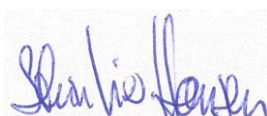
Laura Seltveit
styremedlem



Einar Velde
styremedlem



Per Espen Fjeld
styremedlem



Stein Lier-Hansen
styremedlem



Gard Folkvold
styremedlem

Vedlegg

Fem innvendinger mot resultatene av Jernbaneverkets høyhastighetsutredning

Norsk Bane AS

Resultatrekneskap

Note		2011	2010
	<i>Driftsinntekter og driftskostnader</i>		
	Salsinntekter	1.962.480	1.836.801
	Sum driftsinntekter	1.962.480	1.836.801
3	Lønskostnader m.m.	1.306.557	1.824.237
3	Annan driftskostnad	923.539	1.440.031
	Sum driftskostnader	2.230.096	3.264.268
	Driftsresultat	-267.616	-1.427.467
	Renteinntekt	6.644	13.532
	Resultat av finansposter	6.644	13.532
	Resultat før skattekostnad	-260.972	-1.413.935
2	Skattekostnad	0	0
	Årsoverskot / årsunderskot	-260.972	-1.413.935
	<i>Overføringer</i>		
	Overkursfond til tapsdekning	0	0
	Overført til udekt tap	-260.972	-1.413.935
	Sum overføringer	-260.972	-1.413.935

Norsk Bane AS

Balanse

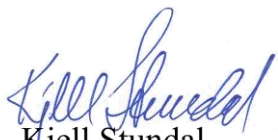
Note		2011	2010
	<i>Eigendelar</i>		
	Anleggsmidler		
2	Utsett skatteføremøn	335.163	335.163
	Sum immaterielle eigendelar	335.163	335.163
	Sum anleggsmidler	335.163	335.163
	Omløpsmidlar		
	Kundefordringar	339.329	25.000
	Andre fordringar	0	0
	Bankinnskot, kontantar o.l	56.022	732.875
	Sum omløpsmidlar	395.351	757.875
	<i>Sum eigendelar</i>	730.514	1.093.038

Norsk Bane AS

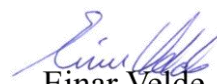
Balanse

Note	2011	2010
Eigenkapital og gjeld		
Innskoten eigenkapital		
Aksjekapital, berre registrert kapital	10.159.000	10.159.000
Ikkje registrert kapitalutviding	0	0
Overkursfond	0	0
Sum innskoten eigenkapital	10.159.000	10.159.000
Opptent eigenkapital		
Annan eigenkapital	-9.650.344	-9.389.372
Sum opptent eigenkapital	-9.650.344	-9.389.372
1 Sum eigenkapital	508.656	769.628
Gjeld		
Kortsiktig gjeld		
Leverandørgjeld	5.601	0
Skattetrekk og andre trekk	61.874	110.230
Anna kortsiktig gjeld	154.383	213.180
Sum kortsiktig gjeld	221.858	323.410
Sum gjeld og eigenkapital	730.514	1.093.038

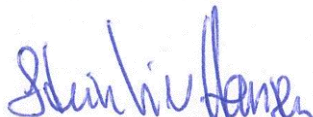
Ålesund, 19.06.2012


Kjell Stundal
styreleiar


Laura Seltveit
styremedlem


Einar Velde
styremedlem


Per Espen Fjeld
styremedlem


Stein Lier-Hansen
styremedlem


Gard Folkvord
styremedlem

Norsk Bane AS

Noter til rekneskapen for 2011

Rekneskapsprinsipp

I årsrekneskapen er alle postar verdsette og periodiserte i samsvar med føresegnene i rekneskapslova og reglane som følgjer av rekneskapsskikk.

Inntekter

Inntekter er rekneskapsførde når dei er opptente, altså når krav på vederlag oppstår. Dette skjer når ein yter tenesten, i takt med at ein utfører arbeidet. Inntektene er rekneskapsførde med verdien av vederlaget på transaksjonstidspunktet.

Fordringar

Fordringane er førde opp i balansen med fordringa sitt pålydande etter frådrag for konstaterte og venta tap.

Utsett skatt

Utsett skatt i resultatrekneskapen er skatt kalkulert ut frå endringar i mellombelse skilnader mellom skattemessige og rekneskapsmessige verdiar, og inngår som ein del av selskapet sine totale skattekostnader. Utsett skatt er sett av som langsiktig gjeld i balansen. I den grad utsett skatteføremon overstig utsett skatt, er utsett skatteføremon teke med i balansen dersom kriteriene for balanseføring er stetta.

Note 1 – eigenkapital

	Aksje- Kapital	Eigne aksjar	Over- kursfond	Annan eigenkapital	Sum eigenkapital
Eigenkapital 1. januar 2011	10.159.000	0	0	-9.389.372	769.628
<u>Endring i eigenkapitalen i året:</u>					
Årsresultat	0	0	0	-260.972	-260.972
Eigenkapital 31. desember 2011	10.159.000	0	0	-9.389.372	508.656

Aksjekapitalen i selskapet pr. 31.12.2011 består av følgjande aksjeklassar:

	Antal	Pålydande	Bokført
A-aksjar	10.159	1.000	10.159.000
Sum	10.159		10.159.000

Norsk Bane AS

Noter til rekneskapen for 2011

Eigarstruktur

Dei største aksjonærane i selskapet pr. 31.12.2011 var:

	A-aksjar	Sum aksjar	Eigarandel	Røysteandel
Vinje kommune	1.750	1.750	17,2 %	17,2 %
Suldal kommune	1.200	1.200	11,8 %	11,8 %
Sauda kommune	1.200	1.200	11,8 %	11,8 %
Odda kommune	600	600	5,9 %	5,9 %
Bykle kommune	550	550	5,4 %	5,4 %
Rogaland Fylkeskommune	500	500	4,9 %	4,9 %
Tokke kommune	341	341	3,4 %	3,4 %
Bø kommune	208	208	2,0 %	2,0 %
Privat aksjonær	111	111	1,1 %	1,1 %
Haugesund kommune	110	110	1,1 %	1,1 %
Notodden Utvikling AS	102	102	1,0 %	1,0 %
Sum > 1 % eigarandel	6.672	6.672	65,7 %	65,7 %
Sum øvrige aksjonærer	3.487	3.487	34,3 %	34,3 %
Totalt antal aksjar	10.159	10.159	100,0 %	100,0 %

Aksjar og opsjonar eigde av styremedlemar og dagleg leiar:

Namn	Verv	A-aksjar
Kjell Stundal	Styreleiar	19
Einar Velde	Styremedlem	60
(Per Velde AS)	(Styremedlem)	60
Per Espen Fjeld	Styremedlem	3
Laura Seltveit	Styremedlem	5
(Aud Farstad)	(Dagleg leiar)	10

Om tilhøvet mellom eigenkapital og aksjekapital:

Ved inngangen til 2011 var eigenkapitalen til Norsk Bane AS mindre enn 50 % av aksjekapitalen. Som det går fram av årsmeldinga, har selskapet gjennomført ei rekkje tiltak for å auke inntektene. Desse tiltaka har styrkt selskapet sitt driftsgrunnlag, men har innan utgangen av 2011 ikkje hatt tilstrekkeleg stor effekt til å kunne auke eigenkapitalen til eit nivå som utgjer minimum 50 % av aksjekapitalen.

Norsk Bane AS

Noter til rekneskapen for 2011

Note 2 – skattekostnad

Skattekostnaden i år er kalkulert, men ikkje førd i balansen.

Betalbar skatt	0
Kalkulert endring utsett skatt	-73.072

Total skattekostnad i år	0
---------------------------------	----------

Utsett skatt	31.12.11	01.01.11	Endring
Netto grunnlag	-10.297.476	-10.036.504	-260.972
Kalkulasjon utsett skatt 28 %	-2.883.293	-2.810.221	-73.072

Note 3 – Fast tilsette, godtgjersle, lån til tilsette, m.m.

Lønskostnadene består av følgjande postar:

Lønskostnader	2011	2010
Løn, pensjon og fri telefon	1.052.871	1.509.452
Folketrygdsavgift	148.455	212.832
Sum lønskostnader	1.201.326	1.722.284

Norsk Bane AS hadde to fast tilsette i 2011.

Ytingar til leiande personar	Dagleg leiar	Styret
Løn og fri telefon	387.142	80.000

Revisor

Det er kostnadsført revisjonshonorar på kr. 12.500 i 2011.

Norsk Bane AS

Spesifikasjon av resultatrekneskapen

	2011	2010
Salsinntekter		
3000 Salsinntekt, avgiftspliktig	-188.931,82	-19.000,00
3190 Ref.bare utlegg for kjøpers rekn.	-27.548,03	-16.801,08
3400 Tilskot til prosjekt	-1.746.000,00	-1.801.000,00
	-1.962.479,85	-1.836.801,08
Lønskostnader m.m.		
5000 Løn til fast tilsette	765.776,00	1.162.241,00
5010 Løn til ekstrahjelp	5.880,00	0,00
5100 Godtgjersle styremedlemar	80.000,00	95.000,00
5180 Opptente feriepengar	92.599,00	139.469,00
5210 Fri telefon	1.600,00	1.600,00
5420 Pensjonspremie	193.602,05	206.142,39
5400 Arbeidsgjevaravgift	154.044,00	200.120,00
5182 Arbgjavg. av opptente feriepengar	13.056,00	19.665,00
	1.306.557,05	1.824.237,39
Annan driftskostnad		
6300 Leige kontorlokale	74.700,00	73.515,00
6340 Lys og varme kontor	14.473,69	15.420,52
6700 Revisjonshonorar	12.500,00	11.500,00
6790 Andre framande tenester	541.368,37	1.055.683,95
6800 Kontorrekvista	1.015,76	2.700,16
6810 Kopiering	1.870,08	2.312,32
6840 Faglitteratur	602,00	612,40
6890 Kontorutstyr og vedlikehald	8.528,39	6.880,59
6900 Telefon	28.373,40	34.060,36
6940 Porto	1.116,00	1.092,80
7100 Bilgodtgjersle, oppgåvepliktig	46.680,65	27.099,70
7140 Dokumenterte reiseutlegg	117.690,77	126.404,61
7150 Diett innland, utan overnatting	13.833,00	13.095,00
7151 Diett innland, med overnatting	19.527,00	15.350,00
7152 Natt-tillegg innland	2.400,00	1.200,00
7153 Diett utland, med overnatting	3.662,00	5.248,00
7390 Annan salskostnad	21.422,30	23.648,40
7710 Styremøte og generalforsamling	13.775,72	24.206,59
	923.539,13	1.440.030,40

Norsk Bane AS

Spesifikasjon av resultatrekneskapen

	2011	2010
Finansinntekter 		
8040 Renteinntekt	-6.644,27	-13.531,68
	-6.644,27	-13.531,68
Skattekostnad		
8320 Endring utsett skatt	0,00	0,00
	0,00	0,00
Overkursfondet til dekning av tap		
2020 Overført til dekning av udekt tap	0,00	0,00
	0,00	0,00
Overført til udekt tap		
8990 Overført til udekt tap	-260.972,06	-1.413.935,03
	-260.972,06	-1.413.935,03

Norsk Bane AS

Spesifikasjon av balansen

	2011	2010
Utsett skatteføremøn		
1070 Utsett skatteføremøn	335.163,00	335.163,00
	335.163,00	335.163,00
Kundefordringer		
1500 Kundefordringer	339.328,67	25.000,00
	339.328,67	25.000,00
Andre fordringer		
1780 Krav på innbetaling av aksjekapital	0,00	0,00
	0,00	0,00
Bankinnskot, kontantar o.l.		
1930 Aksjekapitalkonto 2711.13.68134	34.082,20	612.899,06
1935 Overkurskonto 2711.13.65933	40,47	11,26
1936 Driftskonto 2711.13.69998	2.016,78	60.024,38
1950 Skattetrekkkonto 2711.13.71607	19.883,00	59.940,00
	56.022,45	732.874,70
Aksjekapital, berre registrert kapital		
2000 Aksjekapital, 10.159 aksjar à kr 1.000	-10.159.000,00	-10.159.000,00
	-10.159.000,00	-10.159.000,00
Overkursfond		
2020 Overkursfond	0,00	0,00
	0,00	0,00
Annan eigenkapital		
2080 Udekt tap	9.650.344,49	9.389.372,43
	9.650.344,49	9.389.372,43

Norsk Bane AS

Spesifikasjon av balansen

	2011	2010
Leverandørgjeld		
2410 Leverandørgjeld	-5.601,08	0,00
	-5.601,08	0,00
Skattetrekk og andre trekk		
2600 Forskotstrekk	-19.883,00	-59.940,00
2770 Skuldig arbeidsgjevaravgift	-28.935,00	-30.625,00
2780 Påløpt arbeidsgjevaravgift	-13.056,00	-19.665,00
	-61.874,00	-110.230,00
Annan kortsiktig gjeld		
2910 Gjeld til tilsette	-55.939,63	-23.667,02
2940 Skuldig feriepengar	-92.599,00	-139.469,00
2740 Oppgjerskonto mva.	2.155,10	3.616,89
2980 Avsetn. framtidige forpliktingar	-8.000,00	-53.661,00
	-154.383,53	-213.180,13

Til generalforsamlingen i Norsk Bane AS

REVISORS BERETNING

Uttalelse om årsregnskapet

Vi har revidert årsregnskapet for Norsk Bane AS, som viser et underskudd på kr 260.972. Årsregnskapet består av balanse per 31. desember 2011, resultatregnskap for regnskapsåret avsluttet per denne datoen, og en beskrivelse av vesentlige anvendte regnskapsprinsipper og andre noteopplysninger.

Styrets ansvar for årsregnskapet

Styret er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet og for at det gir et rettviseende bilde i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge, og for slik intern kontroll som styret finner nødvendig for å muliggjøre utarbeidelsen av et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller feil.

Revisors oppgaver og plikter

Vår oppgave er å gi uttrykk for en mening om dette årsregnskapet på bakgrunn av vår revisjon. Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder International Standards on Auditing. Revisjonsstandardene krever at vi etterlever etiske krav og planlegger og gjennomfører revisjonen for å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon.

En revisjon innebærer utførelse av handlinger for å innhente revisjonsbevis for beløpene og opplysningene i årsregnskapet. De valgte handlingene avhenger av revisors skjønn, herunder vurderingen av risikoene for at årsregnskapet inneholder vesentlig feilinformasjon, enten det skyldes misligheter eller feil. Ved en slik risikovurdering tar revisor hensyn til den interne kontrollen som er relevant for selskapets utarbeidelse av et årsregnskap som gir et rettviseende bilde. Formålet er å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets interne kontroll. En revisjon omfatter også en vurdering av om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapsestimatene utarbeidet av ledelsen er rimelige, samt en vurdering av den samlede presentasjonen av årsregnskapet.

Etter vår oppfatning er innhentet revisjonsbevis tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Konklusjon

Etter vår mening er årsregnskapet avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettviseende bilde av den finansielle stillingen til Norsk Bane AS per 31. desember 2011 og av resultater for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.

Uttalelse om øvrige forhold*Konklusjon om årsberetningen og dekning av tap*

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, mener vi at opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet og forutsetningen om fortsatt drift, samt forslaget i årsregnskapet til dekning av tap, er i samsvar med lov og forskrifter og at opplysningene er konsistente med årsregnskapet.

Konklusjon om registrering og dokumentasjon

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

Haugesund, 19.6.2012
Deloitte AS



Else Holst-Larsen
statsautorisert revisor