

Årsmelding 2012 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 321 private eiere. 17 av de private aksjonærene har aksjer for minst kr 50 000 hver.

2. Forholdet til Jernbaneverkets høyhastighetsutredning

Vi henviser til grundig omtale av Jernbaneverkets høyhastighets- og InterCity-utredninger i årsmeldingen for 2012. Omtalen der kommer også inn på utviklingen i første halvår av 2013.

Høringsfristen til Jernbaneverkets lyntogutredning var 29.06.2012. Flere av høringsuttalelsene var svært kritiske, og flere henviste til vår utredning med Deutsche Bahn som alternativ. Se f.eks. uttalelser fra Hamar kommune, naturvernorganisasjonene og fellesuttale fra næringsforeningene i Trondheim, Ålesund, Bergen, Haugesund, Stavanger, Kristiansand, Vest-Telemark og Oslo¹. Norsk Bane AS leverte også sin egen høringsuttalelse².

Det er også interessant å notere seg at Kungliga Tekniska Högskolan i Stockholm, ved Bo-Lennart Nelldal og Oscar-Fröidh, som satt henholdsvis i styrings- og ekspertgruppen til Jernbaneverkets lyntogutredning, fant det påkrevd å levere en egen høringsuttalelse der de bl.a. beklaget at utredningen ikke analyserte noe flerbrukskonsept, ikke minst med tanke godstrafikken. For øvrig er det uvisst hvilken behandling høringsuttalelsene har fått, siden departementet ikke har publisert noen kommentar av uttalelsene.

Også utover i 2012 og i første halvdel av 2013 har det blitt avdekket stadig flere svakheter ved Jernbaneverkets lyntogutredning. Se bl.a. vårt notat "Milliardinntekter utelatt fra Jernbaneverkets lyntogutredning"³. To frittstående økonomer som har gått nærmere inn i saken, seniorkonsulent Friar Årsnes i Pöyry økonomiprofessor Øystein Noreng, har også vært veldig klar i sin kritikk av premisser og konklusjoner i Jernbaneverkets utredning og gitt ditto støtte til vår utredning med Deutsche Bahn⁴.

Jernbaneverkets lyntogutredning er gjort lite tilgjengelig for folk flest. Bortsett fra Jernbaneverkets eget sammendrag, som på vesentlige punkt ikke stemmer overens med selve rapporten, er rapportene, på over 1000 sider, kun utgitt på engelsk. I tillegg kommer bl.a. at mange vesentlige forutsetninger, resultater og vurderinger enten bare kommer frem i vedlegg eller ikke er publisert i det hele. Det er et omfattende arbeid å gå inn i dette materialet, og Norsk Banes arbeid med å analysere utredningen nærmere har bidratt til viktig informasjon.

Et viktig poeng å merke seg er at Jernbaneverkets lyntogutredning, på samme vis som Deutsche Bahns utredning, konkluderer med at togdrift på høyhastighetsbaner vil gi inntekter som dekker drift og vedlikehold av tog og bane. Det er i seg selv et langt bedre resultat enn for annen jernbanedrift i Norge, og kan gi muligheter for store innsparinger i fremtidige statsbudsjett.

¹ Alle høringsuttalelsene kan lastes ned her:

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dok/hoeringer/hoeringsdok/2012/horing---hoyastighetsutredningen-2010-12/horingsuttalelser.html?id=696148>

² Se <http://www.norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=201>

³ <http://www.norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=212> og vedlegg.

⁴ Se <http://www.norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=216> og <http://www.norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=211>

I tillegg konkluderer Deutsche Bahns utredning med at driftsinntektene også vil gjøre det mulig å betale tilbake investeringene i både tog og bane i løpet av 30 år. På mange måter blir dette indirekte underbygd av Jernbaneverkets lyntogutredning, jfr. vedlagte notat om "Milliardinntekter utelatt fra Jernbaneverkets lyntogutredning".

I forslaget til NTP 2014 - 2023 er det satt av 76 mrd kr til drift og vedlikehold av jernbane, og 92 mrd kr til investeringer. I en 30 års periode utgjør det 504 mrd kr over statsbudsjettet, mens drift, vedlikehold og investeringer i lyntog altså kan brukerfinansieres.

Høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept for langdistanse- regional-/IC- og godstrafikk vil altså ikke bare korte ned reisetider, redusere avstandsulemper og gi et robust og attraktivt samferdselstilbud med store positive ringvirkninger for næringsliv og samfunnet for øvrig, men vil også kunne gi store innsparinger på statsbudsjettet. Slike problemstillinger er imidlertid ikke drøftet i NTP-forslaget.

3. Viktige prosesser og ferdigstilling av nye delrapporter

a) Ferdigstilling av Deutsche Bahns utredning om Vestlandsbanen over Haukeli

Pga. av ufullstendig finansiering ble det i 2009 ikke mulig å utarbeide en fullstendig rapport om Deutsche Bahns utredning av Vestlandsbanen over Haukeli, med kart, illustrasjoner, bilder og beskrivelse av og begrunnelse for traséforslaget og vurderte alternativ. På et møte med flere av de største aksjeeierne i Norsk Bane AS på Vågsli 5. mars 2012 ble det enighet om å gå sammen for å sikre den resterende finansieringen på 1,4 millioner kroner, slik at hele utredningen kan ferdigstilles og publiseres⁵. Det er svært positivt.

Alle kommuner langs traséen ble tilbudt en gjennomgang høst 2012. Noen steder har det skjedd omreguleringer siden traséen ble planlagt i 2008 og 2009, med f.eks. bolighus midt i den foreslåtte traséen. Noen steder var det av andre grunner ønskelig å vurdere alternative løsninger / justeringer. Siden høyhastighetslinjer har stiv kurvatur, får selv mindre justeringer konsekvenser i opp mot flere miles lengde. Mesteparten av traséen er derfor nå tegnet opp på nytt.

Sammen med at finansieringen ikke var klar først i midten av november, har dette også medført at publiseringen har blitt forsinket. Men etter vår vurdering har det også resultert i et enda bedre traséforslag⁶. Samtidig viser det hvor viktig det er å gjennomføre prosesser som kan sikre aktuelle traséer.

Det har for øvrig også blitt tatt initiativ sammen med Kongsbergregionen for å få finansiert, ferdigstilt og publisert en trasérapport også for Buskerud, men uten at det har blitt avklart ennå.

b) Etablering av Lyntogforum Vestlandsbanen over Haukeli

I løpet av november 2012 ble det enighet om å etablere et Lyntogforum Vestlandsbanen over Haukeli, med kommunene Haugesund, Tysvær, Bokn, Vindafjord, Suldal, Sauda, Etne, Odda, Jon- dal, Kvam og Samnanger fra Rogaland og Hordaland, sammen med kommunene Vinje, Tokke, Fyresdal, Kviteseid, Seljord, Nissedal, Bø, Nome, Sauherad, Notodden, Hjartdal, Tinn, Nore og Uvdal, Rollag, Flesberg og Kongsberg i regionene Vest-Telemark, Midt-Telemark og Kongsberg- regionen. Norsk Bane medvirker som faglig sekretariat. I dannelsen av forumet, ble det tatt utgangspunkt i de kommunene som allerede hadde engasjert seg aktivt i saken, men med en åpen agenda for utvidelse med flere kommuner, næringsliv og fylkeskommuner, jfr. Lyntogforum Møre og Romsdal, når forholdene ligger til rette for det.

c) Traséutredning om forbindelsen mellom Bø/Notodden - Grenland/Vestfold/Agder

Dette er en viktig forgreining, som gir forbindelse mellom Vestlandsbanen og Grenland, Vestfold- banen og en ny Sørlandsbane langs byene og tettstedene ved kysten. Samtidig gir den mulighet

⁵ Jfr. andre steder der hele finansieringen er kommet på plass, jfr. Møre og Romsdal og Oslo - Lillehammer via Gjøvik.

⁶ Litt kortere trasé, enda litt bedre miljøprofil, litt høyere fart flere steder, uten at byggekostnadene har endret seg vesentlig.

for en meget interessant ringbane Oslo - Kongsberg - Grenland - Vestfold - Oslo. Telemark fylkeskommune gjorde vedtak om tilskudd til utredningen i møtet i fylkestinget 24.04.12. Pga. ulike spørsmål fra administrasjonen, som først ble avklart i midten av september, kunne utredningen ikke påbegynnes før høsten 2012, men er nå kommet svært langt.

d) Intervjuundersøkelse vedr. godstrafikk i Møre og Romsdal

Etter initiativ fra Lyntogforum Møre og Romsdal gjennomførte SINTEF Møre og Romsdal en intervjuundersøkelse i næringslivet i Møre og Romsdal ang. markedsgrunnlaget for godstransport på bane med de planene Deutsche Bahn (DB) hadde lagt frem for godstrafikk. Dette ble da også en interessant test av DBs konklusjoner på dette området, gjennom en annen metodikk. DB har benyttet tilgjengelig statistisk materiale i sine analyser. Interessant nok kom SINTEF til tilsvarende konklusjoner for godsmarkedet på bane som DB, bare at SINTEFs resultater lå marginalt høyere enn DBs. I korthet er konklusjonen at DBs flerbrukskonsept fremstår som attraktivt for godsmarkedet og at godstrafikken til/fra Møre og Romsdal alene vil kunne erstatte 230 trailere på veien per dag gjennom Romsdalen. Dette er viktige konklusjoner også i forhold til resten av godsmarkedet. Rapporten ble presentert i forbindelse med et miniseminar om i høyhastighetsbaner i regi av Lyntogforum Møre og Romsdal, 02.05.2012 i Ålesund. Her deltok bl.a. stortingsrepresentant Ingerd Schou (H) og Jostein Soland fra Stavanger Næringsforening.

e) Ferdigstilling fase 1 Oslo - Stockholm. Oppfølgende arbeid med finansiering av fase 2

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 Sverige⁷. Et spleiselag mellom Grensekomiteen Østfold-Värmland, Østfold fylkeskommune, Indre Østfold Regionråd og Indre Østfold Utviklingsfond ga 425.000 kr i tilskudd for fase 1. Utredningen ble presentert i åpne møter på Ski og Mysen medio april 2012 og publisert 30.04.12⁸. Det ble lokalt arbeidet umiddelbart videre med finansiering av fase 2, og man har blitt enig om fordeling på svensk og norsk side. Tilskuddene er nå til endelig behandling i de forskjellige organene som er forespurt om å bidra, og det skal etter sigende nå bare en plass hvor endelig vedtak gjenstår. Det forventes i slutten av juni 2013.

f) Forsøk på å få på plass finansiering av ferdigstilling av utredningen Oslo - Trondheim/Ålesund og etablering av et lyntogforum i Oppland.

For nettverket Oslo - Trondheim, er utredningen finansiert, ferdigstilt og publisert for Møre og Romsdal (2010) og via Gjøvik til Lillehammer (2011). Finansieringen gjenstår imidlertid for strekningen i Oppland/Gudbrandsdalen fra Lillehammer til fylkesgrensene Møre og Romsdal/Sør-Trøndelag og i Sør-Trøndelag videre frem til Trondheim. Et traséforslag foreligger på tekniske kart, men vi har ikke midler og muligheter til å utarbeide en publiserbar rapport før finansieringen er på plass, jfr. andre tilsvarende rapporter og pkt. 4a). Det har vært tatt flere initiativ fra Lyntogforum Møre og Romsdal og Norsk Bane med sikte på å få dette på plass. Det har ennå ikke funnet sin løsning, men arbeides fortsatt med inn i 2013. Som en del av denne dialogen, har det også blitt etablert et Lyntogforum Oppland på Interimsbasis, med kommunene Lesja, Dovre, Lom og Øyer og med Norsk Bane som sekretariat. Det er en viktig start, men for et bredere gjennomslag er det viktig å arbeide videre også for en enda bredere deltakelse i fylket.

g) Informasjonsnotat for Lyntogforum Møre og Romsdal og oppstart arbeid med brosjyre

På vegne Lyntogforum Møre og Romsdal er det utarbeidet et informasjonsnotat⁹ med nærmere innføring i grunnlaget for høyhastighetsbaner i Norge og Møre og Romsdal - og planene som Deutsche Bahn har utviklet for dette. Vi håper dette kan gi anledning til å skaffe seg bred og god

⁷ Skulle DB anbefale en annen korridor til Stockholm, ville traséforslaget i Indre Østfold likevel hatt betydning for utviklingen av jernbanenettet i Norge.

⁸ Se <http://www.norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=198>

⁹ Se <http://www.norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=206>

oversikt om saken på en enkelt tilgjengelig måte. Notatet er utarbeidet slik at det enkelt kan omarbeides til et tilsvarende notat for Vestlandsbanen over Haukeli eller utvides til et felles notat. For Lyntogforum Møre og Romsdal er det også startet opp et arbeid med en brosjyre. Den er også tenkt slik at mye av grunnlaget her kan benyttes også for andre strekninger.

h) Bistand med jernbanefaglig kompetanse og alternative løsninger i forhold planer for Ski stasjon og langs Vorma.

Norsk Bane ble engasjert for å bistå Indre Østfold med faglig kompetanse i deres arbeid med Jernbaneverkets planer for Ski stasjon og avgreining videre til Indre Østfold og fremtidige høyhastighetsbaner. Vi har fått mange gode tilbakemeldinger på at våre bidrag var avgjørende for Indre Østfold for å skaffe seg oversikt over Jernbaneverkets planer, konsekvensene av disse og mulige faglige alternativer.

Vi ble også kontaktet av grunneiere og andre engasjerte for å utarbeide en alternativ skisse til Jernbaneverkets planer om utfyllinger på opp til 70 meter ut i Vorma. I den forbindelse ble vi også invitert som innledere på et folkemøte i regi av Eidsvoll og Ullensaker blad. Formannskapet i Eidsvoll gikk enstemmig inn for en trasé i mer vestlig retning, uten så store fyllinger, slik vi hadde skissert. Jernbaneverket fulgte først ikke opp, men etter protester på dette, har det nå ført til at Jernbaneverket foreløpig har trukket hele reguleringsaken og vil fremme en ny plan. Disse to sakene er eksempler på at det er stort behov for et kompetansemiljø som Norsk Bane også i slike situasjoner, som kan bistår kommuner og andre som en konstruktiv faglig partner.

i) Næringsforeninger i samarbeid for lyntog i flerbrukskonsept

Næringsforeningene i Trondheim, Ålesund, Bergen, Haugesund, Stavanger, Kristiansand, Vest-Telemark og Oslo har gått sammen om to konferanser (11.05.2012 og 14.03.2013), felles høringsuttalelser til Jernbaneverkets lyntogutredning og andre felles uttalelser til støtte for høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept. Ikke minste har Deutsche Bahns utredning flere ganger blitt løftet frem som et positivt alternativ til Jernbaneverkets lyntogutredning. Jostein Soland fra Stavanger Næringsforening har vært koordinator og kontaktperson for dette arbeidet til næringsforeningene. Det er veldig positivt at det har blitt etablert et slikt bredt næringspolitisk samarbeid for lyntog, i tillegg til det felles engasjementet naturvernorganisasjonene viser.

j) Arnstads negative utspill om lyntog romjul 2012. Vårt svar i kronikken "Lyntog er løsningen". Nye åpninger for lyntog igjen i innstillingen til NTP.

Samferdselsminister Marit Arnstad (Sp) gikk i et intervju i romjula 2012 negativ ut mot lyntog. Intervjuet og oppfølgende artikler viste at samferdselsministeren hadde fått en ganske ensidig negativ informasjon om saken fra sine faginstanser. Bl.a. gjentok Arnstad flere steder at lyntog i Norge ville koste 1000 mrd kr, selv om Jernbaneverket i et intervju i Dagsavisen allerede 11.05.2012 måtte vedgå at lyntog var "400 mrd billigere enn påstått"¹⁰ og kostet sannsynligvis heller 600 enn 1000 mrd. kroner. I tillegg uttaler Arnstad seg flere ganger som om lyntog må komme i tillegg til utbygging av IC-, gods-, og regionaltog og baserte seg slik på en konflikt mellom IC og lyntog, mens både Stortinget, Norsk Bane og Deutsche Bahn har anbefalt høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept også for IC-, gods- og regionaltog.

Vi gikk i rette med dette i kronikken "Lyntog er løsningen. For både Østlandet og resten av landet", som ble publisert i nrk.no/ytring og flere regionalaviser, og som vi fikk mye positiv tilbakemelding på. Naturverneorganisasjonene¹¹ og Hallgeir Langeland¹² (SV) og Ingjerd Schou¹³ (H) i Transport- og kommunikasjonskomiteen var også blant dem som kritiserte ministerens lave ambisjoner for lyntog.

¹⁰ <http://www.dagsavisen.no/samfunn/400-milliarder-billigere-enn-pastatt/>

¹¹ <http://www.nasjonen.no/2013/01/10/politikk/lyntog/dobbeltspor/jernbane/samferdsel/7894774/>

¹² <http://pluss.vg.no/2013/01/05/1078/1513ROY> og <http://www.rogalandsavis.no/meninger/debatt/article6432806.ece>

¹³ http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/hedmark_og_oppland/1.10859678

Det er synd at Arnstad, som ny samferdselsminister fra sommer 2012, fikk så kort tid til å sette seg inn i denne saken. I forhold til det negative utspillet romjulen 2012, har det skjedd en positiv oppmykning frem til regjeringens innstilling til NTP 2014 - 2023, med formuleringer om at InterCity skal bygges for 250 km/t for å kunne inngå i et eventuelt fremtidig høyhastighetsnett.

4. Møtevirksomhet

I 2012 deltok Norsk Bane AS i over 80 presentasjoner og møte, i tillegg til interne møter og styremøter og mye oppfølging pr. telefon og epost.

Stortinget: Knut Arild Hareide (25.01.), Gorm Kjernli (25.01.), Ingjerd Schou og Lars Myraune (06.03.), Hallgeir Langeland (06.03. og 14.09.) og Line Henriette Hjemdal (21.06.).

Departement: Statsråd Erik Solheim i Miljøverndepartementet (25.01.)

Kommuner og fylke: Oslo (04.01.), Marker (16.02.), Hobøl (17.02.), Nittedal, Lunner og Gran (29.02.), Fylkestinget i Møre og Romsdal (16.04.), Hordaland fylkeskommune v/ fylkesvaraordfører (14.05.), Ski (21.06. og 25.09.), Oppegård (21.06.), Odda (21.08.), Suldal (21.08.), Vinje (22.08.), Jondal (10.09.), Samnanger (10.09.), Bergen (10.09.), Etne (10.09.), Sauda (11.09.), Vindafjord (11.09.), Seljord (12.09.), Notodden (12.09.), Sauherad (24.09.), Kvam (01.10.), Stavanger (02.10. og 22.10.), Tokke (03.10.), Bø (03.10.), Telemark fylkeskommune v/ leiar av samferdselsutvalget (22.10.), Bamble (22.10.), fylkestingsgruppene til Ap, SP og H i Rogaland (22.10.), Kragerø (23.10. og 20.11.), Gjerstad (23.10.), Porsgrunn (23.10.), Buskerud fylkeskommune v/ fylkesordføreren (07.11.), Tysvær (13.11.), Haugesund (13.11.), Skien (15.11.), Risør (15.11.) og Kviteseid (21.11.).

Regionråd: Regionråd for Folloregionen (29.02.), Indre Østfold Regionråd (17.04.), Kongsberg-regionen (16.10.) og Dalanerådet (03.12.)

Næringsorganisasjoner og fagmiljø: Fellesmøte i Oslo (25.01.), Molde Næringsforening (31.05.) Notodden Utvikling AS (18.09.) og Handelshøyskolen i Bergen (26.10.).

Presentasjoner på åpne møte og konferanser: COINCO North, Malmö (31.01.), Hareid og Ulstein AP (15.02.), TenkGrønnBane2025, Ski (16.04.), Vinje AP, Rauland (01.05.), Lyntogforum Møre og Romsdal, Ålesund (02.05.), Høgfartskonferansen til næringsforeningane, Oslo (11.05.), Miniseminar, Haugesund (19.06.), Etnemarknaden (02.08.), Eidsvoll Ullensaker Blad, Eidsvoll (17.09.), Debattmøte i regi av Byluftlisten i Bergen (26.10.) og Y-mens club, Ålesund (30.11.)

Møte med arbeidsgrupper: COINCO North (04.01.), InterCity-prosjektet, Lillehammer (09.01.), Ressursgruppa i Follo (28.02.), representanter for Møre og Romsdal, Oppland og Sør-Trøndelag, Otta (01.03.), Østfold fylkeskommune og kommuner i indre Østfold (25.09.), Lyntogforum Møre og Romsdal (05.10. og 9.11.), Jernbaneverket, Østfold fylkeskommune og kommuner i indre Østfold (16.10.), ordførarmøte på Spydeberg (06.11.), Lyntogforum for Vestlandsbanen over Haukeli, Etne (13.11.) og Bø (20.11.) og oppstartmøte Lyntogforum Oppland, Lesja (19.12.).

Enkeltpersoner: Ellen Solheim og Sveinung Stensland, Rogaland fylke (02.10.), Guri Melby og Marit Veia, Venstre (15.10.) og Alf Rose Sørgaarden og Elisabeth Løland, KrF (15.10.).

Deltaking på konferanser: Presentasjon av Jernbaneverket si høgfartsutgreiing (26.01.), Samferdselskonferansen på Otta (01.03.) og IC-konferansen på Lillehammer (10.05.)

Andre møter: Møte med Deutsche Bahn i Tyskland (27.08., 19.10. og 13.12.).

5. Media

I nasjonale aviser og media har det i 2012 vært vanskelig å komme fram med synspunkt. Uansett hvor mange feil og mangler det kan påvises ved Jernbaneverkets lyntogutredning, tar det tid å rette opp igjen det negative inntrykket den skapte. Det kan også virke som om "Oslo-avisene" nettopp opptre som det og ikke som nasjonale medier i denne saken. De har hatt fokus nesten utelukkende på IC på Østlandet, men dessverre uten å se sammenhengene. Et høyhastighetsnett i flerbrukskonsept gir en vinn/vinn-situasjon for både Østlandet og resten av landet, med bl.a.

flere avganger og kortere reisetid også på Østlandet, i forhold til hva som er mulig med IC alene. Det er også underlig at en investering på rundt 150 mrd. kr kan legges frem uten at beslutningstakerne får oversikt over de årlige driftskostnadene, noe som ellers er en selvfølge. Norsk Bane har etterlyst dette, men fra media er det taust.

Vi har likevel tro på at informasjon over tid vil gi resultater. I tillegg til å bidra og bistå i forhold til intervjuer, artikler og kronikker, har vi også lagt vekt på å legge ut viktig informasjon og notater på våre nettsider, samt distribuere informasjon kontinuerlig til samarbeidspartnere og Stortinget. Etter hvert har dette gitt ringvirkninger. Det er også positivt at uavhengige økonomer, som seniorkonsulent Friar Årsnes i Pöyry og økonomiprofessor Øystein Noreng, har fattet interesse og på selvstendig vis gått inn i saken, med konklusjoner til klar støtte for Deutsche Bahns lyntogutredning¹⁴. Etableringen av lyntogforum og aktiviteten til næringsforeningene er også viktig. Når stadig flere får stadig mer kunnskap og oppdatering om saken, vil det etter hvert skape en bredde og kunnskapsbasis som vil ikke vil være så lett å "vippe av pinnen", og kan bli avgjørende for gjennomslag.

6. Økonomi

Norsk Bane AS hadde i 2012 samlede inntekter på kr 3 235 031, og utgifter på kr 3 090 093, som ga et regnskapsmessig driftsoverskudd på kr 144 938. Egenkapitalen til Norsk Bane AS økte fra kr 508 656 ved utgangen av 2011 til kr 653 594 ved utgangen av 2012. Sistnevnte utgjør 6,4 % av aksjekapitalen.

Inntektene lå på ca. kr 385 000 under det budsjetterte og driftsutgiftene var ca. kr 330 000 lavere enn budsjettert. Avvikene i forhold til budsjettet skyldes særlig noe lavere salgsinntekter, noe lavere utgifter til eksterne tjenester og noe lavere lønnsutbetalinger, bl.a. som følge av sykdom. Driftsresultatet for 2012 lå ca. kr 55 000 under det budsjetterte, som må anses relativt godt i samsvar med budsjett.

Utfordringer

Å stå utenfor Jernbaneverket sin høyhastighetsutredning har gitt økonomiske utfordringer. Samtidig representerer utredningen vår med Deutsche Bahn store økonomiske og samfunnsmessige verdier i det videre arbeidet fram mot bygging av høyhastighetsbaner for Norge.

Arbeidet med å få finansiert utrednings- og oppfølgingsarbeidet 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.

Det arbeides for finansiering for ferdigstilling og publisering av gjenstående deler av utredningsarbeidet, jfr. bl.a. pkt. 4. Men dette er tidkrevende, og gir ikke et godt nok grunnlag for den permanente driften. Slike tilskudd til utredninger med Deutsche Bahn dekker heller ikke det nødvendige daglige informasjons- og oppfølgingsarbeidet. Det er derfor nødvendig med avtaler om årlige tilskudd til eller kjøp av Norsk Banes faglige bistand, rådgiving og informasjonsvirksomhet, slik f.eks. Lyntogforum Møre og Romsdal har gjort det. For driften i 2013 og fremover, er det avgjørende med tilsvarende også for arbeidet for Lyntogforum Vestlandsbanen over Haukeli, jfr. søknader utsendt om dette.

Regnskapet for 2012 er basert på at virksomheten til Norsk Bane AS vil fortsette.

7. 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 og et stort engasjement, og er regnet for å være godt.

¹⁴ Jfr. punkt 2 og note 4

Ved generalforsamlinga i 2012 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 2012 hadde Norsk Bane AS 349 aksjonærer og en aksjekapital på kr 10 159 000. Det svarer til et innskudd på kr 29 109 pr aksjonær i gjennomsnitt. Blant aksjonærene var 27 kommuner eller kommunale selskap og en fylkeskommune som til sammen eier 73 % av aksjekapitalen. De 12 største aksjonærene eier 66,9 % av selskapet. Aksjonærer som holder til i Rogaland, 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 19.06.2012

Norsk Bane AS holdt ordinær generalforsamling 19.06.2012 i Haugesund.

Styret

Laura Seltveit, Einar Velde og Gard Folkvord ble på generalforsamlinga i 2011 valgt for to år og stod ikke på valg i 2012. Kjell Stundal og Per Espen Fjeld ble gjenvalgt, mens Johannes Rindal og Georg Stub kom inn som nye styremedlemmer. Valget var enstemmig. Styret konstituerte seg med Kjell Stundal som leder og Johannes Rindal som nestleder. Styret hadde syv styremøter i 2012, av disse var det to telefonmøter. Det har også vært utstrakt kommunikasjon på mail og telefon i tillegg til dette.

Ansatte

Norsk Bane AS hadde to ansatte i full stilling i 2012: Daglig leder Jørg Westermann og kommunikasjonssjef Thor W. Bjørlo. Kommunikasjonssjef har vært delvis sykemeldt (stort sett 20 %) pga. en prolaps i ryggen, men var i full jobb igjen fra 04.12.2012. Kortidsfraværet er minimalt.

Valgnemnd

Generalforsamlinga valgte Klara Tveit og Eirik Birkeland som medlemmer av valgnemnda, med Klara Tveit som leder.

Revisor

Deloitte AS i Haugesund ble gjenvalgt som revisor for Norsk Bane AS på generalforsamlinga 19.06.12.

Norsk Bane AS
Ålesund, 17.06.2013


Kjell Stundal
styreleder


Johannes Rindal
nestleder


Einar Velde
styremedlem


Per Espen Fjeld
styremedlem


Georg Stub
styremedlem


Laura Seltveit
styremedlem


Gard Folkvord
styremedlem

Vedlegg

Notatet "Milliardinntekter utelatt fra Jernbaneverkets lyntogutredning"

Milliardinntekter utelatt fra Jernbaneverkets lyntogutredning

Seniorrådgiver Frian Årsnes i Pöyry har nylig kritisert Jernbaneverkets samfunnsøkonomiske analyser av lyntog for å være fullstendig feil. Han sier også at "det var relativt lett å komme frem til resultater som støttet opp under Deutsche Bahns analyse og ditto vanskelig å komme fram til resultater som støttet opp under Jernbaneverkets analyse"¹.

Vi har sett litt nærmere også på de driftsøkonomiske beregningene i Jernbaneverkets lyntogutredning. Det er tankevekkende hvordan Jernbaneverket har lagt forutsetninger som minsker inntektene for høyhastighetsbanene med mange milliarder.

Det dreier seg bl.a. om ekstremt lave billettpriser, veldig lav markedsandel i forhold til fly og utelatelse av gods-, InterCity og annen regionaltrafikk. Sistnevnte står også i skarp kontrast til Stortingets vedtak, som ba om at det spesielt arbeides med høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept.

For banen Oslo - Bergen, Haugesund, Stavanger vil driftsinntektene øke med 8,2 mrd kr årlig, fra 2,722 mrd til 10,92 mrd kr med forutsetninger som er mer i tråd med Stortingets anbefalinger fra NTP og statsbudsjett i 2009 og 2010. Tilsvarende vil gjelde for andre banestrekninger².

For en oversikt, har vi satt resultatene opp i en tabell, med mer utfyllende tekst nedenfor.

VESTLANDSBANEN over HAUKELI	Trafikk mill. pkm (prognose for 2024)	Inntekt mill. kr (prisnivå 2009)
1. Trafikkprognose Jernbaneverket (bare 3 stasjoner underveis) Inntekt på kr 1,13 per pkm, tilsv. Oslo – Bergen kr 447.	2 411	2 722
2. Som 1, men billettinntekt per person-km som Deutsche Bahn Inntekt på kr 1,55 per pkm, tilsv. Oslo – Bergen kr 614.	2 411	3 737
3. Som 2, men lyntog tar 70 % av flytrafikken, framfor 44,1%.	3 266	5 062
4. Prognose persontrafikk Deutsche Bahn (24 stasjoner underveis)	5 113	7 925
5. Prognose godstrafikk Deutsche Bahn (mill. tonn-km)	3 582	2 995
6. Inntektsprognose person- og godstrafikk DB (for 2025)		10 920

1. Inntekt på 2,722 mrd kr per år med gjennomsnittlig billettinntekt Oslo - Bergen 447 kr.

I flg. Jernbaneverkets lyntogutredning vil inntektene på banen Oslo - Bergen, Haugesund, Stavanger via Haukeli være 2,722 mrd kr per år (i 2009-kroner). Dette med en beregnet inntekt

¹ Se mer <http://norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=211>

² Vi har her valgt Oslo - Bergen/Haugesund/Stavanger som eksempel fordi både DB og Jbv har med denne banen i sine utredninger. For Oslo - Trondheim har Jbv av ukjente årsaker valgt å ikke vurdere forgrening til Møre og Romsdal. Det er imidlertid anbefalt av DB og inkludert som del av DBs utredning Oslo - Trondheim/Ålesund.

på 1,13 kr per personkilometer³ (kr/pkm), som tilsvarer en gjennomsnittlig billettinntekt på 447 kr Oslo - Bergen, 443 kr Oslo - Haugesund, 516 kr Oslo - Stavanger⁴. Dvs. at normalpris vil kunne ligge rundt 550 - 600 kr. og lavpris rundt 300 - 350 kr, fra sentrum til sentrum. Dette er langt billigere enn med fly, der en også må betale for reisen med buss/flytog mellom flyplassen og sentrum. Ordinærpris med dagens tog Oslo - Bergen er forøvrig 815 kr.

2. Økning billettinntekt tilsvarende Oslo - Bergen 614 kr gir 1 mrd kr mer i inntekt per år.

Økes billettinntektene til 1,55 kr/pkm, jfr. Deutsche Bahns anbefalinger, tilsvarer det Oslo - Bergen 614 kr i gjennomsnitt. Det er fremdeles svært rimelig i forhold til fly, og øker inntektene med 1,015 mrd kr, til 3,737 mrd kr.

3. Jbv regner at kun 44 % av flyreisende vil velge lyntog. 70 % gir økte inntekter på 1,3 mrd kr.

Jernbaneverkets prognoser for overført flytrafikk er også svært lave. Med reisetid 2:16 timer Oslo - Bergen, Oslo - Stavanger 2:27 og Oslo - Haugesund 2:02 regnes likevel bare 44,1 % reduksjon av flytrafikken⁵ i banens nedslagsfelt⁶. Sett i lys også av de svært lave billettprisene i forhold til fly som Jbv har lagt til grunn, er det desto større grunn til å reise spørsmål om forut-

³ Personkilometer er en måleenhet på transportarbeid. Hvis f. eks. 3 personer reiser 50 km, blir det 3*50 = 150 pkm.

⁴ Noen andre eksempler på gjennomsnittlige billettinntekter lagt til grunn i Jbv sin lyntogutredning, sammenholdt med dagens priser (med omtrent tre ganger lengre tid enn lyntogene) og DBs utredning:

Strekning	Billett-inntekt kr / år	Pkm per år	Kr per pkm	Banelengde Jbv km fra Oslo		Gj.sn. bill.-innt. Jbv (2009)	Ordinær pris nå (2013)	Gj.sn.bill. innt. DB, (2009)
Oslo - Trh. via Gudbrandsd.	1,475 mrd.	1,607 mrd.	0,918 kr/pkm	Osl - Trh.	496 km	455 kr	885 kr	774 kr
				Osl - Lilleh.	182 km	167 kr	327 kr	276 kr
Oslo - Bergen, Haug., Stavang. via Haukeli	2,722 mrd.	2,411 mrd.	1,129 kr/pkm	Osl - Haug.	394 km	445 kr	-	594 kr
				Osl - Berg.	396 km	447 kr	815 kr	637 kr
				Osl - Stav.	460 km	519 kr	917 kr	667 kr
				Osl - Kbrg.	76 km	86 kr	184 kr	119 kr

Kilde: Jbv sin lyntogutredning, Atkins: Market, Demand and Revenue Analysis. Final Report , s. 97 ff. http://www.jernbaneverket.no/PageFiles/17564/Market_Demand_and%20Revenue_Analysis_Final_Report_Atkins.pdf. DBs traséforslag er litt annerledes enn Jbvs, f.eks. litt kortere for Stavanger - Oslo (430 km) og litt lengre Oslo - Bergen (411 km). Antall km blir derfor litt forskjellig. Gjennomsnittlig billettinntekt med DBs inntekter i høyre kolonne er regnet med DBs trasé. I pkt. 2 i notatet fant vi det riktig å regne med Jbv sin trasé Oslo - Bergen, som altså der er litt kortere. Det er grunnen til at de to beløpene for Oslo - Bergen er forskjellige, selv om begge regnes med 1,55 kr/pkm. DBs utredning Oslo - Trondheim inkluderer for øvrig også avgreining til Møre og Romsdal og Ålesund ved Dombås, med gjennomsnittlig billettinntekt Oslo - Ålesund på 792 kr (2009), og banelengde 511 km.

⁵ De to "kakediagrammene" i markedsrapporten, side 101, viser at 36,7 % av antall reiser og 40,7 % av transportarbeidet (pkm) i 2024 vil være overført fra fly. Tallene gjelder imidlertid bare for den delen av prognosen som er beregnet med "mode choice modell", ikke for den delen som er beregnet med en gravitasjonsmodell (for korte regionale reiser), jfr. markedsrapporten, tabell 20 på s. 39 og forklaringen under pkt. A.1.1. på s. 93. Hvis man trekker ut den sistnevnte delen og forholder seg til det Jbv beregner i "mode choice model" i kakediagrammene s. 101, får man ikke totalt 20480 reisende per dag, jfr. tabellen nederst til venstre på s. 101 i markedsrapporten, og 2411 mill. pkm per år, men 17740 reisende per dag og 2339 mill. pkm per år. 36,7 % av 17740 reisende utgjør 6510 reisende per dag som vil være overført fra fly. Det kan antas at ca. 96 % av disse, eller 6250 reisende per dag, vil bli overført fra de fire viktigste flyforbindelsene (Oslo - Bergen, Oslo - Stavanger, Bergen - Stavanger og Oslo - Haugesund), se også tabell A-8 på s. 88 i klimarapporten (der det dessverre mangler Oslo - Haugesund, Bergen - Sandefjord og enkelte andre). I 2011 hadde de fire nevnte flyforbindelsene 11.680 reisende per dag. Ved 1,5 % årlig trafikkvekst fram til 2024 vil tallet øke til 14.170 reisende. En overføring til lyntog på 6250 reisende tilsvarer således en reduksjon på 44,1 %.

Hvis en derimot regner med en nedgang i flytrafikken på 70 %, får en mye større tall. Transportarbeidet som vil være overført fra fly, vil øke fra 952 mill. pkm til 1511 mill. pkm, altså med 559 mill. pkm. Hvis nygenerert trafikk har den samme andelen av totaltrafikken som Jbv har lagt til grunn (34,7 % av transportarbeidet), vil samlet trafikkprognose komme på 3194 mill. pkm uten trafikk som er beregnet med en gravitasjonsmodell, og 3266 mill pkm, iregnet slik trafikk. Billettinntektene med kr 1,55 per pkm vil komme på 5,062 mrd. kr.

⁶ Tilsvarende lave tall gjelder også for andre strekninger. Kilde som i note 1 og 5.

setningen med så lav markedsandel. Vi viser bl.a. til vedlagte figur fra rapport av Den Internasjonale Jernbaneunion (UIC). Erfaringer fra hele verden viser at med reisetid på 2,5 timer eller bedre, velger minst 75 - 80 % lyntog framfor fly.

Deutsche Bahn har regnet med at rundt 70 % vil velge lyntog fremfor fly, mer i tråd med internasjonale erfaringer. Det vil øke inntektene ytterligere med 1,325 mrd kr, til 5,062 mrd kr.

4. Jbv har utelatt IC- og mesteparten av regionaltrafikken. Den vil kunne gi 2,9 mrd kr ekstra.

Stortinget vedtok i NTP 2010 - 2019 at "de utredningene som skal gjennomføres, skal ha bygging av høyhastighetsbane som siktemål", at det "spesielt bør arbeides videre med konsepter for flerbruksbaner med blandet trafikk av høyhastighetstog, regionstog og godstrafikk", at "et framtidig høyhastighetstilbud ikke bare skal binde sammen de store byene, men også fange opp mellomliggende trafikk." "Dette kan for eksempel oppnås med et høyfrekvent tilbud der noen tog stopper på noen stasjoner, og andre tog på andre stasjoner" og at "IC-satsingen som ligger i NTP-forslaget, kan bli første steg i en framtidig høyhastighetsbane."

På tross av dette, har Jernbaneverket i sin lyntogutredning valgt å utelate all gods- og IC-trafikk og har bare få stasjoner underveis. Mellom Oslo og Bergen, og Oslo og Stavanger via Haukeli er det bare tre. Deutsche Bahn har på disse strekningene foreslått 20 stasjoner underveis, og et varierende stoppemønster.⁷ Til sammenligning har lyntogstrekningen Tokyo - Osaka i Japan 17 stasjoner på 55,2 mil, i et varierende stoppemønster.

Inkluderer man IC- og øvrig regional-/mellomliggende trafikk tilsvarende Deutsche Bahns prognose, stiger inntektene med ytterligere 2,863 mrd, til 7,925 mrd kr.

5. Jbv har utelatt godstrafikk. Den vil kunne øke inntektene med ytterligere 3 mrd kr.

Manglende leveringsdyktighet og attraktivitet med dagens norske banenett, har gitt en flukt av godstrafikk fra bane til vei, stikk i strid med de politiske målsettingene. Stortinget ba særskilt om at utredning av høyhastighetsbaner skulle vektlegge et flerbrukskonsept, med godstrafikk. Jernbaneverket har likevel valgt å utelate godstrafikk fra sin lyntogutredning.

Høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept, jfr. planene fra Deutsche Bahn, vil imidlertid gi godstrafikk på bane en helt ny og meget konkurransedyktig kvalitet, kapasitet og regularitet. I flg. Deutsche Bahns prognose vil det igjen øke de samlede driftsinntektene med ca. 3 mrd kr, til 10,920 mrd kr.

Det kan her nevnes at Lyntogforum Møre og Romsdal engasjerte SINTEF til en oppfølgende intervjuundersøkelse ang. markedet for godstrafikk i Møre og Romsdal på høyhastighetsbane i flerbrukskonsept. SINTEF kom her til tilsvarende resultat som Deutsche Bahn, bare litt høyere. Dette vil alene bety omtrent 230 færre vogntog på veiene per dag gjennom Romsdalen i 2025.

6. Forutsetninger mer i tråd med Stortingets vedtak gir økte inntekter med 8,2 mrd kr. Dette overskuddet vil kunne brukes til å betale ned investeringene.

Jernbaneverket konkluderte med at banen Oslo - Bergen, Haugesund, Stavanger ville gi inntekter på 2, 722 mrd per år, og at det ville være nok til å dekke både den ordinære driften og vedlikehold av banene. Det samme gjaldt for 12 av de 13 undersøkte linjene⁸.

Dette er i seg selv et langt bedre resultat enn for togdrift ellers i Norge, som går med underskudd, der både driftssubsidier og vedlikehold dekkes over statsbudsjettet. Fokuset i Jernbane-

⁷ På 2 1/2 time rekker toget 9 - 10 stopp underveis. To avganger i timene mellom Oslo - Bergen og Oslo - Stavanger/Haugesund, blir til fire i timen mellom Haukeli og Oslo (til sammenligning går det i dag 72 fly per dag og retning mellom Oslo og Bergen/Haugesund/Stavanger). Høy frekvens gir mulighet til å innlemme flere stasjoner i et varierende stoppemønster, jfr. Lillestrøm og flytoget.

⁸ Bare banen Bergen - Stavanger via Stord var ventet å gå med underskudd.

verkets høyhastighetsutredning ble imidlertid i stedet rettet mot at banene ikke ga overskudd nok til å dekke investeringene i infrastrukturen.

Vi synes imidlertid det er underlig at Jernbaneverket har lagt til grunn så lave billettpriser, så lav overføring av flytrafikk, ikke har inkludert IC- og godstrafikk og svært lite regionaltrafikk. Med justeringer for dette, i tråd med Stortingets vedtak, øker inntektene med til sammen 8,2 mrd kr fra 2,7 mrd kr til 10,9 mrd kr. Dette er over en firedobling av inntektene. Overskuddet som følge av dette, kan da brukes til å betale ned investeringene.

Det kan også nevnes at om man hadde økt gjennomsnittlig billettinntekt til 2 kr/pkm, som tilsvarende 792 kr Oslo - Bergen, ville togtilbudet sannsynligvis fremdeles vært meget konkurransedyktig, men prisen ville gitt en mindre avvisningseffekt. Hvis 10 % færre da ville ta toget, ville inntektene likevel økt til totalt 12,199 mrd. Dette nevnes bare for å vise at slike marginer evt. kunne gitt et større overskudd om det hadde vært nødvendig for økonomien i prosjektet.

Oppsummering.

Det er for oss vanskelig å forstå hvorfor Jernbaneverkets lyntogutredning har lagt seg på så lave billettpriser, så lav markedsandel i forhold til flytrafikk og har utelatt gods-, IC- og store deler av underveistrafikken⁹. Dette er både stikk i strid med Stortingsvedtak og medfører en svekkelse av inntektsgrunnlaget for høyhastighetsbaner med ca. 8,2 mrd kr per år for strekningen Oslo - Bergen, Haugesund, Stavanger. Tilsvarende vil gjelde for andre strekninger.

På tross av dette fant Jernbaneverket likevel at lyntog ville gi inntekter som dekker drift og vedlikehold av banene. Høyere inntekter vil følgelig da bidra til å betale ned investeringene.

Jernbaneverkets lyntogutredning er derfor med på å underbygge konklusjonene til Deutsche Bahn, som fant at høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept Oslo - Bergen, Haugesund, Stavanger og Oslo - Trondheim/Ålesund vil gi et overskudd som vil dekke drift, vedlikehold og nedbetaling av investeringene i løpet av 30 år, med ei rente på hhv. 3,3 og 2,9 % pr år.

Dette resultatet er ikke bare langt mer fordelaktig enn all annen jernbaneutbygging som er foreslått i Norge. Det er også mer fordelaktig enn en evt. 100 % bompengefinansiert veiutbygging, som jo ikke dekker kommende drifts- og vedlikeholdsutgifter på veiene og som ikke vil generere inntekter etter at veien er nedbetalt.

Stortingets tidligere vedtak om høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept dreier seg derfor ikke bare et svært viktig samfunnsprosjekt, men også en økonomisk svært gunstig måte å bygge ut samferdsel på. Begge deler taler for en raskest mulig oppfølging og realisering.

Notat, 03.05.2013

Norsk Bane AS
Thor W. Bjørlo
Jørg Westermann

Vedlegg:

Markedsandeler for lyntog og fly, sett i forhold til reisetid med tog

⁹ Det er også flere andre forutsetninger i Jernbaneverkets utredning det er grunn til å stille spørsmål om. En oversikt over noen av disse kan ses på s. 10 i informasjonsnotatet til Lyntogforum Møre og Romsdal:
<http://norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=206>

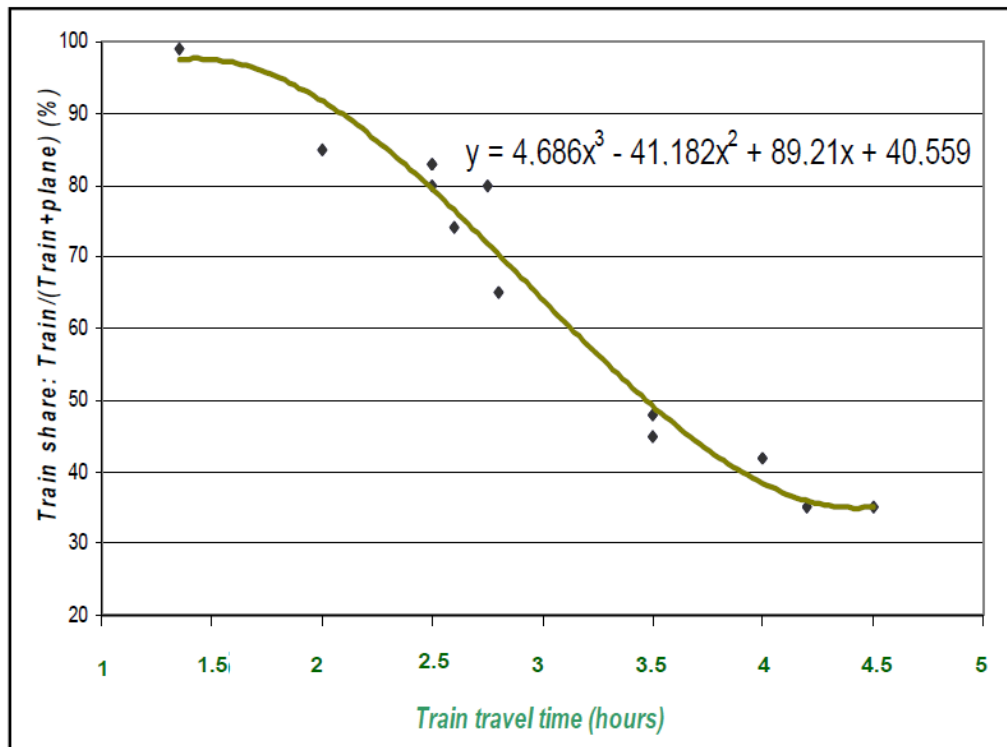


Figure 9. Relationship between the train's share of the train+plane market and the journey time on the main world and Spanish routes with distances of between 400 and 600 km. Source: Barrón (2007) and independently produced

Figuren er bygd på erfaringstall fra hele verden og viser at ved reisetider på 2,5 timer eller bedre, vil togets markedsandel være på minst 75 - 80 %. Kilde: Rapporten High Speed Energy Consumption And Emissions fra Den internasjonale jernbaneunion (UIC), 2010, s. 39.

Norsk Bane AS

Resultatrekneskap

Note		2012	2011
	<i>Driftsinntekter og driftskostnader</i>		
	Salsinntekter	3.226.443	1.962.480
	Sum driftsinntekter	3.226.443	1.962.480
3	Lønskostnader m.m.	1.801.804	1.306.557
3	Annan driftskostnad	1.288.289	923.539
	Sum driftskostnader	3.090.093	2.230.096
	Driftsresultat	136.350	-267.616
	Renteinntekt	8.588	6.644
	Resultat av finansposter	8.588	6.644
	Resultat før skattekostnad	144.938	-260.972
2	Skattekostnad	0	0
	Årsoverskot / årsunderskot	144.938	-260.972
	<i>Overføringer</i>		
	Overkursfond til tapsdekning	0	0
	Overført til dekning av udekt tap	144.938	-260.972
	Sum overføringer	144.938	-260.972

Norsk Bane AS

Balanse

Note		2012	2011
	<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	795.000	339.329
	Andre fordringar	0	0
	Bankinnskot, kontantar o.l	226.008	56.022
	Sum omløpsmidlar	1.021.008	395.351
	<i>Sum eigendelar</i>	1.356.171	730.514

Norsk Bane AS

Balanse

Note	2012	2011
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	-9.505.406	-9.650.344
Sum opptent eigenkapital	-9.505.406	-9.650.344
1 Sum eigenkapital	653.594	508.656

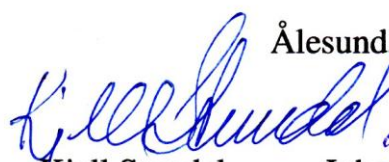
Gjeld

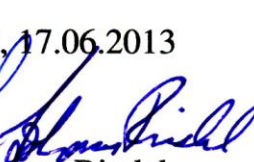
Kortsiktig gjeld

Leverandørgjeld	7.839	5.601
Skattetrekk og andre trekk	315.161	61.874
Anna kortsiktig gjeld	379.577	154.383
Sum kortsiktig gjeld	702.577	221.858

Sum gjeld og eigenkapital	1.356.171	730.514
----------------------------------	------------------	----------------

Ålesund, 17.06.2013


Kjell Stundal
styreleiar

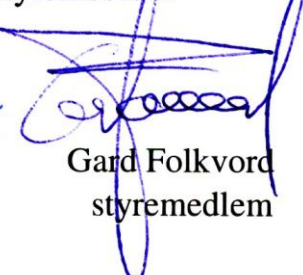

Johannes Rindal
nestleiar


Einar Velde
styremedlem


Per Espen Fjeld
styremedlem


Georg Stub
styremedlem


Laura Seltveit
styremedlem


Gard Folkvord
styremedlem

Norsk Bane AS

Noter til rekneskapen for 2012

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 2012	10.159.000	0	0	-9.650.344	508.656
<u>Endring i eigenkapitalen i året:</u>					
Årsresultat	0	0	0	144.938	144.938
Eigenkapital 31. desember 2012	10.159.000	0	0	-9.505.406	653.594

Aksjekapitalen i selskapet pr. 31.12.2012 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 2012

Eigarstruktur

Dei største aksjonærane i selskapet pr. 31.12.2012 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 %
Per Velde AS	120	120	1,2 %	1,2 %
Privatperson	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	6.792	6.792	66,9 %	66,9 %
Sum øvrige aksjonærer	3.367	3.367	33,1 %	33,1 %

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 (Per Velde AS)	Styremedlem	120
Per Espen Fjeld	Styremedlem	3
Laura Seltveit	Styremedlem	5
Jørg Westermann (Aud Farstad)	Dagleg leiar	10

Om tilhøvet mellom eigenkapital og aksjekapital:

Ved inngangen til 2012 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 2012 ikkje hatt tilstrekkeleg stor effekt til å kunne auke eigenkapitalen til eit nivå som utgjør minimum 50 % av aksjekapitalen.

Norsk Bane AS

Noter til rekneskapen for 2012

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	31.12.12	01.01.12	Endring
Netto grunnlag	-10.152.538	-10.297.476	144.938
Kalkulasjon utsett skatt 28 %	-2.842.710	-2.883.293	40.583

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

Lønskostnadene består av følgjande postar:

Lønskostnader	2012	2011
Løn, pensjon og fri telefon	1.508.344	1.052.871
Folketrygdsavgift	212.677	148.455
Sum lønskostnader	1.721.021	1.201.326

Norsk Bane AS hadde to fast tilsette i 2012.

Ytingar til leiande personar	Dagleg leiar	Styret
Løn og fri telefon, inkl. etterbetaling for 2011	834.221	
Godtgjersle		68.750

Revisor

Det er kostnadsført revisjonshonorar på kr. 12.000 i 2012.

Til generalforsamlingen i Norsk Bane AS

REVISORS BERETNING

Uttalelse om årsregnskapet

Vi har revidert årsregnskapet for Norsk Bane AS som viser et overskudd på kr 144.938. Årsregnskapet består av balanse per 31.12.2012, og resultatregnskap for regnskapsåret avsluttet per denne datoen, og en beskrivelse av vesentlige anvendte regnskapsprinsipper og andre noteopplysninger.

Styret og daglig leders ansvar for årsregnskapet

Styret og daglig leder 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 og daglig leder 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 31.12.2012 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

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

Konklusjon om registrering og dokumentasjon

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

Haugesund, 17.6.2013
Deloitte AS



Else Holst-Larsen
statsautorisert revisor