

Årsmelding 2013 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. 16 av de private aksjonærene har aksjer for minst kr 50 000 hver.

2. Viktige prosesser og hendelser i 2013

2013 ble et utfordrende og krevende år for selskapet, men også et år preget av bred aktivitet og stor arbeidsinnsats.

a) Ekstraordinær generalforsamling 25.10.13

Til ordinær generalforsamling i Bø 17.06.13 ble det orientert grundig om den usikre økonomiske situasjonen. Generalforsamlingen ba om at driften og arbeidet med å sikre finansieringen holdt frem med full styrke, men at det skulle kalles inn til ekstraordinær generalforsamling i september/oktober om dette ikke skulle lykkes. Da arbeidet ikke ga tilstrekkelige resultat, kalte styret inn til ekstraordinær generalforsamling i Stavanger 25.10.13 og varsla oppsigelse av ansatte fra 01.11.13.

I tillegg til forventet tilskudd til fase 2 av høyhastighetsutredningen Oslo - Stockholm, var det nødvendig med en restfinansiering på 370 000 kroner for å sikre driften ut 2013. Situasjon ble løst ved at Vinje kommune tilbød seg å forskottere dette beløpet, samtidig som Vinje kommune, Suldal kommune og Odda kommune ville arbeide i respektive fylker for brei deltaking i et spleiselag til inndekning av forskuddet fra Vinje kommune. Dette arbeidet ga kr 120 000, slik at Vinje kommune bidro med kr 250 000, i tillegg til annet tilskudd tidligere samme år.

Generalforsamlinga var samtidig opptatt av å sikre driftsøkonomien i årene fremover. En ba om at det utarbeides en søknad for årlige bidrag for 2014 - 2017, slik det også ble varslet i søknaden for 2013. Søknaden for arbeidet for Vestlandsbanen over Haukeli skulle utformast i dialog med Vinje, Suldal og Odda kommuner.

b) Søknad om årlige bidrag i 2014 - 2017 til arbeidet for Lyntogforum Vestlandsbanen og Lyntogforum Møre og Romsdal

Lyntogforum M&R ble etablert i 2011, med en første fase frem mot 2013. Norsk Bane fikk godtgjørelse for sekretariatsfunksjonen på 300.000 kr per år, hevet til 400.000 i 2013. I løpet av 2013 ble det avklart grunnlag for en ny søknad om årlige bidrag i perioden 2014 - 2017 fra fylkeskommunen, kommuner og næringslivet, med en godtgjørelse til Norsk Banes arbeid på 400.000 kr per år. Overskytende beløpe brukes til aktivitets- og informasjonstiltak, som brosjyre, seminarer, utredninger etc.

En tilsvarende modell ble lagt til grunn for etablering og drift av Lyntogforum Vestlandsbanen over Haukeli, inkludert fylkesvise avdelinger. Også her er det lagt opp til en årlig godtgjørelse til Norsk Bane som faglig sekretariat på 400.000 kr per fylke. I slutten av november 2013 ble søknadene sendt til kommuner i Rogaland, Hordaland og Telemark som var med i interimfasen, men når disse har behandlet søknaden, og forholdene ligger til rette for det, er det ønskelig å utvide deltakelsen til også andre kommuner, fylkeskommunene og næringsliv/organisasjoner.

c) Oppstart "LYNTOGETS VENNER". Etablering på Facebook og twitter

30.08.13 etablerte vi "LYNTOGETS VENNER". Se bl.a. et oppslag på våre nettsider, som også ble fulgt av presseoppslag i noen lokalaviser. Initiativet hadde flere hensikter: a) bidra til en bred informasjon og mobilisering om lyntog, og b) bidra til finansiering av vårt arbeid for dette (utredninger, analyser, avisinlegg, møter, oppslag på nettsider og facebook, løpende dialog med et bredt kontaktnett etc.). Ved årsskiftet var det ca. 230 Lyntogets Venner, som også ytte viktige økonomiske bidrag til Norsk Banes drift i 2013, til dels også med gaver. Sammen med garantien fra Vinje kommune, var dette i 2013 med på å sikre videre drift.

De største gavene (inkl. bidraget til Lyntogets Venner) var på kr 6000 fra Urban Rabbe Arkitekter, kr 3200 fra Eirik Birkeland, kr 2500 fra Laura Seltveit, kr 1700 fra Per Kvernmark, kr 1000 fra Steinar Farstad, kr 500 hver fra Birthe Bratteberg, Valborg Solheim, Åsmund Kalstveit og Kjell Erik Onsrud, og kr 450 fra Grete Bjørlo. I tillegg fikk Norsk Bane AS anonyme gaver og flere gaver på kr 400 eller mindre.

04.09.13 opprettet vi også "Lyntogets Venner" som en egen facebook-gruppe, samt en twitter-konto. I arbeidet med facebook og twitter har vi nytt stor hjelp fra Silje Hegg og Eivind Kaasin. Det har vært stor aktivitet på Facebook, og vi har fått mye positiv tilbakemelding på disse sidene. Det ga selvsagt også mindre tid til arbeid med Norsk Banes nettsider, men vi håper det oppveies av den store spredningen som Facebook-informasjonen har fått. "Lyntogets Venner" har nå over 5300 "likes", mens flere oppslag har vært sett av mellom 20.000 til 48.000 personer. Mange av disse har trolig registrert seg senere som støttespillere med årlige bidrag til Lyntogets Venner.

d) Konferansen "Ja, vi bygger dette landet" i regi av næringsforeningene i de større byene

Næringsforeningene i Oslo, Trondheim, Ålesund, Bergen, Haugesund, Stavanger, Kristiansand og Vest-Telemark arrangerte 14.03.13 konferansen "Ja, vi bygger dette landet" i lokalene til Oslo Handelsstands forening. Det var satt fokus på vår utredning med Deutsche Bahn International om høyhastighetsbaner i Norge, og på viktigheten av slik nasjonal infrastruktur. Thor Bjørlo gikk gjennom forskjellene mellom vår utredning med Deutsche Bahn og Jernbaneverkets lyntogutredning, et tema som også Friar Årsnes i Pöyry grep fatt i. Også sjefsøkonom Per Richard Johansen og stortingspolitikere Ketil Solvik-Olsen, Hallgeir Langeland og Øyvind Halleraker var blant innlederne. Hallgeir Langeland sa bl.a. at Jernbaneverkets lyntogutredning var en sak for Brennpunkt. Innleggene er lagt ut på nett av Oslo Handelskammer, og kan bl.a. lastes ned fra facebook-sidene til "Lyntogets Venner".

e) Reaksjoner på Jbv sin lyntogutredning

Vår gjennomgang av Jbv sin lyntogutredning har vært tidkrevende, bl.a. fordi avgjørende utredningspremisser ikke er gjort rede for eller må settes sammen av delopplysninger fra ulike vedlegg, noe de fleste ikke har kompetanse og kapasitet til. Vårt arbeid, og flere oppslag på våre nettsider, har derfor bidratt til viktig informasjon om grunnlaget og premissene Jbvs lyntogutredning hviler på. Jbv har f.eks. regnet med ekstremt lave gjennomsnittlige billettinntekter (f.eks. 447 kr Oslo - Bergen), svært lav andel overført flytrafikk (under 45 %), ingen godstrafikk, ingen IC-trafikk og svært lite annen underveistrafikk. Justeringer av bare disse premissene vil for Vestlandsbanen alene kunne gi 8 mrd. kr mer i inntekter per år, og tilsvarende for andre strekninger¹.

Våren/sommeren 2013 kom det flere interessante reaksjoner fra andre på Jbvs lyntogutredning, og som fremhevet vår utredning med DBI som mer troverdig. Bl.a. kom det publikasjoner fra professor emeritus i økonomi, Øystein Noreng², seniorkonsulent Friar Årsnes³ i Pöyry og Sven Egil Omdal med sitt innlegg "Overkjørt av et langsomt tog" i regionsavisene Stavanger Aftenblad, Fædrelandsvennen, Bergens Tidende og Adresseavisen, med påfølgende debatt (se mer om det under "media").

¹ Se vårt notat <http://www.norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=212>

² <http://www.norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=216>

³ <http://www.norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=211>

f) Ordføreroppdrag om høyhastighetsbaner, 03.06.13

I juni 2013 gikk 48 ordførere sammen om et felles oppdrag til Stortinget⁴, hvor de ber om at Stortinget følger opp sine fremsynte vedtak om høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept i 2009, og henviser til DBIs grundige og detaljerte utredning som et godt grunnlag for dette.

g) NTP 2014 - 2023

I Stortingets vedtak i 2009 om NTP 2010 - 2019, og budsjettvedtaket for 2010 fikk vårt arbeid for lyntog et viktig gjennomslag. Stortinget ba bl.a. om "utredninger med bygging som siktemål", og la spesiell vekt på flerbrukskonseptet, med tilrettelegging for gods, mange stasjoner underveis og integrering av lyntog- og IC-nettet. Alle strekninger som kan tenkes å inngå i det fremtidige høyhastighetsnettet, skulle planlegges for *minst* 250 km/t.

Jernbaneverket fulgte dessverre ikke opp dette i sin lyntogutredning. Selv om mange skjevheter i Jbvs lyntogutredning ble påpekt kort tid etter publiseringen, etablerte de første presentasjonene et negativt inntrykk som fikk feste seg hos mange. Det bidro til at Jernbaneverkets utredning kunne bli brukt som argument i forsøk på å bremse satsingen på lyntog i forbindelse med NTP 2014 - 2023.

Vedtaket i NTP 2014 - 2023 inneholder likevel noen viktige formuleringer om at InterCity-strekningene skal bygges slik at de vil kunne inngå i fremtidige høyhastighetsbaner. At kravet til hastighetsdimensjonering har flyttet seg fra 200 til 250 km/t er også et viktig signal i rett retning. Problemet er bare at dette ikke følges opp i praksis. IC planlegges bare unntaksvis for 250 km/t og med mange flaskehalser. Togene vil bare i sekunder kunne komme opp i 250 km/t, og på mesteparten av strekningene holde langt under 200 km/t. Gjennomsnittsfarten for de raskeste togene i Jbvs IC-planer er ca. 100 km/t til Halden og Skien og ca. 110 km/t til Lillehammer.

h) Nye signaler fra regjering og Storting om utbyggingsorganisasjon for jernbane og lyntog Oslo - Göteborg

Høsten 2013 kom det to interessante signaler fra den nye regjeringen og samarbeidspartiene:

a) det skal opprettes egne utbyggingsorganisasjoner både for vei og for jernbane⁵, b) lyntog Oslo - Göteborg skal utredes⁶. Vi vil understreke viktigheten av at lyntog Oslo - Göteborg planlegges i et flerbrukskonsept, noe som vil være svært viktig for godstrafikk mellom hele landet og Europa.

Positive signaler om lyntogutredning Oslo - Göteborg bør brukes aktivt også i forhold til andre strekninger med minst like stort markedsgrunnlag. I 2012 var det f.eks. 73.000 flyreisende Oslo - Göteborg og 1,3 millioner Oslo - Göteborg/København (med høy andel transfer). Mellom Oslo og Bergen, Haugesund og Stavanger var det 4,4 million flyreisende og mellom Oslo og Trondheim, Ålesund og Molde ca. 2,9 million flyreisende i 2012.

i) Opphør i samarbeidet med Deutsche Bahn International

I januar 2008 engasjerte vi Deutsche Bahn International (DBI) til en omfattende utredning om høyhastighetsbaner i Norge. DBI skulle innenfor eget faglig skjønn vurdere om det var grunnlag for høyhastighetsbaner i Norge, og i så fall utvikle aktuelle konsept og traséer. Det ble utarbeidet grundige studier av alle aktuelle strekninger fra Trøndelag og sørover, og videre mot Stockholm og København.

En første rapport om Oslo - Trondheim og Oslo - Bergen, Haugesund, Stavanger ble lagt fram av DBI i mai 2009, med svært positive konklusjoner. Etter hvert som ny finansiering kom til, har utredningene blitt supplert med andre strekninger. Prosjektleder Ottmar Grein i DBI har gjentatte ganger vært i Norge for å presentere resultatene.

⁴ <http://www.norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=219>

⁵ <http://www.nasjonen.no/2013/11/29/politikk/samferdsel/jernbane/jernbaneselskap/investeringsfond/8388071/>

⁶ "Hvorfor har vi ikke gjort dette før? Norge og Sverige er på sporet av en høyhastighetslinje mellom Oslo og Göteborg." <http://www.tu.no/samferdsel/2013/12/03/-hvorfor-har-vi-ikke-gjort-dette-for>

I 2013 måtte Norsk Bane AS bruke betydelige ressurser på en konflikt med DBI. Det begynte høsten 2012, da DBI deltok på Jbvs "leverandørdager." Der hadde DBI, i følge en telefonsamtale med oss i Norsk Bane AS, "lite trivelige" samtaler med representanter for Jbv. DBI var blitt oppfordra til å distansere seg fra Norsk Bane AS, om de ville bli vurdert som leverandør for Jbv i forbindelse med de store planleggingsoppdragene for IC-strekningene.

I mars 2013 var det planlagt en møteserie med presentasjoner fra DBI. Men i slutten av februar avgjorde ledelsen i DBI at prosjektleder Ottmar Grein ikke fikk lov til å reise til Norge. DBI ville ikke "bidra til en politisk og polemisk prosess mot norske styresmakter og institusjonen deres, Jbv," som det heter i DBI sitt brev av 28.02.13.

Det Grein etter planen skulle legge fram, var derimot resultatene av de nyeste utredningene som DBI hadde fått i oppdrag fra Norsk Bane AS, bl.a om Vestlandsbanen og avgreiningen til Grenland og Aust-Agder. Men leveransene vi ventet på, ble utsatt gang på gang av DBI. Gjennom fem år hadde vi hatt et godt samarbeid med DBI og prøvde i det lengste å løse saka i vennlige ordelag. Men i august måtte vi si ifra i en tydeligere tone og varsle et ev. erstatningssøksmål.

17.09.13 svarte juridisk avdeling i Deutsche Bahn med å kreve at vi måtte fjerne alle DBI-rapportene fra våre nettsider, ellers ville DB reise rettssak mot oss. Kravet er grunnløst, og ble blankt avvist i brev fra vår advokat. DBI valgte også å bruke Jbv sitt internblad, Jernbanemagasinet, til å sette frem uriktige påstander om at Norsk Bane AS skal ha brukt DBI-utredningene på en måte som DBI ikke kan stå inne for. DBI har derimot ikke nevnt et eneste konkret eksempel på dette. Vi kan heller ikke se at slike finns. Tvert imot. DBI ga i 2009 en entydig anbefaling om at Stortinget omgående bør vedta bygging av høyhastighetsbaner. DBI presiserte for øvrig høsten 2013 at innholdet i utredningene og de faglige konklusjonene deres står ved lag.

Det kan også konstateres at DBI ikke har fulgt opp noen av anklagene og truslene om rettssak, etter den kontante avvisningen fra vår advokat. På ekstraordinær generalforsamling 25.10.13 ble styret bedt om å vurdere evt. rettslige skritt mot DBI pga. utredninger de ikke har ferdigstilt. Styret mener at det er grunnlag for slike skritt, men at det neppe vil forsvare ressursbruken. Styret har derfor til nå valgt å ikke forfølge denne siden av saken, men forholder seg til at konklusjonene til DBIs utredninger står ved lag, og at tilskuddsgiverne har akseptert at gjenstående og oppfølgende utredninger kan gjennomføres av Norsk Bane selv.

j) Fullføring av traséutredningen Bø/Notodden - Grenland/Vestfold/Agder og av traséutredningen for Vestlandsbanen over Haukeli

De nevnte utredningene var gitt i oppdrag til DBI, jfr. også pkt. 3a og 3c i årsmeldingen for 2012. I løpet av våren 2013 fullførte DBI selve traséforslaget, men trakk seg fra videre arbeid før rapportene med en utfyllende beskrivelse av og begrunnelse for traséforslagene med tekst og illustrasjoner var fullført, jfr. pkt. 2i her. Norsk Bane har imidlertid fulgt hele prosessen tett. I brev til tilskuddsgiverne har vi derfor gjort rede for situasjonen og foreslått at Norsk Bane fullfører det resterende arbeidet med utredningen. Det er ikke mottatt noen innvendinger på det. Utredningene vil bli publisert i løpet av våren/sommeren 2014.

k) Krav til postlister i hht. offentlighetsloven

Etter nesten halvannet års behandling ga Justisdepartementet 31.05.13 NRK Møre og Romsdal medhold i at Norsk Bane skulle komme inn under bestemmelsene i offentlighetsloven, §2, første ledd bokstav c, om føring av postlister og offentlig tilgang til disse. Vi forholder oss til dette og har utarbeidet postlister f.o.m. 01.06.13. Høyt arbeidspress i den vanskelige situasjonen høsten 2013, gjorde at dette kom på plass først etter ekstraordinær generalforsamling.

l) Igangsetting fase 2a Oslo - Stockholm

Fase 1 ble gjennomført på vårt oppdrag av DBI og presentert i åpne møter på Ski og Mysen medio april 2012 og publisert 30.04.12.⁷ I løpet av 2012 og 2013 ble det arbeidet videre med finansiering

⁷ Se <http://www.norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=198>

av fase 2. Høsten 2013 ble det avklart at fase 2 av utredningen kunne settes igang, takket være finansiering fra bl.a. Osloregionen og kommunene Årjäng, Bengtfors, Grums og Säffle på svensk side. Det innebærer detaljert traséutredning for korridorene via Aurskog-Høland og Kongsvinger frem til svenskegrensen på norsk side (strekningen mellom Ski og svenskegrensen ble utredet i fase 1), samt gjenstående deler frem til Karlstad kommune for korridoren via Ski. Slik blir alle de tre aktuelle korridorene på norsk side utredet med den samme høye detaljeringen. Arbeidet blir nå utført av Norsk Bane uten deltakelse av DBI (jfr. pkt. 2i). Vi håper å kunne videreføre utredningen mot Stockholm i løpet av 2014.

m) Alternative løsninger langs Vorma.

Jernbaneverket hadde planer om steinfyllinger på opp til 70 meters bredde ut i fuglefredningsområdet i Vorma. I 2013 ble Norsk Bane kontaktet av grunneiere og andre engasjerte for å utarbeide en skisse til en trasé i samsvar med Eidsvoll kommunestyre sitt ønske om en mer vestlig trasé, uten så store fyllinger. Jernbaneverket trakk hele reguleringsplanen og varslet at de vil fremme en ny plan.

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

På vegne av Lyntogforum Møre og Romsdal utarbeidet vi i januar et informasjonsnotat⁸ med en innføring i grunnlaget for høyhastighetsbaner i Norge og på Møre. I oktober fullførte vi en brosjyre⁹ for Lyntogforum Møre og Romsdal, som også inneholder mye generell informasjon om høyhastighetsbaner for Norge. Notatet og brosjyren er utarbeidet slik at de kan danne grunnlag for tilsvarende for Vestlandsbanen over Haukeli og evt. andre.

o) Undersøkelser viser positive holdninger blant folk til lyntog

På tross av all negativ omtale om lyntog de siste årene, er det interessant å legge merke til at befolkningen gjentatte ganger gir uttrykk for at de ønsker lyntog. En spørreundersøkelse om lyntog blant VGs lesere 04.06.13 viser at 72 % av leserne vil ha lyntog. Og hvis lyntog er lønnsomt (som resultatene fra vår utredning med DBI viser), er det hele 91 % som støtter lyntog.¹⁰ Lignende resultat ble det også i en tilsvarende undersøkelse i Sunnmørsposten.

I forbindelse med regjeringsforhandlingene inviterte Aftenposten sine lesere til å stemme over hva de mener den nye regjeringen bør satse på innenfor vei og jernbane. Det ble en klar melding fra leserne om at den nye regjeringen bør satse på lyntog og godstrafikk på bane. Lyntog i flerbbrukskonsept kom slik både på andre, tredje og fjerdeplass¹¹. I tillegg har forslaget som kom på førsteplass, om helhetlig planlegging og utbygging av veier, mye til felles med hvordan vi tenker helhetlig planlegging og utbygging av høyhastighetsbaner i flerbbrukskonsept.

3. Møtevirksomhet

I 2013 hadde Norsk Bane AS mange møter og presentasjoner, i tillegg til styremøter og personlige samtaler.

Stortinget: Mørebenken (14.01.), Ingjerd Schou (13.03.), Hallgeir Langeland (13.03.), Hege Liadal og Torstein Solberg (18.09.), Høyre og Fremskrittspartiet sine medlemmer i Transportkomitéen (08.12.), Geir Jørgen Bekkevold og Geir Toskedal (08.12.), Pål Farstad (08.12.) og Rasmus Hansson (11.12.).

Kommuner og fylke: Oppdal, Rennebu og Midtre Gauldal (09.04.), Odda og Jondal (16.04.), Suldal (16.04.), Sauda (17.04.), Tysvær (17.04.), Haugesund (17.04.), Vindafjord og Etne (17.04.), Fylkestinget i Møre og Romsdal (14.10.), Rauma (15.10.) og Ullensvang (06.11.).

Regionråd: Grensekomitéen Värmland-Østfold (17.10.) og Vest-Telemarkrådet (26.11.).

⁸ Se <http://www.norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=206>

⁹ <http://www.norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=233>

¹⁰ <http://www.norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=224>

¹¹ <http://www.norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=231>

Partilag: Senterungdommen i Rogaland (05.01.), Rogaland Senterparti (28.01.), Ullensaker Venstre (15.05.) og SV-lagene i Møre og Romsdal, Oppland og Sør- og Nord-Trøndelag (25.05.).

Næringsorganisasjoner: Bergen Næringsråd (18.02.), Molde Næringsforum og Næringsforeningen i Ålesundsregionen (27.02.) og MTNU (30.08.).

Fagmiljø: Miljøvernavdelingen, Fylkesmannen i Telemark (13.02.), Bjørn Sund i Advansia (13.03.), PTV Karlsruhe (06.08.) og KTH Stockholm (24.10.).

Presentasjoner på åpne møte og konferanser: Grensekomitéen Värmland-Østfold (12.02.), Changemaker Bergen (18.02.), Notodden Rotary (18.03.), Næringsforeningene, Oslo (14.03.) og Dalen i Tokke (29.08.).

Deltaking på konferanser: Coinco North (17.10.).

4. Media

Vi skulle gjerne sett en mer offensiv og bredere dekning av saken i nasjonale aviser og media. Jernbaneverkets lyntogutredning ville f.eks. gitt mye stoff til en redaksjon som vil undersøke en sak nærmere. Og ingen av de nasjonale mediene dekket f.eks. ordføreroppøppet om høyhastighetstog. Men i regionale og lokale medier har det vært en del oppslag. Sven Egil Omdals "fri-penn"-innlegg "Overkjørt av et langsomt tog"¹² i regionsavisene Aftenbladet, Fædrelandsvennen, BT og Adresseavisen ble lagt godt merke til. Han skriver bl.a. "Det gikk et tog nylig, og vi sto alle igjen på perrongen. Det var i grunnen ikke så rart, vi hadde fått helt uriktige opplysninger om når det gikk, hvor det skulle og hva det kostet."

Artikkelen utløste også en serie debattinnlegg: Thor Erik Skarpen (Jbv): "Grunnløse påstander om Jernbaneverket og høyhastighet", Jostein Soland: "Sløve greier av Skarpen", Jon Hamre: "JBVs strategi grenser til svindel", Jørg Westermann: "Velgrunna kritikk av Jernbaneverket", Thor Erik Skarpen (Jbv): "Gjentar uriktige påstander", Eirik Birkeland: "Svada på skinner fra Jbv" og Thor W. Bjørlo: "Med lisens til å lyve?". Disse kan lastes ned fra våre og Aftenbladets nettsider¹³.

Gjennom facebook-sidene og twitter-kontoen til "Lyntogets venner" er vi aktive med informasjonsspredning på sosiale medier, med stadig flere følgere og lesere. Vi bidrar ellers kontinuerlig med intervjuer, artikler, kronikker, informasjon og notater på våre nettsider, til våre samarbeidspartnere, Stortinget og media. Det er også positivt at uavhengige økonomer, som Friar Årsnes i Pöyry og Øystein Noreng, har fattet interesse og på selvstendig vis gått inn i saken, med konklusjoner til klar støtte for vår lyntogutredning¹⁴. Etableringen av lyntogforum er også viktig, og vil skape grunnlag for flere talsmenn og talskvinner for saken lokalt, regionalt og nasjonalt.

5. Økonomi

Som nevnt under pkt. 2a var økonomien i 2013 svært anstrengt, og styret innkalte til ekstraordinær generalforsamling 25.10.13. Vinje kommunes forskuttering og garanti for restfinansieringen på 370.000 kroner for 2013, var med på å løse situasjonen. Samtidig har administrasjon, styret og generalforsamling vært opptatt av å legge grunnlag for økonomien fremover gjennom bl.a. årlige tilskudd til informasjons- og oppfølgingsarbeidet, jfr. nedenfor og 2a og b ovenfor.

Norsk Bane AS hadde i 2013 samlede inntekter på kr 2 104 643, og utgifter på kr 2 147 378, som ga et regnskapsmessig driftsunderskudd på kr 42 735. Egenkapitalen til Norsk Bane AS ble redusert fra kr 654 441 ved utgangen av 2012 til kr 611 706 ved utgangen av 2013. Sistnevnte utgjør 6 % av aksjekapitalen.

Inntektene lå ca. 1,28 mill. kr under budsjettet som ble vedtatt på ordinær generalforsamling, mens driftsutgiftene var ca. 1,24 mill. kr lavere enn budsjettet. Avvikene i forhold til budsjettet skyldes særlig lavere salgsinntekter, lavere utgifter til eksterne tjenester, samt noe lavere lønns-

¹² <http://www.norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=220>

¹³ <http://www.norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=225>

¹⁴ Jfr. pkt. 2e

utbetalinger, bl.a. som følge av sykdom. Driftsresultatet for 2013 lå kr 42 735 under opprinnelig budsjett. I forhold revidert budsjett, lagt frem på ekstraordinær generalforsamling, er endringene små.

Arbeid med en fast økonomisk basis

Våre utredninger representerer store økonomiske og samfunnsmessige verdier for norsk nærings- og samfunnsliv. Det har imidlertid vært krevende å arbeide for finansiering av utrednings- og oppfølgingsarbeidet. Når mye av selskapets arbeidskapasitet går med til å sikre det økonomiske grunnlaget for driften, reduseres tiden til viktig utrednings-, informasjons- og oppfølgingsarbeid.

I 2013 er det satt i gang prosesser med sikte på en stabil finansiering for flere år fremover. Det ble sendt søknader om deltaking i Lyntogforum Vestlandsbanen over Haukeli og Lyntogforum Møre og Romsdal, med årlige bidrag for 2014 - 2017. Det innebærer 400.000 kr årlig i tilskudd til vårt arbeid for fylkene Hordaland, Rogaland, Telemark og Møre og Romsdal, til sammen 1,6 mill. kroner. Slike tilskudd vil utgjøre vel 2/3 av et minimums driftsbudsjett for to ansatte, inkludert pensjon, arbeidsgiveravgift, kontorutgifter, reiser, m.m., og vil være et svært viktig bidrag til det økonomiske fundamentet for driften fra 2014 og fremover.

I tillegg har vi i 2013 etablert "Lyntogets Venner" både på facebook og som mulighet til å registrere seg med et årlig bidrag på hhv. 200 kr for voksne, 100 kr for barn/ungdom/studenter og kr 1000 for bedrifter. Foreløpig er det ca 180 betalende, mens venner på facebook har passert 5.000. Hvis man passerer 1.000 eller flere betalende, vil det også kunne utgjøre et enda viktigere bidrag til finansiering av informasjons- og oppfølgingsaktiviteten.

Regnskapet for 2013 er basert på at virksomheten til Norsk Bane AS vil fortsette.

6. 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.

Ved generalforsamlinga i 2013 ble det valgt to 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 2013 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.

Generalforsamlinger

Norsk Bane AS holdt ordinær generalforsamling 17.06.13 i Bø i Telemark og ekstraordinær generalforsamling 25.10.13 i Stavanger.

Styret

Kjell Stundal, Per Espen Fjeld, Johannes Rindal og Georg Stub ble på generalforsamlinga i 2012 valgt for to år, og sto ikke på valg på ordinær generalforsamling i juni 2013. Laura Seltveit og Gard Folkvord fratrådte styret, mens Einar Velde ble gjenvalgt for to år. Hilde Gunn Bjelde, John Helge Rasmussen og Hanne Marte Vatnaland ble valgt som nye styremedlemmer for to år. Valgene var enstemmig.

Styret konstituerte seg med Kjell Stundal som leder og Johannes Rindal som nestleder. Styret hadde 10 styremøter i 2013, av disse var 4 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 2013: Daglig leder Jørg Westermann og kommunikasjonssjef Thor W. Bjørlo. Kommunikasjonssjef var sykemeldt i perioden 05.08.- 30.09.13 (en uke 100 %, en uke 50 % og resten 20 %) pga. en prolaps i ryggen. Kortidsfraværet var minimalt.

Valgnemnd

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

Revisor

Deloitte AS i Haugesund ble gjenvalgt som revisor for Norsk Bane AS på ordinær generalforsamling i Bø, 17.06.13.

Norsk Bane AS
Ålesund, 13.06.14



Kjell Stundal
styreleder



Johannes Rindal
nestleder



Einar Velde
styremedlem



Per Espen Fjeld
styremedlem



Georg Stub
styremedlem



Hanne Marte Vatnaland
styremedlem



John Helge Rasmussen
styremedlem

Norsk Bane AS

Resultatrekneskap

Note		2013	2012
	<i>Driftsinntekter og driftskostnader</i>		
	Salsinntekter	2.097.390	3.226.443
	Sum driftsinntekter	2.097.390	3.226.443
3	Lønskostnader m.m.	1.876.928	1.800.957
3	Annan driftskostnad	270.450	1.288.289
	Sum driftskostnader	2.147.378	3.089.246
	Driftsresultat	-49.988	137.197
	Renteinntekt	7.253	8.588
	Resultat av finansposter	7.253	8.588
	Resultat før skattekostnad	-42.735	145.785
2	Skattekostnad	0	0
	Årsoverskot / årsunderskot	-42.735	145.785
	<i>Overføringer</i>		
	Overkursfond til tapsdekning	0	0
	Overført til udekt tap	-42.735	145.785
	Sum overføringer	-42.735	145.785

Norsk Bane AS

Balanse

Note		2013	2012
	<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	0	795.000
	Andre fordringar	0	0
	Bankinnskot, kontantar o.l	473.234	226.008
	Sum omløpsmidlar	473.234	1.021.008
	Sum eigendelar	808.397	1.356.171

Norsk Bane AS

Balanse

Note	2013	2012
<i>Eigenkapital og gjeld</i>		
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	-9.547.294	-9.504.559
Sum opptent eigenkapital	-9.547.294	-9.504.559
1 Sum eigenkapital	611.706	654.441

Gjeld

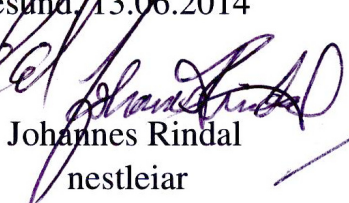
Kortsiktig gjeld

Leverandørgjeld	13.540	7.839
Skattetrekk og andre trekk	21.796	314.314
Anna kortsiktig gjeld	161.355	379.577
Sum kortsiktig gjeld	196.691	701.730

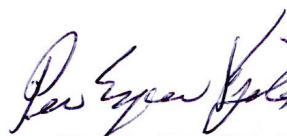
Sum gjeld og eigenkapital	808.397	1.356.171
----------------------------------	----------------	------------------

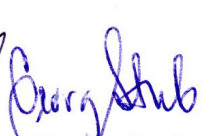
Ålesund, 13.06.2014


 Kjell Stundal
 styreleiar


 Johannes Rindal
 nestleiar


 Einar Velde
 styremedlem


 Per Espen Fjeld
 styremedlem


 Georg Stub
 styremedlem


 Hanne Marte Vatnaland
 styremedlem


 John Helge Rasmussen
 styremedlem

Norsk Bane AS

Noter til rekneskapen for 2013

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 2013	10.159.000	0	0	-9.504.559	654.441
<u>Endring i eigenkapitalen i året:</u>					
Årsresultat	0	0	0	-42.735	-42.735
Eigenkapital 31. desember 2013	10.159.000	0	0	-9.547.294	611.706

Aksjekapitalen i selskapet pr. 31.12.2013 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 2013

Eigarstruktur

Dei største aksjonærane i selskapet pr. 31.12.2013 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 aksjonærar	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
Jørg Westermann (Aud Farstad)	Dagleg leiar	10

Om tilhøvet mellom eigenkapital og aksjekapital:

Ved inngangen til 2013 var eigenkapitalen til Norsk Bane AS mindre enn 50 % av aksjekapitalen. Selskapet har gjennomført ei rekkje tiltak for å auke inntektene. Desse tiltaka har diverre ikkje hatt tilstrekkeleg effekt til å kunne auke eigenkapitalen til eit nivå som utgjer minimum 50 % av aksjekapitalen.

Norsk Bane AS

Noter til rekneskapen for 2013

Note 2 – skattekostnad

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

Betalbar skatt	0
Kalkulert endring utsett skatt	-11.966
Total skattekostnad i år	0

Utsett skatt	31.12.13	01.01.13	Endring
Netto grunnlag	-10.195.273	-10.152.538	-42.735
Kalkulasjon utsett skatt 28 %	-2.854.676	-2.842.710	-11.966

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

Lønnskostnadene består av følgjande postar:

Lønnskostnader	2013	2012
Løn, pensjon og fri telefon	1.644.988	1.508.507
Folketrygdsavgift	231.940	212.699
Sum lønnskostnader	1.876.928	1.721.206

Norsk Bane AS hadde to fast tilsette i 2013.

Ytingar til leiande personar	Dagleg leiar	Styret
Løn og fri telefon, inkl. etterbetaling for 2012	777.092	
Godtgjersle		0

Revisor

Det er kostnadsført eit revisjonshonorar på kr. 12.000 i 2013.

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 42 735. Årsregnskapet består av balanse per 31. desember 2013, og 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 2013 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, 24. juni 2014

Deloitte AS



Else Holst-Larsen
statsautorisert revisor