

Norsk Bane AS

Resultatrekneskap

Note		2014	2013
	<i>Driftsinntekter og driftskostnader</i>		
	Salsinntekter	1.903.527	2.097.390
	Sum driftsinntekter	1.903.527	2.097.390
3	Lønskostnader m.m.	1.723.800	1.876.928
3	Annan driftskostnad	383.154	270.450
	Sum driftskostnader	2.106.954	2.147.378
	Driftsresultat	-203.427	-49.988
	Renteinntekt	2.507	7.253
	Resultat av finansposter	2.507	7.253
	Resultat før skattekostnad	-200.920	-42.735
2	Skattekostnad	0	0
	Årsoverskot / årsunderskot	-200.920	-42.735
	<i>Overføringer</i>		
	Overkursfond til tapsdekning	0	0
	Overført til udekt tap	-200.920	-42.735
	Sum overføringer	-200.920	-42.735

Norsk Bane AS

Balanse

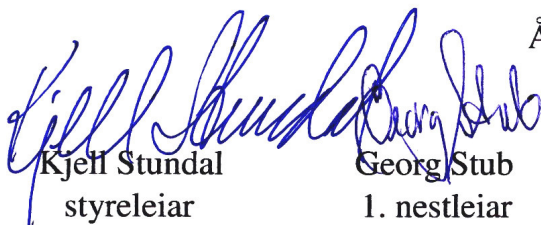
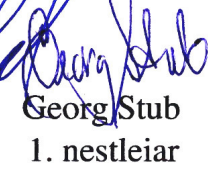
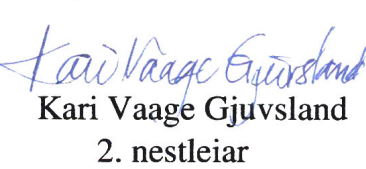
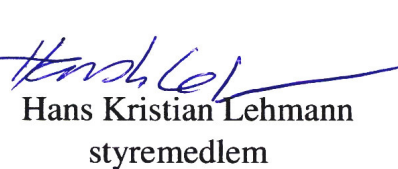
Note		2014	2013
	<i>Eigendelar</i>		
	Anleggsmidler		
2	Utsett skatteføremøn	335.163	335.163
	Sum immaterielle eigendelar	335.163	335.163
	Sum anleggsmidler	335.163	335.163
	Omløpsmidlar		
	Kundefordringar	25.000	0
	Andre fordringar	0	0
	Bankinnskot, kontantar o.l	451.608	473.234
	Sum omløpsmidlar	476.608	473.234
	Sum eigendelar	811.771	808.397

Norsk Bane AS

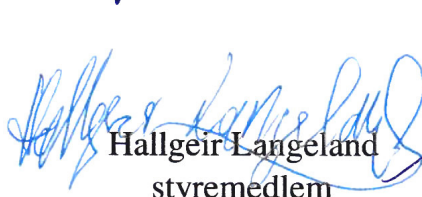
Balanse

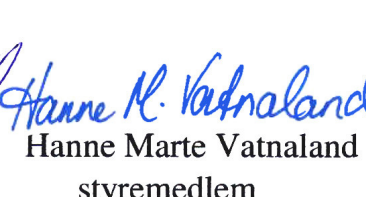
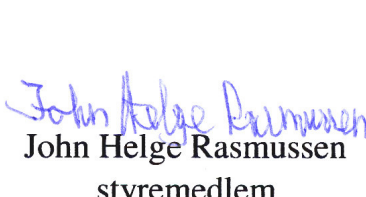
Note	2014	2013
<i>Eigenkapital og gjeld</i>		
Innskoten eigenkapital		
Aksjekapital, berre registrert kapital	10.159.000	10.159.000
Ikkje registrert kapitalutviding	0	0
Overkursfond	0	0
Sum innskoten eigenkapital	10.159.000	10.159.000
Opptent eigenkapital		
Annan eigenkapital	-9.748.214	-9.547.294
Sum opptent eigenkapital	-9.748.214	-9.547.294
1 Sum eigenkapital	410.786	611.706
Gjeld		
Kortsiktig gjeld		
Leverandørgjeld	2.029	13.540
Skattetrekk og andre trekk	241.320	21.796
Anna kortsiktig gjeld	157.636	161.355
Sum kortsiktig gjeld	400.985	196.691
Sum gjeld og eigenkapital	811.771	808.397

Ålesund, 08.06.2015

Kjell Stundal Georg Stub Kari Vaage Gjuvslund Hans Kristian Lehmann
 styreleiar 1. nestleiar 2. nestleiar styremedlem



Hallgeir Langeland Einar Velde Hanne M. Vatnaland John Helge Rasmussen
 styremedlem styremedlem styremedlem styremedlem

Norsk Bane AS

Noter til rekneskapen for 2014

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 2014	10.159.000	0	0	-9.547.294	611.706
<u>Endring i eigenkapitalen i året:</u>					
Årsresultat	0	0	0	-200.920	-200.920
Eigenkapital 31. desember 2014	10.159.000	0	0	-9.748.214	410.786

Aksjekapitalen i selskapet pr. 31.12.2014 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 2014

Eigarstruktur

Dei største aksjonærane i selskapet pr. 31.12.2014 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 %
Øystein Skjæveland	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
Jørg Westermann (Aud Farstad)	Dagleg leiar	10

Om tilhøvet mellom eigenkapital og aksjekapital:

Ved inngangen til 2014 var eigenkapitalen til Norsk Bane AS mindre enn 50 % av aksjekapitalen, og har blitt lågare i løpet av året. Selskapet har i 2014 gjennomført ei rekkje tiltak for å auke inntektene. Desse tiltaka har førebels ikkje hatt tilstrekkeleg effekt til å kunne auke eigenkapitalen til eit nivå som utgjer minimum 50 % av aksjekapitalen, men arbeidet held fram også i 2015.

Norsk Bane AS

Noter til rekneskapen for 2014

Note 2 – skattekostnad

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

Betalbar skatt	0
Kalkulert endring utsett skatt	-54.248
Total skattekostnad i år	0

Utsett skatt	31.12.14	01.01.14	Endring
Netto grunnlag	-10.396.193	-10.195.273	-200.920
Kalkulasjon utsett skatt 27 %	-2.908.924	-2.854.676	-54.248

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

Lønskostnadene består av følgjande postar:

Lønskostnader	2014	2013
Løn, pensjon og fri telefon	1.410.783	1.644.988
Folketrygdsavgift	198.920	231.940
Sum lønskostnader	1.609.703	1.876.928

Norsk Bane AS hadde to fast tilsette i 2014.

Ytingar til leiande personar	Dagleg leiar	Styret
Løn og fri telefon, inkl. etterbetaling for 2013	705.792	
Godtgjersle		100.000

Revisor

Det er kostnadsført eit revisjonshonorar på kr. 9.500 i 2014.

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 200 920. Årsregnskapet består av balanse per 31. desember 2014, 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 2014 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, 8. juni 2015
Deloitte AS



Else Holst-Larsen
statsautorisert revisor

Årsmelding 2014 for Norsk Bane AS

1. Formål og eiere

Norsk Bane AS arbeider for et nasjonalt, høyhastighets banenett i Norge. Selskapet har utviklet et flerbruks-konsept 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 2014

I 2014 har Norsk Bane AS bygd opp et viktig økonomisk og organisatorisk fundament for det framtidige arbeidet. Vi har etablert et Lyntogforum for Vestlandsbanen over Haukeli med avdelinger i tre fylker, fullført tidligere utredninger og inngått avtaler for flere nye.

a) Vellykket oppstart av Lyntogforum Vestlandsbanen over Haukeli i 2014

Etter en innledende interimperiode ble Lyntogforum Vestlandsbanen over Haukeli etablert med fylkesvise avdelinger i Telemark, Rogaland og Hordaland hhv. 28.05., 12.06. og 13.06.2014. I løpet av halvåret frem til årsskiftet hadde Lyntogforum Vestlandsbanen vokst til 75 deltakende kommuner og bedrifter/organisasjoner. Se mer på www.norskbane.no/VellykketOppstartLyntogforumVestlandsbanen.

Telemark fylkesting vedtok i møtet 21.10.2014 også å delta i Lyntogforum Vestlandsbanen, men under forutsetning av tilsvarende vedtak i Rogaland og Hordaland fylkeskommune samme år. En slik forutsetning var umulig å oppfylle på den korte tiden før årsskiftet, men Lyntogforum arbeider for å få med fylkeskommunene i løpet av 2015. Som ledd i den politiske og økonomiske konsolideringen, ble det i 2014 valgt å rette innsatsen inn mot en intensiv vervekampanje blant bedrifter/organisasjoner i alle de tre fylkene.

b) Lyntogforum Møre og Romsdal fortsetter arbeider videre inn mot 2017

Lyntogforum Møre og Romsdal ble opprettet av fylkeskommunen, kommuner langs traséen og næringsliv i 2011, med en første periode ut 2013. I 2014 ble deltakerne enige om å videreføre arbeidet inn mot Stortingets behandling av NTP i 2017.

c) Sekretariatsarbeidet for Lyntogfora er både viktig og ressurskrevende

Lyntogfora gir et viktig fundament for det videre arbeidet, både politisk og økonomisk, men det krever også mye ressurser i oppfølgingen. Som sekretariat har Norsk Bane utarbeidet sakspapirer og referat til i alt 17 møter i de fire lyntogfora (mesteparten telefonmøter), og deltatt med mange presentasjoner og annen ulik oppfølging lokalt, regionalt og nasjonalt. Vi ser arbeidet i Lyntogfora som helt avgjørende for å spre informasjon om, og konsolidere arbeidet for, høyhastighetsbaner i Norge. Det er samtidig viktig å få tid til informasjonsarbeid inn mot media og samfunnet generelt. Etter den mest intensive oppstartsperioden håper vi å få organisert arbeidet slik at det blir tid til begge deler, og at personer/organisasjoner i lyntogfora også tar aktivt del i det utadrettede informasjonsarbeidet, med Norsk Bane som faglig ressurs i rollen som sekretariat.

d) Videre oppfølging av "Lyntogets Venner"

Lyntogets Venner har ca. 230 medlemmer, som slik også yter viktige økonomiske bidrag til Norsk Banes drift, dels også med gaver. Vi håper å kunne øke antallet medlemmer betydelig, men har ikke hatt ressurser til å følge opp det godt nok, pga. arbeidet med etablering av lyntogfora. Facebooksiden "Lyntogets Venner" har

ca. 6 500 "likes". Høsten 2013 og våren 2014 hadde vi stor aktivitet på sidene, ikke minst pga. god hjelp fra Silje Hegg og Eivind Kaasin. Når de ikke kunne bidra like mye lenger, og vi selv ikke hadde kapasitet til å følge ordentlig opp pga. arbeid med lyntogfora og utredninger, dalte aktiviteten høsten 2014. Etter årsskiftet, har vi derfor inkludert bl.a. Kjell Olav Kaland som frivillig medarbeider og bidragsyter på facebook-sidene, og aktiviteten der har tatt seg veldig opp igjen. Antallet "likes" har økt med vel tusen fra samme tid i fjor.

e) Ferdigstilling av traséutredningen "Telemarklinken" – en moderne jernbaneforbindelse mellom Vestlandsbanen, Grenland og ny, kystnær sørlandsbane

Utredningen er gjennomført etter støtte fra Telemark fylkeskommune, og kan lastes ned fra www.norskbane.no/Telemarklinken (utredningen er på 108 sider, men hovedpunktene er oppsummert i et forord/sammendrag på tre sider). På tross av til dels krevende topografiske betingelser og utfordringer i tettbygde strøk, har det lyktes å finne traseløsninger for en dobbeltsporet trasé tilrettelagt for både person- og godstrafikk, dimensjonert for 280 – 300 km/t i persontrafikken, med svært korte reise- og frakttider, moderate bro- og tunnelandeler og små belastninger for natur, miljø og kulturarv.

Forbindelsen mellom Bø/Notodden på Vestlandsbanen og Grenland/Vestfoldbanen måtte også ses i sammenheng med videreføringen mot Kristiansand. De to aktuelle korridorene her, fra Grenland mot hhv Skorstøl eller Risør, er derfor også undersøkt i detalj. Traséen om Risør er anbefalt fordi den bl.a. er betydelig kortere, rimeligere å bygge, raskere å kjøre og har et langt høyere markeds- og inntekspotensiale. Telemarklinken forbinder Vestlandsbanen, Vestfoldbanen og ny Sørlandsbane i et nettverk som vil gi svært korte reisetider, høy tilbudsfrekvens og store ringvirkninger og utviklingsmuligheter.

f) Utredning høyhastighetsbane Oslo – Stockholm.

Sommeren 2014 fullførte Norsk Bane AS traséutredning for tre ulike korridorer vest for Karlstad i fase 2a av utredningen om Oslo - Stockholm. En rapport med begrunnelser og beskrivelser av anbefalte traséer ble påbegynt høsten 2014 og ventes fullført i 2015. Parallelt ble en videreføring av arbeidet fra Karlstad til Arboga, finansiert og igangsatt høsten 2014, bl.a. etter positive tilbakemeldinger på arbeidet i fase 2a. Store deler av traséutredningen i fase 2b var fullført i april 2015, men arbeidet med rapporten gjenstår. Arbeidet preges av en god dialog med de involverte kommunene og strekker seg nå over 70 % av strekningen Oslo - Stockholm. Den gode responsen på arbeidet vi har utført, har i løpet av 2015 også medført bestilling av andre, mindre utredninger fra noen av kommunene.

g) Forprosjekt bybane i Ålesund

I desember 2014 fikk vi oppdrag med utredning av et forprosjekt for bybane i Ålesund, etter initiativ og støtte fra deler av næringslivet og Stiftelsen Kjell Holm. Forprosjektet skal være ferdig i oktober 2015.

h) Alternativ løsning 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 samsvarende 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.

01.04.2014 kom de imidlertid med en "teknisk vurdering" der det bl.a. ble hevdet at vårt alternativ ville gi en for lav seilingshøyde for Skibladner, at fylkesveibroen og Dorr bro ville måtte rives og at det var stor risiko for å måtte bygge om en større trafostasjon. Ingenting av dette stemmer. I notat av 22.04.2014 påviste Norsk Bane en rekke faktafeil og dokumenterte at Jernbaneverket bl.a. har gjort "flere negative endringer av vårt traséforslag. Det er denne endrede traséen Jernbaneverket har brukt som grunnlag for sin negative rapport. Notatet og brevet fra Jernbaneverket er derfor ingen vurdering av Norsk Banes traséskisse, men av noe annet. Konklusjonene har derfor heller ingen relevans i forhold til vårt traséforslag."

I et dialogmøte hos Jernbaneverket 06.11.2014, med grunneierne, Naturvernforbundet, Aksjon Nei til rasering av Mjøsas og Vormas strandsone og Norsk Bane, ble vårt svar gjennomgått i detalj, uten at Jernbaneverket

kunne vise til noen konkrete faglige motsigelser. I sitt forslag til planprogram, våren 2015 gjentar de likevel bare sine tidligere påstander og fremmer sitt opprinnelige forslag med svært få endringer.

Fordelene med vår alternative miljøtrasé er: Vesentlig færre inngrep i vassdraget og fuglefredningsområdet i Vorma (dyreliv, barriere, strømningsforhold, m.m.). Vesentlig kortere bro, lagt i samme område som eksisterende broer. Ingen belastning for nye områder i Vorma. Bedre for friluftsliv og rekreasjon, mindre støybelastning, færre inngrep i bebyggelse, færre inngrep i dyrka mark. Sannsynligvis lavere kostnader, pga. kortere bro og ingen store fyllinger i Vorma (som også gir risiko for ukontrollerte setninger).

i) Enighet om lyntog i Sverige.

Moderatarna har lenge vært det partiet som har holdt igjen, men før valget høsten 2014, gikk også de inn for lyntog i Sverige. Den nye regjeringen av Sosialdemokrater og Miljöpartiet de gröna sier i sin erklæring at de vil "börja bygga banor för höghastighetståg" og at "Ett konkurrenskraftigt Sverige kräver nya höghastighetsbanor, utbyggd tunnelbana och spårväg, bättre kollektivtrafik och vägar." I Sverige er det nå bred politisk enighet om bygging av lyntog. Det vil trolig også få positiv innvirkning på den norske debatten.

j) Svensk og europeisk prisnivå under halvparten av tallene i Jernbaneanverkets lyntogutredning.

Trafikverket i Sverige sin utredning i 2014 regnet med en pris på 200 mill SEK/km for banen Stockholm – Göteborg/Malmö, for 320 km/t. Jernbaneanverkets lyntogutredning opererte med en pris på 414 mill kr/km for Oslo – Trondheim via Gudbrandsdalen, 494 mill kr/km for Oslo – Bergen, Haugesund, Stavanger og 520 mill kr/km for Oslo – Kristiansand – Stavanger (2009). Hvis Norge skal ha en pris på 2 til over 2 ½ ganger så mye som i Sverige, gjøres det noe fundamentalt galt. Prisene i Norsk Banes utredninger er til sammenligning 254 mill kr/km for Vestlandsbanen, 246 mill kr/km for Telemarkslinken, 213 mill kr/km for Gardermoen – Trondheim, 205 mill kr/km for greinen Dombås – Ålesund (alle i 2014-kroner og dimensjonert 270 – 300 km/t). I flg. den internasjonale jernbaneunion er gjennomsnittsprisen i Europa 102 – 255 mill/km (2012).

k) Klima tilbake på dagsordenen. 40 % kutt av klimautslippene, primært innen transport.

I løpet av 2014 kom konsekvensene av økte klimautslipp igjen i fokus internasjonalt og nasjonalt. I en NTB-melding av 12.02.2015 lover miljøvernminister Sundtoft 1 klimakutt i Norge. Hun nevner fem områder og fremhever ett av dem: "Men først og fremst skal det komme skjerpede tiltak innen transportsektoren, der utslippene i dag er høye, lover hun." Transportsektoren står i dag for ca. 1/3, og stadig økende del av norske klimautslipp. Våre utredninger viser at Dovresambandet (Oslo – Trondheim/Ålesund) og Vestlandsbanen (Oslo – Bergen/Haugesund/Stavanger), vil redusere CO₂-utslipp med 1,5 mill tonn per år. Hele det nasjonale nettet vil sannsynligvis gi CO₂-reduksjon på 2,5 – 4 millioner tonn per år. Dette kommer som et resultat av et flerbrukskonsept, som vil føre til elektrifisering av store deler av dagens fly-, trailer- og biltrafikk. Våre utredninger viser videre at drift-, vedlikehold og investeringer kan kundefinansieres gjennom billett- og fraktinntekter, med billettpriser på omtrent dagens nivå. Høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept vil være et av de mest effektive, og kostnadseffektive, tiltakene for å få redusert norske klimautslipp. Det vil også ha enorm positiv betydning for samfunns- og næringsutviklingen i landet vårt!

l) Politisk oppfølging

Vi har jevnlig politisk oppfølging og møter på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå. Herunder bl.a. møter på Stortinget med regjeringspartienes medlemmer i transport- og kommunikasjonskomiteen 09.12.2013 og 19.02.2015, samt møter med enkeltrepresentanter sommer 2014. KrF og Venstre har også en sentral posisjon som regjeringens samarbeidspartier, og vi har også hatt flere møter med representanter for disse, samt med Miljøpartiet De Grønne og SV. Rogaland Arbeiderparti har tatt inn høyhastighetsbaner i sitt fylkesprogram, og det fulgte vi opp med et møte med Rogaland Aps representanter på Stortinget. Med på møtet, som ble avtalt til 06.01.15, var bl.a. Eirin Sund, som er Aps transportpolitiske talsmann og nestleder i stortingskomiteen. Møter med stortingsrepresentanter gjennomføres, så langt råd er, sammen med representanter fra lyntogforum. Våren 2015 har vi startet på møter med de politiske ungdomsorganisasjonene.

m) Deltaking på messer etc.

Med Kjell Olav Kaland som primus motor, deltok vi med stand på Etnemarknaden sommeren 2014. Presentasjonen var utarbeidet med grunnlag i plansjer som Norsk Bane bruker i powerpoint-presentasjoner med mer. Vi skal delta på nytt i Etnemarknaden 2015. Susanne Urban og Sondolf Rabbe brukte også vårt materiell til en stand under Arkitekturdagen 2014, i regi av Norsk Arkitekters landsforbund, 11.09.2014 i Bergen.

3. Møtevirksomhet

I 2014 hadde Norsk Bane AS mange møter og presentasjoner, i tillegg til styremøter, møter i ulike lyntogforum og personlige samtaler.

Stortinget: Bård Vegar Solhjell og Heikki Holmås (21.03.), Kjetil Kjenseth (31.03.), Abid Raja (31.03.), Torill Eidsheim (31.07.), Geir Toskedal (07.10.) og Ola Elvestuen (14.11.).

Departementene: Samferdselsdepartement, sammen med Grensekomitéen Värmland-Østfold (17.03.).

Kommuner og fylke: Aurskog-Høland (14.01.), Sør-Odal (15.01.), Årjängs (Sverige, 05.02.), Säfte (Sverige, 05.02. og 25.04.), Sørums (06.02.), Grums (Sverige, 07.02. og 24.04.), Eda (Sverige, 07.02.), Eidsskog (07.02.), Fet (26.02.), Kongsvinger (23.04.), Nes i Akershus (23.04.), Telemark fylkeskommune v/ fylkesordføreren og utvalgsledere (07.05.), Samferdselsutvalget i Telemark fylke (02.06.), Örebro (Sverige, 26.08. og 08.10.), Kristinehamn (Sverige, 26.08.) og fellesmøtet for Kristinehamn, Karlskoga, Degerfors, Lekeberg og Örebro (alle Sverige, 15.09.).

Regionråd o.l.: Stortingsmøtet til Grensekomitéen Värmland-Østfold (27.01.), referansegruppa for utredningen om høyhastighetsbanen Oslo-Stockholm (08.05.), årsmøtet i Grensekomitéen Värmland-Østfold (21.05.) og Arvika-Kongsvinger-regionråd (22.08.).

Partilag: Senterungdommen i Akershus (18.01.) og Telemark Senterparti (14.11.).

Næringsorganisasjoner: NHO Transport og Logistikk v/ Erling Sæther (06.02.), NHO v/ Tore Ulstein og Norsk Industri v/ Kjersti Kleven (30.04.), Norsk Industri v/ Stein Lier-Hansen og Yngve Rahm (20.10.) og NHO v/ Tore Ulstein, Petter Brubakk og Thorbjørn Lothe (20.10.).

Fagmiljø: CargoNet v/ Bjarne Ivar Wisth (27.01.), Tollpost Globe v/ Katrine Hansesætre (29.01.), Norsk Lokmannsforbund (26.02.), Statnett (01.09.), Jernbaneverket, sammen med Glomma og Vorma Elveeierlag (06.11.) og NTNU v/ Trond Andresen (14.12.).

Naturvernorganisasjoner: Fellesmøte Naturvernforbundet, Natur og Ungdom og FIVH (15.01.), Zero (28.01.), WWF (06.02.) og Natur og Ungdom (21.03.).

Frivillige organisasjoner: TenkGrønnBane2025 (14.01.).

Presentasjoner på åpne møte: Odda (12.06.).

Deltaking på konferanser o.l.: KVV-verksted Østfoldbanens østre linje (16.01.).

4. Media

Pga. stort arbeidspress ellers, har det ikke vært mulig å følge opp i forhold til media slik vi skulle ønske, men noen oppslag i primært lokale og regionale media har det blitt. Gjennom facebooksidene og twitterkontoen til "Lyntogets venner" er vi aktive med informasjonsspredning på sosiale medier, med stadig flere følgere og lesere. Vi bidrar også kontinuerlig med informasjon og notater på våre nettsider, og til våre samarbeidspartnere, Stortinget og lyntogforum, som igjen blir benyttet videre utad.

5. Økonomi

Styrets opprinnelige budsjettforslag for 2014 innebar en godtgjørelse på 1,2 millioner kroner fra Lyntogforum Vestlandsbanen, i tråd med søknaden utarbeidet av interimsstyret, med 400 000 kr i godtgjørelse per fylke for sekretariatsarbeid, tilsvarende som for Møre og Romsdal. Men ettersom prosesser og behandling i ulike organ viste seg å ta lang tid, ble et revidert budsjett lagt frem for generalforsamlingen, der godtgjørelsen fra Lyntog-

forum Vestlandsbanen over Haukeli ble redusert til 900 000 kr for 2014. Denne endringen av budsjettforslaget var bl.a. mulig fordi de ansatte hadde sagt seg villig til å jobbe inntil en måned uten lønn, om man ikke nådde det opprinnelige målet på 1,2 millioner kroner.

I de 900 000 kr var det regnet med deltakelse fra Telemark fk, med 200 000 kroner. Bortfallet av tilskuddet fra Telemark fk ((jfr. 2a) satte oss i en utfordrende situasjon høsten 2014, som gjorde at det ble varslet evt. oppsigelse eller permisjon av ansatte. Det ville i så fall satt mye av arbeidet langt tilbake. En sterk innsats med rekruttering av bedrifter/organisasjoner kompenserte imidlertid mesteparten av tiltenkt beløp fra Telemark fk, og Lyntogforum Vestlandsbanen kunne dekke i alt kr 865 000 av planlagt godtgjørelse for sekretariatsarbeidet. Takket være dette, og de ansattes tilbud om å kunne jobbe inntil en måned uten lønn, lot det seg heldigvis gjøre å opprettholde driften og aktiviteten uten oppsigelse. Til dette bidro også utredningsoppdrag Oslo – Stockholm og bybane i Ålesund. Hvis driften for 2015 gir grunnlag for det, er det styrets intensjon å kompensere de ansattes tapte månedslønn i 2014, uten at det er et krav fra de ansatte som må regnskapsføres.

Norsk Bane AS hadde i 2014 samlede inntekter på kr 1 906 034, og utgifter på kr 2 106 954, som ga et regnskapsmessig driftsunderskudd på kr 200 920. Egenkapitalen til Norsk Bane AS ble redusert fra kr 611 706 ved utgangen av 2014 til kr 410 786 ved utgangen av 2014. Sistnevnte utgjør 4 % av aksjekapitalen.

Inntektene lå ca. kr 245 000 kr under budsjettet som ble vedtatt på generalforsamling, mens driftsutgiftene var ca. kr 45 000 lavere enn budsjettet. Avviket på inntektssiden skyldes hovedsaklig at godtgjørelsen for sekretariatsarbeidet for Lyntogforum Møre og Romsdal var kr 155 000 lavere enn budsjettet. Som kompensasjon for dette, ble det imidlertid avtalt med Lyntogforum Møre og Romsdal å omdisponere tidligere innbetalt tilskudd på kr 150 000, tiltenkt annet formidlingsarbeid, til godtgjørelse for Norsk Banes sekretariatsarbeid i 2014.

Arbeid med en fast økonomisk basis

I tillegg til finansiering av utredninger, er det også viktig med en stabil finansiering av det helt nødvendige oppfølgings- og informasjonsarbeidet. Etableringen av Lyntogforum Vestlandsbanen i Telemark, Rogaland og Hordaland i 2014, sammen med Lyntogforum M&R (for Dovresambandet) har vært med å skape et økonomisk fundament også for de kommende årene, da deltakelsen (med noen få unntak) er basert på årlige bidrag frem til Stortingets behandling av ny nasjonal transportplan i 2017.

Videreføring av dagens deltakere gir inntekter til Lyntogforum Vestlandsbanen på ca. kr 800 000 for 2015. Deltakelse av fylkeskommunene (3 * 200 000 kroner) ville øke inntekten med 600 000 kroner. Rekruttering av flere bedrifter/organisasjoner og kommuner vil også øke inntektene. Styret vurderer det som svært viktig at Lyntogforum Vestlandsbanen får tilstrekkelige midler til å kunne dekke full godtgjørelse med 1,2 millioner kroner for Norsk Banes sekretariatstjenester. (Midler utover brukes av Lyntogforum til informasjonsarbeid som brosjyrer, film, med mer.) Sammen med full godtgjørelse fra Lyntogforum Møre og Romsdal vil det utgjøre 1,6 million kroner, som er ca. 2/3 av nåværende budsjett.

I tillegg har "Lyntogets Venner" et potensiale for videre utvikling, også økonomisk. Samla bidrag i 2014 var kr 21 000, pluss kr 7 350 i gaver, av dette kr 6 000 fra Sten Risvoll.

Våre utredninger representerer for øvrig store økonomiske og samfunnsmessige verdier for norsk nærings- og samfunnsliv.

Regnskapet for 2014 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 2014 ble det valgt to kvinnelige 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 2014 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 13.06.14

Norsk Bane AS holdt ordinær generalforsamling 13.06.14 i Odda i Hordaland.

Styret

Kjell Stundal, Per Espen Fjeld, Johannes Rindal og Georg Stub ble valgt for to år på generalforsamlinga i 2012. Einar Velde, Hanne Marte Vatnaland og John Helge Rasmussen ble valgt for to år i 2013, og sto ikke på valg i 2014. Det gjaldt også Hilde Gunn Bjelde, men hun hadde bedt seg fritatt for videre styrearbeid pga. en krevende arbeidssituasjon totalt sett, noe som ble akseptert.

I tillegg til Einar Velde, Hanne Marte Vatnaland og John Helge Rasmussen, valgte generalforsamlingen flg. medlemmer til styret: Kjell Stundal (gjenvalg), Georg Stub (gjenvalg), Hans Kristian Lehmann (ny), Kari Vaage Gjuvsland (ny) og Hallgeir Langeland (ny). Valgene var enstemmig.

Styret konstituerte seg med Kjell Stundal som leder, Georg Stub som første nestleder og Kari Vaage Gjuvsland som andre nestleder. Styret hadde 10 styremøter i 2014, av disse var 5 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 2014: Daglig leder Jørg Westermann og kommunikasjonssjef Thor W. Bjørlo. Kommunikasjonssjef var sykemeldt i perioden 24.03 – 28.07 (stort sett 50 % og 20 %) pga. prolaps i ryggen. Kortidsfraværet er minimalt.

Valgmemnd

Generalforsamlinga valgte Silje Hegg, Eirik Birkeland og John Opdal som medlemmer av valgmemnda, som konstituerer seg selv, med Eirik Birkeland som ansvarlig for første innkalling.

Revisor

Deloitte AS i Haugesund ble gjenvalgt som revisor for Norsk Bane AS på generalforsamlinga 13.06.14.

Norsk Bane AS
Ålesund, 08.06.2015


Kjell Stundal
styreleder


Georg Stub
1. nestleder


Kari Vaage Gjuvsland
2. nestleder


Hans Kristian Lehmann
styremedlem


Hallgeir Langeland
styremedlem


Einar Velde
styremedlem


Hanne Marte Vatnaland
styremedlem


John Helge Rasmussen
styremedlem