

Norsk Bane AS

Resultatrekneskap

Note		2017	2016
	<i>Driftsinntekter og driftskostnader</i>		
	Salsinntekter	2.299.433	2.427.164
	Sum driftsinntekter	2.299.433	2.427.164
3	Lønskostnader m.m.	1.906.642	1.982.177
3	Annan driftskostnad	392.842	464.207
	Sum driftskostnader	2.299.484	2.446.384
	Driftsresultat	- 51	-19.220
	Renteinntekt	4.132	613
	Resultat av finansposter	4.132	613
	Resultat før skattekostnad	+4.081	-18.607
2	Skattekostnad	0	0
	Årsoverskot / årsunderskot	+4.081	-18.607
	<i>Overføringer</i>		
	Overkursfond til tapsdekning	0	0
	Overført til dekning av udekt tap	+4.081	-18.607
	Sum overføringer	+4.081	-18.607

Norsk Bane AS

Balanse

Note		2017	2016
	<i>Eigendelar</i>		
	Anleggsmidler		
2	Utsett skatteføremøn	0	0
	Sum immaterielle eigendelar	0	0
	Sum anleggsmidler	0	0
	Omløpsmidlar		
	Kundefordringar	100.000	176.400
	Opptent, ikkje-fakturert arbeid	0	0
	Bankinnskot, kontantar o.l	296.052	144.697
	Sum omløpsmidlar	396.052	321.097
	Sum eigendelar	396.052	321.097

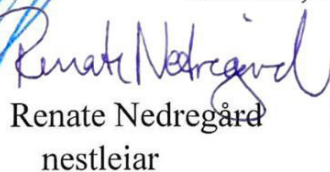
Norsk Bane AS

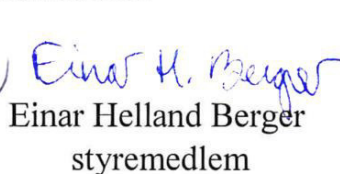
Balanse

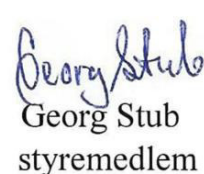
Note	2017	2016
Eigenkapital og gjeld		
Innskoten eigenkapital		
Aksjekapital, berre registrert kapital	10.159.000	10.159.000
Ikkje registrert kapitalutviding	0	0
Overkursfond	0	0
Sum innskoten eigenkapital	10.159.000	10.159.000
Opptent eigenkapital		
Annan eigenkapital	-10.024.887	-10.028.968
Sum opptent eigenkapital	-10.024.887	-10.028.968
1 Sum eigenkapital	134.113	130.032
Gjeld		
Kortsiktig gjeld		
Leverandørgjeld	0	0
Skattetrekk og andre trekk	24.056	22.048
Anna kortsiktig gjeld	237.883	169.016
Sum kortsiktig gjeld	261.939	191.064
Sum gjeld og eigenkapital	396.052	321.097

Ålesund, 18.06.2018


Kjell Stundal
styreleiar


Renate Nedregård
nestleiar


Einar Helland Berger
styremedlem


Georg Stub
styremedlem


Jon Rikard Kleven
styremedlem


Ingrid Marie Kielland
styremedlem


Einar Velde
styremedlem


May Britt Tabak
styremedlem

Norsk Bane AS

Noter til rekneskapen for 2017

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	Føremon utsett skatt	Annan eigenkapital	Sum eigenkapital
Eigenkapital 1. januar 2017	10.159.000	0	0	-10.028.968	130.032
<u>Endring i eigenkapitalen i året:</u>					
Årsresultat	0	0	0	4.081	4.081
Eigenkapital 31. desember 2017	10.159.000	0	0	-10.024.887	134.113

Aksjekapitalen i selskapet pr. 31.12.2017 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 2017

Eigarstruktur

Dei største aksjonærane i selskapet pr. 31.12.2017 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 %
Arne Gjerde	140	140	1,4 %	1,4 %
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	6.932	6.932	68,2 %	68,2 %
Sum øvrige aksjonærar	3.227	3.227	31,8 %	31,8 %
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 2017 var eigenkapitalen til Norsk Bane AS mindre enn 50 % av aksjekapitalen. Selskapet har i 2017 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 har gjeve resultat og held fram òg i 2018.

Norsk Bane AS

Noter til rekneskapen for 2017

Note 2 – skattekostnad

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

Betalbar skatt	0
Kalkulert endring utsett skatt, 24 %	-979
Endring estimert skatteføremøn pga. endra skattereglar frå 2017 til 2018	-103.728
Sum endringar estimert skatteføremøn ved ev. framtidig driftsoverskot	-104.707
Total skattekostnad i år	0

Utsett skatt	31.12.2017	31.12.2016	Endring
Netto grunnlag	-10.372.702	-10.376.783	4.081
Estimert skatteføremøn ved ev. driftsoverskot i påfølgjande år, med skattesats i parantes	2.385.721 (23 %)	2.490.428 (24 %)	-104.707

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

Lønskostnadene består av følgjande postar:

Lønskostnader	2017	2016
Løn, pensjon, fri telefon og skattepliktig bilgodtgjersle	1.566.030	1.612.234
Folketrygdsavgift	220.808	227.318
Sum lønskostnader	1.786.838	1.839.552

Norsk Bane AS hadde to fast tilsette i 2017.

Ytingar til leiande personar	Dagleg leiar	Styret
Løn, fri telefon og skattepliktig bilgodtgjersle	715.461	
Godtgjersle		75.000

Revisor

Det er kostnadsført eit revisjonshonorar på kr 11.500 i 2017.

Årsmelding 2017 for Norsk Bane AS

1. Formål og eiere

Norsk Bane AS arbeider for et nasjonalt, høyhastighets banenett i Norge og mot våre naboland. 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. Disse står for 57 % av aksjekapitalen. I tillegg har selskapet 22 andre offentlige og 320 private eiere. Offentlige eiere står for ca. 73 % av aksjekapitalen. 14 av de private aksjonærene har aksjer for minst kr 50 000 hver.

2. Viktige prosesser og hendelser i 2017

I 2017 har Norsk Bane AS arbeidet videre med utvikling av lyntogfora som et viktig økonomisk og organisatorisk fundament for det framtidige arbeidet. Vi er sekretariat for Lyntogforum Møre og Romsdal og for Lyntogforum for Vestlandsbanen over Haukeli, med fylkesvise avdelinger i Hordaland, Rogaland og Telemark, samt for Lyntogets Venner. Utredningsarbeidet har primært vært konsentrert om Oslo – Stockholm, samt en utredning av alternativ jernbanetrasé gjennom Moss og Rygge.

a) Videre utvikling av lyntogfora

Lyntogfora gir et stadig viktigere grunnlag for arbeidet, både politisk og økonomisk, men krever også mye ressurser i oppfølgingen. Norsk Bane bidrar som sekretariat bl.a. med banefaglige og politiske analyser, kompetanseoppbygging, innspill til arrangement og informasjonstiltak, saksforberedelse og oppfølging av møter i fire lyntogfora, og til andre møter, presentasjoner og oppfølging lokalt, regionalt og nasjonalt. Vi ser arbeidet i lyntogfora som helt avgjørende for å spre informasjon om og samordne arbeidet for høyhastighetsbaner i Norge.

Deltakerne i Lyntogforum M&R og Lyntogforum Vestlandsbanen hadde gjort flerårige vedtak om deltakelse frem til og med 2017. Høsten 2017 gjorde alle lyntogfora enstemmige vedtak om å fortsette arbeidet inn i en ny fireårsperiode, 2018 – 2021. De fleste deltakerne har alt lagt det inn i sine budsjett og økonomiplaner. Hos noen skal dette behandles rundt sommer 2018. I 2017 kom også Stavanger kommune og Telemark fylkeskommune med i arbeidet (Rogaland fylkeskommune ble med i 2016.) Den brede politiske og næringspolitiske deltakelsen i lyntogfora har ført til en viktig jevnlig oppdatering av sentrale lokale og regionale politikere/deltakere. Disse engasjerer seg stadig mer aktivt i prosesser for saken inn mot egne partier, nasjonale og regionale myndigheter og media.

Vi arbeider for å rekruttere enda flere for slik ytterligere å kunne styrke den viktige politiske og næringspolitiske plattformen, til å dekke kostnader med sekretariat og til nye aktivitets- og informasjonstiltak. I løpet av 2017 har vi hatt flere viktige dialoger inn mot nye potensielle medlemmer, og vi håper flere av disse vil bli med i arbeidet i løpet av 2018.

b) Videre oppfølging av "Lyntogets Venner"

Lyntogets Venner har 140 medlemmer, som også yter økonomiske bidrag til Norsk Banes drift, dels også med gaver. Vi har håpet å kunne øke antallet medlemmer betydelig, men det har lagt ganske stabilt de siste årene. Facebooksiden "Lyntogets Venner" har 6 601 følgere per 11.05.2018, også her med stabil oppslutning de siste årene. Vi er stor takk skyldig Kjell Olav Kaland som frivillig medarbeider og bidragsyter på facebook-sidene.

c) Utredning høyhastighetsbane Oslo – Stockholm.

Norsk Bane AS har i 2017 arbeidet videre med traséplanleggingen for en moderne høyhastighetsbane Oslo – Stockholm¹ med reisetid 2:35 timer med 8 stopp underveis, 4 – 5 avganger i timen, ca 20 stasjoner som betjenes etter et varierende mønster, en ny kvalitet for godstrafikken og muligheter for positive resultat for drifts- og samfunnsøkonomi. Planarbeidet i Västmanlands län ble fullført 6.5.2018, og rapporten er i arbeid.

Interessen for strekningen har utviklet seg, noe som er positivt. Men med det kom også flere aktører, med sprikende tilrådinger og ulikt detaljerings- og vurderingsgrunnlag for sine forslag. Vi håper det ikke gjør at arbeidet for en moderne og funksjonell høyhastighetsbane Oslo – Stockholm stopper opp.

Trafikkverket avsluttet i november en Åtgärdsvalsstudie² (ÅVS), omtrent tilsvarende det man i Norge kaller Konseptvalgutredning (KVU). Den har hatt hovedfokus på såkalt opprustning av eksisterende baner, og inneholder dessverre svært lite planmateriale for en konkurransedyktig jernbane. Det er også opprettet et eget bolag Oslo – Stockholm 2.55³, som forespeiler ei reisetid mellom endestasjonene på 2:55 timer med fire stopp underveis. Vi ser ikke at det er mulig å oppnå de reisetider og antall avganger som forespeiles med de investeringene og den hastighetsdimensjoneringen som foreslås (200 – 250 km/t).

e) Utredning av Nord-Norgebane

Høsten 2015 tok vi initiativ til utredning av en moderne Nord-Norgebane som høyhastighetsbane i flerbrukskonsept fra Trondheim til Tromsø, som del av et nasjonalt nettverk. Initiativet fikk mye positiv oppmerksomhet, men midler til en slik utredning kom ikke på plass. Debatten om Nord-Norge-banen har imidlertid de to siste årene skutt skikkelig fart, ikke minst med tanke på gods, og en utredning ble vedtatt i NTP 2018 – 2029. Etter vår mening må en slik bane være konkurransedyktig i både gods- og persontrafikken, skal den fylle behovet, gi de ønskelige samfunnseffektene og gi godt nok markedsgrunnlag og økonomi for investeringene. Når dette i Jernbanedirektoratets beskrivelse koker ned til bare en oppdatering av en utredning fra 1992 om forlengelse av Nordlandsbanen (med lav standard og 9 timers reisetid Trondheim – Fauske) fra Fauske til Tromsø, er vi redd at et slikt utgangspunkt vil vise et dårlig grunnlag for en slik investering. Vi ønsker å bidra til en mer framtidsrettet utredning av Nord-Norgebanen, og håper det kan bli mulighet for det.

f) Omorganisering av jernbanesektoren i Norge

Regjeringen omorganiserer norsk jernbanesektor. Det er lyst ut konkurranse på flere togstrekninger. Jernbaneverket er nedlagt og NSB splittet opp i flere selskaper. Man har fått flg. organisasjoner: Jernbanedirektoratet (koordinering, operativ styring og løpende utvikling av sektoren), Bane NOR SF (Statsforetak, forvalter og bygger ut jernbaneinfrastruktur), Togmateriell AS (selskap for persontog), Entur AS (selskap for reiseplanlegging og billettering), NSB AS (Transportselskap), Mantena AS (selskap for togvedlikehold), Bane-service AS (selskap for entreprenørtjenester) og Flytoget AS (Transportselskap). Foreløpig har omorganiseringen hatt liten innvirkning på arbeidet for høyhastighetsbaner. Men de viktigste mulighetene for en bedre og mer lønnsom jernbane i Norge ligger uansett i infrastrukturen.

Tidligere sjef for Jernbaneverket, Elisabeth Enger, ble sjef for Jernbanedirektoratet, men gikk av i 31.12.2017 for å bli rådmann i den sammenslåtte kommunen Drammen, Svelvik og Nedre Eiker. Tidligere direktør for Kystdirektoratet og før det regionsjef i Vegvesenet i Møre og Romsdal, Kirsti Slotsvik ble nye direktør i Jernbanedirektoratet fra mars 2018.

g) Nasjonal transportplan (NTP)

Forslaget fra etatene til nasjonal transportplan, kapittel 14.1, «Langsiktig jernbanestrategi», snevrer målet for jernbanen inn til: «Formålet er at jernbanen skal bidra til å nå målet om at veksten i persontransport skal tas av

¹ <http://www.norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=281>

² <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Orebro/Atgardsvallsstudier/atgardsvallsstudie-straket-stockholm-oslo/>

³ www.facebook.com/oslosthlm

kollektivtransport, sykling og gåing i byområdene.» Det begrenser jernbanens muligheter å likestille den med trikk, t-bane, buss, sykling og gåing i byområdene. Jernbanens store potensial økonomisk, samfunnsmessig og for klima ligger i langdistansetrafikken. Til sammenligning skal Kina i 2018 bygge 3 500 nye km med høyhastighetsbaner, som utgjør 85 % av jernbaneutbyggingen (totalt 4 000 km nye baner i 2018).

Den politiske behandlingen løftet perspektivet på en positiv måte. Stortinget vedtok å be om et «strategidokument for den videre utviklingen av jernbanen i Norge hvor alle nye jernbanestrekninger planlegges slik at de vil kunne inngå i et høyhastighetsnett mot Bergen, Trondheim, Göteborg og videre ut i Europa. For å unngå feilinvesteringer i det vi bygger må alle strekningsvise utredninger gjøres nå.»⁴ og at «fremtidige jernbanestrekninger skal planlegges slik at de vil kunne inngå i et fremtidig høyhastighetsnett.»⁵

Ellers er det verdt å merke seg at jernbanens andel nå utgjør 45 % av de statlige investeringsmidler i NTP. Når 90 % av disse jernbaneinvesteringene går til det sentrale Østlandet, bidrar det til mer sentralisering. Det gir også liten klimaeffekt, da InterCity alene ikke vil føre til noen nevneverdig nedgang i fly,- lastebil- og langdistansetrafikken med bil, som står for de største utslippene i Norge. Med en helhetlig utbygging av høyhastighetsbaner vil man få langt større klimagevinster og en mer balansert utvikling av hele landet, samtidig som også Østlandet vil tjene på det og få raskere tog og flere avganger.

Det er også svært underlig at man i NTP og etterfølgende dokumenter fra statlig hold argumenterer sterkt for reduserte klimautslipp gjennom økt bruk av elektriske fly, biler og båter, men ikke nevner jernbanen i denne sammenhengen. Vi vil minne om at man i høyhastighetsbaner allerede har et ferdig utviklet redskap som vil være et svært konkurransedyktig og energieffektivt alternativ til store deler av norsk samferdsel med fly og bil.

h) Partiprogram

Sammen med deltakere i lyntogfora har det vært arbeidet med innspill til partienes programarbeid for neste stortingsperiode. KrF, V, SV, MDG og Rødt har med høyhastighetsbaner i sine program. Ingen partiprogram er imot. H, Frp, Ap og Sp har ikke nevnt høyhastighetsbaner, men de har målsettinger som kan åpne for en dialog fordi disse målsettingene, som større bo-, arbeids- og kompetanseområder, reduserte klimautslipp og en mer balansert bosettings- og næringsstruktur, kan oppfylles svært effektivt med et nasjonalt høyhastighetsnett.

i) Politisk oppfølging og situasjon

Vi har jevnlig politisk oppfølging og møter på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå, alene eller sammen med representanter fra lyntogforum. I forhold til arbeidet med høyhastighetsbaner, er det også interessant at Venstre, som har det som en klar målsetting i sitt program, nå sitter i regjeringen, med miljøvernministeren. Og at KrF, som er «på vippen», også har lyntog med i sitt program, sammen med flere andre partier. Med grunnlag i dette, vedtaket om høyhastighetsbaner i NTP og nødvendigheten av klimakutt, er det grunn til å håpe på enda sterkere oppslutning om lyntog i løpet av denne perioden. Muligheten for brukerfinansiering av utbyggingen av høyhastighetsbaner gjennom frakt- og billettinntekter, burde også vekke større interesse når midler til finansiering av drift og utbygging av infrastruktur gjennom statsbudsjettet ser ut til å bli mer begrenset fremover.

j) Besteforeldrenes klimaaksjon og Jernbanekampanjen 2017

I løpet av 2016 utviklet det seg en positiv kontakt og dialog med «Besteforeldrenes klimaaksjon» om arbeidet for jernbane i Norge, med vekt på høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept. Dette ledet våren 2017 frem til etablering av Jernbanekampanjen 2017, sammen med en rekke andre organisasjoner, inkludert også lyntogfora i de fire fylkene. Det er i 2018 tatt initiativ til videreføring av denne jernbanekampanjen inn i kommende stortingsperiode.

⁴ Kap. 3.4.3, <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-33-20162017/id2546287/>

⁵ Kap. 4.2.3, <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Publikasjoner/Innstillinger/Stortinget/2016-2017/inns-201617-460s/>

k) Konflikter og forsinkelser rundt InterCity

Aftenposten hadde sommer 2017 en artikkelserie om diskusjonene flere steder på Østlandet om traséforslag for utbygging av IC. Det ble også fulgt opp av andre aviser⁶. Vinter/vår 2018 foreslo først Bane Nor og deretter Jernbanedirektoratet å utsette fullføringen av mange IC-strekninger med flere år. Det ble begrunnet med bl.a. kostnader, dårlige grunnforhold, mangelfullt plangrunnlag m.m. Et hovedproblemet, slik Norsk Bane ser det, er at for mange av planene ikke er tilpasset et helhetlig nett (som vedtatt nå i NTP) og er for lite detaljert utarbeidet før de blir vedtatt. Risikoen er derfor stor for feilinvesteringer og økte kostnader.

l) Alternativ traséutredning for Moss

I Moss er det en sterk folkelig motstand mot Bane Nors traséforslag, og Norsk Bane ble kontaktet for utredning av en alternativ trasé Sandbukta-Moss-Såstad. Vår utredning⁷ ble levert i oktober 2017, finansiert av aksjonsgruppen «Bedre Byutvikling Moss» (BBM). Vårt traséforslag viser muligheten for en rimeligere løsning (bl.a. bedre grunnforhold og kortere trasé), langt mindre inngrep, høyere funksjonalitet for jernbanen og mye enklere /rimeligere løsninger for Rv19. Det er en mulighet til potensielt å spare 4 – 6 mrd. kr. Motargumentet er primært at prosessen har kommet så langt, med vedtatt reguleringsplan m.m. En meningsmåling Infact har gjort for BBM i april 2018 viser at 56 % av befolkningen støtter vårt alternative traséforslag og at 60 % ønsker at Samferdselsdepartementet følger opp med en såkalt kvalitetssikring av dette alternativet.

m) Kinesisk initiativ

I påvente av et mer aktivt engasjement fra statlig hold, har en av våre samarbeidspartnere i utredningen om Oslo – Stockholm søkt kontakt med potensielle private utbyggere. Dette førte fram til et åpent møte i Askim 08.01.2018 med kinesiske interessenter og en påfølgende to dagers workshop oss imellom, med utgangspunkt i planene til Norsk Bane AS. Det jobbes videre våren 2018 med nærmere avklaringer om en slik evt. privat utbygging.

3. Møtevirkksomhet

I 2017 hadde Norsk Bane AS mange møter og presentasjoner. I tillegg til oversikten nedenfor, kommer styremøter, til sammen 26 telefonmøter i de fire lyntogfora og personlige oppfølgninger.

Stortinget: Harald Nesvik, Frp, telefonmøte (19.01.), SVs førstekandidater i M&R Yvonne Wold og i Sør-Trøndelag Lars Haltbrekken, i Ålesund (11.08.), Ulf Leirstein, Frp (25.09.), Fredric Bjørdal, Ap, i Ålesund (09.11.), Morten Stordalen, Ulf Leirstein, Erlend Wiborg og Tor André Johnsen, Frp (16.11.) og Arne Nævra, SV (16.11.).

Kommuner og fylke: Arild Svenson (Frp) og Erik Tveiten (Rødt), Moss kommune (30.01.), Sunniva Holmås Eidsvoll, Oslo SV (30.01.), Marion Godal Tveter, gruppeleder samferdsel Oslo MDG + rådgiver på Stortinget (10.02.), fylkesordfører Telemark Svein Tore Løkslid sammen med Ap-ordfører i lyntogforum i Telemark (10.02.), Andreas Halse, gruppeleder samferdsel Oslo Ap (13.02.), Peter Hatlebakk, rådgiver for byråd for samferdsel i Bergen (15.02.), Rasmus Haugen Sandvik (Ap), komite for byutvikling og miljø (15.02.), John Peter Hernes, gruppeleder H i Stavanger (21.02.), Ørskog kommunestyre (23.02.), gruppesekretær Tore Storehaug og fungerende gruppeleder Oddbjørg Minos, Oslo KrF (27.02.), varaordfører Benedicte Lund (MDG) i Moss (14.03.), Skypemøte med AUF i Telemark (18.04.), Norddal SV (29.04.), ordfører Lars Olav Hustad (H) i Rauma (29.05.), ordførere m/flere i Tønsberg og Nøtterøy (16.06.), Troms kommunes jernbaneutvalg (17.08.), Moss SV (07.09.), Moss V og Moss KrF (07.09.), MDG i Moss (08.09.), Hanne Kristin Tollerud, Shakeel Rehman og Fred Jørgen Evensen, Moss Ap (26.09.), ordfører Kirsti Welande (Ap), Oppdal (04.12.), gruppelider Trondheim KrF, Geirmund Lykke (04.12.)

Regionråd o.l.: Haugalandsrådet, v/Arne-Christian Mohn, leder i lyntogforum i Rogaland (17.02.)

⁶ F.eks VG: 09.09.2017: <http://www.vg.no/nyheter/innenriks/jernbanen/slik-splitter-jernbaneutbyggingen-byene/a/24130464/>

⁷ www.norskbane.no/RapportMossRygge

Sverige: Örebro kommune ang. trasé (03.04.), Västerås kommune ang. trasé (04.04.), Arboga kommunestyre (04.04.), Örebro kommune ang. Oslo – Stockholm 2.55 (05.04.), Köpings kommune (06.04.) og Jessica Cedergrén og Alf Johansen, Västerås (15.06.).

Partier: Senterstudentene, NTNU Trondheim (27.01), fylkesårsmøte M&R Venstre m/ partileder Trine Skei Grande (04.02.) og Rasmus Hansson, MDG, i Moss (15.11.).

Andre: Besteforeldrenes Klimaaksjon i Trondheim (27.01.), Atle Kvamme, Bergen Næringsråd (15.02.), Leif Sande, forbundsleder Industri og Energi, 5. kandidat Hordaland Ap Stortingsvalget (24.02.), presentasjon og deltakelse seminar i Oslo om Jernbanekampanjen 2017 (06.03.), deltakelse og innlegg på rundebordskonferansen «Central Scandinavian Borderland – crossborder transport infrastructure and cooperation to faster sustainable growth» i regi av bl.a. EUs TENTACLE program, Oslo (13.03.), Oslo – Stockholm 2:55 og SWECO, i Oslo (14.03.), fellessamling Rotary på Sunnmøre (24.04.), Thord Andersson, Handelskammaren Mälardalen (23.5.), Yngve Sommarstad, Moss gårdeierforening (07.09.), Widar Salbuvi, Moss Industri- og Næringsforening (08.09.), Lars Brekke, Moss (25.09.), Øystein Hosteland, Moss havn (26.09.) og Statens vegvesen, regionkontor Moss (15.11.).

Presentasjoner på åpne møter: Pressekonferanse Lyntogforum i Telemark (14.02.), Åpent møte om Vestlandsbanen over Haukeli på Liberal Café i Stavanger (21.02.), Åpent møte på Bjørkelangen i regi av Aurskog-Høland KrF (06.06.), åpent møte i Sauda i regi av Lyntogforum Vestlandsbanen over Haukeli (13.06.), hovedinnlegg på åpent møte i Moss i regi av «Bedre Byutvikling Moss» (05.07.), Presentasjon alternativ utredning Sandbukta-Moss-Såstad på svært godt besøkt åpent møte i regi av «Bedre Byutvikling Moss», direkteoverført i Moss Avis (12.10.) og åpent møte i Moss i regi av MDG Østfold (15.11.)

Deltaking på konferanser o.l.: Miniseminar lyntog Oslo – Stockholm i forbindelse med årsmøtet i Grensekomiteen Värmland – Østfold, Voksenåsen (22.05.), konferanse Oslo – Göteborg og Oslo – Stockholm, Voksenåsen (23.05.) og stand på Etnemarknaden (11.08. – 13.08.).

4. Media/formidling

Gjennom facebooksidene og twitterkontoen til "Lyntogets venner" er vi aktive med informasjonsspredning på sosiale medier. Vi bidrar også jevnlig med informasjon og notater på våre nettsider, og til våre samarbeidspartnere, Stortinget og lyntogforum, som igjen blir benyttet videre utad. Synligheten i media skulle imidlertid gjerne vært større, men blir begrenset pga. bl.a. stort arbeidspress ellers.

Av diverse innlegg/oppslag i 2017 kan nevnes:

Kronikken «Lyntog er smart samferdsel for både Norge og Kina» i Teknisk Ukeblad, 24.01., s.102 v/ T. Bjørlo.

Kronikken «Et nødvendig klimatiltak» v/Thor Bjørlo i Klassekampen 16.03., s. 22-23.

Kronikk i Klassekampen 13.01.17, v/ Otto Martens i Besteforeldrenes klimaaksjon med tittelen «Ned med transportplanen» og fokus på klima og høyhastighetsbaner.

Innlegget «Snart dag og tid for høg fartstog» v/Thor Bjørlo i Dag og Tid 07.04. bl.a. som svar på kommentator Hustad sine kommentarer til MDG og V sin programforslag om lyntog.

Flere oppslag i lokale og regionale media i Telemark etter pressekonferanse Lyntogforum i Telemark 14.03.

Oppslag etter Arne-Christian Mohn (leder i Lyntogforum i Rogaland/ordfører i Haugesund) sin presentasjon for Havgalandsrådet 17.03., jrf. <https://hnytt.no/2017/02/21/vil-ha-vestlandssamling-om-lyntog/>

Kronikken «Tog i vårt lille land» v/Jørg Westermann i Dagsavisen 23.05.

Kronikken «Lyntog er på sporet til Rogaland» v/ Langeland/Lerbrekk i Aftenbladet 30.05.

I forbindelse med Etnemarknaden i år, utarbeidet Norsk Bane AS to Rollups til brukt på standen. Disse kan tilpasses etter forespørsel til bruk for de fleste kommuner/fylkeskommuner langs traséen, for bruk ved stand, foredrag og andre arrangement.

Eirik Reikerås i Lyntogets venner har med utgangspunkt i annet publisert materiell på www.norskbane.no og www.facebook.com/lyntogetsvenner, og i nær dialog med NB, utarbeidet en brosjyre som på en enkel måte prøver å besvare noen av de mest typiske mytene/motforestillingene vi møter. Den kan brukes digitalt eller lastes ned og printes ut gratis via:

Sammensatt: <https://drive.google.com/open?id=0BxaWjLTXX0zHWWRTMIZIUGZ3cnM>
a5 print: <https://drive.google.com/open?id=0BxaWjLTXX0zHY0ViOU1FRUpfR3c>

5. Økonomi

Regnskapet er gjort opp med et lite overskudd på kr 4 081, etter samla driftskostnader på kr 2 299 484, driftsinntekter på kr 2 299 433, og kr 4 132 i renteinntekter. Egenkapitalen til Norsk Bane AS var kr 134 113 ved utgangen av 2017. Det utgjør 1,4 % av aksjekapitalen. Minstekrav for aksjekapital er kr 30 000.

Utgiftene inkluderer ikke tilbakebetaling av de to resterende månedene de ansatte arbeidet uten lønn i 2015 (en måned ble tilbakebetalt i 2016). Hvis driften i 2018 gir grunnlag for det, er det styrets intensjon også å godtgjøre de ansatte for de resterende to månedene uten lønn i 2015, uten at det er et krav fra de ansatte. Styret vil takke de ansatte for en stor arbeidsinnsats.

Flere deltakere i lyntogfora gir et bredere politisk fundament for arbeidet og skaper samtidig et mer stabilt inntektsgrunnlag for årene fremover. Regnskapet for 2017 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 2017 ble det valgt tre kvinnelige og fem mannlige styremedlemmer. 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 2017 hadde Norsk Bane AS 348 aksjonærer og en aksjekapital på kr 10 159 000. Det svarer til et innskudd på kr 29 193 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 67,2 % 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 13.06.17

Norsk Bane AS holdt ordinær generalforsamling 13.06.17 på Kløver Hotel i Sauda i Rogaland.

Styret

Generalforsamling gjorde slikt valg av styre: Einar Velde (2 år), Kjell Stundal (2 år), May Britt Tabak (2 år), Jon Rikard Kleven (2 år), Georg Stub (1 år), Renate Nedregård (1 år), Ingrid Marie Kielland (1 år), Einar Helland Berger (1 år). Valgene var enstemmig.

Styret konstituerte seg med Kjell Stundal som leder og Renate Nedregård som nestleder. Styret hadde 6 styremøter i 2017, 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 2017: Daglig leder Jørg Westermann og kommunikasjonssjef Thor W. Bjørlo.

Valgnemnd

Generalforsamlinga valgte Hanne Marte Vatnaland, Hans Kristian Lehmann og Hallgeir Langeland som medlemmer av valgnemnda, som konstituerte seg selv, med Hanne Marte Vatnaland som ansvarlig for første innkalling.

Revisor

Deloitte AS ble valgt som revisor for Norsk Bane AS på generalforsamlinga 13.06.2017

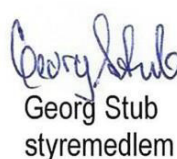
Norsk Bane AS
Ålesund, 18.06.2018



Kjell Stundal
styreleder



Renate Nedregård
nestleder



Georg Stub
styremedlem



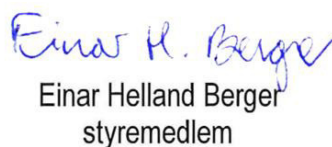
Einar Velde
styremedlem



Jon Rikard Kleven
styremedlem



May Britt Tabak
styremedlem



Einar H. Berger
styremedlem



Ingrid Marte Kielland
styremedlem

Til generalforsamlingen i Norsk Bane AS

UAVHENGIG REVISORS BERETNING

Uttalelse om revisjonen av årsregnskapet

Konklusjon

Vi har revidert Norsk Bane AS' årsregnskap som viser et overskudd på kr 4 081. Årsregnskapet består av balanse per 31. desember 2017, resultatregnskap for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening er det medfølgende årsregnskapet avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettviseende bilde av selskapets finansielle stilling per 31. desember 2017, og av dets resultater for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.

Grunnlag for konklusjonen

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder de internasjonale revisjonsstandardene International Standards on Auditing (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet i Revisors oppgaver og plikter ved revisjon av årsregnskapet. Vi er uavhengige av selskapet slik det kreves i lov og forskrift, og har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Etter vår oppfatning er innhentet revisjonsbevis tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Øvrig informasjon

Ledelsen er ansvarlig for øvrig informasjon. Øvrig informasjon består av informasjon i årsmelding, men inkluderer ikke årsregnskapet og revisjonsberetningen.

Vår uttalelse om revisjonen av årsregnskapet dekker ikke øvrig informasjon, og vi attesterer ikke den øvrige informasjonen.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese øvrig informasjon med det formål å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom øvrig informasjon og årsregnskapet, kunnskap vi har opparbeidet oss under revisjonen, eller hvorvidt den tilsynelatende inneholder vesentlig feilinformasjon.

Dersom vi konkluderer med at den øvrige informasjonen inneholder vesentlig feilinformasjon er vi pålagt å rapportere det. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.

Styrets og daglig leders ansvar for årsregnskapet

Styret og daglig leder (ledelsen) er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet i samsvar med lov og forskrifter, herunder for at det gir et rettviseende bilde i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge. Ledelsen er også ansvarlig for slik intern kontroll som den finner nødvendig for å kunne utarbeide et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller feil.

Ved utarbeidelsen av årsregnskapet må ledelsen ta standpunkt til selskapets evne til fortsatt drift og opplyse om forhold av betydning for fortsatt drift. Forutsetningen om fortsatt drift skal legges til grunn for årsregnskapet så lenge det ikke er sannsynlig at virksomheten vil bli avviklet.

Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

Vårt mål med revisjonen er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og å avgi en revisjonsberetning som inneholder vår konklusjon. Betryggende sikkerhet er en høy grad av sikkerhet, men ingen garanti for at en revisjon utført i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder ISA-ene, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon som eksisterer. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon blir vurdert som vesentlig dersom den enkeltvis eller samlet med rimelighet kan forventes å påvirke økonomiske beslutninger som brukerne foretar basert på årsregnskapet.

Som del av en revisjon i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder ISA-ene, utøver vi profesjonelt skjønn og utviser profesjonell skepsis gjennom hele revisjonen. I tillegg:

- identifiserer og anslår vi risikoen for vesentlig feilinformasjon i regnskapet, enten det skyldes misligheter eller utilsiktede feil. Vi utformer og gjennomfører revisjonshandlinger for å håndtere slike risikoer, og innhenter revisjonsbevis som er tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon. Risikoen for at vesentlig feilinformasjon som følge av misligheter ikke blir avdekket, er høyere enn for feilinformasjon som skyldes utilsiktede feil, siden misligheter kan innebære samarbeid, forfalskning, bevisste utelatelser, uriktige fremstillinger eller overstyring av intern kontroll.
- opparbeider vi oss en forståelse av den interne kontroll som er relevant for revisjonen, for å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets interne kontroll.
- evaluerer vi om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapsestimatene og tilhørende noteopplysninger utarbeidet av ledelsen er rimelige.
- konkluderer vi på hensiktsmessigheten av ledelsens bruk av fortsatt drift-forutsetningen ved avleggelsen av regnskapet, basert på innhentede revisjonsbevis, og hvorvidt det foreligger vesentlig usikkerhet knyttet til hendelser eller forhold som kan skape tvil av betydning om selskapets evne til fortsatt drift. Dersom vi konkluderer med at det eksisterer vesentlig usikkerhet, kreves det at vi i revisjonsberetningen henleder oppmerksomheten på tilleggsopplysningene i regnskapet, eller, dersom slike tilleggsopplysninger ikke er tilstrekkelige, at vi modifierer vår konklusjon om årsregnskapet. Våre konklusjoner er basert på revisjonsbevis innhentet inntil datoen for revisjonsberetningen. Etterfølgende hendelser eller forhold kan imidlertid medføre at selskapet ikke fortsetter driften.
- evaluerer vi den samlede presentasjonen, strukturen og innholdet, inkludert tilleggsopplysningene, og hvorvidt årsregnskapet representerer de underliggende transaksjonene og hendelsene på en måte som gir et rettviseende bilde.

Vi kommuniserer med dem som har overordnet ansvar for styring og kontroll blant annet om det planlagte omfanget av revisjonen og til hvilken tid revisjonsarbeidet skal utføres. Vi utveksler også informasjon om forhold av betydning som vi har avdekket i løpet av revisjonen, herunder om eventuelle svakheter av betydning i den interne kontrollen.

Uttalelse om øvrige lovmessige krav*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, den 18/6.18
Deloitte AS



Else Holst-Larsen
statsautorisert revisor