

Norsk Bane AS

Resultatrekneskap

Note		2018	2017
	<i>Driftsinntekter og driftskostnader</i>		
	Salsinntekter	1.924.181	2.299.433
	Sum driftsinntekter	1.924.181	2.299.433
3	Lønskostnader m.m.	1.629.166	1.906.642
3	Annan driftskostnad	367.186	392.842
	Sum driftskostnader	1.996.352	2.299.484
	Driftsresultat	-72.171	- 51
	Renteinntekt	3.128	4.132
	Resultat av finansposter	3.128	4.132
	Resultat før skattekostnad	-69.043	+4.081
2	Skattekostnad	0	0
	Årsoverskot / årsunderskot	-69.043	+4.081
	<i>Overføringer</i>		
	Overkursfond til tapsdekning	0	0
	Overført til udekt tap	-69.043	+4.081
	Sum overføringer	-69.043	+4.081

Norsk Bane AS

Balanse

Note		2018	2017
	<i>Eigendelar</i>		
	Anleggsmidler		
2	Utsett skatteføremøn	0	0
	Sum immaterielle eigendelar	0	0
	Sum anleggsmidler	0	0
	Omløpsmidlar		
	Kundefordringar	141.775	100.000
	Opptent, ikkje-fakturert arbeid	40.000	0
	Bankinnskot, kontantar o.l	84.646	296.052
	Sum omløpsmidlar	266.421	396.052
	<i>Sum eigendelar</i>	<i>266.421</i>	<i>396.052</i>

Norsk Bane AS

Balanse

Note	2018	2017
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	-10.093.930	-10.024.887
Sum opptent eigenkapital	-10.093.930	-10.024.887
1 Sum eigenkapital	65.070	134.113

Gjeld

Kortsiktig gjeld

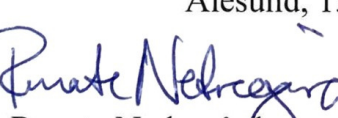
Leverandørgjeld	0	0
Skattetrekk og andre trekk	17.526	24.056
Anna kortsiktig gjeld	183.825	237.883
Sum kortsiktig gjeld	201.351	261.939

Sum gjeld og eigenkapital

266.421	396.052
----------------	----------------

Ålesund, 13.05.2019


Kjell Stundal
styreleiar


Renate Nedregård
nestleiar


Heidi Bjerga
styremedlem


Sigbjørn Molvik
styremedlem


Jon Rikard Kleven
styremedlem


Pål Julius Skogholt
styremedlem


Einar Velde
styremedlem


May Britt Tabak
styremedlem

Norsk Bane AS

Noter til rekneskapen for 2018

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 2018	10.159.000	0	0	-10.028.968	134.113
<u>Endring i eigenkapitalen i året:</u>					
Årsresultat	0	0	0	-69.043	-69.043
Eigenkapital 31. desember 2018	10.159.000	0	0	-10.093.930	65.070

Aksjekapitalen i selskapet pr. 31.12.2018 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 2018

Eigarstruktur

Dei største aksjonærane i selskapet pr. 31.12.2018 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	15

Om tilhøvet mellom eigenkapital og aksjekapital:

Ved inngangen til 2018 var eigenkapitalen til Norsk Bane AS mindre enn 50 % av aksjekapitalen. Selskapet har i 2018 gjennomført ei rekkje tiltak for å auke inntektene, men tiltaka har ikkje hatt tilstrekkeleg effekt. Arbeidet held fram i 2019.

Norsk Bane AS

Noter til rekneskapen for 2018

Note 2 – skattekostnad

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

Betalbar skatt	0
Kalkulert endring utsett skatt, 23 %	15.880
Endring estimert skatteføremøn pga. endra skattereglar frå 2018 til 2019	-104.417
Sum endringar estimert skatteføremøn ved ev. framtidig driftsoverskot	-88.537
Total skattekostnad i år	0

Utsett skatt	31.12.2018	31.12.2017	Endring
Netto grunnlag	-10.441.745	-10.372.702	-69.043
Estimert skatteføremøn ved ev. driftsoverskot i påfølgjande år, med skattesats i parantes	2.297.184 (22 %)	2.385.721 (23 %)	-88.537

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

Lønskostnadene består av følgjande postar:

Lønskostnader	2018	2017
Løn, pensjon, fri telefon og skattepliktig bilgodtgjersle	1.372.843	1.566.030
Folketrygdsavgift	193.571	220.808
Sum lønskostnader	1.566.414	1.786.838

Norsk Bane AS hadde to fast tilsette i 2018.

Ytingar til leiande personar	Dagleg leiar	Styret
Løn, fri telefon og skattepliktig bilgodtgjersle	616.318	
Godtgjersle		55.000

Revisor

Det er kostnadsført eit revisjonshonorar på kr 11.750 i 2018.

Årsmelding 2018 for Norsk Bane AS

1. Formål og eigarar

Norsk Bane AS arbeider for eit nasjonalt, høgfarts banenett i Norge og til nabolanda. Selskapet har utvikla eit fleirbrukskonsept for langdistanse-, regional-/InterCity- og godstrafikk tilpassa norske forhold og behov, med detaljerte traséplanar, økonomiske berekningar og samfunnsmessige analysar. Norsk Bane sine største eigarar er kommunane Vinje, Suldal, Sauda, Odda og Bykle, samt Rogaland fylkeskommune. Desse står for 57 % av aksjekapitalen. I tillegg har selskapet 22 andre offentlege og 319 private eigarar. Offentlege eigarar står for ca. 73 % av aksjekapitalen. 14 av de private aksjonærane har aksjar for minst kr 50 000 kvar.

2. Viktige prosessar og hendingar i 2018

2018 har vore eit aktivt år, med intensivt informasjonsarbeid, stor møteverksemd (sjå kap. 3), god utvikling av lyntogfora og oppfølging av Stortingsvedtaket om planlegging for høgfartsbaner i Nasjonal Transportplan 2018 – 2029, som òg resulterte i eit viktig punkt i regjeringserklæringa til H, Frp, V og KrF i januar 2019.

Norsk Bane AS har arbeidd vidare med utvikling av lyntogfora som eit viktig økonomisk, politisk og organisatorisk fundament for det framtidige arbeidet. Vi er sekretariat for Lyntogforum Møre og Romsdal og for Lyntogforum for Vestlandsbanen over Haukeli, med fylkesvise avdelingar i Hordaland, Rogaland og Telemark, samt for Lyntogets Venner. Utredningsarbeid har primært vært konsentrert om Oslo – Stockholm.

a) Positiv utvikling av lyntogfora

Lyntogforum Vestlandsbanen over Haukeli har styrka seg gjennom deltaking av stadig fleire kommunar og fylkeskommunar. I 2018 deltok 24 betalande kommunar, 22 bedrifter/organisasjonar, Rogaland fylkeskommune (frå 2016) og Telemark fylkeskommune (frå 2018). Stavanger kommune vart medlem frå august 2017. Vi har hatt fleire møte med Bergen kommune i løpet av 2017 og 2018, som enda med at Bergen bystyret 13.03.2019 fatta vedtak om å melde seg inn i lyntogforumet.

Vi har og hatt sonderingar inn mot mellom anna Hordaland fylkeskommune (komande Vestland fylkeskommune) og Oslo, men har venta på vedtaket i Bergen før vi går vidare med det. Deltaking av førebels to av de fire største byene i Norge, fylkeskommunar, mange kommunar og av næringsliv langs banen, gjev stadig større slagkraft i arbeidet.

Lyntogforum Møre og Romsdal er nå også i ferd med å få selskap av Lyntogforum Gudbrandsdalen/Mjøsa for høgfartsbanen Oslo – Trondheim/Ålesund. Det ble vedtatt samrøystes i kommunane Lillehammer og Gjøvik



8.2.2018 var representantar for fleire Lyntogforum i møte med Arbeidarpartiet sin fraksjon i Transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget, saman med Thor Bjørlo frå Norsk Bane AS. Frå venstre: Halfdan Haugan (ordførar Seljord, Telemark), Eva Hove (ordf. Stordal, Møre og Romsdal), Arne-Christian Mohn (ordf. Haugesund, Rogaland) og Jon Rolf Næss (ordf. Bykle, Aust-Agder, og medlem av Telemarks-avdelinga til Lyntogforum Vestlandsbanen over Haukeli).

hausten 2018, og blir i første omgang følgt opp i dialogar med dei andre kommunane langs banen i løpet av våren 2019. Mange kommunane rekk truleg å behandle dette før sommaren. Derneft vil desse lyntogfora følgje opp i fellesskap inn mot Trøndelag.

Utviklinga av lyntogfora er i seg sjølv med på å styrke grunnlaget for gjennomslag nasjonalt. Det gjer at stadig fleire kan stadig meir om saka, og kan følgje opp mot høvelege organ regionalt og nasjonalt. Det førte i 2017 mellom anna til at fleire parti tok med høgfaststog i partiprogramma sine (førebels V, KrF, SV, MDG og Raudt). Ikkje noko partiprogram går lenger imot høgfastsbaner. Dei som ikkje nemner eksplisitt høgfaststog, har andre målsettingar der høgfastsbaner i fleirbrukskonsept vil vere ein viktig del av løysinga; som klima, større bu-, arbeids- og kompetanseområde, distriktspolitikk, knyte Noreg betre saman, meir gods på bane, med meir. Og det kom inn viktige retningslinjer for planlegging for høgfastsbaner i Nasjonal Transportplan 2018 – 2029, som: «alle nye jernbanestrekninger planlegges slik at de vil kunne inngå i et fremtidig høyhastighetsnett...» og «For å unngå feilinvesteringer i det vi bygger må alle strekningsvise utredninger gjøres nå.»¹

b) Oppfølging av positivt vedtak i NTP 2018 – 2029 om høgfastsbaner

Vi lagde 16.03.2018 eit notat om «Vedtak om hh-baner NTP 2018 – 2029. Bruk av Norsk Banes utredningar for rask oppfyllelse», til bruk for oss og lyntogfora opp mot ulike kontaktar og møte. Dette ble også følgt opp i høyringsfråseigna 22.06.2018 frå lyntogfora² til Jernbanedirektoratet sitt utkast til handlingsprogram 2018 – 2029. Jernbanedirektoratet sitt forslag til handlingsprogram hadde utelete Stortinget sitt vedtak om høgfastsbaner, og høyringsfråseigna blei avslutta med at «Lyntogforum ber om at Jernbanedirektoratet innarbeider Stortingsvedtaket i NTP om høyhastighetsbaner i jernbanesektorens handlingsprogram og sikrer en snarlig oppfølging av vedtaket.» Mellom anna Besteforeldrenes Klimaaksjon bad i høyringa også om ei satsing på konkurransekraftige høgfastsbaner³.

c) Høgfastsbaner inn i regjeringsplattforma til H, Frp, V og KrF (Granavolden-plattformen)

Mot slutten av 2018 begynte prosessen inn mot forhandlingar om regjeringsplattforma til den nye regjeringa av H, Frp, V og KrF, Granavoldenplattformen, gjort offentleg 17.01.2019. Her kom høgfastsbaner på nytt inn med eit viktig punkt. Under «Samferdsel», «Jernbane, bymiljø og kollektivtransport», side 97, tredje kulepunkt, blir det slått fast: "Igangsette strekningsvise høyhastighetsutredninger for jernbane i tråd med NTP."

d) Orienteringsrundar til eksisterande og potensielle nye medlemmer i Lyntogfora

Sidan dei fleste medlemmane i lyntogfora hadde gjort vedtak om medlemskap som i første omgang var avgrensa til perioden 2014 – 2017, blei det tilbode ein orienteringsrunde til formannskap eller kommunestyret for alle medlemmer som ønska det, før ein tok stilling til vidare deltaking. Dette kravde sjølv sagt ein del tid, men har og vore ei særskilt viktig konsolidering av det vidare arbeidet. Slik fekk vi spreidd informasjon om saka til flest mogleg mellom deltakarane i forumet. Samstundes nytta vi høvet til å vitje også potensielle nye medlemmer.

e) Lyntogets Venner

Privatfolk og bedrifter kan og støtte arbeidet for høgfastsbaner gjennom deltaking i Lyntogets Venner, som i 2018 hadde rundt 70 betalande medlemmer. I tillegg har vi fått gaver på til saman kr 2750. Vi har håpa å kunne auke talet på Lyntogets Venner, men det har gått gradvis ned dei siste åra. Facebook-sida "Lyntogets Venner" hadde 6 604 følgjarar per 11.05.2018, og talet har auka noko gjennom året. Her blir det publisert aktuelle artiklar, opne møte, nyhende frå media m.m. Vi er stor takk skyldig Kjell Olav Kaland som frivillig medarbeidar og bidragsytar på facebook-sidene.

¹ kap. 3.4.3. i regjeringa sitt forslag til NTP, vedtatt av Stortinget

² <http://www.norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=286>

³ <https://www.besteforeldreksjonen.no/2018/06/marginale-forbedringer/>

f) Kinesisk initiativ ang. Oslo – Stockholm og andre aktuelle høgfallsbaner i Noreg

Initiativet kom via Alf Johansen, ein koordinator for utgreiinga av høgfallsbane Oslo – Stockholm, gjort av Norsk Bane. Norsk Bane deltok med innlegg på eit ope møte i Askim 8. januar, kor ein større kinesisk delegasjon deltok, og var med i orienteringar og uforpliktande samtalar med desse 9. – 10. januar. I løpet av våren viste det seg førebels ikkje å vere grunnlag for å gå vidare med dette.

g) Faglege notat

Som fagleg bakgrunn for aktuelle spørsmål, utarbeidar vi faglege notat som styret, lyntogfora og andre kan nytte i debattar, samtalar, innlegg etc. I 2018 blei det mellom anna laga slike notat om elektriske fly og om godstrafikk i planane for høgfallsbaner i fleirbrukskonsept.

h) Anna utvikling i jernbanesektoren

Kirsti Slotsvik blei i 2018 tilsett som ny leiar av Jernbanedirektoratet. Sektoren er elles inne i ei omorganisering med oppsplitting i nye selskap og utsetting av sjølve persontransporten på anbod. Jernbanedirektoratet har det overordna ansvaret for jernbanetilbodet. Det er Norsk Tog AS som eig togsetta og Mantena AS som held dei ved like. Bane NOR eig banene, men dei blir haldne ved like av mellom anna Spordrift AS og Baneservice AS. Bane NOR Eigedom AS eig og forvaltar stasjonsområda. Entur AS står for billettsal, automatane om bord er frå Togservice, medan operatørselskapa (NSB/Vy og nye andre) berre køyrer toga. Reingjering av toga er sett bort til Trafikkservice AS. Britiske Go-Ahead vann 17.10.18 konkurransen om Sørlandsbanen, Arendalsbanen og Jærbanen og skal starte drifta her 15.12.2019. Andre strekningar blir lagde ut på anbod i 2019.

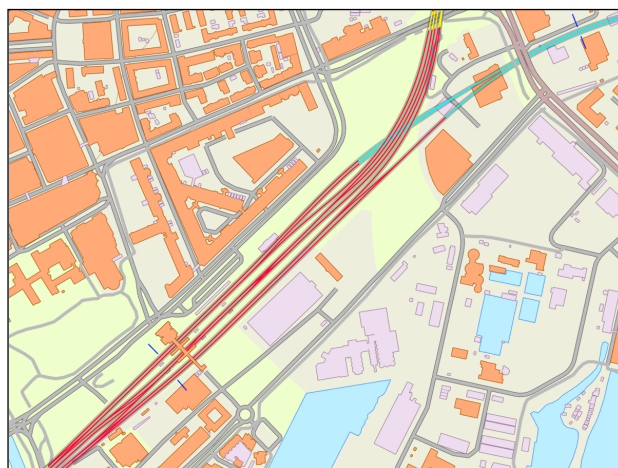
i) Aukande engasjement for jernbane til Nord-Noreg

Det har dei siste åra vore eit stadig aukande engasjement for jernbane til Nord-Noreg og Tromsø. Etter ei positiv formulering i NTP, er Jernbanedirektoratet nå i gang med ei oppgradering av ei tidlegare utgreiing frå 1992. Vi stiller spørsmål om det er eit riktig grunnlag, og om man ikkje også her må vurdere ein høgfallsbane i fleirbrukskonsept, som eit meir konkurransedyktig alternativ og del av eit komande nasjonalt nettverk av høgfallsbaner. Hausten 2015 tok Norsk Bane initiativ til utgreiing av ei moderne Nord-Norgebane frå Trondheim til Tromsø, som del av eit nasjonalt nettverk. Vi ser om det er grunnlag for å ta opp igjen dette etter at Jernbanedirektoratet har lagt fram si utgreiing medio mai 2019.

j) Utredning høgfallsbane Oslo – Stockholm

Norsk Bane AS har i 2018 arbeidd vidare med fullføring av traséplanlegginga for ein moderne høgfallsbane Oslo – Stockholm⁴ med reisetid 2:35 timer med 8 stopp undervegs, 4 – 5 avgangar i timen, ca. 20 stasjonar, ein ny kvalitet for godstrafikken og positive resultat for drifts- og samfunnsøkonomi. Attståande avtalt arbeid vil bli slutført i 2019. Då vil rundt 75 % av planarbeidet for ein trase Oslo - Stockholm vere ferdig.

Det er usikkert når resten kan bli fullført. Interesse for strekninga har utvikla seg, noko som er positivt. Men med det kom også fleire aktørar, med sprikande tilrådingar, ulikt detaljnivå og vurderingsgrunnlag for sine forslag. Det har førebels gjort det vanskelegare å finansiere vidare arbeid.



Kartutsnittet viser Norsk Bane AS sitt framlegg til ny sporplan i Västerås Centralstation. Framlegget er koordinert med kommunen sine planar for fornyinga av stasjonen. 18.12.2018 publiserte vi ein rapport på 117 sider om traségranskningane våre i Västmanlands län.

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

Trafikkverket avslutta i november 2017 ein Åtgärdsvalsstudie⁵ (ÅVS), omtrent tilsvarande det man i Norge kallar Konseptvalsutgreiing (KVU). Den har hatt hovudfokus på såkalla opprusting av eksisterande baner, og inneheld diverre svært lite planmateriale for en konkurransedyktig jernbane. Det er også oppretta eit aksjeselskap "Oslo-Sthlm 2.55"⁶, som førespeglar ei reisetid mellom endestasjonane på 2:55 timar med fire stopp undervegs. Vi ser ikkje at det er mogleg å oppnå dei reisetidene og tilbodsfrekvensane som førespeglast med dei investeringane og den fartsdimensjoneringa dei foreslår (200 – 250 km/t).

k) Konflikter rundt InterCity. Moglege alternativ

Det er konflikter fleire stader på Austlandet om traséforslag for utbygging av InterCity. Et hovudproblem, slik Norsk Bane ser det, er at for mange av planane ikkje er ledd i ein heilskapleg plan (som vedtatt i NTP) og har eit for dårleg planfagleg grunnlag før dei blir tilrådd vedteke som ramme for vidare detaljering. Risikoen er difor stor for feilinvesteringar og auka kostnader. Vi leverte i oktober 2017, på oppdrag fra Bedre Byutvikling i Moss (BBM), eit alternativt forslag for Sandbukta-Moss-Såstad som vil gje langt mindre inngrep, høgare funksjonalitet for jernbanen og mykje enklare og rimelegare løysningar for Rv19, med mogleg innsparing på 4 – 6 mrd. kr (inkludert Rv 19). Motargumentet er primært at prosessen har komen svært langt, med vedtatt reguleringsplan m.m. Bane Nors investeringsforslag blei godkjent av Stortinget med ei kostnadsramme på 9,5 mrd. kr (for vel ei mil bane og ein stasjon) i salderingsproposisjon 13 S (2017-2018) av 24.11.2017, og førebunde arbeid tok til i 2018.

I eit oppslag i Moss Avis 21.01.18 sa statsråden: «Hvis Norsk Bane har lyst til å bygge og kan garantere prisen de har kommet fram til for deres alternativ, så er det interessant for oss.» Vi følgde opp dette i brev av 29.01. til ministeren, kor vi bekrefta kostnadsanslaga våre, «at vi har lyst til å bidra til bygging av en funksjonell jernbane i Moss og Østfold for øvrig, men vil selvsagt være avhengig av samarbeid med andre, siden Norsk Bane AS ikke er noe entreprenørfirma» og bad «om et møte med departementets ledelse for ei nærmere drøfting av situasjonen og mulige handlingsalternativ». Nokre månader seinare fekk vi eit svar der statsråden skreiv det stikk motsette av utsegnene hans til Moss Avis. Men ei meningsmåling Infact gjorde for BBM i april 2018 viste at 56 % av dei spurde støttar vårt alternative traséforslag og at 60 % ønskte at Samferdselsdepartementet gjennomfører ei kvalitetssikring av dette alternativet.

Det er stor motstand mot Bane Nor sine traséforslag også i Tønsberg og Larvik for Vestfoldbanen, for Ringeriksbanen og i mellom anna Ski og Sarpsborg for Østfoldbanen. Vi held oss oppdatert om utviklinga i desse sakene, men før det evt. ligg føre eit finansielt og politisk grunnlag for det, har vi førebels latt vere å gå inn med detaljerte alternative utgreiingar.

l) Innspel til programarbeid til fylkes- og kommuneprogram for partia.

Det ble utarbeid et generelt utkast til programarbeidet, for mogleg vidare tilarbeiding i ulike parti.

m) Politisk oppfølging og situasjon

Vi har jamleg politisk oppfølging og møte på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå, aleine eller saman med representantar frå lyntogforum. Med grunnlag i vedtaket om høgfartsbaner i NTP, i regjeringserklæringa og nødvendige klimakutt, er det grunn til å håpe på endå sterkare oppslutning om lyntog framover. Mogleg brukarfinansiering av utbygginga av høgfartsbaner gjennom frakt- og billettinntekter, burde og vekke større interesse når midlar til finansiering av drift og utbygging av infrastruktur gjennom statsbudsjettet ser ut til å bli meir avgrensa framover.

n) Stadig større fokus på klima

FN sitt klimapanel la 08.10.18 frem ein rapport som viste at for å avgrense oppvarminga til 1,5 grader må utslappa av klimagassar reduserast med 40 – 50 % innan 2030. I 2050 må utslappa vere netto null. Det blir eit

⁵ <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Orebro/Atgardsvalsstudier/atgardsvalsstudie-straket-stockholm-oslo/>

⁶ www.facebook.com/oslosthlm

stadig større medvit rundt klimatrusselen, ikkje minst mellom ungdom. I mars 2019 resulterte det i ein landsomfattande streik blant skoleelevar og studentar, etter inspirasjon frå svenske Greta Tunberg, som starta sin skolestreik framfor Riksdagen 20.08.2018 for å få Sverige til å rette seg etter Parisavtalen. Ho held fram klimasaka som vår tid sitt skjebnespørsmål. Det står slik fram som eit stort paradoks at norske styresmaktar framleis satsar primært på fly og firefelts motorvegar på lengre distansar, og jernbane berre der det gir minst klima-effekt; som InterCity og rundt dei større byane. Høgfartsbaner i fleirbrukskonsept vil elektrifisere store delar av noverande fly-, trailer- og personbiltransport, overført til bane, og slik bety store kutt i norske utslepp av klimagassar. Vi vonar at dette vil få stadig større merksemd i tida framover.

o) Ope møte på Litteraturhuset Bergen 22.01.2019

Initiativet til møtet ble tatt hausten 2018 og enda med eit svært godt vitja møte under Klimafestivalen i Bergen, på Litteraturhuset, med tema «Moderne tog - nøkkelen til utslippskutt?»

3. Møteverksemd

Det er som tidlegare lagt vekt på eit breitt og jamt informasjonsarbeid med mange møte gjennom heile året. I tillegg til ordinær møteverksemd, blei det i 2018 prioritert ein orienteringsrunde til formannskap eller kommunestyre til alle eksisterande medlemmer i lyntogfora, jamfør pkt. 2d) ovanfor.

Storting: 07.02. Arne Nævra (SV), Transport- og kommunikasjonskomiteen. 08.02. Per Espen Stoknes (MDG), Stortinget. 08.02. Ap sin transportfraksjon. 08.02. Ivar Odnes (Sp), Transport- og kommunikasjonskomiteen, Stortinget. 08.02. Jon Gunnes (V), nestleiar Transport- og kommunikasjonskomiteen, Stortinget. 10.02. Helge Orten (H), leder Transport- og kommunikasjonskomiteen transportkomiteen, i Ålesund. 23.04. Arne Nævra, Transportkomiteen (SV), i Ålesund. 30.05. Jon Gunnes (V), nestleiar Transport- og kommunikasjonskomiteen, Stortinget. 01.06. Telefonmøte stortingsrepresentant Krf, Steinar Reiten. 01.06. Telefonmøte Ivar Odnes (Sp) i Transport- og kommunikasjonskomiteen Stortinget. Arne Nævra (SV), Transport- og kommunikasjonskomiteen, Stortinget. 11.10. Sverre Myrli, Øystein Langholm Hansen og rådgjevar Bernt Sønvisen (Ap), Transport- og kommunikasjonskomiteen.

Kommunar, fylke og andre langs Vestlandsbanen over Haukeli: 26.01. Representantar for Ap i bystyret i Bergen for styret i partilaget. 26.01. Finansråd Dag Inge Ulstein (Krf) og rådgjevar Håkon Pettersen i Bergen. 26.01. Henrik Drivenes, styremedlem i AUF i Hordaland. 14.02. Benjamin Jakobsen, leiar Hordaland AUF. 14.02. Byråd klima, kultur og næring i Bergen, Julie Andersland (V), gruppeleiar Bergen Idun Bortne og gruppesekretær Torstein Stråtveit i V. 15.02. Senioruniversitet i Odda. 19.02. Skypemøte med Jana Middelfart Hoff, fungerande gruppeleiar Bergen H. 22.03. Sauherad kommunestyre. 10.04. Vindafjord kommunestyre. 11.04. Osterøy kommunestyre. 16.04. Ullensvang kommunestyre. 17.04. Ordførar Jorunn Skaaden, Sveio. 17.04. Etne formannskap. 18.04. Odda kommunestyre. 18.04. Jondal formannskap. 24.04. Tysvær formannskap. 24.04. Bokn formannskap. 25.04. Haugesund bystyre. 26.04. Byrådet i Bergen. 26.04. Ordførar Atle Kvåle i Fusa. 26.04. Samnanger kommunestyre. 07.05. Lunsjmøte fylkesordførar i Rogaland Solveig Ege Tengesdal (Krf), fylkesvaraordførar Marianne Chesak (Ap), gruppeleiarane Arne Bergsvåg (Sp) og Torfinn Ingeborgrud (MDG), Stavanger. 07.05. Bø kommunestyre. 08.05. Varaordførar Erik Næs og rådmann Ole Magnus Stensrud, Skien. 08.05. Tokke kommunestyre. 15.05. Suldal kommunestyre. 16.05. Sauda formannskap. 14.06. Tysvær kommune. Gjennomgang av trase- og stasjonsløyseing i høve til kommuneplan. 19.06. Øivind Støle og Kirsti Arnesen i administrasjonen i byutviklingsavdelinga i Bergen kommune. 03.09. Gruppeleiarane i Rogaland fylkeskommune. 05.09. MDG Drammen og Eiker ang. Vestlandsbanen Kongsberg–Drammen. 06.09. Presentasjon medlemsmøte SP Sauda, Suldal, Vindafjord og Hjelmeland. 07.09. Møte med representantar for Besteforeldrenes klimaaksjon i Bergen. 19.09. Fusa formannskap. 30.10. Senioruniversitetet i Fusa. 31.10. Møte Tønsberg Venstre og Tønsberg Blad om alternativ trase i Tønsberg. 13.11. Deltaking i samarbeidsmøte Stavanger og kommunar i Nord-Rogaland, Stavanger.

Kommunar, fylke og andre langs Dovresambandet Oslo – Trondheim/Ålesund: 16.01 Ordførar Bjørn Iddberg (Ap) og varaordførar Finn Olav Rolijordet (Rødt) i Gjøvik. 30.01. Ålesund formannskap. 01.02. Norddal kom-

munestyre. 05.02. Gjermund Kvernmo Langset, studentrepresentant NTNU avd. Ålesund. 05.02. Viserektor NTNU avd. Ålesund, Annik Magerholm Fet. 20.02. Presentasjon Studentparlamentet Ålesund NTNU. 05.03. Skypemøte med leiargruppa NTNU Gjøvik + studentleiar. 04.04. Ordførar Lillehammer, Espen Johnsen (Ap), ordførar Gjøvik, Bjørn Iddberg (Ap), Biri. 19.04. Presentasjon konferansen North West, Ålesund. 02.05. Gjøvik formannskap. 04.05. Ordførar Jim Arve Røssvoll (Ap), varaordførar Svein Værnes og rådmann Leon Aurdal i Sula kommune. 22.05. Lillehammer formannskap. 05.06. Vestnes næringsforum. 12.06. Leiar av samferdsleutvalet i Trøndelag, Per Olav Hopsø (Ap) og rådgjevar Jørn Arve Flått i samferdsleavdelinga, i Trondheim. 13.06. Stordal kommunestyre. 27.08. Einar Haram i Sunnmøre regionråd. 04.09. Sula formannskap. 05.09. Sunnmøre regionråd v/Haram, Abelseth og Aurdal. 17.09. Styret i Maritimt Forum Nordvest, ved NMK, Ålesund. 27.09. Ørskog kommunestyre. 15.11. Arnfinn Ingjerd, Maritimt Forum Nordvest.

Andre strekningar: 17.01. Møte koordinator for utgreiing Oslo – Stockholm/sekretær grensekomiteen Østfold – Värmland, Alf Johansen, Gardermoen. 04.09. Møte med gruppering som ønskjer alternativ utgreiing for Østfoldbanen, strekning Moss – Sverige. 31.10. Møte med «Bedre Byutvikling Moss» og andre lokale engasjerte i Østfoldbanen.

Andre aktørar: 12.03. Telefonmøte med Besteforeldrenes klimaaksjon v/Halvdan Wiik. 22.03. Christoffer Ringnes Klyve, nestleiar i FIVH. 05.04. Finn Bjørnar Lund og Kristin Asplund i Besteforeldrenes klimaaksjon, Oslo. 06.04. Riksdagsrepresentant Pål Jonsson (Moderaterna), Karlstad. 04.05. Jernbanedirektør Kirsti Slotsvik, på NMK i Ålesund. 16.05. Møte med China Power, i Warszawa. 04.09. Flytoget, Oslo. 02.10. Godsalliansen, Oslo. 11.10. Flytoget. 13.12. Arkitektthøgskolen i Oslo, masterstudentar. 13.12. Møte med LO Ung, ungdomspartia på venstresida og Tankesmia Manifest, Oslo.

Presentasjonar opne møter: 08.01. Askim rådhus, møte om «Silkeveveien – broen til økt samarbeid og transport mellom Kina og Skandinavia». Innlegg om Norsk Banes utredning Oslo – Stockholm. 01.10. Innlegg på TENTacle workshop, Oslo kulturhus.

Deltaking på konferansar og liknande: 09.01. – 10.01. Workshop i Oslo med kinesisk delegasjon om Oslo – Stockholm og andre aktuelle strekningar i Noreg. 07.02. Deltaking Hyperloopseminar i regi av MDG, Stortinget. 24.04. Deltaking høyring på Stortinget om dokument 8-forslag om Oslo – Stockholm/Göteborg.

Fylkesvise telefonmøte i Lyntogforum Vestlandsbanen (til saman 19 telefonmøte): Rogaland: 30.01., 19.03., 23.04., 04.06., 27.08., 18.10. og 12.11. Hordaland: 29.01., 19.03., 23.04., 04.06., 27.08., 15.10. 12.11. Telemark: 17.04., 05.06. 28.08., 09.10. og 27.11.

Telefonmøte i Lyntogforum Møre og Romsdal (6 telefonmøte): 06.02. 26.04. 08.06., 31.08., 19.10. og 30.11.

4. Media/formidling

Gjennom facebooksidene og twitterkontoen til "Lyntogets Venner" er vi med på sosiale media så langt tid og ressursar strekk til. Vi bidreg også jamleg med informasjon og notat på nettsidene våre, til samarbeidspartnarar, Stortinget og lyntogforum, som igjen blir nytta vidare utetter. Profileringa i media skulle gjerne vore større, men blir avgrensa av bl.a. stort arbeidspress elles. Store ressursar i 2018 blei brukte til møte- og reiseverksemd, og vi har ikkje kunna prioritere media i same grad.

Vi nemner likevel nokre oppslag og fråsegner om høgfarbaser. I januar var det fleire oppslag om mogleg kinesisk interesse for høgfarbaser i Noreg. Alf S. Johansen hadde

Jernbanen fram i køen



Folk i Norge fortjener et bedre jernbanetilbud, mener Besteforeldrenes klimaaksjon, som reagerer på meldinga fra Bane NOR om at en rekke InterCity-prosjekter vil bli utsatt enda en gang. Samtidig er tida overmoden for moderne høgastighetsbaner for gods og passasjerer mellom de store byene, og mellom Norge og utlandet. Dette må komme i stedet for – og ikke i tillegg til – motorveitbygging og flyplassutvidelser, skriver vi i et brev til de folkevalgte.

Til: Stortinget
– Transport- og kommunikasjonskomiteen
– Energi- og miljøkomiteen
Kopi: Bane NOR v/konsernsjefen

VI TRENGER EN FRAMSKYNDET OG MODERNE JERNBANESATSING MED HØGHASTIGHETSBANER



Oppslag 2.3.2018 på nettsida til Besteforeldrenes Klimaaksjon: "Vi trenger høgastighetsbaner!"

kronikken «Tid for moderne jernbaner i Norden!» 22.02. i nrk.no/ytring. Besteforeldrenes Klimaaksjon publiserte 02.03. sitt opprop «Vi trenger en framskyndet og moderne jernbanesatsing med høghastighetsbaner», til Transport- og kommunikasjonskomiteen og Energi- og miljøkomiteen, med kopi til Bane NOR. Høgfartsbaner er løfta fram i fråsegner frå Venstres sitt landsstyremøte 12.04. om «Gardermoen: Vekst i næringsliv og arbeidsplasser, ikke flytrafikk og utslipp» og frå landsmøtet 14.04. om «Løft for heile landet», samt i intervju med Klima- og miljøvernminister Ola Elvestuen i VG 13.04. Miljøvernorganisasjonane går mot tredje rullebane og vil ha lyntog i staden, som i Romerikes Blad 19.04. Innlegget «Uforståelig at Norge satser på forurensende fly framfor lyntog» i Klassekampen, 19.10. er også brukt som grunnlag for innspel til representantar i Transport- og kommunikasjonskomiteen og Energi- og miljøkomiteen på Stortinget. Leiaren i Adresseavisen 29.10. peiker på at «Vi flyr mye fordi vi ikke har gode alternativer» i form av raske nok tog.

5. Økonomi

Regnskapet er gjort opp med eit underskot på 69 043 kr, etter samla driftskostnader på kr 1 996 352, driftsinntekter på kr 1 924 181, og kr 3 128 i renteinntekter. Vinje kommune bidrog med eit ekstraordinært driftstilskot på kr 50 000. Eigenkapitalen til Norsk Bane AS var kr 65 070 ved utgangen av 2018. Minstekrav for aksje- og eigenkapital er kr 30 000.

Utgiftene omfattar ikkje tilbakebetaling av de to resterande månadene dei tilsette arbeidde utan løn i 2015 (ein månad blei tilbakebetalt i 2016). Dagleg leiar tilbød seg vidare å arbeide 1,5 månader utan løn i 2018. Eit grunnlag for dette var at ein såg at prosessar selskapet har jobba med i lang tid truleg vil gi effektar framover og grunnlag for større og meir stabile inntekter komande år. Om drifta i 2018 gir grunnlag for det, er det styret sin intensjon å godtgjere dei tilsette for dette, utan at det er eit krav frå dei tilsette. Styret vil takke de tilsette for ein stor og engasjert arbeidsinnsats.

Fleire deltakarar i lyntogfora gir eit breiare politisk fundament for arbeidet og skaper samstundes eit meir stabilt inntektsgrunnlag for åra framover. Regnskapet for 2018 er basert på at verksemda til Norsk Bane AS vil halde fram.

6. Om selskapet sine organ

Generelt

Norsk Bane AS har kontor i Kirkegata 2, 6004 Ålesund. Selskapet har to mannlege tilsette. Arbeidsmiljøet i selskapet var prega av stor arbeidspåkjenning, men med ein god tone, eit stort engasjement, og er rekna for å være godt.

Ved generalforsamlinga i 2018 valde ein tre kvinnelege og fem mannlege styremedlemmer. Reiseaktiviteten til styremedlemmer, kommunikasjonssjef og dagleg leiar har påført det ytre miljøet påkjenningar i form av ureining frå transportmidlar. Andre påkjenningar er ikkje registrerte.

Aksjonærane

Ved utgangen av 2018 hadde Norsk Bane AS 347 aksjonærar og ein aksjekapital på kr 10 159 000. Det svarer til eit innskot på kr 29 277 pr aksjonær i gjennomsnitt. Mellom aksjonærane var 27 kommunar eller kommunale selskap og ein fylkeskommune, som til saman eig 73 % av aksjekapitalen. De 12 største aksjonærane eig 67,2 % av selskapet. Aksjonærar som held til i Rogaland, Telemark og Hordaland sto for høvesvis 44 %, 31 % og 14 % av Norsk Bane AS sin aksjekapital. Aksjonærar i andre fylke sto for 11 % av selskapet sin aksjekapital.

Generalforsamling 18.06.2018

Norsk Bane AS heldt ordinær generalforsamling 18.06.2018 på kommunehuset i Tokke kommune, med lunsj på Dalen hotell.

Styret

Generalforsamling gjorde slikt val av styre: Einar Velde (ikkje på val), Kjell Stundal (ikkje på val), May Britt Tabak (ikkje på val), Jon Rikard Kleven (ikkje på val), Renate Nedregård (attval, for 2 år), Pål Julius Skogholt (ny, for 2 år), Heidi Bjerga (ny, for 2 år) og Sigbjørn Molvik (ny, for 2 år). Vala var samrøystes.

Styret konstituerte seg med Kjell Stundal som leiar og Renate Nedregård som nestleiar. Styret hadde 5 styremøte i 2018, av disse var 4 telefonmøte. Det har også vore stor kommunikasjon på mail og telefon i tillegg til dette.

Tilsette

Norsk Bane AS hadde to tilsette full stilling i 2018: Dagleg leiar Jørg Westermann og kommunikasjonssjef Thor W. Bjørlo. Bjørlo har vore delvis sjukemeldt hausthalvåret, pga. ryggproblem. Kortidsfråværet er minimalt.

Valnemnd

Generalforsamlinga valde Hans Kristian Lehmann, Hanne Marte Vatnaland og Georg Stub som medlemmer av valnemnda, som konstituerer seg sjølv, med Hans Kristian Lehmann som ansvarleg for første innkalling.

Revisor

Deloitte AS ble vald som revisor for Norsk Bane AS på generalforsamlinga 18.06.2018

Norsk Bane AS
Ålesund, 13.05.2018


Kjell Stundal
styreleiar


Renate Nedregård
nesteleiar


May Britt Tabak
styremedlem


Einar Velde
styremedlem


Jon Rikard Kleven
styremedlem


Pål Julius Skogholt
styremedlem


Heidi Bjerga
styremedlem


Sigbjørn Molvik
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 underskudd på kr 69 043. Årsregnskapet består av balanse per 31. desember 2018, resultatregnskap for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noteopplysninger 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 2018, 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 omfatter informasjon i årsrapporten bortsett fra årsregnskapet og den tilhørende 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 internkontroll som den finner nødvendig for å kunne utarbeide et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede 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 avvirket.

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 internkontroll.
- 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 modifiserer 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 andre 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 13.5 2019
Deloitte AS



Else Holst-Larsen
statsautorisert revisor