

Årsmelding 2019 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 kalkylar og samfunnsmessige analysar. Norsk Bane sine største eigarar er kommunane Vinje, Suldal, Sauda, Odda og Bykle, og Rogaland fylkeskommune. Desse står for 57 % av aksjekapitalen. I tillegg har selskapet 22 andre offentlege og 321 private eigarar. Offentlege eigarar står for 73 % av aksjekapitalen. 14 av de private aksjonærane har aksjar for minst kr 50 000 kvar.

2. Viktige prosessar og hendingar i 2019

2019 har vore eit aktivt år, med intensivt informasjonsarbeid, stor møteverksemd (sjå kap. 3), etablering av Lyntogforum Gudbrandsdalen/Mjøsa og gjennomslag for utgreiing av høgfartsbaner i regjeringserklæringa til H, FrP, V og KrF i januar 2019.

Norsk Bane AS har arbeidd vidare med utvikling av lyntogfora som eit viktig politisk, organisatorisk og økonomisk fundament for selskapet sitt arbeid. Vi er sekretariat for Lyntogforum Møre og Romsdal, Lyntogforum Gudbrandsdalen/Mjøsa og Lyntogforum Vestlandsbanen over Haukeli, med fylkesvise avdelingar i Hordaland, Rogaland og Telemark, samt for Lyntogets Venner. Saman med lyntogfora har vi satt i gang en prosess for mogleg omorganisering og registrering som foreining.

Utgreiingsarbeid har primært vore konsentrert om å ferdigstille dei siste delrapportane om Oslo – Stockholm, slik det er gjort avtale om. Vi tok i sommar òg initiativ til utgreiing av ei moderne Nord-Norgebane, som alternativ til Jernbanedirektoratet si utgreiing og til dei premissane ein der la til grunn. Vi trur det er heilt nødvendig for å kome vidare med Nord-Norgebanen på tenleg vis, men førebels har det ikkje lukkast å oppnå tilstrekkeleg politisk og finansiell oppslutnad til å kunne setje i gang.

a) Utvikling av lyntogfora

Bergen bystyre gjorde 13.03.2019 vedtak om å melde seg inn i Lyntogforum Vestlandsbanen over Haukeli. Samanslåinga av Hordaland og Sogn og Fjordane til Vestland fylkeskommune gjorde at prosessen for fylkeskommunen sitt medlemskap blei sett på vent og meir komplisert, men arbeidet for det held fram i 2020. Hausten 2019 vedtok fleirtalet i den nye, samanslegne Vestfold og Telemark fylkeskommune ein politisk plattform med mellom anna følgjande formulering: «På lengre sikt støtter Vestfold og Telemark fylkeskommune opp om lyntog over Haukeli.»

I budsjettframlegga til rådmennene i Rogaland fylkeskommune og i Stavanger kommune blei deltakinga i Lyntogforum teke ut, men den blei teken inn att under den politiske handsaminga. Stavanger har òg signalisert ei endå meir aktiv rolle framover og gjekk inn med leiar av lyntogforumet i Rogaland i 2020. Deltakinga av to av de fire største byene i Norge, to fylkeskommunar, mange kommunar og av næringsliv langs banen, gjev ei viktig tyngde i arbeidet.

Lyntogforum Møre og Romsdal fekk i 2019 selskap av Lyntogforum Gudbrandsdalen/Mjøsa i arbeidet for høgfartsbanen Oslo – Trondheim/Ålesund gjennom vedtak i 12 kommunar, etter orienteringsrundar for dei fleste av desse i løpet av 2019. Men under handsaminga av budsjettet for 2020 trakk Lillehammer kommune seg overraskande ut av forumet, og Lyntogforum arbeider no med konsolidering og vidare utvikling av forumet.

Samanslåinga av kommunar har redusert talet på kommunale medlemmar i Lyntogforum Møre og Romsdal med fire. Det vil gje eit mindre inntektsstap for 2020, sjølv om det for nokre av medlemmane har vore mogleg å regulere kontingenten litt opp. At lyntogfora har vedteke å prisregulere kontingenten, som har vore uendra sidan 2014, vil vege godt opp for dette. Vidare deltaking i lyntogforum er del av den politisk plattformen til fleirtalet i Møre og Romsdal fylkeskommune.

På same vis som dei fleste jernbanefora, er lyntogfora ikkje registrerte i Brønnøysundregistra. Det har fungert greitt til no, men i nokre høve vil det vere ein fordel med ei sterkare formalisering. Hausten 2019 henta lyntogforum Vestlandsbanen inn ei juridisk vurdering av ulike alternativ. Der er det tilrådd å omdanne lyntogfora til foreiningar. Dette arbeider ein vidare med i 2020.

Lyntogfora er i seg sjølv med på å styrke grunnlaget for gjennomslag nasjonalt. Dei har òg ein viktig funksjon i at stadig fleire kan stadig meir om saka og bruke denne kompetansen under handsaming av partiprogram og til innspel til Nasjonal Transportplan (NTP), media og høvelege organ på regionalt og nasjonalt nivå.

b) Kontakt med Initiativ Vest

I løpet av 2019 og starten av 2020 har det vore fleire møte med initiativtakarane i Bergen bak den nystarta tankesmia «Initiativ Vest», som dekkjer eit geografisk område mellom Stavanger og Ålesund, og som mellom anna vil jobbe med moderne og effektiv kommunikasjon som kan bringe område tettare saman. Det vil i løpet av 2020 bli avklart om og korleis eit framtidig, aktivt samarbeid vil kunne sjå ut.

c) Høgfallsbaner i regjeringsplattformen til H, FrP, V og KrF

I regjeringsplattformen til regjeringa av H, FrP, V og KrF, Granavoldenplattformen av 17.01.2019, kom høgfallsbaner inn med eit viktig punkt under «Samferdsel», «Jernbane, bymiljø og kollektivtransport», side 97, tredje kulepunkt: "Igangsette strekningsvise høghastighetsutredninger for jernbane i tråd med NTP."

Men diverre har oppfølginga av både dette og dei positive formuleringane om høgfallsbaner i NTP latt vente på seg. Det, og vegen vidare, var tema i møta 11.06.2019 med Klima- og miljøvernminister Ola Elvestuen (V) og den 10.10.2019 med dåverande statssekretær (no minister) Sveinung Rotevatn, transportpolitisk talsmann Jon Gunnes og rådgjevar Eili Berge Vigestad i Venstre. Det gav ikkje konkrete resultat i 2019, men er viktig å følge vidare. At Knut Arild Hareide, ny minister for samferdsle etter at Frp 20.01.2020 gjekk ut av regjeringa, peika på klima og distriktpolitikk som to av sine viktigaste oppgåver, er i så måte interessant.

Samstundes følger vi opp de raudgrønne partia, for å sjå om høgfallsbaner kan bli ei felles sak for dei å løfte fram. SV hadde til dømes ein god merknad om høgfallsbaner i framlegget sitt til statsbudsjettet for 2020.

d) Klima og motstand mot sentralisering dei to viktigaste sakene under valkampen i 2019

I valkampen i 2019 var klima og motstanden mot sentralisering dei to fremste sakene. Høgfallsbaner i eit fleirbrukskonsept for langdistanse-, regional- og godstrafikk vil vere eit av dei viktigaste tiltaka til å løyse begge desse problema. Det blir viktig å få fram dette òg i valkampen neste år, der desse sakene truleg igjen vil vere sentrale.

e) Jernbanedirektoratet si utgreiing av Nord-Norgebanen og moglege alternativ

Sommaren 2019 la Jernbanedirektoratet fram en rapport om Nord-Norgebanen Fauske – Tromsø etter at ei slik utgreiing kom inn i NTP. Inkludert grein til Harstad er prosjektet rekna til ca. 140 mrd. kr, med ein negativ samfunnsøkonomisk netto nytte per budsjettkrone på -1. Men utgreiinga har òg fått mykje velgrunna kritikk. Ho baserer traséen på ei utgreiing frå 1992, og det er grunn til kritiske spørsmål om både kostnadskalkylar, prognosar for passasjer- og godstrafikk og valt konsept. I lys av dette tok Norsk Bane AS opp spørsmålet om ei alternativ utgreiing, der Nord-Norgebanen blir vurdert som del av eit moderne nasjonalt banenett, og med svært attraktive togtilbod for både langdistanse-, regional- og godstrafikk. Fleire møte i august viste ei særskild positiv interesse, men søknadene om tilskot vi sendte på hausten, resulterte ikkje i positive svar før årsskiftet.

Noko av forklaringa er endringar i Tromsø kommune etter valet, dårlegare kommuneøkonomi og lokale krefter som oppfatta initiativet vårt som eit trugsmål mot hovudfokus deira på ein bane Tromsø – Narvik med samband via Ofotbanen til Sverige. Saka har førebels stoppa opp.

Meiningsmålingar i etterkant av Jernbanedirektoratet si utgreiing viser at 3 av 4 nordlendingar vil ha jernbane og at generelt 6 av 10 nordmenn er positive til jernbane i nord. Det er interessant korleis denne debatten har flytta seg frå negativt til positivt i løpet av eit par år, og korleis ei mengd lesarinnlegg frå støttespelarar har snudd saka. Dette til inspirasjon for arbeidet vårt dei neste to åra, med ny Nasjonal Transportplan og Stortingsvalet i 2021 som viktige milepelar.

f) Lyntogets Venner

Privatfolk kan stø arbeidet for høgfallsbaner gjennom deltaking i Lyntogets Venner, som i 2019 hadde rundt 90 betalende medlemar, dels òg med gaver. Facebooksida "Lyntogets Venner" hadde knapt 7 000 følgjarar ved årsskiftet, nokre hundre fleire enn året før. Her blir det publisert aktuelle artikkelar, nyhende om opne møte, klipp frå media, og mykje anna. Kjell Olav Kaland gjer ein stor jobb som frivillig medarbeidar og bidragsytar på facebook-sidene.

g) Faglege notat og innspel

Som i tidlegare år brukte vi òg i 2019 ein god del tid til gå gjennom ulike publikasjonar, både medieoppslag, samferdsleforskning og rapportar som er nemnde under punkt j). Slike gjennomgangar og eigne granskingar av aktuelle tema nyttar vi til å utarbeide notat og innspel til styret, lyntogforum, politikarar og andre. Eit døme er Norsk Bane AS sin presentasjon på seminaret i Moss 22.05.19, der vi òg publiserte eit 13 siders notat med kjelder og utdjupande informasjon.



Seminaret i Moss 22.05.19 er eit av mange døme på faglege innspel frå Norsk Bane AS. Presentasjonen vår tok mellom anna for seg konsekvensane for klima og energi ved ulike løysingar for banesambandet Oslo – Göteborg.

h) Fullføring av utgreiinga om Oslo – Stockholm

Innan utgangen av 2019 slutførde vi dei fleste, attståande rapportdelane om ein moderne høgfallsbane Oslo – Stockholm. Traséane er planlagde for ei reisetid på 2:35 timar ved 8 stasjonsopphald mellom dei to skandinaviske hovudstadene, 4 – 5 avgangar i timen i kvar retning og om lag 20 stasjonar som persontoga vil stogge ved etter eit varierande mønster. Samstundes vil godstrafikken kunne få ein ny kvalitet. Prosjektet ser ut til å kunne bli svært lønsam, både føretaks- og samfunnsøkonomisk.

Rapportane frå Norsk Bane AS dekkjer rundt 75 % av distansen Oslo - Stockholm, jamvel med traséframlegg i tre ulike korridorar på norsk side av grensa. Det er uvisst når vi vil kunne fullføre resten av arbeidet, til dømes med traségranskingar for dei siste delstrekningane vest for Stockholm. Interesse for sambandet har utvikla seg, noko som er positivt. Men med det kom òg fleire andre aktørar, med sprikande tilrådingar og ulikt detaljnivå og fagleg grunnlag for framlegga sine. Det har førebels gjort det vanskeleg å få finansiert vidare arbeid.

i) Anna jernbanefagleg arbeid

I mars tok Norsk Bane AS kontakt med nokre politikarar i Sør-Rogaland. Vi hadde då utarbeidd ein del planframlegg for utviklinga av Jærbanen, sett i samanheng med nye spor frå Stavanger via Ullandhaug og Forus, med mogeleg vidareføring mot Egersund òg via Høggjæren. Initiativet har førebels ikkje ført fram.

Seinare på våren arbeidde vi ein del med konkrete løysingar nær Fredrikstad og Sarpsborg, og var òg i kontakt med ei rekkje lokale politikarar. Granskingane våre vil vonleg kunne kome til nytte seinare. Bane Nor sitt planarbeid er no stoppa.

Norsk Bane AS har i 2019 òg arbeidd med framlegg til mogelege traséar mellom Arna nær Bergen og Stanghelle, der Bane Nor planlegg ein bane med 97 % av strekninga i tunnel. Ei linje med fleire delstrekningar i dagen (men ofte under overbygg) vil vere gunstig for tryggleiken, energibehovet til togdrifta og reiseopplevinga. Samstundes vil det vere mogeleg å ha ein stasjon på Trengereid.

I september gjennomførte vi dessutan ei fire dagars synfaring i Nord-Noreg med etterfølgjande analysar av mogelege traséar, ikkje minst for å betre dokumentasjonen vår på realismen i dei reisetidsmåla vi har presentert på ulike møte og i søknadene våre i november 2019, sjå lenkene nedst i [dette oppslaget](#) på nettsida vår. Arbeidet har òg betydning av di traséskissene som ligg til grunn for Jernbanedirektoratet si utgreiing, mange stader ikkje vil vere gjennomførbare. Det gjeld til dømes for alle vurderte alternativa mellom Fauske og Narvik.

j) Utviklinga innan jernbane og samferdsle elles

Jernbanedirektoratet publiserte 26.04.19 ei utgreiing om fjernstrekningane, etter oppdrag frå Samferdsledepartementet. Ein legg opp til avgangar kvarannan time. Høgfartsbaner er diverre ikkje analyserte.

Litt seinare la det såkalla «Ekspertutvalet» fram rapporten om «Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet». Rapporten er ekstremt optimistisk til alt som har med elektriske køyretøy i lufta, på havet og vegar å gjere, men er kritisk til utbygging av jernbane. Utvalet synest å leggje til grunn at meir motorisert transport er eit gode, overser kø- og arealproblematikk, støy, støv og dekkslitasje, energieffektivitet, tilgang på råvarer til batteri, tilstrekkeleg teknologiutvikling m.m. Høgfartsbaner er ein allereie velkjent, moderne teknologi og vil gje langt raskare transport. Grunnlag for at drifts- og investeringskostnader kan bli dekte av ordinære billett- og frakinntekter vil òg gjere høgfartsbaner økonomisk langt meir berekraftig enn alternativa.

Rapporten om Klimakur 2030, som òg kom i 2019, nemner heller ikkje høgfartsbaner, og knapt jernbane i det heile. Jernbanedirektoratet var heller ikkje med i etatane si arbeidsgruppe om klimakur, sjølv om Statens Vegvesen og Kystverket var det. Sjølv om det er massiv fokus på elektrifisering av samferdslesektoren, blir jernbane knapt nemnt. Det er underleg all den tid jernbane ikkje berre er elektrisk, men òg den mest energieffektive og kapasitetssterke transportforma vi har. Og jo meir trafikk som skal over til elektrisk drift, jo viktigare blir energieffektiviteten, sidan rein elektrisk energi ikkje er ein uavgrensa ressurs. Konkurransedyktige høgfartsbaner vil elektrifisere og energieffektivisere store deler av norsk samferdsel gjennom overføringa av fly-, bil- og trailertrafikk til tog.

Det er samstundes interessant at 61 prosent av dei spurde er positive til å byggje høgfartsbaner, ifølgje ei gransking NorStat har gjennomført for [ABC Nyheter](#).

Interessant også at flyselskapet KLM i sommar starta eit samarbeid med høg fartstog Paris – Amsterdam. På kortare distansar på 500 - 700 kilometer er høg fartstog eit alternativ, sa konsernsjef Elbers i dette [oppslaget i flysmart.no](#) 02.07.2019. Ein kan då nemne at nokre høgst aktuelle strekningar for høg fartstog i Noreg; mellom Oslo og Bergen, Stavanger, Trondheim og Stockholm, alle vil vere på 41 – 50 mil.

IEA (Det internasjonale energibyrået) tilrår i 2019-rapporten «[The Future of Rail. Opportunities for energy and the environment](#)» en «aggressiv utbygging av tog som veien fremover» sidan tog er den mest energi- og arealeffektive transportforma, ved færrest påkjenningar for natur og miljø.

I tillegg fekk vi i 2019 interessante opplysningar om økonomien i togdrifta. I strid med det mange trur, er det ikkje lokal- og regionaltoget på Austlandet som gjev dei beste økonomiske resultata. Tvert om, har langdistansetoga Oslo – Bergen og Oslo – Trondheim i mange år vore i drift utan tilskot, medan resten av toget til Vy/NSB har gått med underskot på over 3 mrd. kroner årleg, dekkja av staten. I samband med konkurranseutsetjinga, såg vi i 2019 at SJ har rekna å gå med 1,4 mrd. kr i overskot i løpet av 10 år på Dovrebanen og Vy har rekna å gå med overskot på 2,2 mrd. kr på drift av Bergensbanen i løpet av 11 år. Med eit meir konkurransedyktig tilbod, og inkludert konkurransedyktig godstrafikk, seier det seg sjølv at overskotet vil bli større. Dette er slik med å underbygge konklusjonane frå utgreiinga vår med Deutsche Bahn International om at frakt- og billettinntekter frå høg fartsbaner i eit fleirbrukskonsept vil dekke drift, vedlikehald og nedbetaling av investeringar i tog og baner.

k) Dramatisk kostnadsauke og redusert nytteeffekt for InterCity

Det har i løpet av året kome stadig nye meldingar om store kostnadsoverskridingar i planane for InterCity på Austlandet, særleg på Østfoldbanen. Eit hovudproblem, slik Norsk Bane ser det, er at mange planar ikkje er ledd i ein heilskapleg plan (som vedteke i NTP) og at det planfaglege grunnlaget er for dårleg når ein tilrår å vedta planane som ei ramme for den vidare detaljeringa. Risikoen er difor stor for feilinvesteringar og auka kostnader. Prisen for dei 21 kilometerane på strekninga Seut – Fredrikstad – Sarpsborg – Klavestad har no stege frå 8 mrd. kr i 2008 til 30 – 38 mrd. kr i 2019, og samferdsleministeren har sett ein førebels stopp for prosjektet.

Paradokset er at slik Østfoldbanen er planlagt, med manglande heilskapleg perspektiv, vil den ikkje berre bli ekstremt dyr, men òg gje eit lite konkurransedyktig togtilbod og liten klimateffekt, så lenge ein ikkje ser banen i samheng med langdistanse person- og godstransport vidare til Sverige og Mellom-Europa.

Norsk Bane tok initiativ til et møte med Jernbanedirektoratet om dette 27.08. Her tok vi òg opp vedtaka om høgfartsbaner i NTP og i Granavoldenerklæringa, og korleis ein kan få til ei rask oppfølging av dette ved bruk av Norsk Bane si utgreiing med Deutsche Bahn International. Men diverre heng dei statlege fagetatane framleis fast i dei gamle planane og det einaste framlegget ein har kome opp med er å dele utbygginga i mindre fasar. Det løyser ikkje noko problem. Tvert om, kan det føre til at ein kastar bort milliardsummer og bind seg til ei utbygging ein i ettertid vil sjå burde vore løyst på ein annan måte.

l) Politisk oppfølging og situasjon

Vi har jamleg politisk oppfølging og møte på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå, åleine eller saman med representantar frå lyntogforum. Samstundes arbeider mange andre med dei same oppgåvene. Det kjem til dømes til uttrykk gjennom vedtak på ulike landsmøte, med positive formuleringar om høgfartsbaner. Venstres landsmøte vedtok «Levende lokalsamfunn» og «Grønn vekst er framtida», KrF «Klima på skinner» og SV vil ha «Lyntog mellom norske storbyer».

k) Ope møte på Litteraturhuset Bergen 22.01.2019 og deltaking på Manifestkonferansen 05.03.2019

Initiativet til møtet på Litteraturhuset i Bergen blei teke hausten 2018 og enda med eit svært godt vitja møte under Klimafestivalen, med tema «Moderne tog – Nøkkelen til utslippskutt?»

Vi deltok òg på Manifestkonferansen 05.03.2019, på Sentrum Scene i Oslo, under bolken «En grønn industrinasjon?»

3. Møteverksemd

Storting og regjering: 08.01. Bengt Fasteraune og rådgjevar Nils M. Nilsson Ramsøy (SP). 07.02. Åsmund Aukrust og rådgjevar Tone M. Hansen (AP). 22.05. Geir Inge Lien og Bengt Fasteraune (SP). 06.06. Trygve Slagsvold Vedum (SP), saman med Eirik og Asbjørn Birkeland i Sauda. 11.06. Klima- og miljøvernminister Ola Elvestuen (V). 12.06. Freddy Øvstegård og Arne Nævra (SV). 18.06. Jon Gunnes (V). 10.10. Arne Nævra og rådgjevar Roman L. Eliassen (SV) 10.10. Jon Gunnes, Sveinung Rotevatn og rådgjevar Eili B. Vigestad (V).

Fylke og kommunar: 09.01. Fylkesordførar i Oppland, Even Aleksander Hagen, pol. rådgjevar Ane Tosterud Holte, leiar samf.utv. Anne Elisabeth Thoresen, ordførar i Gjøvik, Bjørn Iddberg, ordførar i Lillehammer, Espen Granberg Johnsen. 23.01. Leiar samf.utv. i Hordaland, Jon Askeland (SP) og ordførar i Jondal, Jon Larsgard. 24.01. Regional samling i Uddavalla, Sverige. 11.03. Norvald Visnes (H), Sara Berge Økland (H) og Tor Wolseth (Frp) i komite miljø- og byutvikling i Bergen. 16.03. Kvam herad. 29.03. Tore Johan Øvstebø, varaordførar



I samband med møtet i Bergen Litteraturhus 20.01.19 blei det i samarbeid med initiativtakarane utarbeidd ein enkel brosiyre om Vestlandsbanen.

Ålesund. 09.05. Kommunestyra i Lesja og Dovre. 10.05. Gjøvikregionen. 14.05. Øyer formannskap. 20.05. Sel formannskap. 18.06. Kongsbergregionen, i Hjørtal. 19.08. Ordførar Kristin Røymo (AP) i Tromsø, Pål Julius Skogholt (SV) og fylkesråd for samferdsle i Troms, Ivar Prestbakmo (SP). 05.09. Miljø- og samf.utvalet i Hordaland. 18.10. Leiar samf. utv. i Rogaland, Alexander Rügert-Raustein (MdG). 18.10. Leiar komite miljø og utbygging i Stavanger, Per A. Thorbjørnsen (V). 31.10. Telefonmøte ordførar Gunnar Wilhelmsen i Tromsø (AP), gruppeleiar Tone Marie Myklevoll (AP) og rådgjevar Thomas Birkeland. 14.11. Varaordførar i Tromsø, Marlene Bråthen (SP), gruppeleiar Edmund Leiksett (SP) og gruppeleiar Erlend Svardal Bøe (H). 14.11. Jernbaneutvalget i Tromsø.

Partiorganisasjonar og politikarar: 08.01. Raudgrøne ungdomsorganisasjonar, Oslo. 12.03. Tor Glistrup og Magnus Johannessen i Bergen AP, saman med May Britt Tabak. 22.05. Ina Rangønes Libak, leiar i AUF. 23.05. Det Rette Parti, Sarpsborg. 19.08. Morten Skandfer (V), Tromsø.

Næringsliv og -organisasjonar: 20.02. og 15.03. Are Berset og Gunnar Kvalsund i Vestnes næringsforening. 25.02. Adm. dir. i Næringsforeningen i Ålesundsregionen, Bente Lund Jacobsen. 11.03. Talsmann for samferdsle i Bergen næringsforening, Atle Kvamme. 11.03. Regionsjef Geir Inge Lunde og direktør for marked og forretningsutvikling, Torbjørn Torsvik, i PwC Nordvest. 13.03. Turid Humlen, regionbanksjef Sunnmøre i SpareBank 1 Nordvest. 14.03. Kaj Westre, Norsk Maritimt Kompetansesenter (NMK). 18.03. NMK/Smart Cities, simulatormiljøet. 26.03. Sparebankstiftinga i Hardanger. 01.04. Linda Rafteset Grimstad, Sparebanken Møre. 19.08. Audhild Dahlstrøm, Sparebank1 Nord-Norge. 05.09. Pål W. Lorentzen i Initiativ Vest og regionsjef Geir Inge Lunde i PwC Nordvest. 01.10. Sverre Johansen, Sjømat Norge. 15.10. Tom Anker Skrede, reiselivssjef Visit Ålesund. 21.10. Telefonmøte Harald Minge, Næringsforeningen i Stavangerregionen.

Fagmiljø: 08.01. Flytoget. 23.01. Teknisk leiar for Follobanen, Hans Christian Kruse. 27.08. Direktør Kirsti Slotsvik og direktør for jernbanestrategi Anita Skaug i Jernbanedirektoratet.

Naturvernorganisasjonar: 14.02. Holger Schlaupitz, fagsjef energi, miljø og transport i Naturvernforbundet og styreleiar i Jernbanealliansen. 23.05. Johanne Frost Klepp, Natur og Ungdom. 19.09. Natur og Ungdoms samferdselsgruppe.

Fagforbund: 06.03. LO Ung, saman med raudgrøne ungdomsorganisasjonar og Manifest. 12.03. Lokomotivarbeiderforbundet i Bergen. 27.03. Presentasjon for NTL Ung, Sundvolden hotell. 18.10. Nasjonal ungdomskonferanse til Industri Energi Ung, Stavanger.

Presentasjonar på opne møte: 07.01. Innovasjonscamp Ålesund Kunstfagskole. 08.01. Ski rådhus om alternativ til Bane Nor sitt framlegg til Østre linje. 22.01. Litteraturhuset i Bergen, Moderne tog – Nøkkelen til utslippskutt? 24.01. Ås rådhus, om alternativ til Bane Nor sitt framlegg til Østre linje. 05.03. Sentrum Scene, Oslo, i regi av Manifestkonferansen. 22.05. Tivoli Bar i Moss, om alternativ for Østfoldbanen. 17.06. Seljord, i regi av Lyntogforum i Telemark.

Andre: 09.01. Deltaking på KVVU-verkstad Kongsvingerbanen, Hellerudsletta. 09.01. Grunneierlaget Østre Linje i Ski og Ås, Kråkstad. 09.04. Manifest, v/ Roman Eliassen og Tiril Vold Hansen. 23.05. Ressursgruppemøte Kongsvingerbanen, Lillestrøm.

Møte i Lyntogfora for Vestlandsbanen (til saman 14 telefonmøte)

Rogaland: 21.02., 28.03., 22.10., 09.12.

Hordaland: 20.02., 18.03., 06.05., 14.10., 03.12.

Telemark: 25.02., 20.03., 28.05., 04.10., 06.12.

Møte i Lyntogforum Møre og Romsdal (telefonmøte)

19.02., 25.03., 21.05., 14.10., 02.12.

Telefonmøte Lyntogforum Gudbrandsdalen/Mjøsa

04.11.

4. Media/formidling

Gjennom facebooksidene og twitterkontoen til "Lyntogets venner" er vi med på sosiale media så langt tid og ressursar strekk til. Vi medverkar òg jamleg med informasjon og notat på nettsidene våre, til samarbeidspartnarar, Stortinget og lyntogforum, som igjen blir nytta vidare av andre. Profileringa i media skulle gjerne vore større, men blir avgrensa av stort arbeidspress elles. Arbeidet er planlagt med høgare prioritet for 2020 og 2021, før Stortinget gjer vedtak om ny Nasjonal Transportplan og Stortingsvalet. Det har likevel vore ei rekkje oppslag, fråsegner og innlegg om høgfallsbaner i 2019:

E24, 02.01.: «Kina bygget 4.683 kilometer jernbane i fjor. Av dette ble 4.100 kilometer bygget for høyhastighetstog». Hardanger Folkeblad, 16.03.: «Odda fortsetter å støtte Vestlandsbanen over Haukeli». Borghild De Bouvrie i Besteforeldrenes klimaaksjon: «Nå er det på tide å satse på lyntog» i BT 23.04. Tom Charles Johnsen (MDG) i Vaksdal: «Vil knyta seg til lyntog over Haukeli». ABC Nyheter, 06.07.2019: 61 prosent positive til påstanden «Norge bør ta seg råd til å bygge høyhastighetstog». ABC Nyheter 21.09: «Hvorfor er det ingen som snakker om lyntog i Norge» og svar frå Arne Nævra (SV) 04.10: «Vi snakker veldig mye om lyntog». Nationen, 30.04. med redaksjonell kommentar om lyntog som alternativ til fly. ABC Nyheter 19.08.: «Oslo – Stockholm på under tre timer: Et politisk kinderegg». E24, 18.09. «KLM bytter ut fly med høyhastighetstog». Ole Christian Skjold i BT 26.09.: «Vi trenger lyntog mellom Oslo og Bergen». Arkitekt Tor O. Austigard i BT 27.09.: «Sats på lyntog langs Kysten». Kronikk av samfunnsplanlegger Alf Johansen i Klassekampen 27.09.: «En jernbane for Framtiden». Vidar Solvi, Odda, i Nationen 03.10.: «Lyntog vil åpne opp landet på ein heil ny måte». Fråsegn frå Rogalandskonferansen: «Vi må satse på storstilt utbygging av jernbane, høyhastighetstog/lyntog både for persontransport og godstransport». Samferdselsgruppa i Natur og Ungdom i Aftenposten 29.10.: «Fremtidens fremkomstmiddel er tog, ikke fly». Per Kvernmark i ABC Nyheter 12.11.: «Lyntog som myte og mysterium». Jørg Westermann i iTromsø 25.11.: «Heilskapleg tenkning om Nord-Norgebanen». P4, 02.01.20: «SV ønsker ny utredning om lyntog – den forrige var mangelfull»

5. Økonomi

Reknskapen for 2019 er gjort opp med eit overskot på 2 409 kr, etter samla driftskostnader på kr 2 018 724, driftsinntekter på kr 2 020 093, og kr 1 040 i renteinntekter. Eigenkapitalen til Norsk Bane AS var kr 67 479 ved utgangen av 2019. Minstekravet for aksjekapital er kr 30 000.

Utgiftene omfattar ikkje tilbakebetaling av de to resterande månadene dei tilsette tilbaud seg å arbeide utan løn i 2015 (ein månad blei tilbakebetalt i 2016) og 1,5 månader utan løn for dagleg leiar i 2018. Dagleg leiar tilbaud seg òg å arbeide 0,5 månad utan løn i 2019. Eit grunnlag for dette er at ein trur prosessar selskapet har jobba med i lang tid, vil gje effektar framover og grunnlag for større og meir stabile inntekter komande år. Om drifta i 2020 vil gje 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 gjev eit breiare politisk fundament for arbeidet og skaper samstundes eit meir stabilt inntektsgrunnlag for åra framover. Rekneskapen for 2020 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 2019 valde ein tre kvinnelege og fem mannlege styremedlemar. Reiseaktiviteten til styremedlemar, kommunikasjonssjef og dagleg leiar har påført det ytre miljøet påkjenningar i form av forureining frå transportmidlar. Andre påkjenningar er ikkje registrerte.

Aksjonærene

Ved utgangen av 2019 hadde Norsk Bane AS 349 aksjonærer og ein aksjekapital på kr 10 159 000. Det svarer til eit innskott på kr 29 109 pr aksjonær i gjennomsnitt. Mellom aksjonærene var 27 kommunar eller kommunale selskap og ein fylkeskommune, som til saman eig 73 % av aksjekapitalen. Dei 12 største aksjonærene eig 67 % av selskapet. Aksjonærer i Rogaland, Telemark og Hordaland sto for høvesvis 44 %, 31 % og 14 % av Norsk Bane AS sin aksjekapital. Aksjonærer i andre fylke sto for 11 % av selskapet sin aksjekapital.

Generalforsamling 17.06.2018

Norsk Bane AS heldt ordinær generalforsamling 17.06.2019 på Granvin kulturhus i Seljord.

Styret

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

Styret konstituerte seg med Kjell Stundal som leiar og Renate Nedregård som nestleiar. Styret hadde 5 styremøte i 2019 (13.02., 14.03., 13.05., 17.09. og 13.11.), av desse var 3 telefonmøte. Det har vore stor kommunikasjon på mail og telefon i tillegg til dette.

Tilsette

Norsk Bane AS hadde to tilsette full stilling i 2019: Dagleg leiar Jørg Westermann og kommunikasjonssjef Thor W. Bjørlo. Dagleg leiar var heilt eller delvis sjukmeld i april og mai, men elles har fråværet vore minimalt.

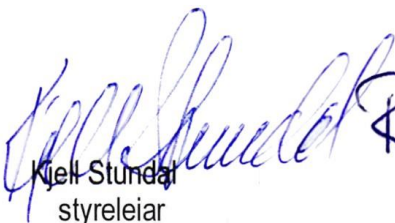
Valnemnd

Generalforsamlinga valde Hans Kristian Lehmann, Kristian Landro og Siri Klokkestuen som medlemar 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 17.06.2019

Norsk Bane AS
Ålesund, 25.03.2020


Kjell Stundal
styreleiar


Renate Nedregård
nestleiar


May Britt Tabak
styremedlem


Einar Velde
styremedlem


Jon Rikard Kleven
styremedlem


Pål Julius Skogholt
styremedlem


Heidi Bjerga
styremedlem


Sigbjørn Molvik
styremedlem

Norsk Bane AS

Resultatrekneskap

Note		2019	2018
	<i>Driftsinntekter og driftskostnader</i>		
	Salsinntekter	2.020.093	1.924.181
	Sum driftsinntekter	2.020.093	1.924.181
3	Lønskostnader m.m.	1.679.111	1.629.166
3	Annan driftskostnad	339.613	367.186
	Sum driftskostnader	2.018.724	1.996.352
	Driftsresultat	1.369	-72.171
	Renteinntekt	1.040	3.128
	Resultat av finansposter	1.040	3.128
	Resultat før skattekostnad	2.409	-69.043
2	Skattekostnad	0	0
	Årsoverskot / årsunderskot	2.409	-69.043
	<i>Overføringer</i>		
	Overkursfond til tapsdekning	0	0
	Overført til dekning av udekt tap	2.409	-69.043
	Sum overføringer	2.409	-69.043

Norsk Bane AS

Balanse

Note		2019	2018
	<i>Eigendelar</i>		
	Anleggsmidler		
2	Utsett skatteføremøn	0	0
	Sum immaterielle eigendelar	0	0
	Sum anleggsmidler	0	0
	Omløpsmidlar		
	Kundefordringar	39.325	141.775
	Opptent, ikkje-fakturert arbeid	40.000	40.000
	Bankinnskot, kontantar o.l	184.412	84.646
	Sum omløpsmidlar	263.737	266.421
	<i>Sum eigendelar</i>	<i>263.737</i>	<i>266.421</i>

Norsk Bane AS

Balanse

Note	2019	2018
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	-10.091.521	-10.093.930
Sum opptent eigenkapital	-10.091.521	-10.093.930
1 Sum eigenkapital	67.479	65.070

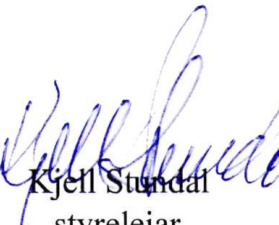
Gjeld

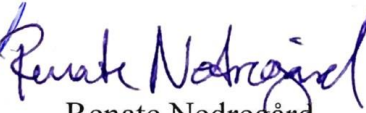
Kortsiktig gjeld

Leverandørgjeld	0	0
Skattetrekk og andre trekk	22.964	17.526
Anna kortsiktig gjeld	173.294	183.825
Sum kortsiktig gjeld	196.258	201.351

Sum gjeld og eigenkapital	263.737	266.421
----------------------------------	----------------	----------------

Ålesund, 25.03.2020

 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 2019

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 kriteria for balanseføring er stetta.

Note 1 – eigenkapital

	Aksje- Kapital	Eigne aksjar	Føremøn utsett skatt	Annan eigenkapital	Sum eigenkapital
Eigenkapital 1. januar 2019	10.159.000	0	0	-10.093.930	65.070
<u>Endring i eigenkapitalen i året:</u>					
Årsresultat	0	0	0	2.409	2.409
Eigenkapital 31. desember 2019	10.159.000	0	0	-10.091.521	67.479

Aksjekapitalen i selskapet pr. 31.12.2019 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 2019

Eigarstruktur

Dei største aksjonærane i selskapet pr. 31.12.2019 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 aksjonærer elles	3.227	3.227	31,8 %	31,8 %
Totalt tal på 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 2019 var eigenkapitalen til Norsk Bane AS mindre enn 50 % av aksjekapitalen. Selskapet har i 2019 gjennomført ei rekkje tiltak for å auke inntektene, men tiltaka har ikkje hatt tilstrekkeleg effekt. Arbeidet held fram i 2020.

Norsk Bane AS

Noter til rekneskapen for 2019

Note 2 – skattekostnad

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

Betalbar skatt	0
Kalkulert endring utsett skatt, 22 %	-104.947
Total skattekostnad i år	0

Utsett skatt	31.12.2019	31.12.2018	Endring
Netto grunnlag	-10.439.336	-10.441.745	2.409
Estimert skatteføremøn ved ev. driftsoverskot i påfølgjande år, med skattesats i parentes	2.296.654 (22 %)	2.401.601 (23 %)	-104.947

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

Lønnskostnadene består av følgjande postar:

Lønnskostnader	2019	2018
Løn, pensjon, fri telefon og skattepliktig bilgodtgjersle	1.386.614	1.372.843
Folketrygdavgift	195.513	193.571
Sum lønnskostnader	1.582.127	1.566.414

Norsk Bane AS hadde to fast tilsette i 2019.

Ytingar til leiande personar	Dagleg leiar	Styret
Løn, fri telefon og skattepliktig bilgodtgjersle	658.112	
Godtgjersle		85.000

Revisor

Det er kostnadsført eit revisjonshonorar på kr 13.000 i 2019.

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 2 409. Årsregnskapet består av balanse per 31. desember 2019, 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 2019, 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 bokføringskikk i Norge.

Haugesund, 25. mars 2020
Deloitte AS



Else Holst-Larsen
statsautorisert revisor