

Norsk Bane AS

Resultatrekneskap

Note		2020	2019
	<i>Driftsinntekter og driftskostnader</i>		
	Salsinntekter	2.115.660	2.020.093
	Sum driftsinntekter	2.115.660	2.020.093
3	Lønskostnader m.m.	1.833.080	1.679.111
3	Annan driftskostnad	275.685	339.613
	Sum driftskostnader	2.108.765	2.018.724
	Driftsresultat	6.895	1.369
	Renteinntekt	3.638	1.040
	Resultat av finansposter	3.638	1.040
	Resultat før skattekostnad	10.533	2.409
2	Skattekostnad	0	0
	Årsoverskot / årsunderskot	10.533	2.409
	<i>Overføringer</i>		
	Overført til dekning av udekt tap	10.533	2.409
	Sum overføringer	10.533	2.409

Norsk Bane AS

Balanse

Note		2020	2019
	<i>Eigendelar</i>		
	Anleggsmidler		
2	Utsett skatteføremøn	0	0
	Sum immaterielle eigendelar	0	0
	Sum anleggsmidler	0	0
	Omløpsmidlar		
	Kundefordringar	13.125	39.325
	Opptent, ikkje-fakturert arbeid	0	40.000
	Bankinnskot, kontantar o.l	318.710	184.412
	Sum omløpsmidlar	331.835	263.737
	<i>Sum eigendelar</i>	331.835	263.737

Norsk Bane AS

Balanse

Note	2020	2019
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	-10.080.988	-10.091.521
Sum opptent eigenkapital	-10.080.988	-10.091.521
1 Sum eigenkapital	78.012	67.479

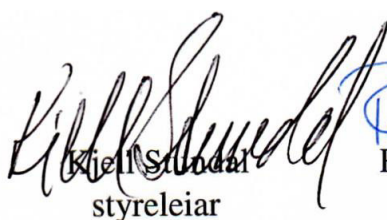
Gjeld

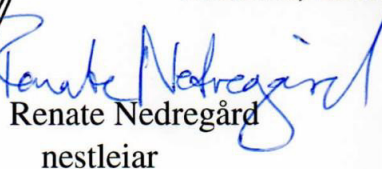
Kortsiktig gjeld

Leverandørgjeld	0	0
Skattetrekk og andre trekk	23.540	22.964
Anna kortsiktig gjeld	230.283	173.294
Sum kortsiktig gjeld	253.823	196.258

Sum gjeld og eigenkapital	331.835	263.737
----------------------------------	----------------	----------------

Ålesund, 22.03.2021


Kjell Sundal
styreleiar

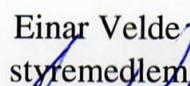

Renate Nedregård
nestleiar


Heidi Bjerge
styremedlem


Sigbjørn Molvik
styremedlem


Jon Rikard Kleven
styremedlem


Tove Mette Bjørkmo
styremedlem


Einar Velde
styremedlem


May Britt Tabak
styremedlem

Norsk Bane AS

Noter til rekneskapen for 2020

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 2020	10.159.000	0	0	-10.091.521	67.479
<u>Endring i eigenkapitalen i året:</u>					
Årsresultat	0	0	0	10.533	10.533
Eigenkapital 31. desember 2020	10.159.000	0	0	-10.080.988	78.012

Aksjekapitalen i selskapet pr. 31.12.2020 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 2020

Eigarstruktur

Dei største aksjonærane i selskapet pr. 31.12.2020 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 %
Ullensvang kommune	660	660	6,5 %	6,5 %
Bykle kommune	550	550	5,4 %	5,4 %
Rogaland Fylkeskommune	500	500	4,9 %	4,9 %
Tokke kommune	341	341	3,4 %	3,4 %
Midt-Telemark kommune	308	308	3,0 %	3,0 %
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	7.092	7.092	69,8 %	68,2 %
Sum aksjonærer elles	3.067	3.067	30,2 %	30,2 %
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 2020 var eigenkapitalen til Norsk Bane AS mindre enn 50 % av aksjekapitalen. Selskapet har i 2020 gjennomført ei rekkje tiltak for å auke inntektene. Tiltaka har hatt ein viss effekt, men han var ikkje tilstrekkeleg. Arbeidet held fram i 2021.

Norsk Bane AS

Noter til rekneskapen for 2020

Note 2 – skattekostnad

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

Betalbar skatt	0
Kalkulert endring utsett skatt, 22 %	-2.317
Total skattekostnad i år	0

Utsett skatt	31.12.2020	31.12.2019	Endring
Netto grunnlag	-10.428.803	-10.439.336	10.533
Estimert skatteføremøn ved ev. driftsoverskot i påfølgjande år, med skattesats i parentes	2.294.337 (22 %)	2.296.654 (22 %)	-2.317

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

Lønnskostnadene består av følgjande postar:

Lønnskostnader	2020	2019
Løn, pensjon, fri telefon og skattepliktig bilgodtgjersle	1.534.383	1.386.614
Folketrygdavgift	201.712	195.513
Sum lønnskostnader	1.736.095	1.582.127

Norsk Bane AS hadde to fast tilsette i 2020.

Ytingar til leiande personar	Dagleg leiar	Styret
Løn, fri telefon og skattepliktig bilgodtgjersle	694.699	
Godtgjersle		85.000

Revisor

Det er kostnadsført eit revisjonshonorar på kr 13.200 i 2020.

Årsmelding 2020 for Norsk Bane AS

1. Formål og eigarar

Norsk Bane AS arbeider for et nasjonalt, høyhastighets banenett i Norge og til nabolanda. Selskapet har utvikla et flerbrukskonsept for langdistanse-, regional-/InterCity- og godstrafikk tilpassa norske forhold og behov, med detaljerte traséplaner, økonomiske kalkyler og samfunnsmessige analyser. Norsk Bane AS sine største eiere er kommunene Vinje, Suldal, Sauda, Ullensvang og Bykle, og Rogaland fylkeskommune. Disse står for 58 % av aksjekapitalen. I tillegg har selskapet 19 andre offentlige og 320 private eiere. Offentlige eiere står for 73 % av aksjekapitalen. 14 av de private aksjonærene har aksjer for minst kr 50 000 hver.

2. Viktige prosesser og hendinger i 2020

Pga. koronakrisa har det i 2020 vært færre fysiske møter enn tidligere. Året har likevel vært preget av høy aktivitet, med bl.a. mye arbeid inn mot partienes programarbeid til stortingsvalget 2021, høringsinnspill til forarbeidene til Nasjonal transportplan 2022 – 2033 og til Klimakur 2030, sekretariatsoppgaver for lyntogforum i fem fylker, ferdigstilling av utredningen vår om Oslo – Stockholm, initiativ til utredning av moderne baner i Nord-Norge og utvikling av nye nettsider.

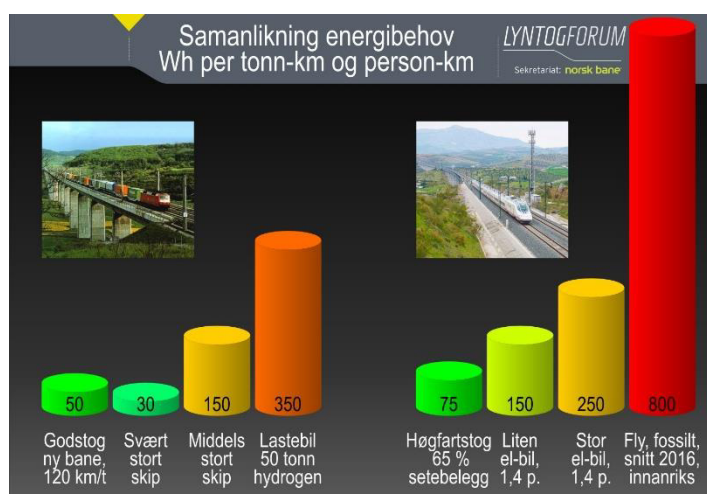
a) Lyntogforum i fem fylker

Det er nå lyntogforum i fem fylker: Lyntogforum Møre og Romsdal, Lyntogforum Gudbrandsdalen/Mjøsa og Lyntogforum Vestlandsbanen over Haukeli, med fylkesavdelinger i Rogaland, Vestland og Vestfold og Telemark. I disse fora samarbeider tre fylkeskommuner, 36 kommuner (fra små til store) og 29 bedrifter/organisasjoner for realisering av høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept for langdistanse-, regional- og godstrafikk. Her bygges også opp en viktig kompetanse for saken, mellom mange sentrale deltakere. Norsk Bane er sekretariat og fagressurs. Det er også et positivt signal at Bergen og Stavanger legger sin tyngde inn i arbeidet gjennom å gå inn i ledelsen i sine fylkeslag¹.

b) Høringsuttalelse til Klimakur 2030

Klimakur 2030 skulle utrede ulike tiltak og virkemidler som kan gi minst 50 prosent reduksjon i ikke-kvotepliktige utslipp. Samferdsel er her en av de største kildene til utslipp, men paradoksalt er jernbane nesten fraværende i Klimakur 2030. I sin felles høringsuttalelse peker de fem lyntogfora på at jernbanen er best for klima og energibruk, har høy kapasitet, krever lite areal, gir lite støy og er uten utslipp av mikroplast fra bildekk og fra vei- og asfaltslitasje.

I høringsuttalelsen fra lyntogfora inngikk en grafisk framstilling av energibehovet til ulike transportmidler.



¹ Leder i Vestland fylke er byråd for samferdsel i Bergen Thor Haakon Bakke (MDG) og ordfører Torgeir Næss (Ap) i Kvam er nestleder. Leder i Rogaland er utvalgsleder for oppvekst og utdanning i Stavanger Eirik Faret Sakariassen (SV) og ordfører Asbjørn Birkeland (Sp) i Sauda er nestleder. Leder i Vestfold og Telemark er ordfører Beate Marie Dahl Eide (Sp) i Seljord og ordfører Bengt Halvard Odden (Ap) i Hjørtal er nestleder. Leder i Gudbrandsdalen/Mjøsa er ordfører Jon Halvor Midtmageli (Sp) i Øyer og varaordfører Guri Ruste (Dovrelista) i Dovre er nestleder. Leder i Møre og Romsdal er leder i planutvalget i Ålesund Tore Johan Øvstebø (KrF).

Lignende neglisjering av jernbanen så vi i rapporten fra det såkalte ekspertutvalget om «Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet». Dette står i kontrast til EU, som bl.a. gjør 2021 til Jernbanens år som ledd i European Green Deal. I Sverige er høyhastighetstog del av den «Klimatpolitiska handlingsplanen» av 19.12.19.

Lyntogfora sin uttalelse, som også Stavanger kommune brukte mange poeng fra til sin uttalelse, kan lastes ned her: «Jernbane i blindsona til Klimakur». Under overskriften «Velkjent el-teknologi. Raskere enn fly, bil og trailere. Mer energieffektiv. Men oversett i Klimakur» (s. 4) pekes det bl.a. på at man er ekstremt optimistisk til alt om nyutvikling av elektriske kjøretøy i lufta, på havet og på veien – men overser moderne høyhastighetsbaner, med allerede elektrisk og utprøvd teknologi, som vil gi raskere transport enn fly og motorveier. Uttalelsen er nyttig lesning for alle som vil gå grundigere inn i slike spørsmål om klima og transport.

c) Høringsuttalelse til Jernbanedirektoratets og Bane Nors felles forslag til NTP 2022 – 2033

Jernbanedirektoratet/Bane Nor sitt forslag til prioriteringer i ny Nasjonal transportplan har nesten utelukkende fokus på tiltak rundt byområdene (primært på Østlandet), som en slags utvidet T-bane. Dette er underlig, da det er på langdistanse jernbanens store potensial ligger, både for økonomi og klima. Og slik fører prioriteringene deres til et forslag som gir svært dårlig resultater. I sist oppdaterte rapport av 25.11.2020 fra Jernbanedirektoratet/Bane Nor om ny NTP, er det for allerede igangsatte prosjekter innen InterCity-området på Østlandet beregnet en negativ samfunnsøkonomi på -0,93 (et tap på nesten ei krone for hver krone man investerer) og reduserte klimautslipp på kun 9 300 tonn CO₂ årlig.

De dårlige klimaeffektene for InterCity-området på Østlandet kommer av at det gir liten eller ingen innvirkning på overføring av trailer-, fly- og langdistanse biltrafikk til tog, hvor de store klimaeffektene ligger (i nevnte rekkefølge), hvis ikke InterCity bygges som del av et nasjonalt lyntognett. Til sammenligning beregnet Deutsche Bahn International (DBI) klimaeffektene til hhv. 752 000 tonn og 688 000 tonn CO₂ årlig (samlet nesten 1,5 million tonn) for høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept for langdistanse-, regional-/InterCity- og godstrafikk Oslo – Bergen, Haugesund, Stavanger (Vestlandsbanen over Haukeli) og Oslo – Trondheim, Ålesund (Dovresambandet). Utslipp under bygging av disse banene er beregnet kompensert etter hhv. 4,7 og 6,8 år.

For de samme høyhastighetsbanene kom DBI også til en positiv samfunnsøkonomi på hhv. +0,77 og +0,51, samt at billett- og frakttinntektene ville dekke drifts- og vedlikeholdsutgifter for tog og bane og gi et årlig overskudd som vil kunne betale ned investeringene i infrastrukturen i løpet av 30 år.

Man kan spørre seg om det finnes et bedre virkemiddel for å nå NTP sitt hovedmål om «Et effektivt, trygt og miljøvennlig transportsystem i 2050» og de fem delmålene: «Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet», «Mer for pengene», «Effektiv bruk av ny teknologi», «Nullvisjon for drepte og hardt skadde» og «Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål».

Høringsuttalelsen fra lyntogfora er laget med et kort sammendrag og mer utfyllende informasjon på påfølgende sider, se <https://www.norskbane.no/aktuelt/prioriteringer-i-jernbanesektoren---behov-for-nytenkning/>. Vi bidro også med innspill til fylkeskommunenes og storbyene Bergen og Stavanger sine uttalelser tidligere på året.

d) Air France og Lufthansa kutter fly der høyhastighetsbaner er raskere og mer effektive

Som betingelse for støtte i forbindelse med koronakrisen, fikk Air France pålegg om ikke å konkurrere med tog der jernbanen er et konkurransedyktig alternativ. «Flyet bør ikke lenger være et middel til å transportere folk der det kan gjøres til lavere kostnader av CO₂ med tog på 2 ½ time eller raskere», sa den franske finansministeren Bruno Le Maire. «Dette må være regelen, og vi vil håndheve den.»²

Og «Lufthansa erstatter tog med fly i Tyskland». Lufthansas Express Rail, som togtilbudet heter, beskrives som er mer miljø- og klimavennlig alternativ enn fly på innenriksstrekninger i Tyskland. Det gis anledning til å bruke boardingkortet til å reise med tog direkte fra Frankfurt lufthavn til 17 byer, inkluderer Basel i Sveits. Det Lufthansa-eide Austrian Airlines i Østerrike la i juli også ned flyruten mellom Wien og Salzburg samtidig som man utvidet samarbeidet med de østerrikske statsbaner.

² Kilder: railjournal.com 01.05.2020 og nrk.no 25.05.2020

I EU-kommisjonens framlegg om «Sustainable and Smart Mobility Strategy» av 09.12.2020 foreslås det en dobling av lyntogtrafikken innen 2030, tredobling innen 2050 og dobling av godstrafikk på bane innen 2050.

e) Norge: 90 % av jernbaneinvesteringene til Østlandet. Kina: mest til høyhastighetsbaner

Jernbane utgjør ca. 45 % av de statlige investeringsmidlene i Nasjonal transportplan (NTP). 90 % av investeringsmidlene til jernbane i nåværende NTP går til Østlandet. Mye tyder på det samme i kommende NTP. Dette gir en stor skeivhet i statligere investeringsmidler til infrastruktur. Og baner som vil gå med underskudd.

Kina satser derimot nasjonalt, og der ble i 2018 hele 88 % av ny jernbane bygd som høyhastighetsbane³ og rundt 50 % i 2019. Litt poengtert kan man kanskje si at Kina slik bygger landet, mens Norge bygger Østlandet. Selvsagt har jernbanen en stor og viktig betydning for transportkapasiteten på Østlandet, så poenget er ikke mindre jernbane på Østlandet. Men nye baner må bygges som en del av et landsdekkende nett av høyhastighetsbaner. Det vil også gi flere og raskere tog på Østlandet, og gi en vann/vinn-situasjon for både Østlandet og resten landet. Samt en langt bedre økonomi i togdriften (se foran, under pkt. c).

f) Utredningen Oslo – Stockholm

Norsk Banes utredning Oslo – Stockholm er nå fullført også for strekningene Oslo – Ski og Oslo – Lillestrøm, med løsninger for påkobling av høyhastighetsbanen til Follobanen nær Ski. Det foreløpig siste kapitlet i rapportserien er publisert på <https://www.norskbane.no/aktuelt/ny-rapport-oslo-ski-og-hogfartsbaner-til-sverige/>.

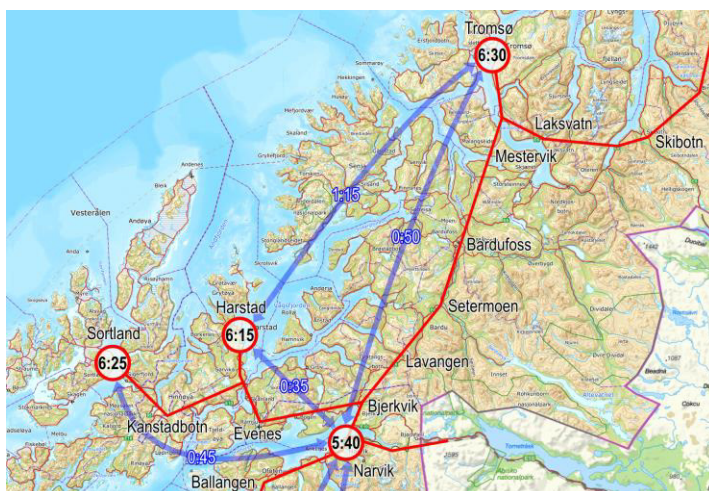
g) Nord-Norgebanen. Behov for alternativ utredning av konkurransedyktig, moderne bane

Jernbanedirektoratets utredning av 1.7.19 kom til negative konklusjoner for Nord-Norgebanen, men var basert på svært mange negative og diskutabile premisser. Det er et sterkt engasjement for Nord-Norgebanen, og flere parti har nå med noe om banen i sine programforslag, med ulik grad av forpliktende formuleringer.

Det er et klart behov for en utredning med en annen tilnærming enn Jernbanedirektoratets. Hvis ikke, kan denne utredningen bli stående som «sannheten» når banen skal behandles av Stortinget i forbindelse med ny Nasjonal transportplan – og i andre sammenhenger.

Vi er opptatt av å finne løsninger for en konkurransedyktig og lønnsom bane; til beste for både togdriften og nærings- og samfunnsutviklingen i Nord-Norge. En moderne Nord-Norgebane bør også ses i sammenheng med en moderne Nordlandsbane, og samtidig planlegges for en videreføring til Finnmark (noe Jernbanedirektoratet ikke gjorde). Da vil f.eks. tyngre godstog kunne kjøre strekningen Fauske – Trondheim på 6 – 7 timer (mot minst 12 timer på eksisterende linje), på en ca. 90 km kortere bane, ved mye høyere regularitet og med dobbelt så mye last per tog, grunnet langt slakere stigninger. Det forutsetter bl.a. en tunnel under Saltfjellet, som vil spare minst 550 høydemeter og korte kjøredistansen med om lag fire mil.

Også i persontrafikken vil jernbanen få en mye høyere attraktivitet, ved f.eks. vel 4 timers reisetid Tromsø – Trondheim. Et slikt, helhetlig perspektiv vil resultere i klart høyere lønnsomhet og bør ligge til grunn for vurderingen av prosjekta, uansett rekkefølge i realiseringen av delstrekninger. Norsk Bane AS tok høsten 2020 nye initiativ for å få undersøkt mulighetene for finansiering av en alternativ utredning av moderne jernbane i Nord-Norge.



Våre innledende undersøkelser har påvist mulighet for attraktive reisetider, både mellom ulike stasjoner i Nord-Norge (i blått) og fra Oslo (i svart i røde ringer). Kartutsnittet viser noen eksempler for Troms og nordre del av Nordland. Se også: www.norskbane.no/fag/nord-noreg.

³ <https://aksjelive.e24.no/article/4d45JR>

h) Store overskridelse i InterCity-området på Østlandet, særlig på Østfoldbanen

Kostnadsekspløsjonene på særlig Østfoldbanen har ført til en foreløpig stopp for planene fra Råde/Haug mot Fredrikstad, Sarpsborg og Halden/Sverige. Og en ny rapport om kvikkleire i Moss har ført til foreløpig stopp der. Det er viktig å påpeke at det blir totalt feil å tolke kostnadstallene fra Østfoldbanen som grunnlag for en slutning om at «jernbane er forferdelig dyrt». Dette handler om ekstremt dårlig planlegging og valg av traseer gjennom områder med ekstremt dårlig grunn.

Kostnadene kommer heller ikke av høy fart. Utbyggingen i Moss (1 mil og en stasjon til foreløpig over 13 mrd. kr og trolig nærmere 20 mrd. kr etter den nye rapporten om kvikkleira) har hastighetsbegrensninger på ned til 80 km/t. Follobanen, Oslo–Ski, (minimum 36 mrd. kr for 2,2 mil) har svinger for 130 km/t på begge sider av Ski stasjon. Planene for Haug–Fredrikstad–Sarpsborg (Klavestad) er beregnet til rundt 46,4 mrd. kr for vel 30 km, også her med hastighetsbegrensninger på bl.a. rundt 100 km/t gjennom Fredrikstad og trolig ned mot 80 km/t gjennom Sarpsborg. Kostnadene på Østfoldbanen ligger altså på rundt 1,3 til 1,6 mrd. kr per kilometer, for baner med sterke hastighetsbegrensninger, og ditto svekket konkurransedyktighet.

Til sammenlikning er Espoo–Salou, for tog i 300 km/t mellom Helsingfors og Åbo i Finland, kalkulert til 160 mill. kr per km. Der har man lignende terreng og vansker med marin leire som ved Østfoldbanen. København–Ringsted (250 km/t, 6 mil) ble fullført i fjor for knapt 250 mill. kr per km. Gjennomsnittskostnadene for høyhastighetsbaner i Europa i perioden 2006 – 2015 var på 284 mill. kr per km, ifølge en rapport fra Kungliga Tekniska Högskolan i Stockholm, justert til prisnivået i 2019 med SSBs byggeprisindeks.⁴ Det er da all grunn til å spørre hvorfor man i Norge bygger jernbane til rundt 5 ganger prisen, for langt lavere fart og konkurransedyktighet! Det kan en ikke forklare med særnorske forhold. Da skulle det samme gjelde motorveibygging, men her ligger kostnadene på om lag samme nivå i heile Norden.

i) Kan et Nye Baner gi økt fart i bygging av høyhastighetsbaner og stopp i overskridelser?

I lys av de store overskridingene i InterCity-området på Østlandet vedtok Stortinget i juni å be om at det «gjøres vurderinger av om Nye Veier-modellen kan benyttes i utbygging av jernbaneprosjekter.» Denne debatten er veldig interessant, og kan være et momentum for å få realisert høyhastighetsbaner så snart som mulig.

Norsk Bane pekte på denne muligheten for mange år siden, og viste til erfaringene fra Østerrike. Gjennom 1980-tallet hadde det der vokst fram en erkjennelse av at jernbanen var i ferd med å forvitne, til tross for betydelige investeringer. En innså at grunnleggende problem som lav driftsstabilitet, utilstrekkelig kapasitet og svak konkurransevne ikke lot seg løse med fornying og utbedring av eksisterende baner, men at det krevdes et nytt og moderne banenett, basert på et helhetlig planarbeid. Samtidig var det et tydelig behov for nytenkning omkring prosjektutvikling, gjennomføring og finansiering. Parlamentet valgte derfor å opprette en ny, statlig organisasjon for planlegging og realisering av det framtidige banenettet, mens de østerrikske statsbanene fikk ansvar for drift og vedlikehold. Etter 15 års virke, i 2005, ble selskapene igjen slått sammen. Mange store prosjekter var fullført, og det forelå et godt plangrunnlag for den videre utviklingen av det østerrikske jernbanenettet. Og ikke minst fikk utbygging av jernbanen tilført en ny "kultur".

Det er maktpåliggende med en ny organisering av jernbaneutbyggingen i Norge, som kan få bukt med de store forskjellene i kostnader og framdrift mellom norsk og utenlandsk jernbanebygging. Her kan man samtidig se på mulighetene til å kunne bygge ut høyhastighetsbanene som helintegreerte selskaper, med ansvar for bygging, drift og vedlikehold. Vi er derimot tvilende til å koble dette til Nye Veier, som nå skal få ansvar for Ringeriksbanen.

j) Lyntog i partienes programforslag for 2021 – 2025

Per mars 2021 er status at partiene KrF, V, MDG, SV og Rødt har høyhastighetsbaner inne i sine programforslag.

Sp bruker i forslaget foreløpig ikke betegnelsen høyhastighetsbaner eller lyntog, men uttrykker mye av det samme med formuleringen om at «toget skal kunne konkurrere med fly og veigående trafikk om å være et

⁴ Nya stambanor till lägre kostnader, 25.05.2016, vedlegg 1 s. 49

attraktivt transporttilbud mellom landsdelene». Frp nærmer seg kanskje gjennom å uttrykke ønske om jernbane med «høy hastighet» mellom landsdelene. Ap og H har ikke med lyntog i sine forslag så langt.

Prosessene inn mot de kommende landsmøtene vil kunne føre til at flere partier også får inn formuleringer om høyhastighetsbaner. Sammen med medlemmer i lyntogfora, følger vi aktivt opp prosesser her.

3. Møtevirksomhet

I dette koronaåret har møtevirksomheten vært mindre og annerledes enn tidligere, men fremdeles ganske omfattende, noen fysiske møter og mest på Teams:

- 23.01. Norsk Klimastiftelse v/leder Lars- Henrik Paarup Michelsen og prosjektleder i i 2°C, Tone Bjørndal.
- 23.01. Initiativ Vest v/ styreleder Pål Lorentsen og nestleder Geir Inge Lunde.
- 23.01. Politikere fra Utvalg for samferdsel, miljø og mobilitet i Vestland fk: Jannicke Clarke (Ap, leder), Marthe Hammer (SV, nestleder) og Mona Høgli (MDG) og Øystein Bønes (gruppeleder MDG i Bergen)
- 30.01. Rådgiver i Transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget SV, Roman Eliassen (SV).
- 30.01. Torleik Svelle, leder av Senterungdommen.
- 03.02. Næringssjef Inger Synnøve Remme i nye Ålesund kommune.
- 12.02. Presentasjon Rauma kommunestyre.
- 05.03. Norsk Lokomotivmannsforbund, Oslo. Med forbundssekretær, leder, nestleder og to til fra styret.
- 10.03. Initiativ Vest v/ styreleder Pål Lorentsen, Geir Inge Lunde og Svein Roger Svelle, Geelmuyden Kiese.
- 12.03. Kristin Sørheim (SP), leder av samferdselsutvalget i Møre og Romsdal
- 25.03. Innlegg på videokonferanse om fremtidens transport i regi av SVs stortingsgruppe, Stortinget.
- 17.04. Telefonmøte med Ola Elvestuen (V), Stortinget.
- 20.04. Videomøte med 12 ansatte i planavdelingen i Västerås kommune om planforslaget for ny stasjon.
- 20.05. Transportkomiteen i Bergen Ap v/ Kjetil Daatland, Rolf Brunstad og Shelaine Therese Moldesæter.
- 31.08. Videomøte med administrasjonen i Skien kommune v/Mette Gundersen og Marte Bakken Resell.
- 08.09. Foredrag på åpent møte i Ås kommune ang. alternative forslag til jernbanetrase og togparkering.
- 09.09. Møte med Sindre Martinsen-Evje, ordfører i Sarpsborg kommune.
- 15.09. Benedicte Lund, førstekandidat til Stortinget for Østfold MDG og Kristoffer Robin Haug, Viken MDG.
- 02.10. Direktør Espen Remme og seniorrådgiver Pål Bakke i NHO Møre og Romsdal.
- 19.10. Presentasjon Midt-Telemark kommunestyre.
- 21.10. Teams-presentasjon for representanter i Sarpsborg bystyre, arrangert av bl.a. SaFoSa og KrF
- 21.10. Teamsmøte med Initiativ Vest v/nyansatt direktør Ole Rasmus Øvertveit og administrasjons- og kommunikasjonssjef Tommy Aarethun.
- 27.10. Framtidslaben i Ålesund, v/Mariell Furnes. Nytt møte på Teams 23.11.
- 10.11. Teamsmøte med Anja Solevågseide (Pir Ålesund AS og styremedlem Initiativ Vest).
- 17.11. Teamsmøte med nestleder i Ap, Bjørnar Skjæran.
- 24.11. Jørg deltok som vitne i en rettssak som Bedre Byutvikling Moss har anlagt mot staten. Saken gjelder spørsmålet om reguleringsvedtaket for jernbanetraseen der er gyldig.
- 01.12. Partileder i Sp, Trygve Slagsvold Vedum, på Stortinget. Samt eget møte med rådgiver for Sp i Transport- og kommunikasjonskomiteen, Nils Ramsøy.
- 10.12. Teamsmøte med Frank Båtbukt (MDGs sekretariat på Stortinget), fung. byråd for klima, miljø og byutvikling i Bergen, Eline Aresdatter Haakestad, rådgiver Susanne Waage og Harald Moskvil (MDG Vestfold og Telemark).

I tillegg kommer til sammen 28 Teamsmøter i de fem lyntogfora, møter som også inkluderer mange prosesser for lokal, regional og nasjonal oppfølging. Av disse er 6 møter i Lyntogforum i Vestland, 6 i Lyntogforum i Rogaland, 5 i Lyntogforum i Vestfold og Telemark, 6 i Lyntogforum i Møre og Romsdal og 5 i Lyntogforum Gudbrandsdalen/Mjøsa.

4. Media/formidling

Vi bidrar løpende med informasjon og notat på nettsidene våre, til samarbeidspartnere, Stortinget, lyntogforum og andre. Nettsidene til Norsk Bane er i høst omlagt til et format som tilpasser seg ulike media, som pc, nettbrett og mobil. Vi takker Kjell Olav Kaland for samarbeid om jevnlig oppdatering av informasjon om høyhastighetsbaner på facebooksidene til Lyntogets Venner!

Noen relevante oppslag og innlegg om lyntog i media ellers i løpet av 2020 er: Vil flytte reiser i Norden fra fly til tog (Dagsavisen 08.02.20). Bygg by og land med tog (Uttalelse fra fylkesårsmøte i Rogaland Sp, 15.02.20). Lyntog for styrket konkurransekraft (Stavanger Aftenblad 08.03.20). Oppslag i Rogalands Avis 03.02.20 og i NRK Rogaland 03.03.20 om Erik Sakariassen (SV) fra Stavanger som ble valgt til ny leder i Lyntogforum i Rogaland. Kronikken «Lyntog kan realiseres innen 10 – 15 år» i Stavanger Aftenblad 27.03.20, av flere i Lyntogforum i Rogaland og Thor Bjørlo. «Vurderer vi Nord-Norgebanen på rettvise premisser?» (Jørg Westermann i Nordlys, 25.03.20). «Vi trenger en Marshallplan for lyntog i Norge» i BT 26.05.20, «Lyntog viktig del av SVs forslag til Grønn ny deal», Dagsavisen 18.05.20 «Air France kutter fly der det er lyntog på inntil 2 t 30 min», railjournal og i NRKs oppslag 25.05.20. «Tvinger Air France til «tog for fly» for å få redningspakke», «Ringeriksbanen/E16 må skrinlegges» av leder i For Jernbane 12.05.20. Jørg Westermann sin kronikk «Korleis stanse sløsing og feilinvesteringar i jernbanen», Dag og Tid, 19.06.20. Moss Avis 01.09.20: «Lufthansa erstatter fly med tog i Tyskland». «Enstemmig Viken KrF peker på fordelene med rett linje og felles stasjon i Nedre Glomma», og ber Hareide om å utrede andre løsninger. «Stopp galskapen i Moss» av Jørg Westermann i Nationen 29.09. Kronikken «Få Norge på skinner», fra lederne i lyntogfora, publisert i Nationen 14.10.20. Skien – Bø på 19 minutt, Varden 21.10.20 (intervju med Thor Bjørlo etter presentasjon for Midt-Telemark kommune).

Vi satser på en enda større synlighet i media i 2021. Innen midten av mars har det resultert i kronikken «Og biler skal henrulle...» i Klassekampen 24.02.21, et større intervju i Dagsavisen 04.03 med overskriften «Mener tiden er inne for lyntog», kronikken «Høyhastighetsbane? Derfor!» i Nationen 11.03.21, som også er tatt med i jernbaneheftet «Samferdsel for framtida» som Besteforeldrenes klimaaksjon (BKA) publiserte 12.03.21.

5. Økonomi

Regnskapet for 2020 er gjort opp med et overskudd på kr 10 533, etter samla driftskostnader på kr 2 108 765, driftsinntekter på kr 2 115 660, og kr 3 638 i renteinntekter. Eigenkapitalen til Norsk Bane AS var kr 78 012 ved utgangen av 2020. Minstekravet for aksjekapital er kr 30 000.

Utgiftene omfatter ikke tilbakebetaling av de to resterende månedene de tilsatte tilbød seg å arbeide uten lønn i 2015 (en måned ble tilbakebetalt i 2016), 1,5 måned uten lønn for daglig leder i 2018 og 0,5 måned i 2019. Om drifta i 2021 gir grunnlag for det, er det styret sin intensjon å godtgjøre de ansatte for dette, uten at det er et krav fra de ansatte. Styret vil takke de ansatte for en stor og engasjert arbeidsinnsats.

Flere deltakere i lyntogfora gir nå et breiere politisk fundament for arbeidet og skaper samtidig et mer stabilt inntektsgrunnlag for åra framover. Regnskapet for 2020 er basert på at Norsk Bane AS vil fortsette arbeidet sitt.

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 prega av stor arbeidspåkjenning, men med en god tone, et stort engasjement, og er regna for å være godt.

Ved generalforsamlinga i 2020 ble det valgt tre kvinnelige og fem mannlige styremedlemmer. Reiseaktivitet til ansatte og styret har påført det ytre miljøet påkjenninger i form av forurensing fra transportmidler, men i mindre grad enn tidligere år. Andre påkjenninger er ikke registrerte.

Styret hadde 5 styremøter i 2020, av disse var ett i Oslo og fire som videomøte på Teams. Det har vært stor kommunikasjon på mail og telefon i tillegg til dette. Møtene på Teams har vært ei positiv erfaring sammenlignet med tidligere telefonmøter.

Tilsette

Norsk Bane AS hadde to ansatte i full stilling i 2020: Daglig leder Jørg Westermann og kommunikasjonssjef Thor W. Bjørlo. Fraværet har vært minimalt.

Aksjonærer

Ved utgangen av 2020 hadde Norsk Bane AS 345 aksjonærer og en aksjekapital på kr 10 159 000. Det svarer til et innskudd på kr 29 446 pr aksjonær i gjennomsnitt. Mellom aksjonærene var 24 kommuner eller kommunale selskap og en fylkeskommune, som til sammen eier 73 % av aksjekapitalen. Dei 13 største aksjonærene eier 70 % av aksjene i selskapet. Aksjonærer i Rogaland, Telemark og Hordaland sto for henholdsvis 44 %, 31 % og 14 % av Norsk Bane AS sin aksjekapital. Aksjonærer i andre fylke sto for 11 % av selskapets aksjekapital.

Generalforsamling 16.06.2020

Norsk Bane AS hadde ordinær generalforsamling 16.06.2020. Det ble gjennomført som videomøte på Teams pga. koronakrisen. Generalforsamling gjorde følgende valg:

Styret

Renate Nedregård (gjenvalg), Sigbjørn Molvik (gjenvalg), Heidi Bjerga (gjenvalg), Tove Mette Bjørkmo (ny). Einar Velde (ikke på valg), Kjell Stundal (ikke på valg), May Britt Tabak (ikke på valg), Jon Rikard Kleven (ikke på valg).

Leder: Kjell Stundal. Nestleder: Renate Nedregård

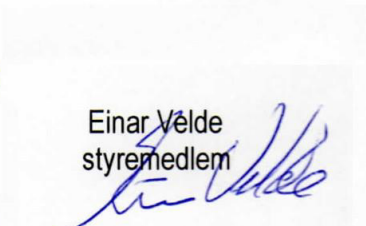
Valgkomite

Kristian Landro (gjenvalg), Siri Klokkestuen (gjenvalg) og Torgeir Fossli (Notodden, ny)

Revisor

Deloitte i Haugesund

Norsk Bane AS
Ålesund, 22.03.2021

 Kjell Stundal styreleder	 Renate Nedregård nestleder	 May Britt Tabak styremedlem	 Sigbjørn Molvik styremedlem
 Jon Rikard Kleven styremedlem	 Tove Mette Bjørkmo styremedlem	 Heidi Bjerga styremedlem	 Einar Velde 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 10 533. Årsregnskapet består av balanse per 31. desember 2020, 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 2020, 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, 13. april 2021
Deloitte AS

Else Holst-Larsen
statsautorisert revisor

PENNEO

Signaturene i dette dokumentet er juridisk bindende. Dokument signert med "Penneo™ - sikker digital signatur".
De signerende parter sin identitet er registrert, og er listet nedenfor.

"Med min signatur bekrefter jeg alle datoer og innholdet i dette dokument."

Else Holst-Larsen

Statsautorisert revisor

Serienummer: 9578-5992-4-2705162

IP: 217.173.xxx.xxx

2021-05-26 07:31:30Z



Dokumentet er signert digitalt, med **Penneo.com**. Alle digitale signatur-data i dokumentet er sikret og validert av den datamaskin-utregnede hash-verdien av det opprinnelige dokument. Dokumentet er låst og tids-stemplet med et sertifikat fra en betrodd tredjepart. All kryptografisk bevis er integrert i denne PDF, for fremtidig validering (hvis nødvendig).

Hvordan bekrefter at dette dokumentet er originalen?

Dokumentet er beskyttet av ett Adobe CDS sertifikat. Når du åpner dokumentet i

Adobe Reader, skal du kunne se at dokumentet er sertifisert av **Penneo e-signature service** <penneo@penneo.com>. Dette garanterer at innholdet i dokumentet ikke har blitt endret.

Det er lett å kontrollere de kryptografiske beviser som er lokalisert inne i dokumentet, med Penneo validator - <https://penneo.com/validate>