

Norsk Bane AS

Resultatrekneskap

Note		2023	2022
	<i>Driftsinntekter og driftskostnader</i>		
2	Salsinntekter	6.849.796	2.175.639
	Sum driftsinntekter	6.849.796	2.175.639
4	Lønskostnader m.m.	2.446.401	1.872.286
4	Annan driftskostnad	4.164.430	306.091
	Sum driftskostnader	6.610.831	2.178.377
	Driftsresultat	238.965	-2.738
	Renteinntekt	44.942	9.374
	Resultat av finansposter	44.942	9.374
	Resultat før skattekostnad	283.907	6.636
3	Skattekostnad	0	0
	Årsoverskot / årsunderskot	283.907	6.636
	<i>Overføringer</i>		
	Overført til dekning av udekt tap	283.907	6.636
	Sum overføringer	283.907	6.636

Norsk Bane AS

Balanse

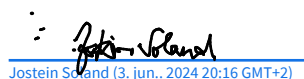
Note		2023	2022
	<i>Eigendelar</i>		
	Anleggsmidler		
3	Utsett skatteforemon	0	0
	Sum immaterielle eigendelar	0	0
	Sum anleggsmidler	0	0
	Omløpsmidlar		
	Kundefordringar	0	0
	Bankinnskot, kontantar o.l	4.242.326	394.505
	Sum omløpsmidlar	4.242.326	394.505
	<i>Sum eigendelar</i>	4.242.326	394.505

Norsk Bane AS

Balanse

Note	2023	2022
Eigenkapital og gjeld		
Innskoten eigenkapital		
Aksjekapital, registrert kapital	10.159.000	10.159.000
Eigne aksjar	-11.000	-11.000
Sum innskoten eigenkapital	10.148.000	10.148.000
Opptent eigenkapital		
Annan eigenkapital	-9.748.979	-10.032.886
Sum opptent eigenkapital	-9.748.979	-10.032.886
1 Sum eigenkapital	399.021	115.114
Gjeld		
Kortsiktig gjeld		
Leverandørgjeld	678.990	0
Skattetrekk og andre trekk	24.603	23.544
Forskot frå kundar	2.437.011	0
Anna kortsiktig gjeld	702.701	255.847
Sum kortsiktig gjeld	3.843.305	279.391
Sum gjeld og eigenkapital	4.242.326	394.505

Ålesund, 20.03.2024


Jostein Soland (3. jun.. 2024 20:16 GMT+2)

Jostein Soland
styreleiar


Jan Ludvig Andreassen (30. mai. 2024 08:04 GMT+2)

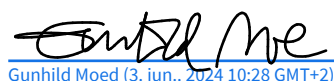
Jan Ludvig Andreassen
nesteleiar


Heidi Bjerga (29. mai. 2024 21:00 GMT+2)

Heidi Bjerga
styremedlem


Bente Jacobsen (3. jun.. 2024 09:32 GMT+2)

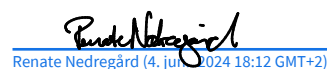
Bente L. Jacobsen
styremedlem


Gunhild Moe (3. jun.. 2024 10:28 GMT+2)

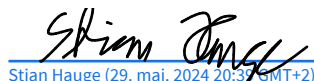
Gunhild Moe
styremedlem



Tove Mette Bjørkmo
styremedlem


Renate Nedregård (4. jun. 2024 18:12 GMT+2)

Renate Nedregård
styremedlem


Stian Hauge (29. mai. 2024 20:39 GMT+2)

Stian Hauge
styremedlem


Kjetil B. Daatland (29. mai. 2024 21:12 GMT+2)

Kjetil B. Daatland
styremedlem



Jørg Westermann
dagleg leiar

Norsk Bane AS

Noter til rekneskapen for 2023

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	Føremon utsett skatt	Annan eigenkapital	Sum eigenkapital
Eigenkapital 1. januar 2023	10.159.000	-11.000	0	-10.032.886	115.114
<u>Endring i eigenkapitalen i året:</u>					
Årsresultat	0	0	0	283.907	283.907
Eigenkapital 31. desember 2023	10.159.000	-11.000	0	-9.748.979	399.021

Aksjekapitalen i selskapet pr. 31.12.2023 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 2023

Eigarstruktur

Dei største aksjonærane i selskapet pr. 31.12.2023 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	114	114	1,1 %	1,1 %
Haugesund kommune	110	110	1,1 %	1,1 %
Notodden Utvikling AS	102	102	1,0 %	1,0 %
Sum > 1 % eigarandel	7.095	7.095	69,8 %	69,8 %
Sum aksjonærer elles	3.064	3.064	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
Jørg Westermann (Aud Farstad)	Dagleg leiar	15

Om tilhøvet mellom eigenkapital og aksjekapital:

Ved inngangen til 2023 var eigenkapitalen til Norsk Bane AS mindre enn 50 % av aksjekapitalen. Det var òg tilfellet ved utgangen av året, men i 2023 har eigenkapitalen auka til nær det firedoble, frå kr 115 114 til kr 399 021. Selskapet held fram med innsatsen for å styrkje eigenkapitalen, ikkje minst ved å finansiere og få gjennomført omfattande jernbanefaglege utgreiingar.

Note 2 – salsinntekter

Av samla salsinntekter på kr 6.849.796 i 2023 utgjorde godtgjersla for Norsk Bane AS sine tenester til Lyntogfora kr 2.128.720 (31 %), tilskota til ei ny og oppdatert utgreiing om Vestlandsbanen over Haukeli 4.562.989 (67 %) og andre oppdrag, refusjonar, tilskot og gåver kr 158.087 (2 %). Samla tilskot til den nye utgreiinga om Vestlandsbanen var på kr 7.000.000. Av dette blei kr 3.949.964 brukt i 2023 til honorar til konsultentselskapet Sener, reiser, datakjøp og andre tenester, og kr 613.025 i honorar for Norsk Bane AS sitt arbeid med tilrettelegging og oppfølging av utgreiingsarbeidet. Den resterande summen på kr 2.437.011 er overført til bruk i 2024.

Norsk Bane AS

Noter til rekneskapen for 2022

Note 3 – skattekostnad

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

Betalbar skatt	0
Kalkulert endring utsett skatt, 22 %	-62.459
Total skattekostnad i år	0

Utsett skatt	31.12.2023	31.12.2022	Endring
Netto grunnlag	-10.107.795	-10.391.702	283.907
Estimert skatteføremøn ved ev. driftsoverskot i påfølgjande år, med skattesats i parentes	2.223.715 (22 %)	2.286.174 (22 %)	-62.459

Note 4 – Fast tilsette, godtgjersle, lån til tilsette, m.m.

Lønnskostnadene består av følgjande postar:

Lønnskostnader	2023	2022
Løn, pensjon, fri telefon og skattepl. bil- og kostgodtgj.	2.039.086	1.535.019
Folketrygdavgift	287.511	216.437
Sum lønnskostnader	2.326.597	1.779.206

Norsk Bane AS hadde to fast tilsette i 2023.

Ytingar til leiande personar	Dagleg leiar	Styret
Løn, fri telefon og skattepliktig bil- og kostgodtgj.	703.692	
Godtgjersle		105.000

Revisor

Det er kostnadsført eit revisjonshonorar på kr 15.808 i 2023.

Opprettet:	2024-05-29
Av:	Jørg Westermann (jw@norskbane.no)
Status:	Signert
Transaksjons-ID:	CBJCHBCAABAAfdUuc7dsCgp4Fqu_5xLxI5qEXDe781_V

"rek2023spes"-historikk

-  Dokument opprettet av Jørg Westermann (jw@norskbane.no)
2024-05-29 - 18:31:56 GMT
-  Dokument sendt via e-post til Jostein Soland (jostein.soland@lyse.net) for signering
2024-05-29 - 18:37:23 GMT
-  Dokument sendt via e-post til Jan Ludvig Andreassen (jla@eika.no) for signering
2024-05-29 - 18:37:23 GMT
-  Dokument sendt via e-post til Bente Jacobsen (bkljacobsen@gmail.com) for signering
2024-05-29 - 18:37:23 GMT
-  Dokument sendt via e-post til Stian Hauge (stian0haug@gmail.com) for signering
2024-05-29 - 18:37:23 GMT
-  Dokument sendt via e-post til Heidi Bjerga (heidi.bjerga@lyse.net) for signering
2024-05-29 - 18:37:23 GMT
-  Dokument sendt via e-post til Renate Nedregård (renatenedregard@gmail.com) for signering
2024-05-29 - 18:37:24 GMT
-  Dokument sendt via e-post til Kjetil Daatland (kjetil.daatland@pwc.com) for signering
2024-05-29 - 18:37:24 GMT
-  Dokument sendt via e-post til Gunhild Moed (gunhildmoe@gmail.com) for signering
2024-05-29 - 18:37:24 GMT
-  Dokument sendt via e-post til Jørg Westermann (jw@norskbane.no) for signering
2024-05-29 - 18:37:24 GMT
-  Dokument sendt via e-post til Tove Mette Bjørkmo (tove.bjorkmo@arbeiderpartiet.no) for signering
2024-05-29 - 18:37:25 GMT

 E-postmelding vist av Stian Hauge (stian0haug@gmail.com)

2024-05-29 - 18:37:32 GMT

 E-postmelding vist av Tove Mette Bjørkmo (tove.bjorkmo@arbeiderpartiet.no)

2024-05-29 - 18:38:37 GMT

 Dokument e-signert av Stian Hauge (stian0haug@gmail.com)

Signaturdato: 2024-05-29 - 18:39:14 GMT - Tidskilde: server

 Dokument e-signert av Jørg Westermann (jw@norskbane.no)

E-signatur lagret av Jørg Westermann (jw@norskbane.no)

Signaturdato: 2024-05-29 - 18:44:36 GMT - Tidskilde: server

 E-postmelding vist av Heidi Bjerga (heidi.bjerga@lyse.net)

2024-05-29 - 18:58:49 GMT

 Dokument e-signert av Heidi Bjerga (heidi.bjerga@lyse.net)

Signaturdato: 2024-05-29 - 19:00:25 GMT - Tidskilde: server

 E-postmelding vist av Kjetil Daatland (kjetil.daatland@pwc.com)

2024-05-29 - 19:11:05 GMT

 Dokument e-signert av Kjetil Daatland (kjetil.daatland@pwc.com)

Signaturdato: 2024-05-29 - 19:12:33 GMT - Tidskilde: server

 Dokument e-signert av Tove Mette Bjørkmo (tove.bjorkmo@arbeiderpartiet.no)

Signaturdato: 2024-05-29 - 19:48:40 GMT - Tidskilde: server- Signatur skannet fra enhet med telefonnummer XXXXXX1142

 E-postmelding vist av Jan Ludvig Andreassen (jla@eika.no)

2024-05-30 - 06:04:06 GMT

 Dokument e-signert av Jan Ludvig Andreassen (jla@eika.no)

Signaturdato: 2024-05-30 - 06:04:35 GMT - Tidskilde: server

 E-postmelding vist av Bente Jacobsen (bkljacobsen@gmail.com)

2024-06-03 - 07:26:50 GMT

 Dokument e-signert av Bente Jacobsen (bkljacobsen@gmail.com)

Signaturdato: 2024-06-03 - 07:32:06 GMT - Tidskilde: server

 E-postmelding vist av Gunhild Moed (gunhildmoe@gmail.com)

2024-06-03 - 08:27:35 GMT

 Dokument e-signert av Gunhild Moed (gunhildmoe@gmail.com)

Signaturdato: 2024-06-03 - 08:28:04 GMT - Tidskilde: server

 E-postmelding vist av Jostein Soland (jostein.soland@lyse.net)

2024-06-03 - 08:52:57 GMT

 Dokument e-signert av Jostein Soland (jostein.soland@lyse.net)

Signaturdato: 2024-06-03 - 18:16:43 GMT - Tidskilde: server

 E-postmelding vist av Renate Nedregård (renatenedregard@gmail.com)

2024-06-04 - 16:12:04 GMT

 Dokument e-signert av Renate Nedregård (renatenedregard@gmail.com)

Signaturdato: 2024-06-04 - 16:12:47 GMT - Tidskilde: server

 Avtale fullført.

2024-06-04 - 16:12:47 GMT

Årsmelding 2023 for Norsk Bane AS

1. Formål og eiere

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 312 private eiere. Offentlige eiere står for 73 % av aksjekapitalen. 13 av de private aksjonærene har aksjer for minst kr 50 000 hver.

2. Året 2023 med noen få ord

2023 har vært et aktivt år for Norsk Bane AS, med stor møteaktivitet, mange oppslag i media og et velutviklet samarbeid med lyntogforum i fem fylker. Særlig viktig var arbeidet med forberedelser, finansiering og oppstart av ny og oppdatert utredning om Vestlandsbanen over Haukeli, som skal utføres av spanske Sener. Lyntogfora har også levert en god og grundig høringsuttalelse til etatenes forslag til ny, Nasjonal transportplan. Norsk Bane bidro her aktivt som sekretariat. Oppdraget til Norsk Bane fra Troms og Finnmark fylkeskommune høsten 2023 om en faglig vurdering av Jernbanedirektoratets KVV Nord-Norgebanen, ser vi som en hyggelig tillitserklæring til vårt faglige arbeid og som et veldig interessant oppdrag.

Inn mot 2024 og 2025 vil vi jobbe videre med å løfte fram effektene av et moderne og konkurransedyktig jernbanenett, og hvilke positive virkninger det vil ha for drifts- og samfunnsøkonomi, klima og miljø, nærings- og samfunnsutvikling. Resultatene fra den nye utredningen med Sener blir viktig i disse prosessene.

3. Samarbeid med lyntogforum i fem fylker

I 2023 var det lyntogforum i fem fylker: Lyntogforum Møre og Romsdal, Lyntogforum Gudbrandsdalen/Mjøsa og Lyntogforum Vestlandsbanen over Haukeli, med fylkesvise avdelinger i Rogaland, Vestland og Vestfold og Telemark (Telemark fra 2024 igjen). Her bygges også opp en viktig kompetanse for saken, mellom mange sentrale deltakere. Norsk Bane er sekretariat og fagressurs.

4. Ny og oppdatert utredninger om Vestlandsbanen over Haukeli. Mulig påbygging for flere strekninger.

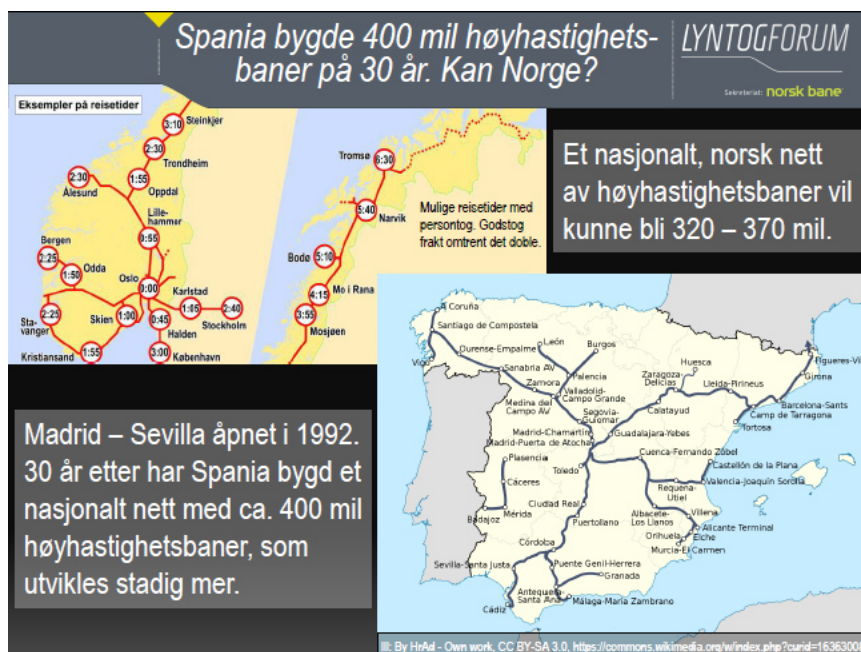
Som kjent engasjerte Norsk Bane i 2008 Deutsche Bahn International (DBI) til en utredning om mulige høyhastighetsbaner i Norge. DBI anbefalte høyhastighetsbaner et flerbrukskonsept for langdistanse, regional-/InterCity- og godstrafikk, med mange stasjoner. De kom til svært positive resultater, blant annet reisetider på om lag 2 ½ time mellom endepunktene, grunnlag for mange avganger og stasjoner, store klimagevinster og frakt- og billettinntekter som ville dekke både drift og vedlikehold av tog og baner og nedbetaling av investeringene i løpet av 30 år.

Dette ga uttelling i Nasjonal transportplan (NTP) 2010 – 2019, hvor det ble vedtatt at videre utredninger «skal ha bygging av høyhastighetsbane som siktemål» og at «det spesielt bør arbeides videre med konsepter for flerbruksbaner». Jernbaneverket valgte i sin oppfølgende utredning imidlertid å utelate godstrafikken, mesteparten av regionaltrafikken, regnet med en markedsandel tog/fly på bare 45 % for lyntog, og baserte seg også ellers på flere diskutabile premisser. Alt dette påvirket selvsagt både klimaeffekter og lønnsomhet. Men det har vist seg vanskelig å få satt et offentlig søkelys på forutsetningene som lå til grunn for Jernbaneverkets høyfartsutredning, og et negativt inntrykk fra denne fikk dessverre feste seg hos mange.

Uansett er begge utredningene nå over 10 år gamle, og det trengs en oppdatering. Kommer et nytt og høykompetent internasjonalt selskap til noenlunde tilsvarende konklusjoner, bør det vekke oppmerksomhet og gi grunnlag for nye politiske beslutninger.

Etter grundige sonderinger inngikk Norsk Bane i april 2023 en intensjonsavtale med det spanske konsultentselskapet *Sener* om en ny og oppdatert utredning av Vestlandsbanen over Haukeli. Den dannet grunnlag for søknader til fylkeskommuner, kommuner og næringsliv langs traséen om å bidra til finansiering av utredningen, med en total budsjetttramme på 7 millioner kroner.

Målt etter global omsetting, var *Sener* i 2021 blant de 20 største europeiske selskapene innen ingeniørfaglige konsulenttjenester. Selskapet arbeider også med miljøteknologi, romfart og forsvar i tillegg til infrastruktur og drift for fly, biler, skip og tog. *Sener* har høy kompetanse og lang erfaring fra planlegging, analyse og oppfølging av alle typer banebygging, og har jobbet svært mye med høyfartsbaner. Spania har i løpet av de siste 30 år bygd nesten 400 mil med høyfartsbaner, det nest største nettet av høyfartsbaner i verden (etter Kina), og *Sener* har medvirket i nesten alle prosjektene, i tillegg til prosjekt i flere andre land.



Illustrasjon fra lyntogforas presentasjon på innspillsmøtet i Oslo 15.02.2023 om ny, nasjonal transportplan (NTP).

Innlegget ble avsluttet slik:

Høres det umulig ut å bygge et nasjonalt nett av høyhastighetsbaner, ca. 320 mil, i løpet av 30 år? Vel, Spania har alt gjort det. De har nå 400 mil høyhastighetsbane siden de åpnet sin første i 1992. Men så er de kanskje mye flinkere enn oss i Spania? Eller har andre politikere?

EU og Det internasjonale energibyrået vil ha tredobling av høyhastighetsbaner innen 2050. I Norge svarer 70 % at de ønsker lyntog. Norge vil – og Norge kan!

Det var bred og positiv interesse for å bidra til finansieringen av utredningen. I nesten alle kommunene som stilte opp, var vedtakene om dette enstemmig eller med svært stort flertall. For første gang deltar også Oslo kommune i finansieringen, med en halv million kroner. Utredningen ble satt i gang i juli 2023 og ventes ferdig i april. Det blir for oss et svært viktig dokument i forkant av Stortingets behandling av ny, Nasjonal transportplan før sommeren 2024! Og deretter for partienes programarbeid og stortingsvalget i 2025.

Lyntogforum Møre og Romsdal og Lyntogforum Gudbrandsdalen/Mjøsa ser nå på mulighetene for å få finansiert en ny og oppdatert utredning om strekningen Oslo – Trondheim/Ålesund. Det er ønske om etter hvert å kunne utvikle et nasjonalt nett av høyhastighetsbaner, knyttet videre til Norden og Europa, slik det skjedde i Spania etter åpningen av den første lyntogstrekningen Madrid – Sevilla i 1992. Vestlandsbanen via Haukeli vil kunne bli en norsk pilotstrekning i denne utviklingen.

5. Innspill til ny, Nasjonal transportplan (NTP)

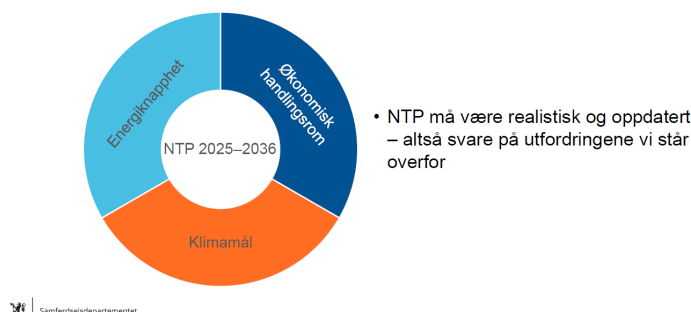
Både lyntogfora og Norsk Bane deltok med egne innlegg på innspillsmøtet i Oslo 13.02.23 om ny NTP. Begge leverte også skriftlige høringsinnspill til ny NTP, med høringsfrist 3. juli 2023. Her er mye god informasjon som vi anbefaler å kikke på. Høringsinnspillene kan lastes ned fra www.norskbane.no/aktuelt/ntp-horing-en-ny-samferdselspolitikk-for-en-ny-tid/ og www.facebook.com/lyntogetsvenner/.

De ligger også ute på regjeringens samleside for alle høringsuttalelsene som kom inn. Også Besteforeldrenes klimaaksjon (BKA) og For Jernbane fremhever i sine uttalelser behovet for høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept. Lyntogfora peker i sin uttalelse bl.a. på at:

«Høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept innfrir rammebetingelsene for NTP 2025 – 2036, hvor samferdselsdepartementet har vektlagt tre rammebetingelser: Klimamål, energiknapphet og redusert statlig økonomisk handlingsrom, jf. plansje 5 fra samferdselsministerens presentasjon i innspillsmøtet om NTP 13.02.2023.

Dette er «all in» for høyhastighetsbaner i et flerbrukskonsept for langdistanse-, regional- og godstrafikk.

Rammebetingelser for NTP-arbeidet



Et nasjonalt nett av slike baner vil redusere klimagassutslipp med flere millioner tonn årlig. Jernbane er også langt mer energieffektiv enn fly, trailere og personbiler. Et nasjonalt nett av høyhastighetsbaner vil kunne redusere energibruken innen samferdsel med ca. 10 TWh årlig. Til sammenligning har Miljødirektoratet beregnet at, med dagens transportmønster, vil behovet for fornybar kraft til transportsektoren vil øke fra 2 TWh i dag til mer enn 60 TWh i 2050 som følge av innfasing av batterielektriske løsninger og produksjon av avansert biodrivstoff, hydrogen, ammoniakk og syntetisk drivstoff.

Samtidig viste utredningen til DBI at drift, vedlikehold og investeringer i høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept kan finansieres gjennom billett- og fraktinntekter. Det kan gi et nytt økonomisk handlingsrom for bygging av jernbane.

Lyntogforums høringsuttalelse treffer også godt når den går inn på de viktigste utfordringene for norsk jernbane i dag, som tatt opp av NRK 16.07.: Fullle linjer: her er det ikke plass til flere tog. På s. 5 i høringsuttalelsen peker lyntogfora på at: «Jernbanens lave andel av person- og godstrafikken i Norge skyldes ikke bare et togtilbud som enten har begrenset attraktivitet eller mange steder ikke eksisterer i det hele tatt. Det vil rett og slett ikke være plass til noen sterk økning av trafikken på dagens 90 % enkeltsporete baner – uansett hvor mange kryssningsspor man skulle bygge. Det konstaterer også RailTech i dette oppslaget fra 20.06.2023: “No” to rail operators and traffic jams: Norway’s serious problem of capacity og deres konklusjon er: *“The solution: more double track”*.

Det er imidlertid hverken mulig eller hensiktsmessig å bygge dobbeltspor ved å legge et nytt spor ved siden av det gamle. Det må bygges nytt, slik det også gjøres i InterCity-området på Østlandet. Og når det bygges nytt, bør det bygges for et konkurransedyktig togtilbud. Skal folk og næringsliv velge tog, trengs det et mer attraktivt tilbud enn fly og vei kan gi. Det vil også kunne gjøre jernbanedriften i Norge langt mer lønnsom, som omtalt innledningsvis.»

6. Øvrig oppfølging og utvikling

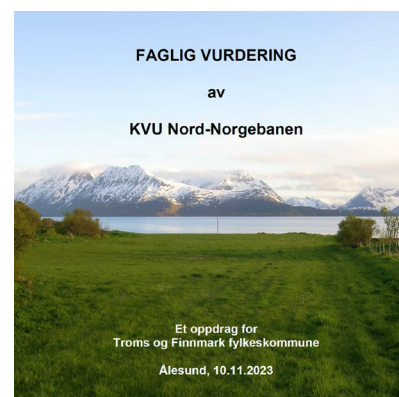
Besteforeldrenes klimaaksjon (BKA) har opprettet en egen samferdselsgruppe, med arbeid for høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept som en viktig del av mandatet. BKA har også laget en artikkelsamling om «Samferdsel for framtida» med mål om større satsing på baneløsninger. Flere av artiklene handler om høyhastighetsbaner. BKA vedtok på landsmøtet i Stavanger 10. – 11. mai en resolusjon om Nord-Norgebanen som høyhastighetsbane i flerbrukskonsept.

En ny nettside/frivillig organisasjon, www.banebarna.no/, er også laget for å støtte arbeidet for lyntog i Norge.

I etterkant av ekstremværet «Hans» kom For Jernbane og Samferdselsgruppa i BKA med en felles pressemelding 31.08.2023 om «Tid for framtidens Dovrebane», der de bl.a. skriver: «Vi ber derfor regjeringen og Stortinget ta initiativ til en rask planlegging og bygging av en helt ny klimarobust og konkurransedyktig bane fra Hamar og nordover, som del av en høyfartskorridor Østlandet–Møre/Trøndelag–Nord-Norge. Den ble sendt til bl.a. regjering, stortingskomité og som debattinnlegg til flere aviser.

En rekke organisasjoner som jobber for Nord-Norgebanen laget, etter utsettelsen av KVV for Nord-Norgebanen fra slutten av august til slutten av september, en felles pressemelding hvor det bl.a. heter: totalprosjektet må omfatte en samlet modernisering og bygging av hele banenettet nord-sør. Hvor forutsetningen må være realisering av en moderne stambane for framtidig (nordisk) høyfart Tromsø-Oslo (Norgebanen).»

Troms og Finnmark fylkeskommune ba i september Norsk Bane om en faglig vurdering av Jernbanedirektoratet sin KVV om Nord-Norgebanen. Den kan nå lastes ned fra: www.norskbane.no/aktuelt/faglig-vurdering-av-kvu-nord-norgebanen/. Sammendraget på 4 sider gir en rask oversikt over hovedpunktene.



Fylkeskommunen har spredt rapporten gjennom sine kanaler og media har bl.a. omtalt den her: <https://www.nordlys.no/har-satt-jernbaneutredning-under-lupen-direktoratets-syn-pa-nord-norge-banen-bygger-pa-feil-og-mangler/s/5-34-1894876>. Norsk Bane bisto også i et Teamsmøte som fylkeskommunen hadde med stortingsbenkene i Troms og Finnmark 30.11.23

Alternativ trase for Ringeriksbanen. Et «Representantforslag om å stanse alvorlige naturinngrep og styrke vernet av norsk natur i tråd med ambisjonene i den globale naturavtalen» fremmet av stortingsrepresentanter fra MDG, tok bl.a. opp at «E16 og ny Ringeriksbanen må legges utenom verdifulle våtmarker», verneområdet, naturreservat og elveslettelandskap av internasjonal verdi. De peker på at «En annen mulighet er å legge ny togtrasé, via Nittedal og Jevnaker.» Det ble ingen nye vedtak i saken, men i statsbudsjettet for 2023 skal man «vurdere fremdriften og den økonomiske bærekraften i prosjektet frem mot ny NTP».

Miljøvernorganisasjonene og For Jernbane anbefaler utredning av alternativ trase. Anbefalingen i kvalitets-sikringsrapporten KS2 er også å starte planleggingen på nytt. Det foreligger detaljert traseforslag for en Ringeriksbanen via Nittedal i DBIs traserapport om Oslo – Hadeland – Gjøvik – Moelv. Reisetider står på s. 7 i resultatrapporten for strekningen Oslo – Trondheim/Ålesund. 38 minutter Oslo – Hønefoss via Nittedal er omtrent det samme som på trasé via Sandvika. Traseen via Nittedal vil gi ekstra nytte ved å inkludere godstrafikken (som banen via Sandvika ikke gjør) og at store deler også vil inngå i ny bane til Gjøvik og videre til Trondheim/Ålesund.

7. Media og nyhetsoppslag

Det er veldig stor aktivitet på www.facebook.com/lyntogetsvenner/, med mange innlegg, spørsmål, svar og kommentarer. Her kan man plukke opp mange gode fakta, og vi anbefaler alle facebook-brukere som er for lyntog å følge med på disse sidene.

Lyntogfora bidrar også jevnlig med informasjon og notat via aktuelle kontakter. Norsk Bane har også jevnlig oppslag på sine nettsider. I 2023 har det vært mange innlegg, artikler og kronikker i media om høyhastighetsbaner. Her følger er et lite utvalg, med utdrag av noen av poengene:

11.01.2023, järnvägsnyheter.se: Mer än 3 000 kilometer nya järnvägslinjer öppnas i Kina i år, inklusive 2 500 km höghastighetsjärnvägar. I 2022 kom 4 100 km nya järnvägslinjer i drift, inklusive 2 082 km höghastighetsjärnvägar. (Legg merke til at høyhastighetsbaner utgjør en svært høy andel av jernbanebyggingen, som bygging av en nasjonalt viktig infrastruktur. I de siste nasjonale transportplanene i Norge har til sammenligning ca. 90 % av jernbaneinvesteringene gått til regional infrastruktur på Østlandet.)

25.01.2023, tog24.no: Ny studie: Europa skal vinne klimakampen med høyhastighetstog. En fersk studie fra EU har sett på fordelene ved å bygge ut høyhastighetstog og linjer i Europa som et viktig og nødvendig spor for å oppnå best reduksjon av klimagasser frem mot 2050. En investering i størrelsesorden 550 milliarder euro i et omfattende europeisk høyhastighetsnettverk vil gi en massiv reduksjon av det miljømessige fotavtrykket til europeisk transport. Det gir også en massiv flytting av folk fra luft og vei til tog mellom Europas hovedsteder.

30.01.2023, BKA: «Hvem bør skjemmes» v/redaktør Halfdan Wiik: «Det går over 100 fly per dag parallelt med toglinjene Oslo, Trondheim, Bergen og Stavanger, fortalte NRK forleden. Nordmenn slipper ut dobbelt så mye CO₂ ved å fly som svensker og tyskere. Årsaken er enkel: 1) Vi har noen av de verste somletog-forbindelsene i Europa. 2) Det er mye dyrere å ta klimavinneren toget – enn å bruke klimaversteringen fly. Noen mener det er på tide med mer flyskam på norsk. (...) Hvis det er noen som skal skamme seg, er det våre politikere, som har tillatt at det har fått utvikle seg på denne måten.»

08.02.2023, Nord-norsk debatt, Nord-Norgebanen: En hastesak for klimaet og landet, Synnøve des Bouvrie, styremedlem i BKA i Troms om banen som del av et nasjonalt høyhastighetsnett. En bane med lav fart vil gi langt mindre utvikling enn høyhastighetsbaner i et flerbrukskonsept, som i første rekke betyr et kvantesprang for klimaet.

20.02.2023, Dagsavisen, «Klima- og miljøministeren på villspor». Bjørghild des Bouvrie, BKA: Trenger vi ikke transport i høy fart? Jo, det trenger vi, men ikke på vei. BKA oppfordrer regjeringen til å fokusere på høyhastighetstog.

21.02.2023, Aftenposten: «En regjering på feil spor» v/ leder Torstein Fjeld i samferdselsgruppen i BKA. Regjeringen overkjører miljøhensynet med ny firefelts E6 gjennom Lågendeltaet på Lillehammer. BKA ønsker heller en ny moderne jernbane for høy hastighet forbi Lillehammer og videre til Trondheim. Den vil redusere både bil- og flytrafikk betydelig. En moderne jernbane er energibesparende, miljøvennlig, styrker distriktene og bedrer trafikksikkerheten. En løsning dagens befolkning og fremtidens generasjoner vil heie på.

14.07.2023, Varingen: «Kan Gjøvikbanen være redningen for å unngå firefelts riksvei 4 i Nittedal?» Ida Eliseussen, ordførerkandidat for Nittedal Senterparti. I høringsvaret fra Nittedal kommune til NTP ønsker de ikke en utvikling av veien i dagen, men vil satse enda mer på jernbanen.

25.08.2023, Stavanger Aftenblad: «Lyntog med penger fra Oljefondet vil være en lønnsom investering», kronikk, sivilingeniør Ivar Sætre ser på sammenhengen mellom infrastruktur og verdiskaping og omstilling i næringslivet.

28.08.2023 i Arkitektur: «Karbonløsning eller karbonsløsning?» v/ arkitekt Susanne Urban. Har vi arkitekter sett oss blinde på superisolerte hus? Er det på tide å ta fatt på infrastruktur og transport? Vestlandsbanen over Haukeli vil årlig redusere klimautslipp med omtrent like mye som elektrifisering av gassanlegget på Melkøya. Samtidig vil banen redusere energibehovet med 2 – 2,5 TWh årlig.

30.08.2023, NRK Vestland. Utspørring: MDG. Nils Anders Nøttseter - listetopp for MGD i Vestland gir klar støtte til Vestlandsbanen, helt i starten av pkt. 3 i sendingen.

04.09.2023, Stavanger Aftenblad. «Jostein Solands aller siste oppdrag: Jobber for lyntog over Haukeli». I et stort oppslag i forteller nyvalgt styreleder i Norsk Bane AS, Jostein Soland, om motivasjonen hans for å arbeide for realisering av Vestlandsbanen over Haukeli. Oppslaget har også en kort gjennomgang av historia til arbeidet for høyhastighetsbaner i Norge og mange interessante lenker til tidligere publikasjoner i Aftenbladet.

04.09.2023, Vårt Land. «Norsk samferdsel av sporet», v/Torstein Fjeld, leder av samferdselsgruppen i BKA. I regjeringens *Grønn bok* som skal være til hjelp for et grønnere budsjett, er jernbanen knapt nevnt. I en miljøfaglig setting er dette uforståelig og kunnskapsløst. Nye høyhastighetsbaner vil på sikt overføre store trafikkmengder fra bil og fly til jernbane og dermed spare store mengder energi og utslipp av klimagasser. FNs klimapanel og

naturpanel ber medlemslandene innstendig å følge opp Parisavtalen av 2015 og Montrealavtalen av 2023, og redusere forbruk av natur og utslipp av klimagasser. EU følger opp dette på en forbilledlig måte ved å doble lengden av høyhastighetsbaner innen 2030 og triple denne lengden innen 2050. Hva gjør Norge?

10.09.2023, Stavanger Aftenblad. «La oss få Vestlandsbanen på dagsorden!» En ny og oppdatert utredning av Vestlandsbanen over Haukeli er nå på trappene. Kronikk v/Jostein Soland, styreleder i Norsk Bane.

03.10.2023, Nordlys. «Mener konklusjon rundt Nord-Norgebanen virker konstruert: – Fremstår som et bestillingsverk for å si nei.» Daglig leder i Norsk Bane, Jørg Westermann, kommenterer kritikkverdig sider bl.a. markedsberegningene og traseplanleggingen.

17.10.2023, Stavanger Aftenblad. «Ideen om lyntog mellom Egersund-Stavanger og Bergen må takast tak i.» v/Olav Stav. Skal Jærregionen, Rogaland og Vestlandet stå for ei berekraftig utvikling der ein vernar om matjord, viktige naturområde og kulturlandskap, må framtidas overordna transporttilbod byggjast på lyntog Egersund-Stavanger-Bergen, med forbindelse austover til Oslo via Haukeli. Det vil og vere eit kjempegodt prosjekt for å styrke Vestlandet sin rolle og funksjon i nasjonal samanheng. Skal vi skape ei berekraftig utvikling i vår region, må vi våge å tenkje stort, og ideen om eit lyntog mellom Egersund-Stavanger og Bergen må takast tak i, i dag.

22.10.2023, Dagsavisen. «Det vi behøver i Norge er flere gardermobaner.» Det er nå snart 60.000 kilometer med høyhastighetsbaner for tog i verden. Nær 20.000 kilometer er under bygging. Men her i Norge skjer det ingenting. Slik det er nå klarer ikke togene i Norge å konkurrere med moderne motorveier og fly, sier Kristian Skjellum Aas, administrator for Togferie-gruppa på Facebook og kommunikasjonsrådgiver i Naturvernforbundet.

25.10.2023, Dagsavisen. Sp-topp sier tvert nei til høyhastighetsbaner. Utfordringen for Norge er ikke at vi mangler høyhastighetsbaner, men at vi har altfor mange tog som beveger seg i sneglefart, sier Sigbjørn Gjelsvik (Sp), ny leder av Stortingets transport- og kommunikasjonskomité.

Andrew Krogdahl, generalsekretær i Besteforeldrenes klimaaksjon (BKA), ser fundamentalt annerledes på det. Ambisjonen må være å komme på nivå med de mer progressive jernbanelandene i Europa. Landsdelene i Norge må ikke bindes sammen med firefelts motorveier og en voksende bilpark. Moderne høyhastighetsbaner vil være raskere, mer energi- og arealeffektive og redusere kraftig klimautslipp og andre skadelige miljøutslipp fra transportsektoren. Uten en slik nyorientering av transportsektoren vil vi ikke nå nullutslippsmålet innen 2050.

Også organisasjonen For Jernbane er for høyhastighetsbaner i Norge. Leder Kjell Erik Onsrud begrunner det med hensynet til både energieffektivitet, transportberedskap og klima. Lyntog bruker cirka én tittel av energien fly trenger. Jane Sæthre, leder i Norsk Jernbaneforbund, mener den internasjonale satsingen på høyhastighetsbaner er «svært positiv». Norge er et u-land i forhold til europeisk jernbane, er Sæthres dom.

26.10.2023, Dagsavisen. EU-rapport: Raskere med tog enn fly. Nå tar det kortere tid å reise med tog enn med fly mellom flere titalls byer i Europa, viser en ny rapport fra EU-kommisjonen. Byggingen av høyhastighetsbaner fortsetter for fullt, både i Europa og i store deler av resten av verden, som Dagsavisen nylig skrev. Men fortsatt er sentrale norske politikere skeptiske til høyhastighetsbaner her til lands.

Thor Westergaard Bjørlo i Norsk Bane mener derimot at forholdene i Norge ligger spesielt godt til rette for dobbeltsporete høyhastighetsbaner for langdistanse-, regional- og godstrafikk. Det vil knytte sammen by og land med svært raske reisetider og gi godstrafikk på bane ny kapasitet, regularitet og kvalitet. Nordmenn reiser nesten 10 ganger mer med fly per innbygger enn gjennomsnittet i Europa. Mens det var 730.000 flyreisende på strekningen Madrid-Sevilla før de åpnet høyhastighetsbane der, var det i 2019 nesten 5 millioner flyreisende i området til en aktuell høyhastighetsbane Oslo-Bergen, Haugesund og Stavanger.

27.10.2023, Dagsavisen. Etterlyser nasjonalt jernbanenett: To av tre kommuner uten stasjoner. For Jernbane, Norsk Lokomotivmannsforbund, Norsk Jernbaneforbund, SJ Nord, jernbaneselskapet Onrail og Besteforeldrenes klimaaksjon tar til orde for at jernbanen må bygges ut, og om «en nyorientering av samferdselspolitikken». «Det betyr å starte planleggingen av høyhastighetsbaner (...) for både gods- og persontrafikk slik at vi får en signifikant overføring fra fly og bil til bane, lokal kollektivtrafikk, sykkel og gange».

21.11.2023, Teknisk Ukeblad. Europas interesse for høyhastighetstog tar fart. Flere land i Europa har den siste tiden begynt å satse på høyhastighetstog. Blant annet har polske myndigheter besluttet å bygge et nytt transittknutepunkt med en høyhastighetsbane mellom hovedstaden Warszawa og byen Lodz. Den italienske togoperatøren Trenitalia skal kjøpe 30 høyhastighetstog fra Hitachi Rail for 861 millioner euro. Den nyeste modellen av ETR1000 har en topphastighet på 400 kilometer i timen. Toget er rundt 200 meter langt og har plass til 460 passasjerer.

Annet relevant i media:

10.01.2023, Drammen live: Mikroplast spredt i luft, nedbør og vann over hele Norge. Miljødirektoratet startet i 2021 opp et nasjonalt overvåkingsprogram for mikroplast. Resultatene bekrefter at mikroplast spres over store områder, og også kan havne i uberørt natur. Forskere har vist at mikroplast kan gi falsk metthetsfølelse eller indre skader hos dyr som spiser den, og det er påvist mikroplast i blodet til mennesker og i morsmelk. Mye av mikroplasten kan inneholde skadelige stoffer eller miljøgifter. De største nasjonale kildene er slitasje fra bildekk og dernest spredning av gummigranulat fra kunstgressbaner.

17.01.2023, New Sivil Engineer: Concerns raised that road investment plans are at odds with decarbonisation targets. Concerns have been raised that decisions on future road investment are not consistent with the UK's target to reach net zero by 2050. A group of senior professionals, the Road Investment Scrutiny Panel, has today published a report (....) In particular, it highlights the panel's concern that "investment to generate enhanced road capacity for motor traffic and the assumptions on future road use on which this is based, may run counter to the course we need to steer to meet our decarbonisation obligations".

22.05.2023, Bergensavisen: Med logikken til vegvesenet lønner det seg ikke å vera framtidsretta. Sølve Rydland, politisk redaktør: «Vegvesenet må få seg ny kalkulator. Den dei har i dag bygger på logikk som var forelda allereie på 80-talet. (...) Skil me kjøpa ein ny kalkulator til vegvesenet, er det følgande parameter ein bør ta omsyn til: Korleis kan ein så energieffektivt som mogeleg, med så små naturinngrep som mogeleg, så trygt som mogeleg, laga veg eller bane som gjer livet og kvardagen enklare for bedrifter og folk?»

11.07.2023, NRK Vestland: Forsker kritisk til biodrivstoff som klimatiltak. Regjeringen vil ha mer biodrivstoff i veitrafikken. – Stor risiko for at vi forflytter klimaproblemene fra våre regnskap til andre deler av verden, sier forsker og professor Vigdis Vandvik ved Universitetet i Bergen. Mer om biodrivstoff også i innlegget Klimabløffen i NRK Ytring ved tre fra hhv. Bellona, EFO og Nelfo, 20.11.2023, og i Norge tar fem prosent av verdens avanserte biodrivstoff, og regjeringen planlegger for mer. Det er dyrt og kan føre til utslipp i andre land, advarer Miljødirektoratet i VG 30.11.2023.

31.10.2023, NRK Sørlandet, Tror ikke Sørlandsbanen vil overleve. Forsker og togpendler, Anders Langeland, mener at Sørlandsbanen vil bli nedlagt innen 10 år på grunn av bedre veier. De siste ti årene har Sørlandsbanen Stavanger–Oslo, via Kristiansand, mistet en tredel av passasjerene. I 2019 reiste over en million passasjerer med tog her. I fjor var tallet 680 000 reisende. Banen er i dårlig stand med en snittfart på rundt 70 km/t. Moderne tog går gjerne tre ganger så fort.

16.11.2023, NRK Vestland, Her planlegg Vegvesenet for sjokkkaue i trafikken: – Helt feil om me skal nå klimamåla. I 1993 passerte det om lag 1.000 bilar i døgeret på E39 heilt nord i Rogaland. Det har auka til 4.500 i dag. Og Statens vegvesen ventar at talet vil auka til over 15.000 i 2060. Bjørne Grimsrud, administrerende direktør i Transportøkonomisk Institutt (TØI), og som tidlegare jobba i Statens vegvesen, meiner det er feil å planleggja slik Statens vegvesen no gjer mellom Bergen og Stavanger. Me kan ikkje leggja for stor vekst til grunn om me skal nå klimamåla. Statens vegvesen legg til grunn ein historisk framskriving av biltrafikken. Dei siste 30 åra har biltrafikken i Noreg auka med over 60 prosent, ifølgje Kjell Werner Johansen, forskar i TØI.»

Noen oppslag ang. Follebanen og jernbanen i Moss:

03.01.2023, Dagsavisen. Norges Miljøvernforbund ber Riksrevisjonen granske Bane NOR. Nå bindes statens penger ytterligere opp ved kontraktsutlysninger som vil bli bindende, på et prosjekt som er risikabelt i drift og

under bygging og som i verste fall raser i fjorden. Ved å sende spørsmål om gransking til riksrevisjonen, ønsker vi å komme med et varsel.

03.03.2023, Teknisk Ukeblad. Dråpene som stoppet Norges største samferdselsprosjekt. En oppsummering om problemene som førte til stenging av Follobanen rett etter åpning av prosjektet til nær 37 mrd. kr.

26.01.2023, Aftenposten. Thor Bjørlo og Jørg Westermann med innlegget: Milliardsluket i Moss bør også granskes. En større skandale enn Follobanen er i emning. Det kom også inn i Byggeindustrien 27.01.23. Kan lastes ned som pdf her.

29.03.2023, Moss Avis, Kvikkleire til besvær, Erik Grønner: Et fellestrekk for alle prosjekter med gigantiske overskridelser og forsinkelser er at det på et tidspunkt diktes opp alternative virkelighetsbeskrivelser for å feie feilaktige beslutninger under teppet. Jernbaneprosjektet i Moss representerer heller regelen enn unntaket i så måte.

Om elektriske fly og hydrogen

11.03.2023, Teknisk Ukeblad, Gijs van Popta, adm. dir. i Air France og KLM Nord-Europa: Elektriske fly er positivt, men det vil ta tid før det blir aktuelt i kommersiell passasjertrafikk, og da i første omgang på kortbanenettet. Drømmen om utslippsfrie og relativt stillegående fly er dessverre flere tiår fra å være en levedyktig realitet. Eksisterende batteriteknologi gir batterier som er for tunge, med for lite kraft til å frakte folk lange avstander. Hvis og når det plutselig skjer et gjennombrudd innen batteriteknologien, vil det være nødvendig med ytterligere et tiår for å utvikle og produsere nye fly. Flyplassinfrastrukturen må også tilpasses for å imøtekomme disse elektriske flåtene.

22.05.2023, Financial Times: Luftfart vil trenge 300 milliarder euro for bytte til grønt hydrogen innen EU. «Utrulling av hydrogenfly i Europa vil trenge 300 milliarder euro i investeringer og kreve en skatt på tradisjonelle jetdrivstoff, ifølge en ny studie som viser omfanget av utfordringer for å drive grønn luftfart.» (oversatt fra engelsk.)

8. Møter

10.01. Møte med medlemmer av lyntogfora fra SV ang. videre oppfølging i partiet.

03.02. Teamsmøte med potensiell utreder

13.02. Innspillsmøte til NTP for organisasjoner/næringsaktører, i regi av Samferdselsdepartementet, Oslo kongressenter. Lyntogfora deltok med nestleder i Lyntogforum Vestfold og Telemark, ordfører i Hjartdal, Bengt Halvard Odden (Ap) og Thor Bjørlo. Norsk Bane med daglig leder Jørg Westermann og nestleder i styret, Jan Ludvig Andreassen. Begge organisasjoner med innspill med taletid på 3 minutter.

13.02. Thor Bjørlo innledet på åpent møte i Tromsø om Nord-Norgebane som mulig høyhastighetsbane i forlengelsen av Oslo – Trondheim i regi av lokalavdelingen til BKA. Thors innlegg kan ses i videopptak her.

14.03. Møte med Gjermund Evanger, rådgiver til Fylkesråd for samferdsel i Troms og Finnmark, Tromsø,

15.02. – 16.02. Arbeidsmøter med Sener, Madrid

24.04. Presentasjon for gruppelederne i Rogaland fylkeskommune, digitalt

25.04. Presentasjon for formannskapet og utvalget for kultur og levekår i Ullensvang kommune

26.04. Presentasjon for Sauda formannskap og inviterte bedrifter/organisasjoner

27.04. Presentasjon for Bykle kommunestyre

27.04. Presentasjon for årsmøtet i Hardanger Industri

09.05. Presentasjon for Tokke kommunestyre

10.05. Presentasjon for Suldal kommunestyret

- 10.05. Presentasjon for Kvam formannskap
- 26.06. Generalforsamling i Norsk Bane, digitalt
- 10. – 13.07. Jørg arbeidsmøter med Sener i Madrid i forbindelse med utredningen
- 01.08. Hans Kjetil Knudsen, gruppeleder Ålesundslita
- 07.09. Kommunikasjonssjef Trine Kvalheim og banksjef Kjetil Hauge i Sparebanken Møre, Ålesund
- 11.09. Banksjef Jan Rune Hurlen i Sparebank1 SMN, Ålesund
- 06. – 08.11. Jørg arbeidsmøter med Sener i Madrid i forbindelse med utredningen
- 17.11. Ola Elvestuen (V), Energi- og miljøkomiteen, Stortinget.
- 27.11. Torgeir Knag Fylkesnes, nestleder i SV, digitalt
- 27.11. Varaordfører Geir Roger Borgedal og spesialrådgiver Ole Roger Strandbakke, Ringsaker kommune, digitalt.
- 29.11. Deltakelse digitalt i Klimafrokost i Bergen om Klimautvalget og dypdykk i samferdsel
- 30.11. Deltakelse i digitalt i møte som Troms og Finnmark fylkeskommune hadde med stortingsbankene til Troms og Finnmark ang. KVV transport i Nord-Norge og KVV Nord-Norgebanen.
- 05.12. Videomøte om faglig vurdering av KVV Nord-Norgebanen med interessegrupper for Nord-Norgebanen
- 08.12. Line Fjørstad, gruppeleder for MDG i Trondheim.

I tillegg kommer til sammen 13 Teamsmøter i de fem lyntogfora, møter som også inkluderer mange prosesser for lokal, regional og nasjonal oppfølging, styremøter i Norsk Bane, digitale møter med Sener vanligvis flere ganger per uke og flere møter med samarbeidspartnere ang. ny og oppdatert utredning, ulike oppfølginger via telefonsamtaler og eposter m.m. Thor Bjørlo har også deltatt som sekretær for samferdselsgruppa i Besteforeldrenes klimaaksjon, som hadde 9 møter i 2023.

9. Økonomi

Regnskapet for 2023 er gjort opp med et overskudd på kr 283 907, etter samla driftskostnader på kr 6 610 831, driftsinntekter på kr 6 849 796, og kr 44 942 i renteinntekter. Eigenkapitalen til Norsk Bane AS var kr 399 021 ved utgangen av 2023. Minstekravet for aksjekapital er kr 30 000.

På grunn at selskapet lenge har stått i en utfordrende økonomisk situasjon, har det ikke vært lønnsreguleringer de siste 13 år. Styret vil gå i forhandlinger med de ansatte om lønnsreguleringer i løpet av vårhalvåret 2024. I forbindelse med regnskapsavslutningen for 2023 er det også gjort opp for til sammen 5 uoppgjorte måneder de ansatte i tidligere år har tilbudt seg å arbeide uten lønn. Det har hele tiden vært en uttrykt intensjon fra tidligere styre og generalforsamling om å godtgjøre de ansatte for dette om drifta senere skulle gi grunnlag for det, uten at det har vært et bindende krav fra de ansatte. Styret vil takke de ansatte for en stor og engasjert arbeidsinnsats.

Regnskapet for 2023 er basert på at Norsk Bane AS vil fortsette arbeidet sitt i 2024.

10. 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 og et stort engasjement.

Ved generalforsamlinga i 2023 ble det valgt fem kvinnelige og fire mannlige styremedlemmer. Reiseaktivitet til ansatte og styret har påført det ytre miljøet påkjenninger i form av forurensing fra transportmidler. Andre påkjenninger er ikke registrerte.

Styret hadde 6 styremøter i 2023, av disse var ett i Oslo og fem som videomøte på Teams. Det har vært mye kommunikasjon på mail og telefon i tillegg til dette.

Ansatte

Norsk Bane AS hadde to ansatte i full stilling i 2023: Daglig leder Jørg Westermann og kommunikasjonssjef Thor W. Bjørlo.

Aksjonærer

Ved utgangen av 2023 hadde Norsk Bane AS 337 aksjonærer og en aksjekapital på kr 10 159 000. Det svarer til et innskudd på kr 30 145 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 26.06.2023

Norsk Bane AS hadde ordinær generalforsamling 26.06.2023. Det ble gjennomført som videomøte på Teams. Generalforsamlingen gjorde følgende valg:

Styret

Jostein Soland, Stavanger (ny), Bente Lund Jacobsen, Ålesund (ny), Ketil Birkeland Daatland, Bergen (ny), Jan Ludvig Andreassen, Oslo (gjenvalg), Gunhild Moe, Suldal (gjenvalg), Heidi Bjerga, Sandnes (ikke på valg), Renate Nedregård, Bergen (ikke på valg), Tove Mette Bjørkmo, Sortland (ikke på valg), Stian Hauge, Kviteseid (ikke på valg).

Leiar: Jostein Soland (1 år).

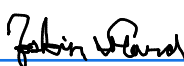
Nestleiar: Jan Ludvig Andreassen (1 år)

Kjell Stundal ble takket for en stor innsats som styreleder i hele 25 år.

Valkomité 2023: Asbjørn Birkeland, Beate Marie Dahl Eide og Kjell Stundal. Leder: Asbjørn Birkeland

Revisor: Deloitte Haugesund

Norsk Bane AS
Ålesund, 01.02.2024


Jostein Soland (3. jun., 2024 20:19 GMT+2)

Jostein Soland
styreleder


Jan Ludvig Andreassen (30. mai, 2024 08:06 GMT+2)

Jan Ludvig Andreassen
nestleder



Bente Lund Jacobsen
styremedlem


Renate Nedregård (4. jun., 2024 18:13 GMT+2)

Renate Nedregård
styremedlem


Gunhild Moe (3. jun., 2024 10:27 GMT+2)

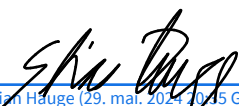
Gunhild Moe
styremedlem



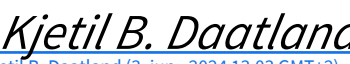
Tove Mette Bjørkmo
styremedlem


Heidi Bjerga (29. mai, 2024 20:57 GMT+2)

Heidi Bjerga
styremedlem


Stian Hauge (29. mai, 2024 20:45 GMT+2)

Stian Hauge
styremedlem


Kjetil B. Daatland (3. jun., 2024 13:03 GMT+2)

Kjetil Birkeland Daatland
styremedlem



Jørg Westermann
daglig leder

ÅrsmeldingNB2023

Endelig revisjonsrapport

2024-06-04

Opprettet:	2024-05-29
Av:	Jørg Westermann (jw@norskbane.no)
Status:	Signert
Transaksjons-ID:	CBJCHBCAABAAJ9i4VFPoMoDIC9cDobqKvstIAoWBv3KR

"ÅrsmeldingNB2023"-historikk

-  Dokument opprettet av Jørg Westermann (jw@norskbane.no)
2024-05-29 - 18:05:25 GMT
-  Dokument sendt via e-post til Jostein Soland (jostein.soland@lyse.net) for signering
2024-05-29 - 18:11:35 GMT
-  Dokument sendt via e-post til Jan Ludvig Andreassen (jla@eika.no) for signering
2024-05-29 - 18:11:36 GMT
-  Dokument sendt via e-post til bkljacobsen@gmail.com for signering
2024-05-29 - 18:11:36 GMT
-  Dokument sendt via e-post til Heidi Bjerga (heidi.bjerga@lyse.net) for signering
2024-05-29 - 18:11:36 GMT
-  Dokument sendt via e-post til Gunhild Moe (gunhildmoe@gmail.com) for signering
2024-05-29 - 18:11:36 GMT
-  Dokument sendt via e-post til Stian Hauge (stian0haug@gmail.com) for signering
2024-05-29 - 18:11:36 GMT
-  Dokument sendt via e-post til Kjetil B. Daatland (kjetil.daatland@pwc.com) for signering
2024-05-29 - 18:11:36 GMT
-  Dokument sendt via e-post til Renate Nedregård (renatenedregard@gmail.com) for signering
2024-05-29 - 18:11:37 GMT
-  Dokument sendt via e-post til Tove Mette Bjørkmo (tove.bjorkmo@arbeiderpartiet.no) for signering
2024-05-29 - 18:11:37 GMT
-  Dokument sendt via e-post til Jørg Westermann (jw@norskbane.no) for signering
2024-05-29 - 18:11:37 GMT

 E-postmelding vist av Tove Mette Bjørkmo (tove.bjorkmo@arbeiderpartiet.no)

2024-05-29 - 18:22:01 GMT

 E-postmelding vist av Stian Hauge (stian0haug@gmail.com)

2024-05-29 - 18:32:11 GMT

 Dokument e-signert av Stian Hauge (stian0haug@gmail.com)

Signaturdato: 2024-05-29 - 18:35:14 GMT - Tidskilde: server

 Dokument e-signert av Jørg Westermann (jw@norskbane.no)

E-signatur lagret av Jørg Westermann (jw@norskbane.no)

Signaturdato: 2024-05-29 - 18:43:14 GMT - Tidskilde: server

 E-postmelding vist av Heidi Bjerga (heidi.bjerga@lyse.net)

2024-05-29 - 18:54:28 GMT

 Dokument e-signert av Heidi Bjerga (heidi.bjerga@lyse.net)

Signaturdato: 2024-05-29 - 18:57:37 GMT - Tidskilde: server

 Dokument e-signert av Tove Mette Bjørkmo (tove.bjorkmo@arbeiderpartiet.no)

Signaturdato: 2024-05-29 - 19:52:54 GMT - Tidskilde: server- Signatur skannet fra enhet med telefonnummer XXXXXX1142

 E-postmelding vist av Jan Ludvig Andreassen (jla@eika.no)

2024-05-30 - 06:05:31 GMT

 Dokument e-signert av Jan Ludvig Andreassen (jla@eika.no)

Signaturdato: 2024-05-30 - 06:06:30 GMT - Tidskilde: server

 E-postmelding vist av bkljacobsen@gmail.com

2024-05-30 - 06:46:21 GMT

 Underskriver bkljacobsen@gmail.com oppga navn ved signering som Bente Lund Jacobsen

2024-05-30 - 06:56:16 GMT

 Dokument e-signert av Bente Lund Jacobsen (bkljacobsen@gmail.com)

Signaturdato: 2024-05-30 - 06:56:18 GMT - Tidskilde: server- Signatur skannet fra enhet med telefonnummer XXXXXX8288

 E-postmelding vist av Gunhild Moe (gunhildmoe@gmail.com)

2024-06-03 - 08:26:39 GMT

 Dokument e-signert av Gunhild Moe (gunhildmoe@gmail.com)

Signaturdato: 2024-06-03 - 08:27:14 GMT - Tidskilde: server

 E-postmelding vist av Jostein Soland (jostein.soland@lyse.net)

2024-06-03 - 08:39:12 GMT

 E-postmelding vist av Kjetil B. Daatland (kjetil.daatland@pwc.com)

2024-06-03 - 11:03:10 GMT

 Dokument e-signert av Kjetil B. Daatland (kjetil.daatland@pwc.com)

Signaturdato: 2024-06-03 - 11:03:47 GMT - Tidskilde: server

 Dokument e-signert av Jostein Soland (jostein.soland@lyse.net)

Signaturdato: 2024-06-03 - 18:19:35 GMT - Tidskilde: server

 E-postmelding vist av Renate Nedregård (renatenedregard@gmail.com)

2024-06-04 - 16:13:02 GMT

 Dokument e-signert av Renate Nedregård (renatenedregard@gmail.com)

Signaturdato: 2024-06-04 - 16:13:32 GMT - Tidskilde: server

 Avtale fullført.

2024-06-04 - 16:13:32 GMT

Til generalforsamlingen i Norsk Bane AS

UAVHENGIG REVISORS BERETNING

Konklusjon

Vi har revidert årsregnskapet for Norsk Bane AS som består av balanse per 31. desember 2023, resultatregnskap for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening

- oppfyller årsregnskapet gjeldende lovkrav, og
- gir årsregnskapet et rettviseende bilde av selskapets finansielle stilling per 31. desember 2023 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 International Standards on Auditing (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet nedenfor under *Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet*. Vi er uavhengige av selskapet i samsvar med kravene i relevante lover og forskrifter i Norge og International Code of Ethics for Professional Accountants (inkludert internasjonale uavhengighetsstandarder) utstedt av International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA-reglene), og vi har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Innhentet revisjonsbevis er etter vår vurdering tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Ledelsens ansvar for årsregnskapet

Styret og daglig leder (ledelsen) er ansvarlige for å utarbeide årsregnskapet og 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 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 ISA-ene, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon er å anse som vesentlig dersom den enkeltvis eller samlet med rimelighet kan forventes å påvirke de økonomiske beslutningene som brukerne foretar på grunnlag av årsregnskapet.

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

- identifiserer og vurderer vi risikoen for vesentlig feilinformasjon i årsregnskapet, 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 intern kontroll som er relevant for revisjonen, for å utforme revisjonshandlingene 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 om ledelsens bruk av fortsatt drift-forutsetningen er hensiktsmessig, og, basert på innhentede revisjonsbevis, 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 årsregnskapet, eller, dersom slike tilleggsopplysninger ikke er tilstrekkelige, at vi modifierer vår konklusjon. Våre konklusjoner er basert på revisjonsbevis innhentet frem til datoen for revisjonsberetningen. Etterfølgende hendelser eller forhold kan imidlertid medføre at selskapet ikke kan fortsette driften.
- evaluerer vi den samlede presentasjonen, strukturen og innholdet i årsregnskapet, inkludert tilleggsopplysningene, og hvorvidt årsregnskapet gir uttrykk for de underliggende transaksjonene og hendelsene på en måte som gir et rettviseende bilde.

Vi kommuniserer med styret blant annet om det planlagte innholdet i og tidspunkt for revisjonsarbeidet og eventuelle vesentlige funn i revisjonen, herunder vesentlige svakheter i intern kontroll som vi avdekker gjennom revisjonen.

Haugesund, 05. juni 2024
Deloitte AS

Else Holst-Larsen
statsautorisert revisor
(elektronisk signert)

Uavhengig revisors beretning

Name

Holst-Larsen, Else

Date

2024-06-05

Identification

 bankID™ Holst-Larsen, Else



This document contains electronic signatures using EU-compliant PAdES - PDF
Advanced Electronic Signatures (Regulation (EU) No 910/2014 (eIDAS))