

Norsk Bane AS

Resultatrekneskap

Note		2024	2023
	<i>Driftsinntekter og driftskostnader</i>		
2	Salsinntekter	3.135.402	6.849.796
	Sum driftsinntekter	3.135.402	6.849.796
4	Lønskostnader m.m.	2.092.805	2.446.401
4	Annan driftskostnad	1.102.738	4.164.430
	Sum driftskostnader	3.195.542	6.610.831
	Driftsresultat	-60.140	238.965
	Renteinntekt	115.818	44.942
	Resultat av finansposter	115.818	44.942
	Resultat før skattekostnad	55.678	283.907
3	Skattekostnad	0	0
	<i>Årsoverskot / årsunderskot</i>	55.678	283.907
	<i>Overføringer</i>		
	Overført til dekning av udekt tap	55.678	283.907
	Sum overføringer	55.678	283.907

Norsk Bane AS

Balanse

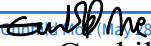
Note		2024	2023
	<i>Eigendelar</i>		
	Anleggsmidler		
3	Utsett skatteforemon	<u>0</u>	<u>0</u>
	Sum immaterielle eigendelar	<u>0</u>	<u>0</u>
	Sum anleggsmidler	<u>0</u>	<u>0</u>
	Omløpsmidlar		
	Kundefordringar	87.500	0
	Bankinnskot, kontantar o.l.	<u>2.043.081</u>	<u>4.242.326</u>
	Sum omløpsmidlar	<u>2.130.581</u>	<u>4.242.326</u>
	<i>Sum eigendelar</i>	<u>2.130.581</u>	<u>4.242.326</u>

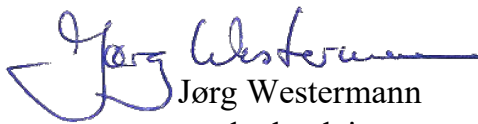
Norsk Bane AS

Balanse

Note	2024	2023
Eigenkapital og gjeld		
Innskoten eigenkapital		
Aksjekapital, registrert kapital	10.159.000	10.159.000
Eigne aksjar	-56.000	-11.000
Sum innskoten eigenkapital	10.103.000	10.148.000
Opptent eigenkapital		
Annan eigenkapital	-9.648.301	-9.748.979
Sum opptent eigenkapital	-9.648.301	-9.748.979
1 Sum eigenkapital	454.699	399.021
Gjeld		
Kortsiktig gjeld		
Leverandørgjeld	0	678.990
Skattetrekk og andre trekk	27.854	24.603
Forskot frå kundar	1.170.557	2.437.011
Anna kortsiktig gjeld	477.471	702.701
Sum kortsiktig gjeld	1.675.882	3.843.305
Sum gjeld og eigenkapital	2.130.581	4.242.326

Ålesund, 25.05.2025

 Jan andreasen (May 27, 2025 13:37 GMT+2) Jan Ludvig Andreassen fungerande styreleiar	 Heidi Bjerga (May 28, 2025 13:28 GMT+2) Heidi Bjerga styremedlem	 Bente Lund Jacobsen (Jun 1, 2025 14:38 GMT+2) Bente L. Jacobsen styremedlem	 Gunhild Moe (May 28, 2025 21:06 GMT+2) Gunhild Moe styremedlem
 Nils Johan Svalastog Garnes (May 28, 2025 17:09 GMT+2) Nils Johan Svalastog Garnes styremedlem	 Tove Mette Bjørkmo (Jun 1, 2025 14:46 GMT+2) Tove Mette Bjørkmo styremedlem	 Renate Nedregård (May 28, 2025 15:54 GMT+2) Renate Nedregård styremedlem	


Jørg Westermann
 dagleg leiar

Norsk Bane AS

Noter til rekneskapen for 2024

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 tenesta, 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 2024	10.159.000	-11.000	0	-9.748.979	399.021
<u>Endring i eigenkapitalen i året:</u>					
Årsresultat	0	-45.000	0	100.678	55.678
Eigenkapital 31. desember 2024	10.159.000	-56.000	0	-9.648.301	454.699

Aksjekapitalen i selskapet pr. 31.12.2024 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 2024

Eigarstruktur

Dei største aksjonærane i selskapet pr. 31.12.2024 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 2024 var eigenkapitalen til Norsk Bane AS mindre enn 50 % av aksjekapitalen. Det var òg tilfellet ved utgangen av året, men eigenkapitalen aukar framleis etter fire-doblinga frå 2022 til 2023. 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 3.135.402 i 2024 utgjorde godtgjersla for Norsk Bane AS sine tenester til Lyntogfora kr 1.801.855 (58 %), tilskota til ei ny og oppdatert utgreiing om Vestlandsbanen over Haukeli 1.266.455 (40 %) og andre oppdrag, refusjonar, tilskot og gåver kr 67.092 (2 %). Av dei ubrukte tilskota til utgreiinga om Vestlandsbanen som per 31.12.2023 var på kr 2.437.011, blei kr 859.480 brukte i 2024 til honorar til konsulentselskapet Sener, reiser og eksterne tenester, og kr 406.975 i honorar for Norsk Bane AS sitt arbeid med tilrettelegging og oppfølging av utgreiingsarbeidet og av tekstmøtjinga til norsk. Den resterande summen på kr 1.170.557 er overført til bruk i 2025.

Norsk Bane AS

Noter til rekneskapen for 2024

Note 3 – skattekostnad

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

Betalbar skatt	0
Kalkulert endring utsett skatt, 22 %	-12.249
Total skattekostnad i år	0

Utsett skatt	31.12.2024	31.12.2023	Endring
Netto grunnlag	-10.052.117	-10.107.795	55.678
Estimert skatteføremon ved ev. driftsoverskot i påfølgjande år, med skattesats i parentes	2.211.466 (22 %)	2.223.715 (22 %)	-12.249

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

Lønnskostnadene består av følgjande postar:

Lønnskostnader	2024	2023
Løn, pensjon, fri telefon og skattepl. bil- og kostgodtgj.	1.659.189	2.039.086
Folketrygdavgift	258.616	287.511
Sum lønnskostnader	1.917.805	2.326.597

Norsk Bane AS hadde to fast tilsette i 2024.

Ytingar til leiande personar	Dagleg leiar	Styret
Løn, fri telefon, skattepl. bil- og kostgodtgj. og etterbt. tidl. år	939.099	
Godtgjersle		175.000

Revisor

Det er kostnadsført eit revisjonshonorar på kr 16.816 i 2024.

RekneskapNB_2024

Final Audit Report

2025-06-01

Created:	2025-05-27
By:	Jørg Westermann (jw@norskban.no)
Status:	Signed
Transaction ID:	CBJCHBCAABAAmqv_pXw1u7m3puiO_VZYI83PhuqjA13w

"RekneskapNB_2024" History

 Document created by Jørg Westermann (jw@norskban.no)
2025-05-27 - 11:10:48 AM GMT

 Document emailed to jla@eika.no for signature
2025-05-27 - 11:15:48 AM GMT

 Email viewed by jla@eika.no
2025-05-27 - 11:24:40 AM GMT

 Signer jla@eika.no entered name at signing as Jan andreassen
2025-05-27 - 11:37:25 AM GMT

 Document e-signed by Jan andreassen (jla@eika.no)
Signature Date: 2025-05-27 - 11:37:27 AM GMT - Time Source: server

 Document emailed to heidibjerga@gmail.com for signature
2025-05-27 - 11:37:29 AM GMT

 Email viewed by heidibjerga@gmail.com
2025-05-28 - 11:27:59 AM GMT

 Signer heidibjerga@gmail.com entered name at signing as Heidi Bjerga
2025-05-28 - 11:28:48 AM GMT

 Document e-signed by Heidi Bjerga (heidibjerga@gmail.com)
Signature Date: 2025-05-28 - 11:28:50 AM GMT - Time Source: server

 Document emailed to Renate Nedregård (renatenedregard@gmail.com) for signature
2025-05-28 - 11:28:53 AM GMT

 Email viewed by Renate Nedregård (renatenedregard@gmail.com)
2025-05-28 - 1:54:14 PM GMT

 Document e-signed by Renate Nedregård (renatenedregard@gmail.com)

Signature Date: 2025-05-28 - 1:54:41 PM GMT - Time Source: server

 Document emailed to njaadd@gmail.com for signature

2025-05-28 - 1:54:43 PM GMT

 Email viewed by njaadd@gmail.com

2025-05-28 - 3:09:26 PM GMT

 Signer njaadd@gmail.com entered name at signing as Nils Johan Svalastog Garnes

2025-05-28 - 3:09:57 PM GMT

 Document e-signed by Nils Johan Svalastog Garnes (njaadd@gmail.com)

Signature Date: 2025-05-28 - 3:09:59 PM GMT - Time Source: server

 Document emailed to gunhildmoe@gmail.com for signature

2025-05-28 - 3:10:02 PM GMT

 Email viewed by gunhildmoe@gmail.com

2025-05-28 - 7:05:55 PM GMT

 Signer gunhildmoe@gmail.com entered name at signing as Gunhild Moe

2025-05-28 - 7:06:21 PM GMT

 Document e-signed by Gunhild Moe (gunhildmoe@gmail.com)

Signature Date: 2025-05-28 - 7:06:23 PM GMT - Time Source: server

 Document emailed to bljacobsen@gmail.com for signature

2025-05-28 - 7:06:26 PM GMT

 Jørg Westermann (jw@norskbane.no) replaced signer bljacobsen@gmail.com with Bente Lund Jacobsen (bljacobsen@gmail.com)

2025-06-01 - 12:32:41 PM GMT

 Document emailed to Bente Lund Jacobsen (bljacobsen@gmail.com) for signature

2025-06-01 - 12:32:42 PM GMT

 Jørg Westermann (jw@norskbane.no) replaced signer bljacobsen@gmail.com with Bente Lund Jacobsen (bkljacobsen@gmail.com)

2025-06-01 - 12:34:28 PM GMT

 Document emailed to Bente Lund Jacobsen (bkljacobsen@gmail.com) for signature

2025-06-01 - 12:34:29 PM GMT

 Email viewed by Bente Lund Jacobsen (bkljacobsen@gmail.com)

2025-06-01 - 12:37:54 PM GMT

Årsmelding 2024 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 57,7 % av aksjekapitalen. I tillegg har selskapet 18 andre offentlige og 310 private eiere. Offentlige eiere står for 72,4 % av aksjekapitalen. 14 av de private aksjonærene har aksjer for minst kr 50 000 hver.

I det følgende gir vi et kort sammendrag om arbeidet i 2024:

2. 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.

3. Ny og oppdatert utredning om Vestlandsbanen over Haukeli. Et viktig pilotprosjekt for hele Norge.

Som kjent engasjerte Norsk Bane i 2008 Deutsche Bahn International (DBI) til en utredning om mulige høyhastighetsbaner i Norge. DBI anbefalte høyhastighetsbaner i 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 at frakt- og billettinntekter ville dekke både drift og vedlikehold av tog og baner og nedbetaling av investeringene i løpet av 30 år.

Jernbaneverket valgte i sin oppfølgende utredning bl.a. å utelate godstrafikken, mesteparten av regionaltrafikken og regnet med at under 45 % av flypassasjerene ville velge lyntog. Det påvirket selvsagt både klimaeffekter og lønnsomhet i deres utredning, og et negativt inntrykk fra denne fikk dessverre satt seg hos mange. Uansett er begge utredningene er nå over 10 år gamle, og Norsk Bane ønsket en ny og oppdatert utredning fra et nytt og svært kompetent internasjonalt selskap.

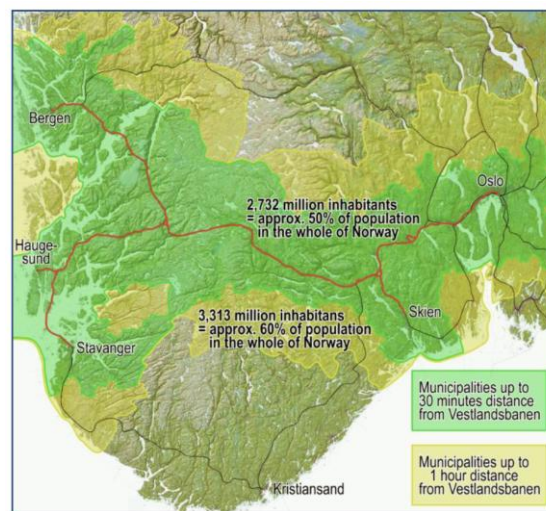
Norsk Bane engasjerte høsten 2023 det spanske konsulentselskapet *Sener*¹ for en ny og oppdatert utredning av i første omgang Vestlandsbanen over Haukeli. Her var det flere som hadde signalisert interesse for å være med i finansieringen av en slik utredning. Om resultatene fra denne utredningen blir positive, vil det danne et godt grunnlag for oppfølgende utredninger, også for andre strekninger. Det er ønske om etter hvert å kunne utvikle et nasjonalt nett av høyhastighetsbaner, knyttet til Norden og Europa, slik det for eksempel skjedde i Spania etter åpningen av den første strekningen Madrid – Sevilla i 1992. Vestlandsbanen via Haukeli vil kunne bli en norsk pilotstrekning i en slik utvikling, samtidig som forankringen i en nasjonal satsing også vil kunne bidra til å styrke den politiske oppslutningen og arbeidet for saken.

¹ Målt etter global omsetning, var *Sener* i 2021 blant de 20 største europeiske selskapene innen ingeniørfaglige konsulenttenester. Selskapet arbeider også med miljøteknologi, romfart og forsvar i tillegg til infrastruktur og drift for fly, biler, skip og tog. Spania har i løpet av vel 30 år bygd nesten 400 mil med høyfartsbaner, det nest største nettet av høyfartsbaner i verden (etter Kina). *Sener* har medvirket i nesten alle prosjektene, i tillegg til prosjekt i flere andre land. Se evt. mer om dette i årsmeldingen for 2023.

Utredningen til Sener skulle opprinnelig bli fullført i 2024, men leveransen av sluttrapporten har blitt utsatt pga. omfattende arbeid med transportmodeller, kvalitetssikringer m.m., som har krevd en del ekstra tid. Den ventes nå like etter sommeren 2025. Selv om vi svært gjerne skulle hatt utredningen tidligere, er det trolig likevel viktigst med tid til en så god og grundig utredning som mulig på dette stadiet.

Imidlertid ble fire innledende delrapporter publisert i november 2024 som hovedoppslag på www.norskbane.no. Særlig i de to om "Overordnede mål" og "Kartlegging og beskrivelse av området for studien" finner man allerede veldig mye interessant og lett tilgjengelig stoff, som at:

- Flystrekningene Oslo – Trondheim, Oslo – Bergen og Oslo – Stavanger var de hhv. 3., 4. og 9. mest trafikkerte i Europa i 2022. Og hvis man ser bort fra de flystrekningene som gikk over hav (til Mallorca, Catania, Tenerife og Gran Canaria, hvor jernbane ikke er mulig), og ser bare på flyruter over land, er disse norske flyrutene hhv. på 1., 2. og 5. plass over listen over de meste trafikkerte flyrutene i Europa i 2022.
- Halvparten av Norges befolkning bor mindre enn omtrent 30 minutt fra en av de 31 planlagte stasjonene i banenettverket Vestlandsbanen.
- I Vestlandsbanen inngår en ny jernbanetunnel i Oslo og en dobbeltsporet bane Oslo – Drammen. Denne delstrekningen vil ha meget stor betydning for all togtrafikk vest og sørvest for Oslo.



Figur 3: Antall innbyggere i influensområdet til Vestlandsbanen

Vi er glade for at Sener også har understreket de positive distriktspolitiske virkningene banene vil ha, bl.a. slik i rapporten «Overordnede mål»: «Det er et viktig mål å bidra til rask og effektiv transport mellom ulike deler av landet og større byer, men også til og fra andre områder langs banen. Dette vil stimulere bosetting og næringsutvikling langs hele linjen, avlaste presset på de store byene og bidra til en balansert utvikling av landet.»

Presentasjonen av hele utredningen vil bli en viktig anledning til å sette nytt lys på hele saken, konsolidere arbeidet faglig og politisk, rekruttere nye deltakere til lyntogfora, og danne grunnlag for videre utvikling av Norsk Bane. Vi legger derfor opp til presentasjoner for Stortinget, departementet, kommuner, fylkeskommuner og ulikeorganisasjoner, og vil arrangere åpne møter når den tid kommer. Positive resultat fra Sener-utgreiinga vil trolig være ekstra interessant også sett i lys av alle problemene med jernbanen i Norge i dag.

Vi minner her også om at DBI beregnet en persontrafikk på 5,14 mrd. pkm per år for Vestlandsbanen, og 4,87 mrd. pkm per år for Oslo – Trondheim/Ålesund. For hver av disse banene utgjør det mer persontrafikk enn i hele det nåværende norske jernbanenettet, som hadde et transportarbeid på 3,7 mrd. pkm i 2019 (før covid) og 3,5 mrd. pkm i 2023. Sener ser ut til å konkludere med en persontogtrafikk på rundt 5 mrd. pkm per år for Vestlandsbanen, noe som ville bekrefte et stort trafikspotensial også i internasjonal sammenligning. Det ville også kunne gi svært høye årlige driftsinntekter².

Norsk Bane har lagt ned mye arbeid med å bistå Sener med bl.a. tips om informasjonskilder, spørsmål, kommentarer og innspill til det videre arbeidet, ofte med detaljerte notat. I 2024 var Jørg Westermann fire ganger i Spania, og Sener har vært to ganger på arbeidsmøter i Norge. Det har vært en konstruktiv dialog om et krevende arbeid med høy detaljering.

² En gjennomsnittlig billettinntekt på f.eks. 2 kr per pkm, vil med 5 mrd. pkm gi en årsinntekt fra persontogtrafikken på 10 mrd. kroner, med gjennomsnittlig billettpris Oslo–Bergen (ca. 410 km) og Oslo – Stavanger (ca. 430 km) på ca. 820 kr – 860 kr per tur, med lavpris noe billigere og normalpris noe dyrere. I tillegg kommer inntekter fra godstogtrafikken.

4. Høringsuttalelsen til rapporten fra Klimautvalget 20250

[Klimautvalget 2050](#) sin rapport hadde høringsfrist 28.02.2024. Etter bistand fra Norsk Bane AS leverte Lyntogfora en grundig høringsuttalelse, som vi tror er interessant lesning for alle miljø- og jernbaneinteresserte. Den kan lastes ned fra [facebooksidene til Lyntogets Venner](#) eller ved å gå til «Lyntogforum» på [regjeringens samleside for alle høringsuttalelsene](#). Høringsuttalelsen fra Besteforeldrenes klimaaksjon (BKA) omhandler også høyhastighetsbaner.

I en ellers god og viktig klimarapport, er det synd å se hvordan jernbane er i blindsonen i norsk klimadebatt, mens den er i sentrum hos bl.a. EU og IEA. Det er i Norge, inkl. store deler av miljøbevegelsen, også en helt urealistisk forestilling om hva som er mulig å få til av trafikkoverføring fra fly, bil og trailer til dagens baner. Eksisterende spor har verken den kapasiteten eller attraktiviteten som er nødvendig. Det er heller ikke mulig å bruke noe av dagens baner ved «oppgradering» til dobbeltspor, da det i realiteten alltid er nybygging. Uttalelsene til både Lyntogforum og BKA tar opp dette.

5. Nasjonal transportplan 2025 – 2036

Lyntogfora leverte 03.07.2023 en omfattende felles høringsuttalelse, «[En ny samferdselspolitikk for en ny tid. Få fart på Norge og det grønne skiftet med høyfartsbaner](#)», til etatenes forslag til ny NTP. Til Stortingets høring våren 2024 leverte Norsk Bane høringsuttalelsen «[Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050 med moderne jernbane](#).» BKA og For Jernbane sine høringsuttalelser tar også opp høyhastighetsbaner.

Det ble ikke noe flertallsvedtak om høyhastighetsbaner i ny NTP, men V, SV, MDG og Rødt har med høyhastighetsbaner i sine alternative forslag. V og SV gikk også sammen om en merknad der de ber regjeringen komme med en ny høyhastighetsutredning i løpet av første seksårsperiode. Merknaden fikk imidlertid ikke flertall. Derimot vil Stortinget og mange andre kunne få ny og detaljert kunnskap så snart utredningen fra Sener er fullført.

6. Høringsinnspill til statsbudsjettet for 2025

På vegne av Lyntogfora deltok Norsk Banes Thor Bjørlo under Stortingets Transport- og kommunikasjonskomite sin [muntlige høring](#) om Statsbudsjettet for 2025. Det skriftlige høringsinnspillet kan lastes ned her: [Klima- og transportpolitikken trenger konkurransedyktige jernbaner](#)

7. Tiltaksplan for villreinen på Dovrefjell. Traséplanen for høyhastighetsbanen går i tunnel under reintrekk.

Statsforvalterne i Trøndelag og Innlandet har i «Tiltaksplan for villreinen på Dovrefjell» foreslått at vei og jernbane legges i tunnel for slik å kunne «gjenopprette trekk mellom Knutshø og Snøhetta villreinområder. Tilsvarende vil tunnel ved Fokstua åpne trekk mellom Snøhetta og Rondane villreinområder». I epost til statsforvalterne har vi gjort dem oppmerksom på at det for en framtidig høyhastighetsbane Oslo – Trondheim/Ålesund allerede foreligger et detaljert traséforslag for jernbane i tunnel nettopp i de områdene på Dovrefjell som de her peker på. Illustrasjoner på dette ble vedlagt. Dette er for øvrig også et godt eksempel på at ny trasé ofte kan bety vesentlig bedre miljømessige løsninger enn å flikke på gamle traseer, selv om mange ofte tror det motsatte.

Traséen for Vestlandsbanen har heller ingen konflikt med reintrekk. Traséen er planlagt med en knapt 30 km lang tunnel under høyfjellet vest for Haukeligrend.

8. Notat som viser at bredde for dobbeltsporet jernbane i praksis er lik for 200 – 300 km/t, og andre notat.

På oppdrag fra Lyntogforum utarbeidet Norsk Bane et notat om bredden for dobbeltspor dimensjonert for ulike fartsnivåer. Notatet viser at bredden er praktisk talt den samme, selv om vi møter forestillinger om det motsatte. Av en samlet bredde på 13 – 15 meter for et dobbeltspor, er det snakk om 10 cm forskjell i bredde mellom høyhastighetsbaner for inntil 300 km/t og baner for 200 km/t, slik Bane NOR planlegger f.eks, for Arna – Stanghelle. Notatet [kan lastes ned her](#), sammen med et annet notat om kapasitet på dobbeltsporet jernbane i forhold til vei og et notat om jernbanens energieffektivitet.

9. Valget i 2025

Norsk Bane og representanter for de politiske partiene som er med i lyntogfora, har i 2024 og starten av 2025 søkt å bidra med informasjon til en del av prosessene som gjelder valgprogrammet til ulike politiske partier. Det ville her selvsagt vært en fordel om Sener-utredningen var ferdig i god tid før landsmøtesesongen. Men partiene må likevel kunne forholde seg også til ny informasjon som kommer i etterkant av landsmøtene, både før valget i 2025 og i kommende stortingsperiode.

10. Nord-Norgebanen som del av et nasjonalt høyhastighetsnett i flerbrukskonsept

Vi mener at en framtidig Nord-Norgebane bør planlegges som en del av et nasjonalt høyhastighetsnett i flerbrukskonsept for langdistanse-, regional- og godstrafikk. Det vil da være mulig å komme ned i vel 6 ½ times reisetid Oslo – Tromsø. Norsk Bane har derfor støttet en slik måte å tenke utvikling av en Nord-Norgebane på, og bl.a. vist til nær 5 millioner innenriks flyreisende til/fra/i Nord-Norge per år. Videre utredninger av Nord-Norgebanen må ta med slike perspektiver i vurderingene, noe dessverre Jernbanedirektoratets KVVU ikke gjorde, jf. også vår faglige vurdering av denne, på oppdrag av Troms og Finnmark fylkeskommune i november 2023.³

I dette perspektivet er det også interessant å sammenligne med Spania. De åpnet sin første høyhastighetsbane, Madrid – Sevilla, i 1992. Vel 30 år etter har de bygd et nasjonalt nett med nesten 400 mil høyhastighetsbaner, og utvider stadig. Et nasjonalt nett i Norge, inkludert helt til Tromsø og til grensen mot Sverige i retning Stockholm og Göteborg, vil til sammenligning bli på ca. 320 mil.

11. Orientering fra Bane NOR om deres planer for Dovre- og Gjøvik- og Raumabanen

01.10.2024 inviterte Lyntogforum Gudbrandsdalen/Mjøsa Bane NOR v/Ingunn Skaufel, prosjektsjef for Utbygging Midt, for å orientere om planene deres for banene gjennom Innlandet. Skaufel viste til at kapasiteten på Dovrebanen allerede er sprengt, og det er lagt opp til forlengelse av kryssningsspor for 650 meter lange godstog, noe som vil øke kapasiteten noe. Foreløpig jobbet de med planer for bedre kryssningsspor på Brumunddal, Moelv og Dallerud, men var ikke kommet langt i arbeidet. Kryssningsspor nordover hadde de ikke sett på ennå, og visste ikke når og hvilke det blir.

Forumet summerte opp at det var lite konkrete planer som forelå. Lyntogforum poengterte også at i stedet for å tenke bare kryssningsspor, kan det være mer rasjonelt å bygge dobbeltsporparseller (jf. også leder og nestleders leserinnlegg om dette 11.09. i media-oversikten). Og at fra Deutsche Bahn Internationals utredning i 2012 foreligger det allerede detaljerte planer for dette, og som kan danne grunnlag for en oppdatering.

12. Muligheter for parsellvis utbygging av høyhastighetsbanene

Lyntogfora og Norsk Bane har ved flere anledninger tatt opp mulighetene for parsellvis utbygging av høyhastighetsbanene. Selv om det vil være mest rasjonelt å realisere lange, sammenhengende strekninger som ett prosjekt, vil det også kunne være hensiktsmessig å bygge nye dobbeltsporparseller på eksisterende baner, og langt mer rasjonelt enn å flikke på dagens baner med ekstra kryssningsspor. Sistnevnte tiltak koster ofte milliardbeløp, men vil likevel ikke kunne utvikles videre til en konkurransedyktig bane. Vi ser flere muligheter for en parsellvis utbygging av f.eks. Dovresambandet og deler av Vestlandsbanen, men det må skje innenfor en gjennomtenkt, helhetlig plan for en funksjonell bane.

13. Media og nyhetsoppslag

Det er 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. Norsk Bane og Lyntogfora bidrar også jevnlig med informasjon og notat via aktuelle kontakter.

³ <https://www.norskbane.no/aktuelt/faglig-vurdering-av-kvu-nord-norgebanen/>

I 2024 har det vært mange aktuelle innlegg, artikler og kronikker i media. Som vedlegg følger her et interessant utvalg, med utdrag av noen av poengene og kommentarer til noen av oppslagene. Mange oppslag er dessverre knyttet til kriser og sprengt kapasitet på jernbanen. Dette understreker etter vår mening viktigheten av å snarest mulig å komme i gang med realiseringen av et moderne nasjonalt jernbanenett.

Vi blir jevnlig kontaktet av folk som skriver innlegg og hjelper dem med informasjon og innspill til deres tekster. Av innlegg vi har bidratt til som sekretariat for Lyntogfora, vil vi peke på (mer utdrag fra disse i vedlegget):

11.09.2024 Gudbrandsdalen/Dagningen (og i HA), [Framtidsrettet satsning på Dovrebanen nå](#), v/ Thomas Hisdal Eriksen og Harald Aulie, leder og nestleder Lyntogforum Gudbrandsdalen/Mjøsa.

28.09.2024, Sunnmørsposten [Gir ikke opp kampen om raske tog](#) «Ja til bærekraftig transport til fylket. Ja til større del av transportmidlene», sier Lyntogforum Møre og Romsdal i kronikken.

08.11.2024, Sunnmørsposten. [Ikke marked for lyntog i Norge?](#) Å avvise at det finnes grunnlag for lyntog i Norge er ganske fjernt fra virkeligheten, skriver Anders Lindbeck og Thor W. Bjørlo.

26.11.2024 i Stavanger Aftenblad om [Blir du med og tenker litt større om lyntog, Støre?](#), kronikk ved ledere og sekretær i Lyntogforum Vestlandsbanen

Det er også mye annet interessant i mediaoversikten, som f.eks. oppslaget 06.06.2024 med samferdselsministerens svar på Erling Wiborgs spørsmål om fylkesvis fordeling av samferdselsutbygginger de siste 15 år (79 % av nye jernbanekilometer til Østlandet) og 02.08.2024 i Railjournal.com om at spanske høyhastighetstog nå har en markedsandel på over 85 % av markedet for tog og fly på nesten alle korridorer. Se mer om disse, og andre oppslag i vedlegget.

14. Møter

Møteoversikten nedenfor inkluderer en lang rekke møter, men ikke møter i Lyntogfora, arbeidsmøter med Sener i Spania, styremøter eller andre interne møter.

04.01. Tore Dyrendal (MDG), leder av samferdsels- og byutviklingskomiteen i Trondheim, digitalt.

15.01. Innlegg og diskusjoner med flere organisasjoner på MDGs seminar om NTP, Stortinget

19.01. Gjermund Evanger, rådgiver i Troms fk, oppdatering etter høring KVV NN-banen, digitalt.

22.01. Anne Marie Sveipe, ny ordfører i Øyer, digitalt.

25.01. Orienteringsmøte for nyvalgt representant og vara for Møre og Romsdal fylke i Lyntogforum Møre og Romsdal, Anders Lindbeck (SV) og Jonas Maas Nilsen (MDG), Ålesund.

31.01. Erling Moe (V), varaordfører i Trondheim, digitalt.

09.02. Fylkesordfører i Innlandet Thomas Breen (Ap) og leder av samferdselsutvalget Iselin Vistekleiven (Ap), digitalt

09.02. Ordfører i Oppdal, Elisabeth Hals (V), digitalt

27.02. Statssekretær Cecilie Knibe Kroglund (Ap) og fagdirektør i Baneseksjonen Sara Brøngel Grimstad, Oslo, Samferdselsdepartementet

29.02. Varaordfører i Trondheim, Erling Moe (V), digitalt 12.03. Deltakelse på Jernbanekonferansen 2024.

19.03. Seniorgruppa i Ålesund Høyre

27.05. – 29.05. Arbeidsmøter i kombinasjon med rundreise sammen med Seners prosjektleder Salvador Sanchis Lopez langs store deler av traseen for Vestlandsbanen.,

15.06. Miljøpolitisk utvalg i SV. Norsk Bane og Naturvernforbundet var invitert til presentasjoner og drøftinger om videre utvikling av jernbanen i Norge.

27.08. Linda Parr, leder i BKA

11.09. Fungerende leder i Høyres bystyregruppe, Hilde Karlsen, sammen med fungerende ordfører i Stavanger kommune og leder i Lyntogforum Rogaland, Henrik Halleland.

11.09. Foredrag for Stavanger og Hafrsfjord Rotary, Stavanger.

01.10. Foredrag for Foreningen Norden i Alta

5. – 6.10. Innlegg på Samferdselskonferansen til SU i Rogaland og Vestland, samt deltakelse i paneldebatt sammen med andre innledere, Midtøya ved Hundsvåg i Stavanger kommune.

09.10. Jarle Gunnes og Marianne Langedal, rådgivere ved byrådsavdelingen for miljø, næring og samferdsel, Trondheim rådhus.

23.10. Innlegg på Transport- og kommunikasjonskomiteens høring om statsbudsjettet for 2025.

28.10. – 30.10. Norsk Bane har arbeidsmøter med prosjektleder Salvador Sanchis i Sener, i Oslo.

31.10. Deltakelse på Teamsmøte i regi av Troms fylkeskommune, der Marstrand gjennomgikk sin KS1 av KVVU-ene om Nord-Norgebanen og Transportløsninger i Nord-Norge og svarte på spørsmål.

04.11. Innlegg og deltakelse i debatt på åpent folkemøte på utestedet Storgata Camping i Tromsø, arrangert av Tromsøregionens interkommunale politiske råd og Troms fylkeskommune

I tillegg kommer til sammen 17 Teamsmøter i de fem lyntogfora, møter som også inkluderer mange prosesser for lokal, regional og nasjonal oppfølging. Thor Bjørlo deltok også i 5 møter i samferdselsgruppa til Besteforeldrenes klimaaksjon som medlem der.

15. Økonomi

Regnskapet for 2024 er gjort opp med et overskudd på kr 55 678, etter samla driftskostnader på kr 3 195 542, driftsinntekter på kr 3 135 402, og kr 115 818 i renteinntekter. Eigenkapitalen til Norsk Bane AS var kr 454 699 ved utgangen av 2024.

Det ble gjort lønnsreguleringer for de ansatte fra juli 2024, etter at det ikke hadde vært lønnsreguleringer de siste 13 år. Samtidig gikk selskapet over fra tjenestepensjon til innskuddspensjon.

Regnskapet for 2024 er basert på at Norsk Bane AS vil fortsette arbeidet sitt i 2025.

16. 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 2024 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 7 styremøter i 2024, av disse var ett i Oslo og seks 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 2024: Daglig leder Jørg Westermann og kommunikasjonssjef Thor W. Bjørlo.

Aksjonærer

Ved utgangen av 2024 hadde Norsk Bane AS 334 aksjonærer og en aksjekapital på kr 10 159 000. Det svarer til et innskudd på kr 30 416 pr aksjonær i gjennomsnitt. Mellom aksjonærene var 23 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 21.06.2024

Norsk Bane AS hadde ordinær generalforsamling 21.06.2024. Det ble gjennomført som videomøte på Teams. Generalforsamlingen gjorde følgende valg:

Styret

Jostein Soland, Stavanger (ikke på valg), Bente Lund Jacobsen, Ålesund (ikke på valg), Ketil Birkeland Daatland, Bergen (ikke på valg), Jan Ludvig Andreassen, Oslo (ikke på valg), Gunhild Moe, Suldal (gjenvalg), Heidi Bjerga, Sandnes (gjenvalg, men etter eget ønske bare for ett år), Renate Nedregård, Bergen (gjenvalg), Tove Mette Bjørkmo, Sortland (gjenvalg), Nils Johan Svalastog Garnes, Vinje (ny).

Leder: Jostein Soland (1 år).

Nestleder: Jan Ludvig Andreassen (1 år)

Ketil Birkeland Daatland måtte høsten 2024 trekke seg fra styret pga. krav tilknyttet lederstilling i ny jobb.

Etter at Jostein Soland fikk påvist kreft, søkte han høsten 2024 i første omgang permisjon fra vervet som styreleder ut året, forlenget ved årsskiftet. Dessverre gikk Jostein Soland bort 16.02.25 Det er et stort tap for mange, som den store ressursen han var. Det gjelder også vårt arbeid. Norsk Bane har laget et minneord som kan leses her: <https://www.norskbane.no/aktuelt/styreleiar-i-norsk-bane-as-jostein-soland-har-gatt-bort/> og administrasjonen deltok også i begravelsen og med minneord i minnestunden. Nestleder Jan Ludvig Andreassen har fungert som styreleder i Jostein Solands sykefravær. Etter dødsfallet overtok han som leder fram til ny generalforsamling.

Valkomité 2024: Kjell Stundal, Beate Marie Dahl Eide og Mette Heidi Bergsvåg Ekrheim. *Leder:* Kjell Stundal

Revisor: Deloitte Haugesund

Norsk Bane AS
Ålesund, 25.05.2025



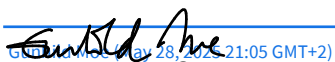
Jan andreasen (May 27, 2025 13:38 GMT+2)
Jan Ludvig Andreassen
styreleder



Bente Lund Jacobsen (Jun 1, 2025 14:39 GMT+2)
Bente Lund Jacobsen
styremedlem



Renate Nedregård (May 28, 2025 15:54 GMT+2)
Renate Nedregård
styremedlem



Gunhild Moe (May 28, 2025 21:05 GMT+2)
Gunhild Moe
styremedlem



Tove Mette Bjørkmo (Jun 2, 2025 09:18 GMT+2)
Tove Mette Bjørkmo
styremedlem



Heidi Bjerga (May 28, 2025 13:27 GMT+2)
Heidi Bjerga
styremedlem



Nils Johan Svalastog Garnes (May 27, 2025 13:42 GMT+2)
Nils Johan Svalastog Garnes
styremedlem


Jørg Westermann
daglig leder

Vedlegg.

Mediaoversikten, inkludert utdrag og noen kommentarer, jf. sak 13:

02.01.2024, Bane NOR, [Så lyset i tunnelen – det gir stor miljøgevinst](#). En ny måte å bruke forinjeksjon på, for tetting ved bygging av tunnel, sparer betong, kutter CO2-utslippene med 80 prosent og halverer kostnadene viser erfaring fra fellesprosjekt mellom Bane NOR, Veidekke, SINTEF og NGI på den nye Hestnestunnelen ved Stange på Dovrebanen

Januar 2024, NRK, Dokumentarserie om store inngrep i norsk natur, gjennom bl.a. serien «Ombudsmannen» med Bård Tufte Johansen på NRK 1, Dagsrevyinnslag og flere oppslag, bl.a. <https://www.nrk.no/dokumentar/mener-regjeringen-kunne-reddet-naturen-over-natta-1.16706236> 08.01.2024.

18.01.2024, Bane NOR (og Aftenposten) [Det er lys i enden av tog tunnelen](#), v/konsernsjef Thor Gjermund Eriksen i Bane NOR. Men her skriver han to ting som kan vise hvordan norsk tog-politikk fremstår som innebygd motsetningsfylt og lite realistisk. I starten og midten av kronikken skriver han: «Norsk jernbane har kun seks prosent nye dobbeltspor – 94 prosent er eldre infrastruktur med kun ett spor. Til sammenligning kan vi nevne at Sveits har 60 prosent dobbeltspor. Det betyr at langt flere tog kan gå i trafikk, og det gir høyere punktlighet og driftssikkerhet. Hvis et spor må stenges på grunn av en feil, kan trafikken ledes forbi i det andre sporet.» (...) «Med eldre og stort sett enkeltsporede anlegg må vi balansere ønsket om mange avganger mot målet om høy punktlighet. For mange tog, vil gjøre det umulig å nå punktlighetsmålet.»

Dette er helt rett, men følges dessverre ikke opp i avslutningen: «Derfor ønsker vi å bruke mer penger til vedlikehold og fornyelse av dagens jernbane. Det vil styrke punktligheten og gjøre oss bedre rustet mot klimaskapte endringer. Dette er vårt innspill til politikerne som skal behandle og vedta neste Nasjonale transportplan (NTP).»

24.01.2024, Dagsavisen: [Nesten ett av tre tog var ikke i rute i fjor – verste på ti år](#), 32,7 prosent av passasjertogene var forsinket eller innstilt i 2023, viser [en gjennomgang VG har gjort](#).

24.01.2024, TU, [Follobanen: Bane Nor stenger deler av Blixtunnelen fra april til oktober](#). Årsaken er at strømløpingene i tunnelen skal skiftes ut pga. lekkasjer. Planen er å starte med å skifte ut strømløpingen i nordgående løp. Når det er gjort, vil sørgående løp stenges for å få gjennomført den samme utskiftningen

30.01.2024, NRK, [Her er Norges største naturinngrep](#), Oppfølging av NRKs serie om arealinngrep/arealbruk. "Og av alle de 44.000 inngrepene er det ett som skiller seg ut, som soleklart størst i hele landet i perioden: motorveien E39 mellom Kristiansand og Mandal. Og selv om veien allerede er klart størst, er den langt ifra ferdig."

01.02.2024, NRK Østfold, [Stanser jernbaneutbygging i Moss: – Det er alvorlig](#),

01.02.2024, Nettavisen, [Kundene raser mot Go-Ahead, men Bane Nor har skylden](#).

09.02.2024, Stavanger Aftenblad, [Hvem skal elske toget?](#), Kommentator Leif Tore Lindø: «Haha. Seriøst? Du skal ta toget fra Stavanger til Oslo? Men hvorfor?» «Vi kan fly til Oslo på 50 minutter, og snart kjøre til Kristiansand på under to timer. Hva i alle dager skal vi da med en snegle på skinner?» Kommentaren beskriver krasst og godt at skal toget bli brukt (og få miljø- og samfunnsmessig effekt), må det gjøres konkurransedyktig.

24.02.2024, NRK.no: [«Australske «Twiggy» vil ha straumen vår](#)». Om planene for ammoniakkfabrikk i Svelgen i Bremanger og Hemnes i Nordland. «Dei vil lage ammoniakk som drivstoff til skip». «Dei lovar minst 35 jobbar. Kanskje det doble.» «Store mengder energi går tapt undervegs frå eit kraftverk til propellen på eit stort skip. Nesten 75 prosent av energien.» «Sintef Ocean seier fabrikkane i Bremanger og Hemnes kan ha bruk for til saman 4,6 TWh med straum årleg. Noreg produserer om lag 150 TWh i året.» «Smelteverket Elkem Bremanger har 228 tilsette, og brukar ein tredjedel så mykje straum som det Fortescue planlegg å bruke.» (Vår tilleggskommentar: Med hydrogen blir ca. 2/3 av energien «borte» på veien.)

07.03.2024, Aftenposten, [«Regjeringen skal få togene i rute. Det betyr at andre prosjekter blir satt på vent.»](#) «Ifølge samferdselsminister Jon-Ivar Nygård (Ap) vil den ny NTP inneholde en historisk satsing på drift, vedlikehold og fornyelse av eksisterende jernbane..» (...) De vil samtidig bruke mindre til nye ytbyggingsprosjekt.

11.03.2024, FriFagbevelgsen.no, [Frp tar opp forslag om et Nye Baner i det dok 8-forslag i Stortinget.](#)

30.05.2024, Nettavisen, [Flengende kritikk av norsk jernbane fra Riksrevisjonen.](#) Hele 1 av 4 persontog forsinket eller innstilt – og det har blitt stadig verre de siste årene. For godstog er situasjonen enda verre. Forsinkelsene skyldes en lang rekke faktorer, men det er infrastrukturen som er hovedproblemet.

20.06.2024, Dagens Perspektiv, [Jernbanen – trollet med 11 hoder](#) Magne Lerø. Modellen med 11 instanser som skal samarbeide og holde hverandre ansvarlig inviterer til uklarhet og ansvarsfraskrivelse

06.06.2024, Stortinget, [Samferdselsministerens svar på Erling Wiborgs spørsmål om fylkesvis fordeling av samferdselsmidlene de siste 15 år.](#) Ut ifra de tallene i tabellen i statsråd Nygårds svar har 79 % av nye jernbane-kilometer de siste 15 år, blitt bygd på Østlandet. Av de resterende 20 % av jernbane-utbyggingene har 19 % skjedd rundt Stavanger og Bergen og 1 % ved Værnes. Resten av Norge står ikke igjen med noe, bortsett fra evt. noen kryssningsspor. (Vår tilleggs kommentar: Når det gjelder investeringene i kroner, gikk nesten 90 % i de to foregående NTP-ene til Østlandet.)

19.06.2024, TU, [www.tu.no/artikler/entreprenoren-klar-ikke-a-tette-den-nye-mossetunnelen/548079](#)

24.06.2024, NRK, [Ny studie: Klimautslipp fra fly er mye høyere enn rapportert.](#) «Vi har funnet ut at de reelle CO2-utslippene fra verdens luftfart er omtrent 50 prosent høyere enn det som er rapportert inn til FN, sier klimaforsker Helene Muri.» «Norge hadde et totalt CO2-utslipp fra luftfarten på omtrent 4,5 millioner tonn i 2019. Det setter oss på 34. plass av alle landene i studien.» (Det er nesten fire ganger mer enn de 1,2 millioner tonn CO2 fra innenriks flytrafikk som [SSB beregnet for 2019, men det er usikkert om tallet inkluderer også utenrikstrafikken](#)). «Nordmenn er likevel på tredjeplass for klimautslipp fra luftfarten per innbygger. Vi ligger bare bak USA og Australia.» «Mange av luftfartsutslippene våre innenlands stammer fra flyreiser mellom de store byene, slik som Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim.» «Det sier litt om hvordan vi kan prøve å jobbe med å få ned utslippene. På disse strekningene kan man for eksempel ta toget, og dermed redusere mye av utslippet, sier Muri.» Kortbanenettet i Norge står bare for 5 prosent av utslippene innenlands. Så det er ikke nødvendigvis der vi må begynne å kutte. Vi må forstå hvor mye vi slipper ut og hvor utslippene skjer for å kunne legge om til grønn luftfart, sier Muri.»

22.07.2024, Energi og klima, [Elbilen grønnvasker bilkjøring, mener forfatterne av boka «Den store el-bilbløffen».](#) «Vi må snakke mye mer om planetens tålerengrense og «økologisk bærekraft» og begynne å måle dette, slik man gjør for eksempel i [«The Sustainable Development Index»](#) (SDI). Her er Norge helt nede på 155. plass i verden med et *material-fotavtrykk* på 41,6 tonn per innbygger. Norge har gått fra å være lysegrønn i 1990 til mørkerød i 2022.» «De mest kritiske råmaterialene i elbilen har så godt som null(!) gjenvinning.» «Politikken er også svært kostbar med over 40 milliarder kroner i årlige subsidier. Indirekte fører grønnvaskingen til en voldsom satsing på mer bilvei.» (vår tilleggs kommentar: I en rapport for NHO Transport har Stakeholders AS også beregnet klimautslippene i andre land for produksjon av nybilutsalget til Norge i 2021 til å være 2,5 millioner tonn CO2.)

02.08.2024, Railjournal.com, Takket være en kraftig trafikkvekst fra 2022 til 2023 har spanske høyhastighets-tog nå en [markedsandel på over 85 % av markedet for tog og fly på nesten alle korridorer](#). Se nederst i artikkelen for markedsandeler på noen spesifikke strekninger.

06.09.2024, nordnorskdebatt.no, [Realisering av jernbane i Troms må prioriteres nå](#), v/Kristina Torbergsen, fylkesordfører i Troms (Ap) og Nils Einar Samuelsen, leder av Arktisk jernbaneforum. «Da konseptvalgutredningen for Nord-Norgebanen ble levert fra Jernbanedirektoratet før årsskiftet ble vi skuffet.» «Skuffet, først og fremst fordi at transportvirksomheten gjennom sin leveranse hadde kastet bort muligheten til å faktisk få på plass et faglig godt grunnlag for realisering av et helhetlig jernbanetilbud i landet vårt. De faglige svakhetene. De åpenbart fordyrende valgene. Og de unødvendige valgene av traseer til områder en vet er særlig utfordrende for samiske rettighetshavere. Disse ble grundig påvist av fagfeller og flere av høringsinstansene i behandlingen av saken.» «Ja, hele prosessen har i ettertid lignet et bestillingsverk fra de som er motstanderne av å bruke av budsjettene i nord.» «Vi har derfor en forventning til at utredningsselskapet som har fått i oppdrag å kvalitetssikre konseptvalgutredningen *retter opp* i de feilene som så tydelig ble påpekt.»

«Mangel på jernbane gir konkurranseulempe. Med bakgrunn i de *kvalitetene* som jernbanen innehar, er jernbane en *sentral* del av det transportsystemet som vi trenger.»

11.09.2024, NRK Vestland, [Oppstartsmidler på plass for ny E16 og togtrasé Arna – Voss](#). Totalt skal prosjektet koste 40 milliarder kroner å bygge. – I statsbudsjettet så legger vi opp til å starte opp det prosjektet. Det betyr at vi sender fram en proposisjon til Stortinget på vårparten som gjør at dette blir point of no return, sier Nygård.

11.09.2024, Dagsavisen, Nettavisen med flere (NTB) [Støre sier nei til lyntog i Norge](#). «Om bord på et kinesisk tog i 350 km/t, sier statsminister Jonas Gahr Støre (Ap) at han ikke har tro på det samme i Norge.» (se svar fra Lyntogfora i *kronikken* 26.11.2024 i *Stavanger Aftenblad* om [Blir du med og tenker litt større om lyntog, Støre?](#))

11.09.2024 Gudbrandsdalen/Dagningen (og i HA), [Framtidsrettet satsning på Dovrebanen nå](#), v/ Thomas Hisdal Eriksen og Harald Aulie, leder og nestleder Lyntogforum Gudbrandsdalen/Mjøsa. «Å bygge moderne jernbane mellom de store byene i Sør-Norge er blant de mest effektive måtene vi kan kutte de store klimagassutslippene fra flytrafikk, trafikk med lastebiler og trafikk fra personbiler.» (...) «Men Bane Nor planlegger foreløpig å øke kapasiteten på dagens jernbane med å bygge flere og lengre kryssningsspor. Lyntogforum Gudbrandsdalen/Mjøsa mener at dette gjøres best ved å bygge dobbeltsporsparseller som (...) må plasseres og utformes slik at de kan inngå i en framtidig høyhastighetsjernbane mellom Oslo og Trondheim.»

13.09.2024, Nettavisen, [Rasende togpendler: Nå holder det. Det er nok nå. Nå må noen skjerpe seg](#)

18.09.2024, VG, [Nei, det går ikke alltid et tog!](#) «Myndighetene må erkjenne at togdriften i Norge er dysfunksjonell. Stortinget bør opprette en havarikommisjon som gjenspeiler alvoret i situasjonen», skriver Bård Larsen, togpassasjer og historiker i den liberale tankesmien Civita.

18.09.2024, Sunnmørsposten, [Norsk eksport og næringspolitikk](#). «Et nett av høyhastighetstog vil knytte hele Sør-Norge, på sikt også Nord-Norge, tett sammen», skriver siv. ing. Ivar Sætre, Stavanger. «Tilfeldigvis har det et selskap i Ålesund nøkkelen til dette: Norsk Bane.»

20.09.2024, Bane NOR, [Raumabanen fyller 100 år](#), En av verdens vakreste jernbanestrekninger fyller 100 år. Bane NOR og Jernbanedirektoratet inviterer til folkefest fredag 20. september.

25.09.2024, Nordnorsk debatt, [Hvorfor har vi ikke Kina-tog i Norge?](#) Thore Vestby, tidligere stortingsrepresentant (H) og Arild Vollan, partner i Arctic Development, Ibestad/Oslo. «Snart har Kina bygd 50 000 kilometer med høyhastighets toglinjer. Bare det å reise med tog i Kina er en så stor opplevelse at det er verd et besøk. Dette er tog som er helt stillegående, med en komfort du finner på flyenes 1. klasse. En reiseopplevelse som er fortryllende og som må oppleves.» «De som ikke vil satse på tog i Norge sier at det blir for dyrt. Denne argumentasjonen ble også brukt i Kina, men her var det politikere som ikke tok hensyn til hva «transport-økonomer» mente. Politikken i Kina medfører at det må utbygges infrastruktur for å skape utvikling i et land.» «. Hele landet har blitt utviklet og modernisert, med en velfungerende infrastruktur, som har skapt utvikling og arbeidsplasser, selv i Kinas utkanter.» «En studie fra 2020 viste at nettofordelen av høyhastighetsjernbanesystemet i Kina er omtrent 378 milliarder dollar. Det gir en årlig avkastning på investeringen på 6,5 %. Utbyggingen av høyhastighetstog har også medført at den innenlandske flytrafikken er blitt sterkt redusert.»

28.09.2024, Sunnmørsposten [Gir ikke opp kampen om raske tog](#) «Ja til bærekraftig transport til fylket. Ja til større del av transportmidlene», sier Lyntogforum Møre og Romsdal i kronikken. «EU vil tredoble trafikken på høyhastighetsbaner innen 2050, doble godstrafikk på bane og øke vegavgiftene kraftig. For eksportfylket Møre og Romsdal er dette viktige signaler å ta hensyn til. Og når 45 prosent av samferdselsmidlene i de siste nasjonale transportplanene har gått til jernbane, og 90 prosent av dette til Østlandet, har vi en jobb å gjøre også her. Jernbanemidlene må brukes til å bygge hele landet, ikke bare Østlandet.

01.10.2024, NTB/Dagsavisen, [SV vil ha lyntog mellom de største byene: – Dette er framtida](#), «– Med lyntog kan vi komme oss mellom Oslo og Bergen på to og en halv time. Dette er framtida, SVs nestleder og forhandlingsboss Torgeir Knag Fylkesnes (SV) til NTB. Han har ledet programkomiteen i SV,» « «Vi vil få fortgang i elektrifisering av gjenstående jernbanestrekninger, øke kapasiteten på store godslinjer, og planlegge

bygging av lyntog med konkrete etapper i Sør-Norge og Nord-Norge», heter det i det splitter nye forslaget.» «Han viser til at kjøretøy, fly og fartøy samlet utgjør de største utslippene i Norge. Samtidig peker Fylkesnes på at flytrafikken har gått ned i land som har bygget ut lyntog». «Fylkesnes etterlyser en mer framoverlent holdning. – Vi kan ikke late som at vi om 30 år kan fortsette å fly og sende gods med semitrailere, som vi gjør i dag. Planleggingen av andre effektive transportmidler må starte nå, det kan ikke vente, sier han.» Det samme i mange andre medier, men med varierende overskrifter, som f.eks. «[SV vil ha fart på lyntogutbygging](#)» i Klassekampen 02.10.

02.10.2024, NRK, [Draumen om lyntoget](#), «– Med lyntog kan vi komme oss mellom Oslo og Bergen på to og ein halv time. Dette er framtida, seier SV-nestleiar Torgeir Knag Fylkesnes. Franskmennene vedtok i fjor å forby all bruk av privatfly der ei togreise på to og ein halv time gjer nytta.» «Da statsminister Jonas Gahr Støre reiste med lyntog mellom Beijing og Shanghai i [september](#), avviste han ideen: Vi er så få her i landet at lyntog kostar meir enn det smaker. Det same uttalte Høgre-leiar Erna Solberg da ho gjorde den same reisa i [2017](#)» «I 2009 leverte Deutsche Bahn ei utgreiing som sette døra på gløtt for høg fartstog i Noreg. Tre år seinare konkluderte Jernbaneverket med at klimagevinsten er stor, men at høg fartstog blir for kostbart. Ei ny utgreiing – denne gongen signert det spanske selskapet Sener – er varsla i [november](#).»

08.10. 2024, NRK, [Ombygging av togstasjoner blir 1,6 milliarder dyrere](#), Flere stasjoner i Oslo-området er for korte for de rundt 50 nye togene som skal innføres i 2026. Rundt 10 stasjoner må derfor bygges om.

09.10.2024, Energi og Klima [Gåte fra grønn bok: Hva er dyrt og dårlig, men som vi likevel skal doble bruken av for å nå Norges klimamål?](#) v/ redaktør Anders Bjartnes. «Svaret er biodrivstoff. Tross sterke faglige advarsler fra Miljødirektoratet: Klimaminister Tore O. Sandvik vil øke bruken av biodrivstoff kraftig. Vikarierende klimaminister Tore Sandvik leverer en lang rekke advarsler, men likevel er mer bruk av biodrivstoff det viktigste enkelttiltaket for å kutte utslipp mot 2030.»

12.10.2024, Bane NOR, [Hvorfor går det ikke flere tog?](#) «Kapasiteten er sprengt på flere strekninger, og det er rett og slett ikke plass til flere tog ute i sporene.» «.. hele 94 prosent av jernbanenettet vårt består av enkeltspor.»

17.10.2024, DN, [Det går aldri et lyntog](#), Men drømmene lever fortsatt hos SV.» v/ Frithjof Jacobsen, Politisk redaktør i Dagens Næringsliv.

18.10.2024, Aftenpostens leder, 18.10.2024, [Toget er gått for lyntoget](#). «Det er tåpelig av SV å blåse liv i et gammelt luftslott.»

18.10.2024, Dagbladet/NTB, [Rapport fraråder utbygging av Nord-Norgebanen](#) (KS1 av KVV om NN.banen)

18.10.2024, Nordnorsk debatt, [Jernbane-vraking basert på gårsdagens virkelighet](#), Geir Varvik, ordfører (H), Storfjord.

23.10.2024, Dagsavisen. [Bane Nor og Norske tog forklarer: Derfor går togturen til helvete](#). «Med mye gammel infrastruktur, over 90 prosent enkeltspor og så mange tog på skinnene, sprer en enkelt feil seg til flere tog og får ofte store konsekvenser.» «– Hadde banen vært bygd på den typen masser som dagens regelverk krever, ville trolig skader vært unngått eller raskere utbedret etter ekstremværet «Hans».

24.10, Dagbladet, [Dødelig togulykke: - Har varslet om strekningen](#), Det var en ansatt i SJ som omkom i ulykken. SJ kjører togene på Nordlandsbanen. Trolig var det et steinras som fikk toget til å spore av i Finneidfjord i Hemnes kommune i Nordland torsdag ettermiddag

28.10.2025, Fri Fagbevegelse. [Vi er ikke så ræva som enkelte skal ha det til](#). «Det er litt forskjell på oss og Sveits som har dobbeltspor nesten overalt, slår Eriksen fast. Han mener Norge er i verdensklasse i å få mest ut av en enkeltsporet jernbane.» «De siste ti årene har det vært en enorm trafikkvekst på jernbanen. Bane Nor-sjefen sier vi på mange måter er blitt offer for egen suksess. For økt trafikk gir mer slitasje – og flere forsinkelser.»

28.10.2025, NRK Vestfold og Telemark. [Krever å få tilbake avganger: – Bane Nor tar oss ikke på alvor](#). Fire ordførere fra Telemark har sendt et brev til stortingspolitikerne der de kritiserer Bane Nor for å ha fjernet stopp på Sørlandsbanen, noe de mener har forverret punktligheten.

29.10.2024, Fri Fagbevegelse [Har ikke tid til å vente på bedre jernbane](#) «For når jernbanen er stengt tjener ikke godsselskapene penger. Samtidig løper utgiftene.» «80 prosent av kostnadene påløper når vi ikke får kjørt. Det er dramatisk når det er så mye nedetid som det er, sier Storås.

02.10.2024, Sunnmørsposten [Norsk verdiskaping og oljefondet](#) v/lvar Sætre i dette innlegget. «I motsetning til andre europeiske land har Norge en stor buffer i Oljefondet. Norge bruker i 2024 over 400 milliarder kroner, rundt 80.000 kroner pr. innbygger, direkte fra Oljefondet. Disse midlene går imidlertid ikke til norsk verdiskaping, men (til slutt) til innkjøp av varer og tjenester produsert i utlandet.» «Til slutt skal det her nevnes ett tiltak som midlene i Oljefondet burde blitt anvendt på: Et nett av høyhastighetstog vil knytte hele Sør-Norge, på sikt også Nord-Norge, tett sammen. Reisetiden blir 2-2,5 timer mellom Oslo og de største byene, og betydelig mindre fra mellomliggende stasjoner. Dette er det beste tiltaket for distriktsutbygging som kan gjennomføres i Norge. Hele landet kan tas i bruk, og det er ikke lenger noen forutsetning at gründere, og andre, trenger å bo i en større by.»

08.11.2024, Sunnmørsposten. [Ikke marked for lyntog i Norge?](#) Å avvise at det finnes grunnlag for lyntog i Norge er ganske fjært fra virkeligheten, skriver Anders Lindbeck og Thor W. Bjørlo. «Vi har altså 4,3 ganger flere flyreisende enn Madrid–Sevilla og 3,3 ganger flere enn Paris–Lyon før de bygde lyntog der. Og i området til den planlagte lyntogtrekningen Oslo–Bergen/Haugesund/Stavanger er det nesten 5 millioner flyreisende. Ikke marked?» «Men lyntogforums arbeid har et videre perspektiv enn bare flytrafikken. Vi vil også inkludere regional- og godstrafikken. Den høye flytrafikken i Norge er på korte avstander, på under 50 mil mellom Oslo og de tre andre største byene. Det gir mulighet til mange stopp underveis og vil likevel være konkurransedyktig i forhold til fly. Med høy frekvens kan stoppmønsteret varieres (jf. Flytoget og Lillestrøm) og man kan inkludere rundt 20 stasjoner på strekningene. «Dobbeltspor, og fire spor i alle stasjonene, er med på å gi mange forbikjøringsmuligheter hvor persontog kan passere saktere godstog.» «Siden DBIs utredninger nå over 10 år gamle, inngikk Norsk Bane i 2023 en avtale med det spanske konsulentselskapet Sener om en ny og oppdatert utredning.» «De som er interessert i en rask og bærekraftig transportløsning for Norge og Møre og Romsdal får følge med.»

10.11.2024, TV2. [Omfattende skader etter brann](#). Nationaltheatret stasjon er stengt og reisende må regne med forsinkelser og innstillinger.

12.11.2024, nordnorskdebatt.no, [Sårbare Nord-Norge v](#) Vidar Eng, Tromskomiteen for jernbane «Mens vi venter på Nord-Norgebanen, har Norge nord for Salten gjort seg helt avhengig av det svenske jernbanenettet.» «NRK Nordland meldte 30.10 at nå kan et nytt EU-direktiv stikke kjepper i hjulene for denne viktige godstrafikken.» «Disse nye tollreglene er også et forvarsel om noe vi jernbaneforkjempere har advart om i årevis. Denne gangen gjelder det tollregler, senere vil det gjelde miljøregler som straffer biltransport. Og hvem vet om svenske jernbanelinjer i all framtid har plass til norske godstog.»

13.11.2024, Nettavisen. [Nedslående tall: Hvert tiende tog er innstilt](#) Ifølge Kirkhusmo i Bane NOR vil det ta tid å nå målene for punktlighet. Så mye gammel infrastruktur som vi har på jernbanen i dag, og over 90 prosent enkeltspor, og så mange tog på skinnene, så fører en enkelt feil ofte til konsekvenser for flere tog.»

14.11.2024, nordnorskdebatt.no. [Nasjonsbygging eller -splitting](#). Hilde Sagland, Tromskomiteen for jernbane, Olsborg «Norge er delt geografisk og trafikalt. Og det aller farligste; langt på vei splittet også mentalt.» «Sveriges tidligere statsminister, Göran Persson, har proklamert: «Jeg har vært med på å sette i gang prosjekter som nesten alle mente ville være ulønnsomme. De tok feil. Vi klarer ikke alltid å se effekten av investeringene før de er gjennomført.»

14.11.2024. Nettavisen. [Det er kritisk behov for å bygge nye spor v/Kjell Erik Onsrud, leder, For Jernbane](#). «Ingen er uenig i at vedlikeholdet må kraftig opp, men det blir feil at det skal gå utover planlegging og bygging av morgendagens jernbane. Det samme skjer ikke for riksvei. Der vedlikeholder og bygger regjeringa like fullt.»

15.11.2024, NRK Vestland [Bergensbanen stengt i flere dager: Skader på tre kilometer med jernbane](#)

17.11.2024, Nationen. [Dårlig kapasitet på jernbanen står i veien for vekst og utvikling.](#) v/ Anette Elseth (Frp), varaordfører Lillestrøm og Harald Johansen (H), varaordfører Nes, Jernbaneforum Kongsvingerbanen.

26.11.2024 i Stavanger Aftenblad om [Blir du med og tenker litt større om lyntog, Støre?](#), kronikk ved ledere og sekretær i Lyntogforum Vestlandsbanen. «Støre syntes det var fint å kjøre lyntog i Kina, med litt over fire timer for ei strekning nesten like lang som Oslo–Tromsø. Men han så ikke for seg å knytte Norge bedre sammen med høyhastighetsbaner. Her går nesten alle jernbanemidlene til det sentrale Østlandet. Markedet, mulighetene og behovene for raske, moderne tog i resten av landet har man tydeligvis vanskelig for å se.» «I Kina gikk 83 prosent av jernbaneinvesteringene i 2023 til et nasjonalt nett av lyntog. Spania har siden 1992 utviklet et nasjonalt høyhastighetsnett på nesten 400 mil. Og EU vil tredoble trafikken med høyhastighetstog innen 2050.» «Det var 940.000 flyreisende mellom Paris og Lyon året før de åpnet høyhastighetsbanen der, og 730.000 flyreiser på Madrid–Sevilla året før lyntog kom dit. Antall flyreisende langs den planlagte Vestlandsbanen over Haukeli (Oslo/Skien–Bergen/Haugesund/Stavanger på under to og en halv time) var nesten 5 millioner i 2019. Ikke et marked? Eller et marked man ikke klarer å se?»

27.11.2024, NRK Møre og Romsdal, [Toget som gjekk](#), «Fattige Noreg opna for hundre år sidan seks nye jarnbanar på 15 år. Rike Noreg har ikkje råd til å halde dei ved like.» «Bergensbanen stod ferdig i 1909, Dovrebanen til Trondheim i 1921, Raumabanen i 1924 og Sørlandsbanen til Kristiansand i 1938. Før krigen kom også Gjøvikbanen, Solørbanen, Bratsbergbanen, Ålgårdbanen, Sperillbanen, Namsosbanen, Hardangerbanen og Nordlandsbanen. Etter krigen stoppa det opp. Sist det blei bygd ny jarnbane i landet (Gardermobanen) er no 25 år sidan, om ein ser bort frå den 22 kilometer lange Follobanen.» «Det byggjast litt her og der, for at politikarane skal få geografisk spreidning. Og dei klattvise dobbeltspora er såpass spreidde at dei har liten effekt på reisetida. Og når det går 25 år mellom kvar togsatsing, blir det få rutinerne togingeniørar. Noreg ligg langt bak Sverige og fjellandet Sveits på reiste kilometer med tog jamført med veg.»

31.12.2024, Dagsavisen, [Historien om en varslet avsporing](#) v/kommentator Jo Moen Bredeveien «Det går alltid et tog», het det før. Nå må vi snart feire hvert tog som er i rute. «Jeg er en togentusiast. Likevel slås jeg stadig oftere av behovet for å bare brøle ut i frustrasjon: Kan vi ikke bare legge ned jernbanen i Norge?» «Det er jo så åpenbart at vi ikke får det til. Togene går ikke i tide og kommer fram altfor sent. Det innstilles og erstattes. Og nær 40 milliarder norske kroner på Follobanen ga oss en splitter ny jernbanetunnel som umiddelbart måtte delvis stenges for oppgraderinger.» «Punktligheten i år er dårligere enn i fjor, som var verre enn året før. I november var under 75 prosent av togene rundt Oslo i rute i rushtiden.» «Som for å sette et verdig punktum på nok et kriseår for jernbanen [stanset all togtrafikk i hele landet](#) 25. desember. Tydeligere kan det vel ikke understrekes: Jernbanen i Norge er en skandale.» «Det går ikke lenger nattog til Europa, og Sørlandsbanen går saktere enn for 30 år siden. Og talende nok for et land som ikke får det til å gå på skinner: Landets mest populære togrute er den som går til hovedflyplassen vår, og som gjør det mulig for oss nordmenn å fly dobbelt så mye som for 20 år siden.» «[riksrevisjonen har kritisert](#) Bane NOR ved [flere anledninger](#), uten at det hjelper. Samferdselsministeren har kalt inn til stort oppvaskmøte, men møter og prat har det vært mange nok av allerede. Problemet stikker dypere. Vi klarer ikke frakte folk og gods med tog i Norge. Det betyr at landet ikke henger sammen på den måten vi liker å tro. Det er vanskelig å fatte og umulig å akseptere i et så rikt og moderne samfunn som vårt. Så ille var situasjonen i jula at folk som sto med billetten i hånda på Bergen stasjon, fikk tilbud om fly for tog. Det er et absurd knefall. Og et tilbud også jeg, som selverklært togelsker, tror jeg kommer til å slå til på stadig oftere.»

ÅrsmeldingNB_2024

Final Audit Report

2025-06-02

Created:	2025-05-27
By:	Jørg Westermann (jw@norskbane.no)
Status:	Signed
Transaction ID:	CBJCHBCAABAAhHnJQLecsJ5frk-fHA7LQKMI6jDyvPQb

"ÅrsmeldingNB_2024" History

-  Document created by Jørg Westermann (jw@norskbane.no)
2025-05-27 - 11:28:47 AM GMT
-  Document emailed to jla@eika.no for signature
2025-05-27 - 11:33:50 AM GMT
-  Email viewed by jla@eika.no
2025-05-27 - 11:37:46 AM GMT
-  Signer jla@eika.no entered name at signing as Jan andreassen
2025-05-27 - 11:38:24 AM GMT
-  Document e-signed by Jan andreassen (jla@eika.no)
Signature Date: 2025-05-27 - 11:38:26 AM GMT - Time Source: server
-  Document emailed to njaadd@gmail.com for signature
2025-05-27 - 11:38:28 AM GMT
-  Email viewed by njaadd@gmail.com
2025-05-27 - 11:40:50 AM GMT
-  Signer njaadd@gmail.com entered name at signing as Nils Johan Svalastog Garnes
2025-05-27 - 11:42:21 AM GMT
-  Document e-signed by Nils Johan Svalastog Garnes (njaadd@gmail.com)
Signature Date: 2025-05-27 - 11:42:23 AM GMT - Time Source: server
-  Document emailed to heidibjerga@gmail.com for signature
2025-05-27 - 11:42:26 AM GMT
-  Email viewed by heidibjerga@gmail.com
2025-05-28 - 11:25:31 AM GMT

 Signer heidibjerga@gmail.com entered name at signing as Heidi Bjerga
2025-05-28 - 11:27:42 AM GMT

 Document e-signed by Heidi Bjerga (heidibjerga@gmail.com)
Signature Date: 2025-05-28 - 11:27:44 AM GMT - Time Source: server

 Document emailed to Renate Nedregård (renatenedregard@gmail.com) for signature
2025-05-28 - 11:27:47 AM GMT

 Email viewed by Renate Nedregård (renatenedregard@gmail.com)
2025-05-28 - 1:53:13 PM GMT

 Document e-signed by Renate Nedregård (renatenedregard@gmail.com)
Signature Date: 2025-05-28 - 1:54:05 PM GMT - Time Source: server

 Document emailed to gunhildmoe@gmail.com for signature
2025-05-28 - 1:54:07 PM GMT

 Email viewed by gunhildmoe@gmail.com
2025-05-28 - 7:04:31 PM GMT

 Signer gunhildmoe@gmail.com entered name at signing as Gunhild Moe
2025-05-28 - 7:05:02 PM GMT

 Document e-signed by Gunhild Moe (gunhildmoe@gmail.com)
Signature Date: 2025-05-28 - 7:05:04 PM GMT - Time Source: server

 Document emailed to bljacobsen@gmail.com for signature
2025-05-28 - 7:05:06 PM GMT

 Jørg Westermann (jw@norskbane.no) replaced signer bljacobsen@gmail.com with Bente Lund Jacobsen (bkljacobsen@gmail.com)
2025-06-01 - 12:36:46 PM GMT

 Document emailed to Bente Lund Jacobsen (bkljacobsen@gmail.com) for signature
2025-06-01 - 12:36:47 PM GMT

 Email viewed by Bente Lund Jacobsen (bkljacobsen@gmail.com)
2025-06-01 - 12:38:58 PM GMT

 Document e-signed by Bente Lund Jacobsen (bkljacobsen@gmail.com)
Signature Date: 2025-06-01 - 12:39:21 PM GMT - Time Source: server

 Document emailed to tove.mette.bjorkmo@sortland.kommune.no for signature
2025-06-01 - 12:39:23 PM GMT

 Email sent to tove.mette.bjorkmo@sortland.kommune.no bounced and could not be delivered

2025-06-01 - 12:39:44 PM GMT

 Jørg Westermann (jw@norskbane.no) replaced signer tove.mette.bjorkmo@sortland.kommune.no with Tove Mette Bjørkmo (tove.bjorkmo@arbeiderpartiet.no)

2025-06-01 - 12:57:07 PM GMT

 Document emailed to Tove Mette Bjørkmo (tove.bjorkmo@arbeiderpartiet.no) for signature

2025-06-01 - 12:57:08 PM GMT

 Email sent to tove.mette.bjorkmo@sortland.kommune.no bounced and could not be delivered

2025-06-01 - 12:57:13 PM GMT

 Email viewed by Tove Mette Bjørkmo (tove.bjorkmo@arbeiderpartiet.no)

2025-06-02 - 7:18:16 AM GMT

 Document e-signed by Tove Mette Bjørkmo (tove.bjorkmo@arbeiderpartiet.no)

Signature Date: 2025-06-02 - 7:18:47 AM GMT - Time Source: server

 Agreement completed.

2025-06-02 - 7:18:47 AM GMT

 Document e-signed by Bente Lund Jacobsen (bkljacobsen@gmail.com)

Signature Date: 2025-06-01 - 12:38:37 PM GMT - Time Source: server

 Document emailed to tove.bjorkmo@arbeiderpartiet.no for signature

2025-06-01 - 12:38:39 PM GMT

 Email viewed by tove.bjorkmo@arbeiderpartiet.no

2025-06-01 - 12:44:57 PM GMT

 Signer tove.bjorkmo@arbeiderpartiet.no entered name at signing as Tove Mette Bjørkmo

2025-06-01 - 12:46:10 PM GMT

 Document e-signed by Tove Mette Bjørkmo (tove.bjorkmo@arbeiderpartiet.no)

Signature Date: 2025-06-01 - 12:46:12 PM GMT - Time Source: server

 Agreement completed.

2025-06-01 - 12:46:12 PM 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 2024, 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 2024 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 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 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, 2. juni 2025
Deloitte AS

Eirik Vikingstad
statsautorisert revisor
(elektronisk signert)

Uavhengig revisors beretning

Name

Vikingstad, Eirik

Date

2025-06-02

Identification

 Vikingstad, Eirik



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