

## Årsmelding 2022 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 2022 med noen få ord

2022 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. Dessverre forstår jernbaneetatene og store deler av det politiske miljøet i Norge fortsatt jernbanens muligheter i beste fall som en begrenset utvikling av den jernbanen Norge har i dag, med jevnt over lite konkurransedyktige reise- og frakttider, lav pålitelighet og svært store kostnader til både drift og anlegg. Perspektivet er i stor grad regionalt, uten at man ser hvilke effekter en konkurransedyktig jernbane på nasjonalt nivå vil kunne gi.

Denne forståelsen står i sterk kontrast til hvordan moderne jernbane blir oppfattet ellers i Europa og i store deler av verden: som et kvantesprang for kommunikasjonene, en nøkkelforutsetning for det grønne skiftet og et av de få effektive og økonomisk lønnsomme tiltakene mot klimakrisen, energikrisen og naturkrisen.

Det var også en av grunnene til at Norsk Bane AS i 2022 arbeidet mye for ny og omfattende dokumentasjon av potensialet, samfunnsnytt og lønnsomheten til moderne jernbane i Norge, inkludert mulighetene for egenfinansiering og organisatoriske alternativ for realiseringen.

### 3. Ny utredning om Vestlandsbanen over Haukeli

Utredningene til Deutsche Bahn International (DBI) om høyhastighetsbaner i Norge er nå 10 år gamle. I 2022 arbeidet vi med to typer utredninger:

#### a) En oppdatering av DBIs hovedresultat for Vestlandsbanen over Haukeli

Arbeidet blir utført av Norsk Bane AS på oppdrag fra Lyntogforum Vestlandsbanen over Haukeli og ble påbegynt i 2020. Vi har gått gjennom konseptet for Vestlandsbanen og forklart hvordan ulike løsninger vil bidra til gode økonomiske resultat, stor positiv klimaeffekt og lavt energibehov.

Det er videre sett på relevante erfaringer fra høyfartsprosjekt i hele verden og svart detaljert på viktige spørsmål, blant annet om det planlagte flerbrukskonseptet med drift av person- og godstog på samme bane.

Neste skritt er å gå gjennom resultatene fra DBIs utredning i lys av utviklingen i marked og samfunn



Bildet er hentet fra kapittel 3 i resultatrapporten om Vestlandsbanen over Haukeli og viser et biltransporttog på høyhastighetsbanen Perpignan – Figueras. Her kjører godstog mellom persontog i 300 km/t. I rapporten drøfter vi flere ulike alternativ. Foto: © Línea Figueras Perpignan.

etter 2012. Alt dette ligger tilgjengelig på temasiden som er opprettet om Vestlandsbanen over Haukeli: <https://www.norskbane.no/fag/vestlandsbanen/>.

*b) En ny og oppdatert utredning om Vestlandsbanen over Haukeli*

Etter innledende sonderinger om finansieringen med noen av de største aksjonærene i Norsk Bane AS, tok selskapet kontakt med firma som har bred kompetanse og omfattende erfaring fra planlegging av jernbane generelt og høyhastighetsbaner spesielt. Målet var å få på plass en avtale om en ny og oppdatert utredning om Vestlandsbanen over Haukeli, og ev. andre strekninger der det er mulig å finansiere. Det vil ikke bare gi nye og oppdaterte resultat, men også skape ny oppmerksomhet og igjen sette saken høyt på dagsordenen. Hvis nok et renommert, internasjonalt fagmiljø skulle komme til lignende konklusjoner som DBI, bør det veie tungt i debatten og gi gjenhør i politikk og opinion. Før påske 2023 inngikk Norsk Bane AS en intensjonsavtale med det spanske konsultentselskapet *Sener* og sendte ut søknader om tilskudd til en ny og oppdatert utredning om Vestlandsbanen over Haukeli. Utredningen har et budsjett på 7 millioner kroner.



Illustrasjonen er hentet fra et vedlegg til intensjonsavtalen med *Sener* og viser noen av prosjektene selskapet har medvirket i.

AMERICA	EUROPE	SPAIN	AFRICA AND ASIA
California High-Speed Rail (USA). Palmdale-Burbank Section (60 km)	UK HS2 Phase One (UK) Engineering Delivery Partner. London-Birmingham section	Spanish High Speed Railway Network (SPAIN) - Full Involvement	Detailed design for Dar es Salaam - Morogoro line (TANZANIA)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toluca-Ciudad de Mexico Regional Railway (Mexico)</li> <li>• Maya Train (Mexico)</li> <li>• Do Frango Railway Line (Brazil)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Spain/France International High Speed, section Figueras-Perpignan</li> <li>• FERRMED European Railway axis</li> <li>• High Speed railway hubs in Wroclaw, Poznan and Lodz (Poland)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• High Speed Line Madrid-Valencia</li> <li>• High Speed Line Madrid-Barcelona</li> <li>• High Speed Line Madrid-Galicia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• UAE High Speed Network</li> <li>• Saida-Moulay Railway Line (Algeria)</li> <li>• Moroccan Railway Northern Lines Upgrade</li> <li>• New Delhi Shivaji Nagar Pune and Bijwasan railway stations (India)</li> </ul>

**4. Samarbeid med lyntogforum i fem fylker**

I 2022 var det lyntogforum i fem fylker: Lyntogforum Møre og Romsdal, Lyntogforum Gudbrandsdalen/Mjøsa og Lyntogforum Vestlandsbanen over Haukeli, med fylkesavdelinger i Rogaland, Vestland og Vestfold og Telemark. Her bygges også opp en viktig kompetanse for saken, mellom mange sentrale deltakere. Norsk Bane er sekretariat og fagressurs.

**5. Politisk oppfølging**

Vi har en interessant parlamentarisk situasjon, der de partiene som er mest aktuelle for dagens regjering å forhandle med, alle har høyhastighetsbaner som del av sine valgprogram. Som det går fram av møteoversikten, har vi hatt mange møter på Stortinget for å følge opp dette. Lyntogfora deltok også med skriftlig høringsinnspill til Transport- og kommunikasjonskomiteens arbeid med statsbudsjettet for 2023 og fikk plass 20.10.2022 i komiteens muntlige høring.

I løpet av høsten ble det gjort noen endringer i komitesammensetningene på Stortinget. Venstre fikk igjen plass i Transport- og kommunikasjonskomiteen (KrF, MDG og Rødt er ikke representert der). I innstillingen fra komi-

teen leverte SV og V egne merknader om høyhastighetsbaner. Vi arbeider videre for en mulig flertallsinnstilling om dette til neste års budsjett.

Ny Nasjonal transportplan (NTP) ble framskyndet ett år og skal behandles i Stortinget innen sommeren 2024. Vårt arbeid med NTP ble framskyndet tilsvarende og vil styrkes ytterligere i løpet av 2023 og 2024. Blant annet deltok vi 13.02.2023 i innspillsmøtet til NTP som departementet arrangerte for organisasjoner og næringsaktører. I gjeldende NTP er utredning av en høyhastighetsbane Oslo – Trondheim med i langsiktig del. Vi jobber for et utvidet perspektiv med en raskere og mer offensiv framdrift, at Vestlandsbanen over Haukeli blir inkludert og at utredningene baseres på et flerbrukskonsept for langdistanse-, regional- og godstrafikk.

Til sammenligning åpnet Spania sin første høyhastighetsbane i 1992 og har etter 30 år nå bygd nesten 400 mil høyhastighetsbaner. Vestlandsbanen over Haukeli vil bli på ca. 60 mil, og et nasjonalt nett av høyhastighetsbaner i Norge på ca. 320 – 370 mil.

## 6. Miljø, klima og energi. Noen aktuelle punkt i sammenheng med høyhastighetsbaner.

I oppslaget Utfordringer med fornybart drivstoff viser Statistisk sentralbyrå, 19.10.22 at transport (inkludert fiskebåter, traktorer, anleggsmaskiner) står for nesten en tredjedel av både energibruken og klimagassutslippene i Norge. Av dette kommer om lag halvparten fra veitransport. Vi vil her nevne at et nasjonalt nett av høyhastighetsbaner vil kunne spare flere millioner tonn CO<sub>2</sub> og rundt 10 TWh årlig. I tillegg kommer redusert arealbruk, færre naturinngrep, mindre utslipp av mikroplast og svevestøv, færre trafikkulykker, med mer.

FN la 28.02.22 fram andre del av sjette hovedrapport. Miljødirektoratet oppsummerer hovedfunnene bl.a. slik: «Nå er det et kortvarig handlingsrom for å sikre en levelig og bærekraftig framtid for alle. Enhver ytterligere forsinkelse i global handlekraft vil føre til at dette vinduet lukkes» og «Jo lengre vi venter med tiltak for utslippsreduksjon og tilpasning, jo mer alvorlige blir de negative virkningene for natur og samfunn.» 04.04.22 la FN frem trede del av sjette hovedrapport. «Verden styrer mot klimakatastrofe om vi ikke reagerer umiddelbart», sa FNs generalsekretær António Guterres.

Besteforeldrenes klimaaksjon (BKA) har opprettet en jernbanegruppe med klar prioritering av arbeid for realisering av høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept. Mandatet sier bl.a.: «For å klare en effektiv utbygging og overgang til høyhastighetsbaner rundt 2030 og framover, må det umiddelbart startes utredninger av et nasjonalt og internordisk prosjekt for høyhastighetsbaner.» Besteforeldrenes klimaaksjon og lyntogfora samarbeider om planer for et åpent møte i Oslo om høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept. Lyntogfora deltok også med en flyer om høyhastighetsbaner på BKAs stand under Arendalsuka i august.

Naturvernforbundet vedtok på årsmøtet 22. – 24.04.22 å «jobba for at trafikk vert flytta frå fly og bil til bane og sjø. Utbetring og vedlikehald av eksisterande vegar og jernbanar, inklusiv utgreiing av fleirbruksbanar for høg fart, samt elektrifisering av ferjer og hurtigbåtar, skal ha topp prioritet.»

## 7. Media og nyheter

I 2022 har det vært mange innlegg og kronikker i media. Norsk Bane AS bidrar i tillegg med løpende informasjon og notat på nettsidene våre, på facebooksidene til Lyntogets venner og gjennom personlig kontakt.

Et ensporet land i Agenda Magasin 25.01.22. Artikkelen innledes med «Nordmenn flyr mest i Europa. Det er ikke bra for klimaet. Hva skal til for at vi kan gjøre som andre – og ta lyntog?» Her intervjues bl.a. Jørg Westermann og Thor Bjørlo i Norsk Bane AS og prosjektleder Ottmar Grein for utredningen DBI gjorde. Under mellomoverskriften «Deutsche Bahn Consulting: Ikke science fiction» står det: «Kjernefunnet var at Norge har gode muligheter for å bygge et raskt jernbanenett som kan avskaffe mange flygninger og mye veitrafikk. Reisetidene kan reduseres kraftig. Det trengs mange tunneler og bruer, men med kvaliteten på norsk fjell, er det ikke noe problem. Dette er ikke science fiction; slike tog går over hele verden, sier Ottmar Grein.»

Håp om en mer fornuftig samferdselspolitikk. Kronikk v/leder og generalsekretær i BKA i Nationen 19.02.22. Skribentene peker på høyhastighetsbaner i stedet for høyhastighetsveier. Etterfølgende intervju med Thor Bjørlo på BKAs nettsider om viktigheten av jernbanen som Energieffektiv transport.

Lederne i lyntogforum med kommentaren Hjemmeblind om baner for høy fart i Aftenposten 11.05.22. Nei til ny 4-felts motorvei gjennom Lågendeltaet Naturreservat. Bygg høyhastighetsbaner i stedet. Innlegg i Hamar Arbeiderblad 12.05.22 v/Torstein Fjell i BKAs jernbanegruppe.

I kronikken Nord-Norge-banens problem i Dagsavisen 21.05.22 peker Per Kvernmark på et hovedproblem for jernbanepolitikken i Norge: "Det vert ikkje investert der potensialet er: I utviklinga av eit nasjonalt høgfaringsnett for flymarknaden, langdistanse biltrafikk og godstog som møter veggen på bratte, svingete enkeltspor."

Dagsavisen 27.05.22: Jernbaneentusiastene gir seg ikke hvor Thor Bjørlo er intervjuet mot slutten av artikkelen.

Tenk lenger om toget. Kronikk i Hamar Arbeiderblad 22.08. og Gudbrandsdalen/Dagningen 23.08.22 v/leder i Lyngforum Gudbrandsdalen/Mjøsa, Thomas Eriksen og Thor Bjørlo.

Det går ikke på skinner. «Vi snakker om det grønne skiftet. Men satser på fly i stedet for tog.» Kommentar av Jo Moen Bredeveien i Dagsavisen 25.08.22, med bl.a. «Flytrafikken innenlands er doblet siden 2005. Oslo-Trondheim, Oslo-Bergen og Oslo-Stavanger er alle blant Europas mest trafikkerte flyruter», «Det er noe som ikke stemmer i vårt syn på hva jernbanen er og kan være. Flytoget til Gardermoen, for eksempel, er et strålende tilbud. Men det går til en flyplass. Og de lange linjene gjør vi lite og ingenting med. I Norge er toget nemlig først og fremst lokaltransport, og det er feeder-trafikk til flyplassen. Som vi altså bruker hyppigere enn alle andre om vi ser til folketall. Og det er kanskje ikke så rart. Vi har de tregeste langdistansetogene i Vest-Europa, og vi har færrest avganger.»

Hvorfor lever Norge i fortida? v/Eivind Sivertsen om Nord-Norgebanen i Avisa Nordland, 18.08.22.

Et kvantesprang: Fra turistveg-toaletter til lyntogstasjoner v/Susanne Urban, Arkitektnytt, 09.09.22.

Lyntog er nøkkelen til store klimakutt v/Susanne Urban, Bergensavisen, 19.09.22.

Ønsker lyntogsatsing i statsbudsjettet. Dagsavisen 14.09.22. Oppslag over to sider, med bred omtale av saken gjennom intervjuer med ledere og sekretær for lyntogfora.

Lyntog er bra for klima, miljø og næring. Dagsavisen 22.09.22, v/Torstein Fjeld og Bjørghild des Bouvries i BKAs jernbanegruppe.

Konseptvalgutredning for Nord-Norgebanen uten konseptvalg? Nordnorsk debatt, 14.10.22, v/Synnøve des Bouvries i BKA Troms og Finnmark, som etterlyser høyhastighetskonseptet i utredningen om Nord-Norgebanen.

*Annet relevant i media, fra offentlige etater og fra organisasjoner:*

Kven tapte rettssaka om jernbanen i Moss? v/Jørg Westermann, Moss Dagblad, 03.05.22. Kostnadskalkylen for den litt over 1 mil lange planlagte jernbanestrekningen, med stasjon, har steget fra 5,5 mrd. kr til over 20 mrd. kr. Den mest kritiske delen av arbeidet, i et ustabil kvikkleireområde, er ennå ikke begynt. Det er viktig å understreke at dette kostnadsnivået ikke har noen ting med høyhastighetsbaner å gjøre. Banen i Moss er planlagt for hastigheter på ned mot 80 km/t. Norsk Bane AS har på oppfordring fra representanter i Transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget laget to notat om situasjonen. Der pekes på alternative jernbaneløsninger som kan spare samfunnet for milliarder av kroner, se: [www.norskbane.no/aktuelt/stadig-meir-urovekkjande-i-moss/](http://www.norskbane.no/aktuelt/stadig-meir-urovekkjande-i-moss/).

Jernbaneansatte girer opp flybruken, Dagsavisen 29.06.22: «Selv om ansatte i jernbanesektoren reiser mest med tog når de er på jobbreiser, gjennomførte de også nær 6.200 jobbreiser med fly i fjor. I år blir det langt flere flyreiser enn det.» Det burde gi en forståelse av at jernbanen i dag ikke er konkurransedyktig nok ...

Vy slo tilbake da de tapte jernbanekonkurransene. Uten at regjeringen ble orientert. Aftenposten 30.08.22 (og Bergens Tidende 02.09.22) «Da NSB/Vy mistet Sørlandsbanen, var de raske med å sette opp et konkurrerende tilbud: buss.» «Da SJ vant konkurransen om Dovrebanen, svarte Vy Buss raskt med et svært godt tilbud på strekningen Oslo-Trondheim.» «I desember 2019 vant Vys underselskap Vest konkurransen om Bergensbanen. Her har Vy ikke satt opp en konkurrerende bussrute.»

Nesten 4.200 timer med forsinkelser: – Flere banestrekninger er langt over hundre år gamle, Dagsavisen 19.10.22.

Nord-Norgebanen – et grønt industriløft, Nye Troms 01.11.22.

Nordmenn bidrar med over dobbelt så mye klimagassutslipp gjennom flytrafikk som gjennomsnittet på verdensbasis, Teknisk Ukeblad, 11.11.22.

Langtur med tog tar lengre tid no enn for 22 år sidan, nrk.no, 14.11.22.

Det er også stor aktivitet på [www.facebook.com/lyntogetsvenner/](https://www.facebook.com/lyntogetsvenner/), med mange innlegg, spørsmål, svar og kommentarer. Her kan alle interesserte plukke opp mange gode fakta og nyheter. Vi takker Kjell Olav Kaland for en stor innsats her!

## 8. Møter

- 20.01. Presentasjon på åpent kveldsmøte om høyhastighetsbaner, BKA Ålesund, Moa bibliotek
- 17.02. Teamsmøte med jernbanegruppen i BKA, om høyhastighetsbaner og opprusting av eksisterende baner
- 18.02. Teamsmøte om jernbanesituasjonen i Moss med Geir Inge Lien (Sp), Geir Adelsten Iversen (Sp) og Tom Kalsås (Ap) i Transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget
- 28.02. Teamsmøte med Nicolai Bryde og Thomas Berntzen i Flytoget
- 11.03. Innlegg om høyhastighetsbaner på fylkesårsmøtet til Naturvernforbund i Møre og Romsdal
- 21.03. Teamsmøte med fylkesvaraordfører Aud Hove i Innlandet fylkeskommune, med ordfører i Øyer og leder av Lyntogforum Gudbrandsdalen/Mjøsa, Jon Halvor Midtmageli
- 22.03. Teamsmøte med ordfører Anne-Marie Olstad (Ap) i Nord-Fron kommune
- 22.03. Møte med Eivind Trædal, gruppeleder MDG i Oslo, Oslo rådhus
- 22.03. Møte med Harold Lefferstra i BKA, Oslo
- 23.03. Møte med Sofie Marhaug i Energi- og miljøkomiteen og rådgiver samferdsel Christian Fredrik Sørgjerd i Rødt, Stortinget
- 23.03. Møte med avtroppende jernbanepolitisk talsmann i Ap, Tom Kalsås og rådgiver Bernt Sønvisen, Stortinget

På møtene våre bruker vi ofte powerpoint-illustrasjoner for mange ulike tema. Illustrasjonen til høyre viser det omfattende nettet av høyhastighetsbaner som Spania har realisert siden 1992, og utstrekningen av et mulig, landsdekkende nett i Norge.



- 23.03. Møte med generalsekretær Andrew Kroglund i BKA, Oslo
- 23.03. Møte med Mona Fagerås, samferdselskomiteen (SV), Stortinget
- 24.03. Møte med Nils-Ole Foshaug (Storingsrepresentant Ap og leder av Troms Ap), Stortinget
- 28.03. Teamsmøte med Natur og Ungdom v/leder Gina Gylver, Even Mjaaland i toggruppa og Sunniva Marie Johansen i naturgruppa
- 30.03. Innledning om kollektivtrafikk, åpent møte, BKA Ålesund
- 31.03. Teamsmøte med samferdselspolitisk talsmann i MDG, Arild Hermstad og rådgiver Axel Klanderud, sammen med flere fra MDG i lyntogfora
- 01.04. Miniseminar i regi av Lyntogforum Møre og Romsdal, med deltakelse fra Storingsrepresentant Geir Inge Lien (Sp)
- 25.04. Innledning på åpent møte i regi av Tromsø BKA
- 27.04. Deltakelse på web-seminaret til Naturvernforbundet om «Hvorfor og hvordan veipolitikken må endres»
- 28.04. Teamsmøte med Geir Adelsten Iversen (Sp) og rådgiver Nils M. Nilsson, om moderne Nord-Norgebane
- 29.04. Teamsmøte med Alf Engdal, Idar Støwer og Gunnar Kajander i BKA
- 10.05. Møte med Jone Blikra, ny samferdselspolitisk talsmann i AP
- 10.05. Møte med Sp sin fraksjon i Transport- og kommunikasjonskomiteen. Med ordfører i Seljord, Beate Marie Dahl Eide og ordfører i Sauda, Asbjørn Birkeland. Beate Marie la etterpå ut kommentaren «På tide med nye baner» på sin facebookside 10.05.22
- 31.05. Teamsseminar for Lyntogforum Gudbrandsdalen/Mjøsa, med Tore Johan Øvstebø, fagrådgiver for samferdsel i Naturvernforbundet Holger Schlaupitz, sjefsøkonom Jan Ludvig Andreassen i Eikagruppen, leder Kjell Erik Onsrud i For Jernbane og Thor Bjørlo som innledere
- 02.06. Teamsmøte med Gjermund Evanger, Troms og Finnmark fylkeskommune, rådgiver til samferdselsråd Agnete Masternes Hanssen
- 29.06. Møte med Menon Economics i Oslo, om vurdering av ulike utredninger om høyhastighetsbaner, etter initiativ fra konsulent Odd Erik Salvesen på Haugalandet og Atle Berge i Ølen Betong AS
- 30.06. Telefonmøte Nils Michael Ramsøy, rådgiver Transport- og kommunikasjonskomiteen for Sp
- 18.08. Telefonmøte Geir Inge Lien (Sp), Transport- og kommunikasjonskomiteen
- 10.09. Innlegg på BKA sitt landsmøte i Drammen om «Veien videre for toget i Norge»
- 12.09. Møte med Eivind Trædal (MDG), Rådhuset, Oslo
- 13.09. Møte med Jone Blikra, Aps jernbanepolitiske talsperson, Stortinget, sammen med nestleder i Lyntogforum Vestfold og Telemark/ordfører i Hjørtedal, Bengt Halvard Odden (Ap), Stortinget
- 11.10. Møte med Sp sin fraksjon i Transport- og kommunikasjonskomiteen: Geir Inge Lien, Geir Adelsten Iversen og Erling Sande (som er leder av komiteen). Med nestleder i styret i Norsk Bane AS, Jan Ludvig Andreassen
- 20.10. Innlegg under Transport- og kommunikasjonskomiteen sin høring om statsbudsjett 2023, Stortinget. Start kl. 10:15, Thor Bjørlos innlegg kl. 11:26 - 11:29.
- 28.10. Møte med Mona Fagerås (Transport- og kommunikasjonskomiteen, SV) og Birgit Oline Kjerstad (Energi- og miljøkomiteen, SV)
- 10.11. Teamsmøte med samferdselsgruppa i AUF, v/ Sandra Edith Kalland Tenud, Tobias Hangaard Linge og Håkon Einarsve (alle også i sentralstyret) og Rutkay Sabri, politisk rådgiver
- 09.12. Teamsmøte med Atle Berge (Ølen Betong), Odd Erik Salvesen ang. kommunikasjonsopplegg for høyhastighetsbaner som Erik Gustavsson har utarbeidet på oppdrag fra dem

I tillegg kommer til sammen 26 Teamsmøter i de fem lyntogfora, møter som også inkluderer mange prosesser for lokal, regional og nasjonal oppfølging.

## **9. Økonomi**

Regnskapet for 2022 er gjort opp med et overskudd på kr 6 636, etter samla driftskostnader på kr 2 178 377, driftsinntekter på kr 2 175 639, og kr 9 374 i renteinntekter. Eigenkapitalen til Norsk Bane AS var kr 115 114 ved utgangen av 2022. Minstekravet for aksjekapital er kr 30 000.

Det gjøres imidlertid oppmerksom på at det ikke har vært lønnsreguleringer de siste 12 år, noe de ansatte ønsker å ta opp hvis det lykkes å generere inntekter som kan gi grunnlag for en lønnsregulering. Utgiftene omfatter heller ikke tilbakebetaling av de to resterende månedene som de ansatte tilbød seg å arbeide uten lønn i 2015 (en måned ble tilbakebetalt i 2016), 1,5 måned uten lønn for daglig leder i 2018 og 0,5 måned i 2019. Om drifta i 2023 gir grunnlag for det, er det styret sin intensjon å godtgjøre de ansatte for dette, uten at det er et krav fra de ansatte. Styret vil takke de ansatte for en stor og engasjert arbeidsinnsats.

Regnskapet for 2022 er basert på at Norsk Bane AS vil fortsette arbeidet sitt i 2023.

## **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 2022 ble det valgt fem kvinnelige og tre mannlige styremedlemmer. Reiseaktivitet til ansatte og styret har påført det ytre miljøet påkjenninger i form av forurensing fra transportmidler, men i mindre grad enn tidligere år. Andre påkjenninger er ikke registrerte.

Styret hadde 4 styremøter i 2022, av disse var ett i Oslo og tre 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 2022: Daglig leder Jørg Westermann og kommunikasjonssjef Thor W. Bjørlo.

### *Aksjonærer*

Ved utgangen av 2022 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 15.06.2022*

Norsk Bane AS hadde ordinær generalforsamling 15.06.2022. Det ble gjennomført som videomøte på Teams pga. koronakrisen. Generalforsamling gjorde følgende valg:

### *Styret*

Kjell Stundal, Bø i Telemark (ikke på valg), May Britt Tabak, Bergen (ikke på valg), Jan Ludvig Andreassen, Oslo (ikke på valg), Gunhild Moe, Suldal (ikke på valg), Heidi Bjerga, Sandnes (gjenvalg), Renate Nedregård, Bergen (gjenvalg), Tove Mette Bjørkmo, Sortland (gjenvalg), Stian Hauge, Kviteseid (ny).

*Leder:* Kjell Stundal. *Nestleder:* Jan Ludvig Andreassen.

*Valgkomite*

Torgeir Fosslı, Asbjørn Birkeland, Beate Marie Dahl Eide (ny). Leder: Torgeir Fosslı.

*Revisor*

Deloitte i Haugesund.

Norsk Bane AS  
Ålesund, 15.05.2023

Kjell Stundal  
styreleder  
sign.

Jan Ludvig Andreassen  
nestleder  
sign.

May Britt Tabak  
styremedlem  
sign.

Renate Nedregård  
styremedlem  
sign.

Gunhild Moe  
styremedlem  
sign.

Tove Mette Bjørkmo  
styremedlem  
sign.

Heidi Bjerga  
styremedlem  
sign.

Stian Hauge  
styremedlem  
sign.

Jørg Westermann  
daglig leder  
sign.



# Norsk Bane AS

## Resultatrekneskap

Note	2022	2021
<i>Driftsinntekter og driftskostnader</i>		
	2.175.639	2.161.470
	<b>2.175.639</b>	<b>2.161.470</b>
3	1.872.286	1.876.189
3	306.091	262.021
	<b>2.178.377</b>	<b>2.138.210</b>
	<b>-2.738</b>	<b>23.260</b>
	9.374	7.205
	<b>9.374</b>	<b>7.205</b>
	<b>6.636</b>	<b>30.465</b>
2	0	0
	<b>6.636</b>	<b>30.465</b>
<i>Overføringer</i>		
	6.636	30.465
	<b>6.636</b>	<b>30.465</b>

## Norsk Bane AS

### Balanse

Note		2022	2021
	<i>Eigendelar</i>		
	<b>Anleggsmidler</b>		
2	Utsett skatteføremøn	<u>0</u>	<u>0</u>
	<b>Sum immaterielle eigendelar</b>	<u>0</u>	<u>0</u>
	<b>Sum anleggsmidler</b>	<u>0</u>	<u>0</u>
	<b>Omløpsmidlar</b>		
	Kundefordringar	0	25.600
	Opptent, ikkje-fakturert arbeid	0	0
	Bankinnskot, kontantar o.l	<u>394.505</u>	<u>380.277</u>
	Sum omløpsmidlar	<u>394.505</u>	<u>405.877</u>
	<b>Sum eigendelar</b>	<u>394.505</u>	<u>405.877</u>

# Norsk Bane AS

## Balanse

Note	2022	2021
<i>Eigenkapital og gjeld</i>		
<b>Innskoten eigenkapital</b>		
Aksjekapital, registrert kapital	10.159.000	10.159.000
Eigne aksjar	<u>-11.000</u>	<u>0</u>
<b>Sum innskoten eigenkapital</b>	<b><u>10.148.000</u></b>	<b><u>10.159.000</u></b>
<b>Opptent eigenkapital</b>		
Annan eigenkapital	<u>-10.032.886</u>	<u>-10.050.523</u>
<b>Sum opptent eigenkapital</b>	<b><u>-10.032.886</u></b>	<b><u>-10.050.523</u></b>
1 <b>Sum eigenkapital</b>	<b><u>115.114</u></b>	<b><u>108.477</u></b>
<b>Gjeld</b>		
<b>Kortsiktig gjeld</b>		
Leverandørgjeld	0	0
Skattetrekk og andre trekk	23.544	23.544
Anna kortsiktig gjeld	<u>255.847</u>	<u>273.856</u>
<b>Sum kortsiktig gjeld</b>	<b><u>279.391</u></b>	<b><u>297.400</u></b>
<b>Sum gjeld og eigenkapital</b>	<b><u>394.505</u></b>	<b><u>405.877</u></b>

Ålesund, 15.05.2023

Kjell Stundal  
styreleiar  
sign.

Jan Ludvig Andreassen  
nestleiar  
sign.

Heidi Bjerga  
styremedlem  
sign.

Stian Hauge  
styremedlem  
sign.

Gunhild Moe  
styremedlem  
sign.

Tove Mette Bjørkmo  
styremedlem  
sign.

Renate Nedregård  
styremedlem  
sign.

May Britt Tabak  
styremedlem  
sign.

Jørg Westermann  
dagleg leiar  
sign.

# Norsk Bane AS

## Noter til rekneskapen for 2022

### 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
<b>Eigenkapital 1. januar 2022</b>	<b>10.159.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-10.050.523</b>	<b>108.477</b>
<u>Endring i eigenkapitalen i året:</u>					
Årsresultat	0	0	0	6.636	6.636
<b>Eigenkapital 31. desember 2022</b>	<b>10.159.000</b>	<b>-11.000</b>	<b>0</b>	<b>-10.032.886</b>	<b>115.114</b>

Aksjekapitalen i selskapet pr. 31.12.2022 består av følgjande aksjeklassar:

	Antal	Pålydande	Bokført
A-aksjar	10.159	1.000	10.159.000
<b>Sum</b>	<b>10.159</b>		<b>10.159.000</b>

# Norsk Bane AS

## Noter til rekneskapen for 2022

### *Eigarstruktur*

Dei største aksjonærane i selskapet pr. 31.12.2022 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 %
<b>Sum &gt; 1 % eigarandel</b>	<b>7.095</b>	<b>7.095</b>	<b>69,8 %</b>	<b>69,8 %</b>
Sum aksjonærer elles	3.064	3.064	30,2 %	30,2 %
<b>Totalt tal på aksjar</b>	<b>10.159</b>	<b>10.159</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>

### *Aksjar og opsjonar eigde av styremedlemar og dagleg leiar:*

Namn	Verv	A-aksjar
Kjell Stundal	Styreleiar	19
Jørg Westermann (Aud Farstad)	Dagleg leiar	15

### *Om tilhøvet mellom eigenkapital og aksjekapital:*

Ved inngangen til 2022 var eigenkapitalen til Norsk Bane AS mindre enn 50 % av aksjekapitalen. Selskapet har i 2022 gjennomført ei rekkje tiltak for å auke inntektene. Tiltaka har hatt ein viss effekt, men dei var ikkje tilstrekkelege. Arbeidet held likevel fram i 2023 og ser ut til å kunne gje gode resultat. Selskapet har mellom anna arbeidd med å førebu ei ny og oppdatert utgreiing om Vestlandsbanen over Haukeli med eit budsjett på kr 7 000 000, og har i tida fram til generalforsamlinga 2023 fått så mange signal og tilsegner om tilskot at ei snarleg gjennomføring av utgreiingsarbeidet synest svært sannsynleg. Budsjettet inkluderer både honorar for eksterne konsulenttenester og ei godtgjersle til Norsk Bane AS for fagleg bistand til utgreiinga.

# Norsk Bane AS

## Noter til rekneskapen for 2022

### Note 2 – skattekostnad

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

Betalbar skatt	0
Kalkulert endring utsett skatt, 22 %	-1.460
<b>Total skattekostnad i år</b>	<b>0</b>

<b>Utsett skatt</b>	<b>31.12.2022</b>	<b>31.12.2021</b>	<b>Endring</b>
Netto grunnlag	-10.391.702	-10.398.338	6.636
Estimert skatteføremøn ved ev. driftsoverskot i påfølgjande år, med skattesats i parentes	2.286.174 (22 %)	2.287.634 (22 %)	-1.460

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

Lønnskostnadene består av følgjande postar:

<b>Lønnskostnader</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Løn, pensjon, fri telefon og skattepl. bil- og kostgodtgj.	1.535.019	1.559.339
Folketrygdavgift	216.437	219.867
<b>Sum lønnskostnader</b>	<b>1.751.456</b>	<b>1.779.206</b>

Norsk Bane AS hadde to fast tilsette i 2022.

<b>Ytingar til leiande personar</b>	<b>Dagleg leiar</b>	<b>Styret</b>
Løn, fri telefon og skattepliktig bil- og kostgodtgj.	698.619	
Godtgjersle		105.000

### Revisor

Det er kostnadsført eit revisjonshonorar på kr 13.900 i 2022.

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 2022, 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 2022, 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.

### **Øvrig informasjon**

Styret og daglig leder (ledelsen) er ansvarlige for øvrig informasjon som er publisert sammen med årsregnskapet. Øvrig informasjon omfatter informasjon i årsrapporten bortsett fra årsregnskapet og den tilhørende revisjonsberetningen. Vår konklusjon om årsregnskapet ovenfor dekker ikke øvrig informasjon.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese øvrig informasjon. Formålet er å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom den øvrige informasjonen og årsregnskapet og den kunnskap vi har opparbeidet oss under revisjonen av årsregnskapet, eller hvorvidt øvrig informasjon ellers fremstår som vesentlig feil. Vi har plikt til å rapportere dersom øvrig informasjon fremstår som vesentlig feil. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.

### **Ledelsens ansvar for årsregnskapet**

Ledelsen er ansvarlig 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 regnskapet, enten det skyldes misligheter eller utilsiktede feil. Vi utformer og gjennomfører revisjonshandlinger for å håndtere slike risikoer, og innhenter revisjonsbevis som er tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon. Risikoen for at vesentlig feilinformasjon som følge av misligheter ikke blir avdekket, er høyere enn for feilinformasjon som skyldes utilsiktede feil, siden misligheter kan innebære samarbeid, forfalskning, bevisste utelatelser, uriktige fremstillinger eller overstyring av internkontroll.
- opparbeider vi oss en forståelse av 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, 19. juni 2023  
Deloitte AS

**Else Holst-Larsen**  
statsautorisert revisor



# PENNEO

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

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

## Else Holst-Larsen

Statsautorisert revisor

Serienummer: 9578-5992-4-2705162

IP: 217.173.xxx.xxx

2023-06-20 06:42:41 UTC



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

### Hvordan bekrefter at dette dokumentet er originalen?

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

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

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