

## Årsmelding 2010 for Norsk Bane AS

### 1. Formål og eiere

Norsk Bane AS arbeider for et nasjonalt høyhastighets-banenett i Norge. Selskapet har utviklet et flerbrukskonsept for langdistanse-, regional-/InterCity- og godstrafikk tilpasset norske forhold og behov, med detaljerte traséplaner, økonomiske beregninger og samfunnsmessige analyser. Selskapets største eiere er kommunene Vinje, Suldal, Sauda, Odda og Bykle, samt Rogaland fylkeskommune, som til sammen står for 57 % av aksjekapitalen. I tillegg har Norsk Bane AS 22 andre offentlige og 323 private eiere.

### 2. Utvikling 2010

#### *Forventninger for 2010 etter positiv utvikling i 2009*

Etter at Norsk Bane AS la fram sin høyhastighetsutredning med Deutsche Bahn i mai 2009, gjorde Stortinget et svært positivt vedtak i Nasjonal Transportplan 2010 - 2019 (NTP), hvor en også anbefalte høyhastighetsbaner i tråd med vårt flerbrukskonsept for langdistanse-, regional- og godstrafikk. Stortinget slo fast at videre utredninger "skal ha bygging av høyhastighetsbane som siktemål" og ba om et godt beslutningsgrunnlag i god tid før 2013. I desember vedtok Stortinget "at hastighetsdimensjoneringen for nye linjer og strekninger som kan tenkes å inngå i et framtidig høyhastighetsnett, skal være minimum 250 km/t".

#### *2010 med nye omkamper og utredninger på ødeleggende premisser*

Bruk av vår utredning med DB kunne sikret en effektiv oppfølging av Stortingets vedtak, men Jernbaneverket (Jbv) ville det annerledes. Mye av 2010 gikk til spille i utredninger på feilaktige premisser. Norsk Bane AS gjorde mye for å motvirke den negative utviklingen, men nevneverdig resultat ble ikke oppnådd før våren 2011.

Gjennom Samferdselsdepartementets mandat av 19.02.2010 ble Jbv gitt i oppdrag å organisere en nasjonal høyhastighetsutredning<sup>1</sup>. Dessverre viste det seg at Jbv la premisser for utredningene som vi fant både metodisk og samfunnsmessig helt uforsvarlig. Vi kunne derfor ikke delta i de to anbudskonkurransene til Jbv i 2010. Det var heller ingen internasjonale firma som la inn anbud for utredningens siste fase, noe som i seg selv gir et kraftig signal om den utredningsprosessen Jbv har lagt opp til.

Bl.a. begrenset Jbv utredningen til fire alternativ man skulle bruke like mye tid på, hvor de tre første (a - c) var ulike oppgraderinger av dagens jernbanenett til beste reisetid 4 1/2 time til/fra Oslo (som ikke er høyhastighet), mens lyntog (d) kun skulle utredes på separate baner - og altså ikke som flerbruksbaner, slik Norsk Bane og Deutsche Bahn har konkludert med<sup>2</sup>, og som Stortinget spesielt har bedt om. Ordinær godstrafikk var utelatt fra markedsvurderingene, mens antall stasjoner var begrenset til 1 - 4 per strekning.<sup>3</sup>

I forkant av ulyksningens fase<sup>4</sup> 2 tok vi også mange initiativ for å informere Jbv og Stortinget om de uheldige føringene som Jbv var i ferd med å legge for utredningen. Vi anbefalte også en mer helhetlig utredning enn den fragmenteringen i mindre deler og to faser som Jbv la opp til. Men Jbv var da ikke villig til å endre noe. Først i 2011 innser Jbv feilene i 2010, og endrer likevel utredningen i tråd med våre påpekninger, men da er kontraktene forlengst tildelt og ett år av utredningen er mer eller mindre bortkastet på feil grunnlag.

<sup>1</sup> Transport- og kommunikasjonskomiteen hadde bedt om å organisere utredningen uavhengig av Jernbaneverket.

<sup>2</sup> Etter forutgående omfattende vurderinger av ulike konsept og løsninger.

<sup>3</sup> Våre innvendinger til fase 3 er oppsummert i 10 punkt, i notatet <http://norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=177>.

<sup>4</sup> Fase 1 var primært en oppsummering av utredninger som allerede var foretatt og ingen ny utredning.

Norsk Bane AS hadde ønsket å delta i Jbv sin utredningsprosess, hvor det også var stilt 50 millioner kroner til rådighet. Saken ble grundig drøftet med Deutsche Bahn i Berlin 05.07.10 og det ble brukt fire styremøter til behandling av saken. Norsk Bane AS skisserte også fem ulike varianter for et tilbud på en helhetlig utredning, men Jbv meddelte at samtlige vil bli avvist.

Norsk Bane AS fant det derfor viktig å arbeide for et faglig basert alternativ og korrektiv til Jbv sin utredning. Som et ledd i dette har det også vært mange informasjonsmøter i flere fylker.

### **Mytespredning og feilinformasjon**

Det har også vært nødvendig å gå i rette med mye negativ mytespredning og feilinformasjon om lyntog i løpet av 2010. Påstander fra Jbvs prosjektleder om at "en høyhastighetsbane [...] skal først og fremst fange opp trafikken ved endepunktene og ha færrest mulig stopp underveis"<sup>5</sup> er typiske for den misvisende framstillingen av høyhastighetsbaner som en trussel. Det er viktig at også Jbv nå kan åpne seg for de store mulighetene og samfunns effektene som ligger i lyntog i flerbrukskonsept og slutter å se det som oppgave å verne om gamle planer for 130 - 200 km/t, med langt mindre økonomisk og samfunnsmessig potensial.

Norsk Bane AS har i 2010 hatt utstrakt møtevirksomhet med politiske miljøer i og utenfor Stortinget for å hindre at den positive holdningen til høyhastighetsbaner i 2009 ble reversert. Særlig på det sentrale Østlandet har Jbv skapt betydelig motstand mot lyntog med feilaktig konstruerte påstander om at det ikke er mulig med sentralt plasserte stasjoner langs baner for 250 km/t eller mer. Vår utredning med Deutsche Bahn viser derimot at dette er fullt mulig og at samspillet med langdistansetrafikken vil gi både kortere reisetider og flere avganger på det sentrale Østlandet enn det nåværende InterCity-konseptet til Jbv<sup>6</sup>.

I løpet av første halvår 2011 ser vi at våre anbefalinger gradvis vinner fram også i Jbv<sup>7</sup>. Nå vil de basere høyhastighetsutredningen på "dobbeltspor, mange stasjoner og godstog på dagtid," heter det i en melding 30.05.11.

### **Økonomiske utfordringer**

Å stå utenfor Jbv sin høyhastighetsutredning ga imidlertid også økonomiske utfordringer, da betydelige deler av utredningen med Deutsche Bahn foreløpig ble finansiert gjennom bruk av aksjekapitalen. Dette gjelder både for de deler som er helt fullført (men dermed ennå ikke offentliggjort i sin helhet) og de deler hvor mye er gjort, men der utredningen ikke kunne slutføres før tilstrekkelig finansiering var på plass.

Høsten 2010 gikk fylkeskommunen, kommuner og næringsliv i Møre og Romsdal fylke sammen i et spleiselag og finansierte en utredning av strekningen Dombås – Ålesund.<sup>8</sup> Utredningen ble offentliggjort på et frokostseminar i Ålesund 09.02.11<sup>9</sup>. Dette oppdraget på 1 million kroner og tilskuddene fra Fellesfondet for Øvre Telemark, Sauda, Suldal og Odda kommuner på til sammen 800.000 kroner står for mesteparten av inntektene til Norsk Bane AS i 2010. Det har også vært jobbet aktivt for finansiering i andre deler av landet, slik at Deutsche Bahns utredning kan fullføres / offentliggjøres. Strekningen Oslo - Lillehammer via Gjøvik kom på plass med 1 million kroner i mai 2011.

Egenkapitalen pr. 31.12.2010 var under 50 % av aksjekapitalen. Det krever nye tiltak for å rette opp egenkapitalen og sikre full drift i 2011. Samtidig representerer utredningen vår med Deutsche

<sup>5</sup> Gudbrandsdølen Dagingen 02.11.10. Lignende uttalelser er bl.a. gitt til Oppland Arbeiderblad 28.10.10.

<sup>6</sup> Oslo - Trondheim ferdig 13.11.08, Oslo - Bergen/Haugesund/Stavanger (inkl. ny Vestkorridor med bl.a. ny Oslo-tunnel) ferdig 19.05.09, deretter også Trondheim - Steinkjer i 2010 og Dombås - Ålesund februar 2011. Planene for de andre strekningene har kommet så at de kan fullføres i løpet av kort tid når finansieringen er på plass. Oslo - Ski - Moss er på det nærmeste ferdig. Hele planen for Østfoldbanens vestre linje kan være klar til høsten. Mer om utredningen på [www.norskbane.no](http://www.norskbane.no).

<sup>7</sup> Våren 2011, etter et heldags møte 31.03.11 mellom Norsk Bane Bahns og ledelsen i Jbvs høyhastighetsutredning, har Jbv likevel gjort store endringer av utredningen, nettopp i den retning Norsk Bane hele tiden har anbefalt.. Se bl.a. <http://norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=186> og <http://norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=187> Men slik er et år mer eller mindre bortkastet, samt at Norsk Bane ble utelukket fra tilbud pga. premisser som senere ble endret.

<sup>8</sup> M&R fylkeskommune 300.000, Ålesund kommune 300.000, øvrige kommuner 45.000 og næringslivet 355.000.

<sup>9</sup> Se <http://norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=181>

Bahn svært store økonomiske og samfunnsmessige verdier i det videre arbeidet fram mot bygging av høyhastighetsbaner for Norge. Det gjelder både i forhold til evt. dialog med Jbv om våre planer, eller som alternativ utredning av interesse for store deler av landet. Gjennom våre planer vil ca. 80 % av Norges befolkning få tilknytning til nærmeste stasjon innen ca. 1 time eller bedre.

### ***Fremdeles viktig å arbeide for helhetstenkning.***

Det har vært en viktig oppgave for Norsk Bane AS å medvirke til at Jbv sin løpende planlegging og utbygging er i samsvar med Stortingets retningslinjer om helhetlig planlegging og en dimensjonerende hastighet på minimum 250 km/t.

Det gjelder bl.a. for forbindelsene mot Sverige og Mellom-Europa. Vi har fulgt opp dette, bl.a. gjennom høringsuttalelser, notater<sup>10</sup> og møte med Jbv om Oslo – Ski. Men dessverre er det slik at Jbv fremdeles planlegger å bygge denne delstrekningen uten å ha noen formening om hvordan banen skal gå videre derfra til Göteborg og evt. Stockholm. Dette skaper dårlige løsninger og flaskehals, stikk i strid med Stortingets og fremtidens krav.

Tilsvarende gjelder for Eidsvoll – Hamar. I forbindelse med kommunenes behandling av reguleringsplanene ble det i 2010 reist ny debatt om denne strekningen. En rekke organisasjoner og lokale partilag har løftet frem våre planer som et bedre alternativ, men uten å vinne helt frem. Jbv sin trase går i Vormas og Mjøsas strandsoner, er dimensjonert for maks. 200 km/t og har ca. 3 km enkeltspor mellom Eidsvoll og Venjar med sterk stigning og sving for 130 km/t. En bane etter våre planer vil derimot gå i skogen langs åsen øst for Mjøsa, spare minst seks minutt, ha dobbeltspor hele veien og bli attpåtil billigere<sup>11</sup>. Norsk Bane AS har i 2010 utviklet en god dialog med kommuner i regionen.

### ***Media***

Vinteren 2010 hadde Aftenposten en artikkelserie om lyntog over en uke, hvor også tilrådingene fra Deutsche Bahns utredning fikk nesten to sider. Det har også generelt sett vært mye mer omtale av lyntog i media enn tidligere. Daglig leder hadde hovedartikkelen, inkl. forsiden, i magasinet Syn og Segn i september. Vi har også deltatt med flere innlegg i regionale aviser, i tillegg til stoff på egne nettsider.

## **3. Møtevirksomhet**

I 2010 hadde Norsk Bane AS mange presentasjoner og møte, i tillegg til mye oppfølging pr. telefon og epost.

**Storting og departement:** Samferdselsdepartementet v/ Lars Erik Bartnes (Oslo, 28.01. og 20.05.), leder i transportkomitéen på Stortinget, Knut Arild Hareide (Oslo, 18.02. og 23.11.), Høyres gruppe i transportkomitéen (Oslo, 13.10.), Gorm Kjernli og Reidar Ryssdal (Oslo, 29.04.), Gorm Kjernli og Hallgeir Langeland (Oslo, 11.10.), Peter Gitmark (Oslo, 11.10.), Kjell Ingolf Ropstad (Oslo, 13.10.) og Benedikte Økland (Oslo, 29.04.).

**Partigrupper og -representanter:** Skodje Arbeiderparti (Skodje, 17.02.), Gunn Vivian Eide (Bergen, 31.08.), Ola Elvestuen (Oslo, 11.10.) og Telemark Venstre og Odd Einar Dørum (Bø, 03.12.).

**Baneselskap og fagmiljø:** Flytoget v/kommersiell direktør Sverre Høven (Oslo, 18.02.), Jernbaneverket v/Elisabeth Enger og Anita Skauge (Oslo, 09.04.), Jernbaneverket v/ Tom Stillesby (Oslo, 11.05.), Jernbaneverket v/ prosjektleiing for Oslo-Ski (Oslo, 11.10.), Deutsche Bahn International (Berlin, 05.07.), Advansia v/ Bjørn Sund (Oslo, 28.01.), Sweco (Lysaker, 20.04.) og Dyrvik Arkitekter (Oslo, 03.06.).

**Fylkeskommuner og regionråd:** Regionråd for Gjøvikregionen (Gjøvik, 29.01.), Nord-Trøndelag Fylkeskommune (Hell, 26.03.), Østfold Fylkeskommune (Sarpsborg, 12.05.), Regionråd Hedmark (Løten, 07.09.), Hamarregionen (07.09.), Møre og Romsdal Fylkeskommune (Molde, 17.09.) og Fylkesmannen i Møre og Romsdal (Molde, 24.09.).

<sup>10</sup> Se bl.a. <http://norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=176>

<sup>11</sup> Se evt. mer på <http://norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=173>

**Kommuner:** Hamar kommune v/ planseksjonen (Hamar, 17.02.), Odda kommunestyre (Odda, 25.02.), Rauma kommune (Åndalsnes, 20.09.), Ringsaker kommunestyre (Brumunddal, 06.10.), Løten Formannskap (Løten, 06.10.), Elverum kommune v/ ordfører og stab (Elverum, 06.10.), Stange kommunestyre (Stange, 06.10.) og Hamar kommune (Hamar, 20.10.)

**Næringsorganisasjoner og fagforbund:** NITO Vestfold (Tønsberg, 16.02.), Næringsforeningen i Gjøvikregionen (Gjøvik, 11.05.), Trondheim Næringsforening og NHO Trøndelag (Trondheim, 26.05.), NITO Vestfold, Buskerud og Telemark (Oslo, 22.10.) og NITO Aust-Agder (Grimstad, 18.11.).

**Åpne møter:** Lillehammer (20.10.), Åmot i Vinje (16.11.), Litteraturhuset i Oslo (16.10.)

**Rotary- og Lionsklubber:** Bekkelaget Rotary (Oslo, 16.03.)

**Forskjellige utvalg, selskap og enkeltpersoner:** Jernbaneforum Øst (Sarpsborg, 28.04.), Aksjonsgruppa for Mjøsas strandsone (Strandlykkja, 06.09.), Forbrukerpolitisk utvalg Midt-Norge (Molde, 14.10.) og Øyvind Nordrum m.fl. (Ringebu, 09.04.).

**Deltakelse på konferanser:** Tempo-konferansen (Oslo, 18. og 19.05.) og Jernbaneverkets høyfartsseminar (Oslo, 16.12.).

I tillegg kommer mange uformelle møter med grunneiere, kommunale planavdelinger, advokater, journalister og aksjonærer.

#### 4. Økonomi

Norsk Bane AS hadde i 2010 samlede inntekter på kr 1 850 333, og utgifter på kr 3 264 268. Driftsunderskuddet kom på kr 1 413 935 før framtidig skattefradrag og på kr 1 018 033 inkl. framtidig skattefradrag. Egenkapitalen til Norsk Bane AS minket fra kr 2 183 563 ved utgangen av 2009 til kr 769 628 ved utgangen av 2010. Det utgjør 7,6 % av aksjekapitalen. Aksjelova krever tiltak når egenkapitalen blir mindre enn 50 % av aksjekapitalen.

Driftsresultatet for 2010 var ca. kr 600 000 bedre enn budsjettet. Inntektene ble ca. kr 910 000 større enn budsjettet, mens utgiftene til eksterne tjenester (deriblant oppdrag til Deutsche Bahn) økte med ca. kr 220 000 i forhold til budsjettet. Lønnskostnadene var ca. kr 90 000 større enn budsjettet. På de andre postene viser regnskapet for 2010 kun små avvik fra budsjettet.

Samtidig som utredningen med Deutsche Bahn har vært avgjørende for gjennomslaget for høyhastighetsbaner i Noreg, har det vært vanskelig å få finansiert arbeidet med utredningen. Risikoen dette ga for en svak egenkapitalsituasjon var grundig gjennomgått på generalforsamlinga i både 2009 og 2010. Økte tilskudd har bedret situasjonen noe i forhold til budsjettet for 2010, men det er likevel viktig å arbeide videre for å sikre driftsmidler for 2011 og fremover mot NTP i 2013.

Utredningen med Deutsche Bahn representerer svært store verdier i forbindelse med Stortingets ønske om satsing på høyhastighetsbaner, i forhold til mange store kommende utbyggingsprosjekt, og for alle områder som kan bli knytta til høyhastighetsnettet.

Et seriøst og grundig arbeid frå Norsk Bane over flere år er i ferd med å gi et gjennombrudd. Styret mener det er svært viktig å sikre selskapet økonomi til å være aktivt med og påvirke de videre prosessene frem mot Stortingets behandling av Nasjonal Transportplan i 2013.

Regnskapet for 2010 er basert på at virksomheten til Norsk Bane AS vil fortsette.

#### 5. Om selskapet sine organ

##### **Generelt**

Norsk Bane AS har kontor i Kirkegata 2, 6004 Ålesund. Arbeidsmiljøet i selskapet var preget av svært stor arbeidspåkjennning, men med en god tone, et stort engasjement og er regnet for å være godt.

Ved generalforsamlinga i 2010 ble det valgt en kvinnelig og seks mannlige styremedlemmer. Selskapet har to mannlige tilsette. Den store reiseaktiviteten til styremedlemmer, kommunikasjonssjef og daglig leder har påført det ytre miljøet påkjenninger i form av forurensing fra transportmidler. Andre påkjenninger er ikke registrert.

### Aksjonærene

Ved utgangen av 2010 hadde Norsk Bane AS 351 aksjonærer og en aksjekapital på kr 10 159 000. Det svarer til et innskudd på kr 28 943 pr aksjonær i gjennomsnitt. Blant aksjonærene var 27 kommuner eller kommunale selskap og en fylkeskommune som til sammen eier 73 % av aksjekapitalen. De 11 største aksjonærene eier 65,7 % av selskapet. Aksjonærer som holder til i Rogaland, Telemark og Hordaland stod for hhv. 44 %, 31 % og 14 % av Norsk Bane AS sin aksjekapital. Aksjonærer i andre fylker stod for 11 % av selskapet sin aksjekapital.

### Generalforsamling 30.04.2010

Norsk Bane AS holdt ordinær generalforsamling 30.04.2010 i Oslo.

### Styret

Etter forslag fra valgkomiteen ble Steinulf Tungesvik valgt som nytt styremedlem, mens Kjell Stundal, Per Espen Fjeld, Stein Lier-Hansen ble gjenvalgt ved generalforsamlinga 30.04.2010. Bjørn Arild Gram og Wenche Nistad trådte ut av styret. Laura Seltveit, Einar Velde og Gard Folkvord ble valgt for to år i 2009, og sto slik ikke på val. Styret konstituerte seg selv med Kjell Stundal som leder og Laura Seltveit som nestleder. Styret hadde ti styremøter i 2009.

### Ansatte

Norsk Bane AS hadde to ansatte i full stilling i 2010: Daglig leder Jørg Westermann og kommunikasjonssjef Thor W. Bjørlo. Sykefraværet var tilnærmet lik null. Det vart ikke registrert skader på ansatte.

### Valgkomiteen

Generalforsamlinga valgte Olav Urdbø, Klara Tveit og Solveig Abrahamsen som medlemmer av valgkomiteen.

### Revisor

Deloitte AS i Haugesund ble gjenvalgt som revisor for Norsk Bane AS på generalforsamlinga 30.04.10.

Ålesund, 21.06.2011

Kjell Stundal  
styreleder

Laura Seltveit  
nestleder

Steinulf Tungesvik  
styremedlem

Einar Velde  
styremedlem

Per Espen Fjeld  
styremedlem

Stein Lier-Hansen  
styremedlem

Gard Folkvord  
styremedlem

# Norsk Bane AS

## Resultatrekneskap

Note	2010	2009
<i>Driftsinntekter og driftskostnader</i>		
	1.836.801	827.077
	<b>1.836.801</b>	<b>827.077</b>
3	1.824.237	1.684.758
3	1.440.031	2.792.658
	<b>3.264.268</b>	<b>4.477.416</b>
	<b>-1.427.467</b>	<b>-3.650.339</b>
	13.532	71.237
	<b>13.532</b>	<b>71.237</b>
	<b>-1.413.935</b>	<b>-3.579.102</b>
2	0	0
	<b>-1.413.935</b>	<b>-3.579.102</b>
<i>Overføringer</i>		
	0	-311.969
	-1.413.935	-3.267.133
	<b>-1.413.935</b>	<b>-3.579.102</b>

## Norsk Bane AS

### Balanse

Note		2010	2009
	<i>Eigendelar</i>		
	<b>Anleggsmidler</b>		
2	Utsett skatteføremøn	<u>335.163</u>	<u>335.163</u>
	<b>Sum immaterielle eigendelar</b>	<u><b>335.163</b></u>	<u><b>335.163</b></u>
	<b>Sum anleggsmidler</b>	<u><b>335.163</b></u>	<u><b>335.163</b></u>
	<b>Omløpsmidlar</b>		
	Kundefordringar	25.000	4.408
	Andre fordringar	0	8.800
	Bankinnskot, kontantar o.l	<u>732.875</u>	<u>2.030.766</u>
	Sum omløpsmidlar	<u><b>757.875</b></u>	<u><b>2.043.974</b></u>
	<b>Sum eigendelar</b>	<u><b>1.093.038</b></u>	<u><b>2.379.137</b></u>

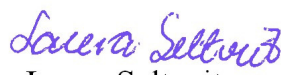
# Norsk Bane AS

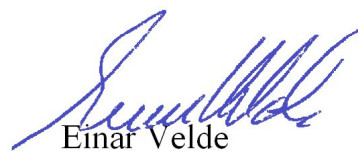
## Balanse


Note	2010	2009
<i>Eigenkapital og gjeld</i>		
<b>Innskoten eigenkapital</b>		
Aksjekapital, berre registrert kapital	10.159.000	9.092.000
Ikkje registrert kapitalutviding	0	1.067.000
Overkursfond	0	0
<b>Sum innskoten eigenkapital</b>	<b>10.159.000</b>	<b>10.159.000</b>
<b>Opptent eigenkapital</b>		
Annan eigenkapital	-9.389.372	-7.975.437
<b>Sum opptent eigenkapital</b>	<b>-9.389.372</b>	<b>-7.975.437</b>
1 <b>Sum eigenkapital</b>	<b>769.628</b>	<b>2.183.563</b>
<b>Gjeld</b>		
<b>Kortsiktig gjeld</b>		
Leverandørgjeld	0	50.000
Skattetrekk og andre trekk	110.230	18.653
Anna kortsiktig gjeld	213.180	126.922
<b>Sum kortsiktig gjeld</b>	<b>323.410</b>	<b>195.575</b>
<b>Sum gjeld og eigenkapital</b>	<b>1.093.038</b>	<b>2.379.137</b>


Ålesund, 21.06.2011

  
Kjell Stundal  
styreleiar

  
Laura Seltveit  
nestleiar

  
Einar Velde  
styremedlem

  
Per Espen Fjeld  
styremedlem

  
Stein Lier-Hansen  
styremedlem

  
Steinulf Tungesvik  
styremedlem

  
Gard Folkvord  
styremedlem



# Norsk Bane AS

## Noter til rekneskapen for 2010

### 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 kriteriene for balanseføring er stetta.

### Note 1 – eigenkapital

	Aksje- Kapital	Eigne aksjar	Over- kursfond	Annan eigenkapital	Sum eigenkapital
<b>Eigenkapital 1. januar 2010</b>	<b>10.159.000</b>	<b>0</b>	<b>205.268</b>	<b>-7.975.437</b>	<b>2.183.563</b>
<u>Endring i eigenkapitalen i året:</u>					
Årsresultat	0	0	0	-1.413.935	-1.413.935
<b>Eigenkapital 31. desember 2010</b>	<b>10.159.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-9.389.372</b>	<b>769.628</b>

Aksjekapitalen i selskapet pr. 31.12.2010 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 2010

#### *Eigarstruktur*

Dei største aksjonærane i selskapet pr. 31.12.2010 var:

	A-aksjar	Sum aksjar	Eigarandel	Røysteandel
Vinje kommune	1.750	1.750	17,2 %	17,2 %
Suldal kommune	1.200	1.200	11,8 %	11,8 %
Sauda kommune	1.200	1.200	11,8 %	11,8 %
Odda kommune	600	600	5,9 %	5,9 %
Bykle kommune	550	550	5,4 %	5,4 %
Rogaland Fylkeskommune	500	500	4,9 %	4,9 %
Tokke kommune	341	341	3,4 %	3,4 %
Bø kommune	208	208	2,0 %	2,0 %
privatperson	111	111	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>6.672</b>	<b>6.672</b>	<b>65,7 %</b>	<b>65,7 %</b>
Sum øvrige aksjonærar	3.487	3.487	34,3 %	34,3 %
<b>Totalt antal 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
Einar Velde	Styremedlem	60
(Per Velde AS)	(Styremedlem)	60
Per Espen Fjeld	Styremedlem	3
Laura Seltveit	Styremedlem	5
(Aud Farstad)	(Dagleg leiar)	10

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

Ved inngangen til 2010 var eigenkapitalen til Norsk Bane AS mindre enn 50 % av aksjekapitalen. Som det går fram av årsmeldinga, har selskapet gjennomført ei rekkje tiltak for å auke inntektene. Desse tiltaka har styrkt selskapet sitt driftsgrunnlag, men har innan utgangen av 2010 ikkje hatt tilstrekkeleg stor effekt til å kunne auke eigenkapitalen til eit nivå som utgjør minimum 50 % av aksjekapitalen.

# Norsk Bane AS

## Noter til rekneskapen for 2010

### Note 2 – skattekostnad

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

Betalbar skatt	0
Kalkulert endring utsett skatt	-395.902
<b>Total skattekostnad i år</b>	<b>0</b>

<b>Utsett skatt</b>	<u>31.12.10</u>	<u>01.01.10</u>	<u>Endring</u>
Netto grunnlag	-10.036.504	-8.622.569	-1.413.935
Kalkulasjon utsett skatt 28 %	-2.810.221	-2.414.319	-395.902

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

Lønskostnadene består av følgjande postar:

<b>Lønskostnader</b>	<b>2010</b>	2009
Løn, pensjon og fri telefon	1.509.452	1.352.857
Folketrygdsavgift	212.832	190.752
<b>Sum lønskostnader</b>	<b>1.722.284</b>	<b>1.543.609</b>

Norsk Bane AS hadde to fast tilsette i 2010.

<b>Ytingar til leiande personar</b>	<b>Dagleg leiar</b>	<b>Styret</b>
Løn og fri telefon	674.218	95.000

### Revisor

Det er kostnadsført revisjonshonorar på kr. 11.500 i 2010.

Til generalforsamlingen i Norsk Bane AS

## REVISORS BERETNING

### Uttalelse om årsregnskapet

Vi har revidert årsregnskapet for Norsk Bane AS, som består av balanse per 31. desember 2010, resultatregnskap som viser et underskudd på kr 1.413.935 for regnskapsåret avsluttet per denne datoen, og en beskrivelse av vesentlige anvendte regnskapsprinsipper og andre noteopplysninger.

#### *Styrets ansvar for årsregnskapet*

Styret er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet og for at det gir et rettviseende bilde i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge, og for slik intern kontroll som styret finner nødvendig for å muliggjøre utarbeidelsen av et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller feil.

#### *Revisors oppgaver og plikter*

Vår oppgave er å gi uttrykk for en mening om dette årsregnskapet på bakgrunn av vår revisjon. Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder International Standards on Auditing. Revisjonsstandardene krever at vi etterlever etiske krav og planlegger og gjennomfører revisjonen for å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon.

En revisjon innebærer utførelse av handlinger for å innhente revisjonsbevis for beløpene og opplysningene i årsregnskapet. De valgte handlingene avhenger av revisors skjønn, herunder vurderingen av risikoene for at årsregnskapet inneholder vesentlig feilinformasjon, enten det skyldes misligheter eller feil. Ved en slik risikovurdering tar revisor hensyn til den interne kontrollen som er relevant for selskapets utarbeidelse av et årsregnskap som gir et rettviseende bilde. Formålet er å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets interne kontroll. En revisjon omfatter også en vurdering av om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapsestimaterne utarbeidet av ledelsen er rimelige, samt en vurdering av den samlede presentasjonen av årsregnskapet.

Etter vår oppfatning er innhentet revisjonsbevis tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

#### *Konklusjon*

Etter vår mening er årsregnskapet avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettviseende bilde av den finansielle stillingen til Norsk Bane AS per 31. desember 2010 og av resultater for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.

**Uttalelse om øvrige forhold***Konklusjon om årsberetningen og dekning av tap*

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, mener vi at opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet og forutsetningen om fortsatt drift, samt forslaget i årsregnskapet til dekning av tap, er i samsvar med lov og forskrifter og at opplysningene er konsistent med årsregnskapet.

*Konklusjon om registrering og dokumentasjon*

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, og kontrollhandlinger vi har funnet nødvendig i henhold til internasjonal standard for attestasjonsoppdrag (ISAE) 3000 «Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller begrenset revisjon av historisk finansiell informasjon», mener vi at ledelsen har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversiktlig registrering og dokumentasjon av selskapets regnskapsopplysninger i samsvar med lov og god bokføringsskikk i Norge.

Haugesund, 21. juni 2011

Deloitte AS



Else Holst-Larsen  
statsautorisert revisor