

Generalforsamling i Norsk Bane AS, mandag, 26.06.23, kl. 9:00 – 12:00

Generalforsamlinga vil bli halden digitalt. Ei lenke for oppkopling vil bli send med epost til påmelde deltakarar.

I tillegg til dei vanlege sakene av formell karakter, vil generalforsamlinga i år særleg omhandle spørsmåla knytte til ei ny og oppdatert utgreiing om Vestlandsbanen over Haukeli, sjå pkt. 7 på dagsordenen.

Framlegg til dagsorden

- 9:00 Opning av generalforsamlinga v/ Kjell Stundal og presentasjon av møtedeltakarane
1. Godkjenning av fullmakter
 2. Val av møteleiar, referent og dei som skal underteikne protokollen
 3. Godkjenning av innkallinga og dagsordenen
 4. Godkjenning av referatet frå generalforsamlinga 15.06.2022
 5. Årsmeldinga 2022 – gjennomgang og godkjenning
 6. Årsrekneskapen 2022 – gjennomgang av rekneskap og revisjonsmelding, fastsetjing av resultatrekneskap og balanse, utdeling av ev. utbytte, godkjenning av revisjonshonorar.
- 10:15 Pause
- 10:30
7. Ny og oppdatert utgreiing om Vestlandsbanen over Haukeli
 8. Munnleg orientering om andre viktige hendingar på våren 2023
 9. Vidare driftsgrunnlag etter generalforsamlinga. Eigenkapitalen til Norsk Bane AS.
 10. Emisjon og/eller styrefullmakt til utviding av aksjekapitalen
 11. Arbeidsplan og budsjett for 2023
 12. Val av styre, revisor og ev. valnemnd

ca. 12:00 Avslutning

Dei som har andre framlegg til saker for generalforsamlinga, er bedne om å sende desse til selskapet seinast innan fredag, 09.06.23, til dømes på epost: post@norskbane.no.

Dei som ikkje har høve til å delta på generalforsamlinga, kan gjerne sende **fullmakter** til andre. Fullmaktene må vere skriftlege og vere sende i god tid før generalforsamlinga til Norsk Bane AS, helst som epost med skanna dokument.

Påmelding til post@norskbane.no, eller telefon 70 10 16 40 innan mandag, **19.06.23**.


Jørg Westermann
dagleg leiar

Velkomen!

Kjell Stundal
styreleiar
sign.

Til dei einiskilde punkta på dagsordenen

1. Godkjenning av fullmakter

2. Val av møteleiar, referent og den/dei som skal underteikne protokollen

Protokollen skal underteiknast av møteleiaren og minst ein annan person vald av generalforsamlinga blant møtedeltakarane, jf. aksjelova § 5-16.

3. Godkjenning av innkallinga og dagsordenen

4. Referatet frå generalforsamlinga 15.06.2022

Referatet frå generalforsamlinga følgjer her som vedlegg.

Framlegg til vedtak:

"Referatet frå generalforsamlinga 15.06.2022 vert godkjent."

5. Årsmeldinga 2022 – gjennomgang og godkjenning

Styret sitt framlegg til årsmelding for 2022 følgjer her som vedlegg.

Framlegg til vedtak:

"Generalforsamlinga i Norsk Bane AS vedtek styret sitt framlegg til årsmeldinga for 2022."

6. Årsrekneskapen 2022 – gjennomgang av rekneskap og revisjonsmelding, fastsetjing av resultat rekneskap og balanse, utdeling av ev. utbytte, godkjenning av revisjonshonorar

Styret sitt framlegg til resultatrekneskap og balanse følgjer her som vedlegg. Rekneskapen er gjort opp med eit overskot på kr 6 636. Revisjonsmeldinga vil bli ettersend.

Utanom sjølve godkjenninga av rekneskapen skal generalforsamlinga òg ta stilling til ev. utdeling av utbytte, til godtgjersla for styremedlemene og til revisjonshonoraret.

Norsk Bane AS har i dei seinare åra hatt følgjande godtgjersle til styremedlemene: kr 30.000 til styreleiar, kr 15.000 til nestleiar og kr 10.000 til dei andre styremedlemene. Styret tilrår same sats for i år.

Styret tilrår følgjande vedtak:

"Generalforsamlinga i Norsk Bane AS vedtek styret sitt framlegg til rekneskapen for 2022.

- a) Norsk Bane AS deler ikkje ut utbytte til aksjonærane for rekneskapsåret 2022.
- b) Godtgjersla til styremedlemene vert utbetalt med kr 30.000 til styreleiar, kr 15.000 til nestleiar og kr 10.000 til dei andre styremedlemene."
- c) Generalforsamlinga godkjenner eit honorar for revisjonen av rekneskapen 2022 på kr 13 500 eks. mva.

7. Ny og oppdatert utgreiing om Vestlandsbanen over Haukeli

På generalforsamlinga i fjor blei det uttrykt stor støtte til arbeidet med å førebu ei ny og oppdatert utgreiing om Vestlandsbanen over Haukeli og eventuelt andre samband, dersom det er mogeleg å få finansiert desse. Initiativet hadde i hovudsak bakgrunn i dei to følgjande momenta:

- Utgreiingane frå Deutsche Bahn International er no over 10 år gamle. I arbeidet vårt får vi ofte spørsmålet om materialet vårt framleis er relevant. Med ei ny utgreiing levert av eit kompetent selskap vil vi på nytt kunne setje dagsorden, skape nytt engasjement og tilby Stortinget eit oppdatert avgjerdsgrunnlag, ikkje minst for debatten om moglege løysingar på klimakrisa, naturkrisa og energikrisa.
- Dei to tilsette våre nærmar seg pensjonsalderen. Jørg vil fylle 67 år i august i år og Thor i juni neste år. Båe har stilt seg opne til å halde fram lenger om ein kan få gjennomført ei ny utgreiing og slik også kan få overført kompetansen i selskapet til framtidige tilsette.

Både desse to momenta har avgjerande betydning for å tryggje Norsk Bane AS sin posisjon som ein leverandør av jernbanefagleg kunnskap og ein fagressurs for politisk arbeid. Ei ny og oppdatert utgreiing vil såleis danne eit både fagleg og økonomisk fundament for Norsk Bane AS si verksemd i framtida.

Det har teke ein del tid å førebu det planlagde utgreiingsarbeidet. Alt før generalforsamlinga i fjor tok vi kontakt med ordførarane i dei største aksjonærkommunane i Norsk Bane AS for å høyre om dei kunne tenkje seg å medverke til ei ny og oppdatert utgreiing om Vestlandsbanen over Haukeli. Det var dei, sjølv sagt med nødvendige atterhald om den framtidige handsaminga i folkevalde organ.

Dei største aksjonærkommunane har òg gjennom heile prosessen blitt konsulterte ved ulike spørsmål og gjeve mykje konstruktiv og positiv respons. Det same gjeld for dei tre fylkeslaga i Lyntogforum Vestlandsbanen over Haukeli, som òg fekk kontinuerleg informasjon og medverka aktivt til førebuingane, også økonomisk.

I søket etter eit konsultentselskap for utgreiingsarbeidet, har vi vore heldige og kunne i slutten av mars i år inngå ein intensjonsavtale med det spanske selskapet *Sener*. Dei har brei røynsle og høg kompetanse på alle relevante fagområde. Fleire detaljar går fram av eit døme på dei søknadene om tilskot som vi sendte i april og mai til relevante kommunar, fylke og verksemdar, sjå vedlegg.

Utgreiingsarbeidet har ei kostnadsramme på 7 mill. kr. Vi er no midt i finansieringsprosessen og har fått både avslag og tilsegner om tilskot. Det er likevel berre eit fåtal svar. Vi har difor førebels ikkje tilstrekkeleg informasjon til å kunne seie noko om resultatet av finansieringsarbeidet.

Dette vil mest truleg endre seg i vekene fram til generalforsamlinga. Mange kommunar og fylke har søknaden vår på sakskartet i slutten av mai eller i juni før jonsok. Aksjonærar som melder seg på til generalforsamlinga, vil få oppdatert informasjon om alle avgjerdene både om lag ei veke før generalforsamlinga og på sjølve møtet. Det vil gjere det mogeleg for generalforsamlinga å ta stilling til dei neste stega i prosessen, avhengig av resultatene av finansieringsarbeidet til då.

Dersom det til dømes fram til generalforsamlinga vil ha kome tilsegner om tilskot i eit betydeleg, men likevel ikkje fullt tilstrekkeleg omfang, vil det vere aktuelt å drøfte ulike tiltak for å tryggje restfinansieringa. Styret vil då leggje fram nokre innspel til drøfting på generalforsamlinga.

Dersom vi fram til generalforsamlinga derimot ikkje skulle få tilsegner om tilskot til utgreiingsarbeidet i tilstrekkeleg omfang og det heller ikkje ser ut til å kunne skje i vekene etterpå, vil Norsk Bane AS kome i ein vanskeleg situasjon. Då blir det eit ope spørsmål på kva grunnlag selskapet si verksemd skal kunne halde fram. Det synest då naturleg å kalle inn til ei ekstraordinær generalforsamling til hausten. Det taler for tre alternative framlegg til vedtak:

Framlegg til vedtak, alternativ A:

«Generalforsamlinga i Norsk Bane AS er godt nøgd med at selskapet har fått tilsegner om tilskot til ei ny og oppdatert utgreiing om Vestlandsbanen over Haukeli i tilstrekkeleg omfang, og bed styret om å setje i gang utgreiinga så snart som råd er. Generalforsamlinga føreset at viktige resultat av utgreiinga vil ligge føre før Stortinget si handsaming av ny Nasjonal transportplan på våren 2024.»

Framlegg til vedtak, alternativ B:

«Generalforsamlinga i Norsk Bane AS vurderer det som svært sannsynleg at selskapet om kort tid vil få tilsegner om tilskot til ei ny og oppdatert utgreiing om Vestlandsbanen over Haukeli i tilstrekkeleg omfang, og bed styret om å setje i verk nødvendige tiltak, slik dei blei drøfta på generalforsamlinga. Styret skal setje i gang utgreiingsarbeidet så snart det økonomiske grunnlaget er til stades. Generalforsamlinga føreset at viktige resultat av utgreiinga vil ligge føre før Stortinget si handsaming av ny Nasjonal transportplan på våren 2024.»

Framlegg til vedtak, alternativ C:

«Generalforsamlinga i Norsk Bane AS vurderer det som lite sannsynleg at selskapet i nær framtid vil kunne få tilsegner om tilskot til ei ny og oppdatert utgreiing om Vestlandsbanen over Haukeli i tilstrekkeleg omfang. Styret blir bede om å kalle inn til ei ekstraordinær generalforsamling tidleg på hausten 2023 for å drøfte grunnlaget for selskapet si verksemd i framtida.»

8. Munnleg orientering om andre viktige hendingar på våren 2023

Generalforsamlinga vil få ei kort orientering om andre viktige hendingar på våren 2023, med høve til spørsmål og kommentarar. Konkrete framlegg til vedtak vil bli tekne opp under pkt. 11 på dagsordenen om arbeidsplanen og budsjettet for 2023.

9. Eigenkapitalen til Norsk Bane AS. Vidare driftsgrunnlag etter generalforsamlinga.

Aksjelova har i §§ 3-4 og 3-5 krav til aksjeselskap sin eigenkapital. Eit tidlegare krav om at eigenkapitalen må utgjere minst 50 % av aksjekapitalen, er fjerna no, men lova har framleis eit krav om at eigenkapitalen til ei kvar tid må stå i eit forsvarleg høve til omfanget og risikoen til selskapet si verksemd. Dersom dette ikkje er tilfellet, skal styret gjere framlegg om tiltak for generalforsamlinga.

Ved utgangen av 2022 var Norsk Bane AS sin eigenkapital på kr 115 114. Det svarer til berre 1,1 % av aksjekapitalen på kr 10 159 000. Eigenkapitalen har auka litt i dei seinare åra og utgjer no nær det doble av eigenkapitalen ved utgangen av 2018, men det er framleis ein nokså liten sum.

Eigenkapitalsituasjonen har stått på dagsordenen for generalforsamlinga i dei siste tolv åra, og ein har alltid konkludert med at eigenkapitalen er liten, men forsvarleg i høve til omfanget og risikoen til Norsk Bane AS si verksemd. Ein har mellom anna vist til at selskapet ikkje tek opp lån og at arbeidet for dei fem lyntogfora har vore ei stor og nokså stabil inntektskjelde, trass i einskilde utmeldingar frå fora i dei seinare åra.

Slik er det òg i 2023, men kommune- og fylkestingsvalet til hausten vil fleire stader kunne føre til endringar som kan skape uvisse om den vidare deltakinga i lyntogforum og slik for godtgjerla til Norsk Bane AS i 2024. Det er òg ein betydeleg risiko for at lyntogfora gradvis vil kunne forvitte dersom det ikkje lukkast å gje arbeidet for eit moderne, nasjonalt jernbanenett eit nytt, kraftig løft. Dette var jo ein viktig del av motivasjonen for initiativet til ei ny og oppdatert utgreiing om Vestlandsbanen over Haukeli. Samstundes ser vi no at heilt eller delvis sjølvfinansierande, klimanøytrale og energisparande transportløysingar får stadig større betydning i den politiske debatten, med tilsvarande potensial for gjennomslag og framtidig inntening for Norsk Bane AS.

På annan side ligg det òg ein viss risiko i å gjennomføre eit større utgreiingsarbeid og mellom anna inngå ein kontrakt i euro med eit utanlandsk konsulentselskap. I budsjettet for utgreiingsarbeidet er det reservar for å kunne fange opp slike risikoar. Det inneber likevel at det er svært lite rom for å justere ned budsjetttramma for utgreiingsarbeidet. Det gjeld særleg dersom den norske krona skulle svekke seg ytterlegare i høve til euro.

Framlegg til vedtak:

Generalforsamlinga i Norsk Bane AS tek orienteringa om eigenkapitalen og den aktuelle økonomiske situasjonen i selskapet til etterretning. Generalforsamlinga sluttar seg til styret si vurdering om at eigenkapitalen er liten, men tilstrekkeleg, sett i høve til omfanget og risikoen til selskapet si verksemd i 2023.

10. Aksjeemisjon

Styret har, også uavhengig av dei lovpålagde krava til storleiken på selskapet sin eigenkapital, arbeid i mange år for auke eigenkapitalen til Norsk Bane AS, mellom anna for å byggje opp eit meir solid, økonomisk fundament for tevlingar om ulike oppdrag, og med tanke på nødvendige omstillingar når dei to tilsette våre vil gå av med pensjon.

I 2017 undersøkte styret til dømes om det var interesse for ein aksjeemisjon, etter fullmakta frå generalforsamlinga tidlegare same år. Det viste seg likevel at det utanom Vinje kommune var svært få som då hadde interesse i å teikne seg for meir enn små summer.

Dersom vi no lukkast i å gjennomføre ei ny og oppdatert utgreiing om Vestlandsbanen over Haukeli og slik kan skape ny og positiv merksemd for arbeidet til Norsk Bane AS, vil det òg kunne gi grunnlag for å invitere til ein aksjeemisjon, med bakgrunn i den auka merksemda ei slik utgreiing vil gje for saka. For somme vil kan hende ei aksjeteikning òg kunne vere eit alternativ til å gje tilskot til ei utgreiing.

Dersom det er aksjonærar eller andre som alt no kan tenkje seg å delta i ein aksjeemisjon med ein større sum, som alternativ eller tillegg til tilskot til den planlagde utgreiinga, bed vi om melding til administrasjonen i Norsk Bane AS seinast 12.06.23. Ved høveleg interesse vil styret då, i tråd med krava i aksjelova, utarbeide

eit konkret og grunngjeve framlegg til vedtak og sende det om lag ei veke før generalforsamlinga til dei som ønskjer å delta på møtet. Dei som melder interesse for ein aksjeemisjon pliktar *ikkje* å teikne seg dersom generalforsamlinga skulle vedta ein emisjon, men interessa deira dannar eit grunnlag for styret si tilråding.

Ein bør vere merksam på at det vil kunne gå fleire månader frå eit eventuelt vedtak om ein emisjon på generalforsamlinga til det tidspunktet der selskapet vil kunne gjere nytte av den nye aksjekapitalen. Det skuldast at ein først må gje dei inviterte personane og verksemdene ein frist for å teikne seg. Når denne har gått ut, har dei som teikna seg ein ny frist for å betale inn kapitalinnskotet sitt. Og så må ein sende ei melding til Brønnøysundregistra med stadfesting på at alle innskota er innbetalte, og vente på godkjenning.

Til samanlikning vil ein aksjeemisjon etter fullmakt frå generalforsamlinga til styret ta endå lengre tid av di styret ikkje kan ta initiativ til ein aksjeemisjon før fullmakta er meld til og godkjend av Brønnøysundregistra.

Framlegg til vedtak, alternativ A:

«Generalforsamlinga i Norsk Bane AS vedtek å gjennomføre ein aksjeemisjon i tråd med framlegget frå styret og endringane det er semje om på møtet.»

Framlegg til vedtak, alternativ B:

«Generalforsamlinga i Norsk Bane AS vedtek i inneverande møte *ikkje* å gjennomføre ein aksjeemisjon.»

11. Styrefullmakt til utviding av aksjekapitalen

Som eit alternativ eller tillegg til eit eventuelt vedtak på generalforsamlinga om å gjennomføre ein emisjon, kan det vere aktuelt for generalforsamlinga å gje styret fullmakt til å gjennomføre ein emisjon. Det har vore praksis i mange tidlegare år. Denne fullmakta må vere avgrensa til maksimalt 50 % av selskapet sin aksjekapital på tidspunktet då fullmakta blei gjeven.

Styret bed generalforsamlinga om å vurdere følgjande framlegg:

"Generalforsamlinga i Norsk Bane AS gjev styret fullmakt til ein emisjon på maksimalt 5.079 aksjar med pålydande kr 1 000. Styret får fullmakt til å fastsetje overkurs for nye og eksisterande aksjonærar.

- a) Fullmakta gjeld til 1.6.2025.
- b) Det er ikkje høve til å teikne færre enn 3 aksjar.
- c) Styret har ikkje fullmakt til å fråvike aksjeeigarane sin fortrinnsrett.
- d) Styret har ikkje fullmakt til å auke aksjekapitalen mot andre innskot enn pengar.
- e) Styret har ikkje fullmakt til å gjere vedtak om fusjon."

12. Arbeidsplan og budsjett for 2023

Eit framlegg til arbeidsplan og budsjett for 2023 følgjer her som vedlegg. For framlegget til budsjettet er det utarbeidd to alternativ: Alternativ A føreset at det vil lukkast å gjennomføre ei ny og oppdatert utgreiing om Vestlandsbanen over Haukeli i andre halvdel av 2023 og delar av 2024, medan alternativ B gjeld for ein situasjon utan eit slikt utgreiingsarbeid.

I alternativ A er alle tilskota til finansiering av utgreiingsarbeidet førde opp som inntekter i 2023, sjølv om desse inntektene delvis vil kunne kome først i 2024. Tilsvarende er alle utgiftene til utgreiingsarbeidet førde opp som utgifter i 2023, sjølv om delar av desse vil kome først i 2024. Det vil seie at heile utgreiingsarbeidet er samla i budsjettframlegget for 2023, og at inntekter og utgifter i 2024 er førde opp som fordringar og avsetningar.

Både alternativ A og alternativ B er baserte på at dei tilsette får løn for ein måned ekstra som kompensasjon for dei månadene dei ikkje fekk løn i 2015 og/eller ei tilsvarende lønsregulering (løna har ikkje vore regulert dei siste 12 åra). I alternativ B er det vidare lagt til grunn at Jørg går ned til halv stilling frå 1.9.2023 (han fyller 67 år i august i år), medan Jørg arbeider for fullt i alternativ A.

Ved alternativ A er det òg teke høgde for at Norsk Bane AS i ein overgangsperiode vil kunne ha fleire enn to tilsette (fast eller mellombels tilsette, og ikkje alle nødvendigvis i full stilling). Om, når og i kva omfang Norsk Bane AS eventuelt vil kunne rekruttere og tilsetje nye personar, vil vere opp til det nye styret å avgjere, men både dei to tilsette selskapet har i dag, vil ha fylt 67 år innan juli 2024.

Framlegg til vedtak:

Generalforsamlinga vedtek framlegget til budsjett og arbeidsplan som retningsgivande for selskapet sitt arbeid i 2023.

13. Val av styre, revisor og ev. valnemnd

Generalforsamlinga i 2022 gjorde slikt val av styre: Heidi Bjerga, Sandnes (attval, for 2 år), Renate Nedregård, Bergen (attval, for 2 år), Tove Mette Bjørkmo, Sortland (attval, for 2 år) og Stian Hauge, Kviteseid (ny, for 2 år). Dei andre styremedlemene stod ikkje på val i fjor, men dei gjer det no. Det gjeld: Kjell Stundal, Bø i Telemark, Jan Ludvig Andreassen, Oslo og Gunhild Moe, Nesflaten i Suldal. May-Britt Tabak stod heller ikkje på val i fjor, men har takka nei til attval.

Etter vedtektene skal styret ha 3 – 9 medlemmar. Generalforsamlinga valde i fjor Torgeir Fosslie, Asbjørn Birke-land og Beate Marie Dahl Eide til valnemnda, og dei vil leggje fram tilrådinga si til nytt styre for generalforsamlinga, saman med eit framlegg til ny valnemnd.

Generalforsamlinga skal vidare velje revisor og står fritt til å nemne opp ei valnemnd. Deloitte i Haugesund har vore revisor for Norsk Bane AS dei siste åra. Styret tilrår at generalforsamlinga vel ei valnemnd og at Deloitte held fram som revisor for Norsk Bane AS.

Ålesund, 25.05.2023

Referat frå digital generalforsamling i Norsk Bane AS, 15.06.22, kl. 10:00 – 12:50

Til stades: Anne Tone Salte Andersen, Bjørn Nordskog (Kviteseid kommune), Einar Velde (Per Velde AS), Grete Solheim (Kvinnherad kommune), Harald Halvorsen Løland (for Sauda kommune og personleg aksjonær), Jon Rikard Kleven (Vinje kommune), Siri Blichfeldt Dyrland (Midt-Telemark kommune), Sten Risvoll, Wenche Myrland (Rogaland fylkeskommune), Mette Heidi Ekrheim (Etne kommune, til sak 10), Jarand Felland (Tokke kommune), Knut Kristoffer Olsen, Ole Johan Vierdal (Vindafjord kommune, frå sak 5), Gunhild Moe (styremedlem og for Suldal kommune), Kjell Stundal (styreleiar og aksjonær), Jan Ludvig Andreassen (nestleiar i styret), Tove Mette Bjørkmo (styremedlem), Renate Nedregård (styremedlem, frå sak 5 til og med sak 8), Jørg Westermann (dagleg leiar) og Thor Bjørlo (kommunikasjonssjef og aksjonær).

Leiar av valkomiteen, Siri Klokkestuen, kopla seg på kl. 10:45 for å presentere valkomiteen si innstilling og svare på spørsmål. Ho gjekk ut av møtet etterpå.

Styreleiar Kjell Stundal opna generalforsamlinga kl. 10 med ei kort innleiing. Han peika på at 2021 var eit aktivt år med mellom anna mange gode innlegg i media. Arbeidet i Lyntogforum er viktig, med deltaking av mange sentrale politikarar lokalt/regionalt i dei ulike partia. Mange parti har fått lyntog inn i sine partiprogram. Den parlamentariske situasjonen på Stortinget kan gi opningar for positive vedtak om høgfartsbaner. Det er på langdistanse dei store klimaeffekten og den beste økonomien for jernbanedrifta ligg. EU og IEA vil tredoble høg-fartsbaner innan 2050, men Noreg manglar ein nasjonal plan for jernbane. Norsk Bane og lyntogfora gjer ein viktig jobb med å holde saka varm til saka er endå meir mogen og kan få sitt gjennomslag.

1. Godkjenning av fullmakter

Generalforsamlinga godkjende samrøystes:

Grete Solheim si fullmakt frå Kvinnherad kommune, Harald H. Løland si fullmakt frå Sauda kommune, Wenche Myrland si fullmakt frå Rogaland fylkeskommune, Gunhild Moe si fullmakt frå Suldal kommune, Kjell Stundal si fullmakt frå Dag Johan Eiane og Jørg Westermann sine fullmakter frå Vigdis Helland, Thorbjørn Thiem, Byen AS, Arne Gjerde og Urban Rabbe Arkitekter.

Med dette var 5977 aksjar, eller 58,8 % av dei i alt 10 159 aksjane til Norsk Bane AS representerte på generalforsamlinga.

2. Val av møteleiar, referent og den/dei som skal underteikne protokollen

Kjell Stundal blei vald til møteleiar, Thor Bjørlo til referent og til å underteikne protokollen Grete Solheim og Jarand Felland. Vala var samrøystes.

3. Godkjenning av innkallinga og dagsordenen

Innkallinga og dagsordenen ble samrøystes godkjende.

4. Referatet frå generalforsamlinga 07.06.2021

Samrøystes vedtak:

"Referatet frå generalforsamlinga 07.06.2021 vert godkjent."

5. Årsmeldinga 2021 – gjennomgang og godkjenning

Årsmeldinga blei gjennomgått punktvis og det ble svart på spørsmål. Anne Tone Salte Andersen kommenterte arbeidsbelastninga til dei tilsette har vært høg over lang tid.

Samrøystes vedtak:

"Generalforsamlinga i Norsk Bane AS vedtek styret sitt framlegg til årsmeldinga for 2021."

6. Årsrekneskapen 2021 – gjennomgang av rekneskap og revisjonsmelding, fastsetjing av resultat rekneskap og balanse, utdeling av ev. utbytte, godkjenning av revisjonshonorar

Samrøystes vedtak:

"Generalforsamlinga i Norsk Bane AS vedtek styret sitt framlegg til rekneskapen for 2021.

- a) Norsk Bane AS deler ikkje ut utbytte til aksjonærane for rekneskapsåret 2021.
- b) Godtgjersla til styremedlemene vert utbetalt med kr 30.000 til styreleiar, kr 15.000 til nestleiar og kr 10.000 til dei andre styremedlemene."
- c) Generalforsamlinga godkjenner eit honorar for revisjonen av rekneskapen 2021 på kr 12 500 eks. mva.

7. Eigenkapitalen til Norsk Bane AS. Vidare driftsgrunnlag etter generalforsamlinga.

Anne Tone Salte Andersen oppmoda styret til å vurdere å auke løna til dei tilsette. Jan Ludvig Andreassen kommenterte at styret set stor pris det gode engasjementet frå dei tilsette, men styret må først jobbe for auka inntekter og eigenkapital. Renate Nedregård peika på at det var ein utruleg stor innsats som blir lagt ned av hardtarbeidande nøkkelpersonar i selskapet. Generalforsamlinga drøfta situasjonen rundt økonomien. Det blei uttrykt stor støtte til arbeidet som vert gjort og positiv interesse frå fleire for å delta i finansiering av ei oppdatering av utgreiingane som ble gjort med Deutsche Bahn International for 10 – 15 år sidan.

Samrøystes vedtak:

Generalforsamlinga i Norsk Bane AS tek orienteringa om eigenkapitalsituasjonen og den aktuelle økonomiske situasjonen i selskapet til etterretning. Generalforsamlinga er kjend med at Norsk Bane AS sin eigenkapital for tida utgjør mindre enn 50 % av aksjekapitalen, men sluttar seg til styret sitt framlegg om at driftssituasjonen elles gjev grunnlag for å halde fram drifta på minst same nivå som tidlegare.

(Mellom handsaminga av sak 7 og 8, slapp leiar av valkomiteen, Siri Klokkestuen, til for å orientere om innstillinga og svare på spørsmål. Sjølv vala ble tatt til slutt, slik dagsordenen var sett opp.)

8. Utviklinga i 2022

Thor Bjørlo og Jørg Westermann innleidde og utdjupa munnleg litt meir kring den skriftlege framstillinga i sakspapira. Det er særønskjeleg å kome i gang med ei oppdatering av utgreiinga som vart gjort med Deutsche Bahn International. Det kan samstundes gje høve til ein overlappingsperiode der Jørg blir med utover pensjonsalderen for overføring av kompetanse. I første omgang har ein arbeidd for å finansiere ei oppdatert utgreiing om Vestlandsbanen, men også Dovresambandet, ein moderne Nord-Norgebane og samband mot Stockholm og Göteborg/København er aktuelle utgreiingsoppgåver om ei finansiering gjer det mogleg.

Jarand Felland peika på at økonomi har vore eit tilbakevendande problem, men trudde det kan vere vilje i mange kommunar til å bidra til dette no.

Harald Halvorsen Løland såg det som viktig at vi fornyar oss, i høve til rapporten frå 2009 og elles. Resultata vil neppe bli så veldig annleis, men det er viktig å få ein oppdatert rapport. Vi må prøve å engasjere ungdommen, mellom anna når det gjeld klimaperspektivet. Men perspektivet om å bygge landet er òg viktig. Vi må prøve å få inn slike «nye» tankar inn i dei styrande partia. Thor Bjørlo støtta dette og informerte om kva selskapet og lyntogfora har gjort kring desse spørsmål i 2021 og så langt i 2022.

Anne Tone Salte Andersen støtta kraftig opp om desse perspektiva. Det er viktig også å få det inn i fylkespolitikken og kommuneplanar for å unngå at andre store prosjekt kan kome i traseen og øydelegge.

Jan Ludvig Andreassen kommenterte at ein aller helst skulle hatt en nasjonal jernbaneplan, og vi må jobbe for det. Men inntil det ligg føre, må ein samstundes ha fokus på ting som er inntektsbringande. Vestlandsbanen over Haukeli har et slikt potensial, både som heilskap og med tanke på einskildstrekningar. Best økonomi ligg det i å kunne drifte bana som heilskap, med den overførde fly- og trailertrafikken det kan gi. Men politisk og samfunnsmessig er det også mye fornuft i å starte med gode einskildstrekningar som Stavanger – Bergen. Det er ønskeleg med ein politikar som er litt profilert og som har høgfartsbane som si fanesak.

Sten Risvoll uttrykte skuffelse over at ein del lokalpolitikarar som har engasjert seg i saka tidlegare, ikkje har følgt opp når ei har komen på Stortinget. Når det gjeld samferdsle, har då ofte fly og veg høgare prioritet for dei.

Tove Mette Bjørkmo kommenterte at det er komplisert å nå inn til dei inste korridorane i regjeringa. Vi jobbar mykje, men kan ta workshop i styret på strategi vidare, eventuelt bruke pengar på ein strategiplan, steg for steg. For møte inn mot regjeringa må ein ikkje nødvendigvis tenke statsråd, men også statssekretær.

Generalforsamling tok informasjonen, med dei kommentarane som kom fram i møtet, til orientering. Administrasjonen og styret følger opp vidare.

9. Styrefullmakt til utviding av aksjekapitalen

Samrøystes vedtak:

"Generalforsamlinga i Norsk Bane AS gjev styret fullmakt til ein emisjon på maksimalt 5.079 aksjar med pålydande kr 1 000. Styret får fullmakt til å fastsetje overkurs for nye og eksisterande aksjonærar.

- a) Fullmakta gjeld til 1.7.2023.
- b) Det er ikkje høve til å teikne færre enn 3 aksjar.
- c) Styret har ikkje fullmakt til å fråvike aksjeeigarane sin fortrinnsrett.
- d) Styret har ikkje fullmakt til å auke aksjekapitalen mot andre innskot enn pengar.
- e) Styret har ikkje fullmakt til å gjere vedtak om fusjon."

10. Framlegg til vedtektsendringar

Midt-Telemark kommune har sendt inn to framlegg til vedtektsendringar for Norsk Bane AS.

Framlegg A: «Innkalling til generalforsamlinga med saksdokumenter skal være sendt senest 6 uker før møtet skal holdes.»

Samrøystes vedtak:

Generalforsamlinga avviser framlegget til ny vedtekt om ««Innkalling til generalforsamlinga med saksdokumenter skal være sendt senest 6 uker før møtet skal holdes.»

Framlegg B: «Styremedlemmer må møte minst 70 % av tida som er satt av til styremøter og fastsatte aktiviteter for å motta styrehonorar. Dersom styremedlemmer ikkje møter på 70 % av tida, bør det føre til en avkorting i styrehonoraret tilsvarende den prosenten fraværet utgjør. Sykdom bør ikkje føre til avkorting.»

Samrøystes vedtak:

Generalforsamlinga avviser framlegget til ny vedtekt om at «Styremedlemmer må møte minst 70 % av tida som er satt av til styremøter og fastsatte aktiviteter for å motta styrehonorar. Dersom styremedlemmer ikkje møter på 70 % av tida, bør det føre til en avkorting i styrehonoraret tilsvarende den prosenten fraværet utgjør. Sykdom bør ikkje føre til avkorting.»

10. Arbeidsplan og budsjett for 2022

Framlegget til arbeidsplan blei gjennomgått og kommentert.

Tove Mette Bjørkmo minte om at vi har ei stor og tung sak å løfte. Tenke strategi og kven som skal gjere kva. Vi rekk ikkje over alt. Mange som er positive til tiltak som har med klima og miljø å gjere og at fleire og fleire får auga opp for kor viktig det er. Her er det også mogleg å få pengar til aktuelle prosjekt. Lofoten har til dømes eit konsept som heiter «De grønne øynene». Innanfor EU-systemet er det også moglegheiter. Og banker etc.

Thor Bjørlo tok opp at ulike organisasjonar og bedrifter kan være aktuelle til både finansiering og samarbeid. Til dømes Haugaland vekst, næringsforeiningar, Vest-Telemark næringsråd, banker etc. Slik kan ein også kanskje få utvide laget, få fleire å spele saman.

Jan Ludvig Andreassen peika på grunneigarar og ein del bedrifter kan tene enormt på ein slik bane, og at det slik burde vere interessant for næringslivet å bidra meir aktivt.

Thor Bjørlo peika på at arbeidet for oppdatering av utgreiinga med Deutsche Bahn International bør inn i arbeidsplanen under punktet «Utgreiingar», noko generalforsamlinga slutta seg til.

Samrøystes vedtak:

Framlegget til arbeidsplan og budsjett ble samrøystes vedtatt som retningsgjevande for styret for arbeidet i 2022.

11. Val av styre, revisor og ev. valnemnd

Styremedlemene blir valde for to år om gangen, og dei som blei valde i fjor var ikkje på val no. Av dei som var på val, hadde Sigbjørn Molvik takka nei til attval. Valkomiteen sitt forslag til styre, styreleiar, nestleiar og valnemnd var utsendt til deltakarane før generalforsamlinga. Forslaget fekk tilslutning. Det gjorde også forslaget om attval av revisor.

Samrøystes vedtak:

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

Leiar: Kjell Stundal (1 år).

Nestleiar: Jan Ludvig Andreassen (1 år)

Valkomite 2023: Torgeir Fossli, Asbjørn Birkeland, Beate Marie Dahl Eide. *Leiar:* Torgeir Fossli

Revisor: Deloitte Haugesund

Ålesund, 05.10.2022

Grete Solheim

Jarand Felland

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"> • Toluca-Ciudad de Mexico Regional Railway (Mexico) • Maya Train (Mexico) • Do Frango Railway Line (Brazil) 	 <ul style="list-style-type: none"> • Spain/France International High Speed, section Figueras-Perpignan • FERRMED European Railway axis • High Speed railway hubs in Wroclaw, Poznan and Lodz (Poland) 	 <ul style="list-style-type: none"> • High Speed Line Madrid-Valencia • High Speed Line Madrid-Barcelona • High Speed Line Madrid-Galicia 	 <ul style="list-style-type: none"> • UAE High Speed Network • Saida-Moulay Railway Line (Algeria) • Moroccan Railway Northern Lines Upgrade • New Delhi Shivaji Nagar Pune and Bijwasan railway stations (India)

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 CO₂ 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/.

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/, 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 Bertzen 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 Hjartdal, 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 arbeidspåkjønning, 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 påkjønninger i form av forurensing fra transportmidler, men i mindre grad enn tidligere år. Andre påkjønninger 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

Jan Ludvig Andreassen
nestleder

May Britt Tabak
styremedlem

Renate Nedregård
styremedlem

Gunhild Moe
styremedlem

Tove Mette Bjørkmo
styremedlem

Heidi Bjerga
styremedlem

Stian Hauge
styremedlem

Jørg Westermann
daglig leder

Norsk Bane AS

Resultatrekneskap

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

Norsk Bane AS

Balanse

Note		2022	2021
	<i>Eigendelar</i>		
	Anleggsmidler		
2	Utsett skatteføremøn	<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	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>
	Sum eigendelar	<u>394.505</u>	<u>405.877</u>

Norsk Bane AS

Balanse

Note	2022	2021
<i>Eigenkapital og gjeld</i>		
Innskoten eigenkapital		
Aksjekapital, registrert kapital	10.159.000	10.159.000
Sum innskoten eigenkapital	10.159.000	10.159.000
Opptent eigenkapital		
Annan eigenkapital	-10.043.886	-10.050.523
Sum opptent eigenkapital	-10.043.886	-10.050.523
1 Sum eigenkapital	115.114	108.477
Gjeld		
Kortsiktig gjeld		
Leverandørgjeld	0	0
Skattetrekk og andre trekk	23.544	23.544
Anna kortsiktig gjeld	255.847	273.856
Sum kortsiktig gjeld	279.391	297.400
Sum gjeld og eigenkapital	394.505	405.877

Ålesund, 11.01.2023

Kjell Stundal
styreleiar

Jan Ludvig Andreassen
nestleiar

Heidi Bjerga
styremedlem

Stian Hauge
styremedlem

Gunhild Moe
styremedlem

Tove Mette Bjørkmo
styremedlem

Renate Nedregård
styremedlem

May Britt Tabak
styremedlem

Jørg Westermann
dagleg leiar

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
Eigenkapital 1. januar 2022	10.159.000	0	0	-10.050.523	108.477
<u>Endring i eigenkapitalen i året:</u>					
Årsresultat	0	0	0	6.636	6.636
Eigenkapital 31. desember 2022	10.159.000	0	0	-10.043.886	115.114

Aksjekapitalen i selskapet pr. 31.12.2022 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 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 %
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
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 fram i 2023.

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
Total skattekostnad i år	0

Utsett skatt	31.12.2022	31.12.2021	Endring
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:

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

Norsk Bane AS hadde to fast tilsette i 2022.

Ytingar til leiande personar	Dagleg leiar	Styret
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.

Norsk Bane AS

Spesifikasjon av resultatregnskapen

	2022	2021
Salsinntekter		
3000 Salsinntekt, avgiftspliktig	-2.008.000,00	-2.028.250,00
3190 Refusjon av reiseutlegg	-35.217,99	-11.420,00
3400 Tilskot til prosjekt	-105.270,00	-102.700,00
3800 Bidrag frå Lyntogets Venner	-18.401,00	-17.200,00
3900 Gåver til Norsk Bane AS	-8.750,00	-1.900,00
	-2.175.638,99	-2.161.470,00
Lønskostnader m.m.		
5000 Løn til fast tilsette	1.124.004,00	1.167.693,00
5010 Løn til ekstrahjelp	0,00	0,00
5100 Godtgjersle styremedlemar	105.000,00	85.000,00
5180 Opptente feriepengar	166.980,00	166.980,00
5210 Fri telefon og skattepl. bil- og kostg.gj.	9.422,76	6.428,28
5420 Pensjonspremie	235.511,94	218.237,43
5400 Arbeidsgjevaravgift	207.823,00	208.306,00
5182 Arbgj.avg. av opptente feriepengar	23.544,00	23.544,00
	1.872.285,70	1.876.188,71
Annan driftskostnad		
6300 Leige kontorlokale	74.700,00	74.700,00
6340 Lys, varme og reinhald kontor	7.837,10	10.545,27
6700 Revisjonshonorar	15.400,00	13.700,00
6790 Andre framande tenester	116.268,04	127.291,89
6800 Kontorrekvisita og kopiering	1.045,80	784,72
6890 Kontorutstyr og vedlikehald	343,92	0,00
6900 Telefon	19.983,00	17.617,47
6940 Porto	519,20	119,20
7100 Bilgodtgjersle, oppgåvepliktig	13.751,96	5.866,00
7140 Dokumenterte reiseutlegg	25.159,39	4.094,02
7150 Diett innland, utan overnatting	2.640,00	400,00
7151 Diett innland, med overnatting	2.754,00	1.117,00
7152 Natt-tillegg innland	3.045,00	2.610,00
7153 Diett utland, med overnatting	0,00	0,00
7390 Annan salskostnad	18.953,57	73,38
7710 Styremøte og generalforsamling	3.690,00	3.102,00
	306.090,98	262.020,95

Norsk Bane AS

Spesifikasjon av resultatrekneskapen

	2022	2021
Finansinntekter 		
8040 Renteinntekter og bankgebyr	-9.374,01	-7.205,14
	-9.374,01	-7.205,14
Skattekostnad		
8320 Endring utsett skatt	0,00	0,00
	0,00	0,00
Overkursfondet til dekning av tap		
2022 Overført til dekning av udekt tap	0,00	0,00
	0,00	0,00
Overført til dekning av udekt tap		
8990 Overført til dekning av udekt tap	6.636,32	30.465,48
	6.636,32	30.465,48

Norsk Bane AS

Spesifikasjon av balansen

	2022	2021
Utsett skatteføremøn		
1070 Utsett skatteføremøn	0,00	0,00
	0,00	0,00
Kundefordringar		
1500 Kundefordringar	0,00	25.600,00
	0,00	25.600,00
Opptent, ikkje fakturert arbeid		
1530 Opptent, ikkje fakturert arbeid	0,00	0,00
	0,00	0,00
Bankinnskot, kontantar o.l.		
1930 Aksjekapitalkonto 2711.13.68134	374.534,25	379.357,87
1935 Overkurskonto 2711.13.65933	30,01	25,64
1936 Driftskonto 2711.13.69998	19.940,72	893,95
1950 Skattetrekkskonto 2711.13.71607	0,00	0,00
	394.504,98	380.277,46
Aksjekapital, berre registrert kapital		
2000 Aksjekapital, 10.159 aksjar à kr 1.000	-10.159.000,00	-10.159.000,00
	-10.159.000,00	-10.159.000,00
Overkursfond		
2022 Overkursfond	0,00	0,00
	0,00	0,00
Annan egenkapital		
2080 Udekt tap	10.043.886,30	10.050.522,62
	10.043.886,30	10.050.522,62

Norsk Bane AS

Spesifikasjon av balansen

	2022	2021
Leverandørgjeld		
2410 Leverandørgjeld	0,00	0,00
	0,00	0,00
Skattetrekk og andre trekk		
2600 Forskotstrekk	0,00	0,00
2770 Skuldig arbeidsgjevaravgift	0,00	4,00
2780 Påløpt arbeidsgjevaravgift	-23.544,00	-23.544,00
	-23.544,00	-23.540,00
Annan kortsiktig gjeld		
2910 Gjeld til tilsette	-18.744,66	-16.137,71
2940 Skuldig feriepengar	-166.980,00	-166.980,00
2740 Oppgjerskonto mva.	-12.262,52	-26.358,37
2980 Avsetn. framtidige forpliktingar	-57.860,00	-64.380,00
	-255.847,18	-273.856,08

Styret sitt framlegg til arbeidsplan 2023

Politikk og strategi

- Arbeide for ei ny og oppdatert utgreiing om høgfartsbaner i Noreg med spanske konsultentselskapet Sener, i første omgang om Vestlandsbanen over Haukeli. Bruke denne utgreiinga aktivt i dialogen med lokale, regionale og nasjonale styresmakter i løpet av 2023 og komande år. Nasjonalt gjeld dette særleg i samband med handsaminga av statsbudsjett, ny Nasjonal transportplan og partia sine program for neste stortingsperiode.
- Styrkje politisk opinionsdanning, kunnskapsbygging og mobilisering gjennom jernbanefagleg og administrativ støtte til fylkesvise lyntogforum, med deltaking frå fylke, kommunar og næringsliv.
- Vere synlege i media, både redaksjonelt og gjennom debattinnlegg. Presentere fakta og potensial, og vere ein aktiv pådrivar for utvikling av ein moderne jernbane.
- Arbeide for størst mogeleg merksemd og oppslutnad om eit moderne, nasjonalt høgfarts-banenett fram mot Stortinget si handsaming av ny Nasjonal Transportplan (NTP) før sommaren 2024. Delta i høyringar om NTP i løpet av 2023.
- Løfte saka fram i samband med kommune- og fylkestingsvalet hausten 2023, der det kan gje positive resultat.
- Byggje opp under etableringa av lokale og nasjonale "skrivargrupper", mellom anna med ei strukturert informasjonssamling på nettsidene våre.
- Jobbe opp mot lokale, regionale og nasjonale styresmakter for å sikre at norsk jernbane blir utvikla på ein moderne og lønsam måte. Ein må byggje IC-nettet på Austlandet slik at det vil kunne inngå i eit nasjonalt høgfartsnett i eit fleirbrukskonsept for langdistanse-, regional- og godstrafikk.
- Vidareutvikle nettsidene til Norsk Bane AS med faginformatjon om både jernbane, klima, energi, natur, økonomi og organisasjonsformer.
- Utarbeide og leggje fram organisatoriske, planmessige og økonomiske tiltak som gjer det mogleg å få vesentlege delar av ei nasjonalt høgfartsnett i drift i perioden 2035 – 2050.
- Byggje alliansar basert på argumenta i konseptet vårt for klima, energi, natur, næring, busetjing og regional utvikling.
- Arrangere eit seminar om høgfartsbaner hausten 2023, saman med Besteforeldrenes klimaaksjon.

Organisasjon

- Tryggje det økonomiske grunnlaget for Norsk Bane sitt faglege informasjons- og oppfølgingsarbeid, og arbeide for ein større eigenkapital.
- Utvikle samarbeidet med andre, mellom anna gjennom Lyntogets venner og Lyntogfora.

	Budsjett 2021	Rekneskap 2021	Budsjett 2022	Rekneskap 2022	Budsjett- framl.'23 A	Budsjett- framl.'23 B	Note
Inntekter							
Salsinntekter og tilskot	2.170.500	2.150.050	2.146.770	2.140.421	9.143.720	2.153.720	1
Refusjon av reisekostnader	25.000	11.420	37.000	35.218	10.000	15.000	
Renteinntekter og bankgebyr	4.000	7.205	8.230	9.374	12.000	8.000	
Sum inntekter	2.199.500	2.168.675	2.192.000	2.185.013	9.165.720	2.176.720	
Kostnader							
<i>Løn og godtgjersle</i>							
Løn, feriep. og pensj. fast tilsette	1.556.000	1.559.339	1.576.000	1.535.919	2.270.000	1.610.000	2
Løn og feriep. ekstrahjelp	0	0	0	0	0	0	
Godtgjersle styremedlemar	85.000	85.000	85.000	105.000	105.000	105.000	
Arbeidsgjevaravgift	231.000	231.850	234.000	231.367	335.000	242.000	
	1.872.000	1.876.189	1.895.000	1.872.286	2.710.000	1.957.000	
<i>Andre driftskostnader</i>							
Kontorleige, lys, varme, reinhald	85.000	85.245	85.000	82.537	90.000	90.000	
Kontorutstyr, telefon, web, porto	20.000	18.521	18.000	21.892	30.000	25.000	
Eksterne tenester	125.000	140.992	125.000	131.668	6.050.000	45.000	2
Reisekostnader	40.000	14.087	60.000	47.350	275.000	75.000	2
Styremøte og generalforsamling	4.000	3.102	3.000	3.690	4.000	4.000	
Arrangement, annonsar og divers	3.000	73	1.000	18.954	3.000	3.000	
	277.000	262.021	292.000	306.091	6.452.000	242.000	
Sum kostnader	2.149.000	2.138.210	2.187.000	2.178.377	9.162.000	2.199.000	
Driftsresultat	50.500	30.465	5.000	6.636	3.720	-22.280	

Note 1

Sekr. for Lyntogforum Vestlandsb.	1.350.000	1.386.450	1.421.100	1.421.100	1.473.690	1.473.690	3
Sekr. for Lyntogforum Møre og R.	460.500	462.150	473.700	473.700	491.230	491.230	4
Sekr. for Ltf. Gudbrandsd./Mjøsa	225.000	205.400	157.920	157.920	163.800	163.800	5
Div. utgreiingar: rapport Vestlb.	75.000	66.950	8.050	8.050	0	0	
Mindre oppdrag	35.000	10.000	65.000	52.500	5.000	10.000	6
Ny og oppdatert utgreiing Vestlb.	0	0	0	0	7.000.000		
Lyntogets Venner og gåver	25.000	19.100	21.000	27.151	10.000	15.000	
	2.170.500	2.150.050	2.146.770	2.140.421	9.143.720	2.153.720	

Note 2

Nota gjeld framlegg A '23. Summen under "Eksterne tenester" inkluderer kr 5 500 000 for honorar til Sener, kjøp av mobiltelefondata, kjøp av data frå SSB/TØI og omsetjing frå engelsk til norsk, kr 200 000 til kommunikasjon og marknadsføring, og kr 300 000 til uføresette utgifter. I tillegg er det ført opp kr 200 000 til reiser og arrangement (under "Reisekostnader") og kr 800 000 i godtgjersle til Norsk Bane AS (under "Løn og godtgjersle"), i sum kr 7 000 000.

Note 3

Avtald godtgjersle til Norsk Bane AS i 2022 var kr 1 421 100. Innbetalingane av kontingent var noko større enn dette. Det overskytande er nytta til reisekostnader og rapport, og resten er overført til bruk i 2023. Godtgjersla for 2023 er kr 1 473 690.

Note 4

Avtald godtgjersle til Norsk Bane AS i 2022 var kr 473 700. Innbetalingane av kontingent var tilstrekkelege til å dekkje denne summen og reisekostnader. Godtgjersla for 2023 er kr 491 230.

Note 5

Innbetalingane av kontingent i 2022 var vesentleg mindre enn nødvendige for ei ordinær godtgjersle til Norsk Bane AS.

Note 6

I inntektsposten inngjekk i 2022 mellom anna eit tilskot på kr 40 000 frå Lyntogforum Vestlandsbanen over Haukeli til førebuing av ei ny og oppdatert utgreiing om Vestlandsbanen.

Balanse

Bankinnskot	394.505
Kundefordringar	0
Leverandørgjeld	0
Oppgjerskonto mva	-12.263
Skuldig feriepengar	-166.980
Skuldig arbeidsgjevaravgift	-23.544
Skuldig forskotstrekk	0
Gjeld til tilsette	-18.745
Avsetningar	-57.860
	<hr/>
	115.114
Eigenkapital pr. 01.01.	108.478
Driftsresultat	6.636
Eigenkapital pr. 31.12.	<hr/>
	115.114

Bergen kommune
Postboks 7700
5020 BERGEN

Dato: 03.04.2023

Vår ref.: SVB/kf

Deres ref.:

Søknad om tilskudd til en ny og oppdatert utredning om Vestlandsbanen over Haukeli

Sammendrag

Vestlandsbanen over Haukeli er en planlagt høyfartsbane for langdistanse-, regional og godstrafikk mellom endepunktene Oslo, Skien, Bergen, Haugesund og Stavanger. Banen vil gi en helt ny kvalitet og kapasitet i godstogtrafikken og svært korte reisetider mellom et stort antall stasjoner, som f.eks. Oslo – Bergen på 2:25 timer, Stavanger – Bergen på 1:35 timer og Odda – Bergen på 35 minutt. Prosjektet vil være en nøkkelinvestering for overgangen til et klimanøytralt samfunn med lav energi-, areal- og ressursbruk, og en sterk drivkraft for nærings- og samfunnsutviklingen lokalt, regionalt og nasjonalt. Mange vil oppleve at avstandsulempene nærmest blir opphevet. Vestlandsbanen vil utvide bo-, arbeids- og kompetanseområdene og styrke grunnlaget for lokal bosetting og næringsetablering.



Illustrasjonen viser planlagte reisetider avrundet til nærmeste 5 minutter, inkludert opphold på i gjennomsnitt annenhver stasjon. Godsfrakt vil ta omtrent dobbelt så lang tid som reiser med persontog.

Den siste større utredningen om Vestlandsbanen over Haukeli er fra 2012 og ble utført av *Deutsche Bahn International (DBI)* på oppdrag fra Norsk Bane. Mye har endret seg siden den gangen. Norsk Bane ønsker nå å få gjennomført en ny og oppdatert utredning om Vestlandsbanen over Haukeli og få levert viktige resultat før Stortingets behandling av ny Nasjonal transportplan på våren 2024. Dette vurderes som svært viktig også av Lyntogforum Vestlandsbanen over Haukeli.

Det er det spanske konsultentselskapet *Sener* som vil gjennomføre og være faglig ansvarlig for arbeidet, med svenske *Kreera* og professor emeritus Bo-Lennart Nelldal i *Bolle Rail Research* som underleverandører. *Sener* har høy kompetanse og bred erfaring fra høyhastighetsbaner i eget og andre land. De er, målt i global omsetning, blant de 20 største, europeiske selskapene innen ingeniørfaglige konsulenttjenester.

DBI konkluderte i sin utredning med svært positive resultater for klima, samfunn og økonomi, som blant annet store reduksjoner i de norske klimagassutslippene og at inntektene fra passasjer- og godstrafikk ville dekke drift og vedlikehold av tog og baner, samt nedbetaling av investeringskostnadene i løpet av 30 år. Dette er svært interessante resultater å få en ny vurdering av i forbindelse med Stortingets behandling av en ny Nasjonal transportplan og behovet for grønn omstilling.

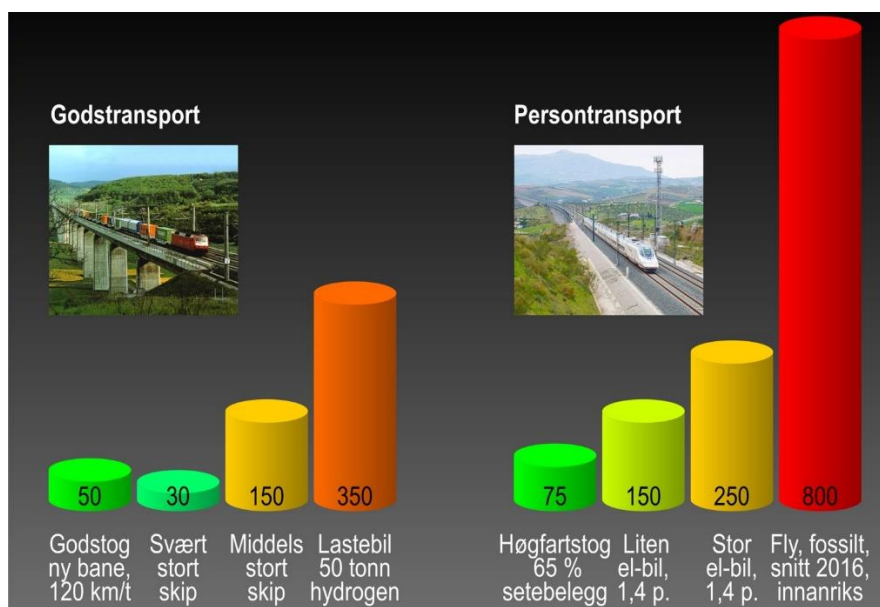
Vi søker derfor om tilskudd til en ny og oppdatert utredning om Vestlandsbanen over Haukeli, basert på *DBIs* traséforslag. *Sener* vil utarbeide nye og uavhengige kalkyler av trafikk og inntekter, kostnader, drifts- og samfunnsøkonomi, klima og øvrige samfunnseffekter. Samlet kostnadsramme for denne utredningen er 7 millioner kroner.

Deutsche Bahn Internationals utredning kom til svært positive resultater

Utredningen *Deutsche Bahn International* gjennomførte på oppdrag fra Norsk Bane mellom 2008 og 2012 konkluderte med en klar anbefaling om å bygge Vestlandsbanen over Haukeli. Utredningen påviste betydelige trafikkvolum og høy lønnsomhet som følge av nettverksløsningen og flerbrukskonseptet for langdistanse-, regional- og godstrafikk. Vestlandsbanen vil kombinere flere strekninger i ett nettverk (Oslo/Skien – Bergen, Oslo/Skien – Haugesund/Stavanger, Bergen – Haugesund – Stavanger og Oslo – Skien) og slik få mye trafikk for hver meter bane. Bare flytrafikken i området var i 2019 (før covid) på nesten 80 fly daglig i hver retning øst-vest og nesten 5 millioner flypassasjerer. Det er f.eks. fem ganger flere enn det var mellom Paris og Lyon året før de åpnet høyfartsbanen der.

Vestlandsbanen vil også binde sammen Vosse- og Jærbanen, åpne et ringsamband mellom nedre Buskerud, Telemark og Vestfold og gi kraftige reisetidsbesparelser til og fra Sørlandet. Et klimanøytralt, pålitelig, areal- og energieffektivt transportsystem som Vestlandsbanen vil ha stor regional og nasjonaløkonomisk betydning.

DBI fant at billett- og fraktinntektene vil kunne dekke drift og vedlikehold av Vestlandsbanen og betale ned investeringene i banen i løpet av 30 år. Reduksjonen i klimagassutslipp ble kalkulert til 752 000 tonn CO₂ per år. Klimautslipp under bygging av banen vil bli kompenserte innen 5 år. Langt lavere energibehov for togdrift enn for andre transportmidler vil redusere energibruken til samferdsel med ca. 2 TWh årlig. Se <https://www.norskbane.no/fag/vestlandsbanen/> for mer informasjon.



Illustrasjonen viser energibehovet til drift av ulike transportmidler, målt i Watt-timer per tonn-km (godsfrakt) og person-km (reiser). Oppgaven for "svært stort skip" gjelder for containerfraktskip på interkontinentale ruter. Disse går til vanlig ikke til havner i Norge. Oppgavene for elbiler er inkludert tap i batteriet og i det lokale forsyningsnettet. En økning i fartsnivået fra 80 til 110 km/t vil øke energibehovet med 30-50%, mest for de minste bilene. Tog har lavest energibehov av alle motoriserte transportmidler.

Utredningen fra *DBI* skapte et stort moment for saken og bidro sterkt til et Stortingsvedtak i Nasjonal transportplan 2010 – 2019 om at videre utredninger «skal ha bygging av høyhastighetsbane som siktemål» og at «det spesielt bør arbeides videre med konsepter for flerbruksbaner».

Det daværende Jernbaneverket, nå Bane Nor, valgte i sin utredning i 2010 – 2012 imidlertid å utelate godstrafikken og mesteparten av regionaltrafikken, siden en bare planla tre stasjoner mellom endepunktene, mot 26 hos *DBI*. Til tross for kalkulerte togreisetider på under 2 ½ time regnet Jernbaneverket med en markedsandel tog/fly på bare 45 % for tog, mot 80 % ifølge internasjonale erfaringer. En la også til grunn at alle tunneler måtte bygges som på Follobanen, med to separate løp og full utstøpning eller innvendig betongkledning.¹

Alt dette påvirket selvsagt både klimaeffekter og lønnsomhet. Men det har vist seg vanskelig å få satt et offentlig søkelys på forutsetningene som lå til grunn for Jernbaneverkets høyfartsutredning, og et negativt inntrykk fra denne har dessverre satt seg hos mange.

En ny og oppdatert utredning er viktig å få gjort nå

Saken stoppet litt opp med to utredninger med forskjellige konklusjoner. Men Jernbaneverkets utredning, basert på helt andre premisser enn Stortinget la til grunn, bør ikke bli stående som siste ord i saken. Begge utredningene er nå også over 10 år gamle, og det trengs uansett en oppdatering. Ved å bruke et annet selskap enn *DBI*, men også med høy kompetanse og bred erfaring fra høyhastighetsbaner, vil man i tillegg få et nytt, kompetent blikk på saken. Kommer de til lignende resultater som *DBI*, bør det vekke oppmerksomhet og gi grunnlag for nye politiske beslutninger.

Ny Nasjonal transportplan skal behandles av Stortinget innen sommeren 2024. Når det nå varsles reduserte statlige investeringer i samferdselssektoren, kan en ny vurdering av muligheten for å finansiere banebyggingen med billett- og fraktinntekter være ekstra viktig for framdrift og realisering. Samtidig vil oppdatert dokumentasjon på Vestlandsbanen sine bidrag til reduksjoner i klimagassutslipp, arealbeslag, energibehov og naturinngrep som følge av samferdselsinvesteringer være viktige moment for debatten om løsninger på klimakrise, naturkrise og energikrise.

En ny og oppdatert utredning om Vestlandsbanen over Haukeli må også sees i sammenheng med at både EU og det internasjonale energibyrået (IEA) går inn for en tredobling av trafikken med høyhastighetstog og en dobling av godstrafikken på bane innen 2050. EU varsler også en kraftig økning i avgiftene for bruk av vei etter prinsippet "forurensere betaler". Uten en effektiv baneløsning kan transportkostnadene bli svært store for det eksportrettede næringslivet vårt.

Utredning i regi av Sener

Norsk Bane har inngått en intensjonsavtale om utredningsarbeidet med det spanske konsulentsekskapet *Sener*.² *Sener* vil ha det faglige ansvaret for utredningen om Vestlandsbanen over Haukeli, og har valgt svenske *Kreera* og professor emeritus Bo-Lennart Nelldal i *Bolle Rail Research* som underleverandører. Nelldal var tidligere direktør for baneavdelingen i den Kungliga Tekniska Högskolan i Stockholm og har jobbet mye med høyhastighetsbaner og transportmodeller. *Kreera* har rundt tretti ingeniører, planleggere, prosjektutviklere, landskapsarkitekter og kulturgeografer som arbeider innen samfunnsutvikling og infrastruktur med flere oppdrag innen jernbane i Sverige, inkludert høyhastighetsbaner.





Målt etter global omsetting, var *Sener* i 2021 blant de 20 største europeiske selskapene innen ingeniørfaglige konsulenttjenester.³ Selskapet arbeider også med miljøteknologi, romfart og forsvar i tillegg til infrastruktur og drift for fly, biler, skip og tog. *Sener* har høy kompetanse og lang erfaring

¹ Det skjedde til tross for underliggende fagrapporter om at bare 6 % av tunnelene ville trenge full utstøpning.

² <https://www.group.sener/?lang=en> (om hele *Sener*), <https://www.group.sener/markets/mobility/?lang=en> (om samferdsel) og <https://www.group.sener/markets/mobility/rail/?lang=en> (om jernbane og høyfartsbane).

³ Se https://www.efcanet.org/sites/default/files/2022-02/EFCA_Sector_Review_2021_0.pdf, side 9

Rail Major projects

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"> • Toluca-Ciudad de Mexico Regional Railway (Mexico) • Maya Train (Mexico) • Do Frango Railway Line (Brazil) 	 <ul style="list-style-type: none"> • Spain/France International High Speed, section Figueras-Perpignan • FERRMED European Railway axis • High Speed railway hubs in Wroclaw, Poznan and Lodz (Poland) 	 <ul style="list-style-type: none"> • High Speed Line Madrid-Valencia • High Speed Line Madrid-Barcelona • High Speed Line Madrid-Galicia 	 <ul style="list-style-type: none"> • UAE High Speed Network • Saïda-Moulay Railway Line (Algeria) • Moroccan Railway Northern Lines Upgrade • New Delhi Shivaji Nagar Pune and Bijwasan railway stations (India)

Illustrasjonen viser noen av prosjektene *Sener* har medvirket i.

fra planlegging, analyse og oppfølging av alle typer banebygging, og har jobbet svært mye med høyfartsbaner. Spania har i løpet av de siste 30 år bygd nesten 400 mil med høyfartsbaner, det nest største nettet av høyfartsbaner i verden (etter Kina), og *Sener* har medvirket i nesten alle prosjektene, i tillegg til prosjekt i flere andre land.

Sener har også medvirket til flere publikasjoner for Den internasjonale jernbaneunionen (UIC), blant annet: «High Speed Railway System Implementation Handbook», «High Speed Service Start-Up Handbook», «Commuter and Regional Services Handbook» og «Handbook to Support the UIC to Develop a Mixed Traffic Study with Both High Speed and Freight Trains».

Den nye utredningen vil bli basert på de beste tilgjengelige grunnlagsdata. F.eks. vil mobiltelefondata fra millioner av reiser bli benyttet til utviklingen av en transportmodell og til trafikkprognosene. Beregningene av klimakonsekvensene vil bli utarbeidet i tråd med sannsynlig markedsutvikling og ny kunnskap de siste 10 årene. *Sener* vil selvsagt stå faglig fritt og ansvarlig for sine konklusjoner, slik det også var for *DBI*. Rapporten vil bli publisert på vår nettside og være fritt tilgjengelig for alle.

En utredning av stor samfunnsmessig og politisk betydning

Det mest interessante og viktigste i denne omgangen er å få avklart om *Sener* finner lignende resultater for Vestlandsbanen over Haukeli som *DBI* fant for over 10 år siden, når utviklingen siden da tas hensyn til. Det kan gjøres på basis av traséforslaget fra *DBI*, om man legger inn en margin for å ta høyde for sannsynlige endringer av traséen som følge av hus- og veibygging i de senere årene. *Sener* vil ut ifra dette utarbeide nye og oppdaterte kalkyler av anleggskostnadene, nye trafikkprognoser, nye analyser av effektene for klima, miljø og samfunn, og nye samfunns- og driftsøkonomiske kalkyler. Disse resultatene vil være av stor samfunnsmessig og politisk betydning for viktige retningsvalg framover. Kostnaden for utredningen er beregnet til 7 millioner kroner.

Dersom resultatene av utredningen blir positive, vil det åpne nye muligheter i det videre arbeidet for realisering av Vestlandsbanen over Haukeli. En mulighet kan være at statlige myndigheter følger opp med å sette i gang en ny, statlig høyhastighetsutredning. En annen mulighet er å gå videre til en neste utredningsfase, hvor *Sener* vil ha en bredere og mer grunnleggende tilnærming til vurdering av konsept, korridor, trasé og driftsopplegg, slik det også gjøres i offentlige konseptvalgutredninger (KVU). *Sener* vil da analysere flere ulike alternativ og utvikle en anbefalt løsning i en optimalise-

ringsprosess. Undersøkelsene skal være så detaljerte og omfattende at de kan gi grunnlag for rask prosjektgjennomføring, enten det skjer i offentlig eller privat regi. Utredningsarbeidet vil også kunne utvides til andre, aktuelle strekninger, ikke minst for å synliggjøre potensialet til et moderne, nasjonalt og nordisk jernbanenett.

Raskest mulig oppfølging og framdrift

Det er et mål å sikre rask nok framdrift til at viktige resultater kan foreligge i september/oktober i år, for å kunne benyttes som innspill til Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2024. Søknaden sendes til aktuelle kommuner, fylkeskommuner, organisasjoner og bedrifter langs traséen for Vestlandsbanen. Vi håper på en bred deltakelse ut ifra ulike forutsetninger, men også at noen vil kunne bidra med større beløp på minst en halv million kroner for å sikre framdrift og finansiering.

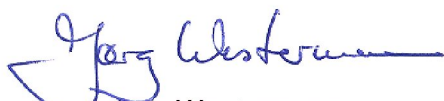
Skulle vi ikke få finansiert og gjennomført utredningen, vil innbetalte tilskudd bli tilbakebetalt. Skulle vi få inntekter som overstiger 7 millioner kroner, vil de ved behov kunne dekke eventuelle ekstrakostnader knyttet til utredningen eller inngå i finansieringen av en neste fase, etter samråd med tilskuddsgiverne. Eventuelle overskytende, ubrukte midler vil bli betalt tilbake forholdsmessig til tilskuddsgiverne.

Oppsummering

DBIs tidligere utredning om Vestlandsbanen over Haukeli har vist store, positive muligheter for samfunns- og næringsutvikling langs banen og en kraftig reduksjon av klimagassutslipp, ulykker, areal- og energibruk til samferdsel. Men etter de 10 årene som har gått siden denne utredningen, er det behov for en ny og oppdatert utredning. Det er også viktig med tanke på et stadig sterkere fokus på effektive tiltak for klima, miljø og lavere energibruk. Det vil være gunstig å få resultater fra arbeidet innen Stortingets behandling av ny Nasjonal transportplan i juni 2024. Vi har nå muligheten til dette gjennom en avtale med selskapet *Sener*, som har brei internasjonal erfaring innen området. Vi søker nå om tilskudd til dette arbeidet, og håper dere vil finne det interessant å bidra til dette.

Med vennlig hilsen

Norsk Bane AS


Jörg Westermann
Daglig leder


Thor W. Bjørlo
Kommunikasjonssjef