



Årsrapport for Norges Statsbaner 1990



## Innhold

---

Hovedtall	1
Styrets beretning	2
Organisasjonen	8
Regnskap	9
Persontrafikkdivisjonen	14
Godstrafikkdivisjonen	18
Biltrafikkdivisjonen	22
Reisebyrådivisjonen	26
Eiendomsdivisjonen	28
Materielldivisjonen	30
Kjørevegen	32
Personalet	34
Report of the Board of Directors	36

Årsrapporten er redigert ved NSBs avdeling for informasjon og samfunnskontakt.

Opplag 7000 eksemplarer.

Redaksjonen avsluttet 17. april 1991.

Design: Audio Grafisk AS

Foto: Morten Brun

Trykk: Østbye Grafisk AS

## Hovedtall

	Enhet	Endringer fra 1989	
	Unit	1990	Absolutte tall
<b>Jernbanedrift/Rail traffic</b>			
<b>Banenettet/Network:</b>	Km	4044	-
Av dette: Elektrisk drift/Of which: Electrified	Km	2422	-
Dobbelt spor/Doubletrack	Km	99	-
<b>Stasjoner/Stations:</b>			
Antall betjente eksp. steder/Number of manned stations		171	-10
<b>Rullende materiell/Rolling stock:</b>			
Elektriske lokomotiver/Electric locomotives		149	-5
Diesellokomotiver/Diesel locomotives		97	-4
Elektriske motorvogner/Electric rail motor vehicles		131	2
Dieselmotorvogner/Diesel rail motor vehicles		29	-7
Skinnetraktorer/Rail tractors		80	-15
Personvogner/Passenger vehicles		778	1
Godsvogner/Goods wagons		5819	267
<b>Persontrafikk/Passenger traffic:</b>		Endring - Prosent	
Reiser/Journeys	Mill.	34,5	2,1
Personkm/Passenger-km	Mill.	2116,2	-0,9
<b>Godstrafikk/Goods traffic</b>			
Tonn transport/Tons carried	Mill.	21,9	-7,6
Av dette: Malm Ofotbanen			
Of which:Iron ore on Ofoten Line	Mill.	13,6	-5,6
Tonn km/Ton-km	Mill.	2617,0	-5,9
Av dette: Malm Ofotbanen			
Of which:Iron ore on Ofoten Line	Mill.	542,4	-5,7
<b>Bildrift/Road traffic:</b>			
Rutelengde/Length of lines	Km	11529	-3,0
Busser og kombinerte biler/Buses and combined vehicles		616	0,3
Lastebiler/Lorries		219	-17,7
Tilhengere/Trailers		101	-15,8
<b>Persontrafikk/Passenger service:</b>			
Reiser/Journeys	Mill.	16,5	-
Person km/Passenger-km	Mill.	233,0	-10,0
<b>Godstrafikk/Freight service:</b>			
Tonn km/Ton-km	Mill.	49,7	60,8
<b>Jernbane-, reisebyrå og bildrift/Railways, travel agencies and road services:</b>			
Personale (årgsj. sn.)/Personnel (annual av.):		13964	-4,3
<b>Trafikkselskapets regnskapsresultat/Financial statement</b>		Absolutte tall	
Driftsinntekter/Operating income	Mill. kr.	4397	371
Av dette: Offentlig kjøp av tjenester			
Of which: Public purchase of services	Mill. kr.	959	98
Driftskostnader/Operating cost	Mill. kr.	3975	379
Netto andre kostn./Net. other costs	Mill. kr.	360	-369
Tilbakeført til Statskassen/Repaid to the Treasury	Mill. kr.	26	-7
Til reguleringsfond/To the adjustment fund		36	-15

## Styrets beretning

**N**SB kunne i 1990 vise til et årsoverskudd, som tillegges reguleringsfondet, på 35,7 millioner kroner. Det er 14,8 millioner kroner mindre enn året før. I tillegg er 25,9 millioner kroner fra salg av eiendommer tilbakeført til statskassen og benyttet til finansiering av Finsetunnelen.

I henhold til det økonomiske styringssystemet for NSB deles bedriften regnskapsmessig i en trafikkdel og en kjørevegsdel. Offentlige kjøp av tjenester blir inntektsført. I trafikkdelen utgjorde de offentlige kjøp i 1990 958,8 millioner kroner.

De samlede driftsinntektene, inkludert offentlig kjøp av tjenester, ble for trafikkdelen 4396,7 millioner kroner. Det er 9,2 prosent mer enn i 1989. Driftskostnadene økte med 10,5 prosent til 3974,7 millioner kroner.

Kapitalkostnadene, det vil si avskrivninger og finanskostnader, økte med 17,7 millioner kroner til 594,6 millioner kroner.

Totale investeringer var i 1990 803 millioner kroner, 40 millioner kroner mindre enn året før. Investeringene fordelte seg med 468 millioner kroner til trafikkdelen og 335 millioner til kjørevegsdelen.

Det økonomiske resultatet i 1990 preges i stor grad av en svak rentabilitet og en bekymringsfull kostnadsutvikling. Spesielt ble lønnsoppjøret betydelig dyrere enn budsjettert. Styret har også påpekt at økonomistyringen i NSB bør styrkes ytterligere. Spesielt har styret vedtatt et opplegg for bedre investeringsoppfølging.

### Ledelse og organisasjon i fokus

1990 ble på mange måter preget av endringer i bedriftens ledelsessituasjon. Kjeld Rimberg fratradte stillingen som administrerende direktør 5. februar. Fram til 1. oktober fungerte viseadministrerende direktør Tore Lindholt som leder av bedriften. Etter en grundig utvelgelsesprosess beskikket

Regjeringen i august Kristian Rambjør som ny administrerende direktør i NSB. Rambjør tiltrådte 1. oktober.

I lys av Kjeld Rimbergs avgang tok styret initiativ til en utredning om de overordnede styringsformer mellom bedriftens eiere og bedriftens styre. Ved utarbeidelsen av en grovanalyse var det full enighet om at dagens fullmakter ikke er tilfredsstillende, men styret delte seg i spørsmålet om hvilken organisasjonsform NSB bør ha i framtiden. Flertallet gikk inn for at enten hele NSB eller trafikkdelen ble omdannet til et selvstendig selskap etter egen lov eller etter aksjeselskapsloven som statsaksjeselskap. Mindretallet ønsket fortsatt forvaltningsbedrift med utvidede fullmakter.

Etter regjeringsskiftet har den nye regjeringen signalisert at en omdanning av NSB til et selvstendig selskap ikke er aktuelt.

NSBs organisasjon har i 1990 gjennomgått mindre endringer. Blant annet er organiseringen av de sentrale stabsheter noe endret fra 1.1.1991.

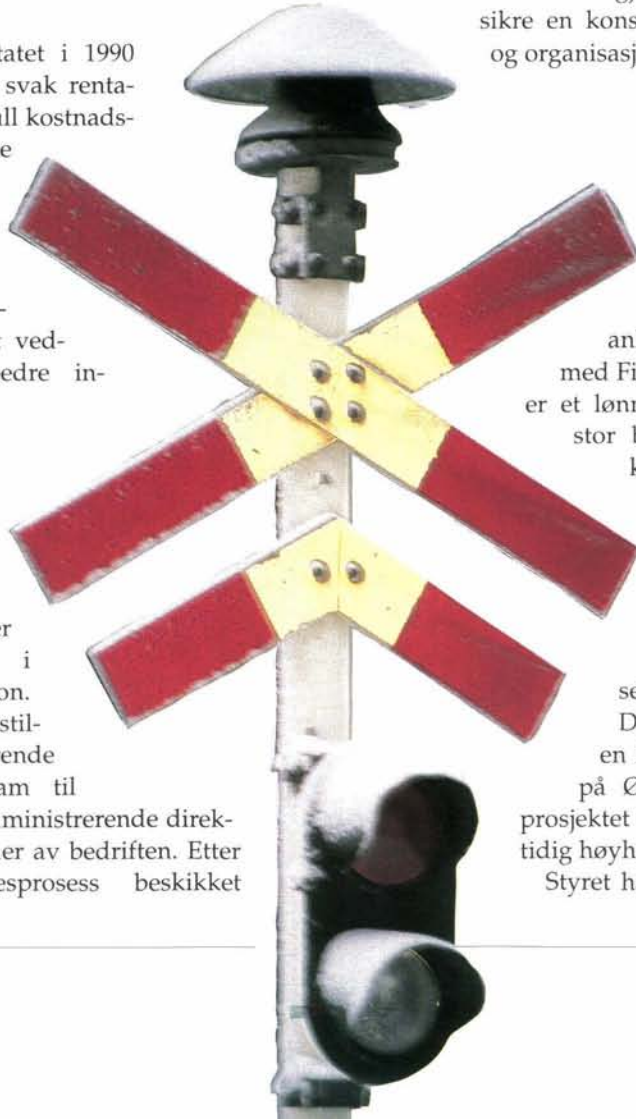
Styret har vedtatt en konsolideringsstrategi for NSB. Den skal gjennomføres i 1991 og skal sikre en konsolidering både økonomisk og organisasjonsmessig.

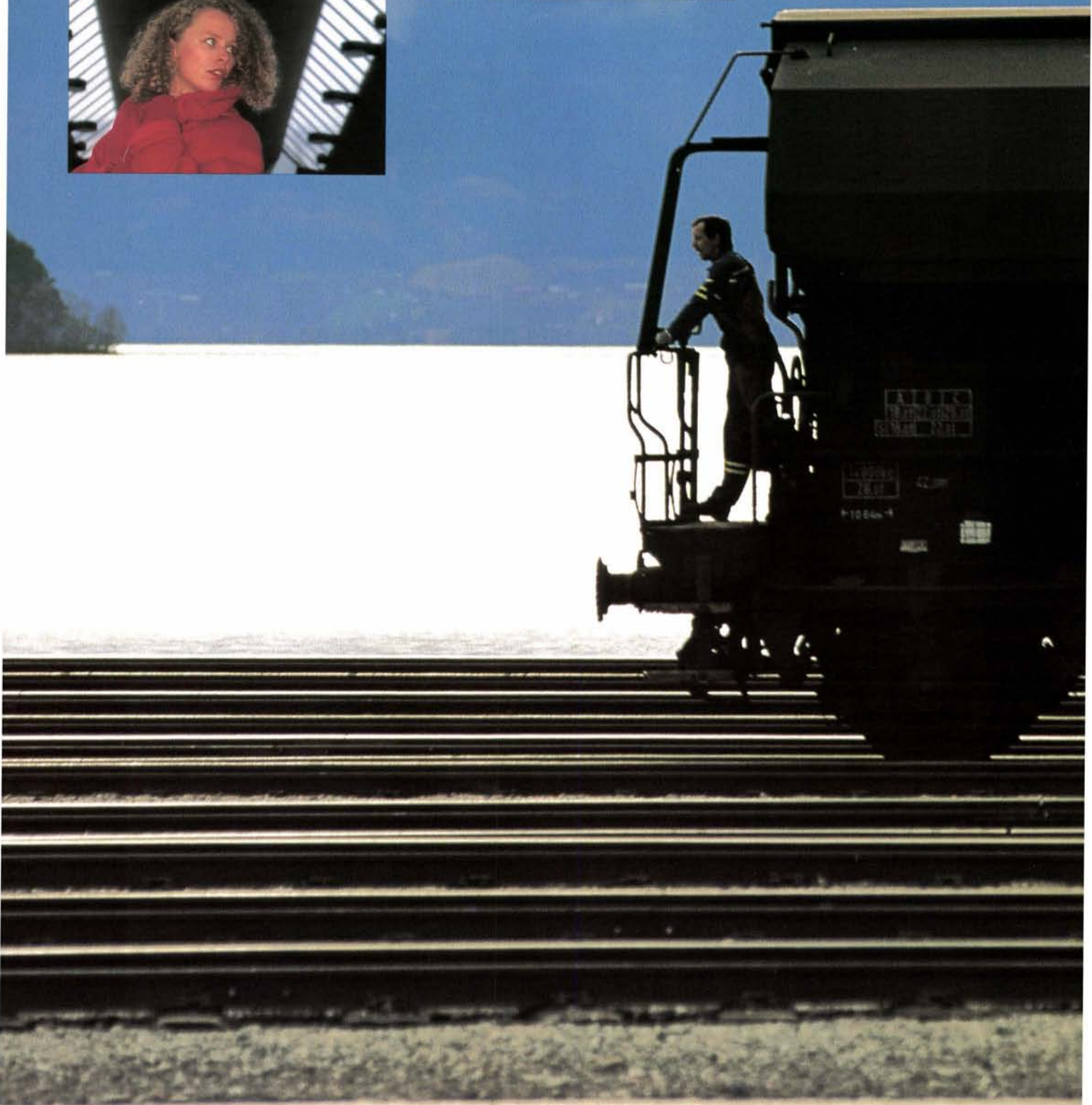
### Kjørevegsprosjekter med perspektiv

Etter sterkt påtrykk fra styret har myndighetene endelig gitt NSB anledning til å starte arbeidet med Finsetunnelen. Finsetunnelen er et lønnsomt prosjekt som vil ha stor betydning for vintertrafikken på Bergensbanen. Arbeidet startet i august og skal være fullført våren 1993.

Dobbeltsporet Ski-Moss er et annet viktig prosjekt. I 1990 ble parselen Vestby-Rustad fullført. Dette har allerede bidratt til en forbedring av regulariteten på Østfoldbanen. Dobbeltsporprosjektet vil kunne inngå i en fremtidig høyhastighetsbane i Østfold.

Styret har i 1990 hatt til vurdering





en visjon om høyhastighetstog i Norge, og vil følge nøye med i det som skjer i Europa på dette feltet. I samarbeid med Statens Järnvägar og Banverket er det i 1990 gjennomført en planutredning om den såkalte Nordlenken – en høyhastighetsjernbane mellom Oslo og Göteborg.

NSB har i 1990 fått avklaringer om hvilke investeringer som kan foretas i forbindelse med de olympiske leker på Lillehammer. Det vil bl.a. bli bygget fem nye kryssningsspor på strekningen mellom Lillestrøm og Lillehammer, for å øke kapasiteten på strekningen.

Planleggingsarbeidet med jernbaneforbindelse til hovedflyplassen utføres nå på hovedplannivå. Det planlegges ut fra to hovedalternativer for trasé mellom Oslo og Gardermoen.

### **Fortsatt vekst i persontrafikken**

Persontrafikken viste fortsatt vekst i 1990. Snitttellingene i togene viser at det i 1990 har vært en økning i antall passasjerer i fjerntogene og InterCity-togene på 7,2 prosent. InterCity-trafikken på strekningen Oslo-Lillehammer økte med 13,2 prosent, Vestfoldbanen økte med 12,9 prosent og Østfoldbanen med 11,8 prosent. En av grunnene til veksten er den nye rutemodellen for InterCity-togene som innebærer gjennomkjøring mellom Vestfoldbanen og Dovrebanen, og en forbedring av korrespondansemulighetene på Oslo S.

De samlede persontrafikkinntekter ble på 1370,8 millioner kroner. Det er 120,3 millioner kroner (9,6 prosent) mer enn året før.

Det er i 1990 vedtatt nye rabattordninger for NSB, som ledd i arbeidet med å forenkle og markeds-tilpasse prissystemene.

Styret har også vedtatt et nytt opplegg for nærtrafikken på Jæren. Nyere togmateriell skal settes inn på strekningen Stavanger-Egersund. Dette skal gi kortere reisetid og økt frekvens fra 1.1.1992.

Styret har kontinuerlig fulgt opp regularitetsutviklingen. Resultatene viser samlet sett en svak forverring fra 1989, bl.a. på grunn av anleggsarbeid og en hard vinter på høyfjellet. Østfoldbanens InterCity-tog har imidlertid bedret regulariteten betydelig. 89 prosent av disse togene var i rute til endestasjonen. Det viser at de investeringer som nå er gjort på Østfoldbanen, gir resultater.

Når det gjelder rullende materiell har NSB i 1990 fått levert seks motorvognsett fra EB Strømmens Verksted. Nye tog for InterCity-strekningene er under produksjon og vil bli levert tidlig i 1992.

Styret har i 1990 vedtatt å sette i gang et prosjekt for en omfattende modernisering og effektivisering

av konsernets samlede virksomhet når det gjelder vedlikehold av rullende materiell og verksted-drift. Siktemålet er å oppnå bedre utstyrte og spesialiserte verksteder, mer effektiv drift, lavere kostnader og bedre arbeidsplasser.

### **Lysakerulykken**

NSB opplevde i 1990 den alvorligste jernbaneulykke siden Tretten-ulykken i 1975. To lokaltog kolliderte 2. påskedag på Vækerøtoppen mellom Skøyen og Lysaker. To passasjerer og tre NSB-tjenestemenn ble drept, og 14 passasjerer ble alvorlig skadd.

NSB engasjerte i 1989 Veritas til å gjennomgå sikkerhetsarbeidet i NSB. Rapporten forelå i 1990 og gir i hovedsak NSB god attest for sikkerheten. Rapporten vil likevel gi grunnlag for konkrete tiltak på noen områder.

### **Fortsatt vanskelig økonomi i NSB Gods**

Godstrafikken med jernbane gikk ned med 5,9 prosent, målt i tonnkilometer i 1990. Malmtrafikken på Ofotbanen gikk ned med 5,7 prosent, vesentlig på grunn av en større avsporing i juni. De samlede inntekter fra godstrafikken gikk ned med 0,2 prosent fra 1232,0 millioner kroner i 1989 til 1229,2 millioner kroner i 1990.

Det økonomiske resultatet for NSB Gods er imidlertid bedret med 57 millioner kroner fra 1989.

Forbedringene i økonomien er likevel ikke tilstrekkelig til å nå målsettingen om økonomisk balanse i godstrafikken i 1992. Til tross for en årsverksreduksjon på 500 og en resultatforbedring på 120 millioner kroner i perioden 1989-91, har bl.a. redusert omsetning på grunn av et svakere godsmarked, lønnsoppgjøret og økt kjørevegsavgift klart forverret resultatprognosen for 1992. På bakgrunn av de endrede forutsetningene har styret henvendt seg til Samferdselsdepartementet og bedt om at kjørevegsavgiften vurderes på nytt.

NSB Gods lanserte flere nysatsinger i 1990. Det internasjonale samarbeidet ble utvidet; et nytt informasjonssystem for godstrafikk (GTI) ble tatt i bruk og den såkalte kombitraileren, som er en semitilhenger som lett kan overføres fra bil til bane, ble med hell introdusert i Norge. Et nytt selskap for kombinerte transport, NSB KombiFrakt, ble etablert. Utviklingen viste imidlertid at det ikke var mulig å drive selskapet forretningsmessig i NSB-regi, og selskapet ble overtatt av Linjegods A/S tidlig i 1991.



**Avgang Departures**

**Ankomst Arrivals**



Ønsket om en økt framtidig satsing på internasjonale transportar har gjort at styret i 1990 har vurdert å satse sterkere på jernbaneferge ut fra Norge. Brevik, Larvik og Kristiansand er aktuelle havnealternativer. Styret vil avgjøre saken i 1991.

### Oslo Sentralstasjon endelig fullført

På eiendomssiden var fullføringen av Oslo Sentralstasjon den største begivenheten i 1990. Det såkalte tredje byggetrinn, som binder Oslo S sammen med den gamle Østbanebygningen, ble åpnet av samferdselsminister Lars Gunnar Lie 11. september 1990. Også Mo i Rana kunne glede seg over åpningen av ny stasjonsbygning. Eiendomsdivisjonens resultat er forbedret fra 58,5 millioner kroner i 1989 til 64,4 millioner kroner i 1990.

### Reisebyrå og biltrafikk blir stadig bedre

NSB Reisebyrå oppnådde i 1990 et resultat før årsoppgjørdisposisjoner på 7,6 millioner kroner. Dette er en kraftig resultatforbedring fra 1989 da resultatet var på 1,1 millioner kroner. Årsresultatet viser at snuoperasjonen i divisjonen har vært vellykket. Inntektene økte fra 130,0 millioner kroner i 1989 til 132,4 millioner kroner i 1990. Samarbeidet mellom NSB Reisebyrå og Winge ble videreutviklet.

NSB Biltrafikk oppnådde et resultat før årsoppgjørdisposisjoner på 9,4 millioner kroner. Det er 2,0 millioner kroner mer enn året før, og er oppnådd til tross for at lønnsoppgjøret ble dyrere for divisjonen enn forutsatt i budsjettet. Den totale omsetningen økte med 41,0 millioner kroner til 453,5 millioner kroner. Økningen skjedde vesentlig innen godstrafikk der inntektene var 25 prosent høyere enn året før.

### Posisjonen i Linjegods skal styrkes

For å beskytte NSBs interesser i Linjegods A/S vedtok styret i forbindelse med spørsmålet om endringer i holdingsselskapet Transportinvest A/S at NSB skal ta sikte på å styrke sin posisjon i Linjegods A/S.

### Nedgang på 643 årsverk

I 1990 ble det nyttet 13.951 årsverk i NSB. Det er 643 færre enn i 1989. Ved årsskiftet 1990/91 var det 13.547 tilsatte ved bedriften. Avgangen var i 1990 930 arbeidstakere. Av disse benyttet 247 seg av den adgang til førtidspensjon som Stortinget har gitt anledning til. De 247 utgjorde 25 prosent av dem som fikk tilbud om slik førtidspensjonering.

Styret ønsker å takke medarbeiderne på alle plan for den innsats som er nedlagt for bedriften i 1990.

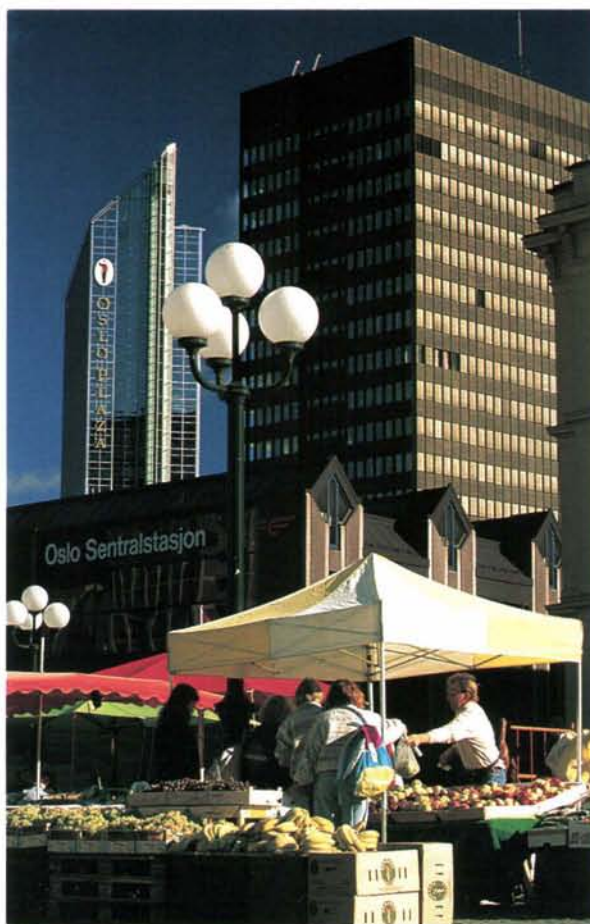
Styret har avholdt 13 møter i 1990 og har vært på befarung i Stavanger, til Alnabru godsterminal og til Rolvsøy gods-terminal i Østfold.

### Utsiktene framover

1991 er utpekt til et konsolideringsår for NSB. Det vil bli et år der kreftene skal samles for en betydelig offensiv utover i 1990-årene. Den økte internasjonaliseringen og dereguleringen innen transportnæringen vil også påvirke NSBs konkurransesituasjon

og vil stille store krav til fleksibilitet og omstillingsvilje hos alle bedriftens medarbeidere.

Styret vil spesielt framheve at det er nødvendig med en vesentlig økning i investeringene både i kjørevegen og i trafikkdelen. For å imøtekomme kravene til raske og pålitelige framføringer av personer og gods, må det tas et krafttak for å bringe kjøreveg og transportutstyr opp til tidsmessig standard.





Styret vil intensivere arbeidet med innføring av målstyring, slik at Stortingets intensjoner med det økonomiske styringssystemet blir fulgt.

Som en miljøvennlig transportbedrift bør NSB ha et godt grunnlag for å styrke sin markedsposisjon og konkurransevne. En sterkere kontroll med kostnadsutviklingen vil her være et sentralt virkemiddel. Det

er satt i gang en omfattende strategisk planprosess i bedriften. Denne skal gi et klarere beslutningsunderlag for de veivalg som må foretas.

Økt lønnsomhet, økt markedsorientering og større forandringsdyktighet vil være nøkkelvordier i arbeidet med å styrke NSBs posisjon.

Oslo, 20. mars 1991

Arne Rettedal

Thore Westermoen

Ove Dalsheim

Arne Nilsen

Ingrid Stange

Leif Thue

Kristian Rambjør  
adm. direktør



### Styret

Styret for Norges Statsbaner er et kollegialt styre med besluttende myndighet. Styret har 6 medlemmer, alle oppnevnt av Kongen. To av medlemmene representerer NSB's personale. Styret oppnevnes for fire års perioder. For perioden 1990-1993 har styret denne sammensetning:

Bakerst fra venstre: Tidl. stortingsrepresentant Arne Nilsen, Voss; forbundsformann Leif Thue, Oslo, tilsattes representant; skiftekontrollør Ove Dalsheim, Trondheim, tilsattes representant.

Foran fra venstre: Adm. direktør Kristian Rambjør, siviløkonom Ingrid Stange, Drøbak; fylkesordfører Arne Rettedal, Stavanger, formann; adm.sjef Thore Westermoen, Mandal, nestformann.

## Organisasjonen

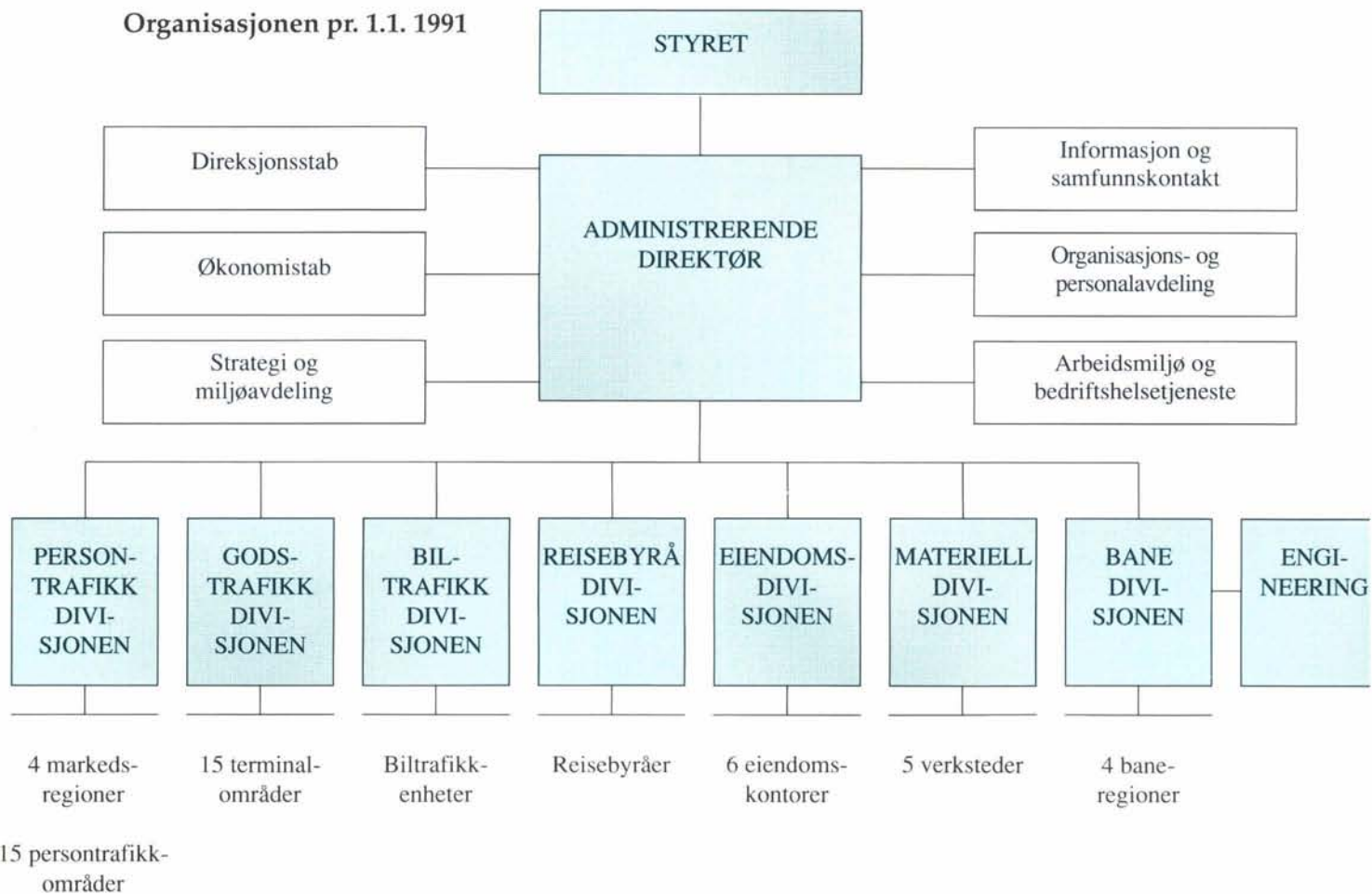
Organisasjonen har siden 1. januar 1989 vært basert på divisjonering. Det er fire divisjoner som opererer i markedet; persontrafikkdivisjonen, gods-trafikkdivisjonen, biltrafikkdivisjonen og reisebyrådivisjonen.

Tre divisjoner ivaretar teknologi- og infrastrukturfunksjoner. Det er eiendomsdivisjonen, materielldivisjonen og banedivisjonen. Engineering-avdelingen er fra 1. januar 1991 lagt inn under banedivisjonen.

Fra 1. januar 1991 er det også gjennomført en del endringer i de sentrale stabsfunksjoner. Disse støtte- og kontrollfunksjonene ivaretas nå av direksjonsstaben, økonomistaben, strategi- og miljøavdelingen, avdeling for informasjon- og samfunnskontakt, avdeling for arbeidsmiljø og bedriftshelsetjeneste, samt organisasjons- og personalavdelingen.

I 1991 vil det bli foretatt ytterligere tilpasninger i organisasjonen. Blant annet vil persontrafikkdivisjonens organisasjon bli endret.

### Organisasjonen pr. 1.1. 1991



---

## Regnskapsprinsipper

---

**N**SB er en forvaltningsbedrift under Samferdselsdepartementet og er ikke underlagt regnskapsloven. Regnskapet for NSB avlegges med små avvik etter regnskapsprinsippet. Avvikene ligger primært i NSBs manglende anledning til å avsette for forventede tap.

Fra 1. 1. 1990 innførte man et nytt økonomisk styringssystem som innebærer en regnskapsmessig todeling av NSB i en trafikkdel og en kjørevegsdel.

Trafikkdelen skal fungere etter bedriftsøkonomiske prinsipper. Årlige tilskudd inntektsføres som "offentlig kjøp av tjenester", på linje med bilruter, fergeselskap og flyselskap. Kjørevegsdelen fungerer etter de samme prinsipper som vegetaten.

Den regnskapsmessige todelingen av NSB medfører at man ikke kan presentere et konsernregnskap i vanlig forstand. Regnskapet for trafikkdelen og for kjørevegsdelen blir adskilte presentasjoner.

Divisjonene i trafikkdelen er resultatcentra, mens kjørevegsdelen er et kostnadssenter.

I resultatet for trafikkdelen er intern handel innen trafikkelskapet eliminert, mens handelen med kjørevegsdelen er nettoført mot kostnadene. For kjørevegsdelen er handelen med trafikkdelen bruttoført, det vil si at både kjøp og salg vises. Fra og med 1991 vil sistnevnte metode benyttes også for trafikkdelen. Interne transaksjoner fra/til NSB Biltrafikk og NSB Reisebyrå er i tråd med tidligere praksis ikke eliminert. Fra og med 1991 vil denne handelen elimineres i tråd med vanlig praksis i konsernregnskap.

## Resultatregnskap

TRAFIKKDELEN	Mill. kr pr. 31.12.	
	1990	1989
<b>Inntekter</b>		
Persontrafikk	1370,8	1250,5
Godstrafikk	1229,2	1232,0
Reisebyrå	132,4	130,0
Biltrafikk	453,5	412,5
Andre inntekter	252,0	139,6
Off. kjøp av tjenester	958,8	860,9
<b>Driftsinntekter</b>	<b>4396,7</b>	<b>4025,5</b>
<b>Kostnader</b>		
Personalkostnader	2527,9	2446,1
Andre kostnader	1243,1	948,9
Ordinære avskrivninger	203,7	200,7
<b>Driftskostnader</b>	<b>3974,7</b>	<b>3595,7</b>
<b>Driftsresultat</b>	<b>422,0</b>	<b>429,8</b>
Finansinntekter	30,5	30,1
Finanskostnader	236,9	253,3
Ekstraordinære kostnader	-	-
<b>Resultat før årsoppgjørdisposisjoner</b>	<b>215,6</b>	<b>206,6</b>
Saldomeravskrivning	154,0	122,9
Tilbakeført statskassen	25,9	33,2
<b>Årsoverskudd</b>	<b>35,7</b>	<b>50,5</b>
<b>KJØREVEGSDELEN</b>		
Driftsinntekter	142,7	127,7
Driftskostnader	1.456,9	1.398,1 *
Ordinære avskrivninger	0	150,1 **
Driftsresultat	-1.314,2	-1.420,5
Finansnetto	0	262,2 **
Nettokostnader	-1.314,2	-1.682,7
* F.o.m. 1990 er vedlikeholdet en ordinær kostnad		
** F.o.m. 1990 belastes ikke Kjørevegen med kapitalkostnader		

## Balanse

	Mill. kr. pr. 31.12.	
	1990	1989
<b>Eiendeler</b>		
Kasse, bank, postgiro	157,1	92,7
Fondsmidler		0,7
<b>Betalingsmidler</b>	<u>157,1</u>	<u>93,4</u>
Kundefordringer	398,5	333,6
Andre fordringer	0,0	18,8
Beholdninger	331,5	326,8
Verdipapir	28,1	28,4
<b>Andre omløpsmidler</b>	<u>758,1</u>	<u>707,6</u>
<b>Varige driftsmidler</b>	12.780,1	12.702,2
<b>Sum eiendeler</b>	<u>13.695,3</u>	<u>13.503,2</u>
<b>Gjeld og kapital</b>		
Leverandørgjeld	183,0	282,7
Skattetrekk, folketrygd, mva.	286,1	190,3
Driftskreditt	263,7	180,9
Fond, avsetninger, sykekassen	0,6	1,9
<b>Kortsiktig gjeld</b>	<u>733,4</u>	<u>655,8</u>
Gjeld til bank	79,7	59,4
Gjeld til staten	4.013,5	3.955,8
<b>Langsiktig gjeld</b>	<u>4.093,2</u>	<u>4.015,3</u>
Statens innskutte kapital	8.715,1	8.815,4
Materialfond	66,2	66,2
Reguleringsfond	87,5	50,5
<b>Statens kapital</b>	<u>8.868,7</u>	<u>8.832,1</u>
<b>Sum gjeld og egenkapital</b>	<u>13.695,3</u>	<u>13.503,2</u>

Oslo, 20. mars 1991

Arne Rettedal

Thore Westermoen

Ove Dalsheim

Leif Thue

Arne Nilsen

Ingrid Stange

Kristian Rambjør  
adm. dir

## Finansieringsanalyse

TRAFIKKDELEN	Mill. kr.
	<u>1990</u>
<b>Kapitalanskaffelse</b>	
Årets resultat før årsoppgjørdisposisjoner	215,6
Ordinære avskrivninger	203,7
Statlige lån til investeringsformål	65,6
Private lån til investeringsformål	33,9
<b>Sum</b>	<b>A</b> <u>518,8</u>
<b>Kapitalanvendelse</b>	
Investering varige driftsmidler	468,1
Nedbetaling private lån	13,4
<b>Sum</b>	<b>B</b> <u>481,5</u>
<b>Endring arbeidskapital</b>	<b>(A-B)</b> 37,3
Økning betalingsmidler (+)	63,7
Økning andre omløpsmidler (+)	51,0
Økning kortsiktig gjeld (-)	77,4
<b>Sum</b>	<u>37,3</u>

## Aksjebeholdning pr. 31.12.90

Navn	Bokført
Aust Agder Trafikkselskap A/S	6.855.501
Bennett Reisebureau A/S	23.090
Bergen - Dale - Voss Billag A/S	90.000
Bergen - Hardanger Billag A/S. S.A.	26.000
Bergen - Hardanger Billag A/S. S.B.	60.000
Combi-Nor A/S	33.000
Drammen Rutebilstasjon A/S	22.000
Elverum Rutebilstasjon A/S	0
Eurofima	184.187
Fjord Tours A/S	50.000
Gauldal Billag A/S	75.000
Gol Skysstasjon	25.000
Hadeland bilselskap A/L	185.100
A/S Hedmark Trafikksikringsentral	152.000
Horten Rutebilstasjon	25.000
Hønefoss Rutebilstasjon	1.500
Indre Namdal Trafikk A/S	10.000
Intercontainer	71.050
Interfrigo	378.060
Jernbanepersonalets ferie- og rekreasjon A/S	1.617.000
Larvik Rutebilselskap	1.000
Lier Industriterminal A/S	150.000
Lilleteigen Boligselskap A/S	52.500
Linjegods A/S	10.000.000
Narvesen A/S	1.000.000
Nord-Aurdal Kraftlag A/S	1.400
Nord-Norge Kompaniet A/S	10.000
Norge Først A/S	10.000
Norway House, London	235.300
Oslo og Akershus Trafikkservice A/S	30.000
Otta Skysstasjon A/S	50.000
Prisma Tours	850.000
Rutebileierne, avd. Hedmark/Oppland	4.000
Rutebileiernes Hovedsentral	3.000
Rutebil Holding A/S	121.000
Rutebilservice A/S, Haugesund	17.000
Safir Reiser A/S	13.800
Sandnes Rutebilstasjon	9.000
Sognefjord Cruise A/S	10.000
Stavanger Bussterminal	15.000
Stavanger Godsterminal	3.000
Stavanger og Omegn Trafikkselskap A/S	51.150
Sør-Vestreiser A/S	200.000
Teknostallen	60.000
Trondheim Rutebilstasjon	10.000
Turbilsentralen i Oslo/Akershus	60.000
Tønsberg Rutebilstasjon	25.000
Østfold Bilruiter A/S	641.385
Ålesund Bilruiter A/S	500.000
<b>Sum</b>	<b>25.217.023</b>

## Persontrafikkdivisjonen

**P**ersontrafikkdivisjonen økte i 1990 driftsinntektene med 133,3 mill. kr. i forhold til året før og forbedret resultatet før årsoppgjørdisposisjoner med 23,5 mill. kroner. Den gunstige utviklingen i trafikkinntekter skyldes at en gjennom prisdifferensiering har maktet å øke den gjennomsnittlige inntekten samtidig med en oppnådd trafikkvekst. Andelen fullt betalende økte, samtidig som gunstige lavtrafikktilbud ga ny trafikk. NSB har videreført denne prispolitikken i 1991.

Den relativt beskjedne resultatforbedringen skyldes i stor grad at lønnsoppgjøret i 1990 ble vesentlig høyere enn NSB hadde forventet. I tillegg har problemene på Bergensbanen vinteren 1990 virket negativt inn.

### Investeringer

Til investeringer i persontrafikken ble det i 1990 brukt vel 200 mill. kr. - eller 10 mill. kr. mindre enn i 1989.

Den største delen av investeringsmidlene har gått til nytt togmateriell. 6 lokaltogsett med tilsammen over 1.800 sitteplasser, ble levert i 1990. Videre er 9 InterCity-motorvognsett under bygging.

Det er videre brukt ca 20 mill. kr. til nytt billett- og plassreserveringssystem (BRIS) i 1990.

### Trafikkutvikling

Trenden (som begynte i 1989) med sterk vekst i trafikken fortsatte i 1990. Antall passasjerer i fjern- og mellomdistansetogene (ekspres-, natt-, region- og InterCitytog) økte med 7,2 prosent i forhold til 1989. Dette kommer i tillegg til økningen i 1989 som var på 6 prosent.

Kraftigst var trafikkøkningen på InterCity- og mellomdistansetogene på Østlandet:

Dovrebanen (v/Hamar):	+13,2%
Vestfoldbanen	+12,9%
Østfoldbanen	+11,8%

Også på fjerntogstrekningene var det en pen økning på gjennomsnittlig 3,4 prosent. Størst var økningen på Sørlandsbanen med 7,4 prosent og Rørosbanen med 7,5 prosent.

Nærtrafikken rundt de store byene viste en sammensatt trafikkutvikling; nedgang på de korte avstandene, flat utvikling på mellomlange strekninger og vekst på lengre nærtrafikkstrekninger.

### NSB og markedet

Etter en stagnasjon i totalmarkedet for persontransport i Norge i 1989, var det i 1990 igjen en viss vekst. Veksten var svak på veisiden, men sterkere med fly. Det ser ut til at NSB har styrket sin markedsposisjon på mellomdistansene, spesielt på Østlandet, mens posisjonen har blitt opprettholdt innen fjern og lokaltrafikk.

NSB lanserte i juni en radikal omlegging av togene innenfor InterCity-området (Oslo-Skien/Lillehammer/-Halden):

- \* gjennomkjøring Skien-Lillehammer
- \* avgang minst hver annen time (i rushet hver time)
- \* faste avgangs- og ankomsttider (til Oslo kvart på, fra Oslo på hel time)
- \* sterkt forbedret korrespondanse mellom InterCity-linjene

Trafikktallene viser at dette opplegget har blitt godt mottatt av kundene, til tross at innkjøringsproblemer ga endel forsinkelser.

NSB mener veksten i fjerntrafikken bl.a. skyldes at stadig flere oppdager toget som et aktuelt transportalternativ. I 1990 ble det innført flere gunstige rabattordninger, togproduktet ble forbedret og markedsføringen intensivert. I mars ble "det nye nattoget" lansert. Her inngår salongvogn, avis ved vekking, hotellfrokost og Togbilen som sentrale elementer.

I samarbeid med Forsvarsdepartementet ble det introdusert et tilbud der soldater i uniform kan reise for 10 prosent av normal pris.

	Mill. kr pr. 31.12.	
	1990	1989
Driftsinntekter	1947,5	1814,2
Offentlig kjøp og tilskudd	576,8	576,8
Driftskostnader	2298,3	2211,5
Ordinære avskrivninger	99,4	94,3
Driftsresultat	126,6	85,2
Finansnetto	111,2	93,3
Resultat før årsoppgjørdisp.	15,4	-8,1





Tilbudet som tillater voksne å ta med et barn under 12 år gratis på de fleste avganger, ble også godt mottatt i markedet. Antall kundekort satte rekord - nær 76.000 kundekort ved utgangen av året.

Innføringen av bompengering omkring Oslo ga ikke den trafikkøkningen som NSB hadde håpet på. Nærtrafikken i Oslo-området viste bare en svak økning. Positivt for NSB er det likevel at toget ikke har opplevd den nedgangen som annen kollektivtrafikk i Oslo-området opplevde i 1990.

InterRail for ungdom er fortsatt populært. I 1990 ble det solgt over 18.000 kort eller 9 prosent flere enn året før. Prøveordningen med InterRail for voksne har slått så godt an at ordningen trolig vil bli permanent og utvidet. Over 6.000 voksne reiste på InterRail i 1990. 1990 var også et godt turistår med stor trafikk til Norge med tog.

### Toggang og punktlighet

Regulariteten, målt ved prosentvis andel av togene som var i rute til endestasjonen, har de siste årene vært:

	InterCity-tog		Lokaltog (Oslo)
	Fjerntog	Vestfold	
1985	71	74	56
1986	71	77	52
1987	78	82	54
1988	81	86	73
1989	78	88	83
1990	76	82	89

InterCity-togene på Østfoldbanen har hatt en klar forbedring av regulariteten de siste årene. Dette skyldes bl.a utbyggingen av dobbeltsporet ved Vestby.

På Vestfoldbanen har det vært en viss tilbakegang,

noe som bl.a skyldes anleggsarbeider med plattformforlengelser og sikringsanlegg langs Drammenbanen. Lokaltrafikken er omtrent uforandret, mens fjern-togene har en svak forverring. Dette skyldes bl.a vinter-problemene på Bergensbanen i 1990 og den generelt tettere toggangen i Oslo-området som gjør ringvirkningene av forsinkelser større. Noe av tilbakegangen skyldes også stor trafikk med lengre tog og lengre stasjonsopphold.

### Tiltak framover

NSB vil fortsette linjen med gunstige tilbud for dem som vil reise når det er god plass på toget. Fra 1. januar 1991 ble familie-tilbudet utvidet. Man kan nå ta med ett barn under 12 år gratis. Tilbudet gjelder på lavtrafikkavganger og alle billettyper unntatt månedskort.

Videre ble prisen senket på flere Minipris-strekninger.

Fra juni 1991 vil NSB justere lavtrafikk- og høytrafikkbegrepene slik at det kan bli gunstige pris-tilbud på flere fjerntogavganger.

Fra samme tid lanseres en ny ekspresstogavgang hver vei mellom Oslo og henholdsvis Bergen og Trondheim. Det nye ekspresstogparet på Bergensbanen vil få færre stopp, og reisetiden kan reduseres.

Fjerntogene på Sørlands- og Bergensbanen vil stoppe på Lysaker/Fornebu for å gi en bedre forbindelse til flyplassen, samt til Oslo vest og Bærum. InterCity-tilbudet vil bli ytterligere forbedret med flere avganger på Østfold- og Dovrebanen.

Et nytt plassreserveringssystem er under idriftsetting, og fra begynnelsen av april 1991 vil alle plassreservasjoner og billettutstedelser skje gjennom det nye systemet. Systemet vil gi kundene en rekke fordeler med raskere ekspedering og en rekke nye tilbud.



# Ankomst fjerntog

Main line arrivals  
Spør fra Kl. Endret ankomst

Spør fra	Kl.	Endret ankomst
17	Halden	16 35
5	Andalsnes	16 39 16 55
11	Skien	16 41
2	Kongsvinger	16 41
3	Bergen	17 31
4	Trondheim	17 37
13	Bø	18 34
18	Halden	18 35

# Avgang fjerntog

Main line departures  
Spør Til Kl.

Spør	Til	Kl.	Over Vestfoldbanen	Stopper ved
2	Regiontog	Kongsberg	15 51	
14	Ekspresstog	Stockholm	15 54	Forbindelse til Solerbanen Stopper ved Skarnes for Kongsvinger
5	InterCity-tog	Skien	16 00	Stopper ikke for Drammen
16	Regiontog	Gjøvik	16 05	Stopper ved Grefsen for Roa
	InterCity-tog	Halden	16 21	over Vestfoldbanen Stopper ikke for Drammen
	InterCity-tog	Kristiansand	16 35	Østfoldbanene Stopper ikke for Moss
	Sørlands-ekspresstog	Halden	16 51	Arendal
	Regiontog	Otta	16 55	Stopper ikke for Edsvoll



## Godstrafikkdivisjonen

**G**odstrafikken med jernbane ble redusert med 5,9 prosent i 1990 i forhold til 1989.

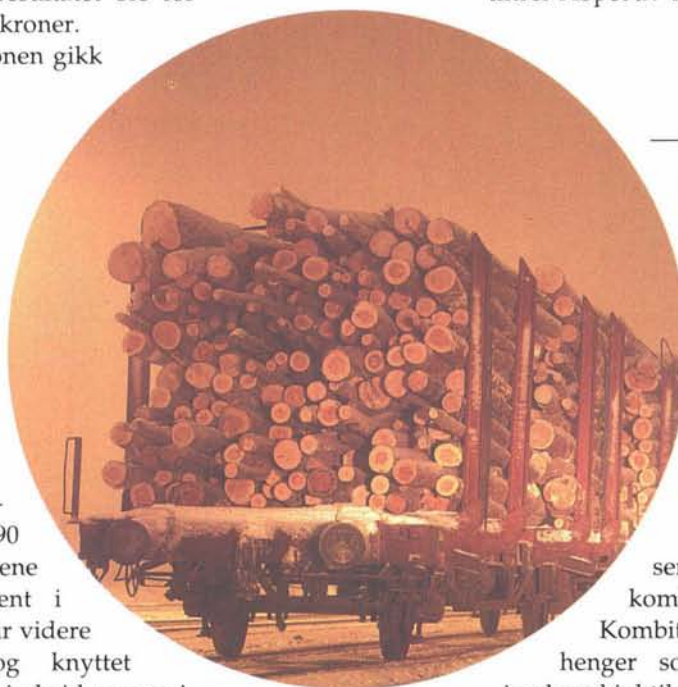
Malmtrafikken på Ofotbanen gikk ned med 5,7 prosent, vesentlig på grunn av en større avsporing i juni.

Driftsinntektene, eksklusive offentlige overføringer, ble på 1412 millioner kroner. Det er 3,1 prosent mer enn i 1989. Driftsresultatet ble forbedret med 67 millioner kroner.

Personaltallet i divisjonen gikk ned fra 2040 til 1820.

### Strategier for divisjonen

Det ble i 1990 utarbeidet en egen strategi for divisjonen. Likeledes ble det utarbeidet en strategi for markedsutvikling. Divisjonsstrategien viser sterke krav til kostnadsreduksjoner. I 1990 ble personalkostnadene redusert med 7 prosent i divisjonen. Strategien blir videre bearbeidet i 1991 og knyttet sammen med det strategiarbeid som er i gang i konsernet. Avhengigheten mellom divisjonene viser behovet for en sterkere samordning av konsernets planer.



### Organisasjon

Store deler av divisjonens ledergruppe sluttet i 1990. Det ble derfor på senhøsten tilsatt ny divisjonssjef som kom utenfra, samtidig som en startet opp arbeidet med å rekruttere flere nye ledere. Disse tiltrer i løpet av 1. halvår 1991.

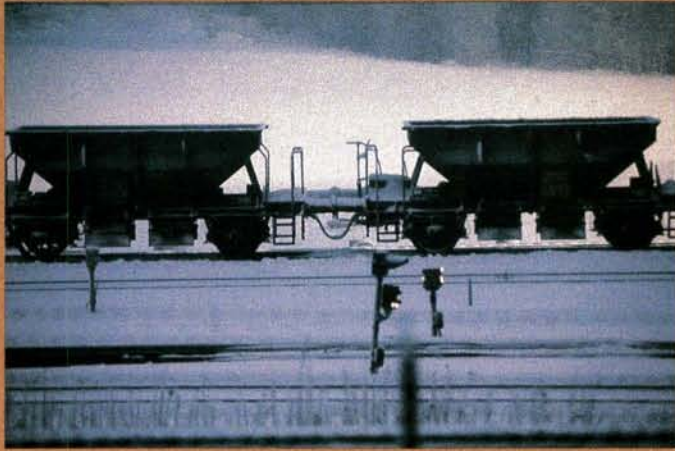
### Ny teknologi

Et nytt informasjonssystem for godstrafikk (GTI) ble tatt i bruk fra 1.10.90. Systemet gir mulighet for bedre styring og kontroll av transportene enn tidligere. Omlag 190 terminaler over hele jernbanenettet er knyttet til systemet.

I januar 1990 introduserte godstrafikkdivisjonen kombitraileren i Norge. Kombitraileren er en semi-henger som lett kan skifte fra jernbanehjul til gummihjul. Systemet har gjennom året vært utprøvet i forskjellige typer transporter med gode resultater.

	Mill. kr. pr. 31.12.	
	1990	1989
Driftsinntekter*	1669,6	1470,0
Driftskostnader**	1510,4	1373,0
Ordinære avskrivninger	22,8	24,2
Driftsresultat	136,4	72,8
Finansnetto	-34,4	-27,8
Resultat før årsoppgjørdisp.	102,0	45,0

\* Inklusive offentlige overføringer: 1989:101 mill.kr  
 \*\* Inklusive kjøreveisavgift på 157 mill. kr. i 1990



## Internasjonale transporter

NSB Gods la i 1990 grunnlaget for en sterkere internasjonal satsing. Et tettere samarbeid mellom de nordiske jernbaneforvaltningene er under utvikling. Nordic European Rail Unit (NERU) markedsfører transportene mellom Oslo/Stockholm og Ruhr-området og Frankrike/Italia. Dannelsen av kombiselskapet KombiNor sammen med lastebileierne og speditørene er også et ledd i satsingen på internasjonale transporter.

## Tiltak i 1991

Innenlands vil NSB Gods i 1991 gradvis starte opp over natten-framføring mellom Trondheim og Stavanger/Kristiansand/Bergen. Tilbudet blir utvidet med Gøteborg og Stockholm fra sommeren.

Det skal i 1991 investeres 20 mill kroner i terminaler og ca. 30 mill kroner i godsvogner. De største terminalinvesteringene vil bli gjort ved Grenland Godssenter og Hovemoen på Lillehammer.

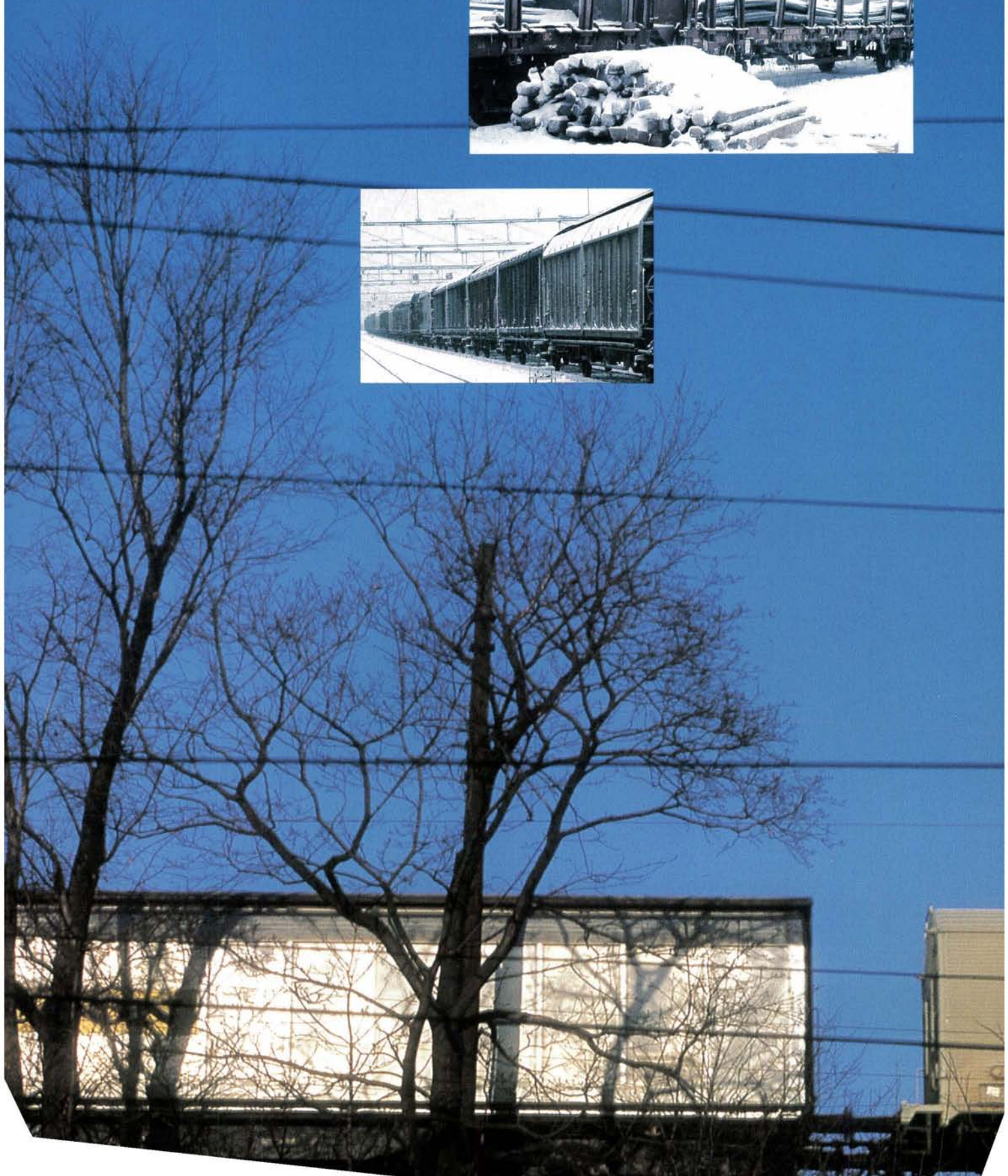
Transportkonseptet i "NSB KombiFrakt" er fra 1. februar 1991 overtatt av Linjegods. Gjennom den satsing på termotransport som Linjegods med NSB som 40 prosent-eier har gått inn på, er NSB sikret jernbanetransport av fisk fra Nord-Norge mot kontinentet og returlast av frukt og grønt til Norge.

Det vil bli utviklet en kompetanseplan innen mer forretningsorienterte oppgaver. Det vil bli lagt særlig vekt på tiltak innen logistikk, IT (informasjonsteknologi) og internasjonal forretningsdrift. Det vil bli søkt etter eksterne samarbeidspartnere i arbeidet.

Satsingen innen IT vil bli videreført med orientering mot kundevennlige og markedsorienterte systemer. Likeledes vil det bli utviklet systemer som bidrar til å desentralisere divisjonen.

Divisjonen vil i 1991 satse sterkt på kvalitets-sikring. En rekke praktiske tiltak som vil bedre kvaliteten, vil bli gjennomført, samtidig som en starter arbeidet med å kvalitetssikre transportene. Innføring av kvalitetskrav etter ISO-standarder vil bli påbegynt.





## Biltrafikkdivisjonen

**B**iltrafikkdivisjonen er som egen divisjon innenfor NSB landets største transportutøver på veg, med ca. 1000 kjøretøy og ca. 1100 ansatte. I tillegg til denne virksomheten, har biltrafikkdivisjonen dominerende innflytelse i en rekke bilaksjeselskaper. Disse disponerer tilsammen ca. 600 kjøretøy og har omlag 700 ansatte. NSB Biltrafikk, inklusive aksjeselskapene, driver rutebiltrafikk på ca. 20.000 km veg og har dessuten en betydelig tur- og lastebiltrafikk utenfor rute. Biltrafikkdivisjonen i NSB står således for en betydelig andel av rutebilvirksomheten i Sør-Norge.

NSB Biltrafikk drives ut fra rent forretningsmessige kriterier. De interne styringssystemene og rammevilkårene for divisjonen er helt tilsvarende som for et aksjeselskap.

### Persontrafikkmarkedet

Ca. 70 prosent av omsetningen i divisjonens heleide enheter skriver seg fra bussdriften, som primært gjelder rutekjøring, men også noe tur- og kontraktskjøring.

Det var i 1990 kun en mindre økning i persontrafikken i forhold til foregående år, og antall reiser ble på ca. 17 mill. Produksjonen var tilnærmet den samme som i 1989, med ca. 24 mill. vognkm. Mens trenden fortsatt er svakt negativ for rutebilvirksomheten, viste 1990 gode tall for utviklingen i turbiltrafikken.

### Godstransportmarkedet

I godstransportmarkedet har NSB Biltrafikk en viktig rolle som jernbanens forlengede arm ut mot kundene. Det er fastsatt som et strategisk mål for NSB Biltrafikk å være ledende på kombinerte bil-/bane-transporter av lastbærere.

NSB Biltrafikk har i 1990 hatt en ikke ubetydelig vekst i godstrafikken. Godstrafikkinntektene har således økt med ca. 17 prosent i forhold til foregående år. Den nye trafikken har for en stor del vært langtransport, og veksten i vognkm. har derfor blitt betydelig større enn økningen i omsetning.

I 1990 stod godstrafikken for ca. 23,5 prosent av omsetningen i biltrafikkdivisjonen.

### Økonomi

NSB Biltrafikk oppnådde i 1990 et resultat før årsoppgjørdisposisjoner på 9,4 mill. kroner. Det er en økning på 2,0 mill. kroner fra 1989. Resultatutviklingen er i tråd med forutsetningen i Norsk Jernbaneplan 1990-93.

Omsetningen i NSB Biltrafikk steg i 1990 med 41,1 mill. kroner til 453,5 mill. kroner. Økningen knytter seg primært til godstrafikkmarkedet.

Driftskostnader økte med 39,6 mill. kroner. En stor del av denne økningen skyldes økte drivstoffkostnader, økt aktivitet i godstransportene og et dyrt lønnsoppgjør for offentlig ansatte sjåførere.

Det ble i 1990 investert for ca. 33 mill. kroner i nytt bussmateriell og for ca. 9 mill. kroner i nytt lastebilmateriell. Investeringer i faste anlegg var små i 1990.

### Personale

Det ble i 1990 brukt 1111 årsverk i NSB Biltrafikk, mot 1128 i 1989. Sett i sammenheng med produktionsveksten i godstrafikken viser dette en viss effektivisering av personalbruken. Denne har imidlertid vært helt nødvendig for å motvirke effekten av årets lønnsoppgjør.

En har i 1990 ikke ansatt faste sjåførere, men har tatt

	Mill. kr pr. 31.12.	
	1990	1989
Driftsinntekter	453,5	412,4
Driftskostnader	390,6	346,6
Ordinære avskrivninger	41,9	46,2
<b>Driftsresultat</b>	<b>21,0</b>	<b>19,6</b>
<b>Finansnetto</b>	<b>11,6</b>	<b>12,2</b>
<b>Resultat før årsoppgjørdisp.</b>	<b>9,4</b>	<b>7,4</b>





inn personale på tidsbegrensede kontrakter. Dette har vært et ledd i å bedre divisjonens tilpasnings-evne.

### Virksomheten i aksjeselskapene

I løpet av 1990 har biltrafikkdivisjonen solgt to mindre aksjeposter og har for salg en tredje.

Når det gjelder de bilaksjeselskapene hvor NSB Biltrafikk har dominerende innflytelse, har utviklingen vært tilfredsstillende i 1990, og alle selskapene vil få overskudd i regnskapene.

For Aust-Agder Trafikkselskap A/S, som gikk ut av 1989 med en negativ egenkapital, er situasjonen fortsatt kritisk, selv om selskapet for 1990 oppnådde et overskudd på ca. 1 mill. kroner.

### Tiltak i 1991

Biltrafikkdivisjonen satser i 1991 på å oppnå en ytterligere resultatforbedring på ca. 2 mill. kroner i forhold til 1990.

For å stå bedre rustet i konkurransen i forhold til andre selskaper, vil det i 1991 bli lagt stor vekt på å bedre effektiviteten på alle plan i divisjonen. Når det gjelder driftseffektiviteten satses det sterkt på å redusere dødtidsprosenten for kjørende personale.

I 1991 vil alt personale i biltrafikkdivisjonen gjennomgå et internt servicekurs. Dette har som formål å medvirke til en felles forståelse både for divisjonens mål og strategier og for betydningen av eget arbeid for å skaffe flere fornøyde kunder. Kurset vil bli holdt av eget personale som i løpet av 1990 har blitt opplært som kursledere.

Biltrafikkdivisjonen vil i 1991 også foreta en total gjennomgang av vedlikeholdsfunksjonen. Siktemålet er å kunne få til et mer effektivt vedlikehold av kjøretøyene.





## Reisebyrådivisjonen

**N**SB Reisebyrå består av 28 selvstendige byråer og 12 filialer/avdelinger. Brutto årsverk er redusert med 9 fra 1989 til 366.

Kjeden er landsdekkende, og er med sine 40 byråer og avdelinger og en omsetning på 1,3 mrd. kroner nest størst i Norge. Reisebyrådivisjonen drives ut fra rene forretningsmessige kriterier. Det er et mål å oppnå tilfredsstillende overskudd og avkastning på kapitalen. Målsettingen er å ha et overskudd som utgjør 10% av driftsinntektene i et normalt driftsår.

Årets nettoresultat utgjør 7,6 mill. kr og er 6,5 mill. kr bedre enn året før.

### Markedsutvikling

En av målsettingene for reisebyrådivisjonen er å bidra til salg og markedsføring av NSBs produkter, spesielt togbilletter og busser. I 1990 sto NSB Reisebyrå for mer enn 10 prosent av omsetningen av jernbanebilletter i Norge.

Etter to års stagnasjon og ett år med nedgang i antall charter-turister ut fra Norge, viste 1990 en økning på ca. 10 prosent sammenlignet med 1989. Ferie-/fritidsmarkedet totalt økte med ca. 4 prosent, noe som tilsvarer prisstigningen.

Forretningsreisevolumet har vist en positiv utvikling i 1990. Sammenlignet med 1989 viser forretningsreiser en økning på ca. 7 prosent. Dette kan ha sin årsak i noe større økonomisk aktivitet i samfunnet. I tillegg har reisebyrådivisjonen en forholdsvis stabil kundemasse.

Forretningsreisedelen utgjorde omlag to tredjedeler av totalomsetningen, og ferie-/privatreiser en tredjedel. Denne fordelingen forventes å holde seg de nærmeste årene, men det regnes med en kraftigere økning av ferie-/privatreiser enn forretningsreiser utover i 90-årene.

Reisebyrådivisjonen har en avdeling på Skøyen som har spesialisert seg på charterturer til Jugoslavia.

Byrået i London driver en omfattende produktionsvirksomhet, bl.a. med basis i generalagenturet for Hurtigruten i England. Byrået har oppnådd en betydelig økning av inntektene. Økningen i disse to produktionsavdelingene har medvirket til en høyere bruttoavanse.

Reisebyråene deltar nå mer aktivt i kundenes utvikling av reisepolicy og oppfølging av denne enn tidligere. Kundene utøver nå en større kontroll med reisekostnadene.

NSB Reisebyrå har en samarbeidsavtale med Winge. TMGs (Travel Management Group) kjøp av forretningsreisedelen av Winge Oslo i 1990 sees som positivt og vil føre til større fart i samarbeidet i 1991. (SJ har en eierandel på 23 prosent i TMG). Kjeden har i 1990 inngått kontrakter om levering av reisebyrå-tjenester med flere store konsern.

### Virksomheten framover

Det er besluttet å omorganisere reisebyråkjeden i 1991. Det vil bli opprettet et antall regioner som skal ledes av en av byrålederne i regionen. Dette forventes å gi bedre styring og kontroll, samt økt og bedre koordinert markedsføringsinnsats.

Konkurransen på reisebyråmarkedet er fortsatt meget hard. Etter de siste års satsning på kostnads-kutt er det nå nødvendig å satse mer offensivt på markedsføring.

Samarbeidet mellom NSB Reisebyrå og NSB Persontrafikk vil bli utviklet videre i 1991.

Reisebyråvirksomheten blir stadig mer internasjonalsert. NSB Reisebyrå vil inngå avtale med anerkjente internasjonale samarbeidspartnere for å betjene sine kunder på beste måte.

	Mill. kr pr. 31.12.	
	1990	1989
Driftsinntekter	132,4	130,0
Driftskostnader	125,6	132,6
Ordinære avskrivninger	0,4	0,3
<b>Driftsresultat</b>	<b>6,4</b>	<b>(2,9)</b>
Ekstraordinære poster	(3,9)	(1,4)
Finansnetto	5,1	5,4
<b>Resultat før årsoppgjørdisp.</b>	<b>7,6</b>	<b>1,1</b>



 NSB Reisebyrå

  
PEER GYNT HOTELS



## Eiendomsdivisjonen

**E**iendomsdivisjonen har ansvaret for NSBs grunneiendommer og bygninger, og skal sikre en best mulig ressursutnyttelse for å gi NSB mer trafikk og bedre økonomi. Arbeidet består i planlegging, kontraktsadministrasjon, drift og vedlikehold av eiendomsmassen, salg, kjøp, rehabilitering og utvikling av eiendommene, samordning av ressurser internt og samarbeidsprosjekter for å bedre NSBs transporttilbud. Divisjonen forvalter i alt ca. 750 000 m<sup>2</sup> bygningareal (omlag 4000 bygninger) og 160 000 da grunn (inkludert linjegrund).

### Prosjekter i 1990

Av større prosjekter som ble fullført i 1990, nevnes først og fremst Oslo Sentralstasjon. I tilknytning til Oslo Sentralstasjon er butikk- og kontorkomplekset Byporten under prosjektering, og Østbanehallen vil i løpet av 1991-92 fremstå som en tilvekst til byens attraksjoner. Videre ble ny stasjon i Mo i Rana åpnet. Stasjonen har høstet mye ros fra arkitekthold. I Oslo er Tomtekaia 21 ombygget for å huse NSBs EDB-tjeneste.

På Lillehammer er utbyggingen av Hovemoen godsterminal godt i gang. Flytting av godsaktivitetene ut fra byen muliggjør ombygginger og utvidelser av stasjonen i forbindelse med OL. Dette arbeidet starter opp i 1991.

### Stasjonsutvikling

I samarbeid med persontrafikkdivisjonen er det lagt opp til en plan for stasjonsutvikling. 6 stasjoner skal være rehabilitert ved utgangen av 1992, og 50 stasjoner skal være rehabilitert innen utgangen av 1997. Fredrikstad, Bergen, Drammen og Værnes (ny) stasjoner er prosjekt som enten er igangsatt eller prosjekteres.

I samarbeid med godstrafikkdivisjonen anlegges nye terminalområder på Langemyr ved Kristiansand og Hovemoen ved Lillehammer. I tillegg arbeides det med å flytte tømmerterminalen ved Åkersvika ved Hamar.

### Økonomi

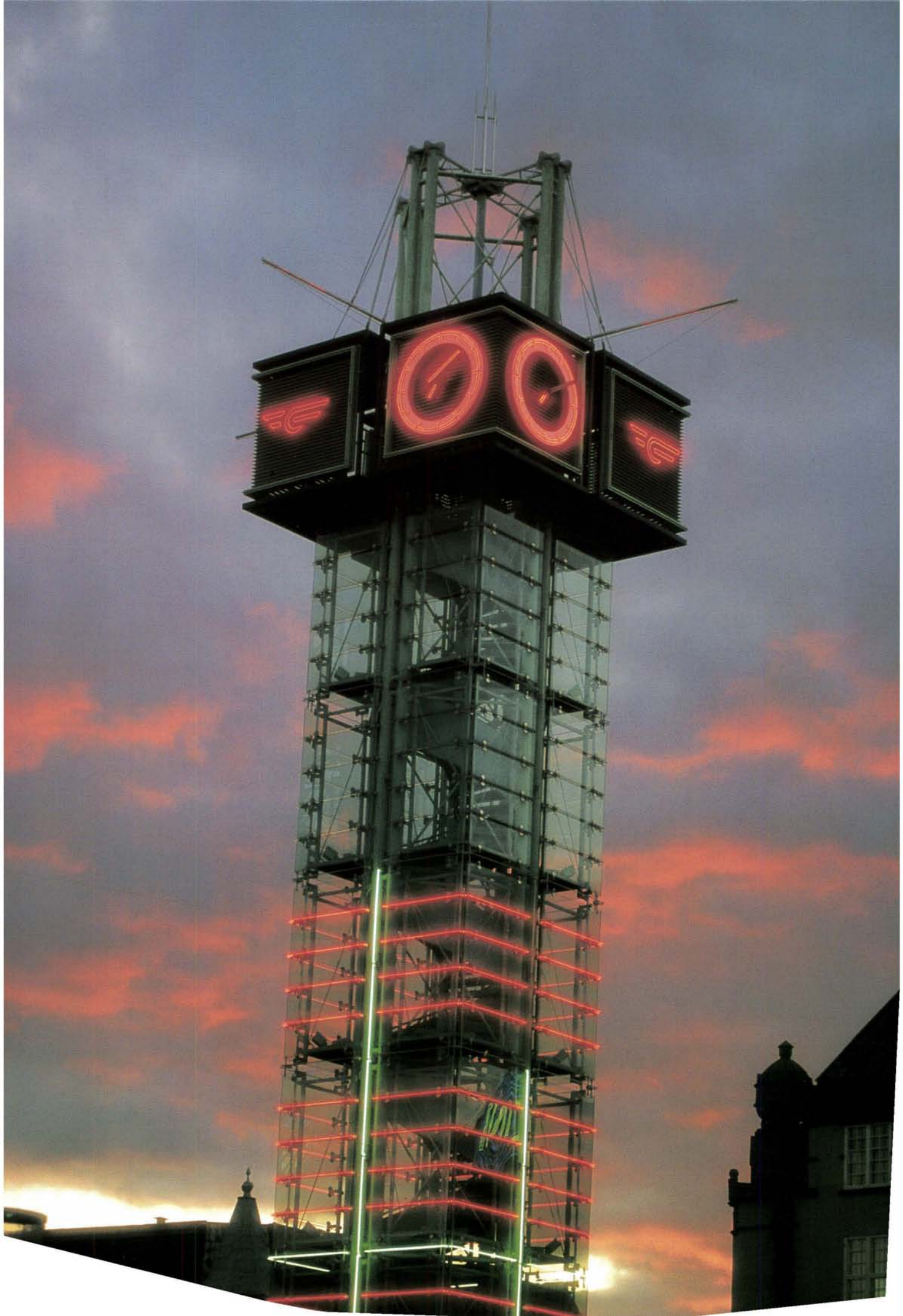
Eiendomsdivisjonens omsetning i 1990 utgjorde 272,7 mill. kr. Resultatet før årsoppgjørdisposisjoner ble 64,4 mill. kr. Det er 5,9 mill. kr mer enn året før. I tillegg medførte salg av eiendom en netto inntekt på 25,6 mill. kr.

Ca. to tredjeparter av brutto inntekter skrev seg fra interne husleier. Resten av omsetningen er utleie av grunn, bygninger og lokaler til eksterne kunder (herunder også utleie av boliger til NSB-ansatte).

En undersøkelse viser at vedlikeholdskostnadene ligger på samme nivå som for andre sammenlignbare eiendomsforvaltninger.

Eiendomsmarkedet har vært preget av fallende priser, både ved salg og utleie samt entreprenørtjenester.

	Mill. kr. pr. 31.12.	
	1990	1989
Driftsinntekter *	272,7	234,3
Driftskostnader	114,4	97,4
Ordinære avskrivninger	21,7	19,6
<b>Driftsresultat</b>	<b>136,6</b>	<b>117,3</b>
<b>Finansnetto</b>	<b>(72,2)</b>	<b>(58,8)</b>
<b>Resultat før årsoppgjørdisp.</b>	<b>64,4</b>	<b>58,5</b>
* Ekskl. salg av eiendom		



## Materielldivisjonen

**M**aterielldivisjonen hadde i 1990 en omsetning på 673,3 mill. kroner. Det er 9,5 millioner kroner mer enn året før. Resultatet ble 21,4 millioner kroner svakere enn i 1989.

Verksteddriftens hovedoppgave er å vedlikeholde NSBs skinnegående materiell. I 1990 er det gjennomført en rekke moderniseringer. Som eksempel kan nevnes ombygging av 10 personvogner til salongvogner i nattog, modernisering av eldre sovevogner og oppussing av et eldre lokomotiv og personvogner for produksjon av SESAM-serien for Barne-TV.

Det er ikke investert i nye lokomotiver de siste årene. Et moderniseringsprogram for lokomotivparken ble startet i 1990. 10 diesellok av type Di 3 har fått en miljømessig og teknisk fornyelse. Programmet fortsetter i 1991, med sikte på at deler av denne lokpark skal være i drift til år 2000. Tilsvarende program for de eldre elektriske lok er startet.

### Effektivisering

Både for å imøtekomme de sterke interne resultatkrav, og for å møte en fremtidig ekstern konkurranse, er det startet forbedringsprosesser på en rekke områder. Hele verksteddriften gjennomgås og omstruktureres både for å effektivisere de enkelte produksjonslinjer og for ytterligere å utnytte den konkurransefordel det er å være til stede der materiellet har naturlige driftspauser.



Et ledd i dette er vedtak om prosjektering av nytt motorvognverksted for nærtrafikk- og InterCity motorvognmateriell i Drammen. I tillegg satses det sterkt på forbedring av styrings- og informasjonssystemene, der nytt og moderne EDB-utstyr vil bli tatt i bruk blant annet på material- og produksjonsstyringssiden.

Målet er blant annet å korte ned oppholdstiden for materiellet i verkstedene.

### Materiellanskaffelser framover

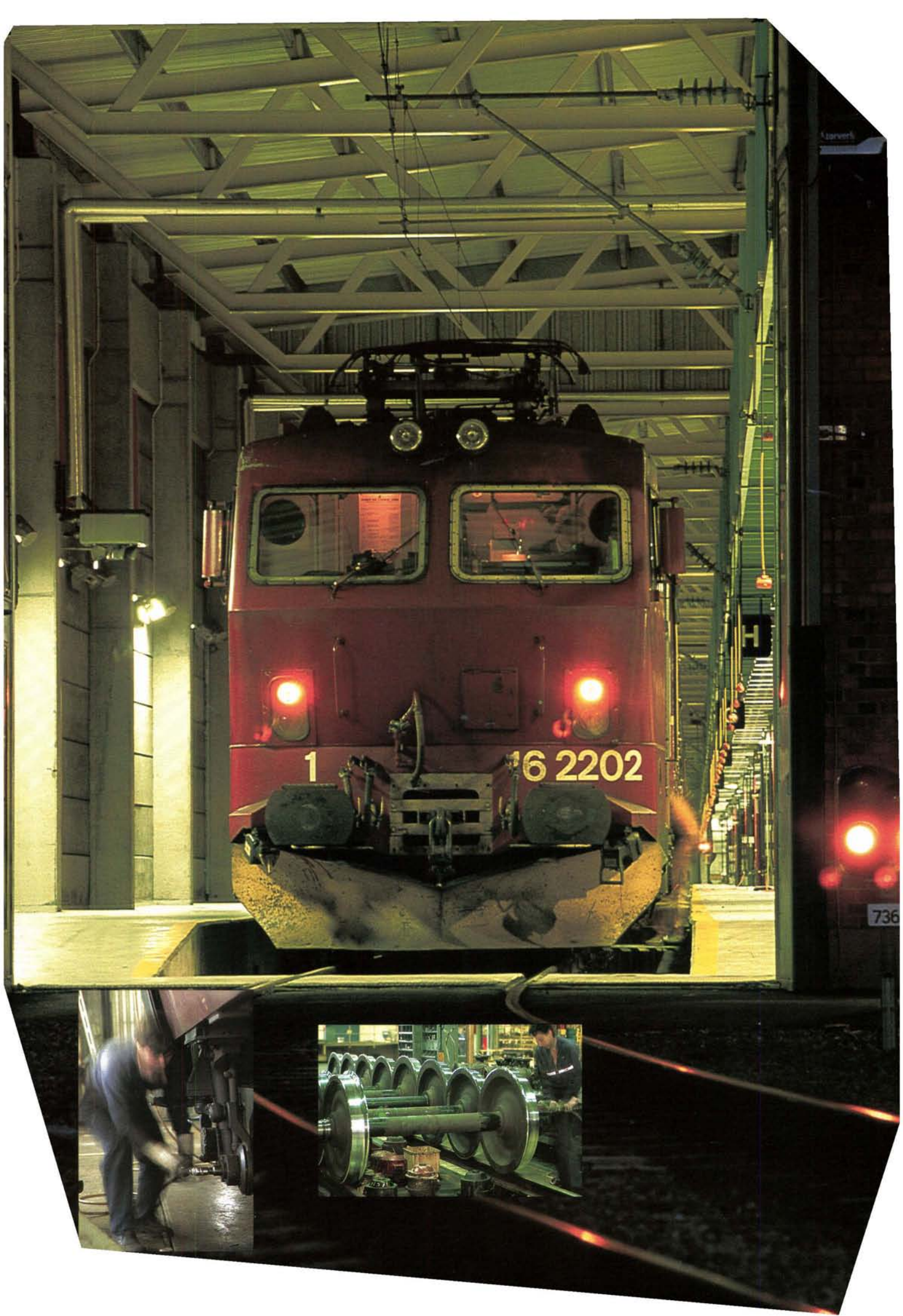
InterCity-materiell er under produksjon ved EB Strømmens Verksted. Det skal leveres ni firevogns motorvognsett. Det første settet vil bli overlevert til NSB tidlig i 1992. Det er besluttet å gå ut med forespørsel på nye diesellok i januar 1991. Det vil bli bedt om tilbud på lokomotiv i størrelse 2800 alt. 4000 kW. Det blir lagt stor vekt på at loktypen er en som også er levert til andre forvaltninger.

I 1991 vil en også forberede forespørsel på nye elektriske lokomotiver. Også her vil NSB kreve løsninger og konstruksjoner som er i produksjon for andre forvaltninger.

Det foreligger tilbud på 14 mellomvogner, samt 3 nye togsett for nærtrafikk. Bestilling planlegges i første kvartal 1991. Materiellet vil bli levert fra EB Strømmens Verksted.

	Mill. kr. pr. 31.12.	
	1990	1989
Driftsinntekter	673,3	663,8
Offentlig kjøp og tilskudd	10	10
Driftskostnader	692,3	660,8
Ordinære avskrivninger	2,4	2,5
<b>Driftsresultat</b>	<b>(11,4)</b>	<b>10,5</b>
Finansnetto	1,2	1,7
<b>Resultat før årsoppgjørdisp.</b>	<b>(12,6)</b>	<b>8,8</b>





Starwerk

736

## Kjørevegen

**B**anedivisjonen har ansvar for å stille kjørevegen til disposisjon for å tilfredsstille kundenes behov for moderne jernbanetransport. Samlet beløp til investeringsformål var i 1990 335 mill. kroner, og det ble nyttet 1343 mill. kroner til drift og vedlikehold.

### Overordnede mål

Banedivisjonen har som overordnet mål at kjørevegen skal opprettholdes i en standard som tilfredsstiller grunnleggende sikkerhetskrav.

Arbeidet med å vedlikeholde og videreutvikle de faste tekniske anlegg skal foregå på en kostnadseffektiv måte. Nye teknologiske løsninger skal utvikles og tas i bruk der disse kan bidra til økt standard og bedre ressursutnyttelse.

Ut fra en overordnet prioritering av banenettet skal anleggene tilfredsstille et differensiert behov for regularitet, kapasitet, hastighet, aksellast, komfort/opplevelse, profil, informasjon.

Det skal legges vekt på miljøvennlige løsninger.

### Investeringsprosjekter i 1990

I 1990 ble linjeomleggingen Voss-Bulken ferdig og åpnet for trafikk. Dobbeltsporstrekningen Vestby-

Rustad på Østfoldbanen er åpnet for trafikk, Finsetunnelen ble påbegynt, og utbyggingen av automatisk togstopp mellom Drammen-Larvik ble ferdig og tatt i bruk. Et system for forenklet CTC er utviklet og ble tatt i bruk på Rørosbanen. Det ble gjennomført en planutredning for Nordlenken (korteste reisetid Oslo-Gøteborg) i samarbeide med Banverket og SJ.

Det er i 1990 nedlagt 65 private og 1 offentlig planovergang. Totalt finnes nå 5482 planoverganger, hvorav 5413 er private.

### Tiltak i 1991

I 1991 vil Banedivisjonen nytte 1370 mill. kr. til drift og vedlikehold, 410 mill. kr til investeringsarbeider og 46,6 mill. kroner til OL-tiltak.

De største investeringstiltak er:

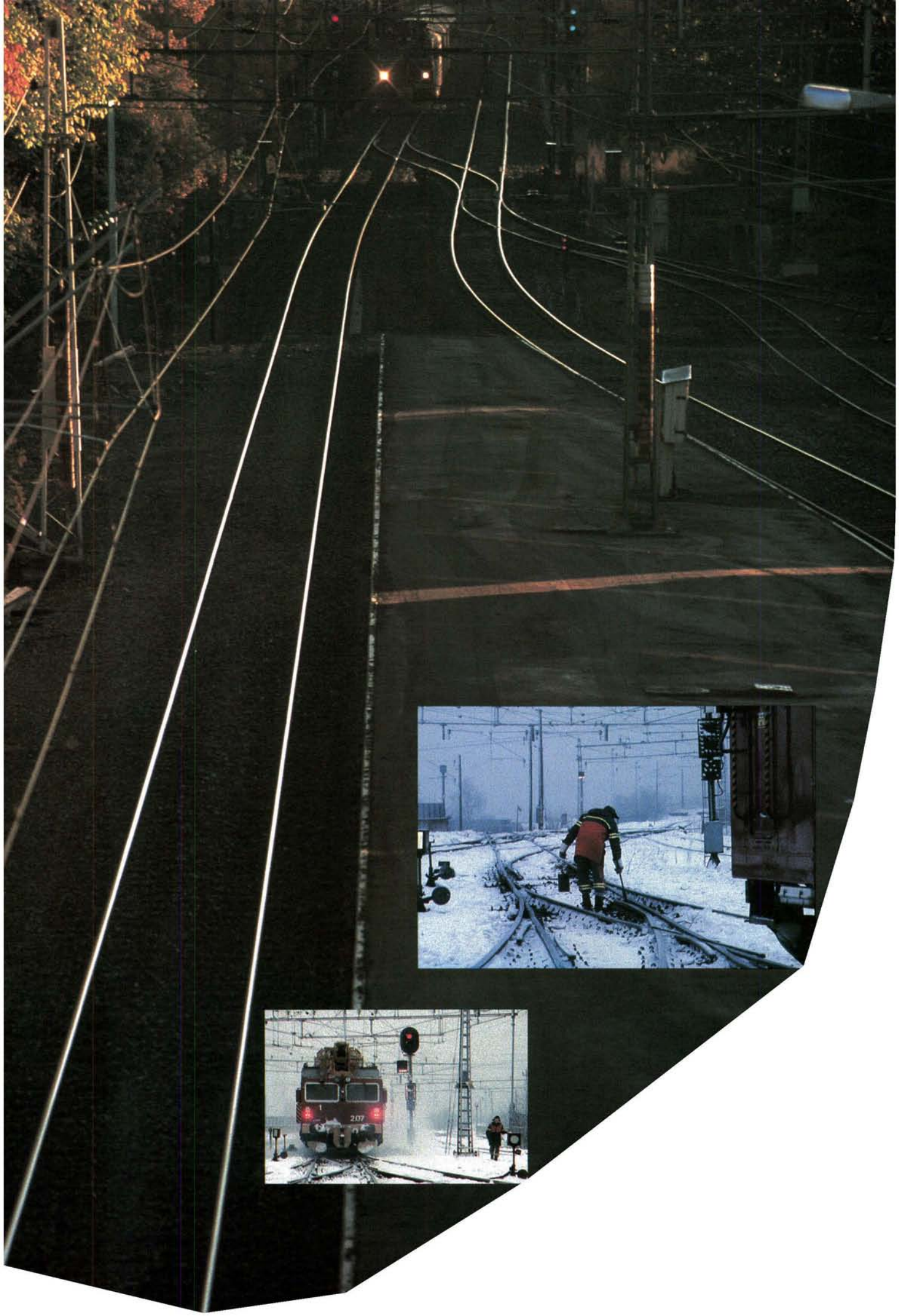
- Dobbeltspor Ski-Moss (parsellene Ås stasjon, Ås-Tveter og Kambo stasjon)
- Finsetunnelen
- CTC-anlegg Lysaker-Asker
- ATS-anlegg Oslo S og på Vestfoldbanen
- Strekningsvis utbygging av togradio



	Mill. kr pr. 31.12.	
	1990	1989
Driftsinntekter	142,7	127,7
Driftskostnader	1.456,9	1.398,1*
Ordinære avskrivninger	0	150,1**
<b>Driftsresultat</b>	<b>(1.314,2)</b>	<b>(1.420,5)</b>
<b>Finansnetto</b>	<b>0</b>	<b>(262,2)**</b>
<b>Nettokostnader</b>	<b>(1.314,2)</b>	<b>(1.682,7)</b>

\* F.o.m. 1990 er vedlikeholdet en ordinær kostnad

\*\* F.o.m. 1990 belastes ikke kjørevegen med kapital-kostnader.



## Personalet

I 1990 ble det nyttet 13.951 årsverk i NSB. Det er 643 mindre enn i 1989. I løpet av de siste 5 årene er personalforbruket redusert med ca. 12 prosent.

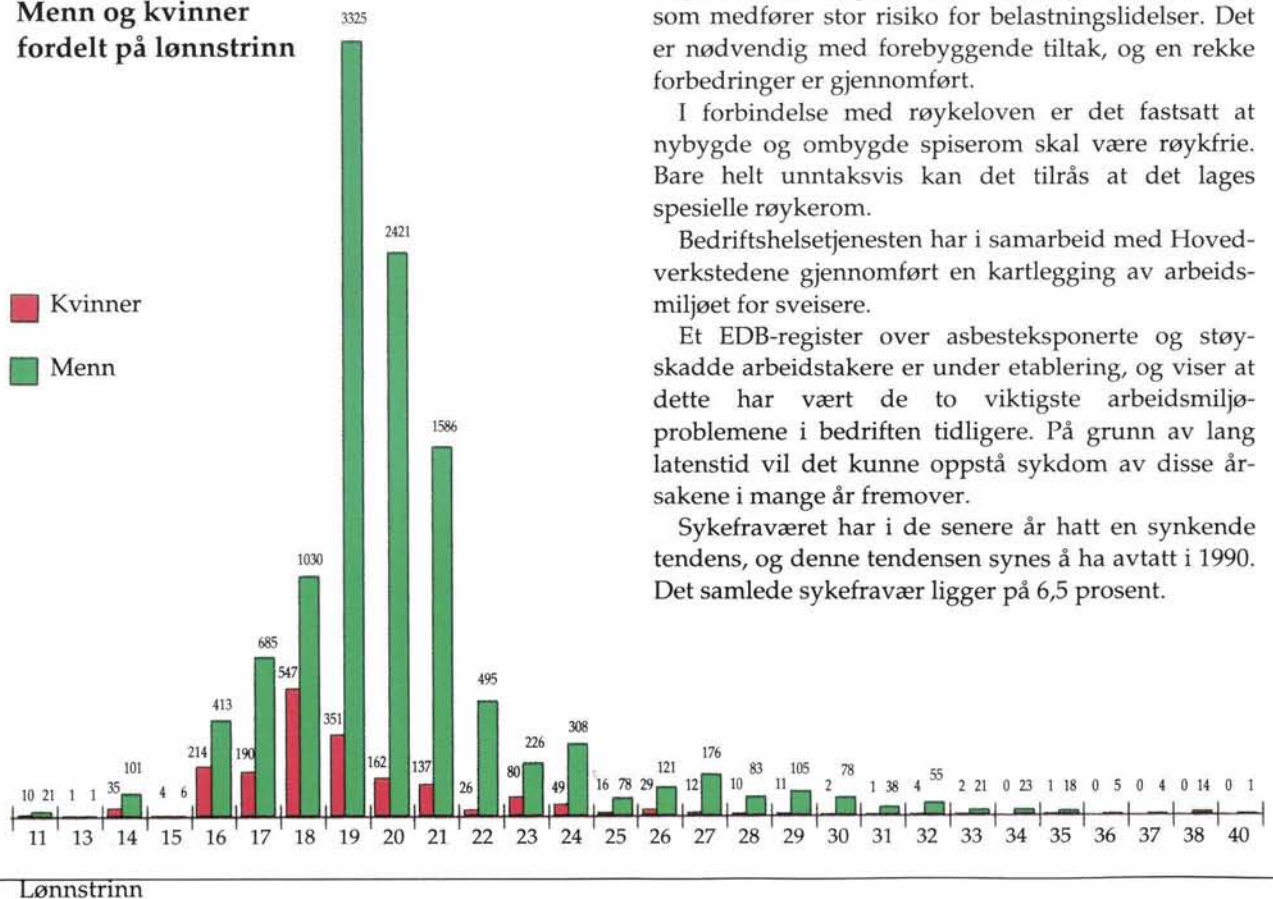
Pr. 31.12.1990 var det 13.160 fast tilsatte ved bedriften.

I løpet av 1990 sluttet tilsammen 938 arbeidstakere. Det er 271 flere enn i 1989. En av årsakene til økningen er Stortingets vedtak om at NSB skal kunne tilby arbeidstakere over 60 år førtidspensjonering med dekning fra Statens Pensjonskasse. Dette tilbudet skulle bare gis i de tilfeller det ikke oppstod behov for nyrekruttering. 248 arbeidstakere søkte og fikk innvilget førtidspensjon i 1990. Disse utgjør 25 prosent av dem som fikk tilbudet.

Avgangen i 1991 antas å kunne bli ca. 650 personer, hvorav ca. 150 personer vil benytte tilbudet om førtidspensjon.

Det ble rekruttert 73 nye medarbeidere, 9 færre enn i 1989. For å redusere personalantallet har det også i 1990 vært rekrutteringsstopp, med en strengt håndhevet dispensasjonsadgang. Søkerilgangen til de få utlyste stillingene har vært god. I 1990 var det heller ingen rekruttering til aspirantstillinger.

### Menn og kvinner fordelt på lønnstrinn



### Likestilling

Ved utgangen av 1990 var det 1896 kvinner tilsatt ved NSB. Dette er 66 færre enn i 1989. Ved at det samlede personalantallet ved bedriften er redusert har imidlertid andelen av kvinner likevel økt fra 13,8 prosent til 14,2 prosent av det samlede personalantallet.

Av de 73 nye medarbeiderne var 25 kvinner.

Antallet kvinner i høyere stillinger er fortsatt lavt, selv om antallet er stigende. I midlere stillinger har antallet kvinner økt. Det arbeides planmessig for å gi bedre grunnlag for tilsetning av flere kvinnelige medarbeidere i lederstillinger og andre høyere stillinger.

### Arbeidsmiljø

Det er gjennomført støyoisolerings av 11 diesel-lokomotiver i 1990 og lagt opp fremdriftsplan for ytterligere støyoisolerings av 8 lokomotiver i 1991.

Det er anskaffet 13 nye lastetraktorer og 10 gamle er støyoisolert i 1990.

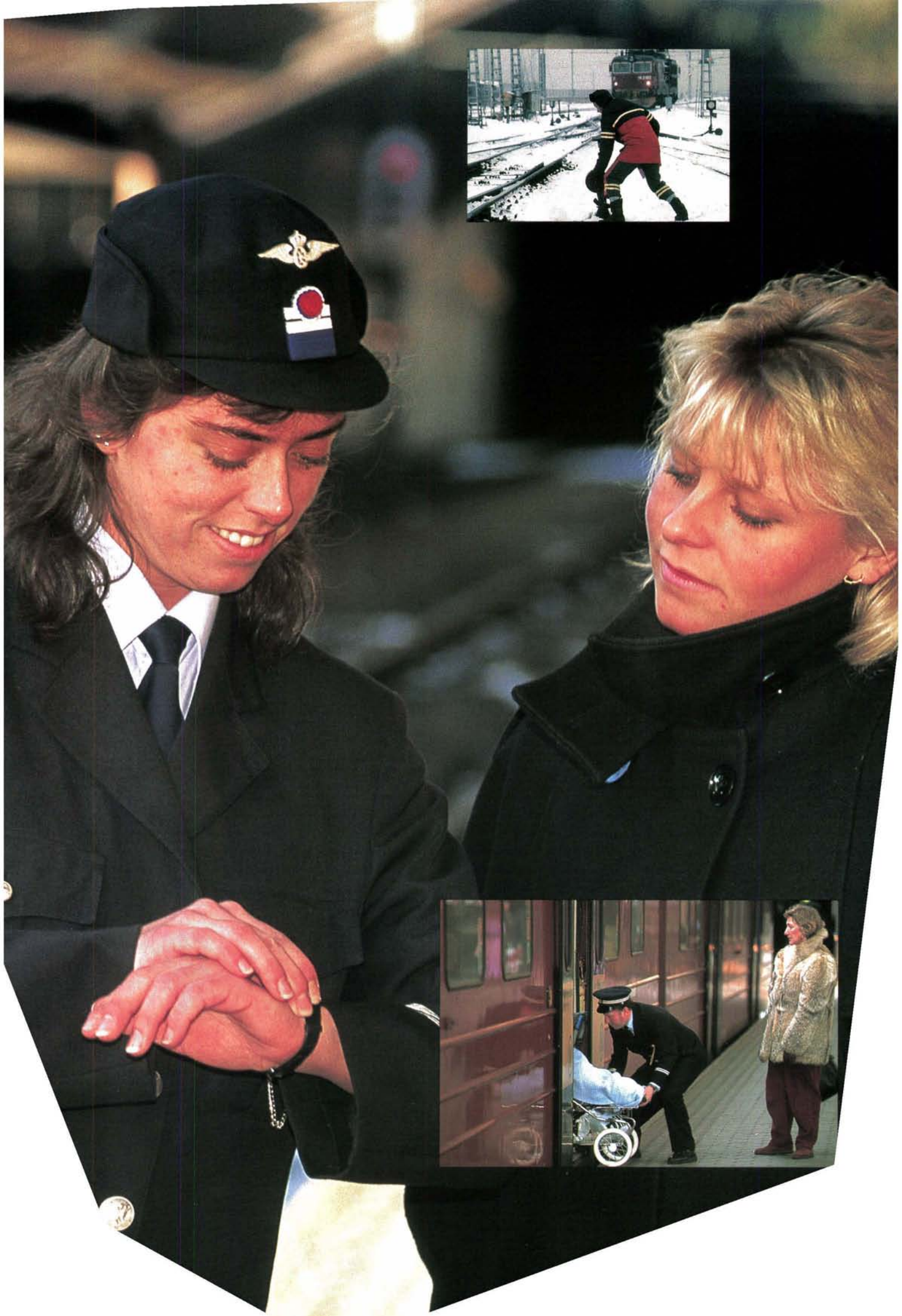
Det har vært foretatt en ergonomisk vurdering av vognrenhold. Vognrenhold er tungt fysisk arbeid som medfører stor risiko for belastningslidelser. Det er nødvendig med forebyggende tiltak, og en rekke forbedringer er gjennomført.

I forbindelse med røykeloven er det fastsatt at nybygde og ombygde spiserom skal være røykfrie. Bare helt unntaksvis kan det tilrås at det lages spesielle røykerom.

Bedriftshelsetjenesten har i samarbeid med Hovedverkstedene gjennomført en kartlegging av arbeidsmiljøet for sveisere.

Et EDB-register over asbesteksponerte og støyskadede arbeidstakere er under etablering, og viser at dette har vært de to viktigste arbeidsmiljøproblemerne i bedriften tidligere. På grunn av lang latenstid vil det kunne oppstå sykdom av disse årsakene i mange år fremover.

Sykefraværet har i de senere år hatt en synkende tendens, og denne tendensen synes å ha avtatt i 1990. Det samlede sykefravær ligger på 6,5 prosent.



## Directors' Report

---

**F**or 1990, NSB is able to report a profit of NOK 35.7 million, which has been added to the equalization fund. This is NOK 14.8 million less than in 1989. In addition, the sum of NOK 25.9 million, representing proceeds of the sale of properties, has been carried back to the Treasury and employed for the financing of the Finse tunnel.

Under the financial steering system for NSB, the railways are split for accounting purposes into a Traffic Sector and a Permanent Way Sector. Public purchases of services are entered as revenue. Public purchases from the Traffic Sector in 1990 amounted to NOK 958.8 million.

Total operating revenues of the Traffic Sector, including public purchases of services, amounted to NOK 4396.7 million, 9.2 percent more than in 1989. Operating expenses increased by 10.5 percent to NOK 3974.7 million.

Capital costs, i.e. depreciation and finance costs, increased by NOK 17.7 million to NOK 594.6 million.

Total capital expenditure in 1990 amounted to NOK 803 million, NOK 40 million less than in the preceding year. Of the capital investments, NOK 468 million were for the Traffic Sector and NOK 335 million for the Permanent Way Sector.

The financial result for 1990 bears the stamp of low profitability and of cost trends which give reason for concern. The wage settlement in particular was a great deal more costly than budgeted. The board has also pointed out that the financial management of NSB should be further improved. Specifically, the board has adopted a scheme for better follow-up of capital expenditure.

### **Management and organization in focus**

---

In many ways, the year 1990 was marked by changes in the management of the enterprise. Kjeld Rimberg relinquished his position as Managing Director on 5 February, the Deputy Managing Director, Tore Lindholt, taking over until 1 October. In August, after an exhaustive selection process, the Government appointed Kristian Rambjør as NSB's new Managing Director. Rambjør took up his duties on 1 October.

In the light of Kjeld Rimberg's withdrawal, the board ordered a comprehensive study of the administrative apparatus as between the owners and the board of directors. On the basis of a general analysis, there was full agreement that present-day powers are not satisfactory, but the board was

divided in the question of what form of organization NSB should have in the future. The majority recommended that either NSB as a whole or the Traffic Sector should be reorganized as an independent company pursuant to a special Act or as a State-owned joint stock company under the Companies Act. The minority wanted to retain NSB's status as a Government enterprise, but with increased powers.

The new Government which came into power last year has made it clear that NSB will not be reorganized as an independent company.

Certain minor organizational changes were made in 1990. The organization of central staff units, for example, has been slightly amended with effect from 1 January 1991.

The board has decided upon a consolidation strategy for NSB. It is to be implemented in 1991 and will provide for both financial and organizational consolidation.

### **Permanent way projects**

---

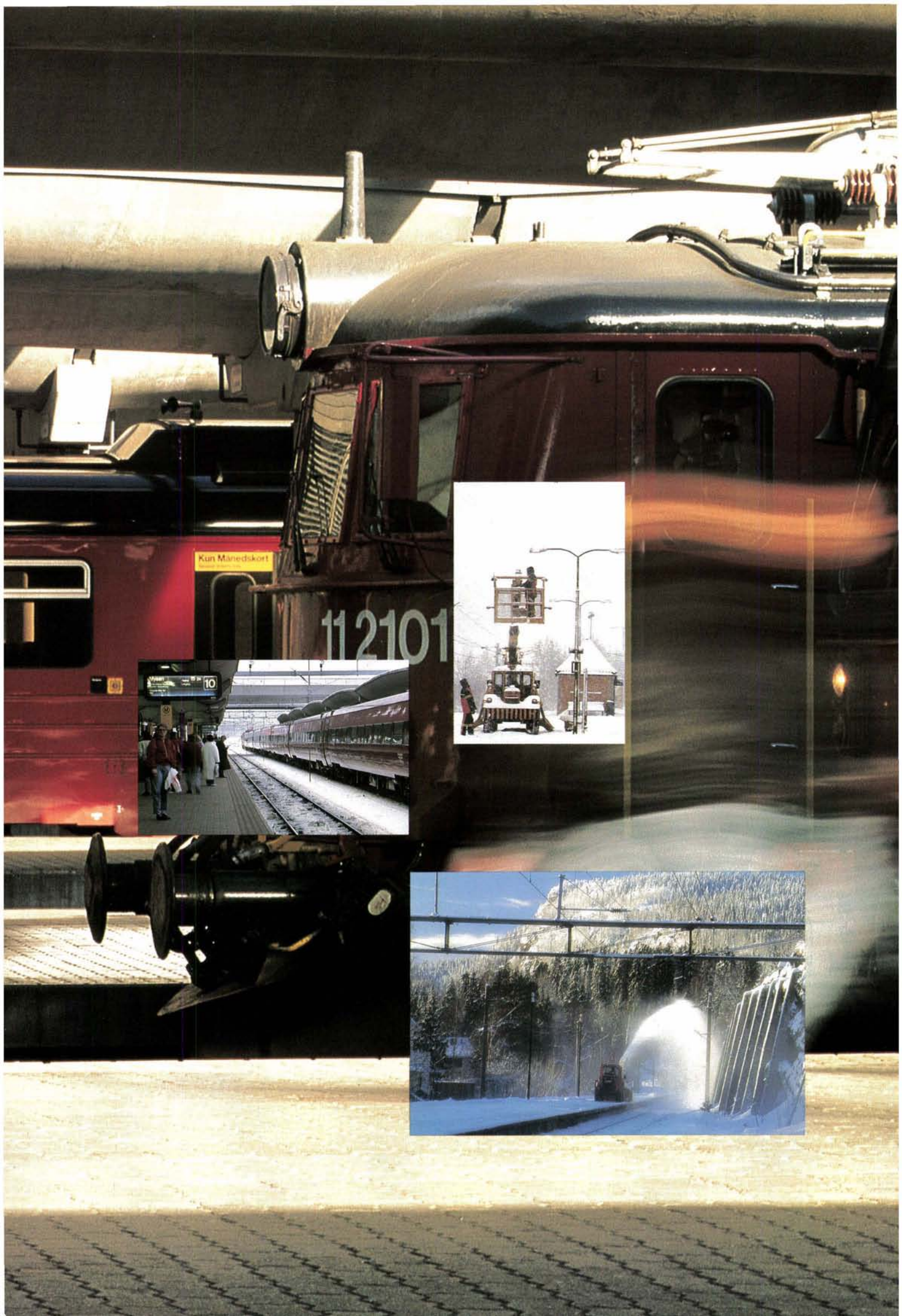
After strong pressure from the board, the authorities have at last allowed NSB to start work on the construction of the Finse tunnel. This is a profitable project which will be an immense benefit to winter traffic on the Bergen Railway. Work began in August and is to be completed in the spring of 1993.

Doubling of the line between Ski and Moss is another important project. In 1990 the Vestby-Rustad section was completed. This has already improved regularity on the Østfold line. The double-track project is designed for inclusion in a future high-speed line through the county of Østfold.

In 1990 the board has studied a scenario for high-speed trains in Norway, and it will keep a close watch on European developments in this field. In co-operation with Sweden's Statens Järnvägar and Banverket, a study was made in 1990 of a proposed "North Link" – a high-speed railway between Oslo and Gothenburg.

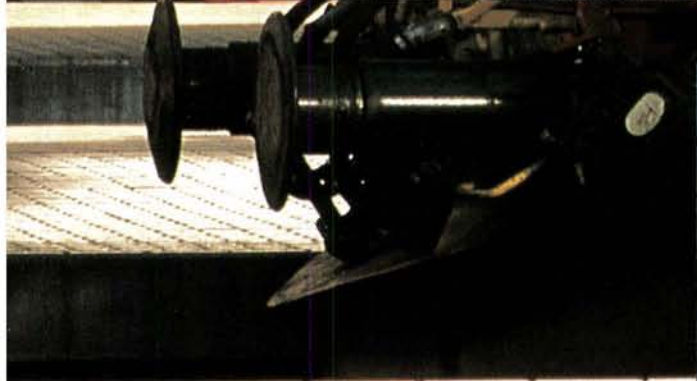
It was made clear to NSB in 1990 what capital investments may be effected in connection with the Winter Olympics to be held in Lillehammer in 1994. Approved projects include the building of five new passing tracks on the section between Lillestrøm and Lillehammer, to increase capacity.

Planning of a rail link to the main airport is now in progress at the general plan level. Plans are based on



Kun Månedskort

112101



two principal alternative alignments between Oslo and Gardermoen.

### **Passenger traffic continues to grow**

Passenger traffic continued to grow in 1990. Average passenger counts on trains show a 7.2 percent increase in the number of passengers carried by long distance and InterCity trains. InterCity traffic on the Oslo-Lillehammer section increased by 13.2 percent, on the Vestfold line by 12.9 percent and on the Østfold line by 11.8 percent. One of the reasons for this growth is the new timetable model for the InterCity trains, which allows through running between the Vestfold line and the Dovre line, and improvement of connection facilities at Oslo S.

Total passenger traffic revenue amounted to NOK 1370.8 million. This is NOK 120.3 million (9.6 percent) more than in the preceding year.

New reduced fare schemes for NSB were adopted in 1990 as part of our effort to simplify price systems and adapt them to the market.

The board has also adopted a new plan for local traffic in the Jæren district. New rolling stock will be introduced on the Stavanger-Egersund section. This will give shorter travelling time and higher frequency as from 1 January 1992.

The board has continuously monitored the punctuality of trains. Overall, the results show a slight downturn as compared with 1989, the main reasons being engineering work and a severe winter in the high mountains. Punctuality of InterCity trains on the Østfold line, however, has improved considerably, with 89 percent of these trains arriving on time at their termini. This demonstrates that our investments in the Østfold line are bringing results.

As regards rolling stock, NSB took delivery of six motor coach train sets from EB Strømmens Verksted. New trains for the InterCity services are in production and will be delivered early in 1992.

In 1990 the board resolved to implement a project for comprehensive modernization and effectivization of NSB's overall activities in the fields of rolling stock maintenance and workshop operation. The goal is to develop better equipped and specialized workshops, more efficient operation, lower costs and better workplaces.

### **The Lysaker accident**

In 1990 NSB suffered its most serious railway accident since the Tretten disaster in 1975. On Easter Monday, two local trains collided at Vækerøtuppen between Skøyen and Lysaker stations. Two passen-

gers and three railwaymen were killed, and 14 passengers were seriously injured.

In 1989 NSB engaged Veritas to examine safety work on the railways. The report was presented in 1990 and in general it describes NSB's safety measures in favourable terms. However, the report will lead to concrete measures in certain areas.

### **Hard times continue for NSB goods traffic**

Goods traffic by rail, measured in tonne-kilometres, dropped by 5.9 percent in 1990. Ore traffic on the Ofoten line was 5.7 percent down, mainly owing to an extensive derailment in June. Total income from goods traffic dropped by 0.2 percent from NOK 1232.0 million in 1989 to NOK 1229.2 million in 1990.

The financial result for NSB Goods, however, was an improvement of NOK 57 million over 1989.

Nonetheless, this financial improvement is not sufficient for achievement of the objective, which is a break-even situation in goods traffic in 1992. In spite of a labour reduction of 500 man-years and an improvement of result by NOK 120 million in the period 1989-91, factors such as reduced turnover owing to further depression of the goods market, the wage settlement and increased permanent way charges have clearly impaired the profit forecast for 1992. In view of the changed conditions, the board has asked the Ministry of Communications to reconsider the permanent way charges.

NSB Goods introduced several new projects in 1990. International co-operation was expanded, a new information system for goods traffic (GTI) was brought into use and the "Kombitrailer", a semi-trailer which can easily be transferred from road to rail, was successfully introduced in Norway. A new company for combined transportation, NSB Kombi-Frakt, was established. Developments showed however that it was not feasible to operate this company under NSB, and it was therefore taken over by Linjegods A/S early in 1991.

In 1990 the board, desiring increased concentration on international goods traffic in the future, considered plans for a train ferry service from Norway. Port options are Brevik, Larvik and Kristiansand. The board will reach a decision on the matter in 1991.

### **Oslo Central Station finally completed**

On the property side, the completion of Oslo Central Station was the greatest event of 1990. The third building phase, which comprises the connection between Oslo S and the old East Station building was opened by the Minister of Communications, Lars





OSLO PLAZA  
00000



Ski

69671

Gunnar Lie, on 11 September 1990. Also, a new station building was opened at Mo i Rana in 1990. The operating profit of the Property Division improved from NOK 58.5 million in 1989 to NOK 64.4 million in 1990.

### **Continual improvement of travel agency business and road traffic**

NSB Reisebyrå (NSB's travel agency) showed a profit before year-end adjustments of NOK 7.6 million in 1990. This is a substantial improvement on 1989, when the profit was NOK 1.1 million. The result for the year confirms our success in the restructuring of the division. Revenues increased from NOK 130.0 million in 1989 to NOK 132.4 million in 1990. Cooperation between NSB Reisebyrå and the Winge travel agency business was further developed.

NSB Biltrafikk (NSB's road transport company) made a profit before year-end adjustments of NOK 9.4 million. This result, NOK 2.0 million more than in the preceding year, was achieved in spite of the fact that the wage settlement proved more costly to the division than envisaged in the budget. Total turnover increased by NOK 41.0 million to NOK 453.5 million. Goods traffic accounted for most of the increase, with revenues 25 percent higher than in the preceding year.



### **NSB's position in Linjegods to be strengthened**

To protect NSB's interests in Linjegods A/S, the board resolved, in connection with changes in the holding company Transportinvest A/S, that NSB shall aim to strengthen its position in Linjegods A/S.

### **Reduction of 643 man-years**

In 1990 the total number of man-years worked in NSB was 13,951. This represents a reduction of 643 since 1989. At the end of 1990 NSB had 13,547 employees. 930 employees left in 1990. Of these, 247 availed themselves of the opportunity for early

retirement, sanctioned by the Storting. These 247 represented 25 percent of the total number of employees who were offered early retirement.

The board would like to pay tribute to staff at all levels of NSB for their efforts in 1990.

The board held 13 meetings during 1990, and made inspection visits to Stavanger, to Alnabru goods terminal in Oslo and to Rolvsøy goods terminal in the county of Østfold.

### **Outlook for the future**

1991 has been designated a consolidation year for NSB. This is the year in which we are to gather strength for a substantial initiative in the 1990s. Increasing internationalization and deregulation in

the transport industry will affect NSB's competitive situation, demanding a high degree of flexibility and adaptability from every railway employee.

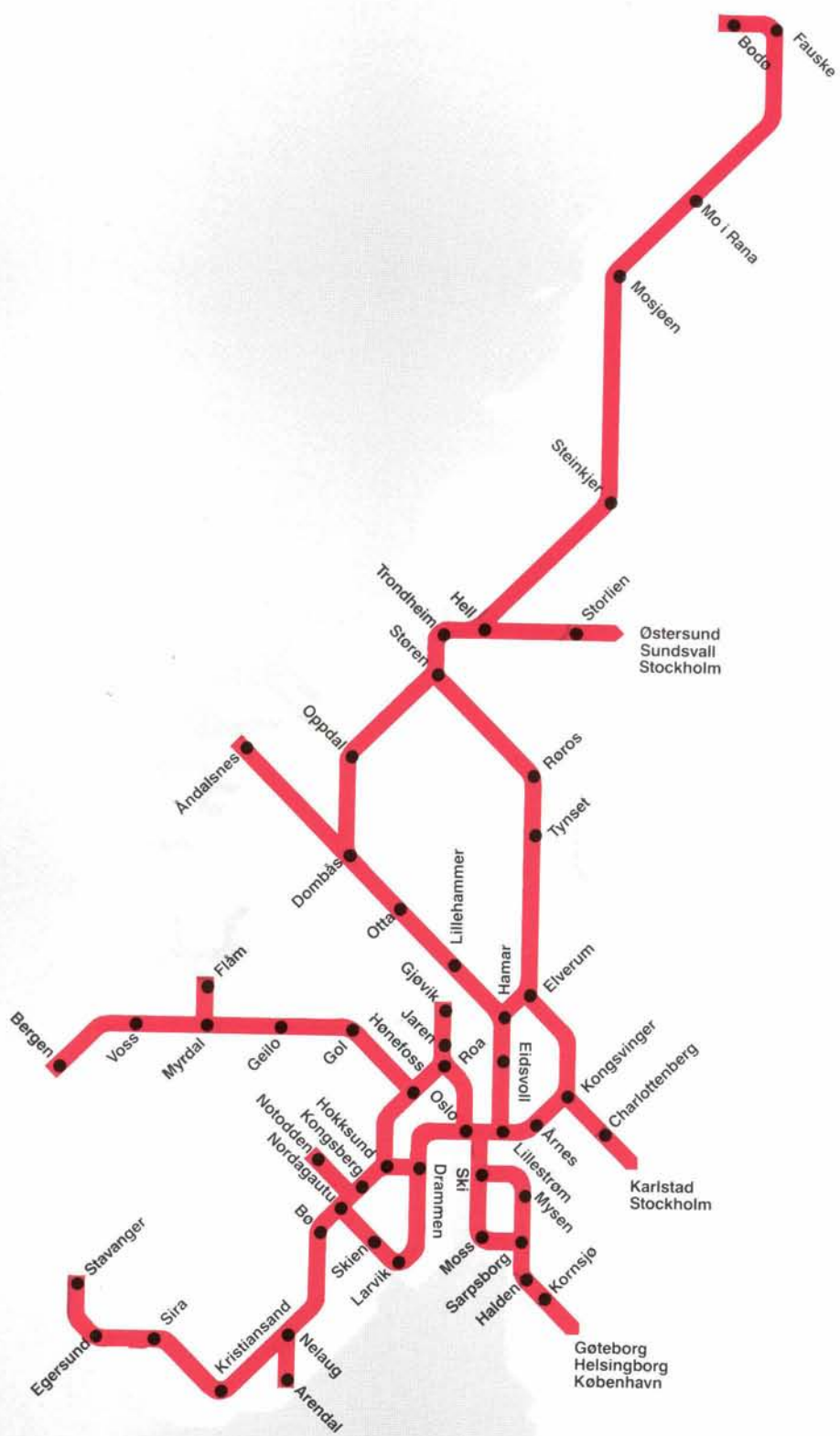
The board wishes to place particular emphasis upon the necessity of a substantial increase in capital investment, both in permanent way and in the traffic sector. To meet the need for fast and dependable transportation of passengers and goods, an all-out effort must be made to bring permanent way, rolling stock and equipment up to modern standards.

The board intends to speed up the introduction of management by objectives, in order to comply with the Storting's intentions for the financial management system.

At a pro-environment transport enterprise, NSB is well placed to strengthen its market position and competitiveness. In this connection, better control of cost development will be a decisive factor. A comprehensive strategic planning process has been put in motion to provide an improved basis for decisions on the paths to be chosen in the future.

Increased profitability, increased market orientation and greater adaptability are key factors in every effort for strengthen NSB's position.

Narvik  
Vassijaure  
Kiruna  
Boden  
Stockholm





**NSB Hovedkontoret**

Postboks 9115 Vaterland  
0134 Oslo 1  
Storgaten 33, Oslo 1  
Telefon (02) 36 80 00  
Telefax (02) 41 55 81