



Årsrapport for Norges Statsbaner 1991





Innhold

Vår hensikt	1
Det skjedde i 1991	2
Mot et mer konkurransedyktig NSB	3
Hovedtall	4
Styrets beretning	5
Organisasjon	10
NSB og miljøet	12
NSB og Europa	14
Regnskapsprinsipper	16
Resultatregnskap	18
Balanse	19
Kontantstrømanalyse	20
Noter (Trafikkselskapet)	21
Noter (Kjørevegen)	27
Persontrafikkdivisjonen	28
Godsdivisjonen	32
Reisebyrådivisjonen	36
Biltrafikkdivisjonen	38
Banedisjonen	42
Eiendomsdivisjonen	44
Materielldivisjonen	46
Personalet	48
Towards a more competitive NSB	50
Director's Report	51

Årsrapporten er redigert ved NSBs informasjonsavdeling.

Opplag 8500 eksemplarer.

Redaksjonen avsluttet 7. april 1992.

Design: Audio Grafisk AS
Foto: Rune Fossum
Morten Brun
Trykk: Aske Trykkeri A/S

Vår hensikt

- “NSB skal utvikle, markedsføre og produsere konkurransedyktige:*
- reisetjenester for arbeids-, forretnings- og fritidsreisende, slik at de får dekket sitt reise- og opplevelsesbehov.*
 - transporttjenester for bedrifter og organisasjoner, slik at de kan utøve sin næringsvirksomhet på en økonomisk og effektiv måte.*
- Jernbanetransport skal være kjernen i virksomheten ”*



Januar

NSB Kombifrakt overtas av Linjegods A/S.

To personer blir drept i tragisk jernbaneulykke på Raumabanen.

Golfkrisen øker etterspørselen etter jernbanebilletter innenlands, men reduserer reisebyråomsetningen dramatisk.

Februar

NSB Biltrafikk inngår avtale med Volvo om transport av akkrediterte gjester under OL 94.

Mars

NSB introduserer 15-dagers InterRail for voksne.

Styret behandler Godsdivisjonens situasjon og fastsetter målet om balanse i 1994.

April

TogUka 91 gjennomføres. NSB legger ut 300.000 gratisbilletter. Lange køer foran billettdukene.

NSB Reisebyrå feirer 75-årsjubileum.

Mai

NSBs styre vedtar å inngå drøftinger med Kristiansand og Brevik om fergehavn til Kontinentet.

Juni

Grønne avganger med nye rabatttilbud introduseres.

Ruteendringen gjennomføres med nytt ekspressstogpar på Bergensbanen og "barnetog" på Dovrebanen.

NSB inngår avtale med Norges Naturvernforbund.

Kongeparet gjennomfører første del av signingsferden med tog.



Juli

Fergeprosjektet avsluttes. NSB engasjerer seg ikke som fergeoperatør.

Styret vedtar å gå inn i A/S Sør-Rogaland kollektivtrafikk.

NSB og Norsk Lokomotivmannsforbund undertegner protokoll om enbemannede malmtog på Ofotbanen.

August

Alnabru godsterminal offisielt åpnet.

"Sesam stasjon" åpnes, og NSB innfører turer for barnehagebarn til stasjonen.

Hovedkontoret flytter til Prinsensgate 7-9.

September

NSB introduserer Togbussen som sikrer enklere og bedre overganger mellom buss og tog.

Oktober

Utbedringsprogram for NSBs nærtrafikksett vedtas.

Effektiviseringsprogram for verkstedene settes i gang.

X 2000 besøker Oslo. De nordiske generaldirektørene legger fram utviklingsprogram for det nordiske jernbanesamarbeidet.



November

NSB selger Jernbaneskolen i Blindernveien.

Desember

Ny organisasjonsplan for NSB blir vedtatt.

Adm. direktør Kristian Rambjør:

Mot et mer konkurransedyktig NSB

Året 1991 har vært preget av omfattende endringer internt i NSB. Både organisasjonsstrukturen, de økonomiske styrings- og rapporteringssystemene og planleggings- og målstyringsprosessene er lagt om.

Vi har gjennom året skaffet oss et godt grunnlag for arbeidet med neste jernbaneplan. Arbeidet her understreker behovet for en sterk kostnadseffektivisering i hele NSB, samtidig som kompetansen i markedsføring og logistikk må styrkes.

Med bakgrunn i det faktum at NSB har tappt konkurransekraft og markedsandeler i 1980-årene og den forestående integrasjon i Europa, må NSB foreta store omstillinger for å møte de krav som stilles i et deregulert transportmarked. Jernbanene i hele Europa skal integreres i dette konkurransemarkedet samtidig som transportbehovet vil øke som følge av den europeiske integrasjonen.

NSB har gode forutsetninger for å hevde seg i dette markedet, men dette krever tilsvarende rammevilkår som våre konkurrenter. For å kunne vinne tilbake markedsandeler i et, på kort sikt, stagnerende marked, må imidlertid NSBs kostnader reduseres vesentlig. NSBs relativt høye kostnader er i

stor grad en konsekvens av gammelt og nedslitt materiell og utstyr. Eksempelvis er vedlikeholdsutgiftene på våre lokomotiver dobbelt så høye som i Sverige. Dette skyldes ikke at våre lønnskostnader er spesielt høye, men det faktum at gjennomsnittsalderen på våre lokomotiver er henimot dobbelt så høy som i Sverige. Dette krever selvfølgelig ekstra kapasitet i våre relativt umoderne verksteder.

Skal NSB omdannes til en effektiv transportorganisasjon og settes i stand til å stå ved egen inntjening ved århundreskiftet, må det også foretas en gjeldssanering og refinansiering av trafikkdelen på linje med de europeiske jernbaneforvaltningene.

NSB er i dag helt og fullt lånefinansiert, og gjelden til Staten vil som følge av dette representere et stigende problem. Ved slutten av 90-årene vil rentekostnadene alene nærme seg en milliard kroner årlig.

I våre skandinaviske naboland vil det bli investert henimot 100 milliarder kroner i nytt materiell og i kjøreveien de neste 10-15 årene. Disse investeringene viser en sterk politisk prioritering av jernbanen som fremtidens transportmiddel.

De norske transportkostnadene er alt for høye, og transportsystemene må integreres, effektiviseres og



markedsrettes. NSB har håp om at Stortinget under sin behandling av jernbaneplanen i neste vårsesjon, på linje med det som er vedtatt i våre nordiske granneland, vil sette i gang en kraftig modernisering av NSB.

Gjennom signalene som er gitt ved ekstra-investeringer i 1991 og 1992, det akkumulerte fornyelsesbehovet som er oppstått gjennom mange år og NSB-organisasjonens vilje til å ta ansvar for sin egen utvikling, er det grunn til å se med optimisme på Stortingets behandling av neste jernbaneplan. Jernbaneplanen vil dekke planperioden 1994-97, men vil ha perspektiv mot år 2010 - 20. Med et effektivt kjørevegssystem som fundament, skal NSBs trafikkdel yte et vesentlig bidrag til styrking av næringslivets og det norske samfunns konkurransevne gjennom pålitelige og effektive transporter.

Hovedtall

FINANSIELLE NØKKELTALL

	1991	1990
Trafikkselskapet (Mill kr)		
Salgsinntekter, andre inntekter	3766	3358
Offentlige tilskudd	561	689
Offentlige kjøp av tjenester	373	350
Driftsresultat	(132)	268
Årsresultat	(318)	62
Investeringer	684	468
Kjørevegen (Mill kr)		
Nyinvesteringer	553	335
Drift- og vedlikeholdskostnader	1413	1334

ØVRIGE MÅLTALL

	1991	1990
Persontrafikk (mill)		
Reiser	35,1	34,5
Personkilometer	2201	2160
Godstrafikk (mill)		
Tonn	21,7	21,9
Tonnkilometer	2548	2617
Banenettet (km)		
Banenettet totalt	4027	4044
Herav elektrisk drift	2422	2422
Dobbeltspor	99	99
Stasjoner (antall)		
Betjente ekspedisjonssteder	167	171
Antall fast ansatte pr. 31.12.		
Trafikkselskapet	10069	10504
Kjørevegen	2810	2940
Totalt	12879	13444

Rullende materiell (antall)	Antall	Anskaffet siste 5 år
Elektriske lokomotiver	147	7
Diesellokomotiver	97	9
Elektriske motorvogner	131	7
Dieselmotorvogner	28	2
Personvogner	765	7
Godsvogner	5570	302 ¹

1) 124 vogner er brukte innkjøpte vogner.

NSB er regnskapsmessig delt i en trafikkdel og en kjørevegsdel. Reisebyrå- og biltrafikkvirksomheten har en selvstendig økonomisk stilling i NSBs trafikkdel.

NSB oppnådde ikke sine budsjettmål i 1991. Driftsunderskuddet ble på 132 millioner kroner før finansposter. I 1990 var resultatet et overskudd på 268 millioner kroner. Resultatforverring skyldes inntektssvikt, først og fremst i Godsdivisjonen. Personalkostnader og materialkostnader økte mindre enn budsjettet.

De samlede driftsinntektene, inkludert offentlig kjøp av tjenester, ble på 4700 millioner kroner. Det er 6,9 prosent mer enn året før. Driftskostnadene økte med 17,0 prosent og ble 4832 millioner kroner.

Kapitalkostnadene, det vil si avskrivninger og finanskostnader, gikk ned med 32 millioner kroner til 563 millioner kroner.

NSB har gradvis gått over til å benytte bedriftsøkonomiske regnskapsprinsipper i driftsregnskapet og har i hovedsak lagt dette til grunn i årsrapporten for 1991. En fullstendig overgang ventes gjennomført fra 1.1. 1993. Statsregnskapet rapporteres etter særskilte fastsatte prinsipper som i enkelte tilfeller avviker fra det som er benyttet i årsrapporten. En avstemning mellom årsrapporten og

statsregnskapet er vist i note til regnskapet.

Basert på de prinsipper som er lagt til grunn i årsrapporten, er NSB ved utgangen av 1991 i sin helhet lånefinansiert, og gjeld til staten utgjorde anslagsvis 3,5 milliarder kroner.

Særskilte kostnader for 1991

NSB har i 1991 ansett det nødvendig å kostnadsføre betydelige beløp som i resultatregnskapet er klassifisert under posten Kjøp av varer og tjenester m.m. Av disse kostnadene skyldes 110 millioner kroner for høyt førte inntekter i tidligere år, mens 50 millioner kroner gjelder ukurans i varelageret.

Deler av tapene framkom etter at et revisjonsfirma ble engasjert til å gjennomgå virksomhetens balanseposter. Gjennomgangen avdekket at NSB gjennom flere år har hatt en svak intern kontroll og mangelfulle avstemningsrutiner. Styret har i 1991 lagt stor vekt på å styrke denne kontrollen. Styret vil også vurdere revisjonsordningen og har i den forbindelse allerede iverksatt tiltak for å styrke den interne revisjonen.

I henhold til forsiktig regnskapsførsel har NSB belastet årets driftsresultat med 140 millioner kroner gjennom en avsetning for utbedring av sprekke-dannelser og utskiftning av

kabler i de eldste motorvognene av type 69. Tretten av disse vognene ble tatt ut av trafikk av sikkerhets-hensyn i januar 1992.

Ovennevnte kostnader er ikke hensyntatt i statsregnskapet for 1991. Det vises til nærmere omtale i etterfølgende noter.

Investeringer

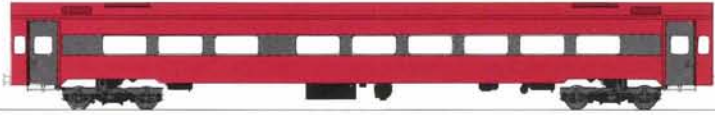
Totale investeringer var i 1991 1237 millioner kroner, 54 prosent mer enn året før. Investeringene fordelte seg med 684 millioner kroner i trafikkdelen og 553 i kjørevegen. Investeringene i kjørevegen økte med 65 prosent i forhold til året før pga. ekstraordinære sysselsettingstiltak.

Bedre framdrift i kjørevegsprosjektene

Dobbeltsporet mellom Ski og Moss er det største enkeltprosjektet på kjørevegens investeringsbudsjett. Framdriftstakten er økt, og prosjektet vil være fullført fram til Sandbukta i 1995.

Finsetunnelen veier også tungt på investeringsbudsjettet. 30. januar 1992 var det gjennomslag i tunnelen. Den skal åpnes for trafikk våren 1993.

Styret har i 1991 tatt stilling til trasévalget for en jernbaneforbindelse til ny hovedflyplass på Gardermoen, og understreket betydningen av at togforbindelsen åpnes samtidig med åpningen av en eventuell ny storflyplass på Gardermoen.



Persontrafikken fortsetter å vokse

Også i 1991 var det vekst i persontrafikken. Passasjerantallet i InterCity-togene og fjerntogene økte til sammen med 4,3 prosent. Størst økning var det på InterCity-togene mellom Oslo og Lillehammer (19,3 prosent).

De samlede persontrafikkinntektene ble på 1529 millioner kroner. Det er 100 millioner kroner mer enn året før. Persontrafikkdivisjonen oppnådde et driftsresultat på 125 millioner kroner.

Divisjonen har i 1991 arbeidet fram et nytt konsept for betydelig oppgradering av lokaltrafikken på Jærbanen. Dette ble iverksatt fra 1. januar 1992. Nyere togsett er satt inn i trafikken, stasjonene er oppgradert, frekvensene har økt og reisetiden er betydelig redusert. De første tellingene etter omleggingen viser en trafikkvekst på ca. 60 prosent.

Styret har vedtatt at NSB deltar i et administrasjons-selskap for kollektivtrafikken i Sør-Rogaland.

Styret har også vedtatt å gå inn i et formelt samarbeid med et eventuelt nyetablert selskap for samordning av kollektivtrafikken i Oslo og Akershus (SOL).

NSB har i 1991 reforhandlet stasjonæravtalen med Narvesen, som gjelder samarbeidsforholdet på NSBs stasjonsområder.

Godsdivisjonen styrer mot balanse i 1994

NSB Gods har i 1991 arbeidet for å etablere et kostnadsnivå som gir mulighet for lønnsomhet på sikt. Organisasjon, markeds- og driftsapparat er tilpasset de strategi- og virksomhetsmål som er fastsatt. De fulle effektene av dette vil komme i 1993 og delvis i 1992.

De samlede inntektene i 1991 ble på 1455 millioner

kroner. Av dette var de eksterne inntektene 1338 millioner kroner, en økning på 2 prosent fra 1990. Dette på tross av avviklingen av KombiFrakt, samt en generell nedgang i markedene skogbruk, bergverk og industri. Disse står for tre fjerdedeler av divisjonens inntekter.

Driftsresultatet for 1991 viser et underskudd på 105 millioner kroner, som inkluderer 20 millioner kroner i tap ved avviklingen av KombiFrakt. I tillegg kommer ca. 90 millioner kroner som skyldes underskudd som er avdekket fra tidligere år.

Malmtrafikken på Ofotbanen økte med 5 prosent i forhold til året før. Styret har i 1991 blitt orientert om framtidige planer for Malm-banen, og de krav LKAB stiller til driften på banen.

Styret har i 1991 konstatert at det ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomt å gjen-





åpne Hardangerbana som industrispor.

Styret har blitt løpende orientert om forsøket med å etablere ny jernbaneferge til Danmark. Styret vedtok at NSBs eventuelle engasjement i en fergeforbindelse skal skje på forretningsmessig grunnlag. I februar 1992 trakk NSB og DSB seg ut av arbeidet med å etablere en jernbanefergeforbindelse fra Brevik, fordi en slik ferge ikke ville være lønnsom pga. for lavt trafikkvolum.

NSB har i 1991 engasjert seg sterkere i utviklingen i Linjegods A/S. Styret gikk inn for at det ikke ble foretatt aksjeutvidelser i

Linjegods A/S før det er foretatt en utredning om godstransportens struktur og konkurransesituasjon i Norge. Styret vedtok å delta i aksjeutvidelsen i Transportinvest A/S med 5 millioner kroner.

Positiv utvikling for Reisebyrå og Biltrafikk

NSB Biltrafikk hadde i 1991 et driftsresultat på 16 millioner kroner. Det er omlag 1,5 millioner kroner mer enn året før. Driftsinntektene var på 474 millioner kroner, 4,5 prosent mer enn i 1990. Av disse utgjorde persontrafikkinntektene 348 millioner kroner, godstrafikkinntektene 106

millioner kroner og andre inntekter 20 millioner kroner.

Reisebyrådivisjonens driftsresultat utgjorde 1 million kroner, mens årsresultatet var på 5,4 millioner kroner mot 7,6 millioner kroner året før. Omsetningen i kjeden økte med 4,1 prosent og ble på 1380 millioner kroner. Det betyr at omsetningssvikten på grunn av Gollfrigen første halvår ble mer enn oppveid ut over året.

Nytt hovedkontor

Store deler av NSBs hovedkontor flyttet i august 1991 til Prinsensgate 7-9. Resten av hovedkontoret flytter til Tollbugata våren 1992. Det gamle hovedkontoret i Stor-



Konsernets inntekter
(eks. offentlige kjøp
og tilskudd)
(mill. kr.)

gata 33 er solgt til Investa, men dette vil ikke få resultatmessig virkning før i 1992.

Jernbaneskolen i Blindernveien ble i 1991 solgt til Universitetet i Oslo. Til sammen solgte Eiendomsdivisjonen eiendommer med en samlet gevinst på 67 millioner kroner i 1991. I 1990 var salgsgvinsten 26 millioner kroner.

Modernisering av verkstedene

Styret har i 1991 vedtatt et omfattende moderniseringsprogram for NSBs verksteder og en investeringsplan for dette. Arbeidet med prosjektet videreføres og detaljutføres i 1992.

NSB satser bevisst på å tilføre flest mulig arbeidsoppgaver til egne verksteder. De omfattende utbedringsarbeidene på NSBs eldste motorvogner av type 69 er blant de arbeidene som utføres i egen regi. Derved belegges en vesentlig del av den ledige kapasiteten i våre verksteder.

Rammebetingelser og organisasjon

Forholdet til overordnet myndighet har også i 1991 vært et sentralt spørsmål for NSB. Spesielt har styret vært opptatt av grensdragningene mot Samferdselsdepartementets ansvarsområde.

En ny instruks for NSB ble vedtatt og ga økt frihet på enkelte områder.

Styret har i 1991 uttalt seg til Lov om statsforetak og til

Styrereformutvalgets innstilling. Styret har behandlet det nye lederlønnssystemet i staten og bedt om at det raskt ble gjort gjeldende i NSB.

Som et ledd i den konsolideringsstrategien som ble vedtatt i desember 1990, er det gjort enkelte endringer i NSBs interne organisasjon fra januar 1992. Servicedivisjonen er etablert som en ny divisjon. Den omfatter den tidligere Materielldivisjonen og driftsfunksjonene fra Persontrafikkdivisjonen.

Det er også foretatt enkelte endringer i konsernets sentrale staber og internt i divisjonene.

Miljøstrategi

Styret har i 1991 vedtatt en miljøstrategi som skal være basis for NSBs arbeid med det ytre miljø og bidra til å gjøre NSB til en miljøbedrift i løpet av 1990-årene. Det ytre miljø er med dette trukket fram og definert som et satsingsområde og gitt en selvstendig plass i organisasjonen gjennom opprettelsen av "Afdeling for strategi og miljø." Det er iverksatt en omfattende miljøkartlegging.

Det er inngått en samarbeidsavtale med Norges Naturvernforbund. Gjennom avtalen ønsker NSB å nyttiggjøre seg Naturvernforbundets kompetanse innenfor miljøområdet.

Personalnædgangen fortsetter

Pr. 31.12.91 var det 12 879 fast tilsatte i aktiv tjeneste

ved NSB. Av disse var 10984 menn og 1895 kvinner. Avgangen i 1991 var på 679 arbeidstakere. 163 av disse gikk av med spesiell førtidspensjon.

Gjennomsnittlig ble det nyttet 13 429 årsverk i 1991. Det er 522 færre enn i 1990.

NSB har i 1991 opprettet et eget Personalsenter. Personalsenteret skal bidra til omskolering av medarbeidere fra områder der det er over-tallighet, til områder hvor det er personalbehov.

Arbeidsmiljø

Det systematiske arbeidet for forbedring av arbeidsmiljøet er videreført i 1991. NSB har deltatt i Sykefraværprosjektet som er igangsatt mellom Staten, NHO og LO. I første omgang er det lagt vekt på å identifisere sykdomsfremkallende faktorer i arbeidsmiljøet. Sykefraværet i NSB var i 1991 på 7,6 prosent mot 8,2 prosent året før.

Styrets møter

Styret har hatt 13 møter i 1991. Styret har vært på befarung i Narvik og i Kristiansand, Grenland og Vestfold.

Utsiktene fremover

Styret vedtok i 1991 en ny konsernplan for NSB. Konsernplanen danner utgangspunkt for det arbeidet som nå pågår med Norsk Jernbaneplan 1994-97. Styret legger vekt på at Jernbaneplanen blir en offensiv satsing og et offensivt dokument som



vinner Stortingets tillit, og derved setter NSB i stand til å gjennomføre et omfattende og høyst nødvendig moderniseringsprogram. Dette vil kreve et kraftig løft av investeringene.

På infrastrukturens side står vi foran store utfordringer. En oppgradering av Østfoldbanen til en moderne høyhastighetsbane som knytter Norge til det nordiske og derved det europeiske høyhastighetsnettet, vil være en prioritert oppgave i neste jernbaneplanperiode. Det samme gjelder Bergensbanen der moderniseringene føres videre, og der forkorting over Ringerike vil være et aktuelt prosjekt i planen.

NSB har tatt initiativ til å få utarbeidet en innstilling om egenkapitalsituasjonen i NSB for behandling i departement og Storting. En gjelds-sanering og refinansiering vil være helt nødvendig for at NSB etter hvert skal få en sunn finansiell struktur slik at en stadig større del av trafikkdelens investeringer kan finansieres gjennom egen inntjening.

Også øvrige rammebetingelser vil kreve oppmerksomhet. Det gjelder bl.a. størrelsen på kjørevgsavgiften som godstrafikken betaler for bruk av kjørevgen, og strømprisene der NSB betaler en gjennomsnittspris som er mer enn tre

ganger så høy som for øvrige storforbrukere.

I 1992 øker investeringene både for trafikkdelen og kjørevgen. Dette gir muligheter for å forbedre tilbudene til kundene, både når det gjelder punktlighet og komfort.

De vanskelige markedsforholdene forventes imidlertid å vedvare, og NSB må derfor bedre kostnadseffektiviteten vesentlig for ikke å tape markedsandeler i 1992.

Gjennom 1991 er det lagt et godt grunnlag for videre utvikling av NSB som en konkurransekraftig bedrift. Styret ønsker å takke medarbeiderne på alle plan for den innsats som er nedlagt.

Oslo 31.3..1992

Arne Rettedal
Styrets formann

Thore Westermoen

Ove Dalsheim

Arne Nilsen

Ingrid Stange

Leif Thue

Kristian Rambjør
adm.dirktør

NSB har en divisjonalisert organisasjon. Det er fire divisjoner som opererer i markedet; Persontrafikkdivisjonen, Godsdivisjonen, Biltrafikkdivisjonen og Reisebyrådivisjonen.

Tre divisjoner ivaretar teknologi- og infrastruktur-

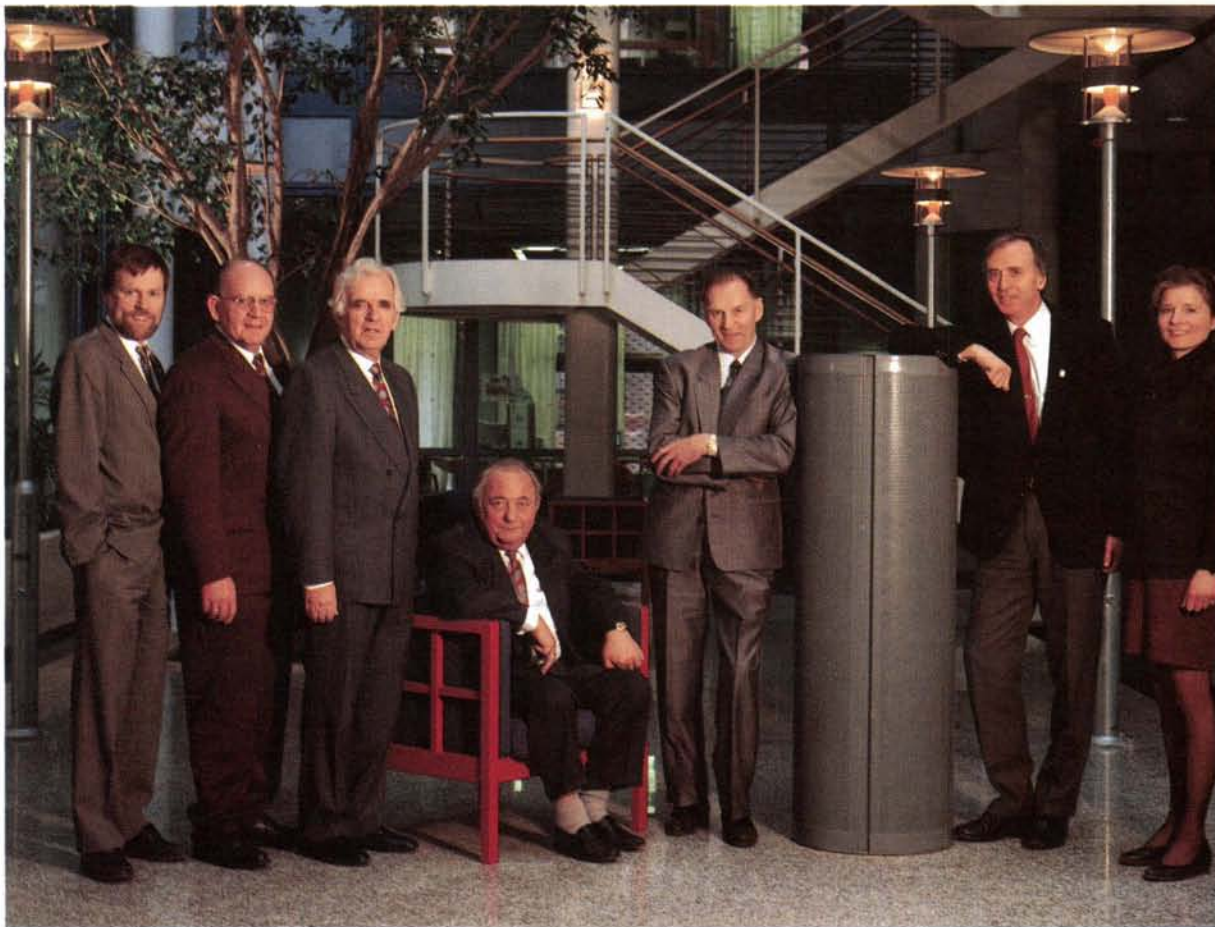
funksjoner. Det er Eiendomsdivisjonen, Servicedivisjonen og Banedivisjonen.

NSBs kjernedivisjoner er Persontrafikk, Gods, Bane og Service.

Servicedivisjonen er nyopprettet fra 1. januar 1992. Den omfatter den

tidligere Materielldivisjonen og de driftsfunksjonene som tidligere var tillagt Persontrafikkdivisjonen.

Fra 1. januar 1992 er det også gjennomført interne endringer i flere divisjoner og stabsenheter.

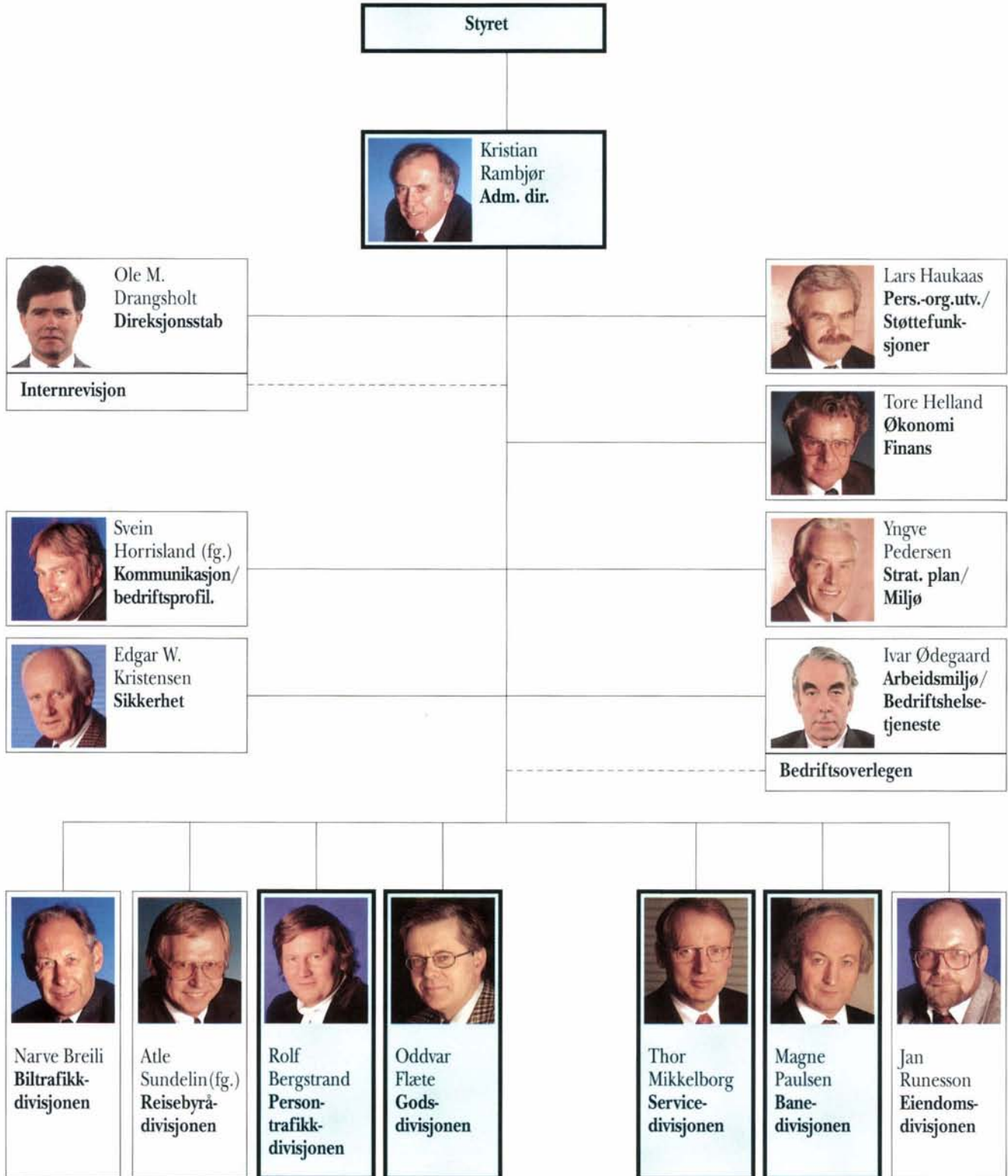


Styret

Styret for Norges Statsbaner er et kollegialt styre med besluttede myndighet. Styret har 6 medlemmer, alle oppnevnt av Kongen. To av medlemmene er valgt av og blant NSBs personale. Styret oppnevnes for fire års perioder. For perioden 1990-1993 har styret denne sammensetning:

Fra venstre: Adm.sjef Thore Westermoen, Mandal, nestformann; skiftekontrollør Ove Dalsheim, Trondheim, tilsattes representant; forbundsformann Leif Thue, Oslo, tilsattes representant; sivilingeniør Arne Rettedal, Stavanger, formann; tidl. stortingsrepresentant Arne Nilsen, Voss; adm. direktør Kristian Rambjør, siviløkonom Ingrid Stange, Drøbak.

ORGANISASJONEN PR. 1. 1. 92



Miljø - en nasjonal og global utfordring

Miljøet får stadig økende betydning som selvstendig faktor i nasjonal og internasjonal politikk. De noe uvanlige klimaforhold enkelte steder i verden med bl.a. tørken i USA og tropiske uvær i Asia bidro i 1991 til å forsterke diskusjonen om man alt kan begynne å registrere "klima-effekten". Her hjemme gjorde en ny uvanlig mild vinter enkelte steder sitt til å forsterke de samme spekulasjonene også i Norge.

Både nasjonalt og internasjonalt var 1991 miljømessig preget av at man var i full gang med forberedelsene til FNs miljøkonferanse i Brasil i år. Et av de vanskeligste og mest omstridte spørsmålene i den sammenheng er målene for stabilisering og reduksjon i

utslippene av klimagasser, og da særlig karbondioksid.

Miljø - et satsingsområde for NSB

Arbeidsmiljøet har lenge vært et viktig felt i NSB. I 1991 ble i tillegg det ytre miljø trukket fram og definert som et satsingsområde. Det ytre miljøet er gitt en selvstendig plass i organisasjonen gjennom opprettelsen av "Avdelingen for miljø og strategi" og tilsetningen av en egen miljørådgiver i NSB.

Styret i NSB har vedtatt en miljøstrategi som skal være basis for NSBs arbeid med det ytre miljøet og gjøre NSB til en **miljøbedrift** i løpet av 90-årene. Den lokale aktiviteten er gitt en fremtredende plass, og divisjonene skal: "Legge forholdene til rette for og bidra til å skape lokale initiativ for miljøtiltak".

Som et ledd i arbeidet med å utvikle NSB som miljøbedrift har NSB inngått en samarbeidsavtale med Norges Naturvernforbund. Gjennom avtalen ønsker NSB å nyttiggjøre seg Naturvernforbundets kompetanse innen miljøområdet. Prosjektet vil også gi mulighet for kritisk syn og innspill fra en utenforstående organisasjon på NSBs virksomhet på miljøsidan.

Avtalen omfatter et prosjekt som vil strekke seg over drøyt to år.

Prosjektet har fire hovedelementer:

- Miljøkartlegging
- Miljøplanlegging
- Profilerings
- Opplæring og motivering av ansatte.

Det finnes allerede mye kompetanse innen miljøområdet i NSB, og det er derfor satt igang en kart-





legging av eksisterende kunnskaper og erfaring. Denne kartleggingen vil vise hvor det er behov for å utvikle og bygge opp ny kompetanse.

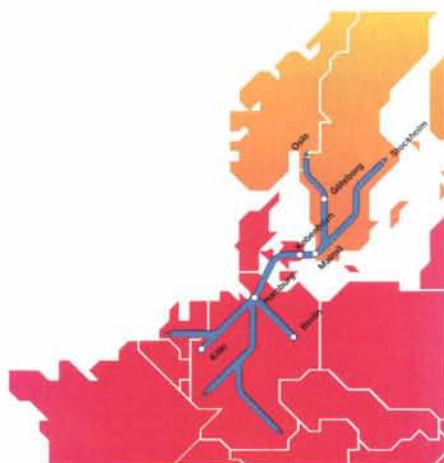
NSB har også startet opp arbeidet med å kartlegge forurensninger i grunnen. Særlig er det lagt ned mye arbeid i forbindelse med de forurensninger som er på områdene til NSBs nedlagte, kreosotbaserte impregneringsverker. Selve opprenskningsarbeidet vil måtte pågå i flere år.

For å utvikle NSB som

miljøbedrift, er det likevel ikke nok å rydde opp i gamle miljøsynder og perfektionere dagens teknologi miljømessig. Det må også satses på å ta i bruk og utvikle nye teknologier. NSB har satt i gang et forprosjekt med dette som formål. Forprosjektet vil legge forholdene til rette for at NSB skal kunne bruke et internasjonalt nettverkssystem for å kunne finne frem til nye og mer miljøvennlige teknologier.

Innen verkstedet er det satt i gang et forprosjekt

for "Renere verksteddrift". Prosjektet tar for seg ett bilverksted og ett jernbaneverksted. Det ser på om man kan endre driften slik at man bruker mindre av ressurser som energi, vann, kjemikalier etc, samtidig som man legger forholdene til rette for å minimalisere avfallsmengden og resirkulere mest mulig av det avfallet som dannes.



Et nytt Europa

Den raske utviklingen mot et integrert marked i Europa fortsetter med tiltakende kraft. Den økonomiske veksten kommer sannsynligvis til å skje raskest i et område som strekker seg fra Syd-England til Nord-Italia. Europas solbelte vil være et annet område som kan oppvise kraftig vekst. De øst-europeiske landene går over fra plan- til markedsøkonomier. Dette vil i et lengre perspektiv gi en økt øst/vest-handel, med råvarer og halvfabrikata fra øst og konsum- og investeringsvarer fra vest. Spesialisering og stordrift vil øke avstanden mellom konsumenter og produsenter. Dette vil øke transportbehovet - noe som igjen akselererer kravet om hurtige og effektive transport- og logistikksystemer.

Nasjonale grenser kommer til å få mindre betydning, og vi vil oppleve fremveksten av de store og små regionenes Europa –

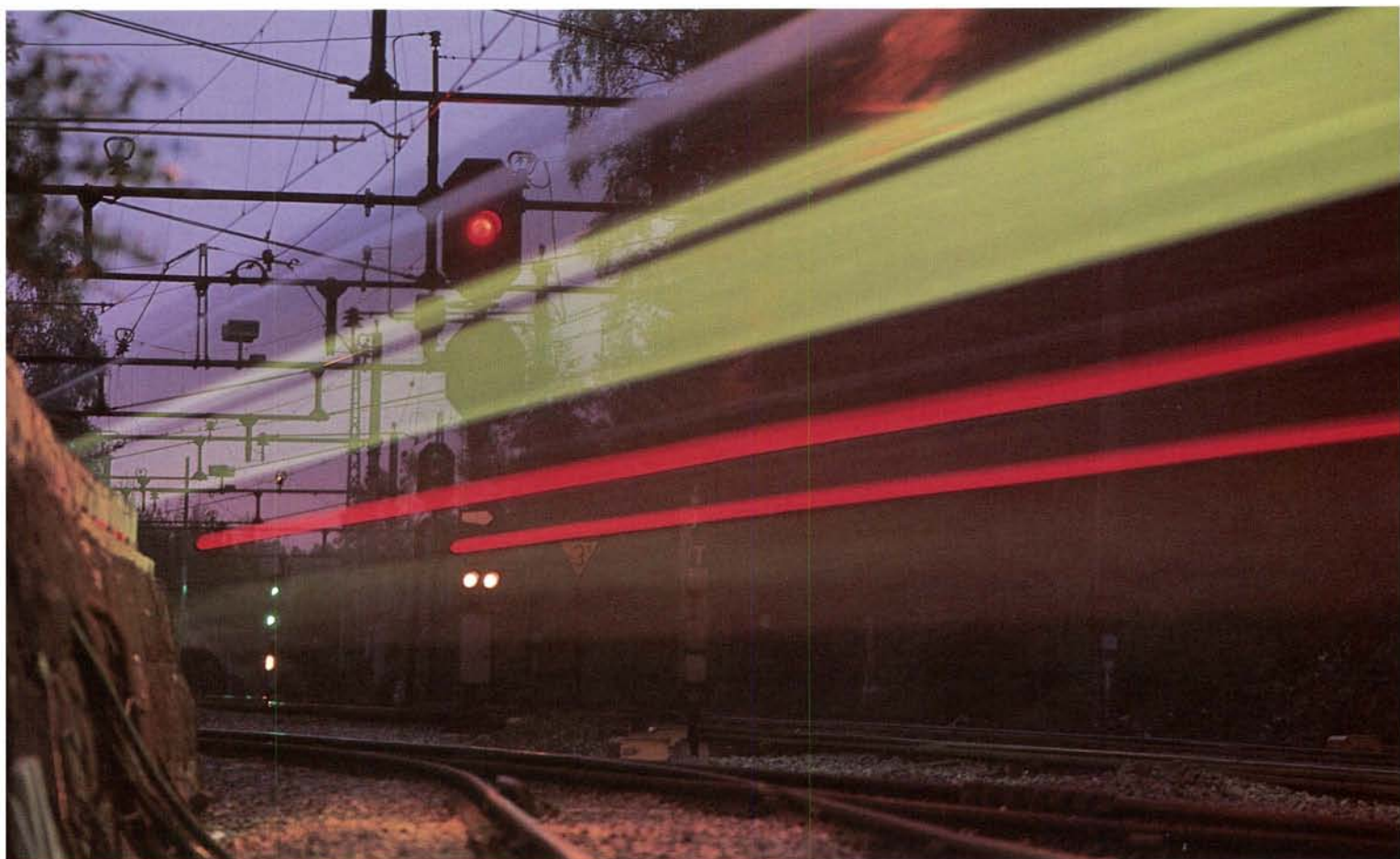
regioner som bygger på gamle tradisjoner som handel, kulturelle likheter og etnisk tilhørighet. Vi ser allerede konturene av "nye regioner", f. eks. Østersjøregionen med et fornyet samarbeid rundt Østersjøen. Regionene vil gjennom sine utbygde infrastrukturer og sine modne økonomier kunne skape motvekter og således bremse forskyvningen mot Europas solbelte. Det er imidlertid viktig at de nordiske landene, også Norge, har ambisjoner om å være offensive i sin regionpolitikk.

De store byene vil være drivkraften i denne utviklingen. Byggingen av Øresundforbindelsen vil gi en kraftig vekstimpuls til "Ørestad"-området. Uten gode kommunikasjoner vil de store byregionene nord for Malmø (Stockholm, Göteborg og Oslo) få mindre betydning næringsmessig.

Det nye Europa som således vokser fram, vil generelt komme til å stille nye transportkrav. Den økte foredlingsgraden og de økende avstandene mellom produksjon og forbruk, samt bedriftenes internasjonalisering, kommer også til å virke sterkt inn på transportene. På persontrafikksiden er den økte mobiliteten og det internasjonale arbeidsmarkedet faktorer som kommer til å få stor innvirkning på reisemønsteret.

På grunn av stadig større trengsel på veiene og i luftrommet over Europa må jernbanetrafikken spille en avgjørende rolle i fremtidens gods- og persontransporter. 1990-årene vil – særlig for Vest-Europa – bli preget av et forventet "trafikkinfarkt". Videre er transportnæringens bidrag til miljøproblemene stadig økende, særlig knyttet til forbruket av fossilt brensel. Den europeiske miljøpolitikken vil trolig bli vridd i retning av at forurenserne må betale gjennom avgifter for de miljøulemper utslippene medfører. Dette innebærer at energiprisen ved bruk av fossilt brensel kan øke kraftig i faste priser i løpet av 1990-årene. De politiske målene om stabilisering – endog reduksjon – av utslippene av CO₂ og andre klimagasser gjør det også nødvendig å bygge ut mer energieffektive transportmidler. Kapasitetsproblemer både for veg- og lufttransport i tillegg til miljø- og trafikksikkerhetsproblemene, tvinger fram en økt satsing på banetransport såvel mellom de store byene som internt i byene.

Innenfor EF pågår en systematisk og målbevisst satsing på jernbanene i tiden fram til år 2000. I erkjennelse av transportsystemets enorme betydning for et effektivt samfunns- og næringsliv gjøres det formidable investeringer i infrastruktur, høyhastighetstog og effektiv godstransport. Dobbeltspor er



en opplagt forutsetning for å lykkes i dette verdiskapende arbeidet. Investeringer er allerede gjort – i Tyskland alene har man hittil satset 78 milliarder kroner på nye baner og tog. I Spania f. eks. vil man i løpet av de nærmeste 10 årene investere 136 milliarder, og Danmark skal i samme periode investere for 40 milliarder kroner. Til sammen har EF-landene besluttet seg for å investere ikke mindre enn 870 milliarder kroner de nærmeste 20 årene. Dette kommer til å føre til en vesentlig "krymping" av avstandene innenfor Europa.

– **og et nytt jernbane-Norge** Også i Norge har det vært vist vilje til en økt satsing på jernbanen. Behovet for en effektiv, miljøvennlig og trafikksikker transportform er voksende og fremfor alt i Østlandsregionen. Det er også slått fast at jernbanens infrastruktur **ikke på noen måte** har hatt samme

kvalitets- og kapasitetsutvikling som andre transportformer, særlig vegtransport.

Det stadig større gapet i infrastrukturens kvalitet og kapasitet er en av hovedårsakene til at NSB mistet markedsandeler, særlig i 1970- og 1980- årene. Det vil av begge disse årsaker være svært viktig at investeringene i jernbanen når et høyt nivå i 1990-årene. Med kapital-knapphet vil det likevel være nødvendig med konsentrerte investeringer til områder og trafikk med vekstmuligheter. Dette innebærer en satsing på høyhastighet i de viktigste korridorer i de mest befolkede områder, samt omlastings-terminaler for kombinert godstrafikk.

Dersom nasjonens konkurransevne skal styrkes, bl.a. ved at avstanden til det øvrige Europa reduseres og ved pålitelige og raske transporter i de befolknings-

rike områder, må følgende strekninger bli utbedret/ utbygget til maksimalhastigheter omkring 200 km/t i løpet av 1990-årene:

- Gardermobanen (Oslo-Eidsvoll)
- Østfoldbanen
 - Dobbeltspor Ski-Halden
 - Utbygging til 4 spor Oslo-Ski
 - Ny trasé Halden-Kornsjø
- Dobbeltspor Brakerøya-Drammen-Larvik
- Dobbeltspor Eidsvoll-Lillehammer må være påbegynt (ferdig 2005)
- Ringeriksbanen må være påbegynt (ferdig innen 2005)

NSB vil i sitt forslag til Norsk Jernbaneplan 1994-97 legge fram nærmere analyser vedrørende økonomiske og samfunnsmessige konsekvenser av en slik utbygging. 1. august 1992 skal dette forslaget, som har perspektiver fram mot år 2010, være oversendt Samferdselsdepartementet.

Organisering

Fra 1.1. 1990 ble det innført et nytt overordnet økonomisk styringssystem som innebærer en regnskapsmessig deling av NSB i henholdsvis en trafikkdel og en kjørevegsdel. Trafikkselskapet utgjør den forretningsmessige delen av NSB fordelt på henholdsvis Jernbanedriften og annen aktivitet. Jernbanedriften omfatter Gods-, Persontrafikk-, Materiell-, Eiendomsdivisjonen, samt Konsernfunksjonen. I tillegg inngår Reisebyrå- og Biltrafikkdivisjonen i Trafikkselskapet. Disse to divisjonene har imidlertid en noe friere stilling, med egne rammebetingelser. Bl.a. kan Biltrafikkdivisjonen finansiere sine investeringer på det private lånemarked. Materielldivisjonen har fra 1992 endret navn til Servicedivisjonen og overtatt produksjonsaktiviteter som tidligere ble utført av Persontrafikkdivisjonen.

Kjørevegen omfatter NSB's infrastruktur og består av aktiviteter knyttet til faste anlegg, signaler, kommunikasjonssystemer, skinner og ledningsnett som er nødvendig for å sikre en effektiv jernbanetransport. Trafikkselskapet er underlagt krav til driftsøkonomisk lønnsomhet og rapportering. Kjørevegen er Statens økonomiske ansvar og er underlagt de samme økonomiske prinsipper som

vegetaten. Dette innebærer blant annet at alle investeringer kostnadsføres løpende.

Generelt om NSBs regnskapsprinsipp

NSB er en forvaltningsbedrift under Samferdselsdepartementet og er ikke underlagt regnskapsloven. Det fremlagte regnskap for Trafikkselskapet avviker således på enkelte områder fra regnskapsloven og god regnskapsskikk. De vesentligste avvik gjelder periodisering av kostnader som feriepenger, førtidspensjonering og andre personellrelaterte poster.

Med bakgrunn i Stortingsproposisjon nr. 21 (1991-92) er det vedtatt at kjørevegen ikke skal belastes med renter og avskrivninger og at investeringer ikke skal aktiveres. Dette har medført vesentlige justeringer i inngående balanse for 1991, herunder lagerbeholdninger og varige driftsmidler. Korreksjonene er ført direkte mot Statens kapital, og årets resultat er således ikke påvirket av disse endringer.

Kjørevegens aktivitet finansieres gjennom årlig bevilgning over Statsbudsjettet. Ubenyttede midler overføres til neste regnskapsår, og nettoresultat vil derfor balansere. Bevilgning til kjørevegen er i regnskapet klassifisert som driftsinntekter.

Det vises forøvrig til

nærmere omtale i de etterfølgende noter.

Presentasjon av regnskapet

Regnskapet presenteres samlet for NSB. Aktiviteten i Kjørevegen er imidlertid vist særskilt i resultatregnskapet, mens balansetallene for Kjørevegen er spesifisert i tekstfeltet.

I note 1 er det foretatt en oppdeling av driftsinntekter og driftskostnader i Trafikkselskapet for henholdsvis Jernbanedriften og øvrig virksomhet. Forøvrig gjelder note 2 til 17 Trafikkselskapet, mens note 18 til 21 relaterer seg til Kjørevegen. Kontantstrømsanalysen er kun vist for Trafikkselskapet.

Driftsinntekter

Inntektsføring foretas på faktureringstidspunktet. Med unntak av periodisering for enkelte typer billettinntekter tilsvarer dette i vesentlig grad tidspunktet for når inntekten kan anses opparbeidet. Inntekter som ved transport til og fra utlandet overføres utenlandske jernbaneforvaltninger, er ikke medtatt i driftsinntektene.

Varebeholdninger

Beholdning av innkjøpte råvarer og hjelpestoffer er ført opp i balansen til anskaffelseskost. Egenproduserte varer er ført opp til tilvirkningskost. Reserverdeler som kjøpes inn

sammen med rullende materiell, er aktivert sammen med driftsmidlet og avskrives over forventet levetid.

En prosjektgruppe arbeider for tiden med en full gjennomgang av eksisterende beholdninger. I den forbindelse foretas det også en vurdering av varelagerets kvalitet. Arbeidet er foreløpig ikke slutført. På bakgrunn av en foreløpig vurdering er det besluttet å foreta en avsetning for ukurans i regnskapet for 1991. Det vises i den forbindelse til Note 4 og 7.

Aksjer

Aksjeinvesteringer vurderes som strategiske poster og er derfor klassifisert som anleggsmidler. Investeringer i aksjer vurderes samlet til laveste av historisk kost og markedsverdi. Andel av akkumulert resultat utover mottatt utbytte er ikke inntatt i regnskapet.

Valuta

Kortsiktige fordringer og gjeld i utenlandsk valuta er omregnet til en tilnærmet kurs på balansedagen.

Offentlige tilskudd og kjøp av tjenester

NSB mottar i henhold til styringsmodellen et tilskudd til inndekning av trafikk-avhengige kostnader i trafikkdelen, såkalte felleskostnader. Staten kjøper også tjenester fra Persontrafikkdivisjonen for opprettholdelse av bedriftsøkonomisk ulønnsomme jernbanetilbud. Biltrafikkdivisjonen kommer inn under det ordinære fylkeskommunale tilskuddssystemet.

Offentlige tilskudd og kjøp av tjenester rapporteres som driftsinntekter.

Material- og reguleringsfond

Material- og reguleringsfondet er i regnskapet oppført som egenkapital. Materialfondet er bevilget i tidligere år og skal i prinsippet finansiere varebeholdningens minimumsnivå. Reguleringsfondet ble etablert i 1989 og består av akkumulert overskudd i henhold til regnskapsprinsipper for Statsregnskapet som ikke er tilbakeført til Statskassen.

Varige driftsmidler

Varige driftsmidler vurderes til historisk kost etter fradrag for lineære avskrivninger. Dette er endring fra

tidligere år hvor forskjellige avskrivningsprinsipper, herunder også avskrivninger etter saldometoden har vært benyttet. I 1991 er det foretatt en gjennomgang av alle aktiverte anskaffelser for å etablere bokført verdi pr. 01.01.91 etter nye avskrivningsprinsipper. Avskrivningstidene er oppgitt i note 9.

Med bakgrunn i Stortingsproposisjon nr. 21 (1991-92) er det foretatt nedskrivning av varige driftsmidler tilhørende kjørevegen i årets regnskap. Ekstraordinære nedskrivninger som følge av utskillelsen av kjørevegen samt endrede avskrivningsprinsipper er ført mot Statens innskutte kapital og langsiktige lån til Staten. Det vises forøvrig til note 9. I resultatregnskapet er det foretatt en reklassifisering av saldomeravskrivninger for 1990. Beløpet, 154 mill. kroner, er i årets regnskap inkludert i ordinære avskrivninger.

Resultatregnskap 1.1 - 31.12

Inntekter	Note	1991	Mill kr 1990
TRAFIKKSELSKAPET			
Salgsinntekter	1	3426	3127
Offentlige kjøp av tjenester	1	373	350
Offentlige tilskudd	1	561	688
Andre inntekter	2	340	232
Sum driftsinntekter		4700	4397
Kostnader			
Personalkostnader	3	2574	2528
Kjøp av varer og tjenester m.m.	4	1918	1243
Ordinære avskrivninger	9	340	358
Sum driftskostnader	1	4832	4129
Driftsresultat	1	(132)	268
Finansinntekter		37	31
Finanskostnader	5	223	237
Netto finansposter		186	206
Årsresultat		(318)	62
KJØREVEGEN			
Bevilget over statsbudsjettet	18	1966	1669
Andre driftsinntekter	19	234	177
Sum driftsinntekter		2200	1846
Driftskostnader	20, 21	1966	1669
Tilbakeført statskassa		234	177
Årsresultat Kjørevegen		0	0
Årsresultat NSB	17	(318)	62
Disponering av årets resultat			
Til investering i OL-materiell		(20)	
Til finansiering av Finsetunnelen		(30)	(26)
Fra/til reguleringsfond		368	(36)
SUM		0	0

Balanse 31. 12

Eiendeler	Note	Mill kr	
		1991	1990
Betalingsmidler (herav kjørevegen 15)		175	157
Kundefordringer	6	243	369
Andre fordringer (herav kjørevegen 21)		51	30
Varebeholdning	7	109	331
Sum omløpsmidler		578	887
Aksjer og obligasjoner	8	28	28
Varige driftsmidler	9, 10	3646	12780
Sum anleggsmidler		3674	12808
Sum eiendeler		4252	13695
Gjeld og egenkapital			
Driftskreditt fra Staten (herav kjørevegen 52)	11	28	264
Leverandørgjeld (herav kjørevegen 88)		355	183
Skattetrekk, folketrygd, mva		212	286
I. års avdrag langsiktig gjeld	11	362	340
Annen kortsiktig gjeld		199	2
Sum kortsiktig gjeld		1156	1075
Statens kapital, ikke rentebærende	12	1651	8715
Langsiktig lån fra staten	11	1502	3673
Annen langsiktig gjeld	11	109	80
Sum langsiktig gjeld		3262	12468
Materialfond		66	66
Reguleringsfond		18	86
Udekket underskudd		(250)	0
Sum egenkapital	13	(166)	152
Sum gjeld og egenkapital		4252	13695

Oslo, 31.12 1991
31.3 1992

Arne Rittedal
Styrets formann

Thore Westermoen

Ove Dalsheim

Arne Nilsen

Ingrid Stange

Leif Thue

Kristian Rambjør
adm. direktør

Kontantstrømanalyse

TRAFIKKSELSKAPET

	Beløp i mill kr	
	1991	1990
Likvider tilført/brukt på virksomheten		
Tilført fra årets virksomhet ¹	(44)	419
Endringer i varebeholdninger, kundefordringer og leverandørgjeld	452	26
Endringer i andre tidsavgrensingsposter	93	0
Netto likviditetsendring fra virksomheten	501	445
Likvider tilført/brukt på investeringer		
Investeringer i varige driftsmidler	(684)	(468)
Andre investeringer	0	0
Salg av varige driftsmidler	67	0
Netto likviditetsendring fra investeringer	(617)	(468)
Likvider tilført/brukt på finansiering		
Opptak av lån (kortsiktig og langsiktig)	343	100
Nedbetaling av lån	(205)	(13)
Netto likviditetsendring fra finansiering	138	87
Netto endringer i likvider gjennom året	22	64
Likviditetsbeholdning 01.01	138	74
Likviditetsbeholdning 31.12	160	138

1) Fremkommer som følger:

	1991	1990
Årsresultat	(318)	62
Gevinst ved salg av eiendom	(66)	
Ordinære avskrivninger	340	357
Tilført fra årets virksomhet	(44)	419

Note 1. Fordeling av driftsresultat på virksomhetsområder

	Person- trafikk	Gods	Mate- riell	Eien- dom	Konsern- funk- sjoner	Elimi- nering	Sum Jern- bane- drift	Reise- byrå	Bil- trafikk	Sum
Eksterne driftsinntekter ¹	1529	1338	134	222	19		3242	142	382	3766
Offentlig tilskudd	374	74			113		561			561
Offentlig kjøp av tjenester	281						281		92	373
Interne drifts- inntekter	591	43	400	168	35	(1237)				
Sum										
driftsinntekter	2775	1455	534	390	167	(1237)	4084	142	474	4700
Driftskostnader ekskl. avskrivn.	2483	1493	560	159	481	(1237)	3939	140	413	4492
Driftsresultat før avskrivninger	292	(38)	(26)	231	(314)		145	2	61	208
Avskrivninger	167	67	4	48	8		294	1	45	340
Driftsresultat	125	(105)	(30)	183	(322) ²⁾		(149)	1	16	(132)

¹ Inkl. salg til Kjørevegen

² Driftsresultatet for konsernfunksjoner viser et underskudd på 322 mill. kroner.

Konsernfunksjoner er belastet med særskilte kostnader for 1991 med i alt 300 mill. kroner.

Det vises til omtale i Styrets beretning og note 4.

Note 2. Andre inntekter

	1991	1990
Gevinst ved salg av eiendommer	67	26
Andre driftsinntekter	166	118
Leieinntekter	108	88
Andre inntekter	341	232

Note 3. Personalkostnader og antall årsverk pr. divisjon

	Personalkostnader		Gj.snittlig årsverk pr. divisjon	
	1991	1990	1991	1990
Persontrafikk	1439	1268	5479	5143
Gods	372	407	1565	1837
Materiell	321	428	1534	1971
Eiendom	46	41	200	185
Konsernfunksjoner	70	75	265	293
Reisebyrå	79	73	372	366
Biltrafikk	247	236	1095	1110
Sum	2574	2528	10510	10905

Note 4. Kjøp av varer og tjenester m.m.

I 1991 har det vært foretatt en omfattende gjennomgang og kontroll av balansekonti. Dette har vist et behov for nedskrivning for ukurans i beholdningen og utgiftsføring av feilaktige inntektsføringer fra tidligere år. Det har i tillegg blitt avdekket feil i kabelanleggene for et betydelig antall motorvognsett av type 69. Den vesentligste del av reparasjonsarbeidet vil bli gjennomført i 1992, men som følge av at skadene er identifisert i 1991 er det vurdert som korrekt å hensynte forholdet i regnskapet for 1991 som derfor er belastet med følgende kostnader som er inkludert i posten kjøp av varer og tjenester:

Nedskrivning for ukurans i varebeholdningene	50
Utgiftsføring av feilaktig inntektsføringer i tidligere år (nedskrivning kundefordringer)	110
Avsetning reparasjonskostnader motorvognsett (ført mot annen kortsiktig gjeld)	140
	300

Note 5. Finanskostnader

	1991	1990
Rentekostnader lån fra Staten	213	202
Andre finanskostnader	10	35
Sum finanskostnader	223	237

Note 6. Kundefordringer

Trafikkselskapets jernbanevirksomhet har ikke anledning til å avsette for forventede tap på utestående fordringer, og den bokførte delkredere avsetning på kr 3,1 mill. relaterer seg kun til reisebyråvirksomheten.

Note 7. Varebeholdning

	1991	1990
Beholdning av innkjøpte reservedeler	147	316
Varer i arbeid	12	15
Nedskrivning for ukurans	(50)	0
Bokført verdi	109	¹ 331

¹ 139 mill. kr er i 1991 overført Kjørevegen

Note 8. Aksjer i andre selskaper

	Selskapets aksjekapital (mill.)	Antall aksjer i vår eie	Bokført verdi pr. 31.12.91	Eier- andel i %
Narvesen A/S	30,0	164	1	41
Linjegods A/S	50,0	10000	10	40
Aust Agder Trafikkselskap A/S	5,0	475710	7	47,1
Jernbanepersonalets ferie- og rekreasjon A/S	3,3	1470	2	49
Andre aksjer og obligasjoner	-	-	8	-
Sum	-	-	28	-

Note 9. Varige driftsmidler

	Kontor- utstyr, maskiner, kjøretøy	Motor- vognsett og person- vogner	Containere og gods- vogner	Trekkraft	Grunn ¹ , terminaler og bygninger	Sum
Kostpris						
Kostpris 01.01. 91	762	2350	845	889	1718	6564
Tilgang i året	190	378	3	0	113	684
Avgang i året	6	8	26	0	6	46
Kostpris 31.12.91	946	2720	822	889	1825	7202
Av- og nedskrivninger						
Akk. av- og nedskrivninger						
01.01.91	457	1124	576	525	580	3262
Avgang i året	6	8	26	0	6	46
Årets ordinære avskrivninger	117	122	22	29	50	340
Akkumulerte av- og nedskrivninger 31.12.91	568	1238	572	554	624	3556
Bokført verdi 31.12.91	378	1482	250	335	1201	3646
Avskrivningstider	5 år	15 år	15 år	20 år	30 år	

¹ Inklusiv Kjørevegsanlegg og Ofofbanen

Kostpris og akkumulerte avskrivninger 01.01.91 er hensyntatt nedskrivninger ved overgang til lineære avskrivninger, samt utskillelse av kjørevegen. Følgende oppstilling stiller sammenhengen mellom varige driftsmidler i henhold til årsrapporten for 1990 og kostpris og dokumenterte avskrivninger pr. 01.01.91.

Varige driftsmidler ihht. årsrapport 1990	12.780
Nedskrivninger ved utskillelse av kjørevegen	(8.179)
Nedskrivning ved overgang til lineære avskrivninger	(1.299)
Bokført verdi varige driftsmidler pr. 01.01.91	3.302
Fordelt som følger:	
Kostpris	6.564
Akkumulerte avskrivninger	(3.262)
Bokført verdi varige driftsmidler 01.01.91	3.302

Note 10. Investeringer og salg (salgssum)

	Kontor- utstyr, maskiner, kjøretøy	Person- vogner	Gods- vogner	Trekraft	Bygninger	Total
1990 Investert	169	179	4		116	468
Solgt					26	26
1991 Investert	190	378	3	0	113	684
Solgt	1				66	67

Note 11. Rentebærende gjeld

	1991	1990
Driftskreditt fra Staten	28	264
1. års avdrag langsiktig gjeld	362	340
Langsiktig lån fra Staten	1502	3673
Annen langsiktig gjeld	109	80
Sum rentebærende gjeld	2001	4357

Statens kapital har i tidligere år vært ansett som egenkapital, som følge av at NSB til og med 1991 ikke er blitt rentebelastet for kapitalen. Fra og med 1992 er dette endret og Statens innskutte kapital er i årets regnskap reklassifisert til rentebærende langsiktig gjeld. Samtidig er det i regnskapet foretatt en tilsvarende reklassifisering av statens innskutte kapital for 1990.

I henhold til gjeldende regelverk nedbetales langsiktig lån til Staten i takt med avskrivninger på fysiske anleggsmidler. Gjennomsnittlig rentesats på langsiktige lån til Staten utgjør anslagsvis 11,4% mens løpende driftskreditt belastes med 15%.

Note 12. Bevegelse i Statens kapital (ikke rentebærende)

Statens innskutte kapital er som kommentert i note 11 fra og med 1992 rentebærende, og derfor klassifisert som langsiktig gjeld i årets regnskap. Følgende oppstilling viser endringer i Statens kapital fra det fremlagte regnskap for 1990:

Statens kapital 31.12.90	8715
Utskillelse av Kjørevegen	(5683)
Nedskrivning av anleggsmidler	(1381)
Statens kapital pr. 01.01.91	1651

Note 13. Egenkapitalbevegelse

	Material- fond	Regulerings- fond	Udekket underskudd	Sum egenkapital
Pr. 31.12.90	66	86		152
Årsresultat for 1991		(18)	(300)	(318)
Omdisponering av reguleringsfond		(50)	50	0
Pr. 31.12.91	66	18	(250)	(166)

Udekket underskudd utgjør differansen mellom årets resultat etter henholdsvis regnskapet og kasserapporten avlagt til Samferdselsdepartementet. For nærmere omtale vises til note 17.

Note 14. Pensjonsforpliktelser

Ansatte i NSB er medlemmer av Statens Pensjonskasse og virksomheten har derfor i utgangspunktet ingen udekkede pensjonsforpliktelser.

I forbindelse med iverksatte og planlagte omstruktureringstiltak har et betydelig antall ansatte fått tilbud om førtidspensjonering. Kostnader forbundet med dette dekkes helt eller delvis av NSB. Fremtidige kostnader for NSB er ikke hensyntatt i regnskapet.

Note 15. Betingede forpliktelser

NSB er selvassurandør og ansvarsbetingede hendelser vil i sin helhet dekkes av virksomheten. Som følge av manglende anledning til å avsette for forventede tap, er det ikke foretatt avsetning i årets regnskap for mulige forpliktelser.

Note 16. Godtgjørelser

Godtgjørelse til NSBs styre og lønn til administrerende direktør er belastet i regnskapet med henholdsvis kr 219.150 og kr 705.000.

Note 17. Avstemming mot Statsregnskapet (kontantprinsippet)

Ved rapportering til Samferdselsdepartementet (kasserapporten) skal regnskapet avlegges etter kontantprinsippet. Sammenhengen mellom avlagt regnskap og kontantprinsippet fremkommer i nedenstående tabell:

	1991	1990
Resultat i henhold til regnskapet	(318)	62
Disponering til investering	(50)	(26)
Nedskrivning av varelager (for ukurans)	50	0
Utgiftsføring av feilaktig inntektsføringer fra tidligere år	110	0
Avsetning reparasjonskostnader motorvognsett ¹	140	0
Resultat i henhold til Statsregnskapet	(68)	36

¹ Disse kostnadene påløper i 1992, men iflg. god regnskapsskikk skal avsetningen gjøres i 1991. I statsregnskapet kommer dette til uttrykk i 1992.

Note 18. Bevilgning over statsbudsjettet

	1991	1990
Bevilgning over statsbudsjettet for regnskapsåret	1941	1779
Overført fra forrige år	164	53
Overført til neste år	(139)	(163)
Sum	1966	1669

Note 19. Andre driftsinntekter

Driftsinntekter i kjørevegen omfatter hovedsakelig kjørevegavgift som belastes Godsdivisjonen. Avgiften fastsettes årlig på kalkulatorisk grunnlag av overordnet myndighet og skal primært dekke kjørevegens trafikkavhengige kostnader. Bakgrunnen er at priser og avgifter for alle transportmidler skal utformes slik at transportbrukerne belastes for kostnader som samfunnet påføres (direkte og indirekte), slik at transportbehovet dekkes av de transportmidler som kan utføre arbeidet til lavest samfunnsøkonomisk kostnad.

Avgiften er fastsatt til 2,6 øre pr. bruttotonn-kilometer.

Note 20. Spesifikasjon av sum driftskostnader

	1991	1990
Eksterne kjøp av varer og tjenester	1200	878
Interne kjøp av varer og tjenester	77	102
Personalkostnader	689	689
Sum	1966	1669

Note 21. Spesifikasjon av sum driftskostnader på områder

	1991	1990
Nyinvesteringer	553	335
Løpende vedlikehold og reinvesteringer	432	334
Drift	981	1000
Sum	1966	1669

Persontrafikkdivisjonen skal utvikle og markedsføre konkurransedyktige reise-tjenester for fritids-, forretnings- og arbeidsreisende slik at disse får dekket sine reise- og opp-levelsesbehov. I 1991 økte trafikkinntektene med 100 millioner kroner i forhold til året før, og divisjonen oppnådde et driftsresultat på 125 mill. kroner. Årsresultatet for divisjonen utgjorde 29 mill. kroner som er en forbedring på 67 mill. kroner i forhold til 1990.

De gledelige resultatene skyldes økt tilbud, bedre kvalitet og service og en markedsrettet prispolitikk og rabattstruktur.

Investeringer

Til investeringer i NSB Persontrafikk ble det i 1991 brukt vel 430 millioner kroner. Investeringsaktiviteten er med dette økt vesentlig, fra 200 millioner kroner i 1990. De største prosjektene er kjøp av nye elektriske motorvognsett. Ni tog til InterCity-trafikken vil bli levert i 1992, fire av disse som InterCity Ekspress-tog. Bygging av tolv mellomvogner og åtte 3-vognsett til lokaltrafikk er startet opp. Videre er det investert i nytt billett- og plassreserverings-system og moderniserte jernbanestasjoner.

Trafikkutvikling

Veksten i persontrafikken fortsatte i 1991. Samlet økte persontrafikkarbeidet med ca. 2 prosent til 2201 millioner

personkilometer. Antall reiser er beregnet til å ha samme vekst, og økte med ca 600 000 reiser i 1991.

Størst var trafikkøkningen på InterCity-strekningen mellom Oslo og Lillehammer med hele 19,3 prosent, mens økningen på Østfoldbanen var 6,8 prosent og på Vestfoldbanen 4,8 prosent. På fjern-togene var det størst vekst på Sørlandsbanen og Bergensbanen med henholdsvis 6,4 og 5,6 prosent. Dessuten var det en trafikkøkning på lokal-togene i Oslo-området på ca. 2 prosent. Dette er høyere enn tidligere år.

NSB og markedet

Produktutvikling, satsing på kunderettede prosjekter og markedskampanjer har vært med på å få flere til å vurdere toget som attraktivt transportmiddel i 1991.

Ruteendringen i månedsskiftet mai/juni 1991 innebar omlegging av flere av lokaltogene i Oslo-området. Innkjøringen av det nye ruteopplegget ga endel uregelmessigheter i toggangen, kanskje spesielt fordi det samtidig pågikk endel anleggsarbeider på lokalstrekningene.

Ekspresstogene

Det ble satt inn et nytt ekspresstogpar på Dovrebanen og ett på Bergensbanen. Det nye ekspresstogparet på Bergensbanen har et utvidet servicekonsept, og ca. 20 minutter kortere reisetid enn

de øvrige ekspresstogene. I det nye ekspresstogparet på Dovrebanen ble det satt inn barnetogsvogner.

Familietilbud

NSB satset på familie-kundegruppen i 1991. Til "Barnetoget" på Dovrebanen ble to vogner bygget om til lekerom for barn med plass til det voksne reisefølget i betryggende nærhet. Dette har vært svært vellykket og NSB vil sette inn slike vogner på flere fjerntogstrekninger i 1992.

Kjøring av SESAM-toget og innredningen av SESAM stasjon (Lørenskog) var meget populært hos den yngre garde. Av andre familietilbud kan nevnes at ett barn under tolv år reiser gratis i følge med voksen på grønne avganger, samt at det ble introdusert et tilbud om rabatterte togreiser til Norges fineste familieparker.

Turisttrafikk

Flåmsbana er ifølge et internasjonalt turistmagasin blant verdens 20 mest attraktive jernbanestrekninger. I 1991 var trafikken på banen stor, med hele 290 000 passasjerer, de fleste turister fra inn- og utland. Dette er en økning på 14 prosent fra 1990. Til sommeren vil det bli satt inn flere tog på Flåmsbana.

Kontakten mellom NSB og NORTRA er intensivert, og vi har opprettet kontakt med flere store turoperatører i Europa.

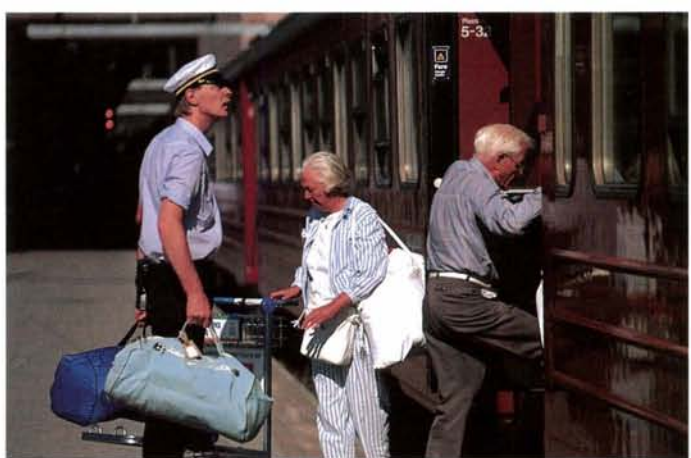


Persontrafikk
(Personkilometer)



TogBuss

I oktober lanserte NSB "TogBussen" i samarbeid med en gruppe norske buss-selskaper. De som kjøper TogBuss-billett tilbys gjennomgående billett og videre reisegaranti dersom rutemessig korrespondanse blir brutt. TogBuss-tilbudet har vært vellykket og vil bli videre utbygget i 1992.



Kampanjer og kundekort

NSB gjennomførte en landsomfattende gratiskampanje i april, og mange tog ble fylt. De reisende ble også tilbudt prøve-kundekort til kr 50,-.

“Grønne avganger” ble innført som begrep i NSBs rute-tabeller fra ruteendringen i juni. De fleste rabatttilbudene knyttes til disse avgangene. På grønne avganger får kundekortinnehavere 50% rabatt, og på øvrige avganger får de 30 % rabatt.

Introduksjonen ble etterfulgt av “Superbilletten”; en kampanje der publikum ble tilbudt reiser på grønne avganger hvor som helst i landet for kr 200,- og kr 300,-. Kampanjen varte fra 15. oktober til 15. november. Både Gratisuken og Superbilletten ble godt mottatt av kundene. Også i 1991 var Kundekortet en salgssuksess; 76 500 kundekort ble solgt i løpet av året.

Inter-Rail

Aldri før har så mange nordmenn reist med Inter-Rail. I 1991 valgte 26 750 personer denne reiseformen, og det er ca. 3000 flere enn i 1990. 6000 benyttet seg av det nye 15-dagers tilbudet for voksne, mens 4250 kjøpte månedstilbudet for voksne. Antall interrailere over 26 år økte således med 70 prosent i forhold til året før. 16 500 ungdommer valgte Inter-Rail ferie i 1991, en nedgang på 8 prosent i forhold til 1990. Denne nedgangen kan ha

sammenheng med Golf-krisen i begynnelsen av året, og med urolighetene i Jugoslavia. Den rekordstore arbeidsledigheten har nok også hatt en viss betydning for reiseaktiviteten blant unge.

Eksterne faktorer

En del eksterne faktorer har virket positivt inn på markedsutviklingen;

- Innenlands førte Golf-krigen sannsynligvis til en overgang fra fly til tog.
- Nedgangen i norsk og internasjonal økonomi og økt arbeidsledighet har ført til større prisbevissthet. Samtidig har det vært nedgang i bilsalget.
- Den økende miljøbevisstheten kan også spille en rolle i økt tilbøyelighet til å velge tog som transportmiddel, selv om holdningene til miljø kan synes å endres samtidig med de dårligere tidene.

Toggangen og punktlighet

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

At punktligheten har vært svakere i 1991 enn året før for enkelte produkter skyldes store anleggsarbeider både på Drammenbanen, Østfoldbanen og på strekningen Oslo-Lillehammer.

Tiltak fremover

NSB vil fortsette linjen med gunstige tilbud for dem som vil reise når det er god plass på toget.

Det skal bli enklere å bestille billetter. I 1992 blir “Postbilletten” lansert. Kunden kan bestille billett pr. telefon og få billetten hjem i postkassen. Videre vil vi forbedre vår telefonservice og gjøre det mulig for kunden å bestille billetten over sentrale telefonnumre og hente dem på hvilken som helst stasjon.

NSB vil også videreutvikle 1. klasseproduktet og servicekonseptet totalt i ekspress-togene. Dette innebærer en oppgradering av dagens tilbud for de reisende på lange strekninger.

Barnetog-konseptet blir utvidet, og settes inn på flere strekninger; Bergensbanen, Nordlandsbanen og Oslo-

	Fjerntog	IC Vestfold	IC Østfold	Lokaltog (Oslo)
1985	71	74	56	75
1986	71	77	52	69
1987	78	82	54	71
1988	81	86	73	79
1989	78	88	83	86
1990	76	83	88	85
1991	78	74	81	82



Kristiansand. Dette blir en videreføring av et oppgradert tilbud for familier, og personer som reiser sammen med barn generelt.

TogBusstilbudet skal få et større omfang slik at flere sikres viderereisegaranti og bedre korrespondanse mellom buss og tog. Det blir TogBåt på Sognefjorden og Trondheimsfjorden, med de samme fordeler og garantier som TogBussen.

Nytt togkonsept

Høsten 1992 vil NSB presentere sitt nye produkt InterCity Ekspress. Dette er en ny type tog med et helt nytt servicetilbud som primært er tilpasset forretningsreisende fra Skien, Porsgrunn, Larvik, Sandefjord og Tønsberg til Lysaker/Fornebu og Oslo, samt mellom Oslo og Göteborg. Kjøretiden blir redusert med 27 minutter mellom Skien og Oslo på dette toget på grunn av få

stopp og høyere hastighet. Fire tog settes inn som InterCity Ekspress-tog i første omgang. Fem togsett av lignende type vil settes inn i eksisterende ruter i Østlandsområdet etterhvert som de leveres. Fra ruteendringen 1. juni 1993 settes også disse inn i avganger der togenes fortrinn kan utnyttes.

NSB Gods har som oppgave å utvikle, markedsføre og produsere effektive transportløsninger til storbrukere, transportselskaper og industri- og handelsbedrifter slik at disse får styrket konkurranseevne.

Trafikktutvikling og resultat

Godstrafikk med jernbane ble i 1991 redusert med 3 prosent i forhold til 1990. Reduksjonen skyldes i hovedsak nedgangen i norsk økonomi og næringsliv generelt. Spesielt har nedgangen i skog- og landbruk, industri og bergverk resultert i mindre transporter for NSB Gods.

I konsum- og forbrukermarkedet har imidlertid Godsdivisjonen hatt en omsetningsvekst på nærmere 20 prosent. Tilsvarende har malmtrafikken på Ofot-

banen økt med 5 prosent fra 1990 til 1991.

Driftsinntektene, eksklusive offentlige tilskudd, ble på 1381 mill. kr. Det er 2 prosent lavere enn i 1990. Driftsresultatet ble på -105 mill. kr.

Transportkonseptet "NSB Kombifrakt" ble 1. februar 1991 overtatt av Linjegods. Avviklingen ga divisjonen et tap i 1991 på 20 mill. kr. Dette beløpet er inkludert i divisjonens driftsresultat.

Gjennomsnittlig årsverk ble redusert med 273 fra 1837 i 1990 til 1565 i 1991.

I samsvar med styrevedtak september 1990 ble opprusting og gjenåpning av godstrafikk på Hardangerbana utredet. Tre alternativer ble vurdert og kostnadsberegnet. Styret sluttet seg til administrasjonens vurdering, og fant ikke forretningmessig

grunnlag for å investere i nytt spor på strekningen Palmafoss–Granvin.

Personalet

I løpet av 1991 har divisjonen etablert ny ledergruppe. Nye funksjoner for personalutvikling, kvalitetssikring og informasjonsteknologi er tatt inn i ledergruppen.

Planer for kompetanseutvikling av personalet er under innkjøring, med særlig vekt på utvidet kompetanse innen logistikk og økonomistyring. I løpet av 1992 vil divisjonens markeds- og salgsapparat styrkes ved tilsetting av 20 medarbeidere.

Driftsteknikk, kvalitetssikring og EDI: Kravene til punktlighet er





Gods
(tonkilometer)



skjerpet, og oppfølgingsrutiner er etablert. Et dokumentert kvalitetssikrings-system er under etablering i terminalområdene.

Høsten 1991 startet divisjonen et prosjekt med elektronisk dataidentifikasjon (EDI) sammen med en pilotkunde. Elektronisk datautveksling mellom divisjonens og kundens EDB-systemer vil gi bedre service og kapitalstyring, effektive rutiner og bedre informasjonskvalitet. Det åpner for nye forretningsmuligheter mellom partene. Første fase, med utveksling av fraktbrev, skal etter planen være i drift fra sommeren 1992.

Det pågår et kontinuerlig arbeid med effektivisering av togrutene. Dette vil gi færre godstog med høyere kapasitetsutnyttelse. Divisjonen er

engasjert i en rekke prosjekter for videreutvikling av materiall både for effektiv omlasting og økt utnyttelse av togkapasiteten.

Internasjonalt marked

I 1991 har divisjonen styrket samarbeidet med SJ Gods. I begynnelsen av 1992 ble det ansatt en felles markedssjef for det norsk-svenske gods-markedet. Arbeidet med effektivisering og kvalitets-sikring av grenseover-skridende trafikk intensiveres som en følge av dette.

Ofofbanen resultatområde arbeider for videreutvikling av samarbeidet med jernbaneselskapene i Sverige og Finland om transporter Narvik–Russland. Ekspressogforbindelse Nordkalotten–Hamburg er under vurdering. Også her

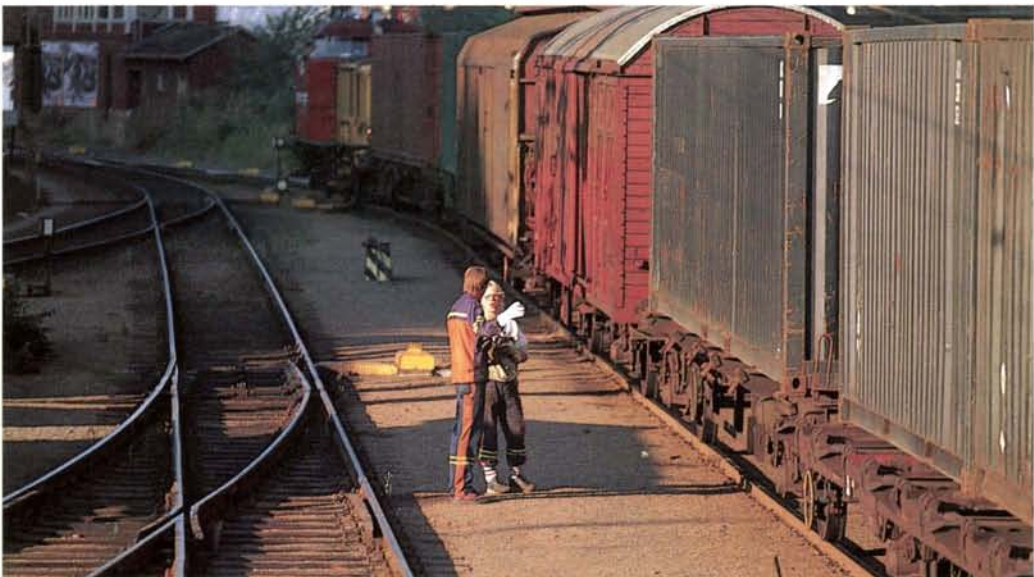
styrkes markedssiden.

Internasjonalt samarbeider divisjonen for kombinerte transporter gjennom UIRR (Union International Rail Route) og InterContainer.

Divisjonen samarbeider med Interfrigo – spesialist på isolerte vogner – og med speditører med et meget stort kontaktnett på kontinentet. Speditørenes ekspertise innen transport og internasjonal logistikk blir derved utnyttet.

Nasjonalt marked

Divisjonen opprettet fra 1992 tre koordinerende godsområder (nord, øst, vest). Områdene er direkte underlagt godsdirektøren, og skal bistå de respektive terminalområdene (tilsammen 14) med spiss-





kompetanse innen bl.a. logistikk og analyse. Opprettelse av godsområdene betyr en styrking av markeds- og salgsapparatet.

Ekspressgodsproduktet er videreutviklet og bedre tilpasset markedets behov. Bl.a. er et enkelt prissystem innført, og hente/bringe-tjenesten er utvidet i flere større byer.

Divisjonens markedsstrategi er under omlegging, og vil føre til økt satsing på

kombinerte transporter og på stor-volumkunder.

Høsten 1991 ble Alnabru Godsterminal offisielt åpnet. Terminalen er spesielt tilrettelagt for kombinerte transporter. Den er utstyrt med det mest moderne løfteutstyr og brede lastegater. Terminalen er fullt på høyde med de mest moderne terminalene i Europa. Samarbeidspartnere i transportbransjen disponerer arealer på terminalen, og bidrar til effektiv

utnyttelse av den samlede transportkapasitet. I tillegg ble Langemyr godsterminal i Kristiansand tatt i bruk.

I 1992 vil Grenlands-terminalen bli offisielt åpnet. Denne er tilrettelagt for kombinerte transporter, og ivaretar de hensyn industriområdet spesielt fordrer. Arbeidet med videreutvikling av våre terminaler for kombinerte transporter fortsetter, bl.a. i Bergen, Stavanger og Trondheim.

NSB Reisebyrå er en landsdekkende kjede og består av 40 fullservice reisebyråer som organisasjonsmessig er inndelt i 13 regioner.

NSB Reisebyrå skal produsere, markedsføre og selge konkurransedyktige reiselivstjenester for fritids- og forretningsreisende, slik at disse får dekket sitt reise- og opplevelsesbehov.

Driftsinntekter og driftskostnader

Divisjonen oppnådde i 1991 et driftsresultat på 1 mill. kroner. Driftsinntektene ble 5,3 prosent høyere enn i 1990. Med en volumvekst på 4,1 prosent, indikerer dette at kjeden har oppnådd bedre salgsbetingelser i sine leverandøravtaler.

Totalt viser kostnadene en vekst på 12,4 millioner kroner. Det utgjør 9,8 prosent og fordeler seg med ca. 6 millioner kroner på personalkostnader (+7,9 prosent) og litt over 6 millioner kroner på øvrige kostnader (+11,6 prosent). Veksten i personalkostnadene skyldes en kombinasjon av lønnsoppgjøret, at et stabilt personale har oppnådd ansiennitetsforbedringer og det faktum at de ansatte i 11 byråer oppnådde bonus etter at deres byråer kunne vise til resultater bedre enn budsjett. Det var ca. 369 tilsatte i divisjonen pr. 31.12.91. Det er tre flere enn året før.

Veksten i øvrige kostnader skyldes en kombinasjon av

budsjettert merforbruk etter flere år med nyanskaffelsesstopp, et overforbruk til konsernvedtatte formål, samt en avsetning på 1,6 millioner kroner til fremtidig delkrederefond.

Volumutvikling

Totalt økte omsetningen i kjeden med 4,1 prosent i 1991 sammenlignet med i 1990. Totalt ble omsetningen på ca. 1.380 millioner.

Omsetningsveksten er akseptabel sammenlignet med landets øvrige reisebyråkjeder, og det betyr at Golfkrigen ikke reduserte kjedens omsetning på årsbasis, som fryktet etter første halvår. Golfkrigen førte likevel til at kjedens forretningsreiseandel har økt på bekostning av ferie- og fritidstrafikken.

Investeringsprosjekter

NSB Reisebyrådivisjonen har ikke gjennomført større investeringsprosjekter i 1991.

Inntekter (Mill kr)



Markedsutviklingen

Golfkrigen i januar/februar 1991 hadde umiddelbare og dramatiske konsekvenser for reisebransjen både nasjonalt og internasjonalt.

Forretningsreisevirksomheten stoppet opp i selve krigsperioden, men kom raskt tilbake til bortimot normalt nivå.

Reisebyråbransjens feriereisesalg fikk derimot et tilbakeslag som følge av Golfkrigen. Det meste av året ble preget av dette.

For NSB Reisebyrå utgjør forretningsreisesalget ca. to tredjedeler av den totale omsetningen, og forretningsreisesalget har vist en meget positiv utvikling i 1991, hensyn tatt til de to første vanskelige "krigs"-månedene.

NSB Reisebyrå er markedsledende i betjeningen av det offentlige markedssegmentet; en posisjon NSB Reisebyrå vil arbeide meget hardt for å opprettholde, og som har gitt en unik spesialkompetanse på dette segmentets spesielle behov.

På ferie- og fritidssektoren forventer reisebyråbransjen et bedre 1992 enn 1991.

Dette bygger blant annet på de forventninger charterbransjen har til 1992. På den annen side øker floraen av spesialpriser fra flyselskapenes side til de individuelle ferie- og fritidsreisende. En slik prisnedgang gir lavere inntekter til reisebyråene uten at arbeids-



omfanget endres. Det er også forventet at flyselskapene kommer til å ta hånd om større deler av salget av slike billig-billetter selv, blant annet ved hjelp av spesialutviklede automater.

Viktige begivenheter i 1991

I 1991 var det 75 år siden NSBs reisebyråvirksomhet ble etablert, og jubileet ble markert både med en mottagelse for bransjekolleger, leverandører og kunder, samt et arrangement for alle ansatte i divisjonen.

Tiltak fremover

NSB Reisebyrå har løpende en internasjonal hotell-avtale som gir kjedens byråer tilgang til noen av markedets beste priser over hele verden. Prosedyrene for booking av plass på disse hotellene er imidlertid ikke tilstrekkelig rasjonell, og vi må komme frem til mer effektive booking-rutiner i 1992. Parallelt må NSB

Reisebyrå ha inngått avtale med en internasjonal partner som sikrer kjeden adgang til et verdensomspennende nett av reisebyråer. Det frivillige samarbeidet med Winge-kjeden fant en god form i løpet av 1991, og vil bli realisert etter de vedtatte linjer i 1992. Gjennom dette samarbeidet vil vi sammen kunne løse oppgaver mer rasjonelt enn hver for oss. Det gjelder både innenfor opplæringssektoren og på dataområdet, samtidig som vi vil kunne realisere en fellesproduksjon av produkter vi ikke har maktet å løfte hver for oss. Forhandlinger med leverandørene vil også stå meget sentralt i fellesskapet.

NSB Reisebyrå vil videreutvikle sitt allerede meget omfattende og anerkjente tilbud av tjenester til kjedens forretningskunder.

Som fullservice-byrå vil NSB Reisebyrå samtidig intensivere satsingen mot

ferie- og fritidsmarkedet, basert på leverandøravtaler og interne rutiner som sikrer lønnsomheten ved slikt arbeid.

Ytterligere forbedringer i regnskaps- og budsjett-rutiner vil iverksettes, blant annet vil debitorstyringen videreutvikles. I løpet av 1992 vil arbeidet med å vurdere neste generasjon dataverktøy startes opp.

Den vedtatte rasjonalisering av organisasjonen gjennom å dele inn kjedens byråer i 13 regioner, vil bli videreført i 1992. Likeledes vil det oppstartede kvalitetsstyrings-prosjektet kjøres videre i flere regioner og byråer i 1992. NSB Reisebyrå vil prioritere kvalitetsstyring i de nærmeste årene. Vi tror at også denne bransjen i fremtiden vil bli avkrevd kvalitetsattest for å kunne forbli leverandør til de store private og offentlige virksomhetene.

NSB Biltrafikks oppgave er å utvikle, markedsføre og produsere konkurransedyktige reise- og transporttjenester på vei.

I persontrafikken er oppgaven å dekke behovet for reise og opplevelser for arbeids-, skole-, ferie- og fritidsreisende. I godstrafikken skal transportbehovet dekkes for bedrifter og organisasjoner, slik at disse kan utøve sin næringsvirksomhet på en økonomisk og effektiv måte.

NSB Biltrafikk drives ut fra forretningsmessige kriterier for å bidra

økonomisk og markedsmessig til NSB som helhet. De interne styrings-systemene og rammevilkårene er som for et aksjeselskap.

NSB Biltrafikk er landets største transportutøver på vei, med over 900 kjøretøy og over 1.000 ansatte. Hvis en teller med bilaksjeselskaper som NSB Biltrafikk dominerer, disponeres tilsammen ca. 1500 kjøretøy og 1.800 ansatte – en stor del av landets rutebilvirksomhet. Virksomheten i aksjeselskapene inngår ikke i de etterfølgende tall, men er

omtalt i et eget avsnitt.

Inntekter og utgifter – resultat

NSB Biltrafikk hadde i 1991 et driftsresultat på 16 mill. kroner. Etter finanskostnader fremkommer et årsresultat på 11,2 mill. kroner.

Driftsinntektene steg i 1991 med 4,4 prosent til 474 mill. kroner. Inntektene fra persontrafikken steg med 7,6 prosent til 348 mill. kroner, mens godstrafikkinntektene falt med 3,7 prosent til 106 mill. kroner. Andre inntekter utgjorde i

Statistikk NSB Biltrafikk (heleid del)	1990	1991
Antall reiser (1000)	16.500	15.700
Personkm (1000)	232.500	229.400
Tonn gods (1000)	602	550
Tonnkm (1000)	49.748	44.000
Vognkm (1000)	31.509	35.500
Antall årsverk	1.111	1.095
Antall kjøretøy	926	965
Investeringer (mill.)	45,2	70,3
Avskrivninger (mill.)	41,9	44,9





Personkilometer med buss



1991 20 mill. kroner.

Driftsutgiftene steg i 1991 med 5,8 prosent til 457 mill. kroner. Personalutgiftene steg med 4,5 prosent i forhold til 1990. Øvrige driftsutgifter gikk opp med 7,4 prosent.

Refinansiering av lån utenom statsbudsjettet og lavere rente på statslån gav reduserte netto finanskostnader i 1991.

Markeds- og trafikkutviklingen

Persontrafikken sto i 1991

for vel 73 prosent av divisjonens inntekter. Inntektsveksten i 1991 skyldtes økte takster og økt godtgjørelse fra fylkeskommunene. Trafikkvolumet viste en mindre tilbakegang. Persontrafikkmarkedet falt i 1991, og selv med en viss trafikknedgang har kollektivtrafikken økt sin markedsandel.

I godstrafikken, som utgjorde vel 22 prosent av inntektene, hadde NSB Biltrafikk et vanskelig år med svikt i trafikk og lønn-

somhet. Reduserte gods-transporter på jernbane og nedgang i fiske-eksporten gav en reduksjon på ca. 12 prosent målt i tonnkm og ca. 9 prosent målt i tonn.

Investeringer

I alt ble det gjennomført investeringer på 70,3 mill. kroner i 1991, hvorav 49,8 mill. kroner ble finansiert ved opptak av lån utenom statsbudsjettet. Ca. 95 prosent av investeringene gikk med til fornying av bilmateriell. Resten gikk til

verkstedutstyr m.v.

Det ble kjøpt inn 40 busser, 13 vogntog samt diverse godsbilmateriell. Utskiftningstakten for vognparken var stort sett i tråd med divisjonens langtidsplaner.

Etter at alle eiendommer i NSB fra 01.01.91 er overført til Eiendomsdivisjonens balanse, fremstår NSB Biltrafikk regnskapsmessig som leietaker i sine drifts- og garasjeanlegg. Investeringer i eiendommer ble derfor i 1991 i hovedsak finansiert over budsjettet til NSB Eiendom. De største investeringene i 1991 var bygging av et mindre driftsanlegg i Egersund og utbedringer ved driftsanlegget i Sandnes.

Viktige begivenheter i 1991

I 1991 er det gjennomført et to-dagers servicekurs for alt

personale i divisjonen.

Kurset ble gjennomført med eget personale som instruktører.

Organiseringen av biltrafikkenhetene ble fullført i 1991 ved opprettelse av stillinger som trafikkledere, med ansvar for kjørende personale og den daglige trafikkavviklingen.

Alle i divisjonens og enhetenes ledergrupper fikk i 1991 opplæring i planleggingsverktøyet LOTS[®], og har samtidig utarbeidet planer for divisjonen og biltrafikkenhetene.

Organiseringen av bussdriften i Akershus og Hedmark ble vurdert i 1991, og fra 01.01.92 er bussdriften i Akershus samlet i en enhet med sete på Lillestrøm, mens bussdriften i Hedmark er lagt til Kongsvinger.

Virksomheten i aksjeselskapene

NSB har dominerende innflytelse i seks rutebilselskaper. Disse hadde i 1991 i sum et resultat før årsoppgjørdisposisjoner på 11 mill. kroner. Samlet omsetning var på 324 mill. kroner. Nesten 90 prosent av omsetningen knytter seg til bussdrift.

Aust-Agder Trafikkselskap A/S, som ved årsskiftet 1989/90 var nær konkurs, hadde i 1991 et godt år. Med et normalt resultat i 1992, vil selskapet derfor ha gjenvunnet hele egenkapitalen når avtalen mellom Aust-Agder fylkeskommune og NSB løper ut pr. 31.12.92. Våren 1992 vil det bli ført forhandlinger mellom avtalepartene om fremtidig eierstruktur i selskapet.





Også de øvrige selskapene hadde positive resultater i 1991.

Tiltak framover

NSB Biltrafikk skal i 1992 nå et overskudd på 15 mill. kroner. Fram til 1997 skal årsresultatet øke til 20 mill. kroner. Denne resultatutviklingen vil kreve en årlig effektivisering av driften på 3 prosent. Et viktig element i den forbindelse er økt bruk av deltidsansatte. Samtidig er det behov for å oppnå en tilnærming til de ramme-

vilkår øvrige rutebilselskaper står overfor. Dette for å kunne møte skjerpet konkurranse bl.a. ved anbud i rutebildriften.

Godstrafikken har i 1991 ikke vist en tilfredsstillende lønnsomhet. Det vil derfor i løpet av våren 1992 bli gjennomført en vurdering av divisjonens fremtidige engasjement på godssiden.

I 1992 vil det bli gjennomført et en-dags kurs for alt personale som en oppfølging til servicekurset i 1991. Videre vil det bl.a. bli

gjennomført et eget opplæringsprogram for trafikkleidere og for aspiranter til lederstillinger i divisjonen.

Organiseringen av biltrafikkvirksomheten i Buskerud, Vestfold og Telemark vil bli vurdert i løpet av 1992.

Ny avtale med Stor-Oslo Lokaltrafikk A/S for perioden fram t.o.m. 1998 skal sluttforhandles våren 1992.

I erkjennelsen av at kjørevegens kvalitet er fundamentet for presis og rask togfremføring skal Banedisjonen på en effektiv måte drive, fornye og utvikle kjøreveien for å bidra til dekning av kundenes behov for moderne jernbanetransport.

Mål for arbeidet

Ved den løpende drift og fornyelse skal aktiviteten på de eksisterende anlegg ivaretas. Sikkerheten skal opprettholdes på dagens høye nivå, og vi har utarbeidet planer for å redusere antall feil i de tekniske anleggene.

Videre utvikling av jernbanens kjørevei er imidlertid viktig for å effektivisere norsk samferdsel. Dette er bl.a. nødvendig for å møte de økte krav fra et mer åpent Europa.

For å kunne møte disse krav må investeringsnivået

økes betydelig. Dette vil både gi en nødvendig forbedring av kapasiteten på eksisterende strekninger og muligheten til utbygging av nettet.

Viktige utviklingstiltak vil bl.a. være utbygging til høyhastighet med dobbeltspor til svenskegrensen, dobbeltspor på de øvrige IC-strekningene rundt Oslo og bygging av parsellise dobbeltspor på andre hovedstrekninger. Flere steder er traséen så umoderne at større linjeomlegninger må gjennomføres dersom jernbanen skal fremstå som et tidsmessig transportmiddel. For persontrafikken vil dette gi kortere kjøretider og økt kapasitet. For godstrafikken får man i tillegg forbedring av forholdet mellom nytte- og hastighet.

Alle større infrastrukturprosjekter tar imidlertid lang

tid, både når det gjelder planlegging, behandling og selve anleggsarbeidet. Det vil derfor gå noen år før vi ser effektene av en økt satsing på dette området.

Resultatene kan imidlertid bli synlige før år 2000 hvis Norsk Jernbaneplan legger opp til en offensiv satsing.

De største utbyggingstiltakene i de nærmeste årene blir fullføring av dobbeltsporet på strekningen Ski-Moss, Finsetunnelen og byggetrinn 3 på Alnabru i Oslo.

Investeringsprosjekter i 1991

- Arbeidet med bygging av Finsetunnelen som ble startet i 1990, er videreført i 1991. Prosjektet fullføres i 1993. Arbeidet fortsetter med bygging av spor, strømforsyning og signalanlegg i 1992 og begynnelsen av 1993.
- Arbeidet på dobbeltsporet





Banenettet
(km)



Ski-Moss er videreført etter vedtatte planer.

- Fjernstyring av signalanlegg (CTC) er under utbygging på strekningen Oslo-Asker og er i 1991 også tatt i bruk på strekningen Elverum-Tynset.
- Automatisk togstopp (ATS) er tatt i bruk på Oslo-Lysaker og Larvik-Nordagutu. Dessuten er Trondheim-Grong påbegynt i 1991.
- OL-prosjektet er startet opp i 1991.

Ekstraordinære infrastrukturtiltak

Stortinget bevilget sommeren 1991 midler til ekstraordinær sporfornyelse på Rauma-banen (10 mill. kroner), utbygginger av kryssingsspor m.v. på en rekke baner for å fjerne flaskehalser (19 mill. kroner) og til planlegging av større fremtidige utbyggings-tiltak (15 mill. kroner). Dette inngikk i Regjeringens sysselsettingstiltak.

Planlegging av videre utvikling av kjøreveien

NSB har startet plan-utredning og hovedplan- legging av en rekke pro- sjekter, spesielt i forbindelse med Østfold-, Vestfold-, Dovre- og Bergensbanen.

Ressursinnsatsen i 1991

Samlet beløp i 1991 til invester- ingsformål var 553 mill. kroner og det ble nyttet 1413 mill. kroner til drift og fornyelse.

NSB Eiendom skal bidra til at konsernet produserer konkurransedyktige reise- og transporttjenester gjennom utvikling og forvaltning av NSBs eiendomsmasse.

En effektiv forvaltning, drift og utnyttelse av eiendommens utviklingspotensiale representerer en betydelig verdiskapning som vil styrke konsernet markedsmessig og finansielt. NSB Eiendom skal derfor være konsernets kompetansesenter innen eiendomsdrift og utvikling, se utviklingsmuligheter innen eiendoms-massen og stille krav til seg selv og resten av NSB for å sikre en effektiv og forretningsmessig bruk av grunn og bygninger.

Divisjonens oppgaver består i administrasjon, drift og vedlikehold av eiendoms-massen. Salg, kjøp, rehabilitering og utvikling av eiendommene er også divisjonens ansvar. Totalt forvalter NSB Eiendom 155.000 dekar grunn og 1,1 mill. kvadratmeter bygningsmasse fordelt på 3.100 bygninger. Ved utgangen av 1991 hadde NSB Eiendom 199 fast ansatte mot 193 i 1990.

Resultat

Totale leieinntekter i 1991 utgjorde 323 mill. kroner mot 273 mill. kroner i 1990. Av inntektene utgjorde 106 mill. kroner eller 33 prosent inntekter fra leietakere utenfor NSB. Dette er en økning på 17 mill. kroner.

Driftsresultatet, eksklusive salg av eiendeler, ble 116 mill. kroner mot 114 mill. kroner i 1990.

Etter finanskostnader viste divisjonen et årsresultat på 96 mill. kroner. Det er 29 mill. kroner høyere enn året før. I resultatet inngår salg av eiendom med en gevinst på 67 mill. kroner mot 25 mill. kroner i 1990.

I forhold til fjoråret økte driftskostnadene med 45 mill. kroner. Økningen skyldes blant annet løft i vedlikeholdsarbeidene ved stasjonene og omfattende overflytting av kontorfunksjoner. Rente- og avskrivningskostnader er også økt, da både avskrivningsregler og grunnlag for rentetabulering på konsernets gjeld til Staten er endret.

Det er salget av Jernbaneskolen på Blindern og salg av grunn i Osloområdet som

i særlig grad bidro til salgsgevinsten for 1991. I slutten av året ble det dessuten sluttet avtale om salg av det gamle hovedkontoret i Storgata 33 med resultatmessig virkning i 1992.

Aktiviteter og utvikling i 1991

I tillegg til ordinær byggforvaltning og eiendomsutvikling arbeidet divisjonen med innføring av markedsbaserte husleier overfor øvrige divisjoner i NSB og la grunnlag for økt fokusering på mer effektiv drift og vedlikehold av konsernets eiendoms-masse. Overflødige bygg og tomter ble realisert gjennom salg eller utleie. Divisjonen sto videre for overflyttingen av konsernets hovedkontor til Prinsensgate 7-9.

NSB Eiendom arbeidet i 1991 aktivt med virksomhetsplaner og søkte å heve den generelle økonomikompentansen i divisjonens driftsenheter.

Stasjonsutvikling

I henhold til stasjonsutviklingsprogrammet for NSB Persontrafikk, og i samarbeid med Jærkommunene, ble en rekke stasjoner på Sørlandsbanen oppgradert til en mer kundevennlig stil. Dette gjelder blant annet stasjonene i Bryne, Egersund, Nærbø og Stavanger. Drammen stasjon er ferdig ombygd, mens Skien og Porsgrunn stasjon ventes ferdig i 1992.

Ombyggingen på Bergen

Resultat etter finanskostnader (mill. kr.)





stasjon videreføres i 1992. Ekspedisjonslokalene har vært gjenstand for en vesentlig oppgradering, og forholdene for de reisende og ansatte er bedret.

Lillehammer stasjon ventes ferdig ombygget til en moderne og kundevennlig skysstasjon sommeren 1992, i god tid til å betjene økt trafikk også i perioden før OL-arrangementet. Skysstasjonen vil fremstå som et knutepunkt for distriktets kommunikasjonsmidler.

I 1991 ble tre nye og mer rasjonelle godsterminaler ferdigstilt. Dette vil bidra til å styrke NSB Gods evne til effektiv godshåndtering. Terminalene er Alnabru godsterminal, Langemyr godsterminal og Grenland godssenter.

Hovemoen godsterminal på Lillehammer ventes ferdig i løpet av 1992. Flyttingen av denne terminalen ut fra byen var en forutsetning for å oppgradere Lillehammer stasjon.

Fremtidig utvikling

Fra 1992 innføres markedsbaserte internpriser i NSB. Det vil gi bedre utnyttelse av konsernets eiendomsmasse, slik at overflødige bygg og grunn kan selges eller leies ut på det åpne marked.

Sandvika stasjon prosjekteres videre slik at byggstart kan finne sted i løpet av sommeren 1992. Stasjonene i Fredrikstad og Tønsberg prosjekteres med sikte på byggstart noe senere i året.

NSB Eiendom vil arbeide videre for mer effektiv drift og vedlikehold av eiendomsmassen for på den måten å styrke konsernets økonomi.

Det vil også stilles store krav til identifisering og realisering av nye forretningsmuligheter. Eiendomsmassens gunstige beliggenhet er imidlertid et konkurransefortrinn for NSB Eiendom. Satsing på stasjonsutvikling vil kunne gi økt attraktivitet for næringslokaler ved eller

på stasjonene.

Krisen innenfor finansnæringen, vedvarende høyt rentenivå og høy arbeidsledighet har presset prisene når det gjelder nybygging, salg og utleie av eiendommer. Selv om tiden ikke er gunstig for realisering av mange av de mulige utviklingsprosjektene, vil arbeidet med foredling av eiendommene ved utarbeidelse av planer fortsette. En aktiv holdning til tettstedsutvikling og et nært samarbeid med kommunale organer skal sikre fordeler både for samfunnet og jernbanen.

Til tross for lave priser venter NSB Eiendom et tilfredsstillende resultat fra utleie av de deler av eiendomsmassen konsernet ikke bruker i sin primære virksomhet. Resultatveksten vil imidlertid avta fordi leieprisutviklingen er svak, og det vil ta lenger tid å klargjøre flere eiendommer til leie utenfor NSB.

Materielldivisjonen er fra 1.1.1992 en del av den nye Servicedivisjonen. I 1991 omfattet divisjonen NSBs verksteder, samt felles innkjøpsfunksjoner og teknisk utviklingsfunksjon. Hovedoppgaven har vært å yte konkurransedyktige verksteds- og innkjøpstjenester, og å ivareta NSBs tekniske kompetanse på rullende materiell.

Resultat

Omsetningen i 1991 ble 534 mill. kroner mot 674 mill. kroner i 1990. Størrelsene er ikke sammenlignbare da endel vedlikeholdsoppgaver ble overført til Persontrafikkdivisjonen fra 1.1.1991.

Oppgaver

I 1991 har arbeidet med diverse mindre ombygginger og moderniseringer fortsatt. Blant annet bygget verkstedene om to personvogner til barne-/familievogner, og moderniseringen av eldre sovevogner fortsatte.

I løpet av 1991 ble det klart at det forelå behov for å utbedre våre eldste lokaltogsett av 69-typen. Disse nærmet seg sin opprinnelig stipulerte levealder, og undersøkelser konkluderte med behov for utbedring av elektriske kabler og sprekkdannelser i løpet av 1992. Situasjonen ble ikke vurdert som kritisk, men den ble dramatisk endret etter brann i et motorvognsett 2. januar 1992 og to brann-tilløp umiddelbart etterpå. Disse hendelsene ble sett i sammenheng med en tidligere brann i et tomt togsett sommeren 1991, og av sikkerhetsgrunner ble umiddelbart 13 togsett tatt ut av trafikk, samtidig som reparasjonsarbeidet ble maksimalt forsert.

Materiell

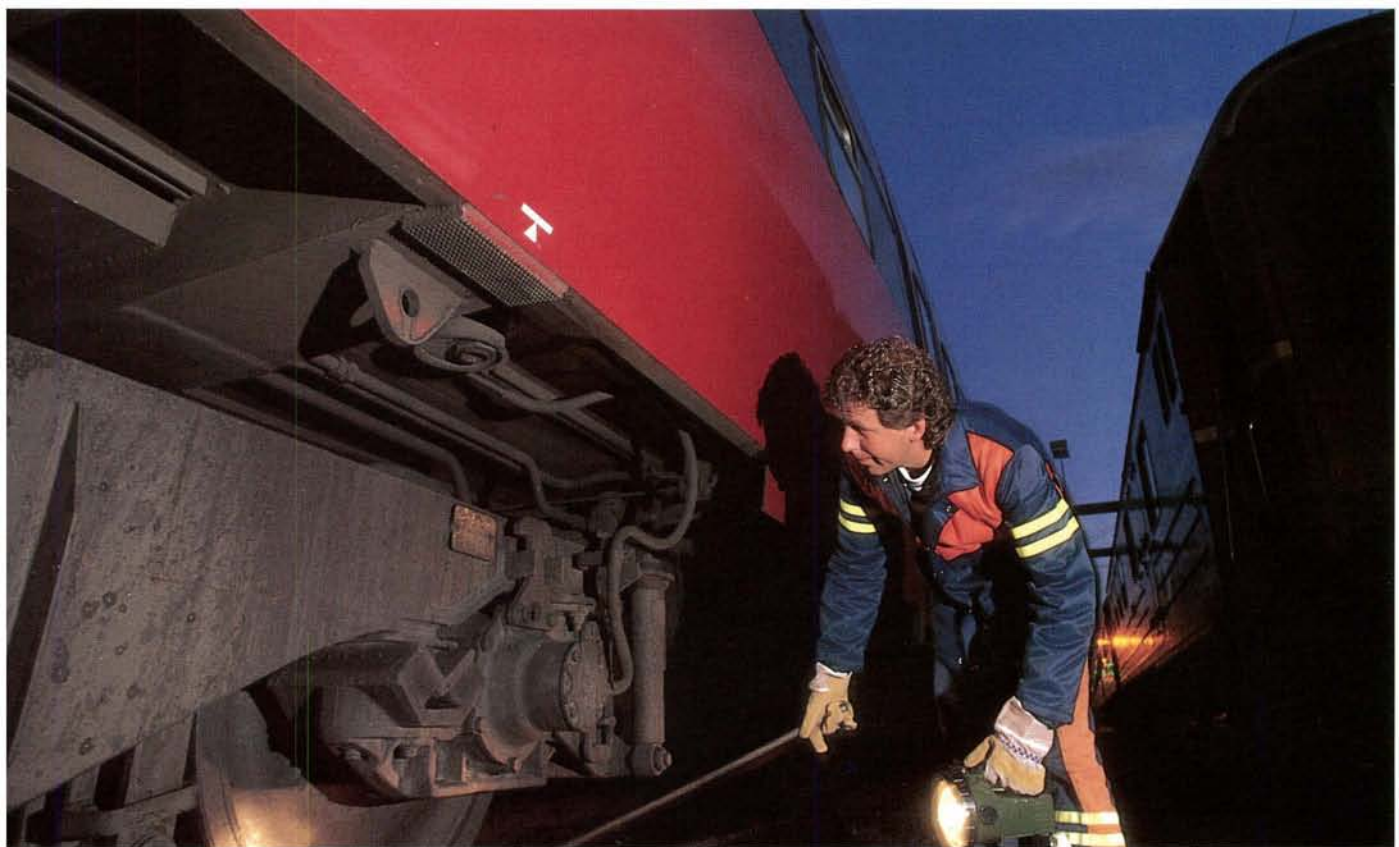
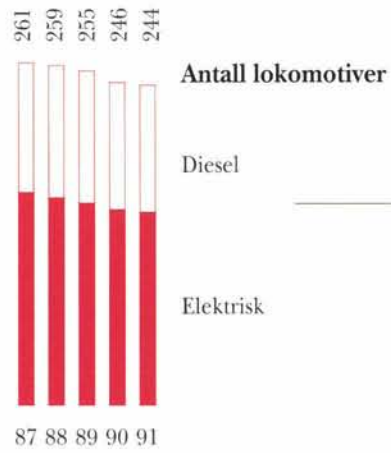
Divisjonen har påbegynt arbeidet med en samlet materiellstrategi for trekraftmateriell, basert på hensynet til punktlighet og høy grad av driftstilgjengelighet. Situa-

sjonen i dag er at store deler av lokomotivparken er 30 år eller eldre, med lav driftsstabilitet og høye drifts- og vedlikeholdskostnader som resultat. I denne forbindelse vedtok Styret i januar 1992 at NSB skal investere i inntil 10 nye diesellokomotiver. De nye lokomotivene antas å bli levert fra årsskiftet 1993/94, og skal erstatte lokomotiver som er ca. 40 år gamle. NSB har videre satt i gang arbeidet med ny kongevogn som blir ferdig i 1992.

Effektivisering

I 1991 ble kostnadsnivået og effektiviteten i verkstedene fokusert. Analyser viser at det er betydelig potensiale for effektivitetsforbedringer, og aktiviteter er igangsatt på prioriterte forbedringsområder. Et av de viktigste virkemidlene for å oppnå bedre effektivitet er investeringer for modernisering av verkstedene. Et investeringsprogram ble





vedtatt i NSBs styre i oktober 1991 på basis av tidligere vedtak om en overordnet arbeidsdeling mellom verkstedene Sundland og Grorud. Kostnadsrammen er på 240 mill. kroner, og programmet forventes å være fullført i 1993.

Lagerstyringen har også vært fokusert i 1991, og nye rutiner for styring og kontroll av lagerbeholdningene er under innføring med redusert kapitalbinding som mål. Moderne informasjonsteknologi tas i bruk for et omfattende informasjonssystem for rullende materiell, spesielt rettet mot material-

og produksjonsstyring. Dette systemet forventes å bli tatt i bruk sommeren 1992.

Organisasjon

I løpet av 1991 er det etablert ny ledergruppe i divisjonen, hvor innkjøp, personal og økonomi er etablert som nye, sentrale funksjoner.

I desember 1991 vedtok NSBs styre å etablere Service-divisjonen fra 1. januar 1992. Servicedivisjonen omfatter Materielldivisjonen sammen med driftsrettete funksjoner fra Persontrafikkdivisjonen, slik at alle funksjoner knyttet til vedlikehold og drift av tog samles i ett produksjonsmiljø.

Den nye divisjonen vil få i underkant av 4.500 ansatte.

Miljø

I løpet av 1991 har det blitt avdekket at enkelte gamle tankanlegg gjennom lang tid har forårsaket utslipp av diesellolje. Enkelte av disse gamle anleggene har hatt mindre, usynlige lekkasjer gjennom lang tid. Særlig har det vært problemer med et anlegg på Marienborg i Trondheim. NSB har nå satt i gang et arbeid for å kontrollere samtlige anlegg og utbedre feil, samtidig som man forsøker å redusere skadene fra tidligere lekkasjer.

I 1991 ble det utført 13 429 årsverk i NSB. Det er 522 mindre enn i 1990.

Pr. 31.12.1991 var det 12 879 fast tilsatte i aktiv tjeneste ved bedriften, fordelt på 10 984 menn og 1895 kvinner.

Avgangen i 1991 var 679 arbeidstakere, hvorav 163 gikk av med spesiell førtidspensjon.

Det begynte totalt 114 nye medarbeidere i 1991, hvorav 37 kvinner. Søkertilgangen til ledige stillinger var gjennomgående god.

Utvikling i personalet de siste fem årene

I 1986 ble det utført 15 788 årsverk. I denne 5-års perioden er antall årsverk redusert med 2 359. Dette tilsvarer en reduksjon på ca. 15 prosent i forhold til forbruket i 1987.

Overtallighet

I 1991 vil tilbud om spesiell

førtidspensjon bli gitt til 600 arbeidstakere. Det antas at ca. 160 personer vil benytte seg av dette tilbudet.

Med tillegg av ordinær avgang på ca. 500 personer, vil total avgang kunne bli ca. 660 arbeidstakere.

For å sikre en riktig dimensjonering av bemanningen, ble det i 1991 opprettet et personalsenter i NSB. Personalsenteret har ansvar for at midlertidig fristilte medarbeidere får tilført ny kompetanse, slik at de kan dekke fremtidige rekrutteringsbehov. Personalsenteret driver også intern formidling av arbeidskraft.

Opplæring og lederutvikling

For å styrke ledernes kompetanse i delegering og oppfølging og kvalitetssikre sammenhengen mellom plan og budsjett, ble det i 1991 iverksatt et leder-

utviklingsprogram med grunnlag i en felles planmetodikk for konsernet. Bortimot 1000 ledere har gjennomgått opplegget og arbeider etter den nye metodikken. Det er utdannet 31 konsulenter som skal videreføre og følge opp utviklingsprogrammet i egen regi.

Planprosessen har ledet til en gradvis høyere kvalitet på personalplanene. På bakgrunn av oversikten over fremtidig kompetanse og dimensjoneringsbehov, er det tatt initiativ til å etablere et nytt opplegg for Jernbaneskolen. Hovedfilosofien i opplæringspolitikken er at medarbeidernes kompetanse skal være satt sammen slik at kundenes forventninger raskt kan omsettes i tjenester av riktig kvalitet. Det legges også til grunn at opplæringen, så langt det er mulig, skal gi formell kompetanse.





Likestilling

Ved utgangen av 1991 var det 1895 fast ansatte kvinner i NSB. Andelen kvinner har økt fra 14,2 prosent til 14,7 prosent i 1991. Av de 114 nye medarbeidere i 1991 var 37 kvinner. Antallet kvinner i høyere stillinger er fortsatt lavt. Av ansatte med lønns-trinn 22 og høyere på A-lønns-tabellen var 17 av 231 kvinner. Syv av disse kvinnene ble rekruttert til NSB i 1991.

Arbeidsmiljø

I 1991 er sju diesel-lokomotiver støyisolert og det er lagt opp driftsplan for støyisolering av ytterligere 8 i 1992. Syv nye lastetraktorer er anskaffet og 10 gamle er støyisolert.

Det er foretatt en yrkes-hygienisk og ergonomisk undersøkelse av sveise-arbeidsplasser kombinert med en kartlegging av helse-

tilstanden hos sveisere på verkstedene Grorud, Sundland og Marienborg.

Som ledd i innføring av internkontroll, har bedriftshelsetjenesten endret rutinene fra individuelle, aldersselektive helsekontroller til avdelingsvis gjennomgang av arbeidsmiljø og helse.

På bedriftshelsekontorene har det i løpet av året vært 285 samtaler med tilsatte som har vært utsatt for større psykiske belastninger i forbindelse med alvorlige uhell eller vold.

Det er utarbeidet register over alle asbesteksponeerte arbeidstakere som har vært tilsatt i bedriften siden 1977, og det er laget nye retningslinjer for kjemisk vegetasjonskontroll.

Arbeidet med å få til et sentralt kartotek for kjemiske/tekniske stoffer er satt igang.

NSB har deltatt i Syke-

fraværsprosjektet som er igangsatt i samarbeid mellom Staten, NHO og LO. En styringsgruppe har utarbeidet et diskusjonsopplegg som kan brukes i arbeide med å redusere sykefraværet i den enkelte avdeling. I første omgang har vekten vært lagt på å identifisere sykdomsfremkallende faktorer i arbeidsmiljøet. Sykefraværet var i 1991 17,1 dager pr. tilsatt. Dette svarer til 7,6 prosent. I 1990 var tallet 8,2 prosent. Konsernplanen har målsatt 7,0 prosent sykefravær i 1992.



For NSB, 1991 has been a year of comprehensive internal change. The organizational structure, financial steering and reporting systems, and processes for planning and management by objectives have all been reorganized.

In the course of the year we have acquired a firm foundation for our work on the coming Railway Plan. Our efforts underline the need for substantial cost effectiveness throughout NSB, and for the improvement of competence in marketing and logistics.

Faced with loss of competitiveness and market shares in the 1980s, and impending integration with Europe, NSB must make far-reaching adjustments to meet the demands of a deregulated transport market. Railways throughout Europe will be integrated in this competitive market, and transport demand will increase as a consequence of European integration.

NSB is well qualified to hold its own in this market, provided we are accorded the same basic conditions as our competitors. In order to regain market shares in a period of temporary stagnation, however, NSB's expenses must be substantially reduced. These relatively heavy expenses are to a great extent ascribable to old and worn rolling stock and equipment.

Maintenance expenses for our locomotives, for example, are twice as high as in Sweden. This is not because our wage costs are particularly high, but because the average age of our locomotives is nearly twice as high as in Sweden. This naturally necessitates extra capacity in our relatively old-fashioned workshops.

If NSB is to be transferred into an efficient transport organization and enabled to operate profitably by the turn of the century, debt remission and refinancing of the traffic sector in line with the European railway administrations must be ensured.

Today, NSB is wholly financed by loans, and as a result its debt to the Government represents an ever-increasing problem. By the end of the 1990s interest costs alone will approach NOK 100 million per annum.

In the next 10-15 years our Scandinavian neighbours will be investing nearly NOK 100 billion in new equipment and permanent way improvements. These capital investments demonstrate that the authorities accord the railways high priority as the carriers of the future.

Norwegian transport costs are far too high, and the transport systems must be integrated, effectiveness and

tailored to the needs of the market. NSB has hopes that the Storting when it considers the Railway Plan in the coming spring session, will decide upon vigorous modernization of NSB, in line with the plans adopted by our Nordic neighbours.

The signals given in the form of extra investments in 1991 and 1992, the backlog of replacements which has accumulated over a period of many years, and the will of the NSB organization to assume responsibility for its own development, give reason to view with optimism the Storting's handling of the coming Railway Plan. Covering the planning period 1994-97, this Railway Plan will comprise perspectives towards the year 2010 - 20. Given an efficient permanent way system, NSB's traffic sector will make a substantial contribution to the competitiveness of industry and the Norwegian community through dependable and efficient transport services.

Kristian Rambjør
Director General

Directors' Report

For accounting purposes, NSB is split into a Traffic Sector and a Permanent Way Sector. Travel agency and road transport business are separate profit centres within NSB's Traffic Sector.

NSB did not achieve its budget objectives in 1991. The deficit amounted to NOK 132 million before financial items, as compared with a profit of NOK 268 million in 1990. The impairment of result reflects a shortfall of revenue, primarily in the Goods Division. Personnel costs and costs of supplies increased less than budgeted.

Total operating revenues, including public pur-

chase of services, amounted to NOK 4,700 million or 6.9 percent more than in the preceding year. Operating costs increased by 17.0 percent to NOK 4,832 million.

Capital costs, i.e. depreciation and finance costs, declined by NOK 32 million to NOK 563 million.

NSB is changing over gradually to the employment of commercial principles of accounting and this is substantially the basis for the Annual Report for 1991. It is intended to implement the transition in full with effect from 1 January 1993. The national accounts are reported in accordance with special principles which in

certain cases differ from those applied in the Annual Report. Reconciliation of the Annual Report and the national accounts is described in a note to the financial statement.

At the end of 1991, on the basis of the principles applied in the Annual Report, NSB is wholly financed by loans, and its debt to the government amounted to an estimated NOK 3.5 billion.

Special expenses in 1991

In 1991, NSB found it necessary to expense substantial amounts which are classified in the income statement as "Purchase of





goods and services etc.". Of these expenses, the sum of NOK 110 million relates to excessive recording of revenues in previous years, whereas NOK 50 million represents obsolete inventories.

Certain losses were discovered after the engagement of a firm of auditors to examine NSB's balance sheet items. This examination revealed that we have suffered for several years from weak internal checking and deficient reconciliation routines. In 1991, the board has placed great emphasis upon the improvement of these checks. The board also intends to review the auditing system; in this connection measures have already been taken to improve internal auditing.

In accordance with prudent accounting practice, NSB has charged NOK 140 million to the operating result for the year to cover repair of fractures and replacement of cables in the oldest electric motor coach units of type 69. For safety reasons, thirteen of these coaches were withdrawn from traffic in 1992.

The above mentioned costs have not been included in the national accounts for 1991.

Capital expenditure

Total capital expenditure in

1991 was NOK 1237 million, 54 percent more than in the preceding year. Of this expenditure, NOK 684 million referred to the Traffic Sector and NOK 553 million to the Permanent Way Sector. Capital expenditure on permanent way increased by 65 percent as compared with the preceding year, owing to extraordinary employment programmes.

Improved progress of permanent way projects

The doubling of track between Ski and Moss is the largest individual item on the permanent way capital expenditure budget. The rate of progress has increased, and the project will be completed as far as Sandbukta in 1995.

The Finse tunnel is another heavy item on the capital expenditure budget. The tunnel was broken through on 30 January 1992. It will be opened for traffic in the spring of 1993.

In 1991, the board decided upon the alignment for a railway link to the new main international airport at Gardermoen. The directors emphasized the importance of opening the rail link simultaneously with the inauguration of the planned airport.

Passenger traffic continues to increase

Passenger traffic continued

to increase in 1991. The number of passengers travelling by InterCity and long distance trains rose by a total of 4.3 percent. The largest increase was reported on the InterCity service between Oslo and Lillehammer (19.3 percent).

In all, passenger traffic revenues amounted to NOK 1529 million. This is NOK 100 million more than in the preceding year. The Passenger Traffic Division achieved an operating result of NOK 125 million.

Punctuality of trains in 1991 was slightly inferior to the preceding year. This is ascribable to permanent way work on the Drammen line, the Østfold line and the Dovre line - in addition to which we are now approaching the capacity limit of the infrastructure in the East Norway Region.

In the course of 1991, the Division has worked out a new concept for substantial upgrading of local traffic on the Jæren line. This was put into effect from 1 January 1992. Newer train sets have been introduced, stations have been upgraded and timetables have been improved with more trains and considerable reductions of travel time. The first passenger counts after the introduction of the new concept indicate a traffic increase of about 60 percent.



The board has resolved that NSB is to participate in a management company for public transport in the county of Sør-Rogaland.

The board has also resolved to enter into formal cooperation with a planned new company to be formed for the coordination of public transport in Oslo and the county of Akershus.

In the course of 1991, NSB renegotiated its stations agreement with Narvesen, the bookstall and catering organization, which governs cooperation between the two enterprises at NSB's station premises.

The Goods Division - working towards break-even in 1994

In 1991, NSB's Goods Division has worked to establish a cost level which will allow it to achieve profitability in the long

term. Management, marketing and operations organizations have been adapted to the agreed strategy and activity targets. The full effects of these measures will be seen in 1993 and to some extent in 1992.

Total revenues in 1991 amounted to NOK 1455 million, whereof external revenues 1338 million, an increase of 2 percent over 1990. This result was achieved despite the winding up of KombiFrakt and a general decline in the forestry, mining and industrial markets. These represent three-quarters of the Division's revenues.

The operating result for 1991 was a deficit of NOK 105 million, which includes a loss of NOK 20 million in connection with the winding up of KombiFrakt. In addition, about NOK 90

million relates to discovered losses from previous years.

Ore traffic on the Ofoten line increased by 5 percent as compared with 1990. In the course of 1991 the board has been informed of future plans for the ore line, and of the demands of the mining company LKAB in connection with the operation of the line.

The board decided in 1991 that it would not be commercially profitable to reopen the Hardanger line for goods traffic.

The board has been kept continuously informed of efforts to establish a new rail ferry link to Denmark. The board resolved that any engagement by NSB in a ferry line would have to be on a purely commercial basis. In February 1992 NSB and DSB withdrew from work on the establishment of a rail ferry link from



Brevik, because this link would not be profitable owing to insufficient traffic volume.

NSB increased its engagement in the development of Linjegods A/S in 1991. The board recommended that Linjegods A/S' share capital should not be increased until a study has been made of the structure and competitive situation of goods transport in Norway. In connection with the increase of the share capital of Transportinvest A/S, the board resolved to subscribe NOK 5 million.

Favourable development of travel agency and road transport business

NSB Biltrafikk (NSB's road transport company) reported an operating result of NOK 16 million in 1991. This is about NOK 1.5 million more

than in the preceding year. Operating revenues amount to NOK 474 million, 4.5 percent more than in 1990. Of this total, passenger traffic revenue amounted to NOK 348 million, goods revenue to NOK 106 million and other revenues to NOK 20 million.

The Travel Agency Division's operating result was NOK 1 million and the result for the year was NOK 5.4 million as compared with NOK 7.6 million in the preceding year. Sales in the chain increased by 4.1 percent to NOK 1380 million. This indicates that the loss of revenue occasioned by the Gulf War in the first half of the year was more than compensated during the second half.

New head office

Much of NSB's head office staff moved in August 1991

to new premises at Prinsengate 7-9. The rest of the head office staff will move to Tollbugata in the spring of 1992. The old head office at Storgaten 33 has been sold to Investa, but the sale will not figure in the accounts until 1992.

The Railway School premises at Blindernveien were sold in 1991 to the University in Oslo. In all, sale of properties by the Property Division brought a total gain of NOK 67 million in 1991. Gain on sale of properties in 1990 amounted to NOK 26 million.

Modernization of workshops

In 1991, the board adopted a comprehensive modernization programme for NSB's workshops and an appurtenant investment plan. Work on the project continues and will be





developed in detail in the course of 1992.

NSB is making purposeful efforts to transfer as much work as possible to its own workshops. The extensive improvement work on NSB's oldest electric motor coaches of type 69 is one of the jobs that will be undertaken by the railway's own shops. This will occupy a substantial proportion of the unused capacity of our workshops.

Outline conditions and organization

In 1991 as in previous years, relations with the government remained a crucial question for NSB. The board has been particularly concerned with the delineation of boundaries between the fields of responsibility of NSB and the Ministry of Communications. New

instructions for NSB were adopted, giving increased freedom in certain areas.

In 1991 the board has submitted its opinion on the proposed Government Enterprise Act and the recommendations of the Management Reform Committee. The board has considered the new salary system for senior government personnel and has asked that this be put into effect for NSB as soon as possible.

As part of the consolidation strategy adopted in December 1990, certain changes were made in NSB's internal organization as from January 1992. A new Service Division has been established. This comprises the previous Materials Division and the operational functions of the Passenger Traffic Division.

Certain other changes have also been made in the

central staffs and within the divisions.

Environmental strategy

The environmental strategy adopted by the board in 1991 is to form the basis for NSB's work in connection with the external environment and is to help to make NSB a pro-environment enterprise in the course of the 1990s. The external environment has thus been emphasized and defined as an area of concentration, with an independent place in the organization through the formation of a strategy and environment department. Extensive charting of the environment has commenced.

NSB has concluded a cooperation agreement with Friends of the Earth - Norway. Under the terms of this agreement, NSB will have access to the competence of Friends of



the Earth in the environment sector.

Reduction of personnel continues

At 31 December 1991 NSB had 12,879 regular employees in active service. Of these, 10,984 were men and 1,895 women. A total of 679 employees left in 1991, whereof 163 on special early retirement schemes.

The total number of man-years worked in 1991 was 13,429. This represents a reduction of 522 since 1990.

In 1991, NSB set up a special personnel centre. The objective of this personnel centre is to contribute to the re-training of employees from areas of redundancy to areas where more personnel are required.

Working environment

Systematic efforts to improve the working environment have continued in 1991.

NSB has participated in the Sick Leave Project which has been set up by the government, the Confederation of Norwegian Business and Industry and the Norwegian Federation of Trades Unions. In the first instance, the project aims to identify disease-producing factors in the working environment. Absence due to sickness in NSB in 1991 was 7.6 percent as compared with 8.2 percent in the preceding year.

Board meetings

The board held 13 meetings during 1991, and made inspection visits to Narvik and Kristiansand, Grenland and Vestfold.

Outlook for the future

In 1991 the board adopted a new Group Plan for NSB. This Group Plan forms the point of departure for the work now in progress on the Norwegian Railway Plan 1994-97. The board sees it as important that the Railway Plan should be innovative and enterprising, a document that will win the confidence of the Storting and thus enable NSB to implement a comprehensive and highly necessary modernization programme. This will demand a substantial increase of capital expenditure.

On the infrastructure side we face great challenges. Upgrading of the Østfold Line to the standard of a modern high-speed link between Norway and the Nordic and European high-speed railway network, will have priority in the coming Railway Plan period. The same applies to the Oslo-Bergen where modernization work continues. A topical planning project in this connection is the shortening of the line by building a link through the Ringerike district.

NSB has taken the initiative to prepare a recommendation on its

equity capital situation, for discussion by the Ministry and the Storting. To NSB, debt remission and refinancing are essential for the development of a sound financial structure, so that an increasing proportion of traffic sector investments can be financed from earnings.

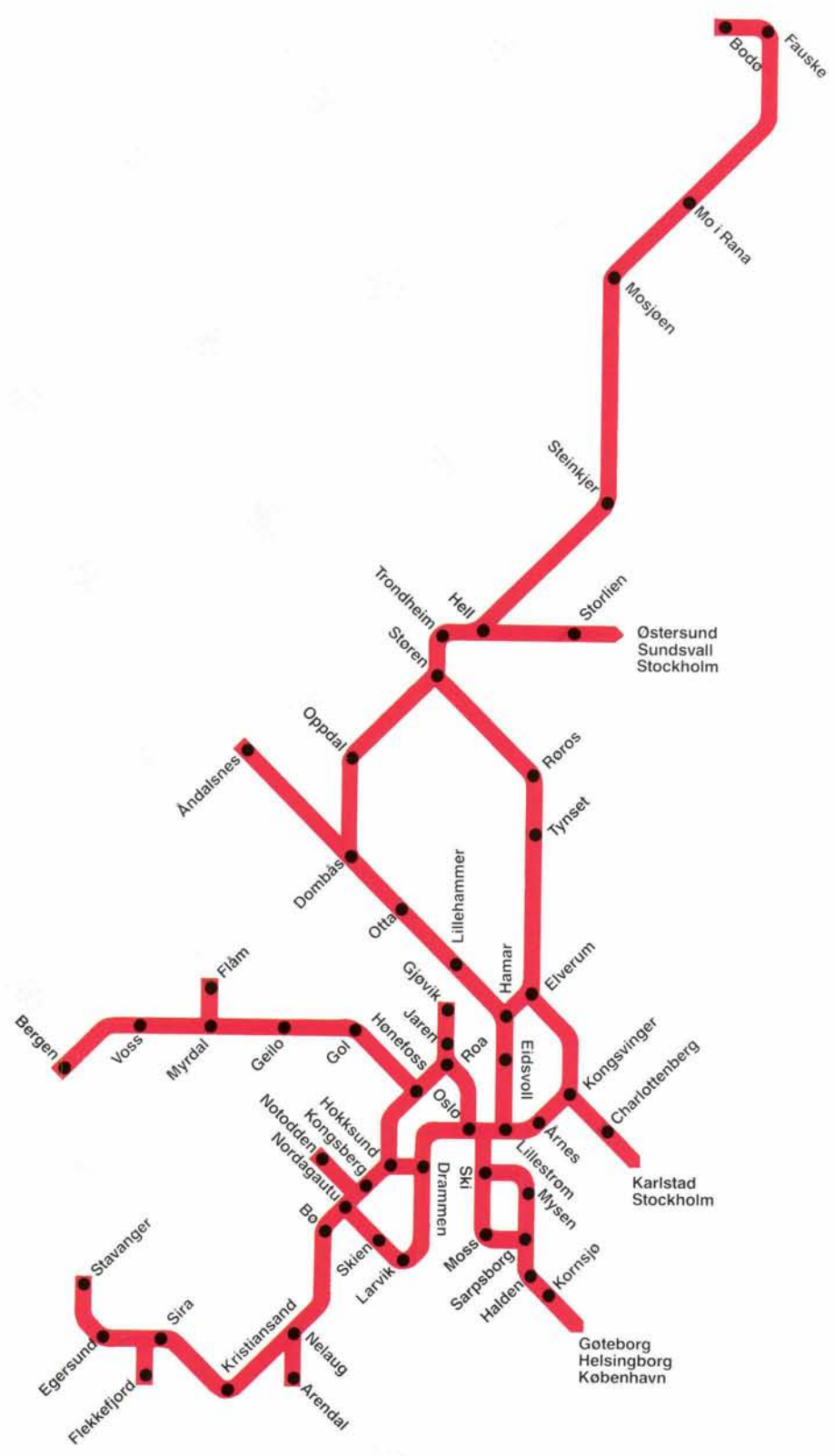
Other basic conditions also demand attention. These include the charges paid by goods traffic for the use of the permanent way, and the prices of electricity, for which NSB pays an average price more than three times as high as that paid by other major consumers.

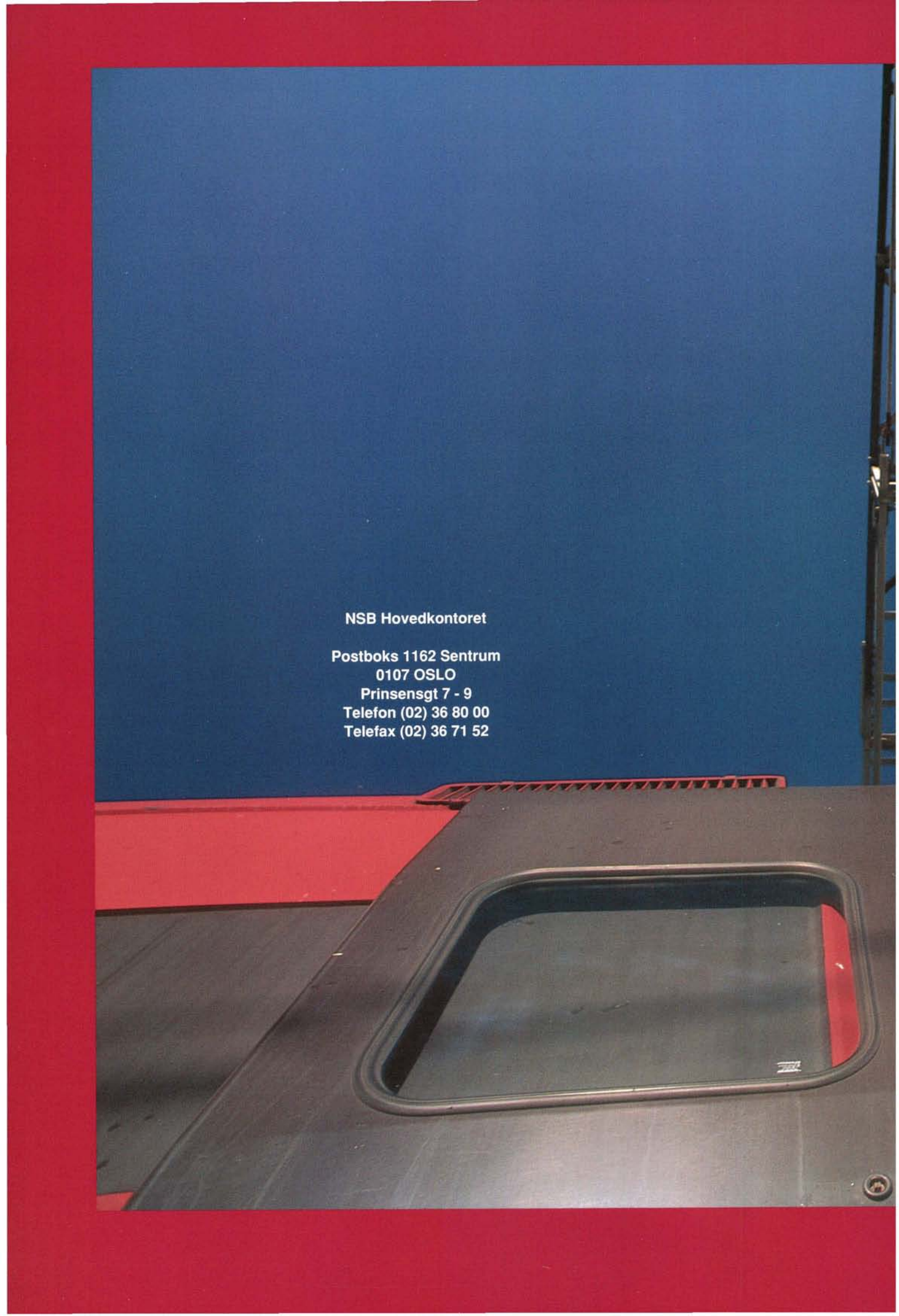
In 1992 capital investment will increase, both in the traffic sector and in the permanent way sector. This will make it possible to improve customer service, punctuality and comfort.

Difficult market conditions are expected to continue, however, and NSB must therefore substantially improve its cost efficiency in order not to lose market shares in 1992.

In 1991 we laid firm foundations for the further development of NSB as a competitive enterprise. The board would like to pay tribute to staff at all levels of NSB for their efforts in the course of the year.

Narvik
Vassijaure
Kiruna
Boden
Stockholm





NSB Hovedkontoret

Postboks 1162 Sentrum

0107 OSLO

Prinsensgt 7 - 9

Telefon (02) 36 80 00

Telefax (02) 36 71 52