



NSB

**Årsrapport
1994**



INNHOLD

- 1 NSBs forretningsidé
- 2 Hovedtall
- 3 Adm.dir. Kristian Rambjør:
Omstilling
- 4 Styrets beretning
- 10 Organisasjon
- 11 Regnskapsprinsipper
- 12 Resultatregnskap - trafikkdelen
- 13 Balanse - trafikkdelen
- 14 Kontantstrømanalyse - trafikkdelen
- 15 Noter - trafikkdelen
- 19 Kjørevegens resultatregnskap og noter
- 21 Helse, miljø og sikkerhet
- 22 Personalet
- 24 Jernbanevirksomheten
- 25 Persontrafikk
- 30 Godstrafikk
- 34 Service
- 36 Bane
- 38 Eiendom
- 40 Biltrafikk
- 42 Reisebyrå
- 43 Director General Kristian Rambjør:
Reorganization
- 44 Report of the Board of Directors

Årsrapporten er redigert ved NSBs
Informasjonsavdeling v/ Stig P. Pettersen.

Redaksjonen avsluttet 5. april 1995.

Opplag: 7.500 eksemplarer.

Papir: 135 g Megamatt
240 g MultiArt Silk.

Trykk: Cicero Grafisk AS, Oslo

Design: Audio Grafisk AS

Foto: Rune Fossum
Anders Haakonsen
Morten Brun

Gjennom miljøvennlig, sikker og pålitelig transport skal NSB være til nytte for kunden og samfunnet. NSB skal på forretningsmessig grunnlag tilby person- og godstransport, samt andre reiselivsprodukter som oppfyller kundens krav til kvalitet. Foruten jernbanetransporten satser NSB på biltransport med buss og lastebil, reisebyråvirksomhet og eiendomsutvikling, for å kunne tilby et helhetlig transporttilbud.



NSBs FORRETNINGSIDÉ

NSB skal utvikle, markedsføre og produsere:

- transporttjenester for arbeid-, forretnings- og fritidsreisende, slik at de får dekket sitt reise- og opplevelsesbehov.
- transporttjenester for bedrifter og organisasjoner, slik at de kan utøve næringsvirksomhet på en økonomisk og effektiv måte.

Jernbanetransport med ansvar for egen kjøreveg skal være kjernen i virksomheten.

HOVEDTALL

Finansielle hovedtall

	1994	1993	1992	1991	1990
Trafikkdelen (mill. kr.)					
Salgsinntekter, andre inntekter	4.252	4.081	4.098	3.766	3.358
Offentlige tilskudd	153	931	750	561	689
Offentlige kjøp av tjenester	773	373	405	373	350
Driftsresultat	76	350	469	-132	268
Årsresultat	-202	-101	259	-318	62
Investeringer i varige driftsmidler	860	1.284	810	684	468
Kjørevegen (mill. kr.)					
Nyinvesteringer	871	904	889	553	335
Drift- og vedlikeholdskostnader	1.632	1.496	1.656	1.413	1.334

Øvrige måltall

Persontrafikk (mill.)					
Reiser	37,9	37,5	35,8	35,1	34,5
Personkilometer	2.398 ¹⁾	2.316	2.256	2.201	2.160
Godstrafikk (mill)					
Tonn	20,0	20,3	18,6	21,7	21,9
Tonnkilometer	2.678	2.368	2.479	2.548	2.617
Banenettet (km)					
Banenettet totalt	3.999	4.027	4.027	4.027	4.044
Herav elektrisk drift	2.370	2.422	2.422	2.422	2.422
Dobbeltspor	109	104	99	99	99
Stasjoner					
Betjente ekspedisjonssteder	152	157	163	167	171
Fast ansatte pr. 31.12.					
Trafikkdelen	9.217	9.626	9.785	10.069	10.504
Kjørevegen	2.910	2.684	2.752	2.810	2.940
Totalt	12.127	12.310	12.537	12.879	13.444

Rullende materiell 1994

	Antall	Gjennomsnittsalder
Elektriske lokomotiver	122 ²⁾	27 år
Diesellokomotiver	89 ³⁾	30 år
Elektriske motorvogner	126	20 år
Dieselmotorvogner	22	20 år
Personvogner	748	22 år
Godsvogner	3.849	20 år

¹⁾ Inkluderer OL-trafikken = 52 mill. km.

²⁾ Hvorav 9 innleide.

³⁾ Hvorav 19 innleide.

OMSTILLING

**Administrerende direktør
Kristian Rambjør**



I Norsk jernbaneplan trekker Stortinget opp retningslinjene for jernbanens utvikling de neste fire år. 1994 var første året i den nåværende planperioden, som går fram til 1998. I forhold til forrige plan signaliserer denne jernbaneplanen en økt satsing på jernbanen i Norge. Det er nødvendig dersom jernbanen i økende grad skal bidra til å løse landets framtidige transportbehov på en sikker og miljøvennlig måte.

NSBs instruks forutsetter at bedriften skal drives lønnsomt på basis av markedsorientering og konkurranse-dyktighet. Det stilles klare krav til bedriftsøkonomisk lønnsomhet i trafikkdelen. På tross av underskudd er det i året som gikk lagt ned et betydelig arbeid som gir positive perspektiver for NSB mot neste planperiode.

1994 var et turbulent år for NSB, der mange rettet søkelyset mot de økonomiske og driftsmessige problemene i bedriften. Trafikk-inntektene både for gods- og person-trafikk har imidlertid økt. Fra 1990 til 1994 har inntektene økt med totalt 725 millioner kroner, eller i gjennomsnitt 5,8 prosent pr. år. Persontrafikken på de korte og mellomlange strekningene kan vise til en god passasjervekst. Spesielt viser lokaltrafikken en svært god utvikling med fra 14 til 21 prosent vekst i Oslo-området, på Jærbanen og Trønderbanen. Når det økonomiske resultatet for 1994 ble svakere enn budsjettet er årsaken ikke bare høyere driftskostnader, men også mindre tilskudd enn forrige år.

Trafikkutviklingen viser at jernbanen

har sitt konkurransemessige fortrinn i områder med tett befolkning og stort trafikkgrunnlag. Det nye rutetilbudet i lokaltrafikken rundt Oslo bygger på en strategi med konsentrasjon rundt knutepunktene i kollektivtrafikken. En slik markedsorientering av tilbudet har bidratt både til flere reisende og økte inntekter for NSB, og har ført til at flere arbeidsreiser i hovedstaden nå skjer med et miljøvennlig transportmiddel. NSB vil derfor fortsette satsingen her, ved å bedre kvaliteten på tilbudet.

Konkurransen om kundene øker når deres valgmuligheter blir flere. NSB skal spille en mer aktiv rolle i transportmarkedet og yte den service som kundene etterspør. Derfor kreves en omfattende omstilling av NSB. Tempoet i omstillingsarbeidet må økes, kostnadsnivået reduseres og kvaliteten på våre tjenester bedres, slik at NSB kan hevde seg i den framtidige konkurransen.

Høsten 1994 ble konsernledelsen endret. Omstillingen av konsernstaben og jernbanevirksomheten blir videreført i 1995. Omstillingen vil øke fokus på NSBs kjernevirksomhet - jernbanevirksomheten.

I 1994 bestilte NSB 22 nye elektriske lokomotiver og i begynnelsen av 1995 16 flyplassstog til Gardermobanen. NSB har også i bestilling 32 diesel-lokomotiver og fire nye motorvognsett av typen BM 70. Disse investeringene vil bety en sterk fornyelse av NSBs materiellpark fram til 1998.

I Østfold begynner det nye dobbeltsporet å ta form. Også på Vestfold-

banen er det investert i nye strekninger med dobbeltspor. De investeringer som nå foretas, vil bidra til å utvikle NSB som et mer offensivt transportselskap med bedret lønnsomhet og flere tilfredse kunder. Det er gledelig å konstatere at utbyggingen av Gardermobanen har en tilfredsstillende framdrift og kvalitet, samtidig som budsjett-rammene holdes.

For NSB spiller utviklingen av stasjonsområdene en viktig rolle. Målet om bedre lønnsomhet krever ofte utradisjonelle løsninger der andre virksomheter i lokalmiljøet tar del i utviklingen av stasjonsområdet. I året som kommer er det viktig å videreutvikle NSBs tradisjonelle forankring i lokalmiljøene ved å sette stasjonen i sentrum som et naturlig samlingspunkt.

NSB går inn i 1995 med konkrete planer for den videre omstillingen av bedriften. Omstillingen av bedrifter er alltid krevende for alle ansatte. Servicebedriftens omstilling er særdeles krevende da alle tiltak umiddelbart registreres av kundene. Åpen, offensiv kommunikasjon med kundene om omstillingstiltakene er derfor særdeles viktig og nødvendig.

Jeg vet at mange setter pris på den service vårt personale yter på stasjonene, i tog, på busser, i reisebyråene, ved godsterminalene og en rekke andre arbeidsplasser i NSBs omfattende virksomhet. Motiverte og kompetente medarbeidere er den beste garantien for å få flere tilfredse kunder. I et marked preget av tiltagende konkurranse er møtet med kunden det viktigste.



Fra venstre: Styrets formann Jan Reinås, Tor Espedal, Bjørg Simonsen, administrerende direktør Kristian Rambjør, Ingrid Stange, Bjørn Sund, Roar Aasen og Ove Dalsheim.

STYRETS BERETNING

Arbeidet med omstilling og kostnadsreduksjoner har preget NSB det siste året. I perioder har NSB hatt vanskeligheter med å tilby kundene den kvaliteten i tilbudet som er nedfelt i ruteplanen. Situasjonen understreker behovet for interne forbedringer, men framhever også behovet for økte investeringer i jernbanens kjørevog og materiell. I året som har gått har NSB lansert flere nye togtilbud, til dels med nytt materiell og bedre komfort. NSB tok

på seg en stor samfunnsoppgave som offisiell leverandør av tog-, bil- og reisebyråtenester under Lillehammer OL i 1994, og høstet mye positiv omtale etter innsatsen. Erfaringene er oppsummert og videreført gjennom interne tiltak etter OL.

Trafikkdelens driftsresultat (statsbudsjettets kapittel 2451 post 24) viser et negativt resultat på 160 millioner kroner mot godkjent budsjett på 195 millioner kroner (underskudd).

Trafikkdelens årsregnskap ¹⁾etter regnskapsprinsippet viser et underskudd på 202 millioner kroner (for konsernet 172 millioner kroner).

I forhold til resultatet i 1993 har økte trafikkinntekter og en gjeldssanering på 2.250 millioner kroner bidratt i positiv retning. Gjeldssaneringen ble fulgt av en tilsvarende nedskrivning av varige driftsmidler og omdanning av gjeld til egenkapital på tilsammen 2.250 millioner kroner. Dette har

bidratt til en reduksjon i finanskostnader og avskrivninger.

Et høyere kostnadsnivå enn forventet påvirket resultatet negativt, og dette medførte bl.a. at offentlige kjøp ikke dekker de faktiske kostnadene.

Ekstraordinære kostnader i forbindelse med OL-trafikken og perioder med en vanskelig driftssituasjon er hovedårsakene til det høye kostnadsnivået. Nedbetaling av lån fra staten utgjorde 253 millioner kroner i 1994.

Kjørevegen har i henhold til kontantprinsippet hatt et mindre forbruk på 38 millioner kroner. Disse midlene er søkt overført til neste år.

Investeringer

Totalt ble det i 1994 investert for 1.731 millioner kroner. Investeringene fordelte seg med 860 millioner i trafikkdelen og 871 millioner kroner i kjørevegen. Investeringsnivået i trafikkdelen er redusert i forhold til 1993.

Dette skyldes delvis at NSB måtte dekke oppstått driftsunderskudd med investeringsmidler. I trafikkdelen er det særlig investert i personvogner og utvikling av stasjonene. I kjørevegen har styret prioritert videreføring av dobbeltsporene på Østfold- og Vestfoldbanen.

Handlingsplan

Styret har prioritert arbeidet med kostnadsreducerende tiltak i 1994. Innsparingsiltakene som ble iverksatt, sikret at NSBs fikk et noe bedre resultat enn forutsatt i det

reviderte statsbudsjett. For å nå statsbudsjettets resultatkrav for 1995 er arbeidet blitt videreført med en omfattende handlingsplan som tar sikte på resultatforbedringer i forhold til 1994. Omstilling av virksomheten og lavere kostnader er nødvendig for å møte økt konkurranse i transportmarkedet. Styrets handlingsplan er et ledd i dette arbeidet.

Norsk jernbaneplan

Norsk jernbaneplan (NJP) trekker opp de politiske målsetningene for drift og investeringer i jernbanen over en periode på fire år. NJP for 1994-1997 har en økonomisk basisramme på totalt 22,5 milliarder kroner. I denne rammen ligger 2,7 milliarder kroner i lån til Gardermobanen, samt gjelds-saneringen på 2,25 milliarder. I planen foreslås et illustrativt ekstraordinært satsingsprogram til NSBs kjøreveg på 5 milliarder kroner. Satsingspakken er gjort avhengig av tilsvarende reduksjoner i statsbudsjettets overføringer til andre formål.

Oppfølgingen av NJP er avhengig av Stortingets årlige behandling av statsbudsjettet. Med bevilgningene til jernbaneformål i budsjettet for 1995 er vi halvveis i NJPs planperiode. Bevilgningene av basisrammen til infrastrukturen og lån til investeringer i trafikkdelen følger planen. Det er ikke bevilget midler til det ekstraordinære satsingsprogrammet. Styret har tidligere påpekt at denne satsingen er nødvendig dersom jernbanens fortrinn skal utnyttes og utvikles i Norge på lik linje med den satsingen som skjer i våre naboland og ellers i Europa. Kun en økt satsing på jernbanen kan styrke dens økonomiske betydning for næringslivet og øke jernbanens transportkapasitet. Dette er ikke minst viktig utfra miljøhensyn.

Persontrafikk

Til tross for økt konkurranse om personkundene, bl.a. på grunn av dereguleringen av flytrafikken, har trafikkinntektene økt det siste året. I persontrafikken er det høye antallet reisende i 1993 beholdt i 1994. Det

har skjedd en viss nedgang i antall passasjerer på fjerntogstrekingene, men en tilsvarende økning i passasjerantallet på InterCity- og mellomdistansetrekingene. I Nord-Norge har Polarsirkel-pendelen mellom Mosjøen og Bodø vist seg å være en suksess i sitt første, hele driftsår.

For å møte konkurransen satses NSB bl.a. på produktutvikling. På Dovrebanen ble det lansert et nytt nattogprodukt i 1994. På slutten av året ble et nytt ekspressstogtilbud introdusert på Sørlandsbanen. De nye togene tilbyr økt reisestandard i form av bedre komfort og et serveringstilbud i egne vogner.

Ruteendringen i 1994 betydde en stor satsing på lokaltrafikken i Østlandsområdet. Satsingen på lokaltrafikken har gitt jernbanen økte markedsandeler i kollektivtrafikken rundt Oslo. Sammenlignbare tall viser en økning i trafikken på hele 14,4 prosent. Lokaltrafikken på Jærbanen og Trønderbanen hadde også trafikkvekst i 1994. Ruteplanen innebar i tillegg en satsing på Gjøvikbanen. To nyombygde togsett ble satt i drift, og antallet avganger ble økt. Satsingen er godt mottatt, og trafikken økte med hele 19 prosent i året som gikk. Økningene viser at jernbanen kan vinne markedsandeler når det satses i områder med tilstrekkelig trafikkgrunnlag.

Godstrafikk

I godstrafikken økte det totale produksjonsvolumet med ca. 6 prosent fra 1993 til 1994. Internasjonale transporter økte med 13 prosent. Det totale antall transporterte tonn gikk noe ned, men samtidig ble godset transportert over større avstander. Antall tonnkilometer er således økt. Omsetningen tilsvarer 1993-nivået, men godstrafikken har fortsatt underskudd. Årsakene ligger i økte kostnader.

NSB har møtt konkurransen i gods-markedet med bransjeretting av virksomheten. De bransjer det særlig satses på er råvare-, skog-, transportør- og næringsmiddel/ferdigvarebransjen. Omorganiseringen har gjort at

1) NSB er delt i en trafikkdel og en kjørevegsdel. I rapportering etter statsregnskapet og oppfølging av statsbudsjettet følges kontantprinsippet. I trafikkdelen har NSB et regnskaps- og rapporteringssystem som følger regnskapsprinsippet. For konvertering mellom statsregnskap og resultatregnskap, se regnskapets note 20. Nytt av året er at det i tillegg legges fram et konsernregnskap hvor datterselskaper og tilknyttede selskaper er inkludert.



produktene i større grad kan tilpasse kundene, samtidig som det oppnås bedre samordning av produksjonen. Satsingen på containerekspresstog mellom Oslo og byene Bergen, Stavanger og Trondheim har vært vellykket. Videre var 1994 det første hele driftsåret for ARE-togene (Arctic Rail Ekspres).

ARE er et samarbeidsprosjekt mellom NSB og Statens Järnvägar, om trafikerings av strekningen Narvik-Oslo

gjennom Sverige. ARE-togene kan vise til økte godsmengder og tilfredsstillende driftsresultater.

I ekspressgodsmarkedet gjennomførte NSB store strukturelle endringer i løpet av 1993 og 1994. Antallet ekspressgods-ekspedisjoner ble redusert til 60, samtidig som det ble tilbudt dør-til-dør leveranse.

Omleggingen har bedret resultatet for ekspressgodsvesen, og NSB har beholdt sine store, faste kunder.

Punktligheten

NSB gjennomførte omfattende endringer i ruteplanen i 1994. Omleggingen har på mange områder vært vellykket. Ikke minst har den nye ruteplanen forbedret punktligheten betraktelig i siste halvdel av 1994. For året som helhet er derfor punktlighetstallene klart bedre enn i 1993. Også i 1994 hadde NSB i perioder driftsproblemer og dårlig punktlighet. Årsakene er å finne i en gammel

materiellpark som generelt krever et høyt vedlikeholds nivå. Innleid materiell medførte uventede problemer på grunn av ekstrem hjulslitasje. Problemene ble forsterket med den nye ruteplanen som innebar økt utnyttelse av materiellet.

Arbeidet med materiellstrategi og nyanskaffelser har vært en viktig sak for styret også i 1994. NSB har tidligere bestilt 20 nye skiftelokomotiver og 12 nye diesellokomotiver. I 1994 ble det levert tre nye InterCity Ekspressstog, mens fire nye er bestilt. Styret besluttet i september 1994 å kjøpe 22 nye elektriske lokomotiver fra ABB. De nye lokomotivene med typebetegnelsen EI 18, har en total kostnad på 760 millioner kroner og skal leveres i 1996-1997. I februar 1995 ble det også undertegnet kontrakt med ABB for levering av 16 nye togsett til Gardermobanen.

NSBs totale bestillinger til nye togsett og lokomotiver beløper seg i dag til nærmere 2,7 milliarder kroner. Det nye materiellet vil legge grunnlaget for en bedring i driftssituasjonen på sikt. Anskaffelsene vil redusere NSBs behov for verksteds- og vedlikeholdstjenester. Å videreføre arbeidet med å omstille verkstedssektoren blir derfor en prioritert oppgave fram til 1998.

Biltrafikk og Reisebyrå

Biltrafikken og reisebyråvirksomheten hadde positive årsresultater i 1994.

Biltrafikken har styrket sin posisjon som den største transporttøyer på veg i Norge. I 1994 kjøpte NSB 85 prosent av Engeseth Busslinjer AS i Hønefoss, og virksomheten til AS Modumrutene. Biltrafikken har således styrket sin markedsposisjon og virksomhet i Buskerud fylke. For å møte den skjerpede konkurranse-situasjonen har styret igangsatt et arbeid for å utrede Biltrafikkenhetens framtidige organisasjonsform.

NSB Reisebyrå mottok, som første reisebyråkjede i Norge, det inter-

nasjonale ISO 9002-sertifikatet for kvalitetssikring. For å kunne hevde seg videre i konkurransen har reisebyråvirksomheten behov for betydelige investeringer. Styret har påpekt at investeringsbehovet, for ikke å svekke jernbanevirksomheten, må løses utenfor trafikkdelens ordinære investeringsrammer. Styret har på denne bakgrunn og for å styrke reisebyråets konkurransekraft, igangsatt et arbeid med å utrede alternative organisasjonsformer for NSB Reisebyrå.

Stasjonsutvikling

Arbeidet med modernisering av stasjonene er videreført i 1994. Gulskogen stasjon ved Drammen ble gjenåpnet 1. juli 1994. Stasjonen har blitt et viktig knutepunkt for lokaltrafikken i distriktet. Andre viktige begivenheter i 1994 var åpningen av ny kollektivterminal i Sandvika, ombygging og nybygg i Fredrikstad og ny stasjon i Tønsberg. I stasjonsutviklingen legges det vekt på å etablere god tilgjengelighet, legge til rette for overgangsmuligheter til annen kollektivtransport i distriktet, gode parkeringsmuligheter og bedret service.

På Værnes ble Nord-Europas første kombinerte tog- og flyterminal åpnet 15. november 1994. Passasjertallene viser at markedet har tatt godt imot tilbudet om togtransport til og fra flyplassen. NSB har prioritert utviklingen av mer moderne og effektive godsterminaler. På Alnabru i Oslo ble fjerde byggetrinn med to nye containerkraner ferdigstilt våren 1994. Høsten 1994 ble det åpnet nye godsterminaler i Mo i Rana, Mosjøen, Drammen, Åndalsnes og Bodø. Store utbedringer ble også gjort ved terminalen i Narvik.

Utbygging av banenettet

Høye investeringer og utvikling av banenettet er viktig for å legge grunnlaget for mer effektiv jernbanetransport i framtiden og færre forsinkelser i trafikkavviklingen. Egne prosjekter er iverksatt for å redusere antall feil, og feilfrekvensen har vist en klar nedgang i 1994. Utbygging av

dobbeltspor på Østfoldbanen og Vestfoldbanen er de største prosjektene som er videreført i 1994. Det bygges i tillegg nye broer over Drammens-elven. Arbeidet med elektrifisering av Arendalslinjen er videreført.

Gardermobanen

NSB Gardermobanen AS har ansvaret for utbygging av høyhastighetsbanen til den nye hovedflyplassen på Gardermoen. Selskapet er heleid av NSB, og NSBs styre er selskapets generalforsamling. Arbeidene med Gardermobanen startet i 1994 og følger framdriftsplanen.

Stortinget vedtok i 1994 at traséen for høyhastighetsbanen skal føres helt fram til Eidsvoll innen flyplassen åpner høsten 1998. Styret har tidligere pekt på at dette er nødvendig for å bedre tilgjengeligheten også for trafikken nord for flyplassen.

Helse, miljø og sikkerhet

Styret legger vekt på å se arbeidet med helse, miljø og sikkerhet i en sammenheng. Arbeidet ivaretas av en egen stab for helse, miljø og sikkerhet. Dette er nødvendig for å øke fokuseringen på kvalitet i alle ledd i organisasjonen. Å ivareta sikkerheten i togframføringen er et ufravikelig krav. Sikkerhetsrutiner og prosedyrer ved avvik er gjennomgått for ytterligere å bedre sikkerhetsnivået. I 1994 er det lagt ned store ressurser i installering av automatisk togstopp (ATS) både på nye strekninger og i nytt materiell. Installering av et nytt togradsystem er startet. Det vil øke punktligheten i togframføringen.

Toget er i seg selv et miljøvennlig transportmiddel. I hele NSBs virksomhet skal det derfor innen gitte rammer tas hensyn til det ytre miljøet. Et viktig arbeid i 1994 har vært å finne fram til og utvikle teknologier for opprensning av kreosotforurenset grunn etter avviklingen av tidligere impregneringsverk for sviller.



Personalet

For å lykkes må NSB i sin omstillingsprosess utvikle den ressurs som personalet representerer. Heving av kompetanse i alle ledd er et klart mål og en viktig del av det interne arbeidet i organisasjonen. Samtidig vil styret understreke betydningen av personalets medvirkning gjennom en åpen kommunikasjon i omstillingsprosessen. Det er lagt økt vekt på utviklingen av NSB ledere, med fokus

på en lederkultur bygget på ansvar, delegering av myndighet og lojalitet mot bedriftens overordnede mål og strategier. Som et ledd i omstillingsarbeidet vedtok styret i september en omfattende omorganisering av konsernledelsen.

Det er Stortingets forutsetning at NSBs omstillingsprosess skal skje uten bruk av oppsigelser. I Personalsenteret gis medarbeidere som er overtallige, tilbud om videre-

utdanning slik at de kan kvalifisere seg til andre stillinger i eller utenfor NSB. Ved utgangen av 1994 var 487 medarbeidere tilknyttet Personalsenteret. 148 personer gikk av med førtidspensjon i 1994.

Styrets arbeid

Det ble avholdt 16 styremøter i 1994. Ett av styremøtene ble lagt til Bodø, med påfølgende befarings langs Nord-

lansbanen. Styrets leder, Arne Rittedal, trakk seg fra styret i desember 1994. Jan Reinås ble oppnevnt som ny styreformann fra 1.1.1995. Ved Kongelig resolusjon av 17.12.1993 ble det fastsatt ny instruks for NSB og for NSBs styre. Det er avholdt tre etatsmøter mellom NSB og Samferdselsdepartementet i 1994.

Utsiktene framover

Styret har i 1994 nøye fulgt NSBs utvikling, konkurransesituasjonen på transportmarkedet og utviklingen for jernbanen internasjonalt. Styret vil påpeke at de driftsøkonomiske krav som stilles til NSBs trafikkdel, kan komme i konflikt med manges oppfatning av at bedriften også skal ivareta

samfunnsmessige hensyn. Styrets handlingsplan for 1995 skal bedre kontrollen og redusere kostnadene, og øke NSBs inntjening. En bedret konkurransekraft er nødvendig for at jernbanen skal kunne spille en aktiv rolle i markedet for person- og godstrafikk.

Jernbanen er avhengig av en aktiv støtte og oppfølging fra samfunnet. Norsk jernbaneplan 1994-1997 er et godt grunnlag for videre satsing. Utviklingen av en moderne jernbane i Norge vil kreve store investeringer både i kjøreveg, terminaler og nytt materiell. Det ekstraordinære satsingsprogrammet som ligger i NJP, ville vært et steg i riktig retning. Samtidig er det viktig å få til en riktig fordeling av investeringer i kjøre-

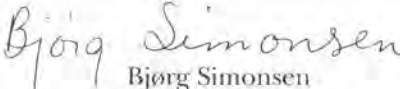
vegen og i nytt materiell med ny teknologi. Økte investeringer er en forutsetning for omstillingsprosessen og reduserte driftskostnader i NSB.


Både i persontrafikken og i godstrafikken er NSB i gang med å utvikle nye produkter. Kundene har gjennom sin bruk av de nye tilbudene vist at de er godt tilfreds med flere av disse produktene. Det er viktig å videreutvikle en mer planmessig og konkurranseorientert markedsføring- og salgskompetanse. NSB bygger mye av sin strategi for framtiden på en stadig økt kundeorientering, ikke bare i salgsleddene, men i hele organisasjonen.

Styret ønsker å takke NSBs ansatte for innsatsen i året som gikk.

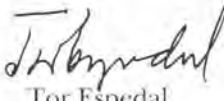
Oslo, 5. april 1995


Jan Reinås
Styrets formann


Bjørn Simonsen


Bjørn Sund


Ingrid Stange


Tor Espedal

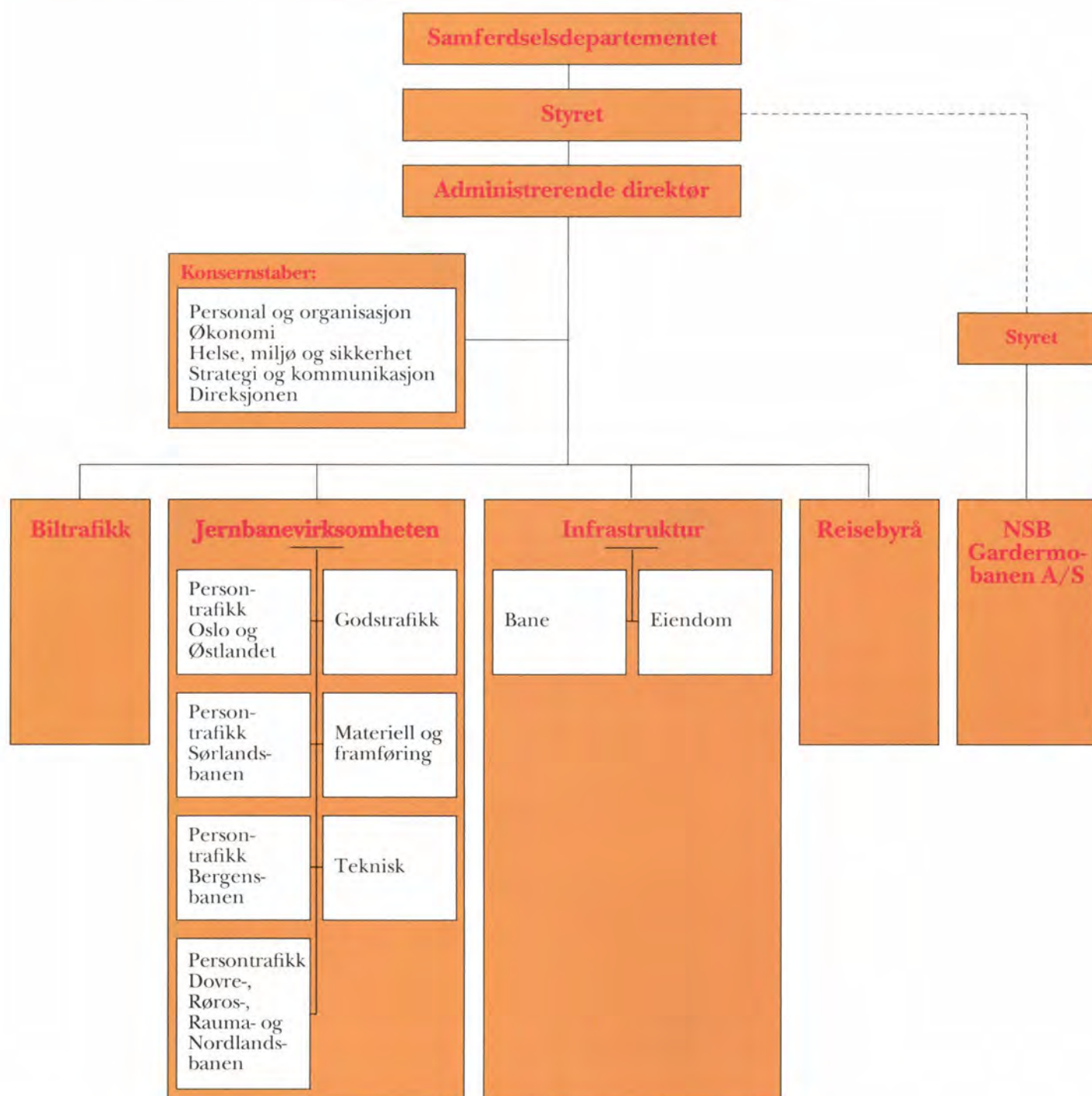

Ove Dalsheim


Roar Aasen


Kristian Rambjør

Adm.dir.

ORGANISASJON



NSB er en forvaltningsbedrift underlagt Samferdselsdepartementet. Jernbanevirksomheten har forretningsmessig ansvar for person- og godstrafikk, og ansvar for jernbane-driften. Jernbanevirksomheten er NSBs kjernevirksomhet. NSBs infrastruktur ivaretas av egne enheter for

eiendomsforvaltning og kjørevegen (Bane). Biltrafikk og Reisebyrå er selvstendige forretningsenheter. Konsernstabene er direkte underlagt administrerende direktør.

NSBs styre består av sju medlemmer oppnevnt av Kongen. To av

medlemmene er valgt av og blant NSBs ansatte.

NSB Gardermobanen AS er et heleid datterselskap av NSB. NSBs styre utgjør selskapets generalforsamling. NSBs administrerende direktør er styreformann.

REGNSKAPS- PRINSIPPER

Generelt

Regnskapet presenteres særskilt for NSBs trafikkdel og NSBs kjøreveg. Trafikkdelen er underlagt krav til bedriftsøkonomisk lønnsomhet og rapportering. Styret har derfor vedtatt at trafikkdelens regnskap skal settes opp i samsvar med regnskapsprinsippet.

Kjørevegen ivaretar samfunnsøkonomiske hensyn og er således statens økonomiske ansvar. Kjørevegen rapporterer i henhold til kontantprinsippet. Med bakgrunn i at de to enhetene rapporterer etter forskjellige prinsipper er det ikke funnet hensiktsmessig å presentere et samlet regnskap for NSB.

Regnskapsprinsipper for kjøreveg

Kjørevegens aktivitet finansieres gjennom årlige bevilgninger over statsbudsjettet. Ubenyttede midler overføres til neste regnskapsår.

Bevilgningen til kjørevegen er i regnskapet klassifisert som driftsinntekter. Andre inntekter og utgifter godskrives/belastet etterhvert som de betales. Investeringer utgiftsføres fortløpende.

Regnskapsprinsipper for trafikkdelen

Gjennomføringen av regnskapsprinsippet innebærer at regnskapsrapporteringen skal skje i henhold til god regnskapsskikk.

- Konsernregnskap

NSB presenterer for første gang et konsernregnskap for trafikkdelen. Det er utarbeidet sammenliknbare balansetall for 1993. Ved konsolidering er kjøpsverdimetoden benyttet. Dette innebærer at aksjer i datterselskaper er eliminert mot egenkapitalen i

datterselskapet på kjøpstidspunktet. Merverdi som ikke kan henføres til aktuelle eiendeler er oppført som goodwill i balansen. Interne fordringer og gjeld er eliminert.

- Driftsinntekter/driftskostnader

Driftsinntekter/driftskostnader er periodisert i henhold til regnskapsprinsippet. Herunder anses driftsinntekten opptjent når varen/ytelsen er levert, og driftskostnadene påløper når varene og tjenestene er forbrukt.

- Varebeholdning

Handelsvarer er vurdert til det laveste av anskaffelseskost eller virkelig verdi. Reservedeler tilknyttet rullende materiell er aktivert under driftsmidler.

- Aksjer

Aksjeinvesteringer vurderes som strategiske poster, og er derfor klassifisert som anleggsmidler. Investeringer i aksjer vurderes til laveste av historisk kost eller virkelig verdi.

- Valuta

Kortsiktige fordringer og gjeld er omregnet til kurs på balansedagen.

- Varige driftsmidler

Varige driftsmidler vurderes til anskaffelseskost etter fradrag for planmessig avskrivning etter statens regler.

RESULTAT- REGNSKAP

Trafikkdelen

Millioner kroner

	Note	Konsernet 1994	NSB 1994	1993
Inntekter:				
Salgsinntekter	1	3.876	3.602	3.443
Salg til kjørevegen	1	356	356	265
Offentlige kjøp av tjenester		773	773	373
Offentlige tilskudd	2	153	153	931
Andre inntekter	3	396	294	373
Driftsinntekter		5.554	5.178	5.385
Kostnader:				
Personalkostnader	4	3.016	2.808	2.622
Kjøp av varer og tjenester m.m.		2.106	1.987	1.929
Kjøp fra kjørevegen		63	63	53
Ordinære avskrivninger	10, 13	275	244	431
Driftskostnader		5.460	5.102	5.035
Driftsresultat		94	76	350
Resultatandel tilknyttede selskaper	9	31		
Finansinntekter		27	32	71
Finanskostnader		316	310	522
Netto finanskostnader		289	278	451
Resultat før skattekostnad		-164	-202	-101
Skattekostnad		5		
Minoritetsandel av årets resultat		3		
Årsresultat		-172	-202	-101
Disponering av årets resultat:				
Mot øvrig egenkapital		101	71	-178
Fra/til reguleringsfond		-273	-273	77
Sum		-172	-202	-101

BALANSE

Trafikkdelen

Millioner kroner

Eiendeler:	Note	Konsernet 1994	1993	NSB 1994	1993
Betalingsmidler		152	96	122	76
Kundefordringer	5	306	336	298	327
Fordring på kjørevegen		58	69	58	69
Andre fordringer		132	70	116	61
Varebeholdning	6	29	37	27	35
Sum omløpsmidler		677	608	621	568
Aksjer og obligasjoner	7	20	19	54	45
Gardermobanen	8	477	96		
Investeringer i tilkn. selskaper	9	273	247		
Varige driftsmidler	10, 11, 14	3.491	4.970	3.358	4.858
Goodwill	13	17	11		
Sum anleggsmidler		4.278	5.343	3.412	4.903
Sum eiendendeler		4.955	5.951	4.033	5.471
Gjeld og egenkapital					
Driftskreditt		153		153	0
Leverandørgjeld		425	320	317	296
Gjeld til kjørevegen		28	67	26	67
Skattetr., feriep., arb.g. avg., mva.		435	431	405	410
Betalbar skatt		5	3		
Annen kortsiktig gjeld		366	473	331	436
Sum kortsiktig gjeld		1.412	1.294	1.232	1.209
Langsiktige lån fra staten	14	3.094	4.591	3.094	4.591
Annen langsiktig gjeld	15	709	291	263	159
Utsatt skatt		2	2		
Sum langsiktig gjeld		3.805	4.884	3.357	4.750
Minoritetsinteresser		17	14		
Materialfond		66	66	66	66
Reguleringsfond		-128	145	-128	145
Øvrig egenkapital		-217	-452	-494	-699
Sum egenkapital	12, 14	-279	-241	-556	-488
Sum gjeld og egenkapital		4.955	5.951	4.033	5.471
Pensjonsforpliktelser	15	1			
Pantstillelser	16	93			

KONTANTSTRØM- ANALYSE

Trafikkdelen

Millioner kroner

	Konsernet 1994	NSB 1994	1993
Likvider tilført/brukt i virksomheten:			
Tilført fra årets virksomhet 1)	20	-41	276
Endring i varebeholdninger	8	8	0
Kundefordringer og leverandørgjeld	135	50	35
Endringer i andre tidsavgrensingsposter	-93	-114	75
Netto likviditetsendring fra virksomheten	70	-97	386
Likvider tilført/brukt til investeringer:			
Gardermobanen	-386		
Investeringer i vanlige driftsmidler	-911	-860	-1.284
Andre investeringer	-33	-9	-12
Salg av varige driftsmidler	87	83	85
Netto likviditetsendring fra investeringer	-1.243	-786	-1.211
Likvider tilført/brukt til finansiering			
Opptak av lån (kortsiktig og langsiktig)	1.482	1.173	1.323
Nedbetaling av lån	-253	-244	-487
Netto likviditetsendring fra finansiering	1.229	929	836
Netto endringer i likvider gjennom året	56	46	11
Likviditetsbeholdning pr. 1.1.	96	76	65
Likviditetsbeholdning pr. 31.12.	152	122	76

1) Framkommer som følger:

Årsresultat	-172	-202	-101
Gevinst ved salg av anleggsmidler	-83	-83	-54
Ordinære avskrivninger	275	244	431
Tilført fra årets virksomhet	20	-41	276

NOTER

TRAFIKKSELSKAPET

Note 1. Fordeling av driftsresultat på virksomhetsområder.

Millioner kroner.	Person- trafikk	Gods- trafikk	Service	Eien- dom	Konsern- funksj.	Reise- byrå	Bil- trafikk	Personal- senteret	Konsol- idert
Eksterne driftsinntekter	1.825	1.260	171	199	81	159	471	3	4.169
Interne inntekter	64	47	1.658	296	139	0	63	17	0
Offentlige kjøp	773	0	0	0	0	0	0	0	773
Offentlige tilskudd	0	0	0	0	40	0	0	113	153
Salgsgevinst anleggsmidler	0	0	39	43	0	0	1	0	83
Inntekter	2.662	1.307	1.868	538	260	159	535	133	5.178
Personalkostnader	628	318	1.194	100	94	82	279	113	2.808
Varer og tjenester	360	468	740	187	126	72	166	20	2.050
Interne kostnader	1.351	574	189	15	51	3	8	4	0
Avskrivninger	130	0	0	55	0	3	56	0	244
Netto finansposter	137	5	9	123	-8	-2	14	0	278
Kostnader	2.606	1.365	2.132	480	263	158	523	137	5.380
Årsresultat NSB	56	-58	-264	58	-3	1	12	-4	-202
Årsresultat konsern	56	-58	-264	58	19	0	21	-4	-172

Ved en vurdering av virksomhetsområdene Person- og Godstrafikk (Jernbanevirksomheten), må deres resultat ses i sammenheng med Service. Service som består av avdelingene Togframføring, Drift og vedlikehold, Verkstedene og Teknologi, utgjør produksjonsenheten i Jernbanevirksomheten. Resultatet i Service framkommer som et kalkyleavvik i denne produksjonsenheten etter at kostnadsforbruk er avregnet til standard (budsjetterte) priser.

Note 2. Offentlige tilskudd.

Millioner kroner.	1994	1993
Tilskudd personalsenteret	113	61
Nedskrivning varelagre		169
Tilskudd renter		161
Tilskudd togsett	5	
Tilskudd felleskostnader	535	
Tilskudd ulykkene Ål og Nordstrand	40	
Sum	153	931

Note 3. Andre inntekter

Millioner kroner.	1994	1993
Gevinst ved salg av anleggsmidler	83	54
Andre driftsinntekter	85	205
Leieinntekter	126	114
Andre inntekter	294	373

NOTER TRAFIKKSELSKAPET

Note 4. Personalkostnader og antall årsverk pr. enhet.

	Personalkostnader(mill.kr.)		Gj.snittlig årsverk	
	1994	1993	1994	1993
Persontrafikk	628	670	2.254	2.611
Godstrafikk	318	297	1.137	1.170
Service	1.194	1.140	4.064	4.218
Eiendom	100	58	418	249
Konsernfunksjoner	94	59	304	239
Personalsenteret	113	65	487	241
Reisebyrå	82	83	335	347
Biltrafikk	279	250	1.129	1.090
Brutto	2.808	2.622	10.129	10.165

Note 5. Kundefordringer.

Avsetninger til tap på kundefordringer i morselskapet og konsernet utgjør ved utgangen av 1994 kr. 12 millioner (1993 kr. 22 millioner).

Note 6. Vurdering av varelager.

Varelageret består kun av handelsvarer. Lageret er vurdert til det laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi. Reservedeler tilknyttet rullende materiell er aktivert under anleggsmidler. Datterselskapenes varelager består av (diesel)olje og handelsvarer. Samtlige er bokført til anskaffelseskost.

Note 7. Aksjer i andre selskaper.

Mill. NOK	Selskapets	Antall aksjer	Bokført verd	Eierandel
Selskapets navn:	AS-kapital	i vår eie	pr. 31.12.94	i prosent
Aksjer i døtre og tilknyttede selskaper:				
Ødegaarden Bilruiter AS	1	1.570	9	85
Aust-Agder Trafikkselskap AS	5	792.137	9	78
Bergen-Hardanger Billag AS			0	80
Hadeland Bilselskap AS			0	61,7
Østfold Bilruiter AS			1	69,5
Engeseth Busslinjer AS		85	4	85
UniReiser AS	1	10.000	5	100
NSB Gardermobanen AS	1	1.000	1	100
Narvesen AS	100	164	9	41
Ålesund Bilruiter AS			1	50
Sum aksjer i døtre og tilknyttede selskaper			39	
Andre aksjer			15	
Sum			54	
Spesifikasjon av andre aksjer:				
Jernbanepersonalets ferie og rekreasjon AS	3	1.617	2	49
Transportinvest AS	32	24	6	7
Andre aksjer og obligasjoner			7	
Sum andre aksjer eid av morselskapet		-	15	-
Andre aksjer og langsiktige fordringer eid av døtre			5	
Sum konsernet			20	

NOTER TRAFIKKSELSKAPET

Note 8. Gardermobanen.

Alle medgåtte kostnader til utbyggingen av infrastrukturen på Gardermobanen er aktivert i NSB Gardermobanen AS. Prosjektet er ikke ferdigstilt, og det er av den grunn ikke foretatt avskrivninger på aktiverte kostnader.

Fordeling av investeringene:	pr. 1.1.1994	investert i 1994	sum mill. kr
Maskiner, inventar og transportmidler	5	6	11
Aktiverte renter	2	14	16
Andre aktiverte kostnader	89	361	450
Sum	96	381	477

Note 9. Investeringer i tilknyttede selskaper.

Millioner kroner.	Narvesen	Ålesund	Andre	Sum
	AS	Bilruter AS		
Verdi pr. 1.1.1994	232	3	12	247
Resultatandel	27	2	2	31
Utbytte	-5	0	0	-5
Verdi pr. 31.12.1994	254	5	14	273

Verdien av investeringene er vurdert etter egenkapitalmetoden.

Note 10. Varige driftsmidler.

Millioner kroner.	Kontorutstyr, maskiner, kjøretøy	Person- vogner	Gods- vogner	Trekraft	Bygninger	Totalt	Datter- selskap	Konsernet
	Kostpris:							
Kostpris pr. 01.01.94	1.423	2.967	855	948	2.237	8.430	323	8.753
Tilgang i året	275	336	57	56	136	860	51	911
Avgang i året	-17	-4	-77	0	-2	-100	-8	-108
Kostpris 31.12.94	1.681	3.299	835	1.004	2.371	9.190	366	9.556

Av- og nedskrivninger:

Akkumulerte av- og nedskrivninger pr. 01.01.94	782	1.114	635	328	713	3.572	206	3.778
Avgang i året	-17	-4	-77	0	-1	-99	0	-99
Nedskrivninger (note 14)	430	486	256	616	327	2.115	0	2.115
Årets ordinære avskrivninger	61	130	0	0	53	244	27	271

Akkumulerte av og nedskrivninger pr. 31.12.94

	1.256	1.726	814	944	1.092	5.832	233	6.065
--	--------------	--------------	------------	------------	--------------	--------------	------------	--------------

Bokført verdi pr. 31.12.94

	425	1.573	21	60	1.279	3.358	133	3.491
--	------------	--------------	-----------	-----------	--------------	--------------	------------	--------------

Avskrivningstid

	5 år	15 år	15 år	20 år	30 år			
--	-------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--	--	--

Note 11. Investeringer og salg (salgssum).

Millioner kroner.	Kontorutstyr, maskiner, kjøretøy	Person- vogner	Gods- vogner	Trekraft	Bygninger	NSB	Datter- selskap	Konsernet
	1992 Investert	156	314	15	148	177	810	33
1992 Solgt	1	0	0	0	100	101	5	106
1993 Investert	331	370	36	230	317	1.284	35	1.319
1993 Solgt	1	0	0	0	84	85	2	87
1994 Investert	279	334	57	55	135	860	51	911
1994 Solgt	4	0	0	36	43	83	4	87

NOTER TRAFIKKSELSKAPET

Note 12. Egenkapitalbevegelse.

a, NSBs trafikkdel

Millioner kroner.	Material-fond	Regulerings-fond	Øvrig egenkap.	Sum EK NSB
Pr 31.12.93	66	145	-699	-488
Årsresultat 1994		-273	71	-202
Kapitalinnskudd (note 14)			134	134
Pr. 31.12.94	66	-128	-494	-556

b, Konsernet

Millioner kroner.	Material-fond	Regulerings-fond	Øvrig egenkap.	Sum EK konsernet
Pr. 31.12.93	66	145	-452	-241
Årsresultat 1994		-273	101	-172
Kapitalinnskudd (note 14)			134	134
Pr. 31.12.94	66	-128	-217	-279

Materialfondet er et rente- og avdragsfritt lån gitt for å finansiere lageroppbygging i NSB. Fondet har eksistert siden 1920. Fondets spesielle betingelser har gjort at det i praksis kan anses som bunden egenkapital.

Reguleringsfondet er et fond knyttet til statsregnskapet og er en binding av resultat i NSB. Det akkumulerte resultatet i henhold til statsregnskapet skal overføres reguleringsfondet inntil det har nådd en størrelse på kr. 200 millioner.

Øvrige egenkapital utgjør differansen mellom egenkapitalen i henhold til statsregnskapet og regnskapet etter regnskapsprinsippet (se note 20).

Note 13. Immaterielle eiendeler.

Goodwill representerer merverdien som ikke kan henføres til aktuelle eiendeler ved kjøp av andre virksomheter.

Konsernet, millioner kroner.

Kostpris pr. 01.01.94	15
Tilgang i året	10
Kostpris pr. 31.12.94	25
Akkumulerte avskr. pr. 01.01.94	4
Avgang i året	0
Årets ordinære avskrivninger	4
Akk. av- og nedskrivninger	8
Bokført verdi pr. 31.12.94	17

Note 14. Gjeldssanering.

NSB trafikkdelen fikk pr. 1.1.1994 gjennomført en gjeldssanering på kr. 2.249 millioner. Gjeldssaneringen ble anvendt som følger:

Nedskrivning anleggsmidler	2.115	mill.
Kapitaltilskudd	134	
Totalt	2.249	

Gjeldssaneringen med nedskrivning er definert som en kapitalregulering og derfor bare gjennomført i balansen.

NOTER TRAFIKKSELSKAPET

Note 15. Pensjonsforpliktelser.

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

Antall ansatte som omfattes av pensjonsordningen: 10.318.

Pensjonspremie for 1994: kr. 202 millioner.

Førtidspensjon:

NSB har fått fullmakt til å tilby førtidspensjonering til medarbeidere over 60 år i jernbaneplanperioden 1994-1997. Kostnadene ved ordningen dekkes over driften.

I samsvar med regnskapsprinsippet er kostnadene til førtidspensjon for det enkelte år beregnet til å være den andel av totale beregnede førtidspensjonsutbetalinger som er opptjent dette året.

Antall personer omfattet av førtidspensjonsordningen 1994-1997: 395.

Beregnete pensjonsforpliktelser knyttet til førtidspensjonering pr. 31.12.1994: kr. 78 millioner.

Forpliktelsene er klassifisert som langsiktig gjeld.

Førtidspensjonskostnader 1994: kr. 89 millioner.

I enkelte datterselskaper er det etablert pensjonsordninger gjennom livsforsikringsselskap. I disse tilfellene er premiene direkte kostnadsført som personalkostnad. I tillegg er det enkelte pensjonsordninger som går direkte via driften. Beregnede pensjonsforpliktelser kr. 2 million, hvorav kr. 1 million er ført som langsiktig gjeld.

Note 16. Pantstillelser.

NSB har ingen pantstillelser. Av datterselskapenes bokførte gjeld, er kr. 92 millioner sikret ved pant. Bokført verdi av de eiendeler som er stilt som sikkerhet er kr. 136 millioner.

Note 17. Betingede forpliktelser.

Staten er selvassurandør og ansvarsbetingede hendelser vil dekkes av virksomheten eller gjennom særskilte bevilgninger. Nye regler for miljøansvar kan medføre at NSB kan bli stilt økonomisk ansvarlig for å rette opp eventuelle miljøskader oppstått før gjeldende lovverk trådte i kraft.

Note 18. Leieforpliktelser.

Ved utgangen av 1994 hadde NSB kontraktsfestede leieforpliktelser som medførte følgende utbetalinger:

Rullende materiell	kr. 102 millioner.
Annet	kr. 8 millioner.

Note 19. Godtgjørelser.

NSBs styre og administrerende direktør er godtgjort med henholdsvis kr. 430.000,- og kr. 726.875,-. Revisjonen utføres av Riksrevisjonen. I godtgjørelse for revisjon i 1994 er det betalt kr. 6.088.000,-. Det er ikke inngått avtale om særskilt vederlag til administrerende direktør eller styrets leder ved opphør eller endring i ansettelsesforhold/verv.

Note 20. Avstemming mot statsregnskapet.

Millioner kroner.	1994
Resultat i henhold til regnskap	-202
Konvertering i henhold til statsregnskapsprinsipper:	
- inngående balanse 1994	-750
- utgående balanse 1994	679
- endring reguleringsfond	113*
Resultat i henhold til statsregnskapet	-160

Statsregnskapet er et tilnærmet kontantregnskap. En rekke balanseposter må derfor konverteres til inntekts- og utgiftsposter når man skal sammenligne resultatet i statsregnskapet og finansregnskapet.

* Totale endringer i reguleringsfond:	Endringer 1994	113
	Underskudd	160
Sum		273

KJØREVEGEN RESULTAT- REGNSKAP OG NOTER

Resultatregnskap

Millioner kroner.	Note	1994	1993
Bevilget over statsbudsjettet	1	2.503	2.400
Andre driftsinntekter	2	93	97
Sum driftsinntekter		2.596	2.497
Driftsutgifter	3, 4	2.503	2.400
Tilbakeført statskassen		93	97
Årsresultat kjørevegen		0	0

NOTER

Note 1. Bevilget over statsbudsjettet.

Millioner kroner.	1994	1993
Bevilget over statsbudsjettet for regnskapsåret	2.404	2.429
Overført fra forrige år	74	0
Overført til neste år	-38	-74
Overskridelser tilsvarende merinntekter	63	45
Sum	2.503	2.400

Note 2. Andre driftsinntekter.

Driftsinntekter i kjørevegen omfatter hovedsaklig kjørevegsavgift som belastes NSBs trafikkdel. Avgiften fastsettes årlig på kalkulatorisk grunnlag av overordnet myndighet og skal dekke kjørevegens trafikkavhengige kostnader. Bakgrunnen er at transportsektoren skal belastes for de kostnader som samfunnet påføres. Avgiften for 1994 er fastsatt til 1,2 øre pr. brutto tonnkilometer.

Note 3. Spesifikasjon av driftsutgifter på

Millioner kroner.	1994	1993
Eksterne kjøp av varer og tjenester	1.445	1.436
Interne kjøp av varer og tjenester	250	183
Personalkostnader	808	781
Sum	2.503	2.400

Note 4. Spesifikasjon av driftsutgifter på områder.

Millioner kroner.	1994	1993
Nyinvesteringer	871	904
Løpende vedlikehold og reinvesteringer	471	691
Drift	1.161	805
Sum	2.503	2.400

HELSE, MILJØ OG SIKKERHET

HMS-arbeidet i NSB ble styrket i 1994. Det ble både faglig og organisatorisk sterkere knyttet til stabsfunksjoner og bedre forankret i linjeledelsens arbeid. HMS-oppgaver ble nedfelt i virksomhetsplaner innenfor hver organisasjonsenhet, den interne kursvirksomheten økte og omfattende aktiviteter innenfor HMS-området, som utarbeiding av håndbøker osv., ble gjennomført.

Innføringen av NSBs internkontrollsystem ble videreført. NSBs overordnede internkontrollhåndbok ble revidert. Kontakten og samarbeidet med tilsynsorganer som Arbeidstilsynet og Direktoratet for brann og eksplosjonsvern, ble utbygget.

Et bredt prosjektarbeid med sikte på å utvikle et samlet EDB-basert system for registrering, rapportering og oppfølging av alle HMS-avvik, inkludert tilløp til ulykker og driftsuhell, startet i 1994. Jernbaneloven ble i 1994 supplert med en utfyllende forskrift som bl.a. stiller krav om et eget internkontrollsystem for jernbaneforetak.

Bedriftshelsetjenesten

1994 avslutter planperioden 1991 - 1994 der målet var en gjennomgang av helse og arbeidsmiljø i alle enheter i NSB. Målet er nådd. Resultatet av gjennomgangen er rapportert til ledere og NSBs verneorganisasjon. I noen enheter er arbeidsmiljømålene bygget inn i enhetenes virksomhetsplaner. I 1994 startet bedriftshelsetjenesten arbeidet med sin egen kvalitetshåndbok og et IT-basert informasjonssystem for BHT gjøres operativt i løpet av 1995.

Arbeidsmiljøet i NSB

De viktigste innsatsområdene på arbeidsmiljøsidene er ulykker/person-

skader, belastningslidelser og psykososiale, organisatoriske og mellommenneskelige forhold. Personskadevolumet i 1994 tilsvarer en H-verdi på 13,6 mot 13,8 i 1993, forbedringspotensialet antas å være minst 50%. Belastningslidelser er, sammen med psykososiale forhold, medårsak til minst 50% av sykefraværet.

I enkelte arbeidsmiljøer er fremdeles støy, luftkvalitet og andre fysisk/kjemiske forhold delvis uløste. Støy er særlig en utfordring i arbeidet med infrastruktur og vedlikehold/reparasjoner av materiell.

NSBs verneorganisasjon

NSB har i 1994 hatt ett sentralt arbeidsmiljøutvalg (SAMU) og 31 lokale arbeidsmiljøutvalg (AMUer). SAMU har hatt 5 møter og behandlet 46 saker, mens AMUene til sammen har hatt 113 møter og behandlet 839 saker. Viktige saker som har vært drøftet i verneorganisasjonen, omfatter bl.a. Nordstrandulykken, yrkesskader/yrkessykdommer, sykefravær, rusmiddelpolitikk, overtidsomfang, verneutstyr, opplæring, bedriftshelsetjenesten og verneorganisasjonens struktur og arbeidsmåte.

Ytre miljø

Det meste av NSBs transportarbeide drives elektrisk og bedriftens miljøtiltak er mange. NSB ønsker å sette miljøkrav til de produkter som kjøpes. Det ble i året som gikk innført miljøkrav til flere typer forbruksmateriell bl.a. vaskemidler og kontormateriell. NSB har et betydelig forbruk av diesel blant annet til fremføring av tog på ikke-elektrifiserte strekninger og i forbindelse med buss- og bildrift. NSB ønsker å gå over til å bruke miljødiesel dersom det blir teknisk- og økonomisk grunnlag for det. Det er derfor startet

et nordisk samarbeid for å se nærmere på mulige konsekvenser ved overgang til bruk av miljødiesel.

Arbeidet med å kartlegge forurensningen etter de nedlagte impregneringsverkene fortsatte i året som gikk. Det er lagt ned en betydelig innsats for å utvikle teknologi og metoder for rensing av kreosotforurensset grunn. På Lillestrøm er problemene aktualisert ved framføringen av ny riksvei 159 og nye planer for området i forbindelse med Gardermobanen. NSB regner med å starte rensingen av området i 1995. Det blir i så fall det første kreosotforurensede området i Norge hvor man starter med tiltak basert på moderne miljøstandarder.

Sikkerhet

NSB etablerte i januar 1994 et eget Sikkerhetsforum for bedriftens toppledelse. Samferdselsdepartementet fastsatte i 1994 nye rammevilkår for sikkerhetsarbeidet. Jernbaneloven ble supplert med to forskrifter som bl.a. fastsatte en rekke fullmakter og oppgaver for et eget Jernbanetilsyn. Det nye Jernbanetilsynet vil, når det blir etablert, erstatte det nåværende Privatbanetilsynet som NSB også i 1994 har administrert.

Arbeidet med en gjennomgripende omlegging av bedriftens sikkerhetsopplæring og revisjon av sikkerhetsbestemmelsene ble påbegynt i 1994. Utbygging av Automatisk togstopp (ATS) og fjernstyring er blitt videreført. ATS er nå tatt i bruk på en rekke lengre strekninger og er montert på de aller fleste lokomotiver, motorvognsett og innleide skiftelokomotiver. Det er i 1994 gjennomført tre redningsøvelser. I tillegg er det gjennomført en øvelse i krisehåndtering for NSBs toppledelse.



PERSONALET

NSBs personale vil stå i fokus når bedriften skal møte sine utfordringer både på kort og lang sikt. På kort sikt er det satt mye inn på å få til en god forretnings- og kundeforståelse i hele bedriften. Sammen med større kostnadsbevissthet skal dette prege organisering og ledelse av arbeidet. På lengre sikt reiser det seg store utfordringer når det gjelder å bygge en høyere, mer fleksibel kompetanse og forberede personalet på å møte krav

fra økt konkurranse og ny teknologi. Skal bedriften på en effektiv måte kunne møte disse utfordringene, må det skje i et samarbeid med de ansatte og deres organisasjoner.

Liten nedgang i bemanningen

Presset i retning av å redusere personalkostnadene har vært betydelig også i 1994. En streng

ansettelsesstopp gjort gjeldende fra juli, skulle bidra til dette. De driftsmessige utfordringene i flere deler av bedriften har likevel gjort at netto nedgang i antallet ansatte bare var 183, slik at antallet fast ansatte ved utgangen av året var 12.127. Antallet som sluttet i NSB i løpet av 1994 var i underkant av 500, og av disse gikk 148 av med førtidspensjon. Begge tall er omtrent like store som året før. En stor del av dem som ble rekruttert til

faste stillinger i 1994, kom fra midlertidige stillinger i virksomheten. Dette har ført til en nedgang i antallet ansatte i midlertidige stillinger som ved årsskiftet var 970 personer.

Betydelig satsing på kompetanse

En viktig del av NSBs opplæring har vært innrettet på å gjøre organisasjonen mer markedsrettet. I samarbeid med Handelshøyskolen BI har det vært gjennomført programmer innen økonomi, markedsføring, prosjektadministrasjon, forhandlingsteknikk og kontraktshåndtering. De fleste elever har gått opp til eksamen med gode resultater.

Et annet viktig område i 1994 har vært lederopplæring. 35 "ledertalenter" avsluttet et Masterkurs i samarbeid med BI innen ledelse. 130 ledere i Bane har gjennomført et kompetanse-givende program i samarbeid og ledelse, og alle organisasjonsenhetene har arbeidet med lederutvikling på ulike nivåer.

Videreutvikling av kompetanse innen NSBs kjerneområder er viktig for å lykkes, og det har vært gjennomført store kompetansehevede programmer i 1994. Før første gang på flere år ble det satt i gang lokomotivføreropplæring, samtidig som man har økt opplæringen innen konduktør-, billetø- og togekspeditørgruppene.

Sikkerhetskompetanse er sentralt i bedriften, og det har i hele 1994 vært arbeidet med en modernisering av sikkerhetsopplæringen og instruktørsystemet rundt denne opplæringen.

Fra etatsopplæring til offentlig fagopplæring

"Prosjekt fagopplæring" ble startet høsten 1994. Prosjektet er organisert med representanter for alle organisasjonsenheter, samt Jernbaneskolen. Målet med arbeidet er at NSB i større grad skal ta i bruk det offentlige fagopplæringssystemet som opplærings- og rekrutteringsstrategi. NSB ønsker å ta i bruk flere godkjente og

foreslåtte godkjente fag enn i dag, og vil legge etatsfagene inn under Lov om fagopplæring i arbeidslivet. På sikt skal NSB bli en kraft i den videre utvikling av fagopplæringssystemet i Norge.

Det er flere delprosjekter som inngår i arbeidet med å få godkjent etatsfagene som offentlige fag. Søknader om nye fag sendes våren 1995. I prosjektperioden skal det utvikles gode systemer for organisering av fagopplæringen både internt i NSB og koordinert med eksterne instanser. Det skal utvikles kvalitetssikrede systemer for opplæring av instruktører. Implementering i linje og stab skal skje gradvis i løpet av prosjektperioden som utløper i 1996.

Personalsentret

En stor utfordring for Personalsentret i 1994 var å få ansatte i sentret ut i ledige, faste stillinger i NSB. I 1994 ble 154 medarbeidere tilsatt i nye stillinger etter å ha vært en tid i Personalsentret. Av disse hadde 99 fullført en utdanning, 29 hadde vært i forskjellige vikariat og 7 hadde vært i praksisplasser. I tillegg gikk 9 av med pensjon.

De første NSB-gymnasene ble avsluttet i desember 1994 med bra resultater. Mange fikk 1/2 år til på skole, de fleste på BI eller sekretær/servicekurs. Gjennomsnittlig var 487 årsverk knyttet til Personalsentret i 1994.

Enklere avtaleforhold

Arbeidet med opprydding og tilpassing av særavtaler har fortsatt. Det største arbeidet innen dette området har vært å få på plass en ny og forenklet særavtale om arbeidstid. Både administrasjonen og personalorganisasjonene har brukt mye ressurser på å få avtalen på plass. Den nye avtalen er mer i samsvar med avtaler som gjelder hos våre konkurrenter. Dessuten verner avtalen fritiden til medarbeiderne bedre enn i den tidligere avtalen.

Det er startet opp et betydelig arbeid med å forenkle lønssystemet.

Hensikten er å få et enklere, mer oversiktlig system som krever mindre administrative ressurser.

Sykefravær og attføring

Sykefraværet i 1994 var uforandret i forhold til 1992 og 1993, 6,8 prosent. Det har i 1994 vært drevet et betydelig bedre arbeid med sykefraværet i flere driftsenheter, og det er eksempler på mer enn halvering av sykefraværet. Men samtidig har flere enheter hatt økning i arbeidspresset.

Etter at attføringsarbeidet ble reorganisert i 1992/93, er dette arbeidet i løpet av 1994 kommet i god gjenge. I alt 197 attføringsaker ble behandlet av bedriftshelsetjenesten i 1994, og av disse var 66 saker løst ved årets utgang. Modellen med at attføringsarbeidet drives av ledere med støtte og bistand fra bl.a. bedriftshelsetjenesten og regionale attføringsutvalg fungerer godt.

En mer forretningsorientert organisasjon

Arbeidet med å videreutvikle NSBs organisasjon fortsetter i årene som kommer. Det legges vekt på å forsterke lagånden og øke kompetansenivået i alle deler av organisasjonen. Videreutvikling av en mer planmessig og konkurranseorientert markedsførings- og salgskompetanse er viktig for å øke konkurransekraften i NSB.

JERNBANE- VIRKSOMHETEN

Utviklingen i markedet for person- og godstrafikk stiller stadig større krav til NSBs organisasjon. Mindre offentlig regulering av transportmarkedet, økt konkurranse og økte krav fra kundene vil NSB møte med en konsentrasjon rundt sin kjernevirksomhet - jernbanetransport. Som et svar på denne utfordringen ble Jernbanevirksomheten opprettet som egen resultatenheter i 1993, under ledelse av viseadministrerende direktør. I året som gikk er arbeidet med å utvikle Jernbanevirksomhetens organisasjon videreført.

Hensikten med omstillingen er å koordinere innsatsen og samordne utviklingen mellom enhetene for persontrafikk, godstrafikk og støttefunksjoner. Vinteren 1994/95 ble Jernbanevirksomhetens organisasjon gjennomgått. Omorganiseringen ble gjennomført fra april 1995.

I den nye organisasjonen er det lagt vekt på nærhet til kundene, samt samordning av stabsenheter i de tidligere divisjonene. Hensikten har vært å lette beslutningsprosessene, samtidig som det oppnås en reduksjon i kostnadene forbundet med stabs-, støtte- og administrasjonsarbeid. Ansvar for teknologi og drift og vedlikehold av togene er samordnet i en enhet. Samtidig er materiellansvaret og ansvaret for togframføring lagt til en organisasjonsenhet.

Innenfor Godstrafikk er arbeidet med bransjeretning av organisasjonen videreført. For persontrafikk er det opprettet fire stillinger som regionale jernbanesjefer med ansvaret for persontrafikken i Østlandsområdet, på Sørlandsbanen, på Bergensbanen og på Dovre-, Røros-, Rauma- og Nordlandsbanen. Jernbanesjefene vil bli geografisk plassert i henholdsvis

Oslo, Kristiansand, Bergen og Trondheim.

Jernbanesjefene vil ha resultatansvaret for persontrafikken i sine geografiske områder. Samtidig får de ansvaret for å koordinere all NSBs virksomhet innenfor sitt område, slik at NSB som konsern opptrer samordnet lokalt og regionalt i forhold til eksterne forbindelser.

I arbeidet med omorganiseringen er det viktig å utvikle et styringssystem som kan bidra til å øke kvaliteten på NSBs tilbud til kundene. Ikke minst blir det lagt vekt på tiltak som skal bedre driftssituasjonen og øke punktligheten i toggangen. Målet er å utvikle Jernbanevirksomheten til et lønnsomt og kunderettet transportselskap. Det viktigste blir derfor stadig å bedre kvaliteten på det tilbudet NSB gir sine kunder og vinne nye kunde grupper for jernbanen.

1 9 9 4

* Over 300.000 passasjerer ble fraktet med OL-tog til lekene på Lillehammer.

* Antallet reiser med tog økte.

* Tre nye motorvognsett av typen BM 70 ble satt i drift. Fire nye ble bestilt.



PERSONTRAFIKK

I markedet for persontrafikk skal NSB utvikle og markedsføre konkurranse-dyktige reisetjenester for fritids-, forretnings- og arbeidsreisende, slik at disse får dekket sitt reise- og opp-levelsesbehov.

De totale inntektene fra persontrafikken økte med 147 millioner kroner i

1994 sett i forhold til året før.

Gjennomføringen av NSBs trafikkoppdrag i forbindelse med OL på Lillehammer var en stor utfordring i 1994. Totalt fraktet NSB i overkant av 300.000 passasjerer i de spesielt oppsatte OL-togene under de 16 dagene lekene varte. Erfaringene med avvik-

lingen av OL-trafikken er videreført gjennom interne seminarer og samlinger.

Trafikkutvikling

Dereguleringen av flytrafikken innenlands innebar en skjerpet konkurranse i persontrafikkmarkedet. Spesielt natt-



tog er i klar konkurranse med flyene i og med at de fleste kundene her reiser hele strekningen. Mange spådde en klar trafikknedgang for jernbanen. Den nye konkurransesituasjonen ga da også en nedgang i passasjertallene for fjerntog på de lange strekningene i 1994. Dette ble derimot oppveid av et tilsvarende økning i antallet passasjerer i InterCity- og mellomdistansetog, i regiontogene og i lokaltog. Det totale antallet reiser i tog økte derfor i 1994.

Investeringer i nytt materiell

Fra 29. mai 1994 ble tre nye motorvognsett av type BM 70 (ICE-tog) satt inn i rute. I løpet av året er ytterligere fire nye slike togsett bestilt for levering i 1995/96.

I året som gikk, ble det investert betydelige beløp i modernisering av vognparken. På Gjøvikbanen ble det

satt i drift to nye lokaltogsett av typen BM 69 som er ombygget til mellomdistansetraffikk. Togsettene er gitt et nytt interiør med nye og mer komfortable stoler. Videre er to nye ekspressetogsett totalt modernisert og satt i trafikk på Sørlandsbanen. Dovrebanen har fått et nytt nattogtilbud med økt servicetilbud og bedre komfort.

1994

- * **Togtilbudet i lokaltrafikken ble økt.**
- * **Gjøvikbanen fikk et bedre togtilbud med nytt materiell.**
- * **Polarsirkel-pendelen mellom Bodø og Mosjøen hadde sitt første driftsår.**

Ny ruteplan

NSB gjennomførte en omfattende ruteendring gjeldende fra slutten av mai 1994. Ruteendringen innebar en økning av det totale togtilbudet, spesielt for lokaltogene rundt Oslo. Mange opplevde en bedring i tilbudet i form av hyppigere avganger og mindre behov for togbytte som følge av at flere tog fikk lagt ruten gjennom Oslo. Det måtte senere gjøres noen reduksjoner i det nye ruteutbudet på grunn av stor slitasje på gammelt og innleid materiell. Ruteendringen ga likevel positive resultater, ikke minst i form av bedret punktlighet i toggangen, i tillegg til stor økning i antallet passasjerer i lokaltog rundt Oslo.

Inter-City- og mellomdistansetog

NSBs InterCity-strekninger omfatter strekningene mellom Oslo og byene Skien, Halden og Lillehammer/Otta. Ruteendringen i mai innebar økt bruk av InterCity Ekspresstog på strekningene, ikke minst på Østfoldbanen. ICE-togene har befestet sin posisjon som et attraktivt tilbud for forretningsreisende, samtidig som de i sterkere grad dekker behovet for pendlerne.

På mellomdistansestrekningene er særlig utviklingen på Gjøvikbanen gledelig. De ombygde togsettene er godt mottatt og tilbyr nå spesialkupéer, blant annet køttorklasse, barnekupé

og et eget tilbud for handikappede. Etter ruteendringen økte antallet avganger på Gjøvikbanen. Satsingen ga en trafikkvekst på hele 19 prosent i 1994.

"Vøgne" - regiontoget gjennom Hallingdal, over Ringerike til Drammen - ble gjenåpnet med støtte fra Buskerud fylkeskommune i 1993. Togtilbudet har fått god lokal oppslutning og vil fortsette i 1995. På Nordlandsbanen hadde Polarsirkel-pendelen mellom Bodø og Mosjøen sitt første hele driftsår i 1994. Satsingen har vært en suksess. På Solørbanen ble persontrafikken med tog nedlagt i 1994.

Lokaltog

Ruteendringen i 1994 innebar en stor satsing på lokaltrafikken i Østlandsområdet. Lokaltogområdet ble utvidet til Kongsberg og Kongsvinger. På disse strekningene ble antallet avganger økt og kapasiteten betydelig bedret, noe som har gitt seg utslag i en stor trafikkvekst. Totalt økte trafikken med i overkant av 14 prosent. Dette utgjør 61.000 flere kunder pr. uke. Tellinger i oktober måned viste at lokaltogene rundt Oslo transporterte i overkant av 638.000 passasjerer i uken. Lokaltogene har med dette økt sine markedsandeler for kollektivreiser til og fra Oslo, samt trolig også dempet veksten i bruken av privatbiler til arbeidsreiser.

Også lokaltrafikken rundt byene Stavanger, Bergen og Trondheim kan

viser til en god trafikkutvikling i 1994. På Trønderbanen ligger trafikkveksten oppimot 20 prosent. Åpningen av den nye kombinerte tog- og flyterminalen på Værnes i november 1994 har blitt godt mottatt og har bidratt til veksten i lokaltrafikken. Den vellykkede satsingen på lokaltrafikken rundt de store byene viser jernbanens fortrinn som transportør i områder med stort kundegrunnlag.

Ekspresstog

NSB har i 1994 satset på utvikling av sitt ekspresstogtilbud. Totalt skal 48 vogner ombygges, en investering på 150 millioner kroner. De to første nye ekspresstogene ble satt inn i trafikk på Sørlandsbanen høsten 1994.

I det nye ekspresstoget er det lagt vekt på å øke komforten og gi de reisende en triveligere reiseopplevelse. Togene har fått nye seter og et eget barnetilbud - "barnetoget". Det er også innredet en egen "Salong" med plass til 10 reisende som ønsker å gjøre noe ekstra ut av turen. De nye ekspresstogene har egen Bistrovogn med plass til ca. 30 gjester, og mattilbudet spenner fra frokostbuffet til middagsretter. Det nye ekspresstoget på Sørlandsbanen er blitt godt mottatt av kundene.

Nattog

NSB introduserte sitt "rullende hotell" - nattoget på Dovrebanen - i 1994. Det



nye nattoget kan tilby restaurant, bar og bibliotek i en egen salongvogn. Nattoget har også egne sittevogner med komfortable hvilestoler og mulighet for avskjerming mot andre reisende. Sovevognene har kupéer med eget dusj og toalett. Det nye nattoget er blitt godt mottatt av kundene. Gjennomsnittsbelegget i sovevognene lå på i overkant av 70 prosent, hvilket er meget bra tatt i betraktning at nattoget går alle netter.

I motsetning til de andre strekningene opplevde NSB ikke nedgang i antallet passasjerer på Dovrebanen. Dette viser at det oppgraderte og kundeorienterte tilbudet er et godt verktøy i kampen om kundene.

Utenlandstog

Det var en økning i trafikken både på utenlandstogene over Charlottenberg og Kornsjø i 1994. I de senere årene er

det gjennomført store endringer i togtilbudet til utenlandet. Ikke minst er det satt inn materiell med høyere standard både i sittevognene og sovevognene som kan tilby kupeer med eget dusj og toalett. Det er også satt inn ICE-tog på dagtid til Gøteborg. På produksidsiden er det introdusert nye tilbud i form av eget billettsamarbeid med de skandinaviske jernbanelokalselskapene (ScanRail) og egne pakketurer med tog til utlandet. En annen

- * Sørlandsbanen fikk nytt ekspresstog med blant annet egen Bistovogn.
- * Dovrebanen fikk nytt nattog med restaurant, bar og bibliotek.
- * NSBs markedsføring tok nye priser.

nyhet på produksiden i 1994 var forlengelse av nattoget fra København til Oslo, videre til Geilo. Denne forlengelsen ble godt mottatt av danske skiturister under navnet "Fjeld-ekspressen".

Markedsføring

NSBs markedsføring av toget som transportmiddel vakte både nasjonal og internasjonal oppmerksomhet i året som gikk. NSB ble kåret til årets markedsfører og mottok Ferdaprisen fra reiselivets organisasjon HSMAL. Markedsføringen i forbindelse med OL ble hedret med The Adrian Award i New York. Markedsføringen av pakketurer og lanseringen av kampanjer er viktige elementer i profileringen av NSB.

Stasjonsutvikling

Det er nedlagt betydelig arbeid i å utvikle stasjonene i året som gikk. Spesielt er det lagt vekt på å utvikle kollektivterminaler med et utbygd servicetilbud, kombinert med tiltak som letter overgangen til andre kollektive transportmidler. De største prosjektene har i 1994 vært utvikling av Sandvika stasjon, gjenåpningen av Gulskogen og utbedringen av stasjonene i Tønsberg, Fredrikstad, Drammen og Mjøndalen. En viktig del av stasjonsutviklingen er utformingen av utearealene med sykkelparkering, parkeringsplasser, taxi-holdeplasser m.m.

Organisasjon

Innen persontrafikken har det over lengre tid blitt rekruttert billettører og konduktøraspiranter, slik at vi ved utgangen av året har en tilfredsstillende bemanningssituasjon. Det er i året som gikk satset mye på kompetanseheving innen service og i salgsapparatet. I konkurransesituasjonen er kvaliteten i møtet mellom NSB og kunden av avgjørende betydning.

I 1994 er det lagt ned mye arbeid med å integrere persontrafikks organisasjon i Jernbaneverkets virksomhet. Som et resultat av dette er det skjedd en effektivisering av stabsfunksjonene. Persontrafikken vil etter organisasjonsendringen bli ledet av fire jernbanesjefer. Jernbanesjefene vil ha det overordnede resultatansvar for persontrafikken innenfor sitt geografiske område, henholdsvis Østlandsområdet, Sørlandsbanen, Bergensbanen og Dovre-, Røros-, Rauma- og Nordlandsbanen. Jernbanesjefene vil også få et koordinerende ansvar for hele NSBs utadvendte virksomhet innenfor sitt geografiske område.

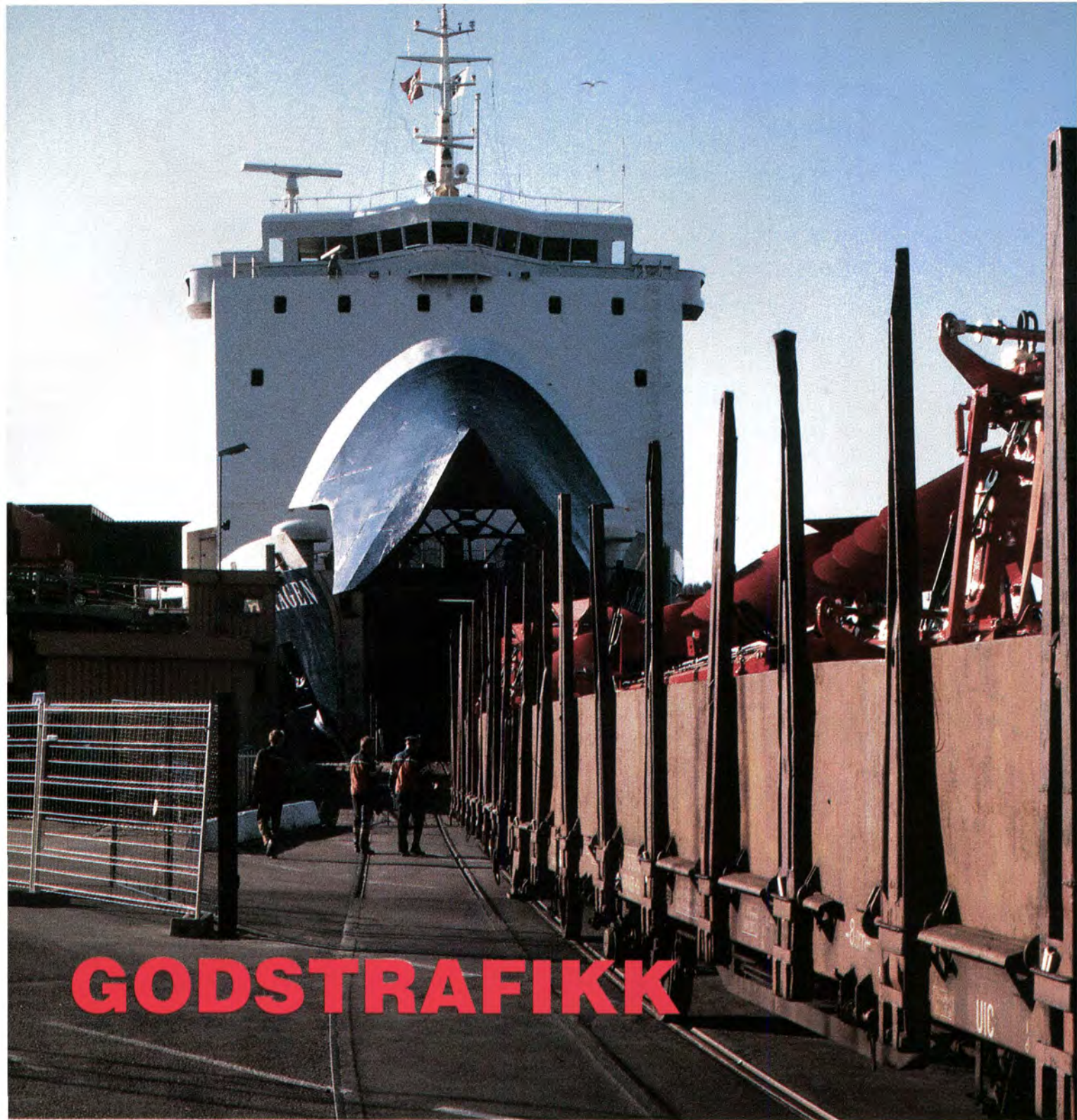
Utviklingen framover

NSB vil søke å stadig forbedre sitt tilbud i markedet for persontransport i 1995. En heving av produktenes kvalitet er avgjørende i konkurransen med andre transportører.

Utviklingen av ekspress- og nattog-

produktene vil fortsette. Fra høsten 1995 vil nye ekspresstog også bli satt i trafikk på Bergensbanen, og noe senere kommer tilbudet på Dovrebanen. På tegnebrettet ligger spesifikasjonene klare for et nytt og mer moderne InterCity-tilbud. Også tilbudet på Nordlandsbanen og Raumabanen gjennomgås med sikte på forbedringer. NSB vil videreføre den høye markedsprofilen for stadig å vinne nye markedsandeler til toget.

Ruteendringen i 1995 vil ikke bli så omfattende som i 1994. For det meste vil det dreie seg om mindre justeringer. Det vil bli lagt vekt på å videreføre den vellykkede omleggingen og fortsette økningen i lokaltrafikken i Østlandsområdet.



GODSTRAFIKK

NSB Gods skal utvikle, markedsføre og produsere lønnsomme, effektive og jernbanebaserte kvalitets-transporter for industri-, handels- og transportselskaper, slik at disse får styrket sin konkurranseevne.

Trafikkutvikling og resultat

NSB Gods økte sitt totale produksjonsvolum med 6 prosent i 1994 sett i

forhold til året før. Internasjonale transporter økte med hele 13 prosent, og her sto importen for størstedelen av økningen. Det totale antall transporterte tonn gikk ned i 1994, ikke minst på grunn av en dårlig tømmerhøst i norsk skogbruk. Samtidig ble godset transportert over lengre avstander, slik at antallet tonnkilometer økte i året som gikk.

Eksterne salgsinntekter utgjorde 1.260 millioner kroner i 1994, ca. 26

millioner over budsjett. Dette ga en omsetning tilsvarende året før.

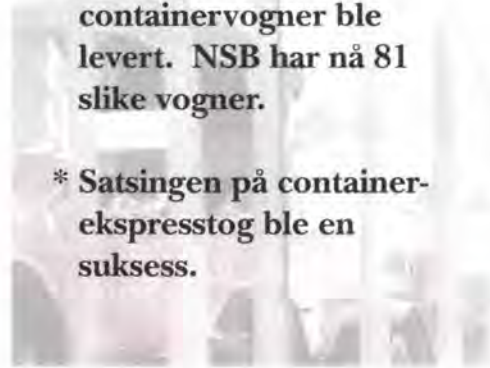
Ekstraordinære kostnader for å opprettholde avtalt kvalitet i leveransen overfor kundene har medført underskudd for godstrafikken. Ikke minst var vedlikeholdskostnadene på lokomotiver og godsvogner større enn forventet. Det har derfor i enkelte perioder vært nødvendig å øke både bruken av bildistribusjon og bemanning.

1 9 9 4

* Antallet tonnkilometer økte.

* 56 nye 6-akslede containervogner ble levert. NSB har nå 81 slike vogner.

* Satsingen på container-ekspressstog ble en suksess.



Investeringer

For å bedre tilbudet for våre kunder ble det i 1994 investert betydelige beløp i utbygging av terminaler. Satsing på økt containertrafikk medførte investeringer i 56 nye 6-akslede containervogner i løpet av året. Totalt er det investert i 81 slike vogner de siste to årene. Hver vogn kan frakte opptil fire containere med en samlet lengde på over 31 meter.

Det er et betydelig behov for investeringer i nye lokomotiver. NSB Gods har i bestilling 20 nye kombi-lokomotiver (Di 8) til bruk i gods- og persontrafikk. Godstrafikken vil også dra nytte av NSBs bestilling av 12 nye diesellokomotiver og 22 nye elektriske lokomotiver. EL 18, som er typebetegnelsen for de nye elektriske lokomotivene, er såkalte universalløkk som kan benyttes både i gods- og persontrafikk.

Kapasitetsutnyttelse og punktlighet

Forholdene er lagt bedre til rette for pendeltrafikk på hovedrelasjonene mellom de større byene ved terminal- og materiellutpasingene. Dette har blitt godt mottatt i markedet, og containerekspressstogene er fulle. I 1994 har kapasitetsutnyttelsen i godstogene ligget over 80 prosent på hovedrelasjonene mellom Oslo og byene Stavanger, Bergen, Trondheim, Mo i Rana og Bodø.

Første halvdel av 1994 var preget av driftsproblemer og dårlig punktlighet. Betydelige ressurser ble satt inn for å rette på situasjonen. Innsatsen har gitt gode, varige resultater i siste halvdel av 1994 og videre inn i det nye året.

Markedsutvikling og pris

I perioden 1989 til 1993 var markedet for godstransport preget av overkapasitet. Dette endret seg noe i 1994. Bare delvis skyldes dette en nedbygging i den totale transportkapasiteten. Det norske transportmarkedet er et konjunkturbarometer. Økt kjøpekraft har medført vekst i vareforbruket og konsumet, og dermed også vekst i etterspørselen etter transporttjenester.

Innenfor godstrafikken har NSB etablert en ny markedsbasert prisstrategi, framfor kostnadsbaserte priser. Den nye prisstrategien er et ledd i markedsrettingen av NSB Gods. Det siste året er prisnivået på godstransporter gjennomgått i lys av hva som er gjeldende markedspris i transportbransjen på enkelte relasjoner, markedssegmenter og kunde grupper. Dette har gitt grunnlag for en selektiv prisøkning.

Utvikling av markedsapparatet

NSB Gods har reorganisert hele markedsapparatet i 1994. Det er spesielt lagt vekt på å betjene fire markedssegmenter. Det er opprettet

fire salgs- og markedsenheter for å betjene målgruppene skog, råvare, transportør og næringsmiddel/ferdigvare. Hver enkelt har storkundeansvarlige med bransjekompetanse, høy kompetanse innen logistikk og kunnskap om de enkelte kunders behov og krav.

Reorganiseringen har økt vårt engasjement i markedet, samtidig som vi kan samordne produksjonen bedre. På alle større terminaler er det opprettet egne kundesentre. Disse er kundenes lokale kontaktpunkt og en viktig del av vårt salgsapparat. Kundesentrene tilbyr rådgivning, transportkoordinering og assistanse.

Nærmere kunden

Reorganiseringen av markedsapparatet har brakt oss nærmere kunden. Samarbeidet med våre kunder, løsningene på deres spesielle behov og utfordringer, bringer NSB Gods inn som en partner og som del av kundens logistikk-kjede.

Innen bransjen næringsmiddel- og ferdigvare ser vi at en del kjeder overtar kontroll og styring av logistikken fram til utsalgsstedene. Dette har medført strukturelle endringer i varestrømmen, og tradisjonelle stykkogods- og partigodstransporter blir avløst av transport av hele containere, såkalte "full-loads".

I råvarebransjen er det i samarbeid

1 9 9 4

* NSB Gods gikk over fra kostnadsbaserte til markedsbaserte priser.

* Ytterligere markedsorientering av salgsapparatet innenfor markedssegmentene skog, råvare, transportør og næringsmiddel/ferdigvare.

med en del storkunder utviklet nye transportløsninger. Samarbeidet bygger på langsiktige avtaler som bedrer lønnsomheten for begge parter. For en del bulktonnasje i Nordland har vi opplevd en overgang til skip i året som gikk. Samtidig var det en overgang til tog for transporter av mer høyverdig gods. Samme utviklingstrekk finner vi i nisjer med mindre transportvolumer og krav til hyppigere leveranser.

Også i skogbransjen er transporten en av de mest sentrale delene av produksjonen. Systemtransporter utgjør en stadig større del av transportvolumet i bransjen. Innenfor trelast var det en gledelig økning i eksporten i 1994. Spesielt har NSB Gods tatt markedsandeler i transporten av trelast til Tyskland og Sveits. Importen av massevirke/sagtømmer har også tatt seg opp på grunn av mangel på slikt virke i Norge. Til Italia har vi startet et meget interessant prosjekt for eksport

av papir. Disse transportene skjer i sterk konkurranse med båt.

Innen markedssegmentet transportør var det en sterk økning av samlasttrafikk i 1994. Spesielt var økningen stor i trafikken til og fra Nord-Norge. ARE-togene - Arctic Rail Ekspres - hadde sitt første hele driftsår i 1994, med meget god omsetning og driftsresultatet. ARE-togene trafikkerer mellom Narvik og Oslo gjennom Sverige.

- * Ekspressgods gjennomførte store strukturelle endringer og bedret sitt resultat betydelig.
- * Det ble åpnet nye terminaler i Mo i Rana, Drammen, Åndalsnes og Mosjøen. På Alnabru i Oslo ble fjerde byggetrinn ferdigstilt. Store utvidelser ble også gjort ved terminalen i Narvik.

Nytt ekspressgodstilbud

Salgs- og markedsenheten Ekspressgods er vårt tilbud i hurtigfraktmarkedet. I 1993 og 1994 ble store strukturelle endringer gjennomført i enheten. Antallet ekspedisjoner for ekspressgods ble redusert til 60, samtidig som produkttilbudet ble forenklet og effektivisert med hensyn til pris, avstand, frekvens og sendingsstørrelser. Produkttilbudet ble ytterligere forenklet ved årsskiftet 1994/95. Det tilbys nå fire produkter knyttet til hvert sitt forenklede fraktbrev, med forskjellige vektgrenser og hurtighet i leveransen. Produkttilbudet er fortsatt landsdekkende og tilbyr også dør-til-dør distribusjon i samarbeid med ulike transportører. Ekspressgods har beholdt sine store, faste kunder, og resultatutviklingen er positiv.

Nye terminaler

Våren 1994 ble fjerde byggetrinn med to nye containerkraner og tre kraner på 600 meter, ferdigstilt ved Alnabru godsterminal i Oslo. Høsten 1994 åpnet nye terminaler i Mo i Rana, Mosjøen, Drammen og Åndalsnes. En stor utvidelse av ARE terminalen i Narvik ble påbegynt i 1994. Planleggingen og utformingen av terminalene er gjort med tanke på en effektiv, containerbasert transport. Dette gjør at vi kan tilby kundene rasjonell og skånsom håndtering av godset.

Det er under planlegging nye løsninger for våre terminaler i Stavanger, Bergen og Trondheim. I Oslo fortsetter utviklingen av Alnabru godsterminal. I samarbeid med Oslo Havnevesen vurderes å effektivisere Østhavna og Filipstad, samt utviklingen av en framtidig containerhavn ved Kongshavn. I 1995 vil det bli utformet miljøplaner for alle våre store godsterminaler.

Utsiktene framover

Utviklingen av terminalene og anskaffelse av de nye 6-akslede vognene har satt NSB Gods i stand til å tilby markedet et mer effektivt transportopplegg for containerbasert gods. Markedet for containerbaserte transportører er økende. Det er derfor igangsatt ombygging av 2-akslede vogner for frakt av nye 7,82 meter lange containere.

I det framtidige markedet for gods-transporter blir "transport" av informasjon stadig viktigere. NSB Gods satser derfor mye på utvikling av nye løsninger med bruk av informasjonsteknologi. Elektroniske fraktbrev har i lengre tid blitt utvekslet med Hydro Agri i Porsgrunn og Fundia. I den senere tid er egne EDI-baserte PC-løsninger for fraktbrev utviklet (EDI: Electronic Data Interchange – elektronisk datautveksling). Disse vil bli tatt i bruk hos større, strategiske kunder.

NSB spedisjon i Oslo kan tilby kundene landsdekkende fortollings-

service ved TFS (Teknisk fortollings-senter). Løsningen baserer seg på elektroniske fraktbrev og tolldeklarerer til alle landets større tollsteder. På denne måten sparer kunden tid ved at godset fortolles under veis og er ferdig fortollet ved ankomst.

NSB Gods har engasjert seg i FoU-prosjektet AVI - Automatisk Vogn Identifikasjon. I prosjektet utvikles elektroniske brikker for vognstyring og vognidentifikasjon. I 1995 og 1996 planlegges utvikling av applikasjoner til systemet som kan gi kundene automatiske avvismeldinger dersom det oppstår forsinkelser i leveransene.

Fra årsskiftet 94/95 ble det også iverksatt et nytt EDB-basert fakturerings-system for nasjonale transportører, som vil gi en raskere og mer kundevennlig fakturering.

Gjennom nye teknologiske løsninger og et tettere samarbeid med kundene vil NSB stadig utvikle og forbedre sitt transporttilbud i godsmarkedet. Utviklingen, ikke minst innenfor informasjonsteknologien, krever profesjonalitet for å kunne håndtere stadig mer komplekse transportløsninger for kundene. Kvaliteten og punktligheten skal forbedres. Gjennom effektiviseringer, kompetanseheving, økt kvalitet og nye teknologiske løsninger vil NSB være en attraktiv og profesjonell samarbeidspartner i transportmarkedet også i framtiden.

1 9 9 4

- * Verkstedene gjennomførte store modifikasjons- og ombyggingsprosjekter på lokomotiver og vogner.
- * Drift og vedlikehold opprettet et nytt operasjonssenter som styrker planleggingen og styringen av vedlikeholdet.

SERVICE

Den tidligere Servicedivisjonen gjennomgikk betydelige organisatoriske endringer i året som gikk. Verkstedsektoren og enheten Utvikling og teknikk, ble skilt ut i januar 1994. Etter omorganiseringen i Jernbaneverksheten i april 1995, er disse sammen med Drift og vedlikehold organisert i en enhet - Teknisk. Samtidig ble materiellansvaret for person- og motorvogner overført fra Persontrafikk til enheten med ansvaret

for togframføringen - Materiell og framføring.

Disse enhetene utgjør produksjonseenheten i Jernbaneverksheten. Kostnadsnivået var i 1994 omtrent på samme nivå som året før. Det gjennomsnittlige antall årsverk var 4.064 i 1994. Dette representerte en viss nedgang fra året før.

NSB opplevde også i 1994 perioder

med vanskelig driftssituasjon og dårlig punktlighet. Spesielt utsatte en hard vinter materiellet for en store påkjenninger som medførte driftsforstyrrelser. Samtidig var det stor aktivitet i forbindelse med forberedelsene til OL. Trafikkavviklingen under OL var svært vellykket.

Da den nye ruteplanen, R-94, ble gjennomført i månedskiftet mai/juni, oppsto en vanskelig driftssituasjon med

1 9 9 4

* **En ny vedlikeholdshall ble åpnet ved Krossen i Kristiansand.**

* **NSB gjennomførte den største ruteendringen på mange år.**

* **Gammelt materiell ble utrangert og NSB bestilte 22 nye elektriske lokomotiver.**

mange forsinkelser. Dette skyldes ikke minst ekstraordinær hjulslitasje fra innleide lokomotiver. Det ble lagt ned betydelig arbeid i å rette på situasjonen og ruteplanen har senere gitt det forventede resultat med en bedring i punktligheten.

Verkstedene

For verkstedene var de største utfordringene i 1994 knyttet til vedlikeholdsoppgaver i forbindelse med OL og den vanskelige materiellsituasjonen i første del av året, samt til gjennomføringen av store modifikasjons- og ombyggingsprosjekter. De største prosjektene var oppgradering av elektriske lokomotiver og diesel motorvogner, og ombygging av vogner til nattog og nytt ekspress tog. De første nye ekspress togvognene ble levert høsten 1994.

Ved verkstedet Grorud ble en ny vedlikeholdslinje for boggier innviet høsten 1994. Dette var siste del av et omfattende effektiviseringsprogram for lokomotiv- og komponentvedlikeholdet. Den nye vedlikeholdslinje har kapasitet til å vedlikeholde boggier fra alle typer elektriske lokomotiver og motorvogner.

IRMA - et system for material- og produksjonsstyring - ble satt i drift ved alle verkstedene i løpet av året som gikk. Systemet inneholder informasjon om materiellet som vil forbedre planleggingen av vedlikeholdet.

Drift og vedlikehold

I 1994 ble det opprettet et eget Operasjonssenter i Drift og vedlikehold. Opprettelsen av senteret er ledd i et større prosjekt for resultatforbedringer.

Målsettingen er å oppnå en bedre planlegging og styring av vedlikeholdsarbeidet. Ved at feil og mangler registreres i en database kan arbeidsoppgavene fordeles etter vedlikeholdstedenes ledige kapasitet og materiellens geografiske plassering. Feil og mangler utbedres i prioritert rekkefølge.

Omstillingen har medført reorganisering av alle vedlikeholdsenhetene lokalisert i Lodalen (Oslo), Kristiansand, Stavanger, Bergen og Trondheim. I denne forbindelsen er det lagt vekt på å utvikle nye opplæringsplaner. Målet er å legge til rette for en mer fleksibel personalbruk gjennom en planlagt og styrt kompetanseutvikling basert på materiellens behov for vedlikehold.

Ved Krossen i Kristiansand ble det i 1994 innviet og tatt i bruk en ny vedlikeholdshall. Lokomotivstallen framstår nå som en moderne og hensiktsmessig arbeidsplass. Fra september 1994 ble vedlikeholdsenheten i Skien overført fra Verkstedene til Drift og vedlikehold.

Framføring

Suksessen med avviklingen av OL-transporten skyldtes ikke minst en god ruteplanlegging. I 1994 gjennomførte NSB den største ruteendringen på flere år. Ruteendringen var basert på markedstilpasning av rutetilbudet og ønsket om økt punktlighet. Ruteendringen ga samtidig en bedre utnyt-

telse av materiellet, samtidig som antallet kjørte togkilometer økte.

Ruteendringen resulterte i forbedret punktlighet totalt sett. Størst betydning for punktligheten har standarden på kjøreveg og signalanlegg, samt standarden på trekraften. Det har vært en utfordring å forbedre punktligheten, samtidig som det gjennomføres store utbedringsarbeider i kjørevegen.

Det ble gjennomført en rekke tiltak for å bedre lokomotivsituasjonen i 1994. Det er gjennomført omfattende oppgradering av El 13 og El 16 lokomotivene. Svakheter ved motor og ventilasjonsanlegg er utbedret, samtidig som alle lokomotivene har fått påmontert elgbeskyttelse. De fleste av de eldste elektriske lokomotivene, type El 11, er tatt ut av drift i løpet av året. Samtidig er tre eldre Di 3 diesel-lokomotiver utrangert, sammen med noe av det eldste motorvognmateriellet.

Det har også i 1994 vært nødvendig å leie inn både elektriske lokomotiver og diesellokomotiver fra utlandet. I året som gikk bestilte NSB 22 nye elektriske lokomotiver for levering i 1996/97. Sammen med tidligere bestilte diesel-lokomotiver vil dette legge grunnlaget for ytterligere forbedringer i punktligheten i årene som kommer.

Punktlighet

Prosentvis andel i rute ved endestasjon:

	1994	1993
Fjerntog	80	79
IC Vestfold	84	76
IC Lillehammer	83	74
IC Østfold	87	86
Lokaltog (Oslo)	84	85

1 9 9 4

* Prosjektet "Mot null feil!" ble lansert og bidro til å forbedre punktligheten i toggangen.

* Dobbeltsporet mellom Ski og Ås ble åpnet på Østfoldbanen.



BANE

NSB Bane har ansvar for drift, vedlikehold og utvikling av jernbanens kjøreveg. Denne består av skinnegang, strømforsynings-, signal-, sikrings- og sambandssystemer, i tillegg til omgivelser i form av bruer og tunneler. Sammen med NSB Eiendom utgjør NSB Bane infrastrukturen av konsernet.

De langsiktige retningslinjene for NSB Bane gis gjennom fireårige jernbane-

planer, hvor den nåværende har varighet ut 1997. Denne gir rammer for drift, vedlikehold og investeringer. Jernbaneplanen konkretiseres gjennom de årlige bevilgninger over statsbudsjettet.

I 1994 hadde NSB Bane et mindreforbruk i forhold til budsjett på 38 millioner kroner. Dette beløpet er søkt overført til neste års budsjett. Konsernet har i 1994 gjennomført et

omfattende innsparingsprogram, og NSB Bane har iverksatt tiltak med en oppnådd effekt på 47 millioner kroner.

Tekniske anlegg

Standarden på kjørevegens tekniske anlegg er av stor betydning for togtrafikkens sikkerhet og punktlighet. Det er derfor svært viktig å redusere feilnivået. Sikkerhet mot ulykker har

1 9 9 4

*** NSB startet byggingen av to nye jernbanebruer over Drammenselven.**

*** Nytt dobbeltspor på Vestfoldbanen er under utbygging.**



høyeste prioritet i denne forbindelse, men det settes også inn store ressurser på punktlighetsfremmende tiltak. Prosjektet "Mot null feil!" har i 1994 vært under gjennomføring. Prosjektet videreføres i 1995.

Antall feil med virkning på punktligheten i 1994 gikk ned med 10 prosent i forhold til 1993. En stor del av denne reduksjonen kan tilskrives prosjektet "Mot null feil!". Feilfrekvensen er selvfølgelig påvirket av de rådende værforhold, slik at en streng vinter vil medføre flere feil. Det gode resultatet for 1994 ble oppnådd til tross for store snømengder og sterk kulde. Banes målsetting er en årlig reduksjon i antall punktlighetsforstyrrelser på 8 prosent.

Investeringer

NSB Bane investerte i 1994 for 871 millioner kroner i kjørevegen. Framdriften i de enkelte prosjektene har i store trekk vært i tråd med planene, og det samme gjelder kostnadsutviklingen.

Det største prosjektet er dobbeltsporet mellom Ski og Sandbukta nord for Moss, som totalt er kostnadsberegnet til 1,6 milliarder kroner. Parsellen mellom Ski og Ås ble tatt i bruk på forsommeren. Østfoldbanen er en av de tettest trafikkerte jernbanestrekningene i landet, og det nye dobbeltsporet vil bedre kapasiteten betydelig. Ferdigstillelse vil skje i november 1996.

Over Drammenselva bygges to nye jernbanebruer for å utvide til dobbeltsporet drift. Dette er den eneste gjenværende enkeltsporede del av strekningen mellom Oslo og Drammen. Prosjektet er beregnet å koste 286 millioner kroner, og strekningen er planlagt åpnet til ruteendringen i mai 1996.

Ved Skoger i Vestfold bygges en 5 km lang dobbeltsporstrekning, mens ytterligere utbygging av Vestfoldbanen har vært under planlegging i løpet av året. Dette er også en bane med høy trafikk-tetthet, og utbyggingene vil bidra til høyere kapasitet for toggangen. Skoger-parsellen ferdigstilles høsten 1995, og er kostnadsberegnet til 142 millioner kroner.

I november 1994 ble den nye jernbaneterminalen tilknyttet Værnes Lufthavn ved Trondheim åpnet. NSB Banes investering beløp seg til 9 millioner kr.

I 1994 var det høy aktivitet på planleggingssiden. Fokus i 1995 vil i stor grad være rettet mot forholdene i og rundt Oslo. Byggingen av Gardermobanen avstedkommer flere, og til dels store prosjekter for å øke kapasiteten på og utnyttelsen av eksisterende anlegg. Sentralt står utbedringer av stasjonene Nationalteatret, Skøyen, Asker og Lillestrøm.

Organisasjon

Etter betydelige omorganiseringer i 1993, blant annet med opprettelse av

to interne leverandørtjenester, ble 1994 preget av konsolidering for å få den nye organisasjonen på plass. NSB Bane består nå av fire geografiske regioner, med eier- og driftsansvar for jernbanenettet, og to interne leverandører: Ingeniørtjenesten og Baneservice. De interne leverandørene skal på konkurransebasis levere tjenester til regionene. Det har vært lagt vekt på rolleforståelse og utvikling av hensiktsmessige rutiner enhetene imellom. Resultatene begynner nå å vise seg i form av mer effektiv ressursutnyttelse, effektivt samarbeid og dermed redusert kostnadsnivå.

Utviklingen framover

NSB Bane vil i de kommende år prioritere en fortsatt reduksjon av feil i tekniske anlegg og en mer effektiv utnyttelsen av midlene som stilles til rådighet. På prosjektsiden står man overfor store og utfordrende oppgaver, særlig knyttet til jernbanen i det indre Østlandsområdet. I tillegg til de prosjekter som tidligere er nevnt, planlegges nye dobbeltspor mellom Oslo og Ski på Østfoldbanen, og mellom Skøyen og Asker på Drammenbanen. Bergensbanens forkortelse, Ringeriksbanen mellom Oslo og Hønefoss, blir ventelig ferdig planlagt i 1998.



1 9 9 4

- * Værnes holdeplass ble åpnet. Værnes er nord-Europas første flytog-terminal.
- * Gulskogen stasjon ble gjenåpnet ved innføringen av ny ruteplan.
- * Etter betydelig oppgradering ble Tønsberg stasjon gjenåpnet.

EIENDOM

NSB Eiendom skal utvikle og forvalte NSBs faste eiendommer for å støtte transportvirksomheten markedsmessig og finansielt.

En effektiv utvikling, forvaltning, drift og utnyttelse av eiendommene representerer en betydelig verdiskapning som vil styrke konsernet. NSB Eiendom skal derfor være konsernets kompetansesenter innen eiendomsdrift og utvikling, se utviklingsmuligheter for eiendomsmassen og

stille krav til en effektiv og forretningsmessig bruk av bygninger og grunn.

Totalt forvalter NSB 161.300 dekar grunn og 1.087.000 kvadratmeter bygningsmasse. NSB Eiendom hadde 129 millioner kroner i leieinntekter fra leiatakere utenfor NSB i 1994. Dette er en økning på 15 millioner kroner i forhold til 1993. Salg av eiendom ga en gevinst på 43 millioner kroner i 1994, mot 53 millioner året før.

Investeringsprosjekter

Totale investeringer i bygg og anlegg utgjorde 114 millioner kroner mot 178 millioner kroner foregående år. De største prosjektene har vært Værnes Holdeplass, Fredrikstad, Sandvika og Tønsberg stasjoner. Rehabilitering av den gamle Østbanehallens sidefløyer har også representert en betydelig investering.

Værnes holdeplass ble åpnet i

november 1994 og er Nord-Europas første integrerte terminal for fly og tog. Sandvika kollektivtrafikkterminal ble ferdigstilt og åpnet i 1994. Den nye stasjonen er meget godt integrert i et nybygget sentrum, og NSB har mottatt anerkjennelse fra handicaporganisasjonene for den gode tilgjengeligheten. NSBs egen byggeskikkpris gikk i 1994 til Sandvika stasjon.

Nye Fredrikstad stasjon ble offisielt åpnet i juni. Stasjonen er totalt rehabilitert innvendig med nytt tilbygg for servering. Videre ble Tønsberg stasjon rehabilitert innvendig med påbygging av stor ventehall.

Gulskogen stasjon ble gjenåpnet ved et samarbeid mellom NSB, fylket, kommunen, veimyndigheter, buss- og taxinæringen. Stasjonen er innvendig oppussert og vesentlig forbedret med lengre plattform og opprusting av utarealet. Også Mjøndalen kollektivterminal ble åpnet gjennom et tilsvarende samarbeid, og ved Drammen stasjon er det foretatt innvendig ombygging. I alle disse prosjektene er det lagt vekt på å forbedre tilgjengeligheten, økt service overfor kundene og å legge tilrette for salg ved stasjonene.

Ved Myrdal er stasjonen totalt modernisert. Stasjonen har fått nytt og større venterom. Det er også gjort påbygg for kafé- og souvernirsalg. Ustaoset stasjon er ombygget innvendig og har fått moderne funksjoner for kundebehandling.

I 1994 ble det nye Krossen verksted fullført. Det nye verkstedet gir lavere kostnader for Drift og vedlikeholds-enheten. Samlokalisering av lokstall og verksted gir muligheter for mer rasjonell drift og har medført at betydelige verkstedsområder kan nyttes til andre formål.

NSB tar krav om brannsikring av bygningsmassen alvorlig. Det er således arbeidet med å tilfredsstille brann-tekniske krav i større bygninger. Slike arbeider er blant annet gjennomført ved verkstedene Marienborg og Sundland.

Aktiviteter og utvikling i 1994

I samarbeid med NTNf arbeider NSB Eiendom med å redusere ressursforbruket og øke kvaliteten i drift og vedlikehold av bygninger. Gjennomførte beregninger tilsier at NSB kan spare betydelige beløp i energiøkonomisering.

Et større arbeid for å tilpasse organisasjonen har vært gjennomført etter at NSB Eiendom fikk utvidet ansvar for bygningsmessig drift og renhold. Organisasjonen må tilpasses økte krav til profesjonalitet og kostnadseffektivitet. Det er opprettet egne enheter innen renhold og vedlikehold. Enhetenes profesjonalitet er avgjørende for omfanget av egenproduksjon av slike tjenester. Det legges stor vekt på kompetanseøkning innenfor renhold, drift og vedlikehold av bygninger. 50 håndverkere er videreutdannede til driftsteknikere.

Store deler av konsernets eiendoms-masse har meget sentral beliggenhet, og det har i løpet av året vært arbeidet aktivt med planer for stasjonsutvikling og eiendomsutvikling. En aktiv holdning til tettstedsutvikling og et nært samarbeid med kommunale organer gir fordeler både for samfunnet og jernbanen. Flere av de ferdigstilte prosjekter for 1994 er eksempler på dette.

Miljøtiltak inngår som en viktig del av Eiendoms arbeidsfelt. I 1994 er det spesielt arbeidet med forskningsprosjekter for å finne en egnet måte å løse kreosotproblemene etter nedlagte impregneringsverk for sviller. Asbest i bygningsmassen søkes skiftet ut fortløpende. Eiendom har selv tillatelse til å drive asbestsanering.

Utsiktene framover

NSBs årlige kostnader til drift og vedlikehold av bygninger utgjør betydelige beløp. Det stilles således store krav til at ressursinnsatsen er effektiv og prioriteres etter markedets behov og behovet i NSBs driftsapparat. Såfremt ikke konsernets økonomiske

* Fredrikstad stasjon ble ferdigstilt og åpnet i juni etter omfattende oppussing og rehabilitering.

* Sandvika kollektivtrafikkterminal ble åpnet. NSBs egen byggeskikkpris gikk i 1994 til Sandvika stasjon.

situasjon bedres kan etterslepet i vedlikehold på sikt gi grunn til bekymring.

Trondheim fellesterminal ventes sluttført i annen halvdel av 1995. Kollektivterminalen vil samlokalisere tog, buss og taxi, og det etableres et felles informasjonssystem. Serveringstilbudet bedres, og terminalen vil få et nytt salgsområde.

I samarbeid med kommune, veimyndigheter, buss- og taxinæring planlegges utbyggingen av Asker stasjon til et styrket kollektivknutepunkt. Planene tar hensyn til den økte trafikken som kan ventes fra den nye hovedflyplassen på Gardermoen. NSB Eiendom deltar i planlegging av Gardermobanen, der Gardermoen, Oslo S og Lillestrøm stasjoner vil spille fremtredende roller.

Nye Sandnes stasjon er under prosjektering i et samarbeid med kommunen og samferdeselsmyndigheter. Stasjonen lokaliseres i Sandnes sentrum og vil representere et bedret tilbud i forhold til den gamle stasjonen, som legges ned.

Eiendomsmarkedet er fortsatt preget av høy konkurranse, og byggekostnadene er økende. Det må arbeides aktivt for å opprettholde eller øke inntekter av eiendoms-masse som NSB ikke bruker i sin virksomhet. I tillegg til å videreutvikle en kostnads-effektiv drifts- og vedlikeholdsfunksjon, vil oppmerksomheten i tiden fremover være rettet mot kvalitet og markedsorientering.

1 9 9 4

* NSB Biltrafikk var transportør for det internasjonale pressekorpsset under OL på Lillehammer.

* NSB kjøpte Modumsrutene A/S og aksjer i Engeseth Buslinjer A/S.

* TogBuss - samarbeidet mellom tog- og busstransport ble utvidet.



BILTRAFIKK

NSB Biltrafikk skal utvikle, markedsføre og produsere konkurransedyktige reise- og transporttjenester på vei. NSB Biltrafikk drives ut fra forretningsmessige kriterier for å bidra økonomisk og markedsmessig til NSB som helhet. I året som gikk var NSB Biltrafikk sterkt engasjert i transporten til OL på Lillehammer, som transportør for det internasjonale pressekorpsset.

NSB Biltrafikk er organisert i fire geografiske enheter: Lillestrøm,

Drammen, Stavanger og Trondheim. Sammen med aksjeselskapene har divisjonen en god geografisk spredning i Sør-Norge.

NSB Biltrafikk hadde i 1994 en omsetningen på 471 millioner kroner. Omlag 70 prosent av omsetningen er knyttet til rutebiltrafikk. Den samlede omsetning for NSB Biltrafikk og aksjeselskapene var på ca. 919 millioner kroner. Total omsetning

inkludert internt salg var henholdsvis 530 og 982 millioner kroner.

Investeringer

Totale investeringer i 1994 beløp seg til 72,8 millioner kroner. Av dette knyttet 52,3 millioner kroner seg til fornyelse av bussparken. Øvrige investeringer gjaldt fornyelse av godsbilmateriell og diverse teknisk utstyr, samt oppkjøp av Modumsrutene A/S og aksjer i Engeseth Buslinjer A/S.

* **Elektronisk billettering ble innført i Rogaland og Hedmark.**

* **Ny SuperBuss ble introdusert mellom Oslo og Kongsvinger.**



Det ble kjøpt inn 33 nye busser og 10 lastebiler.

Trafikk og markedsutvikling

17,5 millioner reiser ble foretatt med NSB Biltrafikk i 1994. Dette er en svak økning i forhold til 1993.

Det er satset mye på produktutvikling i 1994. Særlig har tiltakene vært basert på et TogBuss-samarbeid mellom Persontrafikk og Biltrafikk i NSB. Med TogBussen er kunden sikret korrespondanse ved eventuelle forsinkelser fra toget. Tilbudet omfatter også en felles billett som gjelder både buss og tog. Togbuss samarbeidet ble i 1994 utvidet med lokalbussruter til Røyken stasjon, og en ny TogBuss mellom Larvik og Stavern. I Rogaland fortsatte den positive utviklingen på Jærbanen. Også her "mater" NSBs busser togene.

"Ny Giv for kollektivtrafikken i Drammen" er et prosjekt etablert mellom NSB og andre kollektivselskaper, samt fylkeskommunen og kommunene. Som et ledd i dette prosjektet ble det innført kombinert månedskort for både buss og tog i distriktet. En tilsvarende utvikling hadde vi i Trøndelag, der det ble innført felles sonetakster og fri overgang fra regiontog og busser, til lokalbusser.

For å heve servicenivået er et nytt elektronisk billetteringsutstyr under

utvikling. Alle avdelinger i Rogaland og Hedmark innførte elektronisk billettering i 1994. Rutetilbudet er også utvidet med flere nattbussruter og introduksjonen av en Superbuss mellom Oslo og Kongsvinger. I Superbussen har passasjerene faste plasser, tilgang til aviser, kaffe & kaker, samt muligheter for frokost. Serviceruten i Eidsvoll er i en god utvikling, og den er nå etablert som et permanent tilbud.

Godstrafikken hadde en økning i transporterte tonn på 7 prosent, slik at NSB Biltrafikk transporterte totalt 615 tusen tonn gods i 1994. Markedet for godstrafikk med bil er preget av sterk konkurranse. Godsdelen i NSB Biltrafikk ble skilt ut som en egen resultatenheter i 1994.

Det satses mye på samarbeidet mellom NSB Gods og biltrafikken i NSB. Samarbeidet gir NSB gode forutsetninger til å tilby konkurransedyktige og miljøvennlige dør-til-dør transporter. NSB Biltrafikk innledet i året som gikk et omfattende samarbeid med Ekspressgodsenheten i NSB Gods.

Virksomheten i deleide aksjeselskaper

De åtte deleide rutebilselskapene hvor NSB har dominerende innflytelse, hadde i 1994 en omsetning på 452 millioner kroner. Av dette knytter ca. 75 prosent seg til rutekjøring, mens resten fordeler seg på turkjøring, godskjøring og annen aktivitet.

Utsikter fremover

Beslutningen om bruk av anbud i rutetrafikken har medført at rutebilvirksomheten totalt sett befinner seg i et konkurranseutsatt marked. I 1995 blir anbud innført i Oppland, og internasjonale selskaper vil ta sikte på å engasjere seg i Norge. En rekke norske selskaper er gått sammen i allianser for å posisjonere seg i forhold til den nye konkurransesituasjonen.

Offentlige tilskudd til kollektivtransport har de senere årene gått kraftig ned, en trend som nok vil fortsette. På tur- og godssiden er det fra før hard konkurranse. I tillegg skjerper konkurransen seg på ekspressbussmarkedet der det tas sikte på en betydelig økning av antall ekspressbussruter.

Hverdagen til NSB Biltrafikk vil derfor bli preget av økt konkurranse prispress, kostnadsreduksjoner og strengere krav til kvalitet i alle ledd. NSB Biltrafikk vil møte konkurransen gjennom en satsing på kvalitets-transporter, høy leveringssikkerhet og et høyt servicenivå. NSBs styre har igangsatt et arbeid for å utrede hensiktsmessige organisasjonsformer for NSB Biltrafikk. Hensikten er å velge en organisasjonsform som kan styrke enhetens konkurransekraft.

1 9 9 4

* NSB Reisebyrå ble ISO 9002 sertifisert som første reisebyråkjede i Norge.

* Byrået satset mer på forretningsreisende.

REISEBYRÅ

NSB Reisebyrå er Norges nest største reisebyråkjede med 28 selvstendige byråer og 11 avdelingskontorer. I tillegg eier byrået Unireiser AS med 4 byråer.

NSB Reisebyrå skal produsere, markedsføre og selge konkurranse-dyktige reiselivstjenester for reisende, slik at disse får dekket sitt reise og opplevelseshov. Forretningsreiser er byråets hovedområde med over 70 prosent av omsetningen.

Resultat

Eksterne driftsinntekter nådde 159 millioner kroner i 1994. Dette er sju prosent mer enn året før. I samme periode økte kostnadene med fem prosent. Omsetningen var tre prosent høyere enn i 1993.

Markedsutvikling

Dereguleringen av luftfarten fra april 1994 har ikke medført den generelle priskrigen som reisebyråbransjen kunne frykte. Kapasiteten på innenlandsflygninger økte kraftig, og konkurransen har gjort at det totale innenriksmarkedet har økt.

Alle kunde grupper, private som offentlige, benytter i stigende grad tilbud for å velge sine leverandører av reisebyrå tjenester. Dette skjerper konkurransen mellom de store kjedene av reisebyråer.

Investeringsbehov

For å kunne hevde seg i den økte konkurransen har NSB Reisebyrå et betydelig investeringsbehov. Ikke minst gjelder dette investeringer til innføring av mer moderne data-teknologi.

Styret i NSB har understreket at dette investeringsbehovet må løses utenfor trafikkdelens investeringsrammer, for ikke å svekke jernbanevirksomheten. Det er derfor igangsatt et arbeid med å utrede alternative organisasjonsformer for NSB Reisebyrå, slik at enheten kan få en forretningsmessig handlefrihet som styrker dens konkurranseevne.

Økt vekt på kvalitet

Økt konkurranse blandt reisebyråene må møtes med økt kvalitet på de tjenester som tilbys. NSB Reisebyrå ble i 1994, som den første reisebyråkjede,

sertifisert etter ISO 9002. Dette har medført at kvalitetssikring og kvalitetsutvikling har blitt en kontinuerlig prosess for stadig å forbedre de tjenester vi yter våre kunder.

Etter en omfattende intern prosess har kjeden endret sin hensikt fra å være et byrå både for fritids- og forretningsreisende, til å konsentrere seg mer om markedet for forretningsreiser. Dette har medført at blant andre avdelingene i Stavanger og Bergen har flyttet inn i nye lokaler.

Utviklingen framover

Det forventes at det totale reisebyråmarkedet vil ha en positiv utvikling i 1995. Konkurransen mellom kjedene og kundenes økende krav vil allikevel presse bransjens fortjenestemarginer.

For NSB Reisebyrå vil det være nødvendig å gjennomføre store investeringer i årene som kommer. Investeringer i ny teknologi for å øke produktiviteten og en større forretningsmessig handlefrihet, vil sikre selskapets konkurransekraft i framtiden.

REORGANIZATION

Director General Kristian Rambjør

In the Norwegian Railway Plan, the Storting (the Norwegian parliament) draws up guidelines for the development of the railway over the next four years. 1994 was the first year in the present Plan period, which extends until 1998. In relation to the previous Plan, the present Railway Plan signals an increased focus on the railway in Norway. This is a necessity if the railway, to an increasing degree, is going to contribute towards solving the country's future transport needs in a safe and environmentally friendly way.

The instructions given to NSB (Norwegian State Railway) presume the fact that the company is to be run profitably in a market-orientated and competitive manner. Clear demands are set out as to the economic profitability of operations in the traffic sector. In spite of a deficit, a considerable work effort has been applied during the last year, which provides positive perspectives for NSB up until the new Plan period.

1994 was a turbulent year for NSB where a great deal of attention was focused on the economic and operational problems in the company. Revenues from traffic in both the passenger and goods divisions have, however, increased. From 1990 to 1994, revenues have increased by a total of NOK 725m, or an average of 5.8% per annum. Passenger traffic on short and medium-distances shows a good passenger growth. Local traffic especially demonstrates a very good development with between 14% and 20% growth in the Oslo area, on the Jæren Line and on the Trønder Line. The fact that the economic results for 1994 were poorer than budgeted is not merely due to higher operating costs, but also to a lower level of subsidy than previous years.

Traffic development shows that the

railway has its own competitive advantages in areas with a dense population and a large traffic base. The new available routes in local transport around Oslo is based on a strategy which concentrates around junction points in the public transport. This kind of marketing of the offer has contributed to both more travellers and increased revenues for NSB, and led to more business trips in and around the capital being made using a more environmentally friendly means of transport. NSB therefore wants to continue placing its energy here by improving the quality of the offer.

Competition for customers increases as their options increase. NSB has to play a more active role in the transport market and provide the service that customers are demanding; therefore an extensive reorganization of NSB is required. The tempo of the reorganization process has to be increased, the level of costs reduced, and the quality of our services improved in such a way that NSB can gain an edge in future competition.

In the autumn of 1994 changes took place in the group's executive board. The reorganization of the group's personnel and the railway divisions will be continued in 1995. The reorganization will increase the focus on NSB's core activity - the railway.

In 1994 NSB ordered 22 new electric locomotives and in the beginning of 1995, 16 airport trains for the Gardermoen Line. NSB have also ordered 32 diesel locomotives and four new motor-coach trains of the BM 70 type. These investments will constitute a solid renewal of NSB's fleet of rolling stock between now and 1998.

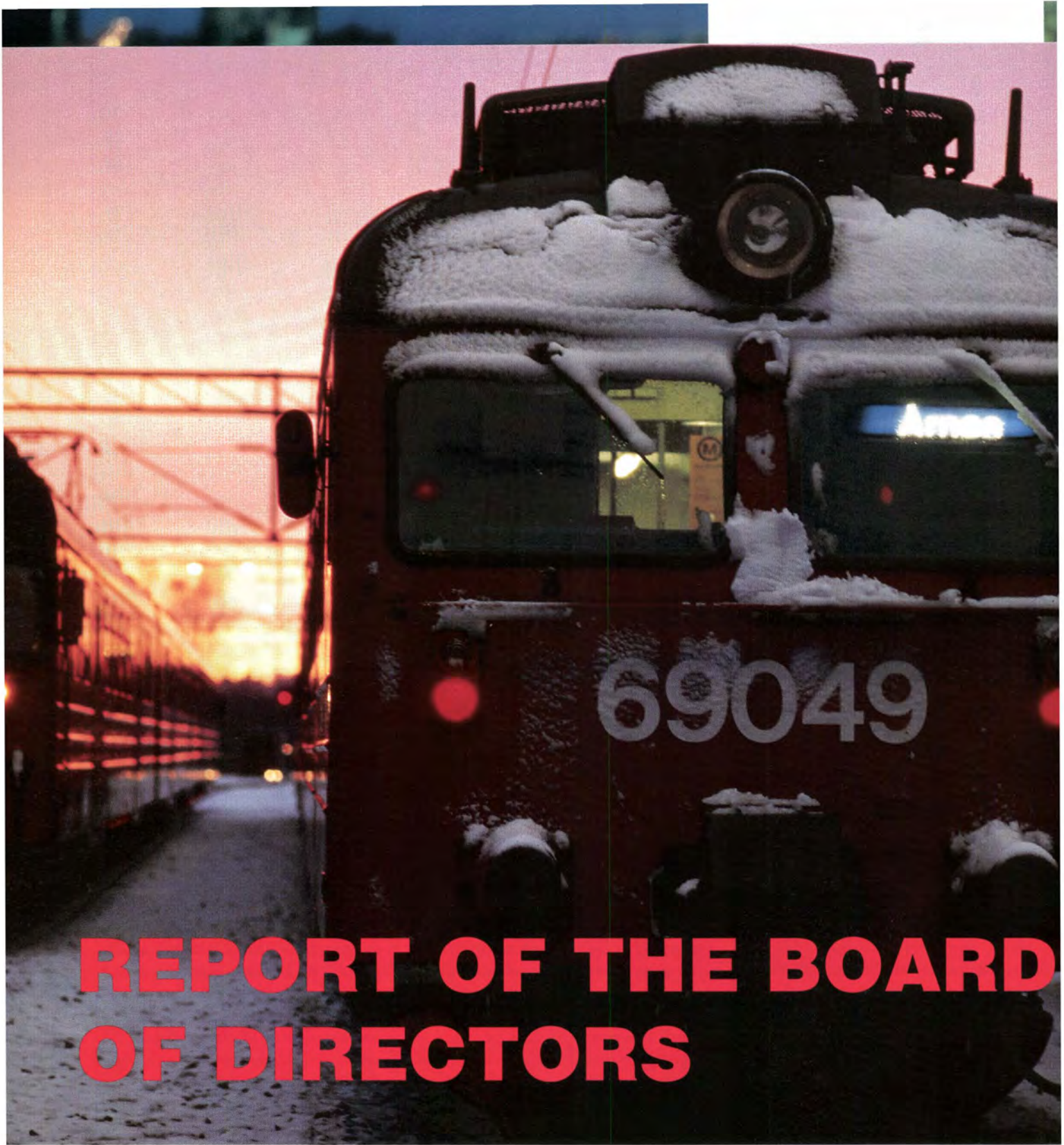
In Østfold the new double track is beginning to take shape. In the railway network, investments have been made in new double tracks also in Vestfold.

This will contribute towards developing NSB as a more competitive transport organization with improved profitability and more satisfied customers. It is a pleasure to note that the development of the Gardermoen Line is satisfactorily fulfilling goals set for quality and progress, and at the same time the budgetary framework is being adhered to.

For NSB the development of the area around the stations plays an important role. The goal of improved profitability often demands untraditional solutions where other undertakings in the local community participate in the development of the station area. In the year ahead it is important to further develop NSB's traditional anchor point in the local communities by putting the station in the centre as a natural meeting point.

NSB is entering 1995 with concrete plans for the further reorganization of the company. The reorganization of a company is always a demanding process for all the employees. The reorganization of the service activities is particularly demanding as any measures taken are immediately registered by the customers. An open, hands-on approach to communication with the customers concerning the reorganizational measures is therefore particularly important and necessary.

I know that many people appreciate the service our staff provide at the stations, on the trains, on the busses, in the travel agencies, at the goods terminals and a number of other workplaces in NSB's widely encompassing activities. Motivated and skilled employees are the best guarantee of getting more satisfied customers. In a market characterized by an increasing competition, our contact point with the customers is the most important factor.



REPORT OF THE BOARD OF DIRECTORS

Work with reorganization and cost reduction has characterized NSB during the last year. In periods, NSB has had difficulty in offering customers the level of quality in the offer set out in the timetable. The situation underlines the need for internal improvements, but also emphasizes the need for increased investments in the railway's permanent way and rolling stock.

In the year just gone NSB has laun-

ched several new train offers, to an extent with new rolling stock and better comfort. NSB took on a major service to the community in being the official supplier of rail, road and travel agency services during the Lillehammer Olympic Games in 1994, and was the subject of a great many positive commentaries after the effort. Experiences have been gathered and carried further in internal measures subsequent to the Olympic Games.

The traffic sector's operating result (state budget chapter 2451, item 24) shows an operating loss of NOK 160m against the approved budget of NOK 195m (deficit).

The annual statements for the traffic sector according to Norwegian accounting principles shows a loss of NOK 202m kroner (for the group NOK 172m).

With regard to the result for 1993,

increased revenues from traffic and rescheduling of debts of NOK 2,250m have contributed to movements in a positive direction. The rescheduling of debts was followed by an equivalent write-down of fixed assets and conversion of debt to capital and reserves of NOK 2,250m in all. This has contributed to a reduction in financial costs and depreciation.

A higher level of costs than expected affected the result negatively. This, amongst other things, led to a situation where state-financed purchases did not cover the actual costs. Extraordinary costs in connection with the Olympic Games traffic and periods with difficult operating circumstances are the main reasons for the high level of costs. Repayment of loans from the state comprised NOK 253m in 1994.

The permanent way has, according to the cash accounting principle, had a smaller expenditure of NOK 38m. An application has been made to carry this sum forward to next year.

Investments

A total of NOK 1,731m was invested in 1994. The investments were distributed with NOK 860m in the traffic division and NOK 871m in the permanent way division. The level of investments in the traffic sector has been reduced in relation to 1993. This is partly due to the fact that NSB has had to use investment funds to cover operating losses which have arisen. In the traffic sector investments have been made in particular in passenger coaches and the development of stations. In the permanent way sector, the Board has given priority to the continuation of the double track on the Østfold and Vestfold Lines.

Plan of Action

The Board of Directors has given priority to work with cost-reducing measures in 1994. Measures for savings which were initiated, ensured that NSB obtained a somewhat better result than was budgeted for in the revised state budget. In order to achieve the state budget's requirements with regard to

results for 1995, work has been continued with an extensive plan of action which aims at improved results in relation to 1994. A reorganization of activities and lower costs are necessary in order to meet increased competition in the transport market. The Board's plan of action is an element in this work.

Norwegian Railway Plan

The Norwegian Railway Plan (NJP) sets out the political goals for operation and investments in the railway over a four-year period. NJP for 1994-97 has a basic financial framework of NOK 22.5b in all. Included in this framework is NOK 2.7b in loans to the Gardermoen Line, as well as rescheduling of debts of NOK 2.25b. In the Plan, proposals are made for an illustrated extraordinary work programme for NSB's permanent way of NOK 5b. The work package has been tied to equivalent reductions in allocations from the State Budget for other purposes.

Following up of the NJP is dependent upon the Storting's annual processing of the State Budget. With the allocations for purposes pertaining to the railway in the budget for 1995, we are halfway through the NJP's Plan period. The allocations from the basic financial framework to the infrastructure and loans for investments in the traffic sector are following the Plan. Funds for extraordinary work programmes have not been allocated. The Board has previously pointed out that this work is necessary if the advantages of the railway are to be utilized and developed in Norway on an even footing with efforts occurring in our neighbouring countries and in Europe in general. Only an increased focus on the railway can strengthen its economic importance for industry and increase the transport capacity of the railway. This is important, not least from an environmental point of view.

Passenger Traffic

In spite of increased competition with regard to passengers, amongst other

things, due to the deregulation of air traffic, revenues from traffic increased last year. In the area of passenger traffic the high number of travellers in 1993 has been sustained in 1994. Somewhat of a fall in the numbers of passengers on the long-distance sections has occurred, but accompanied by an equivalent increase in the numbers of passengers on the Inter-City and medium-distance sections. In Northern Norway, Polar Circle-commuter traffic between Mosjøen and Bodø has proved to be a success in its first whole year of operation.

In order to meet competition, NSB are putting efforts into product development amongst other things. On the Dovre Line a new night-train product was launched in 1994. At the end of the year a new express-train offer was introduced on the Sørlands Line. The new trains offer increased travelling standards in the form of better comfort and catering in specially fitted cars.

The changing of routes in 1994 meant a considerable concentration of effort on local traffic in the Østland area. This concentration on local traffic has given the railway an increased share of the market in the public transport around Oslo. Comparable figures show an increase in traffic of an impressive 14.4%. Local traffic on the Jæren and Trønder Lines also experienced a growth in 1994. The timetable also involved a concentration of effort on the Gjøvik Line. Two newly-renovated sets of coaches were put into operation and the number of departures was increased. Efforts have been well received and traffic increased with an impressive 19% in the year just gone. The increases demonstrate that the railway can win shares of the market when effort is concentrated on areas with a sufficient traffic base.

Goods Traffic

In the goods traffic division, the total production volume increased with approx. 6% from 1993 to 1994. International transport increased by 13%. The total number of tonnes



transported fell, but at the same time goods were transported over larger distances. The number of tonne/kilometres has thus risen. The turnover matches the 1993 level, but the goods traffic division continues to make a loss. The reasons are to be found in increased costs.

NSB has met competition in the goods market by targeting activities towards

specific industries. The industries which are targeted in particular are the raw materials, timber, general haulage and the food and manufacturing industries. The reorganization has meant that the products can to a greater extent be suited to the customers needs, at the same time as which better coordination of the production can be achieved.

Concentration of effort on the container-express commuting train between Oslo and the towns of Bergen, Stavanger and Trondheim has been successful. Moreover, 1994 was the first whole year of operations for the ARE-trains (Arctic Rail Express). ARE is a collaborative project between NSB and Statens Järnvägar (Swedish State Railway) concerning traffic on the Narvik to Oslo section

through Sweden. The ARE-trains have shown increased quantities of goods and satisfactory operating results.

In the express goods market NSB carried out extensive structural changes in the course of 1993 and 1994. The number of express goods orders was reduced to 60, at the same time as which door-to-door deliveries were made available. The restructuring has improved the result for express goods considerably and NSB has kept its large, regular customers.

Punctuality

NSB carried out extensive changes in the timetable in 1994. The restructuring has been successful in many areas. Not least, the new timetable has improved punctuality considerably in the last half of 1994. For the year as a whole punctuality is therefore clearly better than in 1993. In 1994 NSB also experienced periods with operating problems and poor punctuality. The reasons for this can be found in ageing rolling stock which generally demands a high level of maintenance. Chartered rolling stock led to unexpected problems due to the extreme wear on the wheels. The problems were exacerbated by the new timetable which involved an increased utilization of the rolling stock.

Work with the rolling stock strategy and new acquisitions has been an important matter for the Board, also in 1994. NSB has previously ordered 20 new shunting locomotives and 12 new diesel locomotives. In 1994, 3 new Inter-City express trains were delivered, whilst 4 new ones are on order. In September 1994 the Board decided to purchase 22 new electric locomotives from ABB. The new locomotives with the classification number E1 18 cost a total of NOK 760m and are to be delivered in 1996-97. In February 1995 a contract was also signed with ABB for the delivery of 16 new sets of coaches for the Gardermoen Line.

NSB's total orders of new sets of coaches and locomotives currently add

up to NOK 2.7b. The new rolling stock will form the basis of an improvement in the operational situation in the long run. The acquisitions will reduce NSB's need for workshop and maintenance services. Continuing the work of reorganizing the workshop division will therefore be a task of high priority between now and 1998.

The Road Traffic and Travel Agency Divisions

The road traffic and travel agency enterprises (Biltrafikken and Reisebyrå) showed an annual profit in 1994.

The road traffic division has strengthened its position as the largest road traffic enterprise in Norway. In 1994 NSB bought 85% of Engeseth Busslinjer AS in Hønefoss, and the AS Modumrutene enterprises. The road traffic division has thus strengthened its position in the market and activities in the County of Buskerud. In order to meet the heightened competitive situation the Board has initiated a project with the job of elucidating the road traffic division's future organizational form.

NSB Reisebyrå, as the first travel agency chain in Norway, received the international ISO 9002 certificate for quality control. In order to further strengthen its position amongst its competitors the travel agency enterprise needs considerable investment. The Board has indicated that this need for investment, in order to avoid a weakening of the railway enterprises, must be met outside the traffic division's ordinary investment framework. On the basis of these considerations and to strengthen the travel agency division's competitive ability, the Board has initiated a project with the job of elucidating alternative organizational forms for NSB Reisebyrå.

Station Development

Work with the modernization of the stations has been continued in 1994. Gulskogen Station at Drammen was re-opened on July 1, 1994. The station

has become an important junction point for local transport in the district. Other important events in 1994 were the opening of a new public transport terminal in Sandvika, extension and construction in Fredrikstad and a new station in Tønsberg. In station development an emphasis has been placed on establishing good access, arranging transfer opportunities to other forms of public transport in the district, good parking facilities and better service.

At Værnes, Northern Europe's first combined rail and air terminal was opened on November 15, 1994. The passenger numbers show that the market has received the offer of rail transport to and from the airport favourably. NSB has given high priority to the development of more modern and efficient goods terminals. At Alnabru in Oslo the fourth stage of the building development with two new container cranes was completed in the spring of 1994. In the autumn of 1994 new goods terminals were opened in Mo in Rana, Møsjoen, Drammen, Åndalsnes and Bodø. Large improvements were also made to the terminal in Narvik.

Development of the Rail Network

High investments in and development of the rail network are important for establishing the basis for more efficient rail transport in the future and fewer delays in the traffic flow. We have initiated our own projects for reducing the number of faults and the frequency of faults has shown a clear fall in 1994. Development of the double track on the Østfold and Vestfold Lines is the largest of the projects which have been continued into 1994. New bridges are also being built over the Drammen River. Work with the electrification of the Arendal Line has been continued.

The Gardermoen Line

NSB Gardermobanen AS has the responsibility for the development of the high-speed line to the new airport

at Gardermoen. The company is owned entirely by NSB and NSB's Board of Directors comprises the company's corporate committee. Work with the Gardermoen Line started in 1994 and is running according to the progress plan.

In 1994 the Storting passed a bill stating that the new route for the high-speed line is to extend right to Eidsvoll before the airport opens in the autumn of 1998. The Board of Directors has previously indicated the fact that this is necessary in order to improve access, also for the traffic north of the airport.

Health, Environment and Safety

The Board attaches importance to viewing work with health, the environment and safety in one context. This work is carried out by our own staff from the health, environment and safety department. This is necessary in order to increase the focus on quality in every part of the organization. Looking after safety in rail traffic is an absolute requirement which is given a higher priority than the requirement for punctuality. In 1994 extensive resources were put into the installation of automatic train stops (ATS), both on the new sections and in the new rolling stock. Installation of a train radio system has been started. This will increase the punctuality of the rail traffic.

The train is in itself an environmentally friendly means of transport. In all NSB's activities therefore considerations for the external environment must be taken within a given framework. An important job in 1994 has been to locate and develop technologies for cleaning up creosote-polluted soil subsequent to the discontinuation of the former impregnated timber used for sleepers.

The Staff

In order to succeed in its reorganization process, NSB must develop the resource which is

represented by the staff. Raising of skills at every stage is a clear goal and an important part of the internal work in the organization. At the same time the Board would like to underline the importance of the participating role of the staff through an open communication in the reorganization process. Increased emphasis has been placed on the development of NSB's managerial staff with the focus on a managerial culture based on responsibility, delegation of authority and loyalty towards the company's general goals and strategies. As an element in the reorganizational work the Board passed a plan for an extensive reorganization of the group's executive board.

It is the Storting's requirement, that NSB's reorganization process must take place without the use of redundancies. In the Personnel Centre, the staff who are in excess are given the offer of further training so that they can qualify themselves for other posts within or outside NSB. At the close of 1994, 487 employees were attached to the Personnel Centre. In 1994, 148 people retired on an early pension.

Board Activities

16 board meetings were held in 1994. One of the meetings was arranged to take place in Bodø, with a journey along the Nordlands Line in that connection. The chairman of the Board, Arne Rettedal, left the Board in December 1994. Jan Reinås was appointed as the new chairman from 1.1.1995. By Order in Council of 17.12.1993 new regulations were set out for NSB and NSB's Board of Directors. Three top-level meetings have been held between NSB and the Ministry of Transport in 1994.

Outlook

The Board has in 1994 carefully followed NSB's development, competitive situation on the transport market and the development of the railways internationally. The Board would like to indicate that the

economic operational demands which are placed on NSB's traffic sector might conflict with many people's view that the company should also play a social role in serving the community. The Board's plan of action for 1995 must improve control, reduce costs and increase NSB's revenue. An improved competitive ability is necessary in order that the railway will be able to play an active role in the passenger traffic and goods traffic market.

The railway is dependent upon an active support and involvement from the community. The Norwegian Railway Plan 1994-1997 is a good basis for continued efforts. The development of a modern railway in Norway will demand extensive investments both in the permanent way, terminals and new rolling stock. The extraordinary work programme which is encompassed in NJP will be a step in the right direction. At the same time it is important to achieve the correct distribution of the new investments between the permanent way and new rolling stock with new technology. Increased investments are a prerequisite for the process of reorganization and reduced costs in NSB.

NSB is in the process of developing new products both in the passenger and goods traffic divisions. Customers have demonstrated, through their use of the new offers, that they are very satisfied with many of these new products. It is important to further develop more organized and competitive marketing skills. NSB is basing much of its strategy for the future on a continued increased level of customer information, not just in the sales stage but throughout the entire organization.

The Board would like to thank NSB's employees for their efforts in the year that has gone.



NSB

Konsernstab

Strategi og kommunikasjon

Informasjonsavdelingen

0048 Oslo

Besøksadresse:

Prinsensgate 7-9

Telefon 22 36 80 00

Telefax 22 36 71 52

