

Hovedtall*

Finansielle hovedtall (mill. kr)	1996	1995	1994	1993	1992
Salgsinntekter	4.188	3.625	4.252	4.081	4.098
Offentlige tilskudd	-	-	153	931	750
Offentlige kjøp av tjenester	900	793	773	373	405
Driftresultat	673	250	76	350	469
Årsresultat	405	-54	-202	-101	259
Investeringer i varige driftsmidler	723	631	860	1.284	810

Øvrige måltall

Persontrafikk (mill):

Reiser	40,7	39,6	37,9	35,7	35,8
Personkm	2.447	2.381	2.398	2.316	2.256

Godstrafikk (mill):

Tonn (ingen malmtrafikk fra og med august)	14,6	20,9	20,0	20,3	18,6
Tonnm.	2.636	2.715	2.678	2.368	2.479

Stasjoner

Betjente	143	143	152	157	163
----------	-----	-----	-----	-----	-----

Fast ansatte

	7.382	9.138	9.217	9.626	9.785
--	-------	-------	-------	-------	-------

Rullende materiell

	antall	gj. alder
el. lok	101	23
diesel lok	64	29
el. motorvogner	119	17
diesel motorvogner	15	11
personvogner	718	22
godsvogner	3.525	21

* De finansielle hovedtallene for 1994 og tidligere er ikke helt sammenliknbare med tall fra 1995/96 på grunn av organisasjonsendring og endring av regnskapsprinsipper. Personaltallet for 1995 og tidligere år gjelder trafikkdelen i forvaltningsbedriften NSB og omfatter også NSB Reisebyrå og NSB Biltrafikk.

Stortinget vedtok 14. november 1996 å omdanne NSBs trafikkdel til et særlovselskap (NSB BA) fra 1. desember 1996. Konkret betyr det at NSB ikke lenger er en del av statsforvaltningen med de til dels tidkrevende beslutningsprosesser det har medført.

Den nye styringsformen har mange likheter med et statsaksjeselskap. Hovedforskjellen er at de tilsatte har fått de fleste av sine tidligere rettigheter med seg inn i det nye selskapet.

NSB bærer nå selv det forretningsmessige ansvaret for driften og må finansiere sine investeringer gjennom egen inntjening eller ved låneopptak på det private lånemarkedet. Staten hefter kun for innskutt kapital, og har derved begrenset ansvar (BA). Dette gir NSB et økt ansvar, men samtidig en betydelig mulighet til å reagere raskere i forhold til utfordringene i en stadig tøffere konkurransesituasjon.

Tidligere kontrakts- og avtaleforhold ble videreført i det nye selskapet.

Persontrafikk og Gods er basisvirksomhetene i NSB BA med Teknisk og Eiendom som støttefunksjoner. NSB Biltrafikk er fra samme dato skilt ut som et aksjeselskap heleid av NSB BA. Tidligere er NSB Reisebyrå AS og NSB Gardermobanen AS etablert som heleide datterselskaper. NSB Gardermobanen AS vil fortsette som driftsselskap etter at banen er utbygd.

Den samfunnsmessige styringen av NSB BA er ivaretatt ved at statsråden er generalforsamling for selskapet. I tillegg opprettholdes ordningen med offentlige kjøp av persontrafikkjenester. Det betyr at staten kjøper et tilbud fra NSB BA der dette er det beste alternativet samfunnsmessig vurdert, men hvor det ikke er mulig å drive bedriftsøkonomisk

lønnsomt. NSB Gods omfattes ikke av denne ordningen.

NSB står foran en betydelig fornyelse. I løpet av 1997 leveres nye lokomotiver som vil gi økt driftsstabilitet både for persontrafikk og gods. Persontrafikktilbudet vil de nærmeste årene bli betydelig forbedret gjennom investeringer i krengetog som skal forkorte reisetiden og øke frekvensen på de tre hovedstrekningene; flere lokaltog til trafikken rundt Oslo og på Jærenbanen, samt nytt og fremtidsrettet dieselkrengetogmateriell til de mer trafikksvake strekningene.

NSB Gods vil styrke sin konkurransevne gjennom utbygging av hovedterminalene for effektiv containertransport, nyanskaffelser og ombygning av vognmateriell tilpasset markedets behov. Det blir økt satsing på internasjonal transport.

Gjennom fornyelsen av materiellparken vil det framtidige behovet for vedlikeholdstjenester gå ned. NSB er derfor inne i en betydelig omstillingsprosess der vedlikeholdsarbeid og produksjon effektiviseres. Omstillingen innebærer også sterkere vektlegging av pålitelighet, tilgjengelighet, kunde- og markedsorientering og informasjon.

Gjennom organisasjonsendringen er grunnlaget lagt for raskere beslutningsprosesser og et handlekraftig NSB BA.

Fra 1. desember 1996 er det ikke lenger NSB som har ansvaret for jernbanenettet i Norge. Dette ansvaret er lagt til Jernbaneverket.

Jernbaneverket er et nytt forvaltningsorgan under Samferdselsdepartementet. Jernbaneverket har ansvaret for å bygge ut og vedlikeholde det nasjonale jernbanenettet i Norge.

Jernbaneverket redegjør for virksomheten i 1996 i egen årsrapport.

Organisasjonen pr. 1.5.97



Adm. dir
Osmund Ueland



Direktør –
Teknikk og Eiendom
Jan Runesson



Direktør –
Persontrafikk
Leif Øverland



Direktør –
Gods
Bjørn Kristiansen



Økonomidirektør
Randi Flesland



Personal og org. direktør
Toril Ressem



Adm. og stabsdirektør
Stein O. Nes



Informasjonsdirektør
Svein Horrisland



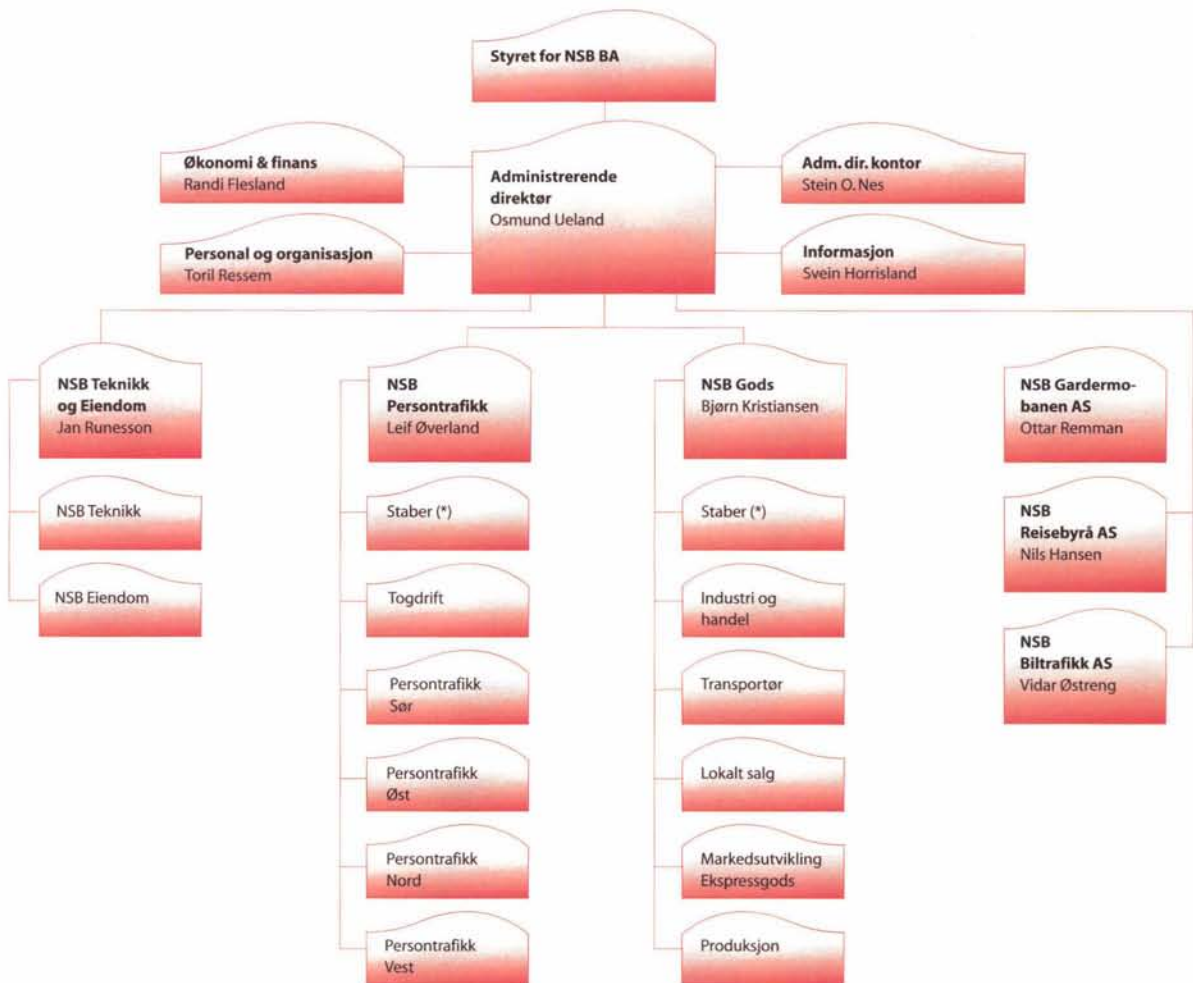
Adm. direktør –
NSB Gardermobanen AS
Ottar Remman



Adm. direktør –
NSB Biltrafikk AS
Vidar Østreng



Adm. direktør –
NSB Reisebyrå AS
Nils Hansen



Året som gikk – 1996



16. januar

I forbindelse med messen «Ung '96» gir adm. direktør Osmund Ueland klarsignal for en storstilt ungdomsaksjon, der hensikten er å rekruttere flere lærlinger til NSB. Totalt har bedriften mottatt 185 lærlinger.

11. mars

Hovedtrekkene ved omstillingsprogrammet «Effekt 600» vedtas av NSBs styre, etter å ha vært kjent fra 1. mars. Effekt 600 skal gi en resultatforbedring på 600 millioner kroner hvert år fra og med 1998.

30. mai

NSB Gods undertegner avtale om leveranse av flydrivstoff til den nye hovedflyplassen på Gardermoen.

3. juni

NSB Kundetelefon 815 00 888 åpnes på Lillehammer.

5. juni

Nye Sandnes stasjon åpnes.

14. juni

NKL inngår transportsamarbeid med NSB Gods og Nor-Cargo. Tidligere på året har Nor-Cargo og NSB Gods utvidet sitt eksisterende transportsamarbeid.



29. september

Det innleide, svenske krengetoget «X2» settes i prøvetrafikk på Sørlandsbanen, og går med stor suksess i prøverute frem til 21. desember. Togsettet prøvekjøres også på Bergensbanen og Dovrebanen.

3. oktober

Dieselmotorvognen «Talbot Talent» prøvekjøres på Bratsbergbanen, Rørosbanen og Raumabanen frem til 10. oktober. Hensikten er å skaffe erfaringer med togtypen for mulig fremtidig bruk på trafikksvake strekninger. Tilbudsforespørsel for syv sett går ut 14. november.

22. oktober

NSB er hovedsponsor for TV-aksjonen «Miljø for livet».

29. oktober

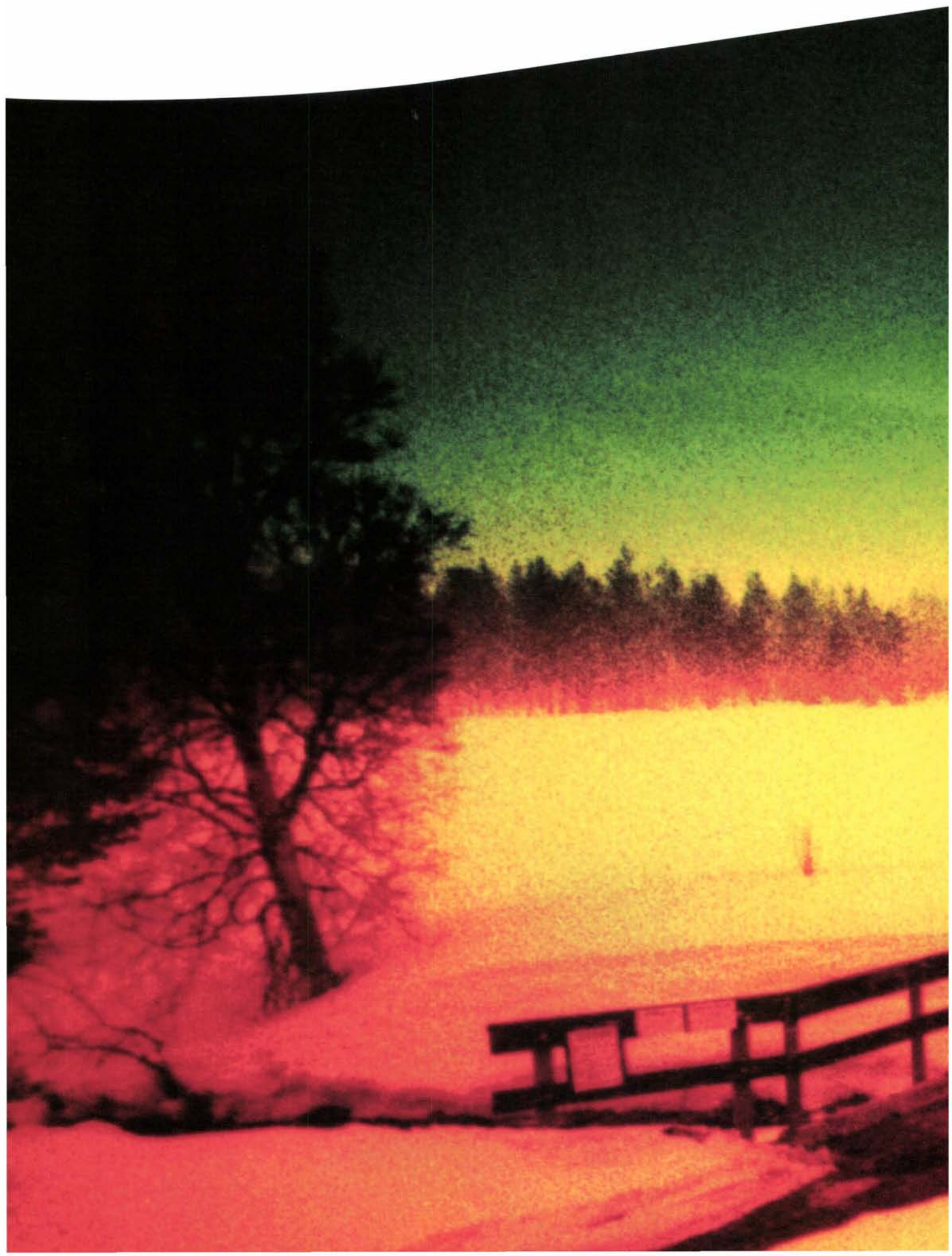
Den nye samferdselsministeren, Sissel Rønbeck, åpner Askers nye kollektivterminal. Terminalen har blitt til gjennom samarbeid mellom Akershus fylkeskommune, Asker kommune, Statens vegvesen Akershus og NSB.

14. november

Avtalen om leveranse av de 12 lokomotivene av type Di6 reforhandles med leverandøren Siemens, etter at leveransen er sterkt forsinket. Lokomotivene skal nå settes inn i trafikk fra ruteendringen juni 1997.

1. desember

NSB deles i NSB BA og Jernbaneverket. Osmund Ueland tilsettes som adm. direktør i begge selskaper. NSB Biltrafikk AS etableres som datterselskap av NSB BA. NSB BA inngår forsikringsavtale med Vesta Forsikring AS. NSB har tidligere vært selvassurandør.





Styrets beretning 1996

Fra 1. desember 1996 ble forvaltningsbedriften NSB delt i to og omdannet til særlovselskapet NSB BA og forvaltningsorganet Jernbaneverket. Beretning og regnskap omfatter virksomheten i NSB BA basert på et proforma konsernregnskap for perioden 1.1.31.12.96.

Etableringen av NSB BA

Omdannelsen av NSB var et resultat av en prosess som ble startet i mai 1995, og som førte fram til Stortingets vedtak høsten 1996 ved behandlingen av Innst. S. nr. 31 (1996–97).

Vilkårene for etableringen av særlovselskapet framkommer av St. prp. 2 og 4 (1996–97) og Innst. S. nr. 31. (1996–97).

Regnskapene er basert på en åpningsbalanse pr. 1. desember 1996 med en egenkapital på 2.700 millioner kroner. Dette er i samsvar med Stortingets vedtak.

Kongen i statsråd er gitt fullmakt til å fastsette endelige bevilgninger vedrørende overdragelse av eiendeler og arbeidskapital i forbindelse med omdannelsen. Fastsettelsen skal skje på grunnlag av en bekreftet åpningsbalanse.

Ved omdannelsen til særlovselskap ble særlovselskapet tilført egenkapital gjennom et kontanttilskudd på 1.077 millioner kroner, og for øvrig er gjelden til staten redusert i regnskapet, slik at egenkapitalen er i samsvar med Stortingets vedtak, se note 16 til konsernregnskapet.

Økonomisk resultat

NSB-konsernet hadde i 1996 en brutto omsetning på samme nivå som i 1995, når en ser bort ifra salg av anleggsmidler.

Konsernet oppnådde et overskudd før skatt på 204 millioner kroner, mot et underskudd på 5 millioner kroner i 1995. Da er gevinster på til sammen 224 millioner kroner ved salg av aksjer i Narvesen ASA og salg av malmtransportvirksomheten ved Ofotbanen medregnet. Hensyntatt dette ligger resultatet i 1996 på samme nivå som i 1995.

Konsernresultatet framkommer av et konsolidert regnskap. Morselskapets og NSB Biltrafikks regnskap er et proformaregnskap utarbeidet for forvalt-

ningsbedriften NSB trafikkdelen og NSB BA/NSB Biltrafikk AS for regnskapsåret 1. januar 1996 til 31. desember 1996.

I tillegg til konsernregnskapet er det utarbeidet årsregnskap for morselskapet NSB BA for perioden 1. desember til 31. desember 1996.

Disponering av årsresultat

Overskuddet i morselskapet i perioden 1. desember til 31. desember var på 1 million kroner. Etter mottatt konsernbidrag fra datterselskap på 4 millioner kroner, er beløp til disposisjon 5 millioner kroner. Styret vil foreslå for generalforsamlingen følgende disponering:

til reservefond:	0 millioner kroner
til fri egenkapital:	5 millioner kroner

Omstillingsprogrammet Effekt 600

Flere økonomiske forutsetninger ligger til grunn for etableringen av NSB BA. En viktig forutsetning er gjennomføringen av omstillingsprogrammet Effekt 600 som ble vedtatt av styret i mars 1996. Omstillingsprogrammet ble startet etter initiativ fra NSB og i nært samarbeid med de ansattes organisasjoner.

Omstillingsprogrammet, som består av materiell-investeringer, verkstedtilpasninger og omstillings- og kompetanseutviklingskostnader, har som mål å bringe NSBs togvirksomhet til et resultat på 147 millioner kroner i 1998. Forskjellen mellom dette beløp og det negative resultatet en ville hatt i 1998 uten tiltak, er ca. 600 millioner kroner, og derav navnet Effekt 600.

Omstillingsprogrammet forutsetter at effektene av tiltakene kommer fra 1998 og utover, og ikke i 1997, da dette år og deler av 1998 går med til å gjøre nødvendige fysiske tilpasninger og kompetanseoppbygging. Det ser likevel ut til at NSB BA kan få et positivt resultat allerede i 1997.

Enkelte premisser for omstillingen er blitt noe endret siden programmet ble igangsatt. Styret holder imidlertid fast ved den opprinnelige målsettingen for omstillingen og er løpende orientert om endringene og status for øvrig.

Krav til utvikling av kjørevegen

En annen viktig forutsetning for utviklingen av NSB BA er knyttet til framtidige investeringer i kjørevegen. Regjeringen la i april 1997 fram stortingsmeldingen om Norsk jernbaneplan 1998–2007. Her legges et investeringsvolum på 4,6 milliarder i den første fireårsperioden til grunn, dvs. 1,15 milliarder kroner pr. år. Dette er vesentlig lavere enn forslaget fra styret i forvaltningsbedriften NSB, som var på ca. 2 milliarder kroner årlig.

Persontrafikken i 1996

Som en del av omstillingsprogrammet Effekt 600 vedtok styret i 1996 forretningsplanen for NSB Persontrafikk. Planen baserer seg på at lokaltrafikken rundt de store byene, InterCity-trafikken mellom Oslo og Skien, Lillehammer og Halden samt fjerntogene på Sørlandsbanen, Bergensbanen og Dovrebanen er de viktigste satsingsområdene.

De samlede trafikkinntekter fra persontrafikken inklusiv offentlig kjøp var i 1996 på 2.686 millioner kroner. Det er en økning på 8,3 prosent i forhold til 1995. Eksklusiv offentlig kjøp var økningen på 5,5 prosent.

Antall reiser økte samlet med 2,8 prosent. Størst trafikøkning var det i nærtrafikken der Trønderbanen økte med 10 prosent, Jærbanen med 7 prosent og trafikken rundt Oslo med 4,5 prosent. InterCity-trafikken økte samlet med ca. 4 prosent, mens fjerntogene hadde en nedgang på 2 prosent. Målt i personkilometer var økningen samlet på 2,8 prosent.

Åpningen av NSB Kundetelefon 1. juli 1996 var en viktig milepæl. Med ett landsdekkende telefonnummer, døgnkontinuerlig drift og stor kapasitet har NSB oppnådd meget god tilgjengelighet for billettbestilling og opplysninger. Til sammen ble 925.000 samtaler betjent av NSB Kundetelefon i 1996. Opprettelsen av Kundetelefonen har også gitt grunnlag for effektivisering ved stasjonene i tråd med prinsippene i omstillingsprogrammet Effekt 600.

Stamkundeprogrammet med punktlighetsgaranti for månedskortreisende i østlandsområdet er meget godt mottatt. Foruten månedskortkunder er nå også kunder

med grønt kort og kundekort innlemmet i stamkundeprogrammet.

Arbeidet med nytt billetteringssystem for østlandsområdet ble videreført i 1996 i samarbeid med AS Oslo Sporveier og Stor-Oslo Lokaltrafikk AS i selskapet Billettsystemer A/S. Arbeidet ligger imidlertid betydelig etter den opprinnelige framdriftsplanen, og styret i Billettsystemer A/S vedtok i juni 1996 å kansellere avtalen med leverandøren.

Partene arbeider videre med sikte på å utvikle løsninger som sikrer samordning og gode overganger mellom rutetilbudene.

Omfattende materiellfornyelse

Persontrafikken vil i de nærmeste årene få en omfattende fornyelse. I 1996 ble de første 14 av til sammen 22 nye elektriske lokomotiver (El.18) levert fra Adtranz. De to siste InterCity-togsettene (BM 70) ble levert i 1996. Disse er satt i trafikk i østlandsområdet, og serien på 16 togsett er derved komplett.

Kontrakten med Siemens om leveranse av 12 nye diesellokomotiver, hovedsakelig til Nordlandsbanen, ble reforhandlet i 1996. Lokomotivene vil bli levert og satt i trafikk sommeren 1997.

Styret vedtok i 1996 å sende ut forespørsel for innkjøp av 36 nye lokaltogsett til Oslo-området og Jærbanen og 7 kregende dieselmotorvogner til Røros- og Rauma-banen. Kontraktene vil bli inngått medio 1997 under forutsetning av tilstrekkelig offentlig kjøp av transporttjenester på disse strekningene.

Styret ser det som nødvendig at avtalen mellom staten og NSB BA om offentlig kjøp av persontrafikk-tjenester har et langsiktig perspektiv. Dette vil sikre størst mulig grad av forutsigbarhet i planleggingen, både når det gjelder utviklingen av togtilbudene og det økonomiske grunnlaget ved nyinvesteringer.

I mars 1997 inngikk NSB BA kontrakt med Adtranz om leveranse av 16 kregende ekspresstogsett til Sørlandsbanen, Bergensbanen og Dovrebanen. Krengetogene vil redusere reisetiden mellom endepunktene på de tre strekningene med nærmere én time. Kontrakten er inngått med forbehold om resultatet av behandlingen av Norsk jernbaneplan.

Styret har vedtatt et oppgraderingsprogram for det eksisterende togmateriellet som skal benyttes i flere år framover. Programmet omfatter lokomotiver, personvogner og lokaltogmaterieell.

Gods

Styret vedtok i 1996, som en del av omstillingsprogrammet Effekt 600, forretningsplanen for NSB Gods. Planen innebærer en konsentrasjon rundt hovedproduktene Container-ekspress, Vognlast og Systemtog. Utbygging av hensiktsmessige terminaler er en vesentlig del av forretningsplanen. I 1996 ble ny godsterminal i Bergen tatt i bruk. Framtidige utbyggingsplaner omfatter ny terminal i Stavanger/Sandnes og Trondheim. Disse to terminalene er nødvendige for å sikre lønnsom drift i NSB Gods.

Den eksterne omsetningen i NSB Gods (ekskl. Ofofbanen) var i 1996 på 1210 millioner kroner. Det er en økning på 4 prosent fra året før. Den nasjonale delen av omsetningen økte med 9 prosent. Transportvolumet målt i tonnkilometer (ekskl. Ofofbanen) økte også med 9 prosent.

Malmtrafikken på Ofofbanen er overført til selskapet Malmtrafikk AS, som er et datterselskap av Malmtrafikk AB, der NSB har en eierandel på 24,5 prosent. Malmtrafikk AS fikk trafikkeringsrett fra 1. juli 1996.

Den øvrige godstransporten på Ofofbanen ivaretas fortsatt av NSB Gods, og den positive utviklingen fortsatte for ARE (Arctic Rail Express), som har en transporttid mellom Oslo og Narvik gjennom Sverige på 27 timer. Godsterminalen i Narvik ble videreutviklet. ARE-tilbudet vil bli utvidet i 1997.

I desember 1996 ble det inngått en intensjonsavtale med SJ for å øke jernbanens markedsandeler mellom de to landene og til og fra Europa. Ett resultat av samarbeidet er NSBs oppkjøp av 51 prosent av aksjene i selskapet CombiTrans Combi AS, som er et datterselskap av CombiTrans Combi AB, der SJ har aksjemajoriteten. Dette gir tilgang til 18 terminaler på Kontinentet og til utstyr for å utføre transportene.

Den faste godstrafikken på Gjøvikbanen og Numedalsbanen ble i 1996 vedtatt innstilt.

NSB Gods overtok i september 1996 selv ansvaret for

drift av egne lokomotiver, bl.a. elektriske lokomotiver av typen E114. Disse blir nå oppgradert som en del av det vedtatte programmet for eksisterende togmaterieell. I løpet av 1996 er 13 nye diesellokomotiver (Di.8) av en samlet serie på 20 levert fra Siemens. Disse lokomotivene benyttes i skiftetjeneste og i godstog over mellomlange avstander.

Teknisk sektor

I omstillingsprogrammet Effekt 600 er det forutsatt at de største kostnadsreduksjonene skjer i teknisk sektor. Nytt togmaterieell, pendelbasert togproduksjon, faste togstammer og vedlikehold der togene har sine naturlige driftspauser, er viktige forutsetninger for gjennomføringen. I 1996 er det bygget ny vedlikeholdshall i Bergen, og arbeidet med ny vedlikeholdshall i Skien er startet opp. Det er gjort tilpasninger ved verkstedet Grorud i Oslo som overtok lokomotivvedlikeholdet fra Fjellstallen i Lodalen fra 1.2.1997. Tilsvarende tilpasninger vil i 1997 bli utført ved verkstedet Sundland i Drammen og Marienborg i Trondheim. Marienborg ferdigstilles i 1998.

I mai 1996 vedtok styret at arbeidet som var startet opp for å undersøke mulighetene for industrielt samarbeid med industripartnere utenfor NSB, skulle stilles i bero. Dette skyldtes både iverksettelsen av Effekt 600 og generelt manglende interesse hos potensielle partnere.

Eiendom

Etter omorganiseringen 1. desember 1996 har Jernbaneverket overtatt eiendomsretten til en del tekniske bygg samt linjegrunn utenfor stasjonsområdene. NSB Eiendom forvalter nå ca. 30.000 dekar grunn og 1 million kvadratmeter bygningsmasse.

De største utbyggingsoppgavene skjer i 1996 og 1997 i det sentrale østlandsområdet og omfatter Oslo S, Lillestrøm og Asker.

Sammen med en privat investorgruppe og NSB Gardermobanen AS etablerte NSB i august et aksjeselskap for å bygge og eie et parkeringshus ved Oslo S. NSB BA og NSB Gardermobanen AS har tredjeparten av aksjene i selskapet.

Nye Sandnes stasjon og kollektivtrafikkterminal ble åpnet og tatt i bruk i juni 1996.

Aksjene i Narvesen ASA

I 1996 ble 75 prosent av NSBs aksjer i Narvesen ASA avhendet, og den resterende aksjeposten på 10 prosent i Narvesen ASA ble solgt i 1997. Det forretningsmessige samarbeidet med Narvesen ASA ble imidlertid videreutviklet gjennom samarbeidsavtalen som ble inngått i 1995.

Personalet

NSB BA hadde 7382 fast ansatte pr. 31.12.96. Datterselskapene hadde til sammen 1688 ansatte pr. 31.12.96, slik at den samlede bemanningen (ekskl. datterselskapene til NSB Biltrafikk AS) var på 9070 fast ansatte.

Før selskapsdannelsen og utskillelsen av Jernbaneverket var det pr. 30.11.96 12 159 fast ansatte i forvaltningsbedriften NSB. Ved samme tidspunkt var 249 personer knyttet til NSB Personalsenteret.

Alle ansatte i NSB fikk ved etableringen av særlovsselskapet videreført sitt ansettelsesforhold. Tidligere særrettigheter er videreført i NSB BA. Arbeidsmiljøloven har erstattet Tjenestemannsloven, men Tjenestemannslovens bestemmelser om oppsigelsesfrister, fortrinnsrett og ventelønn gjelder fortsatt. Tjenestetvistloven gjelder for NSB BA.

Omstillingsarbeidet i NSB BA vil stille store krav til nedbemanning og kompetanseutvikling. I forbindelse med etableringen av NSB BA ble de første 290 mill. kroner av i alt 870 millioner kroner bevilget til restruktureringen av selskapet. I tillegg til drift av Personalsenteret, skal disse midlene dekke bedriftens utgifter til bl.a. fortidspensjonering og kompetanseheving, samt teknisk oppgradering av togmateriell.

NSB har siden innføringen av Reform 94 arbeidet planmessig både med etablering og utvikling av nye offentlige fag og sikre at NSB holder et høyt nivå som lærebedrift. NSB hadde høsten 1996 185 lærlinger. Det er 125 flere enn året før.

Helse, miljø og sikkerhet

Fokuseringen på helse-, miljø- og sikkerhetsoppgaver

ga resultater i 1996. For første gang i NSBs historie var det ingen dødsfall på grunn av ulykkesskader blant passasjerer eller ansatte. Antall personskader blant ansatte gikk ned fra 343 i 1995 til 285 i 1996.

Innføringen av sikkerhetssystemet Synergi har gitt bedriften langt bedre oversikt og kontroll over utviklingen av uønskede hendelser.

Det samlede sykefraværet steg fra 7,2 prosent i 1995 til 7,5 prosent.

Skader på det ytre miljø skyldtes i hovedsak dyre-påkjørsler og skogbranner. Det ble i 1996 drept 952 dyr. Jernbanens virksomhet førte til 15 skogbranner. Det var ingen alvorlige akutte utslipp. NSB utga i 1996 et eget miljøprogram, vedtok en prinsipperklæring om miljø-satsing og satte i gang en rekke miljøprosjekter. For 1996 utarbeides det et eget dokument med eksempler fra miljøregnskap. Et mer komplett miljøregnskap vil foreligge for 1997.

Datterselskapene

NSB Biltrafikk AS ble etablert som aksjeselskap heleid av NSB BA fra 1.12.96. Selskapet hadde en positiv markedsutvikling i 1996. Antall reiser økte med 2 prosent fra 1995 og var i 1996 18,4 millioner. Omsetningen økte med 8,7 prosent til 613 millioner kroner. NSB Biltrafikk kjøpte i 1996 Helgeland Bilruter. Biltrafikkonsernets driftsresultat ble på 21 millioner kroner.

NSB Reisebyrå AS ble etablert som heleid aksjeselskap 1.1.96. I sitt første driftsår som aksjeselskap hadde NSB Reisebyrå inntekter på 158 millioner kroner. Det er en økning på 6,8 prosent fra året før. Driftsresultatet ble på 4 millioner kroner. Det skjer store endringer i reisebyråbransjen, og 1997 blir et viktig omstillingsår for NSB Reisebyrå AS ut fra en gjennomarbeidet strategi med satsing på forretningsreise-markedet.

NSB Gardermobanen AS står for utbyggingen av ny dobbeltsporet høyhastighetsjernbane på strekningen Oslo-Gardermoen-Eidsvoll. Ved behandlingen av St.prp. nr. 1 (1996/97) ble selskapet også tillagt ansvaret for fremtidig drift av Gardermobanen og Flytogene som skal trafikkere strekningen Asker-Gardermoen fra

oktober 1998. De samlede påløpte kostnader for selskapet var ved årsskiftet 4837 millioner kroner inkludert akkumulerte finanskostnader. Pr. april 1997 var ca. 80 prosent av Gardermobanen ferdigstilt.

Styre og ledelse

Ved omdannelsen 1.12.1996 fikk NSB BA nytt styre. Ordfører Arent M. Henriksen ble oppnevnt som styreleder etter konsernsjef Jan Reinås, og advokat Inger Johanne Lund erstattet planlegger Ragnhild Setsaas. De øvrige styremedlemmene i forvaltningsbedriften NSB fortsatte i styret for NSB BA.

Osmund Ueland ble tilsatt som adm. dir. for NSB BA fra 1.12.96.

Utsikter for 1997

Etableringen av NSB BA gir bedriften økt handlekraft til å hevde seg i et stadig hardere konkurransemarked. Det er inntektene fra markedet som skal sikre den videre utviklingen av et slagkraftig jernbaneselskap i Norge, og kunde- og markedsorienteringen må stå helt sentralt i NSB BA. Samtidig må NSB BA gjennom effektivisert drift sikre at både person- og godstrafikk med jernbane vil være det beste samfunnsøkonomiske transportalternativet ut fra miljø-, arealbruk- og trafikksikkerhetshensyn og for å avhjelpe kapasitetsproblemene i vegnettet.

I 1997 vil det bli lagt spesiell vekt på å gjennomføre tiltakene i omstillingsprogrammet Effekt 600 som skal gi en nødvendig basis for langsiktig lønnsomhet.

Behandlingen av Norsk Jernbaneplan 1998–2007 vil gi viktige avklaringer om jernbanens utviklingsmuligheter i årene framover. Behandlingen av planen blir også avgjørende for innføringen av krengetog på hovedstrekningene.

Forholdet mellom Jernbaneverket og NSB BA vil bli videreutviklet. Styret har anbefalt at togledelsesfunksjonen overføres fra NSB BA til Jernbaneverket, og Regjeringen går i stortingsmeldingen om Norsk Jernbaneplan inn for at dette kan skje fra 1. januar 1998.

NSB BA går inn i sitt første hele driftsår som særlovselskap med klare forretningsmessige strategier og mål om overskudd. Styret ser 1997 som et meget viktig år i omstillingen av bedriften og som et viktig år for

forberedelsene til å utnytte de mulighetene Gardermobanen gir for Flytoget og NSBs togtilbud.

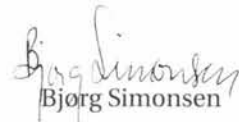
Styret ser positivt på at administrasjonen i selskapet arbeider målrettet for å innarbeide en forretningsmessig tenkning og målrettet kommunikasjon i hele konsernet.

Styret vil takke de ansatte for arbeidet som er utført i 1996.

Oslo 22. mai 1997



Arent M. Henriksen
Styrets leder



Bjørg Simonsen



Ove Dalsheim



Tor Espedal



Inger Johanne Lund



Bjørn Sund



Roar Aasen



Osmund Ueland

adm.dir.



Arent M. Henriksen
Styrets leder



Bjørg Simonsen



Ove Dalsheim



Tor Espedal



Inger Johanne Lund



Bjørn Sund



Roar Aasen



Osmund Ueland
adm.dir.



Regnskapet



Regnskapsprinsipper NSB

Generelt

NSB var frem til 30.11.96 en statlig forvaltningsbedrift og inngikk frem til dette tidspunkt i statsbudsjett/-regnskap under statens forretningsbedrift. Forvaltningsbedriften NSB ble pr. 01.12.96 omdannet til NSB BA via en egen særlov og er heleid av Staten. Vilkårene for omdannelsen fremkommer av St.prp. nr. 2 (1996–97). Årsoppgjøret for NSB BA er utarbeidet i henhold til regnskapsloven og god regnskapskikk.

Den 01.12.96 ble NSB Biltrafikk AS skilt ut fra NSB BA.

I tillegg til årsberetning omfatter årsoppgjøret:

- Urevidert proforma resultatregnskap for NSB BA og konsernet for regnskapsåret 01.01.96 – 31.12.96 med sammenlignbare ureviderte proformatall for 1995.
- Selskaps- og konsernbalanse pr. 31.12.96 med sammenlignbare ureviderte proformatall for 1995.
- Kontantstrømsanalyse for perioden 01.01.–31.12.96.
- Noter for NSB BA for perioden 01.12.–31.12.96.
- Selskapsbalanse pr. 31.12.96 med sammenlignbare tall pr. 01.12.96.
- Kontantstrømsanalyse for perioden 01.12.96–31.12.96
- Noter for NSB BA.

Proformatallene er basert på forvaltningsbedriften NSBs regnskaper for 1995 og 1996, men omregnet for å tilfredsstille kravene i regnskapsloven og god regnskapskikk. Ved fastsettelsen av åpningsbalansen for det nye selskapet bygger regnskapet på kontinuitetsprinsippet på

overordnet nivå fra forvaltningsbedriften NSB.

Konsolideringsprinsipper – Konsernregnskap

Det konsoliderte regnskap omfatter NSB BA og de datter- og tilknyttede selskaper som fremkommer av note 10. Ved konsolidering er oppkjøpsmetoden benyttet. Dette innebærer at aksjer i datterselskaper er eliminert mot bokført egenkapital i datterselskapet på kjøpstidspunktet. Eventuell merverdi som oppstår, er henført til de aktuelle eiendeler og avskrives i takt med disse. Utsatt skatt på merverdier er oppført som langsiktig gjeld i balansen og inntektsføres i takt med avskrivningene på merverdiene. Merverdi som ikke kan henføres til aktuelle eiendeler, er oppført som goodwill i balansen.

Alle vesentlige transaksjoner og mellomværende mellom selskaper i konsernet er eliminert.

Minoritetsinteresser vises som egen post i balansen før egenkapital. Eiendeler og gjeld vises inklusive minoritetsandel. Hvis egenkapital i et datterselskap med minoritetsinteresser som følge av resultatutviklingen blir negativ, føres minoritetsandelene mot fonds. I resultatregnskapet beregnes minoritetsinteressene av resultatet etter skatt. Det medfører at alle poster i resultatet vises inklusive minoritetsinteressenes andel.

Driftsinntekter

Driftsinntekter anses for opptjent når varene/ytelsene er levert.

Offentlige kjøp av tjenester

Tjenester som ikke gir bedriftsøkonomisk

lønnsomhet, men som myndighetene ønsker utført av samfunnsmessige hensyn, kjøpes til priser som avtales mellom myndighetene og NSB. Dette klassifiseres derfor som driftsinntekt. Kjøpet skjer gjennom årlige bevilgninger gitt over stats- og fylkesbudsjetter og innbetales hovedsaklig lineært over året. Det periodiseres regnskapsmessig etter samme prinsipp.

Pensjonskostnad og pensjonsforpliktelser

NSB BAs pensjonsforpliktelser overfor eksisterende ansatte er dekket gjennom kollektiv pensjonsordning i Statens Pensjonskasse. Pensjonsordningen anses som en ytelsesplan og behandles regnskapsmessig i henhold til foreløpig NRS for pensjonskostnader. Se note 17.

Skatter

Skattekostnaden i regnskapet inneholder både periodens betalbare skatt og endringen i utsatt skatt/skattefordel. Endring i utsatt skatt/skattefordel er den del av skatten som påhviler periodens regnskapsmessige resultat, men som kommer til betaling i senere perioder. Utsatt skatt/skattefordel er beregnet ved å foreta full avsetning av alle midlertidige forskjeller inklusive underskudd til fremføring etter gjeldsmetoden med bruk av balansedagens skattesatser og nominelle størrelser.

NSB var i perioden 01.01. – 30.11. en forvaltningsbedrift og dermed ikke eget skattesubjekt. Regnskapet hensyntar således kun skattekostnader for NSB BA på transaksjoner i perioden 01.12.–31.12.96 og reflekterer ikke at selskapet hadde vært skattepliktig for hele året, gitt at det hadde blitt etablert 01.01.96. Skatter for datter-

selskapene ekskl. NSB Biltrafikk AS er hensyntatt for hele året.

Klassifisering av balanseposter

Eiendeler knyttet til varekretsløpet er klassifisert som omløpsmidler. Den samme regelen gjelder for kortsiktig gjeld. Fordringer og gjeld som ikke knytter seg til varekretsløpet, er klassifisert som omløpsmidler/kortsiktig gjeld hvis de forfaller innen ett år etter regnskapsavslutningstidspunktet. Øvrige eiendeler er klassifisert som anleggsmidler og øvrig gjeld som langsiktig. Aksjer i andre selskaper er strategiske investeringer og klassifisert som anleggsmidler.

Kundefordringer/Andre fordringer

Kundefordringer/andre fordringer er i balansen ført opp etter fradrag for avsetning til påregnelig tap.

Varebeholdning

Varebeholdningen består av alminnelige forbruksvarer og er vurdert til det laveste av gjennomsnittlig anskaffelseskost og virkelig verdi. Reservedeler tilknyttet rullende materiell er aktivert under driftsmidler.

Transaksjoner, fordringer og gjeld i utenlandsk valuta

Transaksjoner i utenlandsk valuta omregnes til kursen på transaksjonstidspunktet. Kortsiktige fordringer og gjeld er omregnet til valutakursen på balansedagen.

Aksjer

Aksjeinvesteringer vurderes som strategiske poster og klassifiseres som anleggsmidler. Investeringer i aksjer vurderes til den laveste av historisk kost og virkelig verdi.

Investeringer i tilknyttede selskaper

Investeringer i tilknyttede selskaper er vurdert etter egenkapitalmetoden i konsernregnskapet.

Varige driftsmidler og avskrivninger

Varige driftsmidler vurderes til anskaffelseskost etter fradrag for planmessige avskrivninger.

Goodwill

Goodwill ervervet ved investeringer i tilknyttede selskaper og datterselskaper vurderes til anskaffelseskost etter fradrag for planmessige avskrivninger. Goodwill avskrives over 5 år. Avskrivninger på Goodwill klassifiseres som ordinære avskrivninger.

Vedlikehold

Vedlikehold og reparasjoner av eget rullende materiell kostnadsføres fortløpende. Det foretas ingen avsetning for fremtidige vedlikeholdskostnader vedrørende eget rullende materiell.

Restruktureringskostnader

Restruktureringskostnader vil bli dekket av Staten gjennom tilskudd som av Stortinget delvis er bevilget og delvis forutsettes bevilget i perioden 1996–1998 med 870 mill. kr. Beløpet skal gå til dekning av Personalsenteret, førtidspensjonering, teknisk opplæring og ekstraordinært vedlikehold, jfr. St.prp. nr. 2 (1996–97). Se note 18.

Proforma resultatregnskap perioden 01.01. - 31.12.96

Mor		Konsern		
1996	1995 (beløp i mill. kr)	Note	1996	1995
	Driftsinntekter:			
2968	2932 Salgsinntekter	2	3932	3826
900	793 Offentlige kjøp av tjenester		1073	938
1220	693 Andre driftsinntekter	3	1061	665
5088	4418 Sum driftsinntekter	1	6066	5429
	Driftskostnader:			
2300	2323 Lønn og sosiale kostnader	4,17	2946	2867
1864	1628 Andre driftskostnader		2233	1944
251	217 Avskrivninger	13	407	336
4415	4168 Sum driftskostnader		5586	5147
673	250 Driftsresultat		480	282
	Resultatandel tilknyttede selskaper	11	1	46
	Finansposter:			
65	26 Finansinntekter	6	74	25
331	330 Finanskostnader	6	351	358
-266	-304 Netto finansposter		-277	-333
407	-54 Resultat før skatter		204	-5
2	0 Skatter	7	5	5
	Minoritetsandel av årets resultat		1	2
405	-54 Årsresultat		198	-12

Balanse pr. 31.12.95 og 31.12.96

Mor	Proforma		Konsern	Proforma
31.12.96	31.12.95	(beløp i mill. kr)	Note	31.12.95
		Eiendeler:		
1592	45	Betalingsmidler	8	1848
356	247	Kundefordringer	5	499
57	131	Kortsiktige fordringer konsern		0
40	57	Andre kortsiktige fordringer	9	91
20	26	Varebeholdninger		28
2065	506	Sum omløpsmidler		2466
188	101	Aksjer i datterselskaper	10	0
		Investering i tilknyttede selskaper	11	51
74	15	Andre aksjer og obligasjoner	10	111
681	598	Forskudd til leverandør		693
		Utsatt skattefordel		0
		Gardermobanen	12	4822
161	0	Anlegg under utførelse	12	161
3372	2978	Varige driftsmidler	13	3894
		Goodwill	14	17
4476	3692	Sum anleggsmidler		9749
6541	4198	Eiendeler		12215
		Gjeld og egenkapital:		
335	272	Kortsiktig gjeld til staten/Kassekreditt		339
328	305	Leverandørgjeld		840
84	12	Kortsiktig gjeld konsern		0
316	390	Skyldige avgifter, skattetrekk, feriepenger		415
		Betalbar skatt		4
635	377	Annen kortsiktig gjeld		949
1698	1356	Sum kortsiktig gjeld		2547
		Pensjonsforpliktelser		5
2135	3362	Langsiktig lån fra staten	15	6103
		Langsiktig lån fra finansinstitusjoner		432
2	0	Utsatt skatt	7	13
1	0	Annen langsiktig gjeld		285
2138	3362	Sum langsiktig gjeld		6838
		Minoritetsinteresser		24
1350	0	Innskuddskapital		1350
1350	0	Reservefond		1350
5	-520	Øvrig egenkapital		106
2705	-520	Egenkapital	16	2806
6541	4198	Gjeld og egenkapital		12215
866		Restruktureringsforpliktelser	18	866

Kontantstrømanalyse perioden 01.01. - 31.12.

Mor	Konsern
1996 (beløp i mill. kr)	1996
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter	
407 Resultat før skattekostnad	203
Periodens betalte skatt	-6
-494 Tap/gevinst ved salg av anleggsmidler	-236
251 Ordinære avskrivninger	407
6 Endring i varelager	2
-109 Endring i kundefordringer	-174
23 Endring i leverandørgjeld	183
120 Endring i andre tidsavgrensningsposter	168
Endring balanseført pensjonspremiefond	5
204 Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	552
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter	
132 Innbetalinger ved salg av varige driftsmidler	127
-1189 Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	-3345
Utbetalinger på forskudd leverandørgjeld	-400
333 Innbetalinger ved salg av aksjer	333
-17 Utbetalinger ved kjøp av aksjer	-106
52 Innbetalinger ved salg av andre investeringer	
Utbetalinger på kortsiktig lånefordring	-5
-689 Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-3396
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter	
Netto innbetaling kassekreditt	65
962 Innbetalinger ved opptak av ny langsiktig gjeld	3169
-297 Utbetalinger ved nedbetaling av langsiktig gjeld	-297
290 Innbetaling av restruktureringsmidler	290
1077 Innbetalinger av egenkapital	1077
2032 Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter	4304
1547 Netto kontantstrøm for perioden	1460
45 Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter 01.01.	388
1592 Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter 31.12.	1848
Denne består av :	
1592 Bankinnskudd m.m.	1848

Noter

Note 1: Virksomhetsområder

Mor					
	Persontrafikk	Godstrafikk	Eiendom	Felles-funksjoner/ elim.	Totalt
Tall i mill. kr					
Driftsinntekter	2.034	1.411	283	460	4.188
Offentlig kjøp	900				900
Driftskostnader	2.672	878	340	274	4.164
Interne fordelinger	122	-488	278	88	0
Avskrivninger	185	13	52	1	251
Driftsresultat	199	32	169	273	673
Eiendeler	3.007	834	1.223	1.477	6.541
Rentefri gjeld	504	83	165	611	1.367
Investeringer	979	99	67	37	1.182

Konsern

	Person- trafikk	Gods- trafikk	Reise- byrå	Bil- trafikk	Infra- struktur	Eiendom	Felles- funksjoner/ elim	Totalt
Driftsinntekter	2.034	1.411	163	971		283	131	4.993
Offentlig kjøp	900			173				1.073
Driftskostnader	2.672	878	152	975		340	162	5.179
Interne fordelinger	122	-488				278	88	0
Avskrivninger	185	13	7	148		52	2	407
Driftsresultat	199	32	4	21		169	55	480
Eiendeler	3.323	834	152	855	4.627	1.223	1.201	12.215
Rentefri gjeld	550	80	82	162	640	165	526	2.205
Investeringer	1.203	99	16	149	2.567	67	37	4.138

For virksomhetsområdene Persontrafikk og Godstrafikk er kostnader og inntekter knyttet til støttefunksjonene fordelt etter en nøkkel basert på områdenes bruk av disse funksjoner. Nøkkelen baserer seg på interne omsetningstall. Fordeling områdene imellom er basert på interne avtaler.

Tallene for Persontrafikk inkluderer investeringer i persontrafikkmateriell for Gardermobanen. Infrastruktur omfatter investeringer i Gardermobanen. Gardermobanen som prosjekt et ikke ferdigstilt og det er av den grunn bare foretatt aktiviseringer av medgåtte kostnader.

Note 2: Spesifikasjon av salgsinntekter

Mor			Konsern	
1996	1995	Tall i mill. kr	1996	1995
1.771	1.690	Persontrafikkinntekter	1.771	1.690
1.197	1.242	Godstrafikkinntekter	1.197	1.252
		Biltrafikkinntekter	798	806
		Øvrige inntekter	166	223
2.968	2.932	Sum salgsinntekter	3.932	3.971

Note 3: Spesifikasjon av andre driftsinntekter

Mor			Konsern	
1996	1995	Tall i mill. kr.	1996	1995
494	55	Gevinst ved salg av driftsmidler	285	57
115	117	Leieinntekter	119	128
611	521	Andre inntekter	657	480
1220	693	Sum andre inntekter	1061	665

Note 4: Lønn og honorarer

Resultatregnskapet er belastet med følgende godtgjørelser:

Tall i tusen kr	1996	1995	
Godtgjørelse adm. direktør	741	732	
Godtgjørelse styre	450	428	
Revisjon	3.325	5.335	

Note 5: Tap på kundefordringer

Mor			Konsern	
1996	1995	Tall i mill. kr.	1996	1995
-9	-7	Avsatt for usikkerhet i kundefordringer 01.01.	-14	-12
8	9	Avsatt for usikkerhet i kundefordringer 31.12.	14	14
-1	2	Endring avsetning for usikkerhet i kundefordringer	0	2
4	4	Årets konstaterte tap	6	4
0	0	Innkomet på tidligere avskrevne kundefordringer		
3	6	Årets tap på kundefordringer	6	6

Note 6: Spesifikasjon av finansposter

Mor			Konsern	
1996	1995	Tall i mill. kr.	1996	1995
55	13	Renteinntekter	59	16
6	5	Utbytte	7	
4	8	Agio	4	9
		Andre finansinntekter	4	
65	26	Sum finansinntekter	74	25
328	326	Rentekostnader	346	354
2	4	Disagio	2	4
1		Andre finanskostnader	3	
331	330	Sum finanskostnader	351	358

Note 7: Skatter

	Positive midl. forskjeller	Negative midl. forskjeller	Endring midl. forskjeller
Mor			
Omløpsmidler		16	16
Anleggsmidler	-479		-491
Sum forskjeller	-471	16	-463
Underskudd til fremføring		452	
Grunnlag utsatt skatt	479	468	
herav 28 % utsatt skatt	134	131	
Analyse av skattegrunnlag	1996		
Resultat før skatter	3		
Mottatt/avgitt konsernbidrag	4		
Endring midlertidige forskjeller	-463		
Årets skattegrunnlag	-456		

Konsern:	Midlertidige forskjeller 1996	Midlertidige forskjeller 1995	Endring midl. forskjeller
Omløpsmidler	-17	-1	-16
Anleggsmidler	538	36	502
Kortsiktig gjeld	-1	0	-1
Langsiktig gjeld	-1	-1	0
Ikke utlignede midl. forskjeller	4	7	-3
Underskudd til fremføring	-474	-7	-467
Grunnlag utsatt skatt	49	34	15
herav 28 % skatt	14	10	4
Pensjonsforpliktelser	4	4	0
Grunnlag utsatt skattefordel	4	4	0
herav 28 % skatt	1	1	0
Endring utsatt skatt	5	5	0
Årets skatter	5	5	0

Note 8: Betalingsmidler

I posten betalingsmidler inngår 28 mill. kr og 43 mill. kr for henholdsvis mor og konsern som bundne innskudd i forbindelse med skattetrekk for ansatte.

Note 9: Lån til ansatte mv.

I posten andre kortsiktige fordringer inngår lån til ansatte med 2 mill. kr for 1996 og med 2 mill. kr for 1995.

Note 10: Aksjer

Tall i mill. kr

Morselskap					1996	
Aksjer i datterselskap	Aksjekapital	Antall aksjer	Eierandel %	Pålydende	Bokført verdi	
NSB Reisebyrå AS	25	25.000	100	25	37	
NSB Gardermobanen AS	1	1	100	1	1	
NSB Biltrafikk AS	150		100	100	150	
Sum aksjer i datterselskap					188	
Andre aksjer						
Malmtrafikk AB (MTAS)	SEK 208	50.960	24,5	51	46	
Narvesen AS	200	1.000.000	10	20	16	
Andre aksjer og obligasjoner					12	
Sum andre aksjer eid av morselskap					74	
Andre aksjer eid av datterselskaper						
Oslo S Parkering	18	3060	17	1	6	
Transportinvest AS	32	12	7	200	6	
Andre aksjer og obligasjoner					25	
Sum andre aksjer eid av konsern					37	

Note 11: Investering i tilknyttede selskaper

Tall i mill. kr

Investering i

tilknyttede selskap	Verdi 1.1.	Resultat -andel	Tilgang/ avgang	Utbytte	EK justering	Verdi 31.12.
Narvesen	294		294			0
Ålesund Bilruter	6	2				8
Malmtrafikk i Kiruna AB (MTAB)		-1	46		-2	43
Sum	300	-1	-248		-2	51

Eierandelen i Narvesen ble redusert gjennom salg av aksjer fra 41% til 10 %. Selskapet er derfor ikke lenger definert som et tilknyttet selskap (se note 10).

Note 12: Anlegg under utførelse

Mor		Tall i mill. kr	Konsern	
1996	1995		1996	1995
0		Anskaffelseskost 01.01.	2.060	477
		Overført investeringer		
161		Beholdningsendring	2.923	1.583
161		Anskaffelseskost 31.12.	4.983	2.060

Av den totale anskaffelseskosten på 4.983 mill. kr gjelder 4.822 mill. kr NSB Gardermobanen AS. Det øvrige gjelder andre anlegg under utførelse i morselskapet.

Note 13: Varige driftsmidler

Tall i mill. kr.	Maskiner	Person-	Gods-	Trekkraft	Bygninger	Grunn-	Totalt
Mor	og utstyr	vogner	vogner			arealer	
Kostpris 01.01.96	1.225	10.580	841	980	2.229	181	16.036
Tilgang	12	173	6	522	10	0	723
Overført fra anlegg under utførelse	0	0	0	0	0	0	0
Avgang	0	0	38	0	83	0	121
Kostpris 31.12.96	1.237	10.753	809	1.502	2.156	181	16.638
Avskrivninger:							
Akk. avskrivninger 01.01.96	1.030	9.217	614	892	1.305	0	13.058
Avgang	0	0	38	0	5	0	43
Årets avskrivninger	23	156	24	12	36	0	251
Akk. avskrivninger 31.12.96	1.053	9.373	600	904	1.336	0	13.266
Bokført verdi 31.12.96	184	1.380	209	598	820	181	3.372
Avskrivningstid	5 – 15 år	15 år	15 år	20 år	30 år		

	Maskiner	Busser og	Person-	Gods-	Trekkraft	Bygninger	Grunn-	Totalt
Konsern	og utstyr	lastebiler	vogner	vogner			arealer	
Kostpris:								
Kostpris 01.01.96	1.312	1.220	10.580	841	980	2.348	181	17.462
Tilgang	42	143	173	6	522	29		915
Avgang		-7		-38		-83		-128
Oppskrivning		2				1		3
Kostpris 31.12.96	1.354	1.358	10.753	809	1.502	2.295	181	18.252
Avskrivninger								
Akk. avskrivninger 01.01.96	1.053	883	9.217	614	892	1.343		14.002
Avgang				-38		-5		-43
Årets avskrivninger	37	128	156	24	12	42		399
Akk. avskrivninger 31.12.96	1.090	1.011	9.373	600	904	1.380		14.358
Bokført verdi 31.12.96	264	347	1.380	209	598	915	181	3.894
Avskrivningstid	5-15 år	15 år	15 år	15 år	20 år	30 år		

Note 14: Goodwill

Tall i mill. kr	Mor	Konsern
Anskaffelseskost 01.01.		05
Tilgang		3
Avgang		
Anskaffelseskost 31.12.		38
Akk. avskrivninger 01.01		13
Årets avskrivninger		8
Avgang		
Akk. avskrivninger 31.12.		21
Bokført verdi		17
Avskrivningstid		5 år

Note 15: Langsiktige lån

Ved etableringen av NSB BA ble det etablert et statslån på 2.135 mill. kr som langsiktig fremmedkapital. NSB BA er blitt innrømmet en overgangsperiode på 5 år for å innfri dette. Det legges til grunn markedsmessige rentebetingelser for lånet.

NSB Gardermobanen AS har langsiktig gjeld til staten på 3.968 mill. kr ved utgangen av 1996, av dette utgjør 945 mill. kr ansvarlig lån. I tillegg kommer renter som legges til lånene ved utgangen av det enkelte år. Akkumulerte renter beløper seg til 234 mill. kr ved utgangen av 1996. Det er lagt til grunn at selskapet skal begynne å betale avdrag etter fire års drift.

Øvrige selskaper i konsernet har følgende forfallsprofil på den langsiktige gjelden:

Forfall 1997	116
Forfall 1998 – 1999	174
Forfall etter 1999	143
Øvrig langsiktig gjeld	433

Note 16: Avstemming av egenkapital

Tall i mill. kr

Mor

Egenkapital 01.01.1996	-520
Endring av regnskapsprinsipp 01.01.96	-90
Resultat i forvaltningsbedriften 01.01. – 30.11.96	404
Endring av regnskapsprinsipp 01.01. – 30.11.96	-62
Gjeldsettergivelse 01.12.96	1.891
Kontanttilskudd 01.12.96	1.077
Egenkapital 01.12.96	2.700
Resultat 01.12. – 31.12.96	1
Konsernbidrag	4
Egenkapital 31.12.96	2.705

Tall i mill. kr

Konsern	Majoritet	Minoritet	Sum
Egenkapital 01.01.1996	-201	29	-172
Endring regnskapsprinsipp 01.01. 1996	-90	0	-90
Endring regnskapsprinsipp 01.01. – 30.11.	-62	0	-62
Gjeldsettergivelse	1.891	0	1.891
Innbetalt egenkapital	1.077	0	1.077
Kjøp av selskap/regnskapsreform m.m.	-7	-6	-13
Årets resultat	198	1	199
Egenkapital 31.12.	2.806	24	2.830

Note 17: Pensjonsforpliktelser

NSB BA har kollektiv pensjonsforsikring for sine ansatte i Statens Pensjonskasse. Pensjonsordningene omfatter ytelser etter lov om Statens Pensjonskasse. Ytelsene er alders-, uføre-, ektefelle- og barnepensjon. Pensjonsytelsene samordnes med folketrygdens ytelser. Pensjonsordningen behandles regnskapsmessig i henhold til Foreløpig Norsk Regnskapsstandard for pensjonskostnader.

I henhold til denne skal pensjonsordningen i Statens Pensjonskasse behandles som en ytelsesplan. Premiefastsettelsen og beregningen av verdien av pensjonsforpliktelsen skjer etter actuarielle prinsipper.

Ordningen i Statens Pensjonskasse er imidlertid ikke fondsbasert. Utbetaling fra Statens Pensjonskasse er garantert av staten ifølge pensjonslovens §1. Det vil bli simulert en forvaltning av fondsmidler («fiktive fond») som om midlene var plassert i langsiktige statsobligasjoner.

I simuleringen legges det til grunn at obligasjonene holdes til forfall. Pensjonsmidlene verdsettes derfor til regnskapsmessig verdi. Statens pensjonskasse har forutsatt at det «fiktive fond» pr. 31.12.96 er lik NSB BA sine pensjonsforpliktelser, dvs. ingen balanseførte pensjonsmidler-/forpliktelser eller overgangsvirkninger som må føres mot egenkapitalen pr. 31.12.96.

Ved den aktuarmessige beregningen er følgende forutsetninger lagt til grunn:

Diskonteringsrente	6,90 %
Lønnsregulering	3,30 %
G-regulering	2,90 %
Pensjonsregulering	2,90 %
Frivillig avgang	0,00 %
Faktisk avkastning desember 1996	6,49 %

Resultatregnskapet et belastet med kostnader til ordningen med 193 mill. kr.

Datterselskapene i konsernet har delvis finansiert sine pensjonsforpliktelser overfor de ansatte i forskjellige kollektive pensjonsordninger i forsikringsselskaper. Det foreligger også noen udekkede forpliktelser. Den største av disse ordningene er aktuarberegnet. De øvrige ordningene er hver for seg små, og inngår for 1996 ikke i aktuarberegnete størrelser.

Antall personer som inngår i ordningen:

	Mor	Konsern
Statens Pensjonskasse	7.503	9.086
Andre aktuarberegnete sikrede ordninger		149
Øvrige sikrede ordninger		586
Usikrede ordninger		69

Tall i mill. kr.	Mor	Konsern
Premie til Statens Pensjonskasse	168	192
Pensjonskostnader (netto) etter aktuarberegnet ordning		1
Pensjonskostnader til udekkede forpliktelser som er avsatt uten aktuarberegning		0,5
Premie til forsikrede ordninger utenfor Statens Pensjonskasse		2,5
Sum pensjonskostnader	168	196

Årsaken til avviket mellom totale pensjonskostnader og kostnadsførte pensjonskostnader skyldes at NSB Gardermobanen AS har aktivert sine pensjonskostnader direkte i balansen. Dette er gjort fordi prosjekt ikke er ferdigstilt (se note 1).

Note 18: Restruktureringskostnader

Ved etableringen av NSB BA er det lagt til grunn at Stortinget bevilger tilskudd til restruktureringskostnader med i alt 870 mill. kr i perioden 1996–1998. Bakgrunnen for tilskuddet er at NSB BA skal gjøres i stand til å etablere seg med en sunn økonomisk basis som gjør selskapet i stand til å tilpasse seg teknologiske og markedsmessige endringer. For å gjøre dette er det beregnet et behov for dekning av restruktureringskostnader på i alt 870 mill. kr (nåverdi). Konkret gjelder dette kostnader knyttet til:

Personalsenteret (håndtering av overtallighet)

Førtidspensjon

Teknisk opplæring knyttet til ny verkstedstruktur

Ekstraordinært vedlikehold på EI 14-lokomotiver og BM 69-nærtrafikksett.

Pr. 31/12/96 er det påløpt 4 mill. kr (personalsenter).

Note 19: Leieforpliktelser

Tall i mill. kr

Anleggsmidler	Varighet	Årlig leie
Leie av rullende materiell	mai. 99	5,4
Leie av containere	sep. 97	1,8
Leie av containere	des. 97	4,1

Note 20: Pantstillelser

Tall i mill. kr

Pantesikret gjeld	Morselskap	Konsern
Sum pantesikret gjeld	-	150

Eiendeler stilt som sikkerhet:

Kundefordringer	73
Varelager	18
Driftsløsøre	156
Fast eiendom	34

Bokført verdi eiendeler stilt som sikkerhet 281

Selskapsregnskap NSB BA

Resultatregnskap 01.12. - 31.12.

(beløp i mill. kr)	Note	1996
Driftsinntekter:		
Salgsinntekter	1	244
Offentlige kjøp av tjenester		81
Andre driftsinntekter	2	66
Sum driftsinntekter		391
Driftskostnader:		
Lønn og sosiale kostnader	3	186
Andre driftskostnader		187
Avskrivninger	10	22
Sum driftskostnader		395
Driftsresultat		-4
Finansposter:		
Finansinntekter		19
Finanskostnader		12
Netto finansposter		7
Resultat før skatter (og minoritet)		3
Skatter	5	2
Årsresultat		1
Overføringer og disponeringer:		
Mottatt konsernbidrag		-4
Utbytte		
Reservefond		
Fri egenkapital		5
Sum overføringer og disponeringer		1

Balanse pr. 31.12. og 01.12.

(beløp i mill. kr)	Note	31.12.96	01.12.96
Eiendeler:			
Betalingsmidler	6	1592	1588
Kundefordringer	4	356	369
Kortsiktige fordringer konsern		57	3
Andre kortsiktige fordringer	7	40	55
Varebeholdninger		20	24
Sum omløpsmidler		2065	2039
Aksjer i datterselskaper	8	188	38
Andre aksjer	8	74	154
Forskudd til leverandør		681	744
Anlegg under utførelse	9	161	115
Varige driftsmidler	10	3372	3481
Sum anleggsmidler		4476	4532
Eiendeler		6541	6571
Gjeld og egenkapital:			
Kortsiktig gjeld til staten		335	335
Leverandørgjeld		328	419
Kortsiktig gjeld konsern		84	0
Skyldige avgifter, skattetrekk, feriepenger		316	244
Annen kortsiktig gjeld		635	420
Sum kortsiktig gjeld		1698	1418
Langsiktig lån fra staten	12	2135	2135
Utsatt skatt	5	2	0
Annen langsiktig gjeld		1	318
Sum langsiktig gjeld		2138	2453
Innskuddskapital		1350	1350
Reservefond		1350	1350
Fri egenkapital		5	0
Egenkapital		2705	2700
Gjeld og egenkapital		6541	6571
Restruktureringsforpliktelser		13	866

Kontantstrømanalyse perioden 01.12. - 31.12.

(beløp i mill. kr)	1996
Kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter	
Resultat før skattekostnad	3
Ordinære avskrivninger	22
Endring i varelager	1
Endring i kundefordringer	-17
Endring i leverandørgjeld	-46
Endring i andre tidsavgrensingsposter	148
Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter	111
Kontantstrømmer fra investeringsaktiviteter	
Utbetalinger ved kjøp av varige driftsmidler	-171
Kontantutbetaling ved utskilling av NSB Biltrafikk AS	-226
Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter	-397
Kontantstrømmer fra finansieringsaktiviteter	
Innbetalinger av tilskudd	290
Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter	290
Netto endring i kontanter og kontantekvivalenter	4
Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter 01.12.	1.588
Beholdning av kontanter og kontantekvivalenter 31.12.	1.592

Note 1: Spesifikasjon av salgsinntekter

	1996
Persontrafikkinntekter	147
Godstrafikkinntekter	97
Sum salgsinntekter	244

Note 2: Spesifikasjon av andre driftsinntekter

	1996
Gevinst ved salg av driftsmidler	1
Leieinntekter	10
Andre inntekter	55
Sum andre driftsinntekter	66

Note 3: Lønn og honorarer

Resultatregnskapet er belastet med følgende godtgjørelser:

Tall i tusen kr	1996
Godtgjørelse adm. direktør	64
Godtgjørelse styre	57

Note 4: Tap på kundefordringer

	31.12.1996
Avsatt for usikkerhet i kundefordringer 01.12.	-11
Avsatt for usikkerhet i kundefordringer 31.12.	8
Endring avsetning for usikkerhet i kundefordringer	-3
Årets konstaterte tap	2
Innkomet på tidligere avskrevne kundefordringer	0
Årets tap på kundefordringer	-1

Note 5: Skatter

Poster:	Positive midl. forskjeller	Negative midl. forskjeller	Endring midl. forskjeller
Omløpsmidler		16	16
Anleggsmidler	491		-491
Sum forskjeller	491	16	-475
Underskudd til fremføring		468	
Grunnlag utsatt skatt	491	484	
herav 28 % utsatt skatt	138	136	

Analyse av skattegrunnlag	1996
Resultat før skatter	3
Mottatt/avgitt konsernbidrag	4
Endring midlertidige forskjeller	-475
Årets skattegrunnlag	-468

Note 6: Betalingsmidler

I posten betalingsmidler inngår det pr. 31.12.96 28 mill. kr for NSB BA som bundne innskudd i forbindelse med skattetrekk for ansatte (pr. 01.12.96 0,- kr).

Note 7: Lån til ansatte mv.

I posten andre kortsiktige fordringer inngår lån til ansatte med 2 mill. kr.

Note 8a): Aksjer

Tall i mill. kr	Pr. 31.12.96				
Aksjer i datterselskap	Aksje-kapital	Antall aksjer	Eierandel %	Pålydende	Bokført verdi
NSB Reisebyrå AS	25	25.000	100	25	37
NSB Gardermobanen AS	1	1	100	1	1
NSB Biltrafikk AS	150		100	100	150
Sum aksjer i datterselskap					188
Andre aksjer					
Malmtrafikk AB	SEK 208	50.960	24,5	51	46
Narvesen AS	200	1.000.000	10	20	14
Andre aksjer og obligasjoner					12
Sum andre aksjer eid av morselskap					74

Note 8b): Aksjer

Tall i mill. kr	Pr. 01.12.96				
Aksjer i datterselskap	Aksje-kapital	Antall aksjer	Eierandel %	Pålydende	Bokført verdi
NSB Reisebyrå AS	25	25.000	100	25	37
NSB Gardermobanen AS	1	1	100	1	1
Sum aksjer i datterselskap					38
Andre aksjer					
Malmtrafikk AB	SEK 208	50.960	24,5	51	46
Narvesen AS	200	1.000.000	10	20	16
A/S Østfold Bilruter	0,0815	1.630	76		6
Aust Agder Trafikkselskap A/S	5	1.010.000	84		10
Ødegaardens Bilruter A/S	1	320	100		11
Engeseth Busslinjer A/S	0,1	100	100		4
Kjell Lindhjem A/S	1	1.000	100		21
Helgeland Bilruter AS	2	35.640	95		20
Transport Invest AS	32	162	7		6
Andre aksjer og obligasjoner					14
Sum andre aksjer eid av morselskap					154

Note 9 : Anlegg under utførelse

(Beløp i mill. kr)	1996
Anskaffelseskost 01.12.	115
Overført investeringer	
Beholdningsendring	46
Anskaffelseskost 31.12.	161

Note 10: Varige driftsmidler

Tall i millioner kroner

Kostpris:	Maskiner og utstyr	Person- vogner	Gods- vogner	Trekraft	Bygninger	Grunn- arealer	Total
Kostpris 01.12.96	2.036	10.752	803	1.387	2.180	181	17.338
Tilgang	2	1	6	115	1	0	125
Overført fra anlegg under utførelse	0	0	0	0	0	0	0
Avgang	801	0	0	0	25	0	826
Kostpris 31.12.96	1.237	10.753	809	1.502	2.156	181	16.637
Avskrivninger:							
Akk.avskrivninger 01.12.96	1.659	9.359	598	903	1.338	0	13.857
Avgang	608	0	0	0	5	0	613
Årets avskrivninger	2	14	2	1	3	0	22
Akk. avskrivninger 31.12.96	1.053	9.373	600	904	1.336	0	13.266
Bokført verdi 31.12.96	184	1.380	209	598	820	181	3.372
Avskrivningstid	5 – 15 år	15 år	15 år	20 år	30 år		

Note 11: Pensjonsforpliktelser

NSB BA har kollektiv pensjonsforsikring for sine ansatte i Statens Pensjonskasse.

Pensjonsordningene omfatter ytelser etter lov om Statens Pensjonskasse. Ytelsene er alders-, uføre-, ektefelle- og barnepensjon. Pensjonsytelsene samordnes med folketrygdens ytelser.

Pensjonsordningen behandles regnskapsmessig i henhold til Forelopig Norsk Regnskapsstandard for pensjonskostnader. I henhold til denne skal pensjonsordningen i Statens Pensjonskasse behandles som en ytelsesplan. Premiefastssettelsen og beregningen av verdien av pensjonsforpliktelsen skjer etter actuarielle prinsipper.

Ordningen i Statens Pensjonskasse er imidlertid ikke fondsbasert. Utbetaling fra Statens Pensjonskasse er garantert av staten ifølge pensjonsloven §1. Det vil bli simulert en forvaltning av fondsmidler «fiktive fond» som om midlene var plassert i langsiktige statsobligasjoner. I simuleringen legges det til grunn at obligasjonene holdes til forfall. Pensjonsmidlene verdsettes derfor til regnskapsmessig verdi. Det er fastslått at det «fiktive fond» pr. 31.12.96 er forutsatt å være lik NSB BA sine pensjonsforpliktelser, dvs. ingen balanseførte pensjonsmidler/forpliktelser eller overgangsvirkninger som må føres mot egenkapitalen pr. 31.12.96.

Ved den aktuarmessige beregningen er følgende forutsetninger lagt til grunn:

Diskonteringsrente	6,90 %
Lønnsregulering	3,30 %
G-regulering	2,90 %
Pensjonsregulering	2,90 %
Frivillig avgang	0,00 %
Faktisk avkastning desember 1996	6,49 %
Forpliktelsen er beregnet for følgende antall ansatte pr. 31.12.96:	7503

Påløpte forpliktelser for NSB BA pr. 31.12.96 er som følger: (mill. kr)

	Påløpt forpliktelse	Fiktivt fond
NSB BA	2.110	2.110

Note 12: Forfallsstruktur langsiktige lån

Ved etableringen av NSB BA ble det etablert et statslån på 2.135 mill. kr som langsiktig fremmedkapital. NSB BA er blitt innrømmet en overgangsperiode på 5 år for å innfri dette. Det legges til grunn markedsmessige rentebetingelser for lånet.

Note 13: Restruktureringsforpliktelser

Ved etableringen av NSB BA er det lagt til grunn at Stortinget bevilger tilskudd til restruktureringskostnader med i alt 870 mill. kr i perioden 1996–1998. Bakgrunnen for tilskuddet er at NSB BA skal gjøres i stand til å etablere seg med en sunn økonomisk basis som gjør selskapet i stand til å tilpasse seg teknologiske og markedsmessige endringer. For å gjøre dette er det beregnet et behov for dekning av restruktureringskostnader på i alt 870 mill. kr (nåverdi). Konkret gjelder dette kostnader knyttet til:

Personalsenteret (håndtering av overtallighet)

Førtidspensjon

Teknisk opplæring knyttet til ny verkstedstruktur

Ekstraordinært vedlikehold på EI 14-lokomotiver og BM 69-nærtrafikksett.

Pr. 31/12/96 er det påløpt 4 mill. kr (personalsenter).

Note 14: Leieforpliktelser

Anleggsmidler	Varighet	Årtlig leie
Leie av rullende materiell	mai. 99	5,4
Leie av containere	sep. 97	1,8
Leie av containere	des. 97	4,1

**Coopers
& Lybrand**

Coopers & Lybrand ANS

Havnelageret
N-0150 Oslo

telefon 22 40 00 00
telex 22 42 50 91

revisjon og rådgivning

foretaksregistret:
NO 933 922 847

Til generalforsamlingen i
NSB BA

Revisjonsberetning for 1996

Vi har revidert årsoppgjøret for NSB BA for 1996. Årsoppgjøret består av årsberetning, resultatregnskap for perioden 1. desember til 31. desember 1996, balanse og konsernbalanse pr. 31. desember 1996, kontantstrømoppstilling og noter. Regnskapet viser et overskudd på MNOK 1 mill. Det er også fremlagt proforma resultatregnskap for selskapet og for konsernet for 1996. Årsoppgjøret er avgitt av selskapets styre og administrerende direktør.

Vår oppgave er å granske selskapets årsoppgjør, regnskaper og behandlingen av dets anliggender for øvrig.

Proforma resultatregnskap for morselskapet og for konsernet samt opplysninger i styrets årsberetning knyttet til dette er ikke revidert av oss.

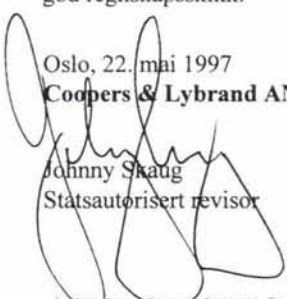
Vi har utført revisjonen i henhold til gjeldende lover, forskrifter og god revisjonsskikk. Vi har gjennomført de revisjonshandlinger som vi har ansett nødvendige for å bekrefte at årsoppgjøret ikke inneholder vesentlige feil eller mangler. Vi har kontrollert utvalgte deler av grunnlagsmaterialet som underbygger regnskapspostene og vurdert de benyttede regnskapsprinsipper, de skjønsmessige vurderinger som er foretatt av ledelsen, samt innhold og presentasjon av årsoppgjøret. I den grad det følger av god revisjonsskikk har vi gjennomgått selskapets formuesforvaltning og interne kontroll.

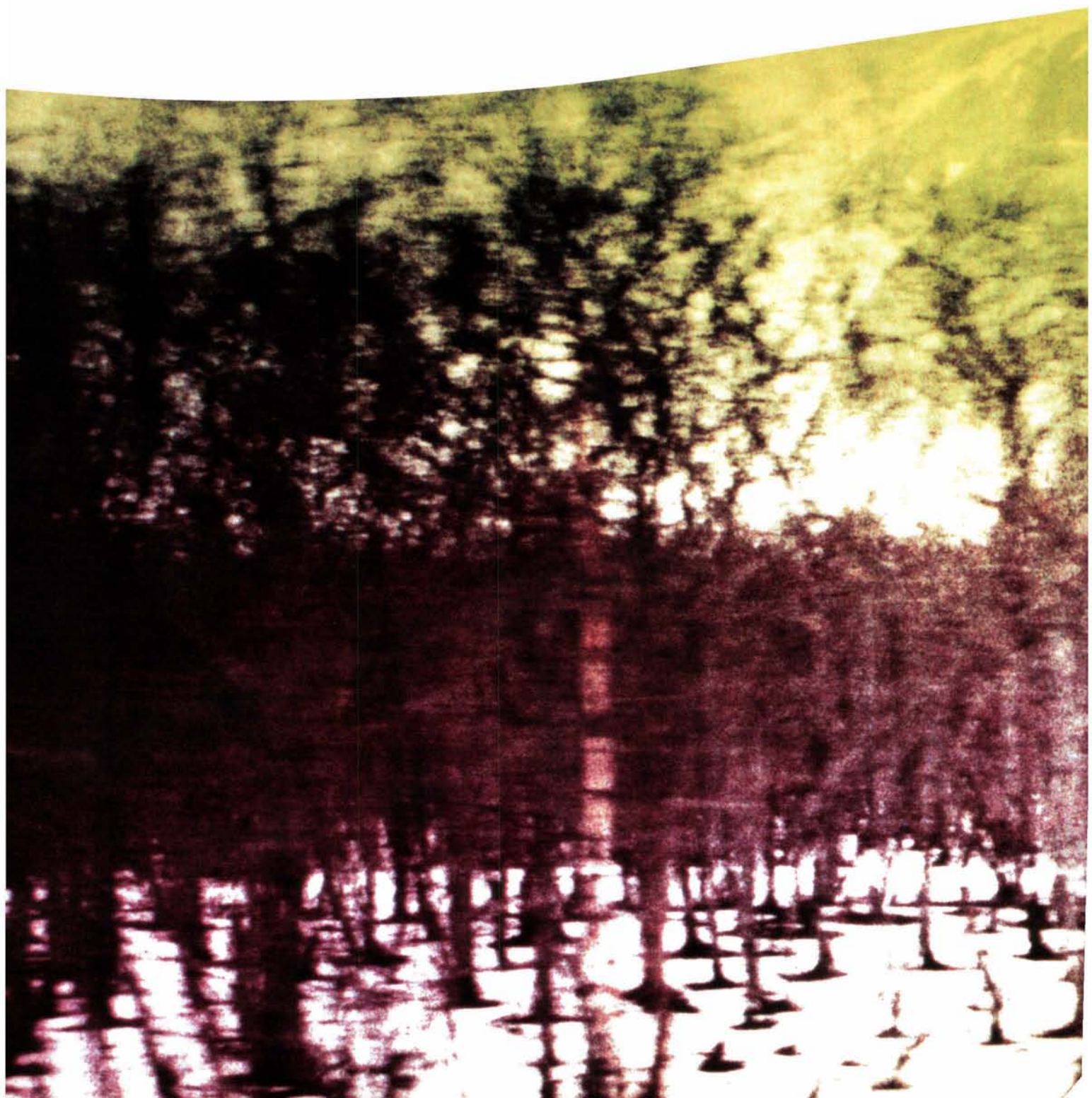
Styrets forslag til disponering av årsoverskuddet og egenkapitaloverføringer tilfredsstiller de krav lov om statens jernbanetrafikkselskap stiller.

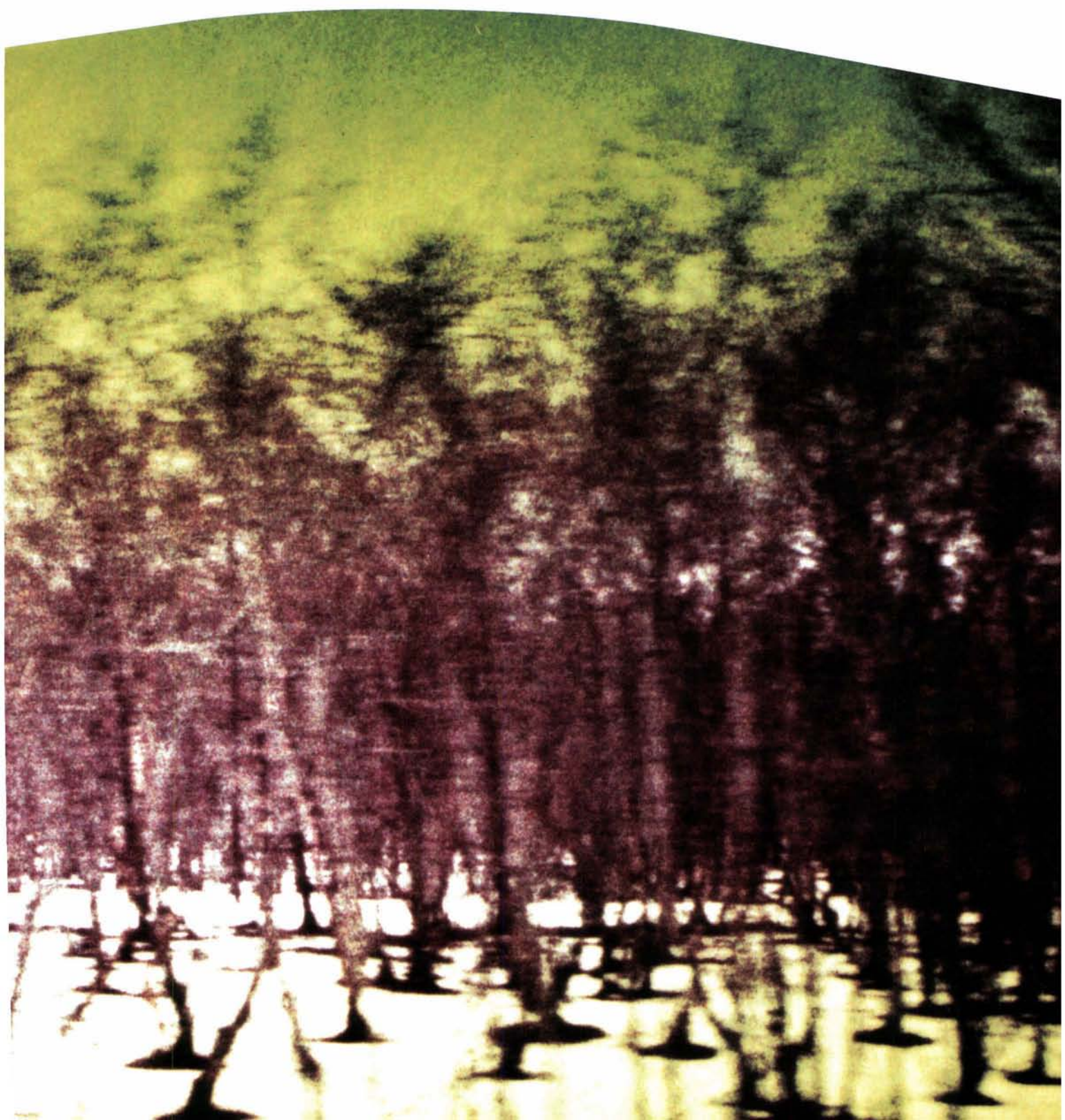
Resultatregnskap for konsernet for desember 1996 er ikke utarbeidet.

Årsoppgjøret er, etter vår mening, gjort opp i samsvar med regnskapslovens bestemmelser og gir et forsvarlig uttrykk for selskapets og konsernets økonomiske stilling pr. 31. desember 1996 og for resultatet av virksomheten i selskapet i regnskapsåret i overensstemmelse med god regnskapsskikk.

Oslo, 22. mai 1997
Coopers & Lybrand ANS


Johnny Skaug
Statsautorisert revisor





NSB Persontrafikk

Markedsutvikling

1996 var et år med trafikkvekst både for tog-, fly- og vegtrafikk.

Det er i det sentrale østlandsområdet NSB har sitt største kundegrunnlag, og det er også her og rundt de store byene trafikkveksten er størst.

Lokaltrafikk

Antall passasjerer som passerer Oslos bygrense i lokal-tog, økte med 4,5 % fra 1995 til 1996.

Trønderbanen har hatt en trafikkvekst fra lanseringen i 1993 til 1995 på 39 %, og hadde en ytterligere vekst fra 1995 til 1996 på mer enn 10 %.

Også på Jærbanen har det vært en langvarig trafikkvekst. Fra 1995 til 1996 har trafikken økt med 7 %.

Lokaltog Bergen har en vekst fra 1995 til 1996 på omlag 1 %.

InterCity- og fjerntog

Den langsiktige trenden med betydelig trafikkvekst i InterCity-togene fortsetter. Totalt viser trafikkteilingene en økning på nær 4 % for disse togene. Størst trafikkøkning har Vestfoldbanen med omlag 70.000 nye passasjerer.

På fjerntogstrekningene er det trafikkvekst på både Sørlandsbanen og Bergensbanen med ca 1%, mens det er nedgang eller flat utvikling på de øvrige fjerntogstrekningene. Totalt sett er det en nedgang i disse togene på knapt 2 %. Dette har bl.a sammenheng med økt konkurranse fra fly, privatbil og buss.

Alle tall x 1000	1992	1993	1994	1995	1996
Antall fjern-togpassasjerer (indeks)	2.688 (100,0)	2.710 (100,8)	2.659 (98,9)	2.617 (97,4)	2.573 (95,7)
Antall InterCity-passasjerer (indeks)	2.597 (100,0)	2.761 (106,3)	2.814* (108,4)	2.822 (108,7)	2.920 (112,8)
Antall lokaltogpass. i utvalgt uke (indeks)	301 (100,0)	302 (100,3)	301 (100,0)	315 (104,7)	329 (109,4)
Total personkm.	2.256	2.316	2.398	2.381	2.447

* inkl. OL på Lillehammer

Økonomisk resultat

NSB Persontrafikk hadde i 1996 trafikkinntekter på 2.686 millioner kroner, inkludert offentlig kjøp. Dette tilsvarer en vekst på 203 millioner kroner, eller 8,3 % i forhold til 1995. Økningen eksklusiv offentlig kjøp er på 5,5 %.

I forhold til budsjettet for 1996 var det en svikt i trafikkinntektene. Denne ble oppveiet av besparelser på kostnadssiden.

Investeringer

NSB har i 1996 motatt de første 14 elektriske lokomotivene av typen El.18, som fortløpende settes i drift i fjerntogene og InterCity-trafikken i østlandsområdet. De resterende 8 lokomotivene vil bli levert i 1997. Diesellokomotivene av typen Di.6 vil bli levert og satt i drift medio 1997.

Som en oppfølging av Persontrafikks forretningsplan, hvor en av hovedretningslinjene i planen er materiellfornyelse og sanering av gammelt materiell, er det sendt ut

Persontrafikk

Total person-km



forespørsel på anskaffelse av nytt materiell. Det er sendt ut forespørsel for innkjøp av 36 nye lokaltog til Oslo-området og Jærbanen. Videre er det planlagt anskaffelse av nye dieselmotorvogner til Røros- og Raumabana. NSBs styre har vedtatt anskaffelse av krengetogsett til fjerntogstrekningene, og opsjonen på flytogkontrakten med Adtranz vil bli benyttet. NSBs styre har tatt forbehold om endelig godkjenning av kontrakter innen utgangen av juni 1997, og har sammenheng med behandlingen av Norsk Jernbaneplan 1998–2007 våren 1997.

NSBs styre har vedtatt igangsettelse av et teknisk standardhevingsprogram av elektriske lokaltogsett av type BM69, dieselmotorvogner type BM92, elektriske lok type EL14 og 16, samt personvogner type B7, hvor formålet er å bedre tilgjengeligheten og redusere antall stoppende feil.

Produktutvikling

Med idriftssettelse av to oppgraderte ekspressogsett på Dovrebanen i mars 1996 har hovedstrekningene Sørlands- Bergens- og Dovrebanen hver to nye ekspressogpar med oppgradert klasse, barnetilbud og bistroavdeling. Dette er NSBs spissprodukt for fjerntogreisende.

Tre togsett er pusset opp for trafikk på Nordlandsbanen fra og med juni 1997. Disse vil inneholde en oppgradert bistroavdeling, samt et forbedret 1.klasse tilbud.

Stamkundeprogrammet

Stamkundeprogrammet er blitt meget godt mottatt i mar-

kedet. Med punktlighetsgarantien for månedskortreisende i østlandsområdet har NSB vist at man tar kundene på alvor. Hovedmålsettingen er fremdeles: «Mer fornøyde kunder». Foruten månedskort er nå også Kundekort- og Grønt kort-innehavere innlemmet i Stamkundeprogrammet.


Kombinasjonsturer

NSB videreførte i 1996 satsingen på kombinasjonsturer med spesiell vekt på sommersesongen. I forhold til 1995 ble det oppnådd 38 % vekst, og det ble omsatt kombinasjonsturer for 27 millioner kroner. Turer med Flåmsbana som hovedattraksjon er fortsatt den klare vinneren. Disse kombinasjonsturene er i ferd med å bli meget populære også blant utenlandske turister.

Tilgjengelighet

NSB nådde en viktig milepæl 1. juni 1996 ved opprettelsen av NSB Kundetelefon på Lillehammer og i Oslo. Med det landsomfattende telefonnummeret 815 00 888, døgnkontinuerlig drift og en kapasitet som skal ta unna alle innkommende samtaler, har NSB oppnådd god tilgjengelighet. Målet er at 80 % av alle samtaler skal betjenes innen 20 sekunder. Dette målet er oppnådd store deler av året. Til sammen 925.000 samtaler ble betjent av NSB kundetelefon i 1996. Antall inngående samtaler pr. dag lå ved årsskiftet på om lag 5000, noe som er en dobling siden oppstarten.

Utbygging av NSB kundetelefon vil bli fulgt opp med blant annet utsendelse av billett pr. post, allianse for



uthenting av billetter og utplassering av billettautomater.

Utviklingen fremover

NSBs styre vedtok i 1996 en Forretningsplan for NSB Persontrafikk. Hovedprinsipper i planen er markedsorientering, teknologisk fornyelse og kostnadseffektivitet.

Dette innebærer en satsing på:

- forbedret kundeservice
- bedre tilgjengelighet
- markeder der toget har naturlige fortrinn
- materiellfornyelse samt sanering av gammelt materiell
- ny, effektiv togproduksjon

Salg og service

NSB vil i 1997 starte et omfattende arbeid for å bedre produktkvaliteten og gi økt kundeservice. Et omfattende program for å bedre den tekniske tilstanden på eksisterende materiell er allerede i gang. Kundeundersøkelser vil danne grunnlag for å bedre kvaliteten på viktige produktelementer. Det vil også bli satt i verk et omfattende treningsprogram for frontpersonalet og deres ledere for forbedring av ferdigheter i salg og service.

Offentlig kjøp

NSB har fått gjennomslag for at forretningsmessige lønnsomhetskrav skal legges til grunn for de årlige avtalene med Samferdselsdepartementet om offentlig kjøp av persontrafikkjenester. Det er oppnådd enighet om at Nordlandsbanens nattog og alle tog mellom

Kristiansand og Stavanger defineres som offentlig kjøp. Det vil i 1997 bli forhandlet med staten om en 10-årsavtale om offentlig kjøp.

Priseffektivisering

Sentralt i forretningsplanen står utformingen av ruteplanene. For å effektivisere driften er følgende hovedprinsipper lagt til grunn:

- Færrest mulig materielltyper og materiellenheter
- Driftspausebasert vedlikehold
- Materielltyper tilknyttet egne vedlikeholdsbasert
- Faste togstammer
- Pendler gjennom Oslo

Disse prinsippene blir gjennomført skrittvis i takt med bl.a. restrukturering av Teknisk sektor og vil bli fullt gjennomført i ruteplanen 1998 (R98).

Generell utvikling 1996 – Resultatutvikling

Totalt produksjonsvolum regnet i tonnkilometer økte med 9 % fra 1995 til 1996. NSB Gods transporterte 6,3 millioner tonn i 1996. Økningen gjelder norsk trafikk og er unntatt tallene for Ofotbanen.

Ekstern omsetning (eks. Ofotbanen) utgjorde i 1996 ca. 1.210 millioner kroner. Dette tilsvarer en økning på 9 % i nasjonal omsetning. Totalt hadde NSB Gods 4 % omsetningsøkning, som skyldes stagnasjon i internasjonal omsetning i forhold til 1995.

Internasjonalt hadde NSB Gods en omsetning i 1996 på ca. 275 millioner kroner, en nedgang på 8% i forhold til 1995. Nedgangen skyldes i hovedsak negativ utvikling i importen fra Sverige til Norge.

Fra 1995 til 1996 er antall årsverk i NSB Gods redusert med 26. Dette til tross for at Gods i mars 1996 overtok ansvaret for deler av verksteds- og vedlikeholdstjenesten, og i september 1996 overtok forvaltningsansvaret for egne lokomotiver. Integrasjon av verksteds- og vedlikeholdsfunksjonen på godsterminalene har bidratt til mer effektivt vedlikehold av godsvogner. Antall årsverk i NSB Gods pr. 31.12.96 var på 1.104.

Markedsutvikling 1996 og 1997

Høsten 1995 inngikk NSB en avtale med LKAB og SJ om å starte et felles trafikkelskap MTAB (Malmtransport AB) og datterselskapet MTAS i Norge for transport av malm fra Kiruna og omliggende områder til Narvik og Luleå. Selskapet fikk trafikkeringsrett på norsk side fra 1.7.96.

NSB Gods har i 1996 forsterket satsingen på ARE, og

videreutviklet godsterminalen i Narvik for containerbaserte transporter.

Nye markedsmuligheter ved ny selskapsform

Etableringen av NSB BA gir NSB Gods mulighet til å reagere raskere på endringer i markedet. I et turbulent og lite forutsigbart Europa er det internasjonale transportmarkedet en utfordring. NSB Gods er avhengig av forhandlinger med andre jernbaneforvaltninger for å kunne garantere kvalitet og fremføringstid. I desember 1996 inngikk NSB Gods derfor en intensjonsavtale med SJ Gods. Siktemålet er å øke jernbanens lønnsomhet og markedsandeler for godstransport mellom de to landene og det øvrige Europa.

Et resultat av intensjonsavtalen er etablering av selskapet CTC (CombiTrans Combi AS). CTC er en del av CombiTrans AB og CTC AB med 18 terminaler på Kontinentet, og gir et bedre utgangspunkt for å operere effektive containertransporter i Europa.

På internasjonale relasjoner er flere prosjekter i gang. I januar 1997 etableres pendeltog to ganger i uken mellom Alnabru, Gøteborg og Trelleborg for videre transport nedover i Europa. NSB Gods vil bidra til å styrke et etablert opplegg for raskere kombinerte transporter fra Sverige til Italia, slik at dette blir en fast transportforbindelse Norden-Italia.

Markedsstrategi

Den lokale salgs- og kundeservice er styrket ved de 14 kundesentrene lokalisert mellom Narvik og Kristian-



sand. Økt lokalt engasjement har tilført NSB Gods nye kunder.

NSB Gods konkurrerer som direkte leverandør av transporttjenester til hurtigfraktmarkedet og til bedrifter med store transportvolum innen bransjene Råvare, Skog og Næringsmiddel/Ferdigvare. Innenfor Transportørbransjen opererer NSB Gods som underleverandør til store kunder og samarbeidspartnere.

- **Markedssegment Råvare:** I 1996 er det opprettet spesielle team for storkunder. Teamene arbeider spesielt med internasjonal trafikk, hvor produktforbedringer på banesiden gir konkurransedyktighet i forhold til båt. Banetransport gir bedriftene bedre logistikk-løsninger, raskere fremføring og lavere skadefrekvens. NSB Gods og SJ Gods har et nært samarbeid med store kunder som Fundia og Hydro for felles logistikk-løsninger.

Innenfor transport av aluminium, ferro og gjødsel skjer det en spesialisering i markedet med overgang til mindre volum som skal transporteres med raskere frekvens til den enkelte kunde. Dette åpner for et nytt nisjemarked for banefremføring der skipstransport før var dominerende. I 1996 er driftsopplegget for Fundia effektivisert for ståltransporter mellom Norge og Sverige. Nytt materiell er satt inn i transportene. Ved Fundias nye produksjonsanlegg på Grefsen i Oslo går jernbanesporet direkte inn i fabrikklokalet.

- **Markedssegment Næringsmiddel/Ferdigvare:** Kjedefødselsene innenfor detaljist/grossistbransjen har gitt økt fokus på logistikkostnader, nedbygging av distriktslagre og styring av distribusjon mellom produsent og de-

taljist. De store dagligvarekjedene styrer nå i langt større grad transportene selv. NSB Gods har i 1996 inngått avtaler med to av disse, som sammen dekker nær 50 % av dagligvaremarkedet.

I 1996 har NSB Gods inngått en større avtale med en av Norges største møbelkjeder. Avtalen innebærer import av møbler fra Italia til sentrallager i Oslo, samt videre distribusjon til kjøpesentrene.

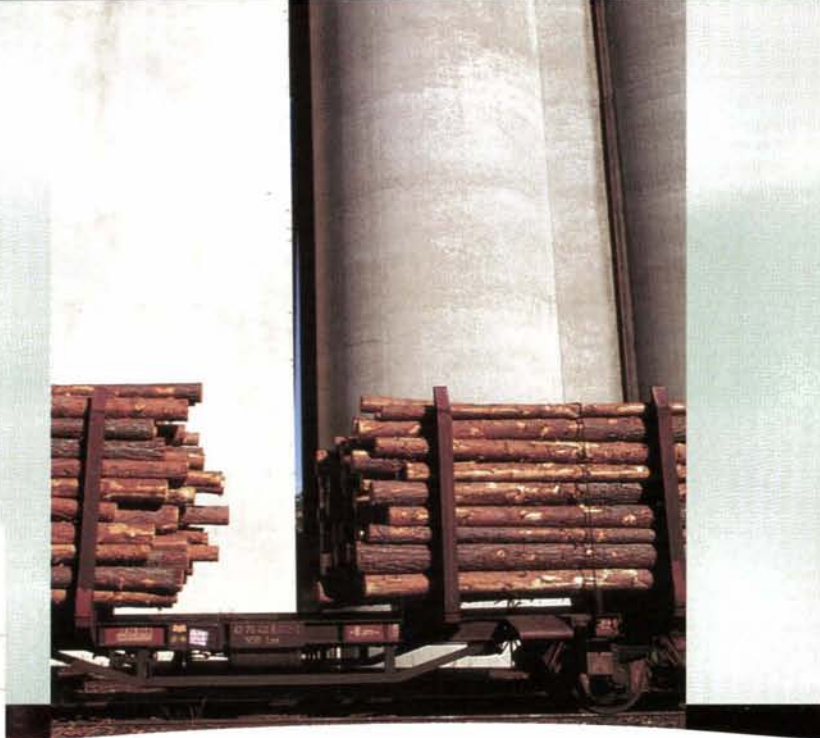
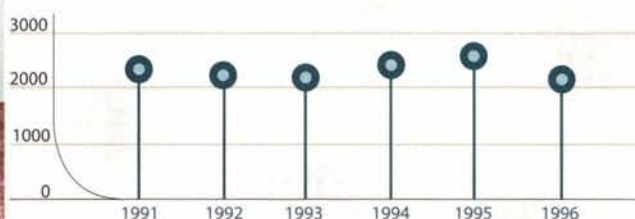
- **Markedssegment Skog:** Tømmer- og trelasttransportene har økt fra 1995 til 1996 til tross for at avvirkningen i skogene er redusert med 15 %. Dette betyr at NSB Gods har tatt markedsandeler. Også eksporten av papir har økt. I 1996 er det sluttet en større kontrakt hvor NSB Gods i samarbeid med kundene har utviklet et banekonsept for eksport av papir til Tyskland og Italia på ca. 105.000 tonn årlig. Nøkkelen til suksess er samarbeidspartnere på Kontinentet som sikrer returtransporter, nye vogner og skreddersydde vekselflak samt garanti for store, faste volum over lengre avstander. Konseptet er utarbeidet i samarbeid med DB AG og EuroShuttle A/S. Kundene får en logistikkjede med jevn flyt av varer i gjennomgående tog til Kontinentet, rask fremføring, daglige avganger, færre skader, redusert lagerbehov og fleksibelt volum.

- **Markedssegment Transportør:** Nor-Cargo ble en av NSB Gods' store nye kunder i 1996. Omleggingen fra bil til bane er et ledd i containeriseringen av transportstrømmene. NSB Gods nyttes nå på alle hovedrelasjoner i Norge. Etterhvert kan fisketransporter fra Nord-Norge fases inn.

ASG, som eier Nordan-systemet, har også trappet opp

Godstrafikk

Tall i mill. (tonnkm)



sin bruk av banefremføring. Også her overføres fiske-transporter til containerløsninger fra Nord-Norge.

Firmaet Motortransport har i flere år vært blant stor-kundene. Firmaets investeringsprogram i 1996 på 22 nye, lukkede jernbanevogner gir større sikkerhet og kvalitet på transportene. Dette vil medføre økte transporter fra Oslo til alle banerelasjoner i nord og vest.

- **Hurtigfraktmarkedet – Ekspressgods:** I 1996 er det inngått en samarbeidsavtale med Braathens S.A.F.E som innebærer på-dagen-levering innen hele Norge. Tilgjengeligheten er blitt bedre ved innføring av gratis grønt telefonnummer. I 1997 vil ekspressgodsproduktet til Sverige bli ytterligere forbedret med hensyn til distribusjon og fortolling.

Produksjon – Kapasitetsutnyttelse og punktlighet

For å tilrettelegge for containerbaserte transporter har NSB Gods i 1996 bygget ny terminal i Bergen og utvidet kapasiteten ved terminalene i Narvik, Fauske og Bodø. Effektive pendeltogstammer mellom hovedterminalene reduserer fremføringstiden og vognomløpet, samtidig som antall om-lasteringer reduseres. Totalt er det investert 23 millioner kroner i terminalene i 1996. I 1997 planlegges mindre ombygninger i Kristiansand, Rolvsøy og Hamar, og planarbeidet med terminalene i Stavanger og Trondheim vil fortsette.

Trafikkavvikling og punktlighet

Både i 1995 og i 1996 har punktligheten på godstogene vært på 91% (innenfor 30 min.), hvilket må anses å være et bra resultat.

Fra 1. april 1997 innstilles godstrafikken på Numedalsbanen. NSB Gods forsøkte i 1996 å få til økt trafikk på Gjøvikbanen. Dette lyktes ikke, og godstrafikken måtte derfor innstilles fra 1. januar 1997.

Materiellinvesteringer

Det er investert i ombygging av 53 containervogner for å kunne betjene nye 7,82 standard containere. Totalt hadde NSB Gods ved utgangen av året 3.100 vogner i drift. Dette er 300 færre enn på samme tid i fjor, til tross for en lasteøkning på 9%.

Utsiktene fremover for NSB Gods

Som et ledd i arbeidet med økt lønnsomhet og mer tilfredse kunder arbeider NSB Gods med standardisering av produkttilbudet.

I 1996 startet et kvalitetssikringsprosjekt for å definere standarder som sikrer styring og kontroll av alle deler av virksomheten. Årlige kundetilfredshetsanalyser vil bli gjennomført. I 1997 vil det bli lagt spesiell vekt på rutiner vedrørende avviksmeldinger til kunder, fakturering og reklamasjoner. NSB Gods vil i større grad bruke kvalitetsrevisjoner som produktforbedringsverktøy. I 1996 er det gjennomført 7 systemrevisjoner i NSB Gods. Fem av revisjonene var spesielt rettet mot kvalitetselementer, og to mot HMS (Helse, miljø og sikkerhet).

Det er besluttet at basiskompetansen på terminalene skal være fagarbeider «terminalarbeider». I 1996 ble dette et offentlig godkjent fag.

Dette skjedde 1996

- Sandnes stasjon ble offisielt åpnet 5. juni.
- Asker kollektivterminal ble offisielt åpnet 31. oktober.
- Arne Henriksen ble tildelt den internasjonale Brunelprisen for god arkitektur på Sandvika stasjon.
- Ved dannelse av NSB BA fikk NSB Eiendom ansvaret for deler av eiendomsmassen som ble overtatt av Jernbaneverket.

NSB forvalter ca. 31.000 dekar grunn og 951.000 kvadratmeter bygningsmasse. Ved utgangen av 1996 hadde NSB Eiendom 459 fast ansatte årsverk, mot 418 året før. Økningen skyldes overtakelse av oppgaver innen stasjonsdrift. Sykefraværet viste i løpet av 1996 en økning fra 11,4 til 11,9 %. Nivået skyldes i hovedsak sykefravær blant renholdere, som utgjør om lag halvparten av arbeidsstyrken.

Investeringer

Totale investeringer i bygg og anlegg utgjorde 67 millioner kroner, mot 36 millioner kroner foregående år. De største prosjektene i 1996 omfattet ny driftssentral i Oslo, Nye Sandnes stasjon, Bergen terminalbygg og Mo Verksted.

Sammen med NSB Gardermobanen AS har NSB Eiendom tegnet 34 % eierandel i Oslo Sentralstasjon Parkering AS.

Gjennom bygging av nytt godsbygg ved Røra stasjon, har NSB Eiendom bidratt til at godsvirksomheten kunne inngå en langsiktig samarbeidsavtale med Røra Fabrikker om betydelig godsfrakt.

I samarbeid med Jernbaneverket er det gjennomført

en opprustning av Heimdal stasjon. Heimdal stasjon er et kollektivknutepunkt med potensial for flere reisende med jernbane. Opprustningen innebærer at stasjonen fremstår med større tilgjengelighet. Prosjektet er delvis finansiert med Storbymidler.

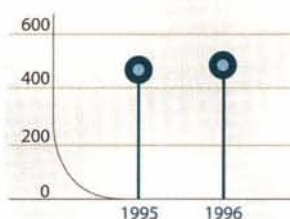
Bygging av ny togdriftsentral for Østlandet på Oslo S startet i 1995 og ble bygningsmessig ferdigstilt i september. I tilknytning til drift av Gardermobanen moderniseres anlegget, og styringen av flytogene og øvrig togtrafikk på Østlandet legges i en felles sentral. For å få plass til togdriftsentralen er det således bygget to nye etasjer i administrasjonsbygget på Oslo S. Driftsentralen tas i bruk våren 1997.

Bergen terminalbygg ferdigstilles i begynnelsen av 1997 og muliggjør samlokalisering og effektivisering av godsvirksomheten.

Investeringsarbeidene ved Mo Verksted vil gi en vesentlig oppgradering av Jernbaneverkets drift. Dette muliggjør rasjonell drift og bedret arbeidsmiljø, samt reduserte drifts- og vedlikeholdskostnader.

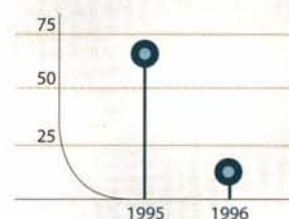
Totale inntekter

Tall i mill. kr



Resultat

Tall i mill. kr





Aktiviteter og utvikling i 1996

I samarbeid med Oslo kommune og Statens vegvesen gjennomføres en stor reguleringsplanprosess i området rundt Oslo Sentralstasjon – Bjørvika for å legge grunnlaget for en fremtidig byutvikling.

I samarbeid med Skedsmo kommune og Statens vegvesen Akershus er det utarbeidet et reguleringsplanforslag for NSBs område mellom Lillestrøm stasjon og Nitelva.

NSBs kostnader til drift av bygninger utgjør et betydelig beløp. Samtidig er vedlikeholdsbehovet stort. I FoU-prosjektet «Eiendoms-forvaltning i NSB» fra 1992 til 1994 ble det utarbeidet løsninger for å øke produktivitet og kvalitet innen utvikling, drift og vedlikehold av bygninger. Arbeidet har avdekket potensial for besparelser i NSB. De praktiske tiltak for å oppnå besparelsene ble satt i gang i 1995 med vekt på systematikk og planlegging. Arbeidene er videreført i 1996 med vekt på energiøkonomisering.

Eiendomsvirksomhetens investeringer vil i 1997 være konsentrert om terminalinvesteringer i forbindelse med bygging av Gardermobanen. Byggearbeider vil foregå ved Asker, Sandvika, Lysaker, Skøyen, Nationalteatret, Oslo Sentralstasjon og Lillestrøm stasjoner. Langs Hovedbanen vil det også foregå utvikling og opprustning av stasjonene Eidsvoll og Kløfta.

Teknisk sektor

Driftsstabilitet og teknisk kvalitet

Uforutsigbare reparasjonsarbeider på NSBs rullende materiell har minsket i omfang i 1996. Dette skyldes i hovedsak bedre rutiner og planer for vedlikeholdet. Selv om driftsstabiliteten er blitt bedret, er det fremdeles utfordringer som gjenstår før kvaliteten er god nok.

Investeringsprosjekter

De viktigste investeringsprosjektene i 1996 har vært knyttet til «Effekt 600».

Det er bygget ny vedlikeholdshall i Bergen, og arbeidene med en vedlikeholdshall i Skien har startet opp. Arbeidene i Skien ferdigstilles i 1997. Ettersom Fjellstallen i Oslo legges ned og arbeidsoppgavene overføres til verksted Grorud, er det gjort tilpasninger av anlegget på Grorud i 1996.

Kostnadene knyttet til vedlikehold og klargjøring av rullende materiell ble i 1996 redusert med 6 % i forhold til året før, målt i faste kroner. Bemanningen er redusert med om lag 100 årsverk i 1996.

«Effekt 600»

Teknisk sektors oppgave i «Effekt 600» er å vedlikeholde rullende materiell, samtidig som driftsbudsjettet skjæres ned. Dette medfører reduksjon av arbeidsvolum og effektivisering. Tiltak som gjennomføres, er blant annet reduksjon av materiellbehovet, standardisering og modernisering av materiellet, samt behovsbasert vedlikehold. Innføringen av pendelbasert togproduksjon, faste togstammer og driftspausebasert vedlikehold er

viktige forutsetninger for at programmet skal kunne gjennomføres.

NSB Teknisk sektor skal levere tog som kan gå 3.000 km uten stoppende feil. Driftspausene vil i fremtiden være begrenset til fire timer. Teknisk sektor arbeider med å bryte vedlikeholdsarbeidene ned i moduler.

Arbeidsprosesser 1996

I 1996 har NSB Teknisk sektor startet utviklingen av nye arbeidsprosesser tilpasset nye forskrifter for behovsbasert vedlikehold, 3000 km visitasjonsgrense og 4 timers driftspauser.

Det er igangsatt utvikling av nye arbeidsprosesser for følgende materielltyper:

- Elektriske motorvognsett BM70 (InterCity-tog), BM69 (Lokaltog)
- Diesel motorvognsett BM92
- Elektriske lok EL.16 og EL.14
- Vogner B5

Prøvedrift etter det nye vedlikeholdsopplegget er startet opp for InterCity-togene BM70.

Det er iverksatt arbeid med å gå gjennom og restrukturere lagerfunksjonene med hensyn til innkjøp, komponentproduksjon og lagerstruktur, og det er gjennomført forberedende aktiviteter og igangsatt program for kompetanseheving.

Ny basestruktur

I forhold til basestrukturen for 1996, legges det opp til



en ny struktur basert på fast lokalisering og større grad av spesialisering. Basene bygges opp med kompetanse og kapasitet til å ivareta planlagt vedlikehold, tilfeldige reparasjoner, skifting og tyngre renhold. Basene bemannes i forhold til når togene ankommer driftspause, noe som i hovedsak vil medføre helkontinuerlig skiftarbeid ved alle basene.

Verksted Grorud vil i 1997 få ansvaret for vedlikeholdet av alle elektriske lokomotiver. Marienborg får hovedansvaret for alle diesellokomotiver og dieseldrevne motorvogner. Marienborg får også et hovedansvar for vedlikeholdet av dieseldrevne skiftetraktorer, selv om noe av vedlikeholdet vil bli foretatt på Sundland. Vedlikeholdet av InterCity-togene (BM70) legges til Skien. Lokaltogsettene skal vedlikeholdes på verkstedene Sundland, Bergen og Stavanger. Personvognmateriellet vedlikeholdes på flere forskjellige verksteder.

Arbeidsprosesser 1997

Iverksetting av nytt vedlikeholdsopplegg vil skje i perioden 8. juni – 1. oktober.

600 medarbeidere skal læres opp i bruk av nytt materiell. Opplæringen omfatter både nytt rullende materiell og nye arbeidsmetoder i verkstedvedlikehold. I tillegg til dette skal 200 medarbeidere læres opp i ledelse og administrasjon.

Personalet

Etableringen av NSB BA

Alle ansatte i NSB fikk ved etableringen av særlovsselskapet videreført sitt ansettelsesforhold til NSB BA.

De ansattes særrettigheter som sykekasse, fribillett og fritt pensjonsinnskudd i Statens Pensjonskasse er videreført i NSB BA.

Bemanning

Bemanningen inntil 1. desember 1996 framstilles samlet for Jernbaneverket, NSB Biltrafikk AS og NSB BA og var 30. november 1996 12.159 fast ansatte, det vil si en økning på 16 personer i forhold til året før. Av disse var 349 i permisjon uten lønn.

Inntil omdanningstidpunktet hadde 403 personer sluttet i NSB. 249 ansatte var på dette tidspunktet tilknyttet Personalsenteret. Rekrutteringen i samme periode var på til sammen 669, hvorav 231 gikk over fra midlertidig til fast stilling.

Ved årsskiftet hadde NSB BA 7.382 fast ansatte.

Omstilling

NSB BA skal i løpet av de neste 3 årene gjennom en restrukturering, noe som også får konsekvenser for personalet både når det gjelder nedbemanning og kompetanseutvikling. I 1999 har bedriften en planlagt bemanning på ca. 6.000. Dette betyr en nedbemanning på drøyt 1.000 personer.

NSBs ledelse har i nært samarbeid med personalorganisasjonene utviklet en offensiv omstillingspolitikk på personalsiden. Personalsenteret er NSB BAs alternativ til

oppsigelse, der alle overtallige får tilbud om jobb eller utdanning. I forbindelse med Stortingets beslutning om etableringen av NSB BA, ble de første 290 millioner kroner av i alt 870 bevilget til restruktureringen av selskapet. I tillegg til drift av Personalsenteret, skal disse midlene bl.a. dekke bedriftens utgifter til førtidspensjonering og kompetanseheving.

Kompetanseutvikling

Kompetanseutvikling har stått svært sentralt i arbeidet med omstillingspolitikken. Dette gjelder både for dem som må forlate NSB uten relevant kompetanse i det eksterne markedet, og for dem som skal delta i utviklingen av NSB BA. Bedriften skal i løpet av de nærmeste årene innfase nye tog basert på en ny generasjon teknologi. De teknologiske nyvinningene krever utvikling av ny kompetanse, særlig på vedlikeholdssiden. Det er i løpet av 1996 utviklet omfattende program for kompetanseutvikling i teknisk sektor.

I tillegg til satsingen i teknisk sektor, har NSB i samarbeid med eksterne ressurser videreutviklet et forretningspill for jernbanedrift.

Som en av linjeledelsens viktigste støttefunksjoner, ble det i 1996 gjennomført et program med tittelen «Strategisk personalledelse» for samtlige personal- og organisasjonssjefer i NSB. Hovedformålet var å fokusere på personal- og organisasjonsmedarbeidernes rolle og bidrag i utviklingen fra å forvalte og administrere til strategisk planlegging og utvikling av personalressursene.

NSB Jernbaneskolen har i samarbeid med BI gjen-



nomført et lederutviklingsprogram for 30 ledere. Utvikling og satsing på ledertalenter vil bli videreført i 1997 både i form av trainée- og lederutviklingsprogram.

I tillegg har NSB Jernbaneskolen gjennomført en rekke opplærings- og utviklingsprogrammer innenfor togframføring, sikkerhet/HMS, lederutvikling for mellom- og 1. linjeledere, salgs- og reiseserviceopplæring. Et annet viktig område i 1996 var utvikling av nye læremidler, både tradisjonelle og databaserte. Effektivisering av opplæringen og gjennom fjernundervisning har stått i fokus høsten 1996, og i 1997 tas de to første desentrale elektroniske klasserom i bruk.

Offentlig fagopplæring

Arbeidet med offentlig fagopplæring ble i 1996 organisert gjennom prosjektet «Fra etatsopplæring til offentlig fagopplæring». NSB har helt fra innføringen av Reform 94 arbeidet planmessig med etablering og utvikling av nye offentlige fag og å sikre at NSB holder et høyt nivå som lærebedrift.

I 1996 ble læreplanen for de nye fagene Terminalarbeider og Banemontør fastsatt. Forslaget om et nytt lærefag innen salg og service er fortsatt til vurdering i Kirke-, undervisnings- og forskningsdepartementet. Når dette faget blir godkjent, vil all grunnopplæring i NSB BA, med unntak av lokomotivførerutdanningen, være lagt inn under Lov om fagopplæring i arbeidslivet.

NSB hadde høsten 1996 185 lærlinger. Dette er en vesentlig økning sammenliknet med 1995 da det var om lag 60 lærlinger i bedriften. Lærlingtallet kunne vært enda

høyere, men det har vist seg å være vanskelig å rekruttere til enkelte fag – spesielt banemontørfaget. NSB Jernbaneskolen er tildelt en nøkkelrolle med å innføre de nye lærefagene i enhetene og i arbeidet med å informere om offentlig fagopplæring i NSB BA.

Personalsenteret

Av de 243 personene som ved årsskiftet var tilknyttet senteret, var 82 under utdanning, 99 utleid eller i praksis i NSB BA eller eksternt. 47 personer var på vei ut av bedriften, enten ved at de hadde skrevet sluttavtale i tilknytning til utdanningsløp for det eksterne markedet, eller at de ønsket å gå ut av NSB mot sluttvederlag (seks måneders lønn).

Personalsenteret har i løpet av året blitt tilført 74 personer, mens 138 har gått ut av senteret. I alt 115 personer har enten sluttet, skrevet sluttavtale eller hadde ved årsskiftet permisjon for å prøve seg i eksterne jobber. Som en konsekvens av strategiendringer i 1995, har senteret i langt større grad enn tidligere fokusert på jobbformidling til det eksterne markedet og tilrettelagt for eksterne utdanningsløp med sluttavtale. Gjennom en avtale mellom Personalsenteret og Jernbaneverket, etableres det i 1997 egen klasse for utdanning av banemontører. Disse rekrutteres fra overtallige i NSB BA som har solid jernbanefaglig grunnkompetanse.

NSB satte seg høye mål for forbedringer og resultater innenfor helse-, miljø- og sikkerhetsarbeidet i 1996. De fleste er blitt innfridd. Men fremdeles gjenstår det en rekke utfordringer på HMS-området. NSBs planmessige HMS-arbeid skal være en katalysator for utviklingen av en bedre transportbedrift – til beste for kundene, de ansatte og samfunnet.

1996-resultatene – en milepæl

1996-resultatene var på mange områder de beste i jernbanens historie: Det viktigste enkeltresultatet var ingen dødsfall på grunn av ulykkeskader blant både passasjerer og egne ansatte. En passasjer kom alvorlig til skade. Antall passasjerskader pr. 1 milliard personkilometer er 0,4, mot 8,6 i 1990. For fjerde år på rad skjedde det ingen dødsulykker blant bedriftens ansatte. Det ble registrert nedgang i hyppigheten og varigheten av skadefravær. Alvorligheten ved skader ble redusert – 2 ansatte ble alvorlig skadet ved arbeidsulykker, mot 5 i 1995. Totalt ble det registrert 285 personskader på egne ansatte, mot 343 i 1995. Antallet driftsulykker i togframføring og ved skifting ble redusert fra 50 til 38. Overtidsforbruket ble redusert kraftig til 802.000 timer med en kostnad på 91 millioner kroner mot 1.479.000 timer og 266 millioner kroner i 1994. Sykefraværet steg derimot fra 7,2 % i 1995 til 7,5 % i 1996 – den eneste sentrale HMS-indikatoren som viste negativ utvikling.

Ny bedrift – nye HMS-oppgaver

Etableringen av særlovsselskapet NSB BA fikk konsekvenser for HMS-innsatsen på en rekke områder. Det er

nå nye krav til blant annet styrende dokumenter, verneorganisasjonen, registrering og oppfølging av uønskede hendelser, forsikringshåndtering, opplæring og beredskap. HMS-funksjonene i linjen er under oppbygging. I 1996 ble de sentrale HMS-funksjoner begrenset.

Nye mål og program for sikkerhet og ytre miljø

NSB skal lykkes med sikkerhet og miljøvennlighet. Kravene på disse områdene ble tydeliggjort i prinsipp-erklæringene «Sikkerhet i NSB» og «Miljø i NSB» og presisert i 21 HMS-krav til linjeorganisasjonen.

NSB har som overordnede sikkerhetsmål at «bedriften ikke skal forårsake skader» og at den skal være «den sikreste transportbedriften i Norge når det gjelder persontrafikk og godstrafikk».

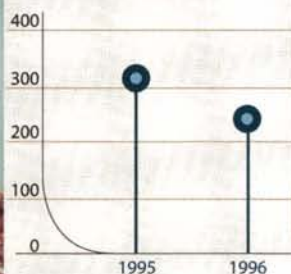
Det ytre miljømålet er at NSB skal være «den ledende transportbedriften på miljøvern i Norge og tilfredsstillende alle de miljøkrav og forventninger som myndigheter/eiere, kunder og ansatte har til bedriften».

Et nytt verktøy: Synergi

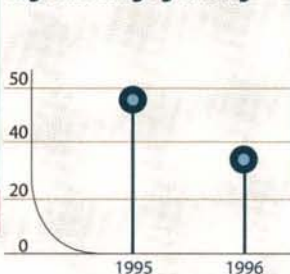
NSBs nye system for rapportering, registrering, analyse og oppfølging av uønskede hendelser ble tatt i bruk i 1996. Verktøyet er et ledd i NSBs systematiske sikkerhetsledelse og prosess for kontinuerlig forbedring. Synergi medfører langt bedre kvalitetssikring av data, gir et betydelig materiale for risikovurderinger, sikrer tiltaksoppfølging av hver hendelse, reduserer papirstrommen betraktelig og bygger på desentralisert ansvar og organisering. Synergidata inngår i økende grad i rapporteringen til linjeledelsen på alle nivåer.



Antall skader på personalet



Driftsulykker ved togframføring og skifting



I 1996 ble det registrert over 2.600 uønskede hendelser, derav 400 tilløp. Dette er en betydelig, positiv økning fra antallet registrert i 1995 (ca. 600). Analysen av 1996-materialet ga grunnlag for identifisering av en rekke overordnede forslag til nye sikkerhetstiltak.

Styrking av verneorganisasjonen

Verneapparatet ble styrket i 1996 gjennom bedre organisering, sterkere representasjon av linjeledere, intensivert opplæring, eget handlingsprogram og tettere oppfølging. NSB BA har nå ett sentralt arbeidsmiljøutvalg (SAMU) og 16 lokale utvalg. Ansvarlig linjeleder er for første gang representert i samtlige arbeidsmiljøutvalg. SAMU behandlet 33 saker mens øvrige verneutvalg behandlet 869 saker.

I 1996 ble det gjennomført 3 arbeidsmiljøsamlinger for hovedverneombud og HMS-stab.

Satsing på arbeidsmiljøutfordringer

Effekt 600 og organisasjonsendringer bidro til økt påkjenning på det psykososiale arbeidsmiljøet i bedriften.

Hos personale med kundekontakt har sjikane, trusler og vold fra kunder og tredjeperson blitt et økende problem.

Attføringsarbeidet ble styrket, blant annet gjennom bistand til ledere fra Bedriftshelsetjenesten, og utarbeiding av en ny prosedyre for dette arbeidet. Blant tiltakene var 17 AKA-kurs og flere dagssamlinger.

Økt sikkerhet og sikring

Sikkerhetsopplæring var et satsingsområde i 1996. Nær 200 toppledere gjennomgikk seminar i sikkerhetsledel-

se, som i 1997 vil bli videreført for alle linjeledere i hver hovedenhet. Nær 300 linjeledere, vernepersonell, tillitsvalgte og HMS-koordinatorer deltok på kurs i HMS-styring, arbeidsmiljøoppgaver og miljøstyring.

Arbeidet med en grunnleggende modernisering av trafikksikkerhetsreglementet ble i hovedsak fullført i 1996.

På beredskapsområdet ble det gjennomført en vurdering av beredskapsbehovet basert på risikoanalyse av oppgavene for NSB, utarbeidet forslag til overordnede bestemmelser for beredskap og kriseplaner og avholdt 5 regionale/lokale beredskapsøvelser.

Bedriftshelsetjenesten (BHT)

BHT inngår som et viktig ledd i det forebyggende helse- og miljøarbeidet. BHT har 45 ansatte fordelt på 7 kontorer. BHT har blant annet deltatt i prosjekter, undervist ved mange kurs og samlinger og gitt bistand ved attføringsaker og rusmiddelsaker.

Utfordringer i 1997

NSB BA vil i 1997 videreutvikle og styrke innsatsen på HMS-området. Det dreier seg bl.a. om å presisere sentrale mål, prinsipper, krav og bestemmelser i styringssystemet, forbedre bruken av registrerings- og tiltaksverktøyet Synergi, styrke HMS-opplæringen og bygge ut verneapparatets funksjoner og kvalifikasjoner. Det psykososiale arbeidsmiljøet vil bli viet særlig oppmerksomhet. Den viktigste utfordringen vil bli å etablere en bedre utbygd linjebasert HMS-ledelse basert på systematisk risikostyring og kontinuerlig forbedring.

Miljøvennlighet er ett av jernbanens store konkurransefortrinn. Samtidig er det et mål for NSB å styrke ytterligere denne miljøprofilen og å skjerpe kravene til NSB selv som miljøbedrift. På sikt skal NSB kunne tilby sine kunder og samarbeidsparter et økologisk forankret og miljøtilpasset transporttilbud som kjennetegnes ved å være i samsvar med premissene for en bærekraftig utvikling.

Mål, miljøprogram og miljøplan

I 1996 erstattet NSB sin tidligere miljøstrategi med prinsipperklæringen «Miljø i NSB» og miljøprogrammet «Reisen til framtida – toget går nå». Miljøerklæringen inneholder NSBs miljømål og strategiske innsatsområder, mens miljøprogrammet gir en samlet oversikt over togets miljøfortrinn, visjon og miljømål, konkrete arbeidsoppgaver, miljøvirkemidler og verktøy, NSB Miljøforum og morgendagens utfordringer og oppgaver. Arbeidet med NSB Miljøplan 1997–2002, med tiltaksplaner innenfor de ulike sektorer, ble på det nærmeste slutført i 1996.

NSB Miljøforum

Miljøforum i NSB ble etablert i november 1995 som et internt samarbeids- og pådriverorgan. Alle enhetene er representert i forumet, også datterselskapene. Forumet har i 1996 avholdt seks møter. Hvert møte har fokusert på ett hovedtema, ofte med inviterte ressurspersoner fra inn- og utland som foredragsholdere.

TV-aksjonen «Miljø for livet»

54 NSB var hovedsponsor for TV-aksjonen 20. oktober

1996. Jernbanens miljøfortrinn ble eksponert i en rekke tiltak og sammenhenger under TV-aksjonen, blant annet gjennom egen miljøtogkonkurranse for skoler og barnehager, samt annonser. Mange NSB-medarbeidere deltok aktivt i arrangementet.

Dokumentasjon og utredninger

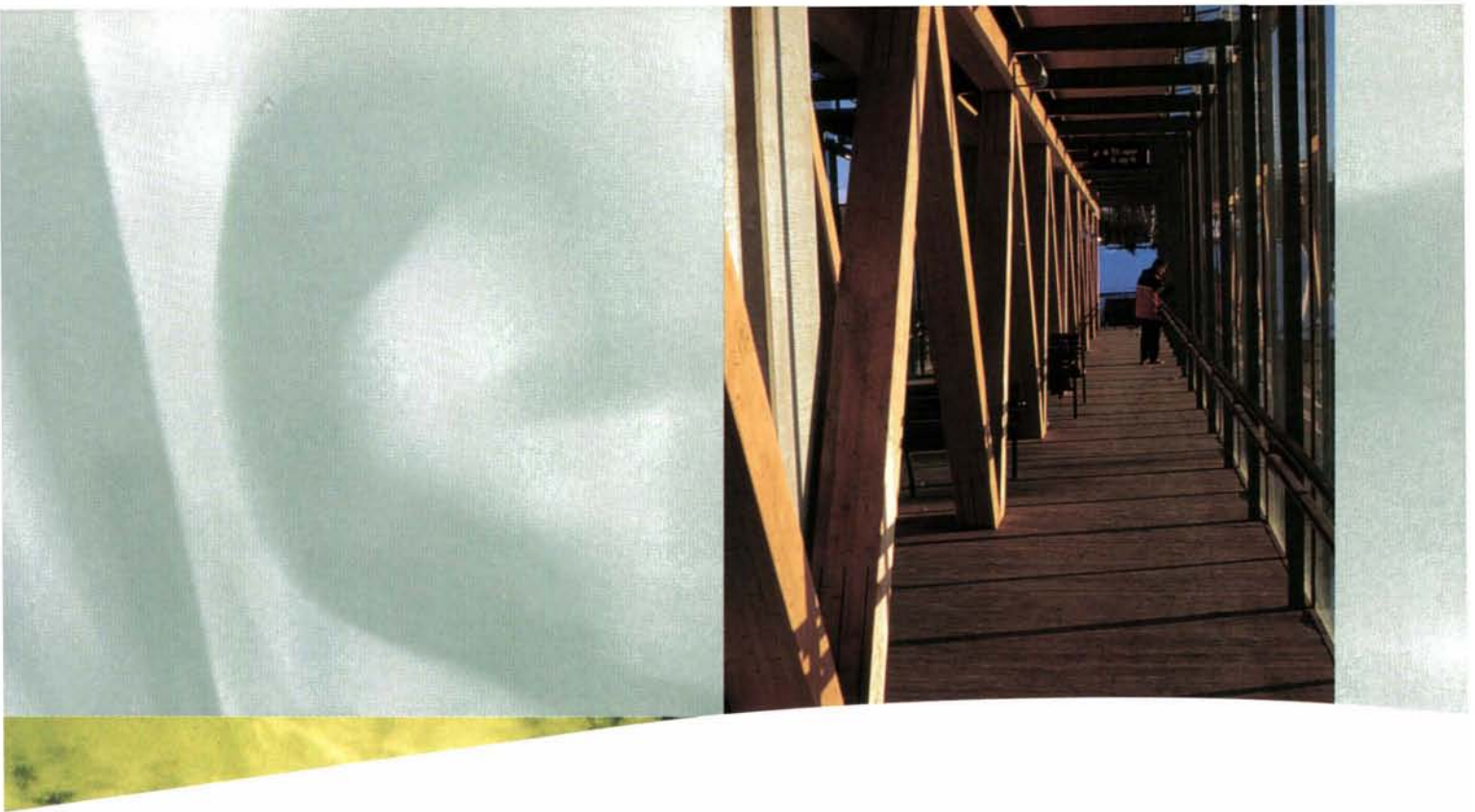
Som et ledd i bedre dokumentasjon av miljøkonsekvenser ved jernbanetransport utarbeidet forskningsstiftelsen ProSus (Program for forskning og dokumentasjon for et bærekraftig samfunn) på oppdrag fra NSB en rapport om «Norsk samferdselspolitikk mot år 2007: Transport, helse og miljø i et samfunnsøkonomisk perspektiv». Rapporten inneholdt en rekke nye fakta og konklusjoner. Bruken av premisser og beregningsmodeller har ført til en faglig debatt. Siktemålet er å utvikle bedre felles modeller for beregninger av miljøkonsekvenser for hele samferdselssektoren.

Øvrige utredninger omfattet bl.a.:

- forprosjekt om utvikling av gassdrevne lokomotiver
- kildesortering av avfall i tog (OFU-prosjekt)
- Grønne stasjoner (stasjoner som senter for lokal miljøvennlig utvikling)

Jernbanens Agenda 21

I 1996 startet arbeidet med å utvikle et eget program for NSBs oppfølging av miljøkravene fra FN-konferansen om miljø og utvikling i Rio de Janeiro i 1992. Program-satsningen omfatter utenom overordnet strategisk ut-



vikling og planlegging en rekke delprosjekter, som «Knutepunksutvikling», «Grønne stasjoner» og Edb-basert «miljødatadokumentasjon». Videreutviklingen av programmet vil skje i 1997 med et foreløpig perspektiv fram mot år 2020.

Spesielle innsatsområder

NSB forårsaket i 1996 svært få utslipp – det største enkeltutslipp var på 100 liter diesel fra en anleggsmaskin i forbindelse med Gardermobane-utbyggingen. SFT ga to pålegg – ett om status for fyllinger på Verksted Grorud og ett om oljeforurenset grunn i Mo i Rana. Teknisk sektor har satt i gang eller gjennomført en rekke tiltak for utbedring av tankanlegg og sikring eller opprensning av forurenset grunn, blant annet i Mo i Rana, ved Marienborg, Hamar og Lodalen verksteder og i Kongsvinger og Sarpsborg.

I 1996 ble det registrert 15 skogbranner som følge av togframføring ved NSB. Av disse var 7 skogbranner langs Sørlandsbanen.

Samlet ble det registrert 952 ihjelkjørte dyr som følge av togframføring. Antallet er mindre enn gjennomsnittet for perioden 1990 – 95.

Arbeidet med å gjøre NSB til en «grønn bedrift» fra produktutvikling til avfallshåndtering, er videreført i 1996. Det er utarbeidet spesifikke miljøkrav til innkjøp av nytt togmateriell. På flere områder er miljøkravene i NSBs innkjøpsavtaler vurdert. NSB har også i samarbeid med Telenor Miljø AS utviklet og kontraktsfestet i 1996 et innsamlingsopplegg for utrangert kontorutstyr, som

skal sørge for enten forsvarlig destruering eller reparasjon/videresalg av anvendbart utstyr. Denne satsingen utvides og videreføres i 1997.

For øvrig er følgende aktiviteter gjennomført i 1996:

- Dagskurs i «Miljøstyring og miljøkontroll» ved Jernbaneskolen i samarbeid med Det Norske Veritas Training Center
- Egen omtale av ytre miljø-oppgaver ved jernbanen som innslag i alle kurs om HMS-styring, AMU-kurs o.l. i NSB-regi
- Forberedende prosjektarbeid i forbindelse med Kulturminneåret 1997
- Forberedende arbeid på transport/miljøområdet som tema på ENS-konferansen i Stavanger 1997

Ytre miljø – de viktigste faktorene

- Få flere til å ta toget!
- Styrke stasjonenes rolle som lokale knutepunkt
- Legge miljøfaktorer som premiss til alle leverandører

1996 var det året da reisebyråkjeden startet en revitalisering og utviklingsprosess, og «tok spranget» over i et deregulert marked med fri konkurranse. Kjeden ble omdannet fra forvaltningsbedrift til aksjeselskap, noe som gir mulighet til å drive reisebyrå på samme vilkår som konkurrentene. Aksjeselskapsformen skaper selvsagt ikke noen automatisk suksess, men den gir større fleksibilitet, enklere beslutningsprosess og vil gjøre det lettere å omstille seg i forhold til markedet.

En annen viktig milepæl i 1996 var fusjoneringen med datterselskapet UniReiser AS, som består av 4 byråer i Tromsø, Bergen, Oslo og på Ås, som samtlige betjener det akademiske forretningsmarkedet. Fusjonen vil føre til bedre utnyttelse og koordinering av fellestjenester, sentrale funksjoner og informasjonsteknologi, og dessuten gjøre det mulig å hente ut betydelige synergieffekter.

Andre positive resultater fra i fjor er nye avtaler med 48 nye kunder med en oppgitt omsetning på 72 millioner kroner. I tillegg er det inngått kontrakter med eksisterende kunder som har gitt en meromsetning på ca 23 millioner. Samlet omsetning for 1996 var 1,7 milliarder.

Positive oppfatninger

Markedsundersøkelser viser at kunden har en rekke positive oppfatninger av kjeden. Tilgjengeligheten på telefon vurderes som god, og prisene er konkurranse-

dyktige. Kundene får også god hjelp til å vurdere alternative ruter og priser. Reisekonsulentenes kompetanse vurderes som meget god med henblikk på reiseløsninger, de er flinke til å kartlegge behov og å organisere reiser på kort varsel.

Et reisebyrå kan ikke tilfredsstillere alle kundegrupper samtidig, men er nødt til å gjøre noen strategiske veivalg. Forretningsreiser er det området hvor NSB Reisebyrå AS vil ha sin hovedsatsing. Over 75 prosent av kundene tilhører denne kategorien, og alle andre virksomheter skal støtte opp under dette området. Denne virksomheten vil også være selskaps hovedsatsing i årene som kommer, og her vil offentlig sektor utgjøre et viktig tyngdepunkt. Målet er å øke tilfredsheten hos dagens kunder og samtidig få nye bedrifter og institusjoner til å bruke kjeden.

Reiselivsbransjen blir stadig mer internasjonalt orientert. Det er derfor et klart mål at NSB Reisebyrå AS skal fokusere på kunder med betydelig internasjonal rettet næringsvirksomhet. Som partner i verdens største reisebyråkonsortium, Woodside Travel Trust (WTT), har kjeden de beste forutsetninger til å nå målene på det området.

Kunden i sentrum

Bransjen er i dag preget av strukturelle endringer. Flyselskapene reduserer sine distribusjonskostnader og det er stor aktivitet knyttet til utviklingen av ny teknologi. Ticketless Travel, elektroniske billetter,



klippekort, booking på Internett og provisjonskutt med tilhørende bonusordninger, er allerede realiteter.

Det blir en utfordring i fremtiden å finne alternative inntektsmodeller til provisjonsordningene. NSB Reisebyrå AS ser her for seg en modell hvor kunden tilbys et enda større spekter av konsulenttjenester enn det som hittil har vært vanlig. Det handler om rådgivning, administrative systemer for kostnadsstyring, etablering og videreutvikling av en rasjonell reisepolicy eller utvikling av informasjonsteknologiske løsninger som gjør det lettere for kunden å kommunisere med oss.

Ved å fokusere på «added value» skal byrået tilfredsstillende mer enn det kunden har som forventninger i utgangspunktet. Raske ekspedisjoner av konkurransedyktige produkter vil fortsatt være viktig, men like viktig blir det å tilby rådgivning, reiseanalyser og annet som kan hjelpe kunden til å bygge opp en god reisepolitikk.

NSB Reisebyrå AS har de siste årene lagt vekt på kvalitetssikring av alle ledd i virksomheten, blant annet gjennom sertifisering etter standarden NS ISO 9002. Arbeidet med ytterligere kvalitetssikring har stått sentralt i 1996. Selskapet har revidert alle rutiner og øvrige forhold for tilpasning til aksjeselskapsformen.

Personalutvikling i fokus

Et bevisst forhold til markedets utfordringer og mu-

ligheter, solid kundekunnskap og god kundebehandling, er helt avgjørende for om selskapet skal lykkes med å nå de målene det har satt seg. Men et dyktig personale må også ha gode hjelpemidler. Det var derfor nødvendig å foreta en betydelig investering i informasjonsteknologi i 1996, noe som vil bedre effektiviteten betydelig. Denne teknologisk plattformen skal også bidra til at hele 25 prosent av bookingene kan skje via Internett i år 2000.

NSB Reisebyrå AS er bedre rustet enn noen gang til å møte utfordringene. Selskapet har laget nye kjøre-regler, stiller de strengeste krav til god ledelse og et effektivt beslutningssystem, og har i dag en fleksibel organisasjon med de beste forutsetninger for å innfri kundens forventninger til et effektivt og pålitelig reisebyrå.

Den 1.12.96 ble NSB Biltrafikk omdannet til et aksjeselskap, 100 % eid av NSB BA. Selskapsformen gir NSB Biltrafikk muligheten til å få rammevilkår som er bedre tilpasset et marked i konkurransen. Som selskap har NSB Biltrafikk AS ikke lenger låste rammer for låneopptak til kjøp av materiell og aksjer. Sammen med de 10 datterselskapene er NSB Biltrafikk AS nå et konsern. Aksjeselskapsformen gir derfor også økte muligheter for stordriftsfordeler.

Markedsutvikling

NSB Biltrafikk hadde en positiv markedsutvikling i 1996. Antall reiser var 18,4 millioner. Dette innebærer en økning på 2 % i forhold til 1995. Siden 1991 har NSB Biltrafikk hatt en trafikkvekst på 15%. Inkludert datterselskapene fraktet NSB Biltrafikk 37,5 millioner reisende i 1996. På godssiden hadde NSB Biltrafikk (eks. datterselskaper) en positiv utvikling. Omsetningen økte med 17 % sammenliknet med 1995. Turbussvirksomheten hadde en omsetning på 41,8 millioner, en liten nedgang fra fjoråret.

Fylkeskommunale kjøp av kollektivtjenester har vist en nedadgående trend de siste årene. I 1996 viste disse en økning, fra 79 millioner i 95, til 85 millioner i 96. Økningen skyldtes innføring av ungdomskort/miljøkort i fylkene. Dette økte behovet for offentlige kjøp.

NSB Biltrafikk kjøpte i 1996 Helgeland Bilruter i Mosjøen/Mo i Rana.

NSB Biltrafikk inkludert datterselskaper har ca. 14 % av det norske bussmarkedet.

Anbud i stor skala er ennå ikke innført, men noen konsesjoner ble lagt ut for anbud i 1996. NSB Biltrafikk vant et anbud i Oslo (kjøring for AS Oslo Sporveier) og i Asker (kjøring for SL) i 1996.

Investeringer

Det ble anskaffet 45 busser og 9 lastebiler i 1996. Fornyelsen innebærer en mer markeditilpasset og miljøvennlig vognpark.

Resultatutvikling

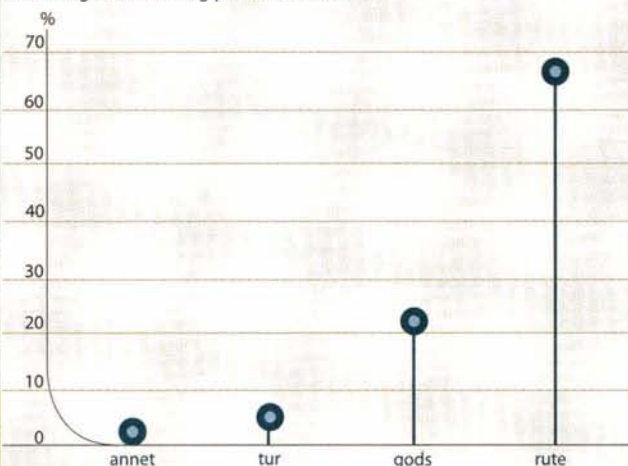
Omsetningen var i 1996 på 613 millioner kroner, en økning på 49 millioner fra 1995. Store deler av omsetningsøkningen er relatert til et samarbeid med NSB Gods om kjøring for Narvesen. De 10 busselskapene hvor NSB Biltrafikk dominerer på eiersiden, hadde en samlet omsetning på 629 millioner kroner, og et samlet resultat på 20 millioner kroner. I sum gir dette en omsetning på 1242 millioner før eliminerings.

Produktutvikling

Det er i 1996 etablert nattbusser i Kongsberg, Drammen, Tønsberg og Larvik. «Togbusser» er etablert mellom Notodden og Kongsberg, samt i Numedalen. I Borre kommune har NSB Biltrafikk sammen med tre andre busselskaper arbeidet med å skape et helhetlig kollektivtilbud. I samarbeid med fylkes-

NSB Biltrafikk AS

Fordeling av omsetning på 613 millioner



kommunen i Vestfold ble det innført et miljøkort, som har ført til en lokal passasjerøkning på opptil 30 %.

I Ullensaker etablerte NSB Biltrafikk i samarbeid med eldrerådet og Stor-Oslo Lokaltrafikk en ny servicelinje.

I Haugesund startet NSB Biltrafikk kjøring med 2 gassbussar. Dette er et prøveprosjekt i samarbeid med Rogaland Ressurssenter. I Rogaland ble det etablert et nytt og forsterket organ for markedsføring og informasjon om kollektivtrafikken.

I Trøndelag har det vært arbeidet med å etablere et felles kollektivopplegg mellom Namsos, Steinkjer og Trondheim. Dette har vært et samarbeidsprosjekt med NSB Persontrafikk og Fylkesbilane i Nord-Trøndelag.

Større prosjekter

Det er innført en ny grafisk profil for NSB Biltrafikk og datterselskapene. En ny, felles turbussdesign er etablert. I 1996 ble det utarbeidet ny design for uniformer for NSB Biltrafikk og datterselskapene. NSB Biltrafikk inngikk i 1996 avtale med AS VM på ski om transport av alt mediefolk, sponsorer, utøvere og funksjonærer i forbindelse med VM på ski i Trondheim i 1997. NSB Biltrafikk var enetransportør i forbindelse med Norway Games i Drammen. Dette var et stort idrettsarrangement som samlet flere tusen håndballentusiaster. Arbeidet med innføringen av nytt driftsplanleggingssystem, kvalitets- og internkontrollsystem ble videreført i 1996.

Organisasjonen

Det ble tatt inn en rekke lærlinger i 1996. Videre ble det arbeidet aktivt med organisasjon og lederutvikling. Godsvirksomheten ble skilt ut som egen enhet, og det ble ansatt en ny leder for godsvirksomheten til NSB Biltrafikk. Arbeidet med ny felles hovedavtale og tariffavtale for NSB Biltrafikk og datterselskapene ble påbegynt i 1996.

Utviklingen fremover

Strukturendringene i bussnæringen vil fortsette. Utviklingen går mot et bussmarked med få, dominerende selskaper. Anbud vil komme i sterkere grad. Som følge av et mer liberalisert ekspressbussmarked vil det sannsynligvis komme flere ekspressbussruter. Konkurransforholdet mellom ekspressbussruter og lokalruter vil kunne bli stadig mer skjerpet.

Gods- og turvirksomheten vil fortsatt være preget av hard konkurranse.

NSB Gardermobanen AS

Anleggsvirksomhet

I perioden juni – september var ca 1.850 personer i virksomhet med grunn- og sporarbeider. Pr. 31. desember 1996 var det 158 fast ansatte i selskapet, en økning på 27 fra året før.

Med unntak av den 13,8 km lange tunnelen Romekriksporten og Lillestrøm stasjon, har framdriften fulgt gjeldende planer.

• **Gardermoterminalen:** På stasjonen pågår innredningsarbeider og montering av fasader. I plattformområdet er plattformene bygget opp og montering av tak pågår. I adkomstsonen er grunnarbeidene for hovedtraséen og lossesporene for flydrivstoff fullført. Byggearbeidene utføres av OSL på vegne av NSB Gardermobanen AS.

Lillestrøm: Kontrakten for bygging, installasjon og innredning av stasjonshallen er inngått med Selmer ASA med en kontraktsverdi på 42,5 millioner kroner. Stasjonshallens fase 1 og plattform 3 og 4 er ferdigstilt.

Oslo S: Kontrakten for bygging av flytogterminalen er tildelt Veidekke ASA for 70 millioner kroner. Rigging, tilrettelegging av anleggsområdet og forberedende byggearbeider ble startet opp i desember 1996.

Det ble inngått avtale om Oslo S Parkering AS 12. november 1996. Entreprisen er tildelt Veidekke ASA. Arbeidene i denne kontrakten omfatter også fundamentering for framtidig bygg og lokk på øvre trafikktorg. Arbeidene starter i mars 1997.

Øvrige stasjoner: Stasjonene Leirsund, Kløfta, Eidsvoll Verk og Eidsvoll inngår i kontraktene for baneutbyg-

ging på de respektive parseller. Byggearbeider pågår på alle stasjonene.

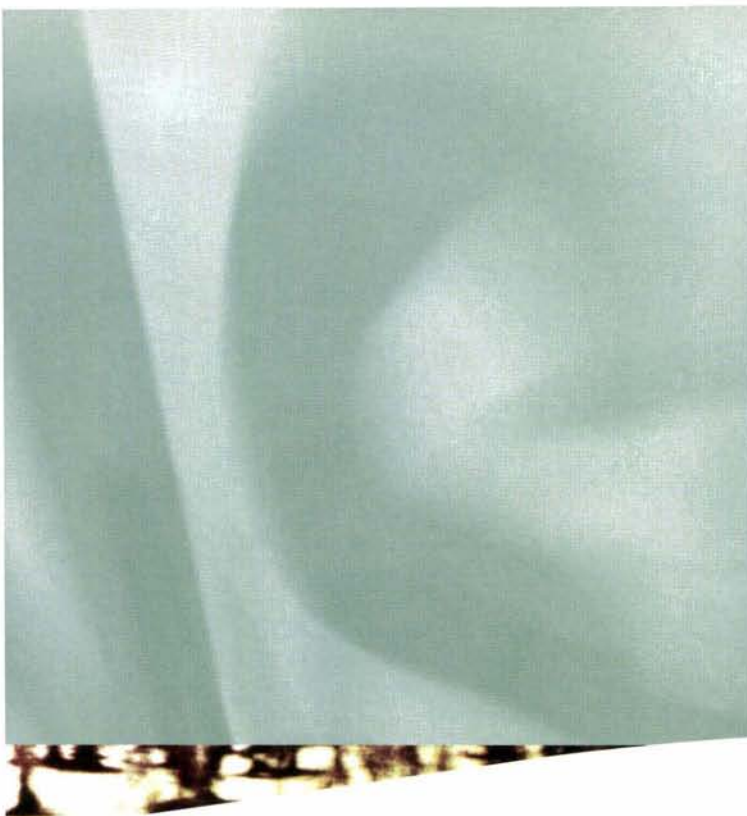
- **Standard støyskjerm:** NSB Gardermobanen AS inngikk 27. juni 1996 kontrakt med Hydro Aluminium Vik Verk AS om levering av en standardstøyskjerm – Gardermobaneskjermen. Kontrakten er en totalentreprise som omfatter utvikling, produksjon og montering av i alt 8.500 m støyskjerm plassert på formasjonsplanet. Kostnadsrammen utgjør ca. 45 millioner kroner. En prototyp på ca. 250 meter ble ved årsskiftet montert langs Hovedbanen ved Lindeberg.
- **Bomiljøtiltak:** Bomiljøtiltakene er bygningsmessig på det nærmeste ferdig i Rælingen og Skedsmo, og utomhusarbeidene på Lillestrøm har startet.

Elektro

Elektroarbeidene på Gardermobanen består av anlegg for strømforsyning, signal og telematikk og representerer investeringer på ca. 1.060 millioner kroner. Alle kontrakter er inngått som totalentrepriser. Den første store milepæl for elektoranleggene var idriftsetting av Lillestrøm stasjon i januar 1997.

Strømforsyningen er kontrahert hos ABB Kraft AS for ca. 550 millioner kroner. Fremdriften av arbeidet har et uproblematisk avvik på 3,1%. Kontaktledningsanlegget er ferdig prosjektert for hele banen. Med nyutviklede master og åk samt andre nye tekniske løsninger, er anlegget på Lillestrøm stasjon rettidig ferdigstilt.

Telematikk-anleggene, nye telefonsentraler, systemer for publikumsinformasjon, transmisjonssystem og radi-



osystemer er kontrahert hos Alcatel Telecom Norway AS for ca. 150 millioner kroner.

Signalanleggene er kontrahert hos Siemens AS for ca. 355 millioner kroner.

Marked

Det er utarbeidet første versjon av en markedsplan som beskriver markedsbetingelser, markedsstrategi og handlingsprogrammer.

En milepæl i samarbeidet med flyselskapene ble oppnådd da SAS og Braathens S.A.F.E besluttet å etablere seg med salgskontor og servicefunksjoner for sine passasjerer i Flytogterminalen på Oslo S.

Trafikk- og banedrift

Togkontrakten er tildelt Adtranz Norway AS og har en kontraktsverdi på 688 millioner kroner. Detaljprosjektering og konstruksjon av Flytoget er ferdig og prefabrikasjon av vognkasser og andre komponenter er igang. Den første vognkassen ankom Strømmen 18. februar 1997. Det første togsettet leveres fra Adtranz i september.

Arbeidet med valg av vedlikeholdsbase og leverandør av vedlikehold på Flytogene har stått sentralt siste halvår 1996. Fremdriftsplanen for behandling av tilbud fra NSB BA og Adtranz ble revidert. Ny forespørsel ble overlevert leverandørene 20.januar 1997 hvor begge tilbyderne skal gi tilbud på Grorud som vedlikeholdsbase. I tillegg er det åpnet for større fleksibilitet for tilbyderne ved at de også kan gi tilbud på andre aktuelle baser for klargjøring av vedlikehold for Flytogene.

NSB Gardermobanen AS har inngått avtale med NSB BA om innleie av flytogførere. Den interne rekrutteringsprosessen er kommet godt igang.

OFU- kontrakter

Ved utgangen av 1996 var det inngått ialt 13 OFU-kontrakter (Forsknings- og Utviklingskontrakter) med en total kostnadsramme på ca. 47 millioner kroner. Av disse er det gitt tilsagn fra SND på 9 kontrakter. I løpet av 1996 er det inngått 6 nye kontrakter.

Helse, miljø og sikkerhet

Fra og med 1. januar 1997 overtok NSB Gardermobanen AS hovedbedriftsansvaret, for Helse, miljø og sikkerhet (b14S).

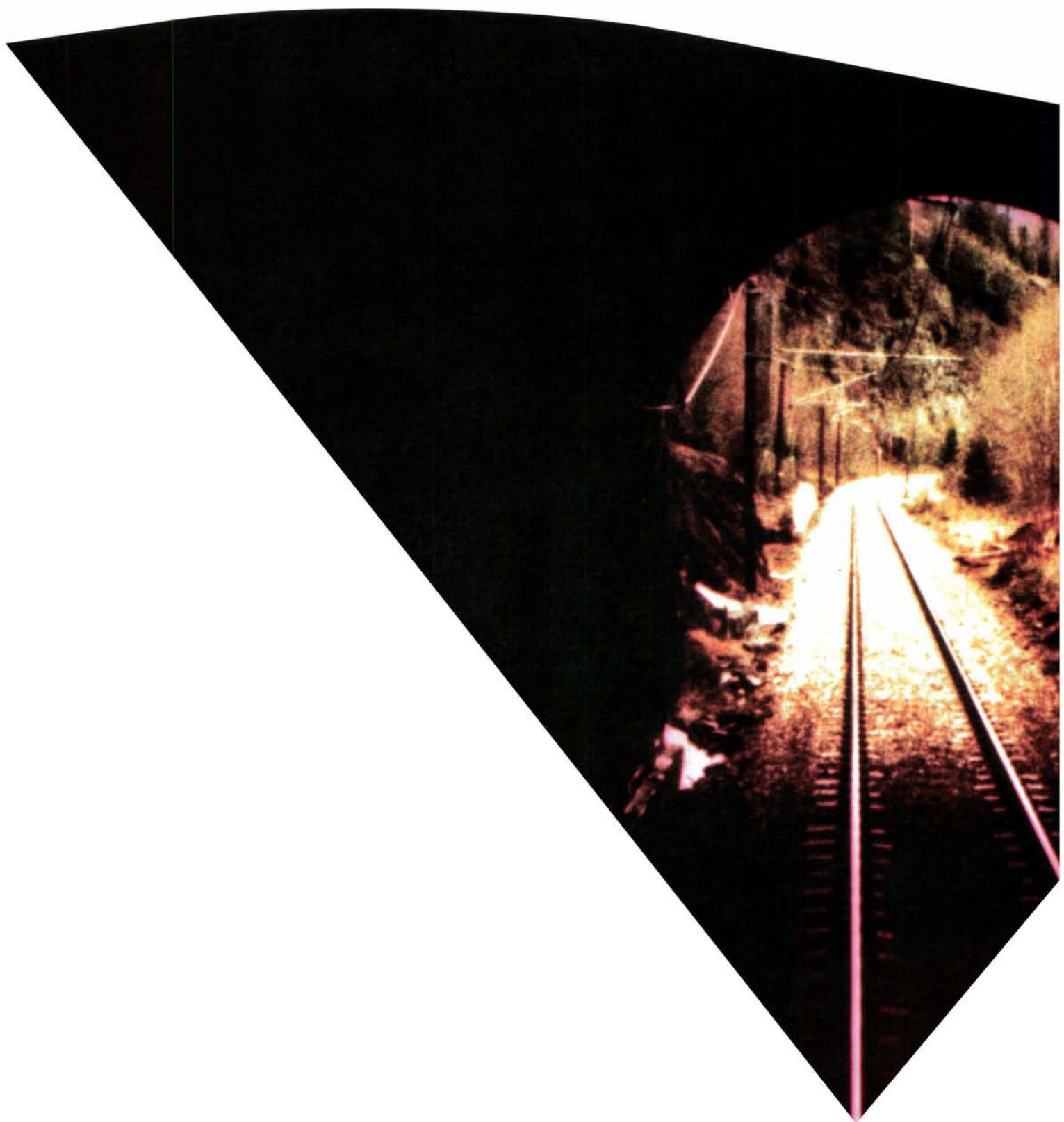
Økonomi

De samlede påløpte kostnader for selskapet var ved årsskiftet 4.837 millioner kroner inkl. akkumulerte finanskostnader, mot budsjettet 5.016 millioner kroner. Det positive avviket på 179 millioner kroner skyldes i hovedsak mindre fremdriftsmessige avvik både for utbygging (-2,1%) og toganskaffelsen (-3,4%)


Selskapet arbeider ut fra en samlet investeringsramme på 7.035 millioner kroner fordelt med 5.645 millioner kroner på utbygging og 1.390 millioner kroner på forberedelser til drift, inkludert toganskaffelse.

Rammen for utbygging ligger ca. 350 millioner kroner under hovedplanens anslag fra 1992, inkludert 20% usikkerhet og omregnet til gjeldende prisnivå.

Administrerende direktør



NSB øker farten inn i framtiden



1996 var et historisk år for NSB. Tyngst veide Stortingets beslutning om å skille det gamle NSB i det nye særlovs-selskapet NSB BA og forvaltningsorganet Jernbaneverket. Den endringen ga trafikk-selskapet, administrerende direktør Osmund Ueland og hans stab større ansvar – og større mulighet. Blant annet til å drive effektivt og å nå det samfunnsnyttige målet å få enda flere passasjerer, enda mer gods over til tog – fra mer miljøfiendtlige transportalternativer.

Miljøhensynet opptar NSB-sjefen. Miljø i vid forstand – miljøet i bedriften, NSB som et miljøbevisst selskap og jernbane som et av de mest miljøforsvarlige transportmidler. Også på dette området var 1996 historisk, idet NSB la fram et miljøprogram, en miljøerklæring og en Agenda 21 – en oppfølging av FNs miljøkonferanse i 1992.

Miljømessige samfunnsgevinster

Jernbanen har svært sterke miljøargumenter, mener Osmund Ueland – sterkere enn hva vi kanskje har vært klar over. I samarbeid med sitt svenske søsterselskap SJ har NSB fått utarbeidet et dataprogram som med en ny metode beregner miljøkostnadene forbundet med utslipp og energiforbruk ved ulike typer transport.

– Det er regnestykker som enda klarere enn før viser jernbanens klare miljøfortrinn, understreker Ueland, og nevner ett eksempel: Frakt av 30.000 tonn gods fra Oslo til Trondheim med elektrisk tog har en samlet miljøkostnad på 10.786 kroner – tilsvarende kostnad for frakt med lastebil overstiger en halv million: 541.144 kroner.

Jernbanen er i den ganske unike situasjon å ikke være i noen vesentlig konflikt med miljøet, framholder Ueland. Tvert imot: – NSB spiller her en pådriverrolle, og vi har bevisst valgt en sterk miljøprofil. Likevel skulle jeg noen ganger ønske at jernbanens miljøfortrinn ble enda sterkere vektlagt – flere og flere forhold taler til dens fordel!

Den systematiske miljøsatsingen syntes i 1996 også gjennom igangsetting av et større prosjekt for grønne stasjoner og knutepunktutvikling. Det handler ikke minst om å sette stasjonen eller terminalen i sentrum, og utvikle disse slik at enda flere bruker toget, forklarer Ueland. Begge deler uttrykker NSB-lederen store forventninger til i 1997 og framover.

Makt og vilje

Osmund Ueland er en NSB-sjef med makt. Og med vilje. NSBs toppsjef er selv opptatt av miljøproblematikken – og jernbanens framtid. Dermed har miljøets våpendragere en alliert i NSBs lederstol.

1996 var Uelands første fulle år som administrerende direktør i NSB, et år som medførte store organisatoriske endringer i vårt tradisjonsrike statsbaneselskap – og som ga ham en svært sentral posisjon. Dét har ikke gått upåaktet hen, men er ikke et utslag av personlig maktbegjær. Det er politiske vedtak, fulgt opp av styret, som har plassert Ueland i de mange lederstillinger. Han er i ettertid kritisert for å bære for mange hatter. Hvilket den dobbelte administrerende direktør (NSB BA og Jernbaneverket) og tredobbelte styreformann (NSB Biltrafikk AS, NSB Gardermobanen AS og NSB Reisebyrå AS) tar med stor ro:



Bakgrunnen for Uelands sentrale posisjon er at NSBs nye organisasjonsmodell ble utarbeidet av Samferdselsdepartementet, som Stortinget så sluttet seg til og vedtok. En sterk samordning, med blant annet felles administrerende direktør og styre for de to selvstendige jernbanselskaper har motivert denne politiske beslutningen. Og selv om to partier primært ønsket at NSB skulle bli et aksjeselskap og ikke et selskap med begrenset ansvar, var den politiske enigheten om fjorårets omsegripende reorganisering stor.

Når Osmund Ueland også er styreformann i NSB BA tre datterselskaper, er det en naturlig konsekvens av omorganiseringen. – Dette er den vanlige styringsmodellen i en konsernstruktur, påpeker han.

At det fra enkelte hold nå anses som problematisk at bane- og trafikkdelen i NSB er blitt skilt i to selvstendige selskaper, har Ueland heller ingen forståelse for. – Regnskapsmessig ble de to delene skilt allerede i 1990. Derfor er det overraskende at det nå blir sett på som et problem. Det økonomiske skillet som har eksistert i over seks år, har så langt ikke skapt noen problemer.

Omorganisering til det bedre

Det «gamle» NSB ble delt i to selvstendige enheter med virkning fra 1. desember 1996, og allerede etter noen få måneder med den nye organisasjonsmodellen i praktisk bruk ser Osmund Ueland positive resultater:

– Reorganiseringen har gitt NSB BA et eget økonomisk fundament, den har gitt oss større ansvar – og det har ført til positive holdninger i organisasjonens mange ledd.

– Nå er ansvaret i enda større grad *vårt*, det er opp til oss selv å skape en trygg framtid. Blant annet er det vårt ansvar ikke å investere mer enn vi har råd til – bare det er et vesentlig bidrag til å styrke ansvarsfølelsen i ledelsen, påpeker Ueland.

Større ansvar og større handlefrihet er viktig for NSB i en omstillingstid, understreker Ueland. For omstilling er nødvendig for jernbanen, nå og i framtiden – og den er da også NSB i full gang med, ikke bare på det organisatoriske planet. Blant annet gjøres det store investeringer i nytt, mer miljø- og publikumsvennlig materiell, med økt komfort og sikkerhet – og kortere reisetid på fjernstrekningene.

NSB står foran betydelige investeringer, og må som en følge av reorganiseringen nå for første gang ut på det åpne kapitalmarkedet – innen- og utenlands – for å søke finansiering. Også her kan Osmund Ueland bare etter få måneders drift fastslå at den nye organisasjonsformen blir godt mottatt. Men igjen minner han om ansvaret; låneopptak på det private markedet innebærer også at en blir pustet enda mer i nakken – nå også av finansfolk.

Bygg en ny framtid for NSB

Osmund Ueland har, til tross for relativt kort fartstid som øverste NSB-sjef, klart å markere seg – i eget konsern så vel som i transportbransjen og hos det store publikum. Ikke overraskende: Ueland er en målrettet pådriver – og NSB er tross alt norsk folke-eie; alle i nærheten av en toglinje, og de fleste andre, forbeholder seg retten til å mene noe om jernbanen – og dem som til enhver tid måtte lede den.



Så har da Ueland rimeligvis også selv klare oppfatninger om NSB og jernbanedrift. Ikke minst gjentar han igjen og igjen behovet for *realisme*. LuftsloTT er det ingen plass til i Osmund Uelands NSB. Det skal etableres en ny framtid for NSB, sier direktøren, og i den er det ikke rom for virkelighetsfjerne ideer. Framtiden skal bygges på realistiske satsingsområder.

– Vi må ha en jordnær satsingsprofil for framtiden. Vi må satse profesjonelt; skal vi være med, må vi være det naturlige og beste valg for våre kunder.

Hvorfor skal så NSB klare å meisle ut en klarere kurs, lykkes bedre med denne omorganiseringen enn tidligere – det har knapt skortet på planer og strategier i NSBs nære historie?

– LuftsloTTene er borte, de ansatte er med, og vi har fått med oss en nødvendig nistepakke fra staten, slår Ueland fast. – Og, ikke minst viktig, kundene er med oss i større grad enn på lenge.

I april 1997 la Samferdselsdepartementet fram Norsk jernbaneplan 1998–2007. Heller ikke der er det gitt rom for luftsloTT; dét finner Osmund Ueland positivt, men han er nok mer utålmodig enn departementet. Ikke desto mindre er NSB-sjefen positiv til hovedprofilen i planen, med konsentrasjon om de trafikkette områdene, særlig rundt de største byene, samt de tre fjernstrekningene som skal få krengetog. Mer bekymret er Ueland for tempoet det legges opp til for utbedring og utbygging av kjøreveiene. Forsvarlig avkastning – utnyttelse – av NSB BAs investeringer i nytt materiell fordrer tilhørende oppjustering av kjøreveiene.

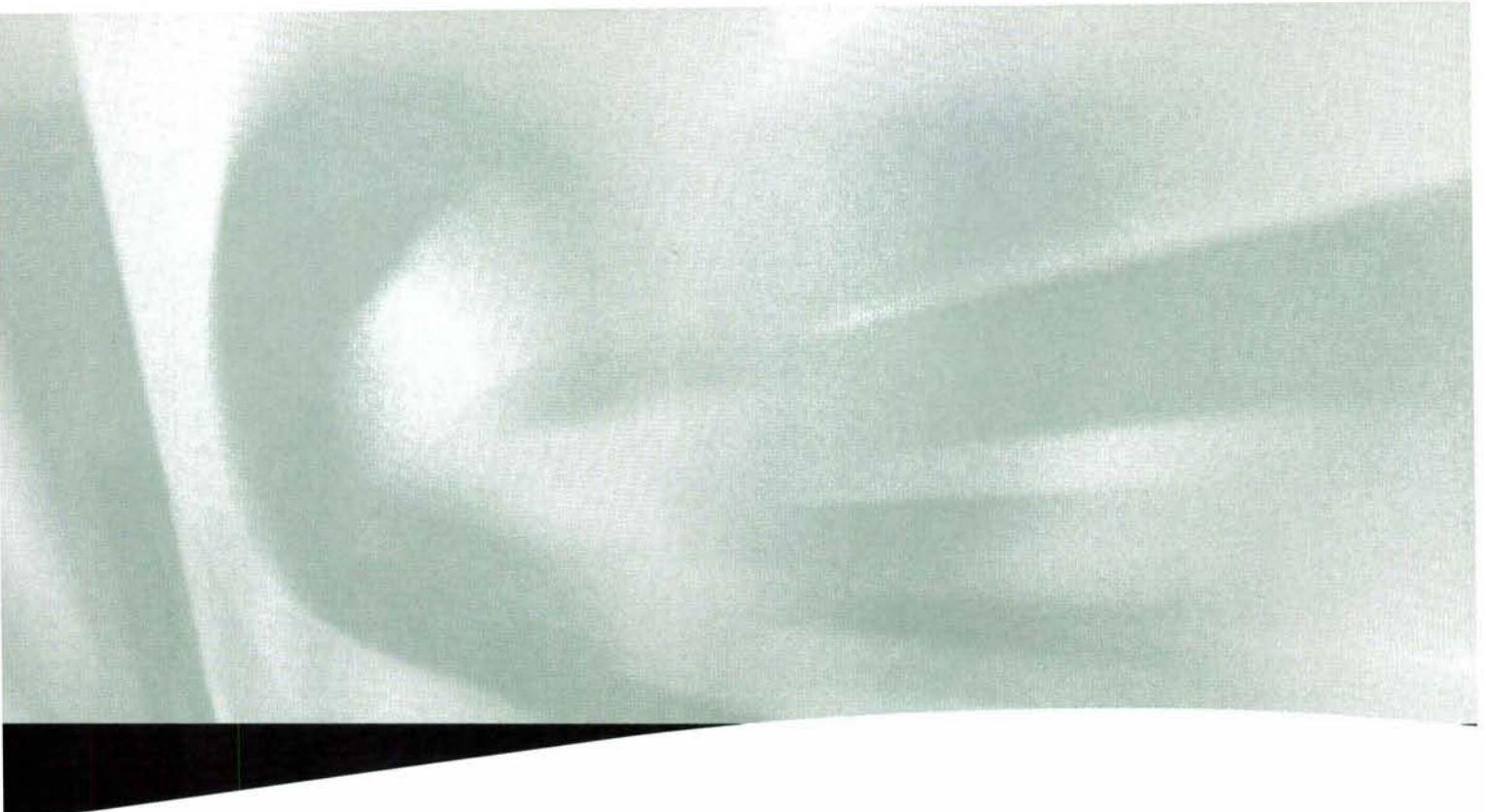
Ingen nyutbygginger, men nye utfordringer

I Osmund Uelands realisme-strategi er det heller ikke plass til utbygging av helt nye jernbaner i Norge; ei heller den foreslåtte banen mellom Kirkenes og Nikel, med forbindelse til Murmansk. I så måte er Gardermobanen et unntak – en helt spesiell sak, understreker Ueland, som selv kom til direktørstolen i NSB fra ditto stilling nettopp i NSB Gardermobanen AS.

Nye baner – utenom Ringeriksbanen og sammenkoblingen av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen – avskriver Ueland, men nye aktører på det norske jernbanenettet kan han ikke se bort fra. Også på dette området har det foregått en deregulering, og det er i prinsippet fritt fram for andre selskaper å søke tillatelse til å operere i det norske markedet. Framfor alt for godstrafikk kan dette bli virkelighet, og NSB er nødt til å forholde seg til eventualiteten. Noen stor trussel mot NSBs posisjon ser imidlertid ikke Ueland på kort sikt, men han framholder at også dette er med på å understreke nødvendigheten av omstillingene i NSB. Om ikke utenlandsk konkurranse vurderes som en alvorlig trussel, ser NSB-direktøren både utfordringer og muligheter i et økt samarbeid med andre jernbaneselskaper, særlig for godstransport sørover mot det sentrale Europa.

Heller ikke noe privatiseringsmareritt, fostret av utviklingen i f.eks. Storbritannia, holder den norske jernbanedirektøren våken om nettene. Ikke desto mindre gikk NSB selv inn i en delvis privatisering av Ofotbanen i 1996, sammen med SJ og det svenske malmselskapet LKAB.

– Der var det et spørsmål om å velge medeierskap eller



stå utenfor – og miste oppdrag og arbeidsplasser, påpeker Ueland.

Krav fra markedet – og politikere

NSB skal leve – overleve – i et marked med stor konkurranse. Samtidig må selskapet forholde seg til politiske føringer; deler av jernbanedriften er fortsatt politikk, NSB er prisgitt samferdsels- og miljøpolitiske beslutninger. Det er ikke bare lett å forene markedets og politikkers krav.

NSB skal drive økonomisk, men jernbanedrift er også et samfunnsanliggende, poengterer Osmund Ueland. Derfor påtar NSB seg å opprettholde et transporttilbud også på strekninger og til tider hvor det ikke er bedriftsmessig lønnsomt. Her kommer statens kjøp av trafikk-tjenester fra NSB på enkelte områder inn, hvor staten betaler NSB for å gi publikum et tilbud der dette ellers ikke er økonomisk forsvarlig for selskapet. Dette er viktig for å holde ordnede konkurranseforhold.

– Men vi skal tjene penger også der vi påtar oss en samfunnsnyttig oppgave for staten, understreker Ueland, som er opptatt av at disse avtalene er ryddige. – Vi må få bort stempelet på NSB som et subsidiert monopol-selskap. Avtalene med staten er for å kunne tilby et best mulig transportalternativ: jernbanen.

NSB BA fikk med seg hva Ueland kaller en niste fra staten ved selskapetableringen 1. desember 1996. Den åpningsbalansen, med en egenkapital på 2,7 milliarder kroner, som det nye selskapet kunne starte med, var helt nødvendig for å ta opp konkurransen med annen person- og godstrafikk, understreker han.

Staten har også et ord med i laget i prisfastsettelsen av NSBs tjenester der den selv kjøper slike, men for fremtiden ser Ueland for seg en ytterligere fristilling også her. En reise behøver f.eks. ikke koste det samme hele døgnet.

Dramatiske omlegginger til tross; forandringens talsmann verdsetter også tradisjoner – deriblant den gode gamle kulturen han finner blant NSB-medarbeiderne. Glad er han derfor over å ha de ansatte med seg i omleggingene som har skjedd og fortsatt vil skje.

– Det er utrolig mye bra i NSB-kulturen, og vi skal ta vare på det beste i den, deriblant medarbeidernes eierskap til bedriften. Vi har en skog av muligheter – og det er utfordrende!

Milepæler i kø

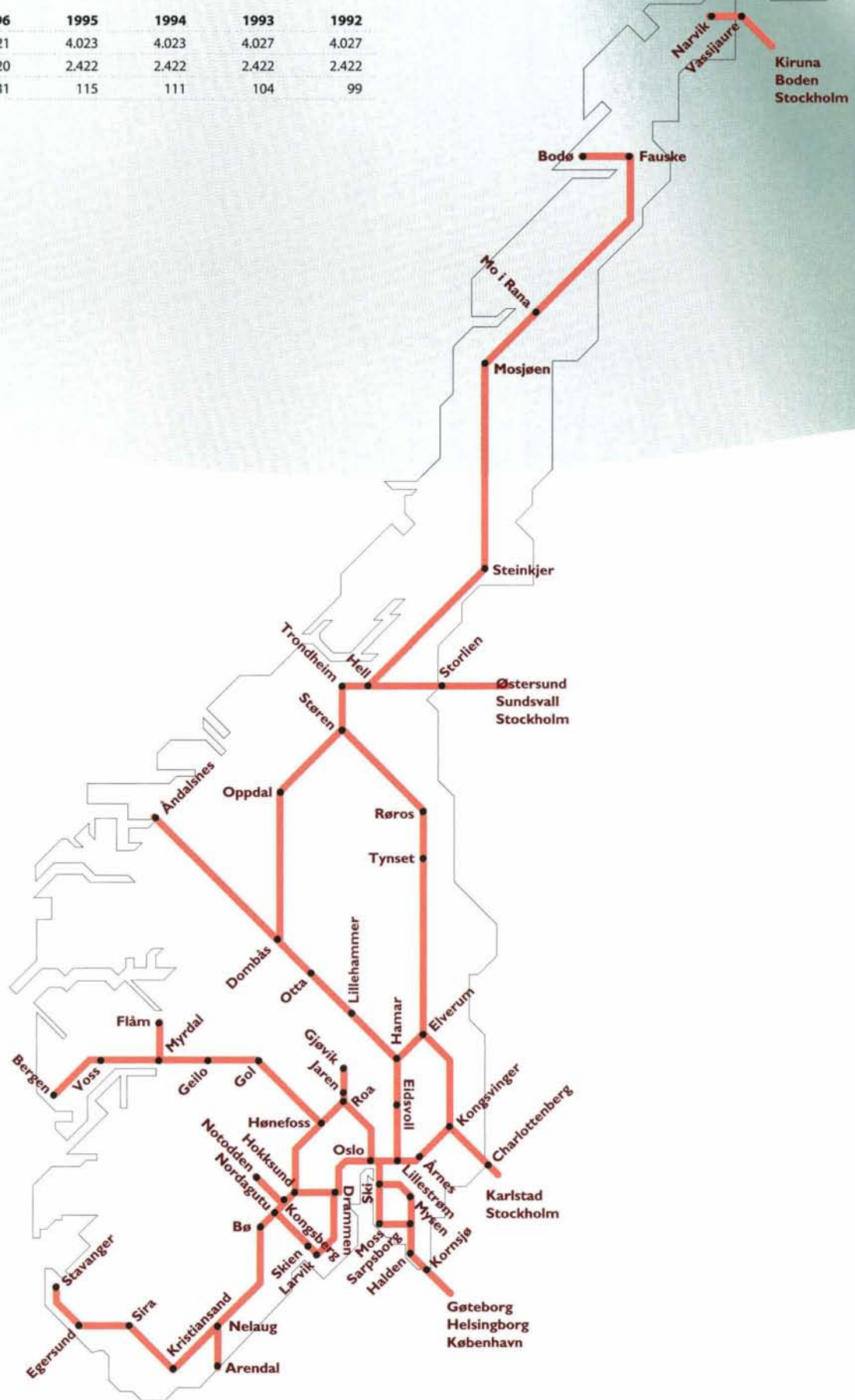
Norsk jernbanehistorie ble skrevet med reorganiseringen av NSB i desember 1996 – og historien skal fortsatt drives fram med raske skritt, fra den ene milepæl til den neste. Ueland nevner *noen* av de store begivenheter han og resten av selskapet ser fram mot:

Leveransen av flere nye, energisparende lokomotiver – elektriske og dieseldrevne – i 1997, nye lokaltogsett til Oslo-området og Jærbanen i 1999, innsetting av krengetog på Sørlandsbanen og Dovrebanen i 1999 og Bergensbanen i 2000. Og ikke minst, i 1998 settes NSBs nye flaggskip – Flytoget til Gardermoen – i drift.

Men NSB-direktøren ser så mye skje i selskapet at han opplever at nye milepæler nås dagstøtt.

Jernbanenettet som trafikkeres av NSB BA

Banenettet (km)	1996	1995	1994	1993	1992
Totalt	4.021	4.023	4.023	4.027	4.027
Elektrisk	2.420	2.422	2.422	2.422	2.422
Dobbelt	131	115	111	104	99







*NSB BAs årsrapport er utgitt av
NSB konsernstab informasjon
Redaksjonen avsluttet 23.5.97
Opplag: 7 500
Repro og trykk: Optimal
Design: Gazette
Foto: Tommy Normann Hansen
Hans-Petter Lyshaug*