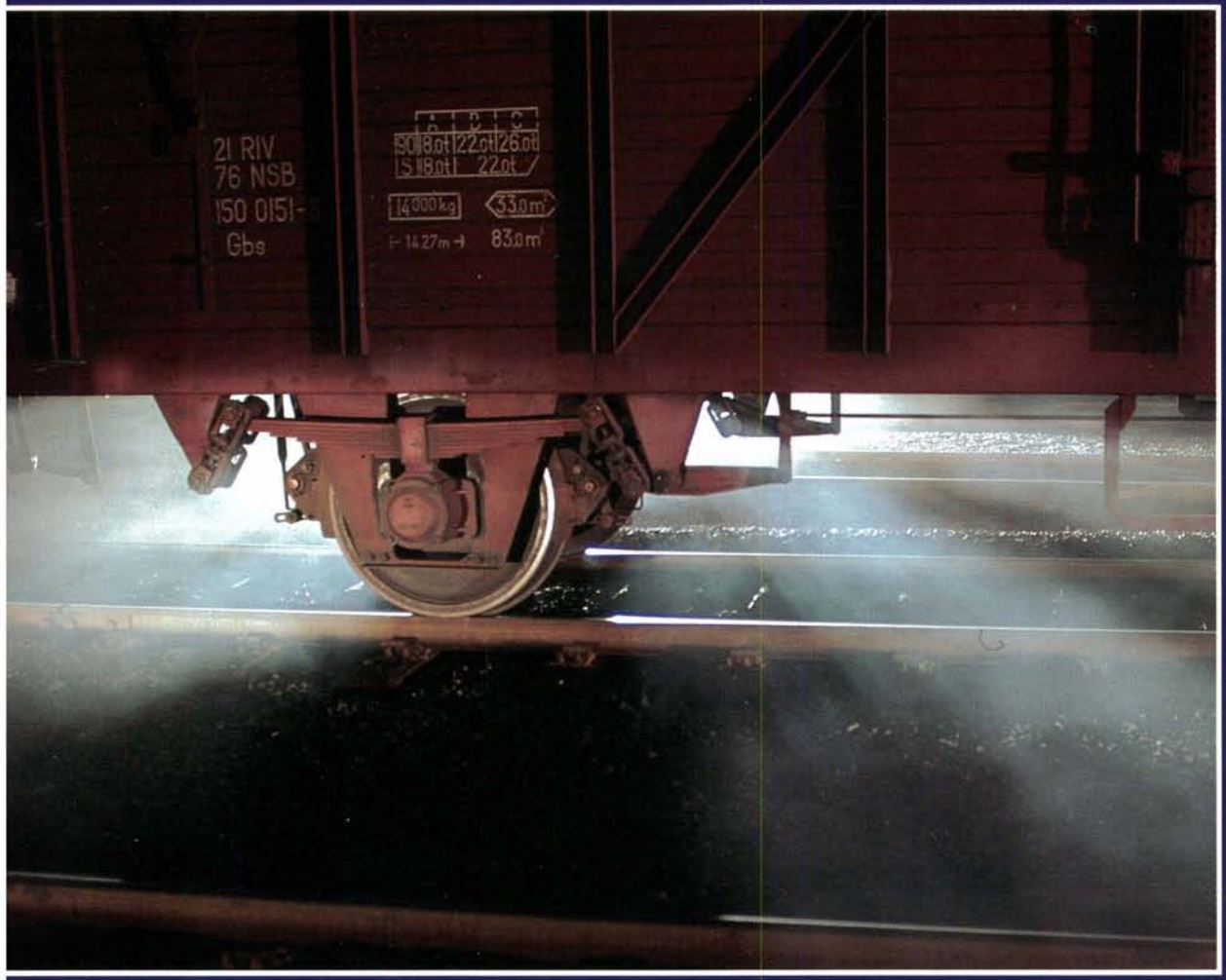


Årsrapport 1992

NSB

Innhold

Det hendte i 1992	1
Hovedtall	2
Ny kurs for jernbanen	3
Styrets beretning	4
Organisasjon	11
Jernbaneplanforslaget	12
Miljø	14
Med NSB til OL 94	16
Regnskapsprinsipper	19
Resultatregnskap	20
Balanse	21
Kontantstrømanalyse	22
Noter til trafikkselskapet	23
Noter til kjørevegen	27
Persontrafikkdivisjonen	28
Godsdivisjonen	32
Eiendomsdivisjonen	35
Biltrafikkdivisjonen	38
Reisebyrådivisjonen	42
Servicedivisjonen	44
Banedivisjonen	46
Personalet	48
A new life for our railways	50
Directors´ report	51

Årsrapporten er redigert ved NSBs informasjonsavdeling.

Redaksjonen avsluttet 5. april 1993.

Opplag: 8500 eksemplarer
Papir: 100% klorfritt matt treholdig papir.
Trykk: Aske Trykkeri A/S

Design: Audio Grafisk AS

Foto: Rune Fossum.
Foto side 1 og 43: J. Ludvig Solvang, s 10: Morten Brun, s 39 og 40: Øyvind Haug, s 47: Kim H. Gundersen.

Det hendte i 1992

Januar
Nytt lokaltogopplegg settes i gang på Jæren og fører til fordobling av trafikken i forhold til året før.

Gjennomslag i den 10,3 kilometer lange Finsetunnelen på Bergensbanen.

Februar
NSB frakter det olympiske flagg til Lillehammer med ekstratog og undertegner avtale som offisiell leverandør til Lillehammer '94.

NSBs verksted Sundland starter et omfattende utbedringsarbeid av kablene i NSBs eldste motorvognsett av type 69.

Mars
Offisiell melding om modernisering av Vestfoldbanen legges fram.

April
TogBåt introduseres i Sogn og Fjordane.

NSB vedtar å selge sine aksjer i Linjegods A/S.

Mai
NSB Persontrafikk lanserer stor sommerkampanje med spesialtilbud.

NSB og SJ etablerer et tett samarbeid for å utvikle transportene på Nordkalotten og effektivisere malmtransportene på Ofotbanen.

Juni
Offentlig melding om Ringeriksbanen legges fram.

Juli
Sommertrafikken øker med fem prosent i forhold til året før.

Kongeparet starter sin reise i nord med tog fra Åsen til Bodø.

August
De første nye InterCity-Ekspresstogene leveres fra ABB Strømmen og presenteres for offentligheten.

"Nye" Lillehammer stasjon åpnes med stor folkefest.

September
NSB Gods innfører tidsgaranti for en del av sine transporter.

Arbeidet med å forbedre kjøreveien på OL-sporet til Lillehammer går inn i en intensiv fase. Tog erstattes med buss enkelte helger.

NSB legger fram sitt forslag til Norsk Jernbaneplan 1994-97.

Den nye Jernbaneskolen på Tomtekaia i Oslo åpnes.

Oktober
Stortinget vedtar Gardermoen som hovedflyplass med tilhørende jernbaneforbindelse Oslo-Gardermoen-Eidsvoll.

NSB styre vedtar å kjøpe tolv nye diesellokomotiver fra Krupp Mak i Tyskland. Verkstedet Marienborg får oppdrag som underleverandør og blir serviceverksted for Krupps dieselelektriske motorer i Norge.

NSB leverer planutredning om Nord-Norge banen og tilrår at det gjennomføres en reisevaneundersøkelse for bedre å kartlegge framtidig transportbehov.

November
NSB legger fram planer for nytt lokaltogopplegg i Trøndelag.

Sørli virkesterminal åpnes i Stange.

NSB Gardermobanen A/S blir stiftet.

Norsk Jernbaneforbund markerer sitt 100-års jubileum.

Hovedtall

FINANSIELLE NØKKELTALL

	1992	1991
Trafikkselskapet (Mill kr)		
Salgsinntekter, andre inntekter	**4098**	3766
Offentlige tilskudd	**750**	561
Offentlige kjøp av tjenester	**405**	373
Driftsresultat	**469**	(132)
Årsresultat	**259**	(318)
Investeringer i varige driftsmidler	**810**	684
Kjørevegen (Mill kr)		
Nyinvesteringer	**889**	553
Drift- og vedlikeholdskostnader	**1656**	1413

ØVRIGE MÅLTALL

	1992	1991
Persontrafikk (mill)		
Reiser	**35,8**	35,1
Personkilometer	**2256**	2201
Godstrafikk (mill)		
Tonn	**18,6**	21,7
Tonnkilometer	**2479**	2548
Banenettet (km)		
Banenettet totalt	**4027**	4027
Herav elektrisk drift	**2422**	2422
Dobbeltspor	**99**	99
Stasjoner (antall)		
Betjente ekspedisjonssteder (28 delbetjente)	**171**	167
Antall fast ansatte pr. 31.12		
Trafikkselskapet	**9785**	10069
Kjørevegen	**2752**	2810
Totalt	**12.537**	12.879

	1992		1991
Rullende materiell (antall)	Antall	Gjennom-snittsalder	Antall
Elektriske lokomotiver	**146**	26	147
Diesellokomotiver	**97**	29	97
Elektriske motorvogner	**137**	22	131
Dieselmotorvogner	**28**	16	28
Personvogner	**706**	22	765
Godsvogner	**4832**	20	5570

Ny kurs for jernbanen

Administrerende direktør Kristian Rambjør:

Året 1992 har bragt NSB et vesentlig skritt nærmere de økonomiske styrings- og rapporteringssystemer vi trenger for å kunne rapportere i forhold til mål.

Klare mål er en forutsetning for at den enkelte medarbeider skal kunne påvirke sin egen arbeidssituasjon og aktivt bruke sine kunnskaper og innsikt i den enkelte arbeidsoperasjon slik at kundenes krav og ønsker om bedre kvalitet i våre produkter og tjenester kan oppfylles.

Jernbanen vil gradvis bli integrert i et konkurransemarked, hvor kundens valg av leverandør baseres på konkurransedyktighet. Foruten pris er kvalitet et sentralt element. Bedrifter som tilfredsstiller kundenes kvalitetskrav vil alltid ha et konkurransemessig fortrinn i markedet. Vi er godt i gang med kostnadseffektiviseringsarbeidet. Vi har flyttet NSB som organisasjon nærmere kundene. Vi har en mer fleksibel og resultatorientert organisasjon.

Det er særdeles krevende å vinne tilbake kunder som har forlatt oss på grunn av pris og kvalitet. I 1992 har vi tatt det første skritt i denne krevende prosessen.

Det nye Europa som vokser frem, vil stille nye krav til NSB såvel nasjonalt som internasjonalt. Avstanden mellom råvareleverandør, produsent og konsument vil kreve nye og mer effektive transportløsninger for såvel person- som godstransport. Disse nye løsninger vil ha som et sentralt mål å understøtte en bærekraftig mobilitet hvor jernbanen, som bruker av fornybar energi, vil ha et fortrinn.

I hele Europa satses det nå stort og målbevisst på å bygge ut et jernbanenett som tilfredsstiller kravet til raske, effektive, sikre og miljøvennlige transporter. De nasjonale transportgrenser vil gradvis bli bygget ned. Vi vil få en teknisk harmonisering som vil munne ut i at toget lettere kan passere nasjonale grenser.

NSBs forslag til Norsk jernbaneplan for perioden 1994-97 *(Ny kurs for jernbanen)* angir et investerings-behov på 13,3 milliarder kroner i tillegg til Gardermobanen. Dette investeringsløft er første trinn i en langsiktig strategi for effektivisering og modernisering av jernbanen i Norge. Målet er at NSB på linje med våre nordiske naboland skal fremstå som en effektiv og moderne transportvirksomhet ved utgangen av den tredje planperioden i år 2005.

Tidsmessige kjøreveier og materiell som tilfredsstiller kundens krav til pålitelighet og kvalitet, er en forutsetning for at NSB skal hevde seg i en åpen konkurranse.

Ny kurs for jernbanen angir forutsetningene for at NSB som organisasjon, innen utgangen av 1997 skal ha gjennomført en effektivisering på minst 40 prosent. Dette vil suksessivt sette oss i stand til å vinne tilbake gamle kunder og vinne nye.

Dersom NSB skal fremstå som en lønnsom bedrift må NSB gis en sunn finansiell struktur. Det innebærer at gammel gjeld til Staten delvis saneres, og at Staten foretar en finansiell rekonstruksjon av bedriften.

Denne finansielle rekonstruksjon krever ikke tilførsel av ny kapital til NSB. I realiteten tar man konsekvensene av at NSB neppe noen gang vil bli i stand til å betale gammel gjeld og renter ved egen inntjening.

Omleggingen av NSBs finansielle struktur er en viktig forutsetning for å utvikle resultatorienterte holdninger i organisasjonen. NSBs tilpasning til nye markeds- og konkurransevilkår forutsetter muligheter for å skape forståelse for økonomiske sammenhenger. Det er igjen en forutsetning for å kunne motivere for økonomiske og kvalitative mål.

NSBs organisasjon ser med spenning frem til Stortingets behandling av jernbanemeldingen for perioden 1994-97.

Satsingen forutsetter nytenking hvor såvel rammene som fordelingen av investeringsmidlene, må settes i et perspektiv. Jeg har et sterkt håp om at NSB settes i stand til å bidra til vårt felles mål om større verdiskaping, høyere sysselsetting og bedre miljø.

K Rambjør

Styrets beretning

NSB nådde sine budsjettmål i 1992. Omstillingsarbeidet i bedriften er ført videre, og det er oppnådd vesentlige effektiviseringsgevinster på flere områder av virksomheten. Gjennom et omfattende arbeid med styrets forslag til Norsk Jernbaneplan 1994-97 er perspektivene for den fremtidige utvikling av jernbanen i Norge trukket opp.

Resultatutviklingen i 1992*)

Årsresultatet ble på 259 millioner kroner, mot minus 318 millioner kroner i 1991. Den betydelige regnskapsmessige forbedringen har sammenheng med at det i regnskapet for 1991 ble foretatt avsetninger på 300 millioner kroner. 250 millioner kroner av disse avsetningene er inntektsført i 1992. NSB har i tillegg hatt ekstraordinære gevinster ved salg av eiendommer og aksjer (Linjegods A/S) på til sammen 118 millioner kroner.

Samlede inntekter, inkludert offentlig kjøp av tjenester, ble 5.253 mill.kr. Dette er 12 prosent høyere enn i 1991. Fra og med 1992 er NSB pålagt å betale renter på all gjeld til investeringer som er foretatt i trafikkselskapet. Tidligere ble bare gjeld til investeringer foretatt etter 1984, rentebelastet. De økte rentekostnadene som dette medfører, dekkes gjennom tilskudd. I 1992 utgjorde dette 173 millioner kroner.

Kapitalkostnadene, avskrivninger og reelle finanskostnader, har i 1992 økt med 272 mill.kr til 835 mill. kr.

NSB er i sin helhet statlig lånefinansiert, med unntak av et mindre beløp som biltrafikkdivisjonen har kunnet lånefinansiere utenom statsbudsjettet.

*) NSB er regnskapsmessig delt i et trafikkselskap og en enhet for kjørevegen. Reisebyrå og biltrafikkdivisjonen har en selvstendig økonomisk stilling i NSBs trafikkselskap.

NSB har i 1992 suksessivt lagt om regnskaps- og rapporteringssystemene slik at de baseres på regnskapsprinsippet. Statsregnskapet forutsetter imidlertid rapportering etter kontantprinsippet. Avvikene mellom kontantprinsippet og regnskapsprinsippet er forklart i note til regnskapet. NSB tar sikte på å legge fram et regnskap i fullt samsvar med regnskapsprinsippet i regnskapsåret 1994.

Investeringer

Totalt ble det i 1992 investert for 1.713 mill.kr. Dette er 39 prosent mer enn foregående år. Investeringene fordeler seg med 824 mill.kr i trafikkselskapet og 889 mill.kr i kjørevegen. Investeringene i kjørevegen, inkludert sysselsettingstiltak, økte med hele 61 prosent i forhold til året før.

Økonomisk styring

Det er i 1992 nedlagt et betydelig arbeid for å bedre økonomistyringen i NSB. Spesielt er det arbeidet med rutiner for regnskapskvalitet og internhandel. Det gjenstår fortsatt et omfattende arbeid for å kvalitetssikre alle sider ved økonomistyringen i NSB. Arbeidet gis høy prioritet.

I 1991 ble det nødvendig å kostnadsføre anslagsvis 110 millioner kroner på grunn av for høyt førte inntekter fra tidligere år og 50 millioner kroner på grunn av ukurans i varelageret. Arbeidet med denne avstemmingen er nå fullført, og det endelige beløpet på 105 millioner

kroner er kostnadsført. Gjennomgangen av lagerbeholdningen fortsetter i 1993. NSB har benyttet eksterne, private revisorer for å gjennomgå rutinene.

Ny kurs for jernbanen

Styrets virksomhet i 1992 har vært preget av strategisk arbeid. Dokumentet *Ny kurs for jernbanen* er utarbeidet og oversendt Samferdselsdepartementet som NSBs forslag til Norsk Jernbaneplan 1994-97

I *Ny kurs for jernbanen* trekkes perspektivene fram mot år 2010. Styret understreker at en strategisk satsing på jernbanen er nødvendig hvis Norge skal oppnå vesentlige forbedringer i sitt transportsystem og ta del i den omlegging til jernbanetransport som tvinger seg fram ellers i Europa, både av økonomiske, kapasitetsmessige og miljømessige årsaker.

Styret foreslår at det investeres for 13,3 milliarder kroner i perioden 1994-97. Størstedelen av investeringene er foreslått til forbedringer i jernbanens kjøreveg. Det legges opp til en gradvis utbygging til høyere kapasitet og en hastighetsstandard på 200 km/t. Dette vil gi betydelige gevinster når det gjelder kjøretid og punktlighet

Utbyggingen bør starte der hvor de viktigste flaskehalsene er. I første planperiode er dette hovedsakelig på Østfoldbanen og på Vestfoldbanen. Det foreslås også betydelige investeringer i stambanene, med særlig vekt på Bergensbanens forkortelse. Disse forbedringene vil komme hele jernbanenettet til gode.

Gjennom den satsing som foreslås i *Ny kurs for jernbanen,* blir det mulig å gjennomføre en gjennomgående kostnadseffektivisering i NSB. Det legges opp til en produktivitetsforbedring på 40 prosent i planperioden

Som en del av *Ny kurs for jernbanen* har Styret også lagt fram et forslag til finansiell restrukturering av NSBs trafikkselskap. De samlede rentekostnadene til staten vil i 1993 utgjøre ca. 500 millioner kroner.

Styret foreslår at gjeld i størrelsesorden 2,2 milliarder kroner konverteres til egenkapital, samtidig som det foretas en gjeldssanering på 1,3 milliarder kroner. Dette vil gi trafikkselskapet en normal kapitalstruktur. På sikt vil en slik omstrukturering bidra til å redusere de økonomiske overføringene fra staten til NSBs trafikkselskap.

Gardermobanen vedtatt

Bygging av Gardermobanen ble vedtatt 8. oktober 1992, som en del av Stortingets vedtak om å bygge ut Gardermoen som hovedflyplass for Oslo-området. Utbyggingen av Gardermobanen blir en stor utfordring for NSB og skal skje i regi av et aksjeselskap heleiet av NSB. Det nye selskapet, NSB Gardermobanen A/S, ble stiftet 24. november 1992. NSBs styre er generalforsamling i selskapet.

Gardermobanen blir den første høyhastighetsbaneutbygging i Europa som skjer som en integrert del av en flyplassutbygging. Banen skal bygges som en høyhastighetsbane på strekningen Oslo-Lillestrøm-Gardermoen-Eidsvoll. Reisetiden med direkte tog mellom Oslo S og flyplassen blir 19 minutter.

Finansieringen av banen skal skje ved regulære låneopptak fra statskassen og ved tilføring av egenkapital i størrelsesorden 1,1 milliarder kroner. Det forutsettes avkastning på egenkapitalen på lengre sikt. Kjøreveisinvesteringene underlegges derved bedriftsøkonomiske lønnsomhetskrav. Dette er et avvik fra det eksisterende økonomiske styringssystemet for NSB.

Nord-Norgebanen behandles som egen sak

Nord-Norgebanen er et annet stort jernbaneprosjekt som ikke er omhandlet i *Ny kurs for jernbanen*. NSB har på oppdrag av Samferdselsdepartementet ledet et planutredningsarbeid om banen. Hovedrapporten forelå 20. oktober 1992, men på bakgrunn av stor usikkerhet om transportvolumene på banen anbefalte NSB at det ble gjennomført en omfattende reise- og markedsundersøkelse før det tas stilling til om utredningsarbeidet skal videreføres i en hovedplanfase. Samferdselsdepartementet sluttet seg til dette, og undersøkelsen skal være avsluttet innen 20. september 1993.

Flere utbyggingsprosjekter pågår

De viktigste utbyggingstiltakene i 1992 var dobbeltsporet Ski-Moss, Finsetunnelen, nye krysningsspor og opprustningsarbeider på OL-strekningen Lillestrøm-Lillehammer og utbygging av fjernstyring på Drammenbanen. Med unntak av dobbeltsporet Ski-Moss vil alle disse arbeidene bli sluttført i 1993. Man har ennå ikke kommet til enighet om planløsningen gjennom Moss.

Med NSB til OL 94

Arbeidene på strekningen Lillestrøm-Lillehammer omfatter bygging av nye krysningsspor, revisjon av kontaktledning, utvidelse av strømforsyningen og forbedring av signal- og sambandssystemer. Arbeidet skal være fullført høsten 1993 og er en vesentlig del av NSBs OL-satsing.

Lillehammer stasjon sto i 1992 ferdig i utvidet og modernisert stand. I 1993 er arbeidet med en tilsvarende opprusting av Hamar stasjon satt i gang.

NSB undertegnet i februar 1992 avtale med Lillehammer '94 som gjør NSB til offisiell leverandør av tog-, buss- og reisebyråtjenester til de olympiske vinterleker i 1994. Avtalen gir NSB rett til å bruke OL-symbolene i nærmere definerte sammenhenger, og dette er bevisst brukt i bedriftens markedsføring og organisasjonsutvikling.

Fortsatt vekst i persontrafikken

Aktivitetene i Lillehammer-området ga også utslag på NSBs trafikkstatistikk for 1992. Trafikken med InterCity-togene er i stadig vekst, og på strekningen Oslo-Lillehammer økte passasjerantallet med 6,8 prosent. Samlet gikk trafikken med InterCity- og mellomdistansetog opp med 4,0 prosent. For fjerntogene var det imidlertid en nedgang på 1,5 prosent.

Persontrafikkdivisjonens driftsinntekter var i 1992 på 2385 millioner kroner. Det er en økning på 4,8 prosent fra året før. Divisjonen fikk også i 1992 et positivt årsresultat.

Den største trafikkøkningen i 1992 kom på Jærbanen. Etter at et nytt lokaltogopplegg ble iverksatt fra 1. januar 1992 ble trafikken mer enn fordoblet i forhold til i

1991. Raskere og mer moderne togsett er satt inn i trafikken, stasjonene er oppgradert, frekvensene har økt og korrespondansemulighetene med andre transportmidler er forbedret. Erfaringene fra Jærbanen vil bli brukt til tilsvarende satsinger andre steder i landet. Fra høsten 1993 blir det et nytt og utvidet lokaltogtilbud i Trøndelag.

Punktligheten for persontogene har i 1992 ligget på tilnærmet samme nivå som året før.

Nye togsett satt i drift

Lanseringen av NSBs nye InterCity Ekspress-tog var en stor begivenhet i 1992. Åtte av ni nye togsett ble levert fra ABB Strømmen verksted i løpet av året. De første ble satt i trafikk på strekningen Oslo-Gøteborg fra 27. september og på Vestfoldbanen fra 2. november. Ytterligere tre togsett er bestilt for levering i 1993/94.

I de nye togene arbeider togpersonalet sammen i serviceteam på en helt ny måte, og matserveringen og servicetilbudet er betydelig forbedret. De nye togene er blitt godt mottatt av kundene, og trafikken har økt på de strekningene der InterCity-Ekspress-togene er satt inn.

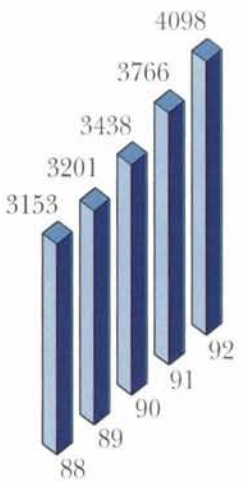
Godsdivisjonen forbedret sin konkurranseevne

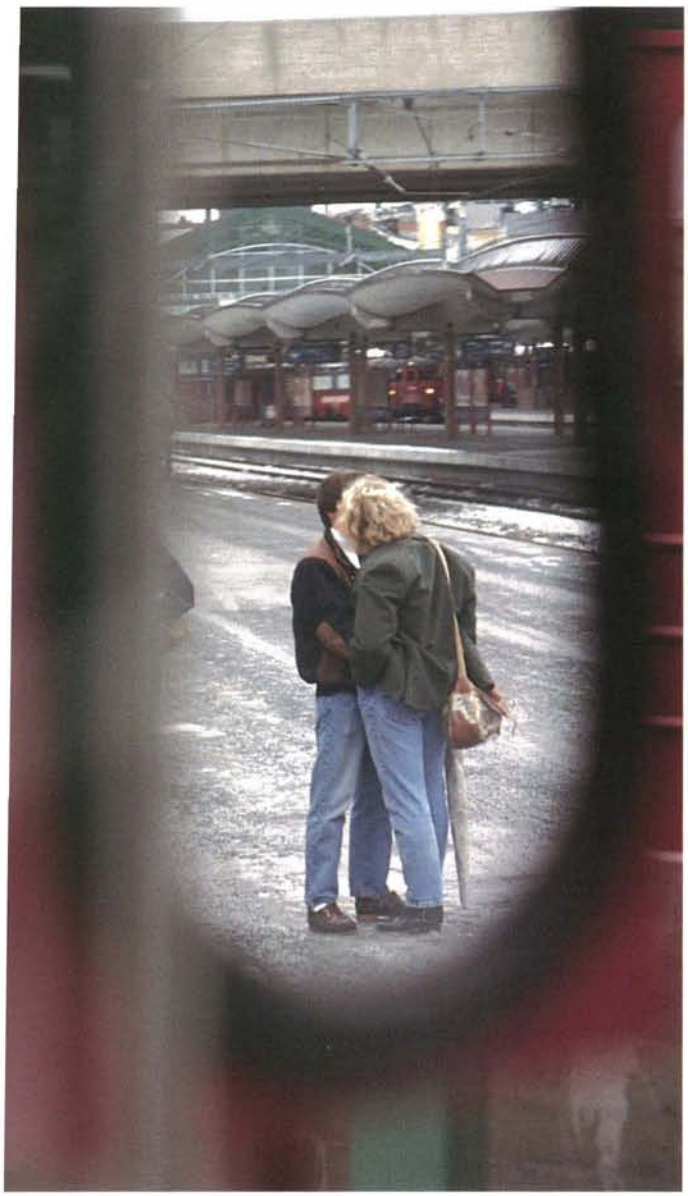
Godsdivisjonens driftsinntekter, eksklusive offentlige tilskudd, var på 1429 millioner kroner i 1992. Det er en økning på 3,5 prosent fra året før. Divisjonen kan vise til en vesentlig resultatforbedring, og målet om balanse i 1994 er fortsatt innen rekkevidde, til tross for en vanskelig konjunktursituasjonen. Resultatforbedringen skyldes i hovedsak omfattende tiltak på kostnadssiden.

Kostnadsreduksjonene har styrket posisjonen til NSB Gods i transportmarkedet og i løpet av året ble det inngått flere større, langsiktige transportavtaler. Som ledd i Godsdivisjonens framtidige strategi vedtok styret i 1992 å avhende NSBs aksjer i Linjegods A/S.

Styret har drøftet situasjonen på Ofotbanen i flere møter i 1992. LKAB ønsket selv å overta malmtrafikken på banen, men NSB inngikk et tett samarbeid med Statens Järnväger for å tilby kunden et

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





mest mulig rasjonelt transportopplegg. På bakgrunn av dette ble en ny femårsavtale med LKAB forhandlet fram. Den nye avtalen krever omfattende rasjonaliseringer i Narvik, og bemanningen skal reduseres med 79 årsverk. Virksomheten i Narvik er fra 1.1. 1993 omorganisert etter de samme prinsipper som gjelder for NSBs øvrige virksomhet.

Styret har også vedtatt tiltak for å utvikle Ofotbanen til mer enn en malmbane. Under forutsetning av tilstrekkelig transportgrunnlag settes det såkalte ARE-prosjektet (Arctic Rail Express) i verk fra 1.9.93. ARE er et prosjekt for regulære godstransporter, i første om gang fra Narvik via Sverige til Oslo. Målet er å tilby bedret godstransport på Nordkalotten over Narvik og til og fra kontinentet.

Overskudd i Biltrafikk- og Reisebyrådivisjonen

NSB Biltrafikk hadde i 1992 et regnskapsmessig overskudd på vel 15,2 mill. kroner, en økning på ca. 4 mill. kroner fra 1991. Driftsresultatet ble på ca 21,5 mill. kr. Det reelle årsresultatet og driftsresultatet for 1992 er imidlertid ca. 5 mill. kroner bedre enn dette, ettersom overgangen til regnskapsprinsippet har medført økte materialkostnader i 1992. De samlede driftsinntektene for Biltrafikkdivisjonen ble på vel 473 mill kr., tilnærmet det samme som 1991.

NSB Reisebyrå oppnådde i 1992 et overskudd på 3,7 millioner kroner. I 1991 var overskuddet 5,4 millioner kroner. Driftsinntektene økte med 6 prosent i forhold til året før.

Både Biltrafikk- og Reisebyrådivisjonen har nå en sunn økonomisk basis for sin drift.

Stasjoner rehabiliteres

Eiendomsdivisjonen hadde i 1992 driftsinntekter på 424 millioner kroner. Salg av eiendommer innbrakte en gevinst på 69 millioner kroner, mot 67 millioner kroner i 1991.

Flere stasjoner er ombygd og rehabilitert i 1992, bl.a. Bergen, Skien, Eidsvoll og Levanger.

Satsing på NSBs verksteder

Styret vedtok i 1992 å kjøpe 12 nye dieselokomotiver fra Krupp Mak i Tyskland som erstatning for mer enn 40 år gamle lokomotiver. Leveringsavtalen gir en betydelig sysselsetting ved NSBs verksted Marienborg i Trondheim som får oppdrag som underleverandør til produksjonen. Verkstedet vil også kunne få oppdrag som serviceverksted for Krupps dieselelektriske motorer i Norge.

I 1991 vedtok styret en strategi for utvikling og effektivisering av NSBs verksteder, og et omfattende investeringsprogram for modernisering av verkstedene er påpegynt. Strategien har gitt gode resultater, og i 1992 oppnådde verkstedene en samlet effektivisering på 15-20 prosent i forhold til 1991.

Ved verkstedet Sundland i Drammen er nytt motorvognverksted under bygging. Verkstedet hadde gjennom året et høyt aktivitetsnivå, bl.a ved store ombyggings- og kabelutskiftingsarbeider på enkelte av NSBs motorvognsett.

Miljøarbeid og internkontroll

Etter at Styret i 1991 vedtok en miljøstrategi for NSB, er det i 1992 blitt arbeidet med miljøkartlegging. Dette arbeidet blir fullført i 1993 og vil avdekke hvilke tiltak som må gjennomføres for at NSB skal kunne fremstå som en virkelig miljøbedrift i løpet av 1990-årene.

Det systematiske arbeidet for bedring av arbeidsmiljøet har fortsatt i 1992. I samarbeid med Kreftregisteret og Fysiologisk institutt er det gjennomført en under-

søkelse for å kartlegge om arbeid ved jernbanespor gir økt risiko for visse former for kreft.

Det er gjennomført en kampanje for å redusere sykefraværet. Sykefraværet er redusert fra 7,6 prosent i 1991 til 6,8 prosent i 1992.

Personalet

Ved utgangen av 1992 var det 12.537 fast tilsatte i NSB. Det er en nedgang på 342 personer fra året før. Det sluttet 559 personer i 1992. Av disse gikk 143 av med spesiell førtidspensjon.

I 1992 er NSBs personalsenter blitt videre utviklet. Personalsenteret er et tilbud om omskolering og videreutdanning til ansatte som arbeider innen virksomhetsområder der det er overtallighet. Ved årsskiftet var 170 personer tilknyttet personalsenteret.
Styret ser på personalsentret som et svært positivt tiltak for å gjennomføre omstillingsarbeidet i NSB.

Styrets møter

På grunn av arbeidet med *Ny kurs for jernbanen* har styret hatt flere møter enn normalt i 1992. Det er avholdt 17 styremøter og styret har vært på befaringer i Frankrike og Tyskland, Sverige og Danmark, Bergen og Sogn og i Trondheim. Personalets representant i styret, forbundsformann Leif Thue gikk av med pensjon 31.12.92. Fra 1.1. 1993 er fagarbeider Roar Aasen oppnevnt som nytt styremedlem.

Utsiktene framover

Styret har i 1992 fulgt den internasjonale utviklingen nøye. I Europa satses det formidable beløp på investeringer i jernbanene. Målet er et jernbanenett som har stor kapasitet og tåler vesentlig høyere hastigheter.

Styrets forslag til Norsk jernbaneplan for perioden 1994-97 legger opp til en strategisk satsing som gjør det mulig for Norge å ta del i den internasjonale utviklingen. På grunn av et stort, oppdemmet fornyelsesbehov i NSB er det viktig at denne satsingen starter nå. NSB vil bli i stand til å utvikle stadig mer rasjonelle og gode transporttilbud og kan gjennomføre de produktivitetsforbedringer som er nødvendige for å hevde seg i den stadig hardere konkurransen mellom transportmidlene.

I Europa åpnes det etterhvert også for delvis konkurranse på sporet. Det er viktig at NSB posisjonerer seg for å møte en slik utfordring. Arbeidet med å utvikle en

Styret fra venstre: Administrerende direktør Kristian Rambjør, Ingrid Stange, Styrets formann Arne Rettedal ,Arne Nilsen, Ove Dalsheim, Roar Aasen og Thore Westermoen

internasjonaliseringsstrategi er kommet godt i gang i bedriften.

For å lykkes i fremtiden må NSB samarbeide nært med næringsliv og befolkning om tiltak for å øke oppslutningen om jernbanen. Styret noterer med tilfredshet at det i løpet av 1992 er etablert flere samarbeidsfora som arbeider for jernbaneutbygging, og at NSB har utviklet et godt forhold til disse. Et eksempel er Jernbaneforum Sør som består av representanter for kystfylkene fra Rogaland til Vestfold og det nystiftete Jernbaneforum Nye Bergensbanen. Det har i 1992 vært avholdt flere møter med Jernbaneforum Sør, som på tverrpolitisk basis har blitt et viktig interesseorgan for utbygging av Sørlands- og Vestfoldbanen.

Gjennom 1992 er grunnlaget for et mer konkurransekraftig NSB blitt ytterligere styrket. Styret ønsker å takke medarbeiderne på alle plan i NSB for den innsats som er nedlagt.

Oslo, 30.03.93

Arne Rettedal
styrets formann

Thore Westermoen

Ove Dalsheim

Arne Nilsen

Ingrid Stange

Roar Aasen

Kristian Rambjør
adm. dir.

Organisasjonen

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

Tre divisjoner ivaretar teknologi- og infrastrukturfunksjoner. Det er Eiendomsdivisjonen, Servicedivisjonen og Banedivisjonen.

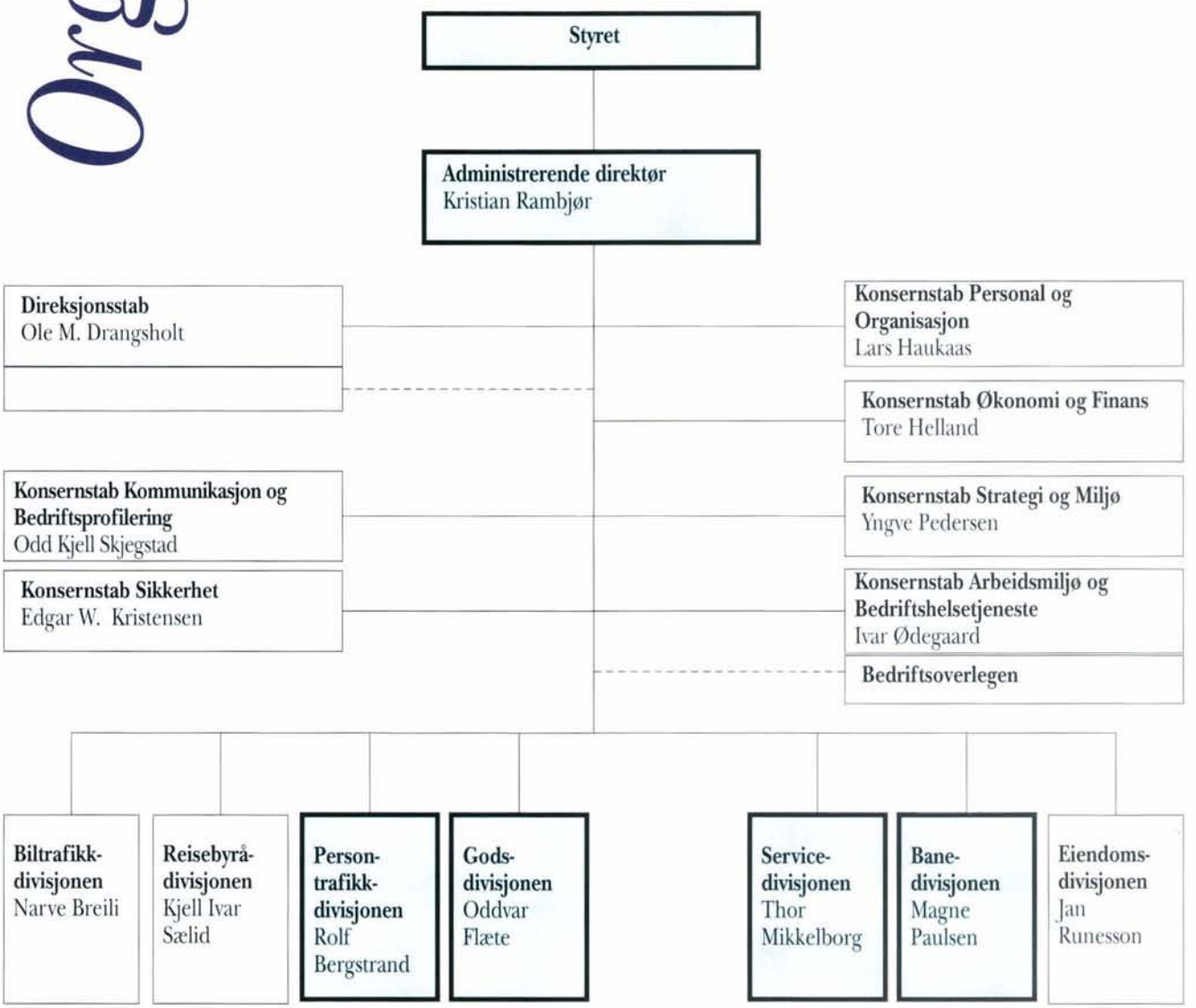
NSBs kjernedivisjoner er Persontrafikk, Gods, Bane og Service.

Det er seks konsernstaber direkte underlagt administrende direktør. I 1992 ble det foretatt en gjennomgang av konsernstabenes oppgaver og størrelse. Hensikten med gjennomgangen var å definere konsernstabenes oppgaver nærmere og foreta en riktig dimensjonering utfra arbeidsomfang og krav til kompetanse. Målet er å redusere divisjonenes bidrag til konsernfunksjoner med 40 prosent i løpet av to år. Resultatet av første fase er en reduksjon i konsernbidrag på 14 prosent.

Styret

Styret for Norges Statsbaner er et kollegialt styre med besluttende myndighet. Styret har 6 medlemmer, alle oppnevnt av Kongen. To av medlemmene er valgt av og blant NSBs personale. Styret oppnevnes for perioder på fire år. Funksjonstiden for dette styret er 1990-93.

Personalets representant, forbundsformann Leif Thue, gikk av med pensjon i desember 1992. Som nytt styremedlem er oppnevnt fagarbeider Roar Aasen, Drammen.



På styremøtet 31. august 1992 sluttbehandlet NSB-styret dokumentet *Ny kurs for jernbanen*. Her la styret fram sitt forslag til investeringsprogram for perioden 1994 - 1997 som grunnlag for Samferdselsdepartementets og regjeringens arbeid med stortingsmeldingen om Norsk jernbaneplan for samme periode.

Etter avtale med departementet kunne *Ny kurs for jernbanen* presenteres som et offentlig dokument 21. september.

Jernbanens renesanse

Bakgrunnen for *Ny kurs for jernbanen* er både nasjonal og internasjonal. På europeisk nivå er jernbanens renessanse allerede godt i gang. Dersom Norge skal kunne ta del i den omlegging til jernbanetransport som tvinger seg fram av økonomiske, kapasitetsmessige og miljøpolitiske årsaker, må det satses i 90-årene. Hvis ikke, vil NSB være ute av markedet i løpet av få år. Det handikap for næringslivet som transportavstanden til de europeiske markeder utgjør, vil i så fall øke i betydning og svekke norsk konkurransekraft uavhengig av Norges veg og valg mot EØS og EF.

Sterk satsing nødvendig

På den hjemlige arena er behovet for en sterk satsing begrunnet bl.a. i et stort, oppdemmet fornyelsesbehov som utfordrer rimelige krav til kvaliteter som punktlighet og service. Det er et påtrengende behov for økt kapasitet, spesielt i østlandsområdet, og en kombinasjon av flere spor og økt hastighet her vil gi effekter over hele jernbanenettet. En slik satsing vil øke NSBs konkurransekraft i markedet og dempe veksten i biltrafikk og miljøulemper.

Ny kurs for jernbanen skal omskape NSB til en organisasjon med vesentlig lavere kostnader og høyere kvalitet. Den foreslåtte satsing i områder med stort trafikkgrunnlag vil også være en viktig forutsetning for å styrke distriktene og gi vekst i områder med mindre trafikkgrunnlag.

Investeringsbehov

Med utgangspunkt i disse vurderingene foreslår styret følgende investeringer i jernbaneplanperioden 1994-97:

Kjørevegen:
- Investeringer i nyanlegg:
5,2 milliarder kroner
- Investeringer i eksisterende kjøreveg:
2,4 milliarder kroner

Trafikkselskapet:
- Investeringer i rullende materiell:
3,9 milliarder kroner
- Andre investeringer:
1,8 milliarder kroner

Dette innebærer investeringer på i alt 13,3, milliarder kroner. Den tilsvarende rammen for jernbaneplanperioden 1990 - 93 var 4,5 milliarder kroner eksklusive sysselsettingstiltak.

De største investeringene til kjøreveg i første planperiode er foreslått til Østfoldbanen og Vestfoldbanen.

Baneutbygging

Østfoldbanen er på bakgrunn av sin status som hovedforbindelse mot kontinentet ført opp som den høyest prioriterte av NSB. Den pågående utbygging av et høyhastighets dobbeltspor mellom Ski og Moss vil være ført frem til Sandbukta ved Moss i 1995. NSB har i tillegg fremmet "Høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø (Gøteborg)" som inkluderer Ski - Moss i en utbygging langs nåværende trasé mellom østfoldbyene for en hastighetsstandard på 200 km/t. Stortinget vil behandle prosjektet i tilknytning til Norsk jernbaneplan 1994 - 1997.

Vestfoldbanen er foreslått modernisert med parsellvis utbygging av dobbeltsporstrekninger i krysningsbelter. Hastighetsstandard er 160 - 200 km/t, og dobbeltsporstrekningene vil kunne inngå i et sammenhengende dobbeltspor på hele Vestfoldbanen. En ny sammenknytting med **Sørlandsbanen** er foreslått utredet.

En jernbaneutredning på fylkesdelplannivå om **Ringeriksbanen** - en ny og radikalt forkortet Bergensbane på strekningen Oslo - Hønefoss skal behandles av Stortinget i forbindelse med Norsk jernbaneplan 1994 - 1997.

En utredning av kapasitetsbehovet i "Vestkorridoren" på strekningen Skøyen - Asker gjennomføres parallelt for bane og veg med sikte på en optimal samferdselsløsning i området. Samtidig har NSB februar 1993 meldt utbyggingsprosjektet "Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker" etter Plan- og bygningsloven.

Fornyelsesbehovene for øvrig er slik fordelt at forslagene i *Ny kurs for jernbanen*

framstår som en balansert satsing på distrikter og sentrum.

Omfattende effektivisering av NSB

En omfattende modernisering av jernbanen i Norge må også omfatte en gjennomgripende kostnadseffektivisering av driften.Investeringsløftet er en viktig forutsetning for at denne omstillingen kan gjennomføres.

NSB vil forsere den effektiviserings-prosess som er startet. Produktiviteten skal økes med 30 - 40 prosent fra dagens nivå til 1997. Fornyelsen av produksjonsapparatet – ikke minst materiellparken – skal bidra til dette.

Gardermobanen

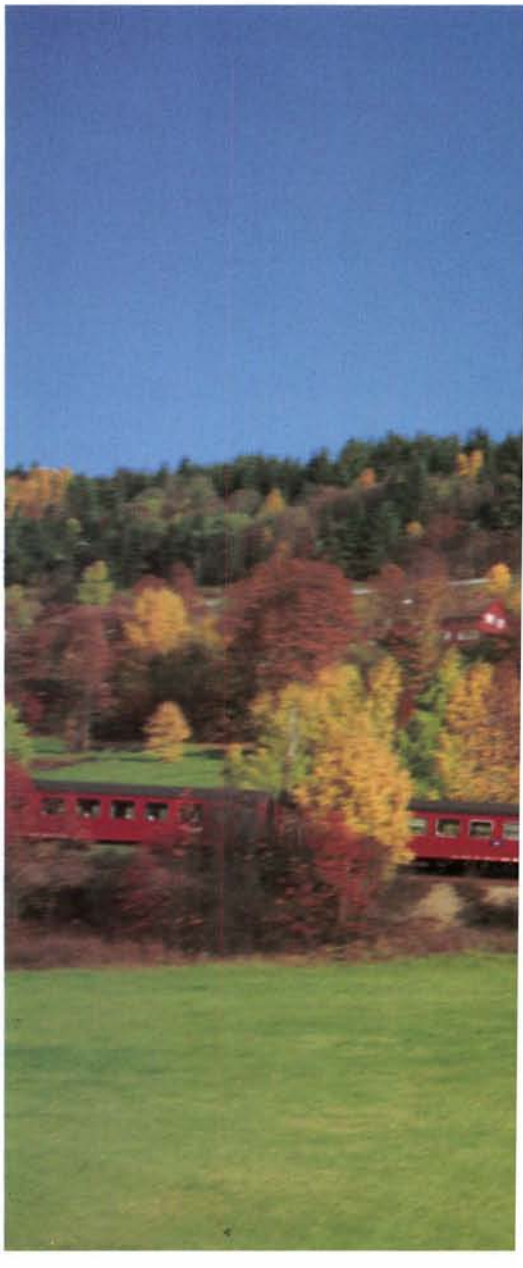
Spørsmålet om utvidelse av sporkapasiteten fra Oslo og nordover var av NSB behandlet som del av og i tilknytning til hovedflyplass for Oslo-området. Med stortingsvedtaket av 8. oktober 1992 falt brikkene på plass for NSB på strekningen Oslo - Eidsvoll.

Stortinget vedtok Gardermobanen som en integrert del av Hovedflyplass-saken og sluttet seg til NSB-styrets forslag om en jernbane via Lillestrøm. Traséen er på det nærmeste endelig fastlagt, og byggingen vil skje i to etapper. Strekningen Oslo - Gardermoen skal stå ferdig samtidig med flyplassen i 1998/99, og strekningen Gardermoen - Eidsvoll vil deretter bli bygget kontinuerlig videre med planlagt fullføring i år 2002.

Stortinget vedtok at utbyggingen skal skje i regi av et eget aksjeselskap 100 prosent eiet av NSB. Dette selskapet - NSB Gardermobanen A/S - ble stiftet i 1992 med NSBs administrerende direktør Kristian Rambjør som styreformann. Selskapet er under oppbygging vinteren/våren 1993 og har utarbeiding av detalj- og reguleringsplaner for Gardermobanen som viktigste eksterne oppgave i 1993. Som administrerende direktør er tilsatt OL-direktør Osmund Ueland, og inntil han tiltrer stillingen i mars 1994, er konserndirektør Yngve Pedersen i NSB konstituert i stillingen.

Det har i 1992 vært arbeidet videre med å gjøre det ytre miljø til et satsingsområde for NSB. NSB har i tilknytning til dette også arbeidet med å innføre internkontroll.

Arbeidet med å kartlegge NSBs miljøproblemer har vært sentralt. For å dyktiggjøre NSB til kartleggingsarbeidet er det utarbeidet en egen miljøhåndbok med tilhørende kartleggingsmateriell.



Grunnforurensninger

Det er særlig arbeidet med å kartlegge mulige forurensninger ved tankanlegg for drivstoff (diesel) og fyringsolje knyttet til dagens og tidligere tiders drift. Men kartleggingen har også omfattet andre områder som kan representere en fare for grunnforurensninger, slik som gamle avfallsfyllinger, visse typer lagertomter m.m.

Det arbeides med å utvikle sentrale retningslinjer for inspeksjon og vedlikehold av slike anlegg for å hindre spill og lekkasjer fra drift og bruk av anleggene.

NSB har etterkommet påleggene fra Statens forurensningstilsyn om kartlegging av forurensningen rundt de tidligere impregneringsverkene på Råde og Lillestrøm. Kartleggingen har vist at grunnen i betydelig grad er forurenset med kreosot, og grunnområdene rundt tidligere tiders kreosotimpregneringsverk representerer et meget stort forurensningsproblem. NSB har derfor startet et arbeid for å kartlegge mulige forurensninger også på områdene til de andre impregneringsverkene som har vært i NSBs eie.

Nedbryting av kreosot

NSB har initiert prosjekter for å finne frem til måter å rense grunn som er forurenset med kreosot. Flere av prosjektene er samarbeidsprosjekter med andre, slike som Statens forurensningstilsyn, Televerket, norske impregneringsverk, energiverkene og norske forskningsmiljøer.

Et annet prosjekt ser i laboratorieskala på naturlige biologiske prosesser for nedbrytning av kreosot og hvordan disse prosessene evt. kan påvirkes ved næringstilsetting osv. Dette gjøres for å se i hvilken grad kreosot brytes ned i naturen.

Et prosjekt har vært gjennomført i samarbeid med bl.a. det amerikanske forurensningstilsynet, Environmental Protection Agency (EPA), hvor man har undersøkt om det finnes naturlige forekommende bakterier i grunnen ved NSBs tidligere impregneringsverk som kan brukes i en biologisk nedbrytingsprosess som er utviklet i USA.

Det er også tatt initiativ i samarbeid med Statens forurensningstilsyn og et norsk firma, Aquateam, til å prøve å utvikle en norsk prosess for biologisk nedbrytning av kreosot i forurenset jord. Et pilotanlegg er etablert på Lillestrøm. Der kombineres tradisjonell gruveteknologi (flotasjon) med moderne bioteknologi for å behandle de forurensede massene på en mest mulig effektiv måte.

Miljøvennlig drift i framtiden

Arbeidet med å kartlegge NSBs miljø-

problemer har i stor grad dreiet seg om gamle synder, men det er også gjennomført kartleggingsprosjekter for å kunne finne frem til ny teknologi og nye prosesser som gir mer miljøvennlig drift.

Innen rammen av samarbeidsavtalen med Norges Naturvernforbund har det særlig vært arbeidet med miljøkartlegging. I kartleggingen har det i stor grad vært fokusert på energiforhold. Det har vært sett på energiforbruk for ulike typer transportmidler.

Støy

Støy er et betydelig problem enkelte steder i tilknytning til jernbanedrift. Det gjelder ved fremføring av tog, men enkelte steder også i tilknytning til terminaldrift. Det er arbeidet videre med å finne frem til støyreduserende tiltak, særlig i tilknytning til terminaldrift. Et lovende prosjekt er den utprøving av lave støyskjermer som er startet opp. Videre har NSB begynt med kartlegging av jernbanestøy på de mest trafikkerte strekningene.

Internkontroll

NSB har startet arbeidet med å innføre internkontroll. Det er utarbeidet en sentral internkontrollhåndbok som utgjør en del av NSBs internkontrollsystem. Håndboken gir samtidig det nødvendige grunnlag for videre arbeid med internkontroll i divisjonene.

Med NSB til OL 94

Norges Statsbaner (NSB) har status som offisiell leverandør av tog-, buss- og reisebyråtjenester til Lillehammer Olympiske Organisasjonskomité (LOOC) - organisasjonen rundt de 17. olympiske vinterleker på Lillehammer i 1994.

NSB Biltrafikk skal stille 100 Volvo busser og 150 sjåfører til disposisjon for LOOC i et opplegg sammen med OL-sponsoren Volvo. NSB skal gjennom dette stå for all transport av pressefolk mellom hovedstaden og OL-området, og innen OL-området.

NSB Reisebyrå skal utvikle og markedsføre reisebyråtjenester for LOOC. I denne forbindelse har de inngått en avtale som agent for Trollpark i Norge og Storbritania. Trollpark står for formidling av overnatting i OL-området, og NSB Reisebyrå vil dermed kunne tilby hele dette spekteret til sine kunder. NSB Reisebyrå utarbeider også pakketurer til andre deler av Norge i forbindelse med OL. Dette tilbudet retter seg spesielt inn mot utenlandske turister.

NSB Gods står for en stor del av transportene til Lillehammer i forbindelse med OL-utbyggingen. De vil også under OL spille en viktig rolle i transporten av varer til og fra Lillehammer. I den forbindelse vil det bli etablert et stort transitlager og omlastingsterminal på Hovemoen ved Lillehammer.

Det er likevel innen persontrafikk på jernbane, at NSB vil komme sterkest inn i forhold til OL på Lillehammer. NSBs OL-forberedelser omfatter oppgradering av kjøreveg med stasjoner; togmateriell med nødvendig serviceopplegg og selve reiseproduktet. Det siste omfatter nærmere 200 000 mennesker, eller om lag 20 prosent av transportarbeidet under OL-perioden og hele en tredel av trafikken mellom Oslo-området og OL-området.

Den største utfordring noensinne Antall besøkende som vil komme til Lillehammer med tog hver dag, vil variere mellom 12 000 og 20 000 mennesker. Både frem- og tilbakereisen vil foregå nokså konsentrert i tid. I de tetteste trafikkperiodene vil det derfor måtte gå tog hvert 10. minutt fra Oslo Sentralstasjon og nordover om morgenen/formiddagen, og tilsvarende fra Lillehammer om ettermiddagen/kvelden. Trafikken nordfra til Lillehammer og Hamar og trafikken til og fra OL-byen Gjøvik vil komme i tillegg.

Når det gjelder planleggingen av den totale transporten til OL, er det lagt til grunn at maksimal togkapasitet skal fylles opp først, og OL-trafikken er den største transportoppgave som NSB noengang har stått overfor. For NSBs ordinære togtilbud vil også bli opprettholdt både gjennom OL-området og ellers på landsbasis i den perioden OL varer.

Organisasjon

I tillegg til leverandøravtalen mellom NSB og LOOC samarbeides det med OL-arrangørene på en rekke måter, først og fremst gjennom LOOCs transportutvalg med undergrupper.

I NSB er det opprettet en egen prosjektorganisasjon for planlegging av OL-oppgavene. Den bygger på basisorganisasjonen, og skal samordne arbeidet med OL i divisjonene. Divisjonene har egne delprosjekter, og disse ivaretar de ulike aspekter av planleggingen. Det er feks prosjektgrupper for driftsopplegg, service, informasjon, beredskap, markedsføring og opplevelser på reisen. Det er likevel de vanlige, operative divisjoner som vil stå ansvarlige for sin bit av gjennomføringen.

Et miljøvennlig OL

"Et miljøvennlig OL" er et ideal som skal prege lekene på Lillehammer. NSBs viktigste bidrag til dette er å bringe så mange av tilskuerne som mulig til og fra Lillehammer i elektrisk drevne, miljøvennlige tog. Men også gjennom opprydding på NSBs områder og på andre måter vil NSB bidra til å sette et godt miljøstempel på lekene. I den forbindelse er det satt igang en egen miljøstafett, som skal bidra til at alle stasjoner og avdelinger på strekningen Oslo - Lillehammer foretar en opprydding av sitt nærområde.

Jernbanestrekningen

Jernbanestrekningen mellom Oslo S og Lillehammer er 185 kilometer lang. Til den nordligste OL-arenaen på Kvitfjell er det ytterligere 50 kilometer. Av dette har bare de første vel 20 kilometer mellom Oslo og Lillestrøm dobbelt spor. For å kunne fremføre så mange tog som OL-trafikken krever, er det nødvendig å bygge nye kryssingsspor slik at tog kan passere hverandre. Slik utvidelse av kryssingsmulighetene blir etablert ved Leirsund, Sand, Ørbekk og Bergsvika mellom Lillestrøm og Lillehammer.

Kryssingssporet ved Sand ble ferdig i 1992; de tre andre blir ferdig høsten 1993.

Elektrotekniske anlegg

For å sikre en problemfri togavvikling har NSB også i gang arbeid med forsterking og modernisering av de tekniske anlegg på strekningen mellom Oslo og Lillehammer. Disse tiltak omfatter kontaktledningen, fjernstyringsanlegget og telekommunikasjonene. Arbeidene vil være avsluttet til november 1993.

Terminaler

Stasjoner må også utvides og moderniseres for å kunne ta imot så mange tilskuere på en gang. Foruten OL-"hovedstaden" Lillehammer vil OL-byen Gjøvik få forbedret sin jernbaneterminal. Det samme er tilfellet på Hamar. I tilknytning til de alpine arenaene og arenaen for bob og aking blir det anlagt helt nye, men enkle terminaler nord for Lillehammer ved Hafjell og ved Kvitfjell. Kvitfjell-terminalen er ferdig, mens Hafjell bygges i 1993.

I Lillehammer blir den gamle stasjonen fullstendig modernisert og utvidet til å bli en moderne skyss-stasjon med overgang til buss og drosje. Med bl.a. helt nytt informasjonsanlegg vil Lillehammer ha Norges mest moderne jernbanestasjon i 1994. Det aller meste av arbeidene ved Lillehammer stasjon ble ferdige i 1992, men trafikk- og parkeringsarealene blir først ferdige på sommeren 1993. Tilskuere til langrenns- og skiskytingsøvelsene ved Lillehammer skal bruke terminalen på Hovemoen for omstigning til busstransport fram til arenaene. Denne står ferdig, og ble benyttet til det første testarrangementet i mars 1993.

Togene

Togopplegget fra Oslo området baserer seg på kjøring av 14-17 ekstratog på vanlige OL-dager og 20 på toppdager. I tillegg blir det 2 OL tog fra Trondheim og tog fra Oslo til Gjøvik hver dag. Det vil også være togforbindelse med OL tog til og fra Skien. De ordinære togene vil stort sett bli kjørt som normalt.

Selv om NSB har under bestilling flere moderne motorvognsett som er egnet for OL-trafikk, vil en ikke ha tilstrekkelig kapasitet til hele opplegget med NSBs eget materiell. Kapasitet tilsvarende 3200 sitteplasser vil bli innleid fra de svenske statsbaner. Dette vil bli benyttet til å frigjøre annet norsk materiell til OL-trafikk.

Investeringer og etterbruk

Hele 97 % av NSBs OL-investeringer har varig etterbruksverdi. Det aller meste av investeringene til NSBs OL-trafikk er sikret varig etterbruksverdi gjennom å være elementer i et moderne og miljøvennlig transportsystem gjennom et av Norges tettest befolkede områder. De eneste postene som er kun OL-relaterte, er byggingen av et midlertidig sporanlegg for hensetting av vognmateriell på Lillehammer, betaling for leie av utenlandsk togmateriell og midlertidige forsterkinger av strømsystemet for å tåle spissbelastningen.

Sum for investeringer ut over normal ramme i perioden 1990 - 1993 beløper seg til snaut 300 mill. kroner. Av dette går 167 millioner til kjørevegen. Til togmateriell har NSB fått økt rammen med 120 mill. kroner og ellers fått økt sin bestillingsfullmakt for å delvis å fange opp behovet for OL-tog. Det siste fører imidlertid ikke til annet enn endringer av prioritetene mellom ulike behov for togmateriell innen det ordinære fornyelsesprogrammet.

For NSB er OL en mulighet til å vise nye og gamle kunder, at vi er en bedrift som satser offensivt og ikke står fast på gamle spor.

Regnskapsprinsipper

Økonomisk styringssystem

Fra 1.1.1990 ble det innført et nytt overordnet økonomisk styringssystem som innebærer at NSB regnskapsmessig er delt i en trafikkdel og en kjørevegsdel. Trafikkselskapet utgjør den forretningsmessige delen av NSB fordelt på henholdsvis Jernbanedriften og annen aktivitet. Jernbanedriften omfatter Gods-, Persontrafikk-, Service-, Eiendomsdivisjonen samt Konsernfunksjoner. I tillegg inngår Reisebyrå- og Biltrafikkdivisjonen i Trafikkselskapet. Disse to divisjonene har imidlertid en noe friere stilling med egne rammebetingelser. Bl.a. kan Biltrafikkdivisjonen finansiere sine investeringer utenom statsbudsjettet.

Materielldivisjonen har fra 1992 endret navn til Servicedivisjonen og overtatt deler av aktiviteter som tidligere har blitt utført av andre divisjoner. Kjørevegen omfatter NSB's infrastruktur og består av aktiviteter knyttet til faste anlegg, skinner og ledningsnett som er nødvendig for å sikre en effektiv jernbanetransport. Trafikkselskapet er underlagt krav til bedriftsøkonomisk lønnsomhet og rapportering. Kjørevegen ivaretar også samfunnsøkonomiske hensyn og rapporterer tilsvarende vegetaten. Dette innebærer blant annet at alle investeringer kostnadsføres løpende. Fra 1994 vil det for kjørevegen bli etablert en egen balanse som skal sikre en aktiv styring av ressursene.

Generelt om NSB's regnskapsprinsipp

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

Med bakgrunn i Stortingsproposisjon nr. 21 (1991-92) aktiveres ikke investeringer i kjørevegen. Dermed belastes den heller ikke med renter og avskrivninger. Kjørevegens aktivitet finansieres gjennom årlig bevilgning over Statsbudsjettet. Ubenyttede midler overføres til neste regnskapsår, og nettoresultat vil derfor balansere. Bevilgning til kjørevegen er i regnskapet klassifisert som driftsinntekter.

Det vises forøvrig til nærmere omtale i de etterfølgende noter.

Presentasjon av regnskapet

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

Note 2 til 16 gjelder Trafikkselskapet, mens note 17 til 20 relaterer seg til Kjørevegen. Kontantstrømsanalysen er kun satt opp for Trafikkselskapet.

Driftsinntekter

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

Varebeholdninger

Beholdning av innkjøpte råvarer og hjelpestoffer er ført opp i balansen til anskaffelseskost. Egenproduserte varer er ført opp til tilvirkningskost. Reservedeler som kjøpes inn sammen med rullende materiell er aktivert sammen med driftsmidlet og avskrives over forventet levetid.

Det er foretatt nødvendige avsetninger for ukurans.

Aksjer

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

Valuta

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

Offentlige tilskudd og kjøp av tjenester

NSB mottar ihht. styringsmodellen et tilskudd til inndekning av felleskostnader i trafikkdelen. Staten kjøper også tjenester fra Persontrafikkdivisjonen for opprettholdelse av bedriftsøkonomiske ulønnsomme jernbanetilbud. Biltrafikkdivisjonen kommer inn under det ordinære fylkeskommunale tilskuddssystemet.

Offentlige tillskudd og kjøp av tjenester rapporteres som driftsinntekter.

I forbindelse med at lån fra staten knyttet til investeringer før 01.01.84 fra og med 1992 har blitt rentebærende, har NSB mottatt tilskudd til dekning av disse rentene. Beløpet er regnskapsmessig ført som en reduksjon av andre finanskostnader, vist særskilt i note 5.

Varige Driftsmidler,

Varige driftsmidler vurderes til historisk kost etter fradrag for lineære avskrivninger.

Resultatregnskap 1.1-31.12

Inntekter	Note	1992	Mill.kr. 1991
TRAFIKKSELSKAPET			
Salgsinntekter	1	**3719**	3426
Offentlige kjøp av tjenester	1	**405**	373
Offentlige tilskudd	1	**750**	561
Andre inntekter	2	**379**	340
Sum driftsinntekter		**5.253**	4.700
Kostnader			
Personalkostnader	3	**2671**	2574
Kjøp av varer og tjenester m.m.	4	**1728**	1918
Ordinære avskrivninger	9	**385**	340
Sum driftskostnader		**4.784**	4,832
Driftsresultat	1	**469**	(132)
Finansinntekter		**67**	37
Finanskostnader	5	**277**	223
Netto finanskostnader		**210**	186
Årsresultat		**259**	(318)
KJØREVEGEN			
Bevilget over statsbudsjettet	17	**2545**	1966
Andre driftsinntekter	18	**223**	234
Sum driftsinntekter		**2.768**	2,200
Driftskostnader	19, 20	**2.545**	1966
Tilbakeført statskassen		**223**	234
Årsresultat Kjørevegen		**0**	0
Årsresultat NSB	16	**259**	(318)
Disponering av årets resultat			
Til investering av OL-materiell		**0**	20
Til finansiering av Finsetunnel		**0**	30
Til dekking av tidligere underskudd		**209**	0
Fra/til reguleringsfond		**50**	(368)
SUM		**259**	(318)

Balanse 31.12

Eiendeler	Note	1992	Mill.kr. 1991
Betalingsmidler (herav kjøreveg 216)		**281**	175
Kundefordringer (herav kjøreveg 8)	6	**295**	243
Andre fordringer (herav kjøreveg 20)		**84**	51
Varebeholdning (herav kjøreveg 4)	7	**142**	109
Sum omløpsmidler		**802**	578
Aksjer og obligasjoner	8	**33**	28
Varige driftsmidler	9, 10	**4036**	3646
Sum anleggsmidler		**4.069**	3.674
Sum eiendeler		**4.871**	4.252

Gjeld og egenkapital			
Driftskreditt fra Staten	11	**0**	28
Leverandørgjeld (herav kjøreveg 204)		**529**	355
Skattetrekk, folketrygd, mva (herav kjøreveg 44)		**191**	212
1. års avdrag langsiktig gjeld	11	**411**	362
Annen kortsiktig gjeld		**144**	199
Sum kortsiktig gjeld		**1.275**	1.156
Statens kapital, ikke rentebærende	11	**0**	1651
Langsiktig lån fra staten	11	**3365**	1502
Annen langsiktig gjeld	11	**138**	109
Sum langsiktig gjeld		**3.503**	3.262
Materialfond		**66**	66
Reguleringsfond		**68**	18
Udekket underskudd		**(41)**	(250)
Sum egenkapital	12	**93**	(166)
Sum gjeld og egenkapital		**4.871**	4.25

Oslo, 31. 12. 92 / 30. 03. 93

Arne Rettedal
styrets formann

Thore Westermoen

Ove Dalsheim

Arne Nilsen

Ingrid Stange

Roar Aasen

Kristian Rambjør
adm. dir.

Kontantstrømanalyse

TRAFIKKSELSKAPET

	1992	1991
Likvider tilført/brukt på virksomheten		
Tilført fra årets virksomhet	**526**	(44)
Endring i varebeholdninger, Kundefordringer og leverandørgjeld	**(16)**	452
Endringer i andre tidsavgrensningsposter	**(153)**	93
Netto likviditetsendring fra virksomheten	**357**	501
Likvider tilført/brukt på investeringer		
Investeringer i varige driftsmidler	**(810)**	(684)
Andre investeringer	**45**	0
Salg av varige driftsmidler	**101**	67
Netto likviditetsendring fra investeringer	**(664)**	(617)
Likvider tilført/brukt på finansiering		
Opptak av lån (kortsiktig og langsiktig)	**322**	343
Nedbetaling av lån	**(110)**	**(205)**
Netto likviditetsendring fra finansiering	**212**	138
Netto endring i likvider gjennom året	**(95)**	22
Likviditetsbeholdning 01.01	**160**	138
Likviditetsbeholdning 31.12	**65**	160

1) Fremkommer som følger:

	1992	1991
Årsresultat	259	(318)
Gevinst ved salg av eiendommer og aksjer	(118)	(66)
Ordinære avskrivinger	385	340
Tilført fra årets virksomhet	526	(44)

Note 1. Fordeling av driftsresultat på virksomhetsområder

	Person-trafikk	Gods-trafikk	Service-divisjonen	Eiendom	Konsern-funksjoner[2]	Reise-byrå	Bil-trafikk	Eliminer-ing	Sum
Eksterne drifts-inntekter [1]	1.628	1.429	256	223	71	140	351		4.098
Offentlige tilskudd	345	73	47		285				750
Offentlige kjøp av tjenester	318						87		405
Interne drifts-inntekter	94	51	1.613	201	47	9	35	(2.050)	
Sum Drifts-inntekter	**2.385**	**1.553**	**1.916**	**424**	**403**	**149**	**473**	**(2.050)**	**5.253**
Driftskost-nadereskl. av-skrivinger [2]	2.083	1.548	1.936	196	139	148	399	(2.050)	4.399
Driftsresultat før avskrivinger	302	5	(20)	228	264	1	74		854
Avskrivinger	169	65	37	51	8	2	53		385
Driftsresultat	**133**	**(60)**	**(57)**	**177**	**256**	**(1)**	**21**		**469**

1) Inkl.salg til kjørevegen

2) Merkostnader for Persontrafikk ved endring av merverdiavgiftsberegning kr. 13,3 mill er regnskapsført under konsernfunksjoner..

Note 2. Andre inntekter

	1992	1991
Gevinst ved salg av eiendommer og aksjer	**118**	67
Andre driftsinntekter	**102**	166
Leieinntekter	**159**	107
Andre inntekter	**379**	340

Note 3. Personalkostnader og antall årsverk pr. divisjon

	Personalkostnader		Gj.snittlig årsverk pr.divisjon 31.12	
	1992	1991	**1992**	1991
Persontrafikk[1]	**676**	1439	**2.622**	5.479
Godstrafikk	**356**	372	**1.432**	1.565
Service[1]	**1170**	321	**4.342**	1.534
Eiendom	**51**	46	**210**	200
Konsernfunksjoner	**87**	70	**259**	265
Reisebyrå	**85**	79	**354**	372
Biltrafikk	**246**	247	**1.063**	1.095
Sum	**2.670**	2.574	**10.282**	10.510

1) De store endringene i antall gjennomsnittlige årsverk per divisjon for Service og Persontrafikkdivisjonen er et resultat av overføring av togdrift, fremføring og klargjøringsfunksjonene fra Persontrafikk til Servicedivisjonen i 1992

Note 4. Kjøp av varer og tjenester m.m

I regnskapet for 1991 ble det foretatt en kostnadsføring av feilaktige inntektsføringer fra tidligere år. Det ble også avsatt for kostnader forbundet med avdekkede feil i kabelanleggene for motorvognsett av type 69. Samlet ble det avsatt kr. 250 mill. vedrørende disse postene.

Det er i 1992 bevilget midler til dekning av ovennevnte kostnader og avsetningene er derfor reversert i årets regnskap under kjøp av varer og tjenester. Samtidig er det foretatt en avsetning for å dekke gjenværende kostnader til reparasjon av motorvognsettene.

Ovennevnte kan spesifiseres som følger:

Tilbakeført avsetning for feilaktig inntektsføring i tidligere år	110
Tilbakeført avsetning for reparasjon av motorvognsett	140
Avsetning for gjenværende reparasjonskostnader vedrørende motorvognsett	(42)
Netto tilbakeført under kjøp av varer og tjenester	208

Note 5. Finansposter

	1992	1991
Rentekostnader lån fra Staten	**404**	213
Tilskudd til dekning av rentekostnader på lån før 1.1.84	**(173)**	0
Andre finanskostnader	**46**	10
Sum finanskostnader	**277**	223

Generelt: Finansinntekter og kostnader vedrørende driftskreditt mot statskassen er i årets regnskap bruttoført, mens det i 1991 ble gjennomført nettoføring.

Note 6. Kundefordringer

Avsetning til tap på kundefordringer utgjør ved utgangen av 1992 kr. 12,6 mill. (1991 kr. 3,1 mill.).

Note 7. Varebeholding

	1992	1991
Beholdning av innkjøpte reservedeler	**185**	147
Varer i arbeid	**3**	12
Nedskriving for ukurans	**(50)**	(50)
Varebeholdning	**138**	109

Note 8. Aksjer i andre selskaper

Selskapets navn	Selskapets aksjekapital (mill.)	Antall aksjer i vårt eie	Bokført verdi pr.31.12.92	Eier andel i %
Narvesen A/S	100,0	164	9	41
Transportinvest A/S	32,4	12	6	7,4
Aust Agder Trafikkselskap A/S	5,0	475710	7	47,1
Jernbanepersonalets ferie og rekreasjon A/S	3,3	1470	2	49,0
Andre aksjer og obligasjoner	–	–	9	–
Sum	–	–	33	–

Note 9. Varige driftsmidler

	Kontorutstyr, maskiner	kjøretøy	Person vogner	Gods vogner	Trekkraft	Bygninger	Total
Kostpris							
Kostpris 01.01.92		965	2.283	894	571	1.818	6.531
Tilgang i året		156	314	15	148	177	810
Avgang i året		18	0	0	0	41	59
Kostpris 31.12.92		1.103	2.597	909	719	1.954	7.282
Av og nedskrivinger							
Akk.av-og ned-skrivinger 01.01.92		560	790	654	262	622	2.888
Avgang i året		18	0	0	0	9	27
Årets ordinære avskrivinger		117	153	35	29	51	385
Akkumulerte av- og nedskrivinger 31.12.92		659	943	689	291	664	3.246
Bokført verdi 31.12.92		444	1.654	220	428	1.290	4.036
Avskrivingstider		5 år	15 år	15 år	20 år	30 år	

Det er i noten foretatt en reklassifisering mellom kostpris og akkumulert nedskrivning pr. 01.01.92. Reklassifiseringen har ingen effekt på bokført verdi pr. 01.01.92.

Note 10. Investeringer og salg (salgssum)

		Kontorutstyr, maskiner	kjøretøy	Person vogner	Gods vogner	Trekkraft	Bygninger	Total
1990	Investert		169	179	4	–	116	468
	Solgt		–	–	–	–	26	26
1991	Investert		190	378	3	–	113	684
	Solgt		1	–	–	–	66	67
1992	Investert		156	314	15	148	177	810
	Solgt		1	–	–	–	100	101

Note 11. Rentebærende gjeld

Fra 1.1.92 ble NSB's investeringslån opptatt før 1.1.84 gjort rentebærende.

	1992	1991
Driftskreditt fra Staten	**0**	28
1. års avdrag langsiktig gjeld	**411**	362
Langsiktig lån fra Staten	**3.365**	1.502
Annen langsiktig gjeld	**138**	109
Sum rentebærende gjeld	**3.914**	2.001

I henhold til gjeldende regelverk nedbetales langsiktig lån til Staten i takt med avskrivninger på fysiske anleggsmidler. Gjennomsnittlig rentesats på langsiktige lån til Staten utgjør anslagsvis 11,1%, mens løpende driftskreditt belastes/godskrives med med 15%.

Note 12. Egenkapitalbevegelse

	Material fond	Regulerings fond	Udekket underskudd	Sum egenkapital
Pr. 31.12.91	66	18	(250)	(166)
Årsresultat 1992	–	50	209	259
Pr. 31.12.92	66	68	(41)	93

Beløpet ført mot tidligere års underskudd utgjør differansen mellom årets resultat i regnskapet og i kasserapporten til Samferdselsdepartementet. For nærmere omtale vises til note 16.

Note 13. Pensjonsforpliktelser

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

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

Note 14. Betingede forpliktelser

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

Note 15. Godtgjørelser

Godtgjørelse til NSB's styre og administrerende direktør er belastet regnskapet med henholdsvis kr 219.170 og kr.720.000

Note 16. Avstemming mot Statsregnskapet

Ved rapportering til Samferdselsdepartementet (kasserapporten) skal regnskapet avlegges etter nærmere fastsatte prinsipper. Følgende korreksjoner er i den forbindelse gjennomført:

	1992
Resultat i henhold til regnskapet	**259**
Andel tbf. av salgssum aksjer i Linjegods A/S	**(24)**
Reversering av tidligere avsetninger.	**(250)**
Avsetning for påløpte kostnader/delkredere/km-avgift	**23**
Avsetning til reperasjonskostnader motorvognsett	**42**
Resultat i henhold til Statsregnskapet	**50**

Note 17. Bevilgning over statsbudsjettet

	1992	1991
Bevilgning over Statsbudsjettet for regnskapsåret	**2.363**	1.941
Overført fra forrige år	**139**	164
Overført til neste år	**18**	(139)
Overskridelse tilsvarende merinntekter	**25**	0
Sum	**2.545**	1.966

Note 18. Andre driftsinntekter

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

Avgiften for 1992 er fastsatt til 2,7 øre pr. bruttotonn-kilometer.

Note 19. Spesifikasjon av sum driftskostnader

	1992	1991
Eksterne kjøp av varer og tjenester	**1.667**	1.200
Interne kjøp av varer og tjenester	**138**	77
Personalkostnader	**731**	689
Sum	**2.545**	1.966

Note 20. Spesifikasjon av sum driftskostnader på områder

	1992	1991
Nyinvesteringer	**889**	553
Løpende vedlikehold og reinvestreinger	**484**	432
Drift	**1.172**	981
Sum	**2.545**	1.966

Persontrafikkdivisjonen

Persontrafikkdivisjonens hensikt er å utvikle og markedsføre konkurransedyktige reisetjenester for fritids-, forretnings- og arbeidsreisende slik at disse får dekket sitt reise- og opplevelsesbehov.

I 1992 økte trafikkinntektene med 101 millioner kroner i forhold til året før. Driftsresultatet ble 133 millioner kroner. Årsresultatet for divisjonen utgjorde 49 millioner og er en forbedring på 20 millioner i forhold til 1991. Den positive utviklingen skyldes både bedret tilbud og service, effektivisering og høyere finansinntekter enn normalt.

Trafikkutvikling.

Persontrafikkarbeidet økte med 2,5 prosent fra året før og utgjorde i 1992 2256 millioner personkilometer.

Trafikkøkningen på InterCity-strekningene fortsatte også i 1992. Økningen var størst på strekningen Oslo-Lillehammer med 6,8 prosent. Østfoldbanen økte med 6,6 prosent og Vestfoldbanen med 2,2 prosent. Trafikkveksten på Vestfoldbanen har skutt ny fart etter introduksjonen av InterCity Ekspress.

På fjerntogene var det en trafikknedgang på 1,5 prosent sammenlignet med 1991. I 1991 var imidlertid trafikkøkningen spesielt stor i første halvår p.g.a. Golfkrisen. Den ekstraordinære økningen kom spesielt på ekspress- og nattogene. Sett i forhold til 1990 var fjerntogtrafikken i 1992 0,2 prosent høyere.

NSB og markedet

Produktutvikling, satsing på kunderettede prosjekter og markedskampanjer har i 1992 vært med på å profilere toget som et attraktivt alternativ til de øvrige transportmidlene. Innkjøring av nye ruteopplegg har gitt endel uregelmessigheter i toggangen, spesielt fordi det samtidig har pågått store anleggsarbeider på lokalstrekningene og Oslo-Lillehammer.

Veksten i personbilparken og i bensinsalget har flatet ut i 1992, mens innenlands flytrafikk hadde en økning på 7,3 prosent. Det kan tyde på at toget har tatt markeds-

andeler fra bilen, men tapt til flyet på de lengste avstandene. I 1993 vil flere tiltak bli satt i verk for å styrke konkurranseevnen til ekspress- og nattogene.

Investeringer

Til investeringer ble det i NSB Persontrafikk i 1992 brukt 307 millioner kroner. Det største prosjektet er kjøp av ni InterCity-togsett. Åtte av disse ble levert fra ABB i løpet av året og etterhvert satt i trafikk som InterCityEkspress-tog. I januar 1993 godkjente Stortinget kjøp av ytterligere tre InterCity-togsett fra ABB Strømmen for levering i begynnelsen av 1994.

Det er også levert 11 nye mellomvogner til lokaltogsettene av type 69. Alt det nye materiellet som leveres, er tilpasset funksjonshemmede.

Videre er det investert i utrustning for Automatisk Togstopp (ATS) , nytt billett- og plassreserveringssystem og modernisering av stasjoner.

Lokaltrafikk på Jærbanen

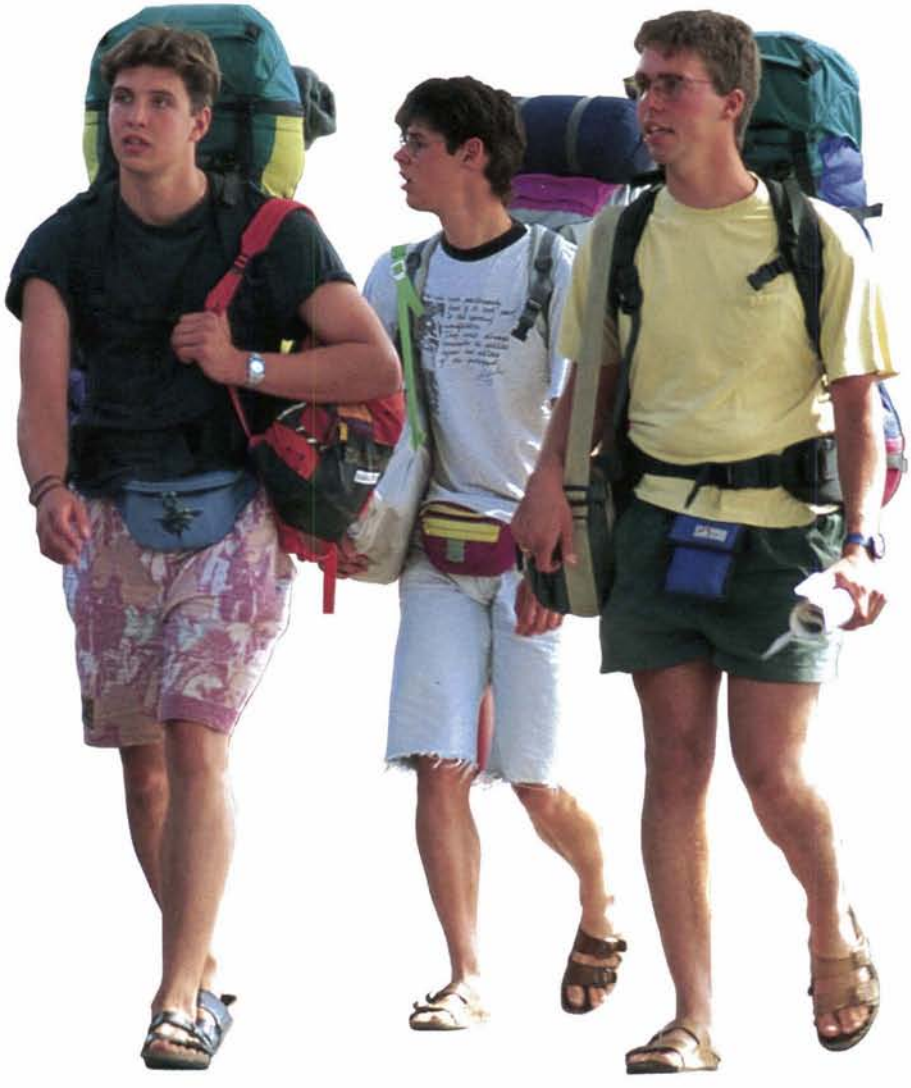
Nytt, sterkt forbedret lokaltogtilbud på Jæren basert på fire oppussede type lokaltogsett av type 69, ble startet opp 1.1.92. I tillegg til innsetting av moderne, raskere og mer komfortabelt materiell er det foretatt en kraftig oppgradering av stasjoner, plattformer, informasjon, parkeringsmuligheter, tilrettelegging for funksjonshemmede, og med korrespondanse og mating med lokale bussruter.

Opplegget på Jærbanen er også finansielt en nyskapning ved at alle kommunene på Jæren hver har forskuttert 1 mill. kroner og fylkeskommunen 4 millioner kroner, til sammen 10 millioner kroner til prosjektet. Lokaltrafikken på Jærbanen viser en økning på mer enn 100prosent allerede etter første året. Ytterligere ett moderne lokaltogsett av type 69 vil bli satt inn på denne strekningen fra 1.10. 1993.

InterCityEkspress, ICE

De nye InterCityEkspress-togene ble satt i drift 27. september på strekningen Oslo-Gøteborg. Reisetiden kom derved ned til i underkant av fire timer. 2. november ble det første av de nye togsettene satt i trafikk på Vestfoldbanen, Oslo-Skien. Her ble reisetidsforkortelsen på 27 minutter.

Det er spesielt pendlerne og forretnings- og tjenestereisende i Vestfold og



Grenlandsdistriktet som benytter seg av det nye tilbudet. Fra 4. januar 1993 ble de nye togsettene tatt i bruk i ytterligere et tog. Fra 2.11. til 4.1.1993 måtte dette toget kjøres med eldre togmatriell fordi leveransen av de nye togene var forsinket.

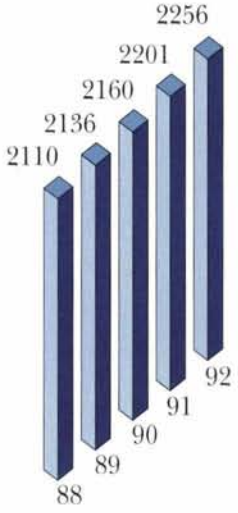
Kontor/IC-salong -delen i togene tilbyr høy personlig service og komfort. Det har vært betydelig trafikkøkning på Østfold- og Vestfoldbanen etter introduksjonen, og en god del av denne veksten kan tilskrives introduksjonen av ICE.

I januar 1993 ble det foretatt en større kundeundersøkelse på ICE-togene. Resultatene viser at kundene er svært godt fornøyd med produktet, amen at det foreløpig ikke er godt nok kjent i markedet. Markedsføringen vil bli intensivert utover i 1993.

I 1993 vil antall avganger økes med 11. Tilbudet på Vestfold- og Østfoldbanen styrkes betraktelig, og det vil bli satt inn et

nytt ICE-tog mellom Gøteborg-Oslo. To avganger Oslo-Lillehammer/Otta vil også igangsettes fra sommeren/høsten 1993. I tillegg blir det en avgang til Malmø i sommer.

Persontrafikk
(Personkilometer)



Lokaltogutredning Trøndelag

NSB gjennomførte høsten 1992 en lokaltogutredning for Trøndelag. Konklusjonene ble at det markedsmessig og økonomisk er fordelaktig å etablere et nytt, sterkt forbedret lokaltogopplegg i Trøndelagsfylkene. Togtilbudet vil bli fordoblet på strekningen Trondheim-Stjørdal og økt med 50 prosent Stjørdal-Steinkjer. Det nye opplegget vil bli satt i drift ca. 1.9. 1993.

Fra høsten 1994 vil den nye holdeplassen ved Værnes flyplass bli knyttet til tilbudet. Holdeplassen vil bli en integrert del av den nye ekspedisjonsbygningen på Værnes, og den første i sitt slag i Norden.

Flåmsbana

Flåmsbana som er kåret til en av verdens 20 mest attraktive jernbanestrekninger, hadde et nytt rekordår i 1992. For første gang passerte passasjertallet 300000.

NSB satser på å videreutvikle Flåmsbana. Sommeren 1992 sto nytt stasjonsanlegg ferdig. Det er en integrert del av den nye store terminalbygningen på kaien i Flåm. Nytt sporanlegg i Flåm med utvidet kapasitet, er under bygging og vil stå ferdig våren 1993. I løpet av 1993 økes også kapsiteten ved at krysningssporet ved Berekvam blir forlenget slik at lengre tog kan krysse hverandre på banen. Dette vil bedre situasjonen på sommeren når trafikken når sitt høydepunkt.

Kvalitet og service

Det har vært jobbet systematisk hele året med å forbedre kvalitet og service. Bl.a. har det vært satset mye på å forbedre kundeforholdene på stasjonene. Et resultat av dette arbeidet er kvalitetsgarantien for toalettforholdene på alle stasjoner. Gaarantien ble introdusert fra 1.1.93 og vil senere også bli innført på togene.

Som et annet kvalitetstiltak er det fra 10.1. 1993 en minstebemanning på minst to konduktører i alle ekspress- og nattog. Dette betyr økt bemanning i en god del tog og er gjort for å sikre en god kvalitet på servicen i togene. Som del av kvalitets- og servicesatsingen gjennomgår nå personalet servicekurs. Alle konduktørene ombord i togene vil ha vært gjennom dette opplegget innen 1.5.1993.

Kampanjer og turisttrafikk.

1992 har vært et aktivt år når det gjelder markedsføring. Det ble gjennomført en stor sommerkampanje som profilerte toget som et reisealternativ for ferie- og fritidsopplevelser i Norge. For første gang etter at det ble åpnet for TV-reklame i Norge ble det også produsert en reklamefilm fra NSB. Kampanjen ga gode resultater og har aktivt vært med på å profilere et fremtidsrettet NSB. Bl.a. er NSB kåret til årets markedsfører innen reiselivsbransjen.

Persontrafikkdivisjonen har i de siste årene satset mer og mer på å øke trafikken til og fra utlandet. Bearbeiding av markedene har ført til at stadig flere turoperatører legger togreiser inn i sine programmer. Gjennom samarbeid med utenlandske jernbaner, båtselskaper m.v. er det utviklet en rekke spesialtilbud.

Inter Rail

Inter Rail for ungdom under 26 år fortsetter som før i 1993 og omfatter hele Europa unntatt Albania og SUS. I 1992 reiste 15000 norske ungdommer på Inter Rail.

Inter Rail for voksne ble, på initiativ fra de nordiske jernbanene, introdusert som en prøveordning i 1989. Prøveordningen utløp i 1992. Flere land i Vest-Europa har sagt nei til å fortsette med ordningen, men de nordeuropeiske og østeuropeiske landene vil opprettholde ordningen.

Miljø

Som tilbyder av catering på togproduktene har Togservice satt i verk et prosjekt som tar sikte på å redusere volumet av emballasjen og da spesielt den som er til størst belastning for miljøet. NSB har i forslaget til Norsk Jernbaneplan foreslått et større moderniseringsprogram for vognparken der bl.a. lukkede toalett-systemer er et viktig miljøelement.

Flere Barnetog

I en tid med økende konkurranse blir det spesielt viktig å drive aktiv produktutvikling og fornyelse. Suksessen med barnetoget på Dovrebanen ble fra sommeren 1992 fulgt opp med nye vogner på Sørlandsbanen (Oslo-Kristiansand), Bergensbanen og Nordlandsbanen. I alt fire vogner ble ombygget og innredet på NSB's verksted Marienborg.

Allerede fra første dag var det stor etterspørsel og god kapasitetsutnyttelse. Ytterligere to barnetogsvogner vil bli satt i trafikk sommeren 1993.

TogBuss og TogBåt

TogBuss tilbudet ble betydelig utvidet fra ruteendringen 31.5.1992. Produktet har helt siden starten 1.10. 1991 vært en stor suksess. Særlig gjelder dette for strekningen Åndalsnes -Kristiansund/ Ålesund/Molde. Trafikken på Raumabanen økte i 1992 med 7,8 prosent, og mye av den positive utviklingen kan tilskrives TogBussproduktet.

Nytt av året er er også introduksjonen av TogBåten mellom Flåm og ialt ni steder i Sognefjorden, og i Trondheimsfjorden mellom Trondheim og Frøya/Hitra/Fosen.

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

Trafikkutvikling og resultat

Omsetningen ble i 1992 redusert med 2,5 prosent i forhold til 1991. Omsetningssvikten er en kombinasjon av volum- og prisnedgang. Svikten kom i første halvår, mens annet halvår viste oppgang.

Reduksjonen i fremførte tonn i 1992 er delvis oppveid av at godset transporteres over lengre avstander. Utenlandstrafikken viser vekst i forhold til 1991. Økningen i transportavstand har resultert i økt inntekt pr. tonn samtidig som kostnad pr. tonn er tilnærmet stabil.

Gjennomsnittlig årsverk ble redusert med 133 fra 1565 i 1991 til 1432 i 1992. Parallelt foregår kompetanseoppbygging av personalet innen logistikk, økonomi, kvalitetssikring og markedsføring.

Driftsinntektene, eksklusive offentlige tilskudd, ble på 1480 mill. kr. Det er 2 prosent bedre enn i 1991. Driftsresultatet (før finanskostnader) ble på -57 mill. kr. mot -105 mill. kr. i 1991.

Investeringer

I 1992 ble det satt i bestilling 25 nye seksakslede containervogner. Ytterligere 75 vil bli satt i bestilling i løpet av 1993.

Arbeidet med å tilrettelegge for kombinerte transporter ved våre hovedterminaler fortsetter i 1993. Terminalene Alnabru, Stavanger, Bergen, Trondheim, Åndalsnes og Bodø/Fauske skal bygges ut.

Markedsutviklingen

Utviklingen i transportmarkedet går i retning av mindre sendingsstørrelser som transporteres over lengere distanser. Dette kan gi endringer i konkurranseflaten mellom sjø- og landbaserte transporter. Trenden med overgang til kombinerte transporter fortsetter.

NSB Gods' strategi er å satse på store faste volumer over lengre avstander. I et svært konkurranseutsatt marked har vi bedret resultatet fra 1991 til 1992.

Utviklingen i 1992

NSB Gods har i 1992 konsentrert innsatsen mot spesielle bransjer. Blant satsingsområdene er farlig gods, tømmer og flis, næringsmiddelbransjen, fisk og internasjonal trafikk.

Farlig gods er et nytt forretningsområde for NSB Gods. Prøvedrift med transport av bensin og autodiesel vil starte i 1993. Transportene vil gå på materiell som muliggjør enmannsbetjente overføringssystemer mellom bane og vei. Derved oppnås stor fleksibilitet og mulighet for økt service i forhold til forbruker. Prinsippet er interessant også overfor andre bransjer.

NSB Gods har engasjert seg aktivt i arbeidet med forsyninger av flydrivstoff til hovedflyplassen på Gardermoen i 1998.

I et samarbeidsprosjekt med Statoil og Statens Järnvägar (SJ Gods) er transport av propan fra Stenungssund til Mo i Rana startet opp. Samarbeidet har så langt vært positivt og vurderes utvidet.

På tømmer- og flis-transporter har NSB Gods økt sin markedsandel. I 1992 ble det inngått en 3-årig avtale til en verdi av 300 mill. kr. I januar 1993 starter transporter i Namdalen hvor NSB ikke har hatt tømmer- og flistransporter på flere år.

Østfoldtømmer ANS frakter alt tømmer fra Oppland og Hedmark nord for Minnesund med jernbane til industrien i Østfold. Ny tømmerterminal ble i 1992 åpnet på Sørli i Stange kommune. Fra våren 1993 vil Sørliterminalen ved Hamar ha daglige tømmertog.

Et samarbeidsprosjekt med Norske Skog har ført til økning i trafikken. På

Numedalsbanen er trafikken femdoblet. Som en del av samarbeidet utvikles nytt transportmateriell. Dette letter overføringen til bil på distribusjonssiden og tas i bruk våren 1993. Prosjektet eksemplifiserer hvordan NSB Gods i samarbeid med kunden kan utvikle produkt- og driftsystemer som tilfredsstiller nye krav i markedet.

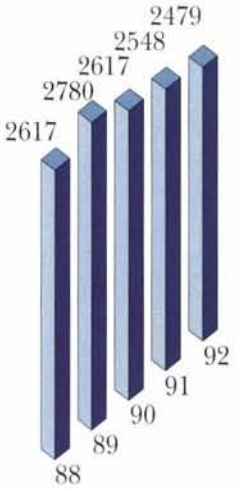
Som ledd i satsingen overfor næringsmiddelindustrien har NSB Gods inngått en intensjonsavtale med Norske Meierier. Avtalen vil føre til et utviklingssamarbeid for effektive, rasjonelle og kostnadsoptimale transportløsninger. Mulighetene for utvidet samarbeid om felles profilering overfor markedet diskuteres.

I internasjonal trafikk øker transportene av trelast. NSB transporterer trelast til kontinentet i regi av Jerre Rail AB, Nordisk Transport Rail AB og Railcarriers A/S. Vi har en markedsandel for trelasttransporter på 48 prosent til Tyskland, 68 prosent til Sveits og 100 prosent til Italia og Østerrike. Produktutvikling for materiell og edb-systemer er igangsatt for ytterligere å øke konkurransekraften i en antatt vekstnæring i Norge.

For Norzink i Odda transporterer NSB sinkbarrer til Sverige, Danmark og Italia. I samarbeid med Fylkesbåtane driver NSB Kystservice feedertrafikk fra smelteverkene i Hardanger og Sogn til Bergen.

Fisk transporteres i et nytt opplegg fra

Gods
(tonnkilometer)



Åndalsnes til Haliki i Tyrkia. Fremføringstiden er 10 dager, og transportovervåkingen inngår i Interfrigo's konsept. Kunden uttrykker at overgangen fra båt har gitt betydelig forbedret konkurranseposisjon p.g.a. mindre lagerkostnader.

I 1992 etablerte NSB Gods kvalitetssikring og kvalitetsledelse i sin organisasjon. Tidsgaranti for godstog på i alt 32 strekninger ble iverksatt 1. september 1992. Punktligheten totalt er bedret og markedet etterspør utvidelse av tidsgarantiordningen.

Tiltak framover

Basisvirksomheten på Ofotbanen ble sikret i ny femårsavtale med LKAB i 1992. I samarbeid med Statens Järnväger (SJ) arbeides det med et mest mulig rasjonelt transportopplegg for kunden.

Fra september 1993 etableres et nytt transporttilbud i samarbeid med SJ. ARE (Arctic Rail Ekspress) er regulære transporter fra Narvik til Oslo som skal videreutvikles mot kontinentet. Narvik blir derved NSB´s nordligste godsterminal.

01.01.93 introduserer NSB Gods et nytt produkt: ContainerExpress. Det er et strømlinjet produkt for regulære containertransporter mellom Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim. Togene tar kun containere og stopper ingen steder underveis. Produktet muliggjør senere lastefrister i Oslo og skjerper konkurransen mot lastebilen. Samlastere og andre større brukere kan reservere fast containerplass i disse togene. Fra mai-93 vil produktet bli ytterligere forbedret.

Arbeidet med endret driftsopplegg for vognlast startet 01.10.92 med pilotprosjekter i Rogaland, Øvre Buskerud og Helgeland. Driften skal organiseres slik at skifteoperasjonene blir mer effektive. Analysefasen er gjennomført og viser et betydelig besparingspotensiale ved bruk av nye skiftelok. Endret driftsopplegg ved terminalene vil bli gjennomført i løpet av 1993. De første områdene vil ha nytt driftsopplegg i mai-93.

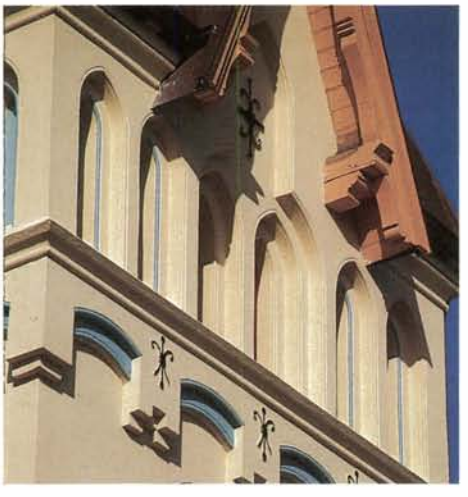
Arbeidet med kvalitetssikring vil fortsette i 1993. Parallelt fortsetter kompetanseoppbyggingen av personalet i logistikk, prosjektadministrasjon, markedsføring og økonomi.

Eiendomsdivisjonen

NSB Eiendom skal bidra til at konsernet produserer konkurransedyktige reise- og transporttjenester gjennom utvikling og forvaltning av NSBs eiendomsmasse. En effektiv forvaltning, drift og utnyttelse av eiendommenes utviklingspotensiale representerer en betydelig verdiskapning som vil styrke konsernet markedsmessig og finansielt. NSB Eiendom skal derfor være konsernets kompetansesenter innen eiendomsdrift og utvikling, se utviklingsmuligheter for eiendomsmassen og stille krav til seg selv og resten av NSB for å sikre en effektiv og forretningsmessig bruk av bygninger og grunn.

Totalt forvalter NSB 158.000 dekar grunn og 1.080.000 kvadratmeter fordelt på 4.520 bygninger. Ved utgangen av fjoråret forvaltet divisjonen 1.100.000 kvadratmeter bygningsmasse.

Ved utgangen av 1992 hadde NSB Eiendom 208 fast ansatte mot 199 året før. Sykefraværet viste i løpet av 1992 en reduskjon fra fra 5,5 prosent til 4,8 prosent.



Resultat

Totale leieinntekter i 1992 utgjorde 355 mill kr, mot 323 mill kr i 1991. Av inntektene var 102 mill kr (29 prosent) inntekter fra leietakere utenfor NSB. Dette er en reduksjon på 4 mill kr i forhold til fjoråret og skyldes vesentlig dårligere utleiemarked. Driftsresultatet eksklusive salg av eiendeler ble 108 mill kr mot 116 mill kr i 1991.

Resultatet etter finansposter viste et overskudd på 97 mill kr, hvilket er 1 mill kr høyere enn året før. I resultatet inngår salg av eiendom med en gevinst på 69 mill kr mot 67 mill kr i 1991.

Sammenliknet med 1991 økte driftskostnadene med 37 mill kr. Økningen skyldes vedlikeholdsarbeidene ved stasjoner og driftsbygninger, innleie av bygningsmasse og økte kommunale avgifter.

Det gamle hovedkontoret i Storgt. 33 ble i solgt for 75 mill kr. Det ga en gevinst på 44 mill kr. NSB Eiendom mener å ha fått en tilfredstillende pris for bygningen, som var moden for omfattende oppussingsarbeider. Eiendom i Fagernes og en rekke mindre bygninger ble også solgt. I tillegg har salg av grunn i Osloområdet bidratt til salgsgevinsten for 1992.

Investeringsprosjekter

Den ombygde Lillehammer stasjon ble ferdigstilt etter planen i juli 1992. Ombyggingen har medført en kapasitetsforbedring som gjør NSB i stand til å betjene trafikkøkningen i forbindelse med OL.

Bergen stasjon er ferdig ombygget med fullstendig rehabilitering av glasstakkonstruksjoner og ekspedisjonslokaler. Etter ombyggingen fremstår stasjonen som et moderne reisesenter med lyse og trivelige lokaler for kunder og ansatte.

Ved Skien stasjon er det etablert ny billettekspedisjon med utvidet ventehall. Ombyggingen med ny bilettekpedisjon og utvidet ventehall innebar at stasjonens standard ble tilpasset ICE-togproduktet.

Flere stasjoner har vært gjenstand for oppgradering og ombygging i 1992. I tillegg til opprustning av Levanger og Eidsvoll stasjon er arbeider utført bl.a. ved stasjonene i Porsgrunn, Notodden, Elverum, Røros, Finse og Grong.

Hovemoen godsterminal ble ferdigstilt i løpet av 1992. NSB Gods kan derved opprettholde og øke sine godsaktiviteter i Hedmark og Oppland. Arealet skal brukes som stasjon under OL.

Det er videre arbeidet med å bedre arbeidsmiljøet i verkstedene. Kvaleberg Verksted i Stavanger ble i løpet av sommeren oppgradert. Personalet fikk nye og tidmessige lokaler, frigjorte lokaler ble utleid til eksterne og arbeidsmiljøet ble vesentlig forbedret. NSB Servicedivisjonen fikk således en ny, moderne og mer

kostnadseffektiv verkstedenhet samlokalisert med lokstallorganisasjonen.

Ferdigstillelsen av et nytt varme- og ventilasjonsanlegg i Fjellstallen i Lodalen representerte en stor satsning på miljøsiden. Arbeidene var en kombinasjon av arbeidsmiljøtiltak og nødvendig utskifting av nedslitt varme- og ventilasjonsanlegg. Allerede kort tid etter oppstart av anlegget er det registrert nedgang i sykefraværet, forbedret arbeidsmiljø og redusert energiforbruk.

Aktiviteter og utvikling i 1992

Arbeidet med å sikre rasjonell drift og vedlikehold av konsernets eiendomsmasse har pågått i hele 1992 . Organisasjonen er styrket gjennom ansettelse av drifts- og velikeholdssjefer i alle divisjonens enheter.

Innføring av markedsbaserte internpriser har bedret utnyttelsen av konsernets eiendomsmasse. Overflødige bygg og grunn er solgt eller leiet ut på det åpne marked.

Viktige aktiviteter i 1992 har vært oppbygging av drifts- og vedlikeholdstjeneste, systematisering av behov for kompetanseutvikling og arbeid med etablering av system for internkontroll på arbeidsmiljøsiden i NSB Eiendom. Internkontroll er et system for å oppnå lavere sykefravær, reduksjon av ulykker og bedre vern av miljøet.

I slutten av 1992 la NSB Eiendom frem forslag til rammer og retningslinjer for fremtidig utvikling av NSB's arealer rundt Oslo S. Utviklingen av Oslo S som persontafikkstasjon med høyhastighetstog og flyplasstilknytning, samt fremtidig jernbane mellom havnen og Alnabruterminalen står sentralt i NSBs framlegg. Byggingen av fjellinjen over Sørenga og foreslått etablering av et middelalermuseum i NSB's gamle lokverksted vil også påvirke den fremtidige utviklingen av arealene.

Riksantikvaren og NSB Eiendom og samarbeidet i løpet av året om utarbeidelsen av en landsomfattende verneplan for jernbanebygninger. Av vel 5.000 registrerte jernbanebygninger er 439 valgt ut til en verneliste som viser et tverrsnitt av jernbanens bygningshistorie. 106 av bygningene er foreslått fredet. Arbeidet har sikret en sammenfattende vurdering og proritering av verneobjekter ut fra et nasjonalt perspektiv.

Fremtidig utvikling

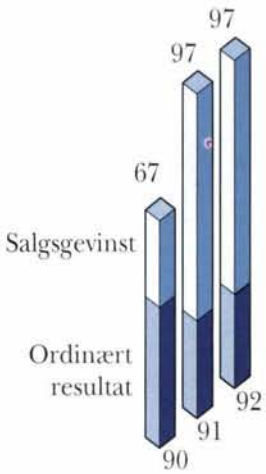
Fredrikstad og Hamar skysstasjon ventes ferdig utbygget i løpet av 1993. Sandvika og Tønsberg stasjon er under utbygging og er ferdig først i begynnelsen av 1994. Utviklingen av den gamle Østbanehallen vil fortsette i 1993. Formålet er å styrke Oslo S som sentralt trafikknutepunkt i tiden frem mot OL-arrangementet, og å møte den økte trafikken som Gardermobanen vil representere .

I 1993 vil det foregå en vesentlig stasjonsopprustning i forbindelse med lokaltogprosjektet i Trøndelag. Videreføring av arbeidet med etablering av ny holdeplass ved Værnes Lufthavn fortsetter.

Det er avdekket et betydelig besparelsespotensiale når det gjelder drift og vedlikehold av konsernets bygningsmasse. NSB Eiendom arbeider i form av et NTNF-støttet prosjekt for å oppnå mer effektiv drift og vedlikehold av eiendomsmassen i samarbeid med øvrige divisjoner.

Eiendomsmarkedet er fortsatt meget svakt. Det kreves stor innsats for å opprettholde eller øke inntekter fra utleie av eien-

Resultat etter finanskostnader
(mill. kr.)



domsmasse divisjonene ikke bruker i sin primære virksomhet. Det kan ikke forventes noen snarlig oppgang i eiendomsmarkedet, og etterspørslen ventes å avta. Til tross for det svake markedet venter NSB Eiendom et fortsatt tilfredsstillende resultat fra utleie av eiendomsmassen utenfor konsernet.

Det vil fortsatt stilles høye krav til realisering av nye forretningsmuligheter. Imidlertid har NSB Eiendom et konkurransefortrinn ved at eiendomsmassens beliggenhet er gunstig. Satsing på stasjonsutvikling har gjerne økt attraktiviteten for næringslokaler ved eller på stasjonene.

Mill kr pr 31.12	1992	1991	1990
Driftsinntekter	355,0	323,7	272,7
Driftskostnader	196,7	158,8	114,4
Ordninære avskrivninger	50,8	48,3	44,6
Driftsresultat 1	107,5	116,6	113,7
Gevinst fra salg av eiendom	68,8	67,3	25,6
Driftsresultat 2	176,3	183,9	139,3
Finansnetto	-78,9	-87,3	-72,2
Resultat før årsoppgjørdisp.	97,4	96,6	67,1

Biltrafikkdivisjonen

NSB Biltrafikk er landets største transportutøver på vei, med over 800 kjøretøy og over 1.000 ansatte. Hvis en teller med bilaksjeselskaper som NSB Biltrafikk dominerer, disponeres tilsammen ca. 1.500 kjøretøy og 1.800 ansatte - en stor del av landets rutebilvirksomhet. Virksomheten i aksjeselskapene inngår ikke i de etterfølgende tall, men er omtalt i eget avsnitt.

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

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

NSB Biltrafikk drives ut fra forretningsmessige kriterier for å bidra økonomiske og markedsmessig til NSB som helhet. Rammevilkårene og de interne styringssystemene er som for et aksjeselskap.

Resultat i 1992

NSB Biltrafikk hadde i 1992 et regnskapsmessig overskudd på vel 15,2 mill. kroner, en økning på ca. 4 mill. kroner fra 1991. Driftsresultatet ble på ca 21,5 mill. kr. Det reelle årsresultatet og driftsresultatet for 1992 er imidlertid ca. 5 mill. kroner bedre enn dette, ettersom overgangen til regnskapsprinsippet har medført økte materialutgifter i 1992.

De samlede driftsinntektene for biltrafikkdivisjonen ble på vel 473 mill kr., tilnærmet det samme som 1991. Inntektene fra persontrafikken steg med vel 4 prosent til 363,1 mill. Dette til tross for at fylkeskommunale tilskudd ble redusert med 5,7 prosent (5,3 mill. kroner) fra 1991. For å bedre lønnsomheten ble godstrafikk-virksomheten redusert i 1992, og inntektene derfra falt med 11,8 prosent til vel 93 mill. kroner. Andre inntekter utgjorde i 1992 ca. 17,3 mill. kroner.

Driftsutgiftene ble i 1992 redusert med 1,3 prosent til ca 451,8 mill. kroner. Personalutgiftene lå i 1992 på samme nivå som i 1991, mens materialutgiftene sank med 7,4 prosent. Det er bokført avskrivninger på vognparken på 52,5 mill kroner i 1992, en økning fra 1991 på 16,8 prosent (7,6 mill. kr).

Biltrafikkdivisjonen hadde også i 1992 god likviditet, og oppnådde derfor netto finanskostnader på kun 6,3 mill. kroner.

Markeds- og trafikkutviklingen

Persontrafikken stod i 1992 for ca. 77 prosent av divisjonens inntekter. Målt i antall reisende, har trafikken økt med ca. 4 prosent fra 1991 til 1992. Skolebarntransportene, særlig av elever i videregående skole, har vist en fin vekst. Det samme gjelder turbiltrafikken. Trafikkutviklingen på vanlige ruter er gjennomgående noe lavere enn 4 prosent, men varierer betydelig mellom fylkene avhengig av hvilke takstendringer som er gjennomført. Nye busstilbud med mindre busser og andre endringer i tilbudet har også gitt flere reisende.

De svake konjunkturene og overkapasiteten i godsmarkedet fortsatte i 1992. For biltrafikkdivisjonen ble 1992 et omstillingsår, der det ble lagt vekt på å tilpasse produksjonsapparatet til et redusert transportbehov. Samtidig ble divisjonens fremtidige godsbilvirksomhet vurdert. Alle transporter ble gjenomgått med sikte på å oppnå lønnsomme avtaler. I sum resulterte dette i en nedgang i godstrafikk-inntektene på ca. 12 mill. kroner slik at disse i 1992 utgjorde under 20 prosent av divisjonens samlede driftsinntekter.

Statistikk NSB Biltrafikk (heleid del)	1991	1992
Antall reiser (1000)	15.700	16.350
Personkm (1000)	229.400	230.400
Tonn gods (1000)	550	570
Tonnkm (1000)	44.000	39.900
Vognkm (1000)	35.500	28.900
Antall årsverk	1.095	1.065
Antall kjøretøy	965	855
Investeringer	70,3	76,4
Avskrivninger	44,9	52,5

Investeringer

I alt ble det gjennomført investeringer på 76,4 mill. kroner i 1992, hvorav 59,3 mill. kroner knyttet seg til fornying av busser, mens de øvrige investeringene gjaldt fornying av godsbilmateriell og verkstedutstyr, samt oppkjøp av tre mindre rutebilselskap i Larvik.

Det ble kjøpt inn 44 nye busser, 4 lastebiler samt diverse godsbilmateriell ellers. Utskiftningstakten m.h.t. busser var i tråd med divisjonens langtidsplaner, mens det i godstrafikken, på grunn av redusert aktivitetsnivå, er gjennomført lavere investeringer enn planlagt.

Det er kun foretatt mindre investeringer i driftsanlegg i 1992. Den største enkeltinvesteringen i 1992 var opparbeiding av grunn, asfaltering m.v. ved driftsanlegget i Haugesund.

Viktige begivenheter i 1992

Våren 1992 ble det inngått ny driftskontrakt med Stor-Oslo Lokaltrafikk A/S for perioden 1992-98. Høsten 1992 sto forhandlingene om oppkjøp av tre rutebilselskaper i Larvik sentralt.

I 1992 ble det gjennomført et kurs over 3 + 3 dager for divisjonens ca. 30 trafikkledere. Videre ble det gjennomført en opp-

følgingsdag av tidligere servicekurs for alt personale i divisjonen.
Alle i divisjonens og enhetenes ledergrupper gjennomførte i 1992 ledersamlinger der arbeide med NSBs nøkkelverdier og ledelsesprinsipper stod på dagsorden. Samtidig ble det utarbeidet konkrete planer for å videreføre dette arbeidet for divisjonen under ett og ved de enkelte enheter.

Organiseringen av biltrafikkvirksomheten i Buskerud, Vestfold og Telemark ble vurdert i 1992, og fra 01.01.93 er hele denne virksomheten samlet i en større og mer slagkraftig enhet med sete i Drammen. Fra samme tidspunkt ble godsbil-virksomheten på Alfaset innlemmet i NSB Biltrafikk, Lillestrøm.

Biltrafikkdivisjonen har i 1992 videreutviklet regnskaps- og rapporteringsrutinene når det gjelder nøkkeltall, avstemminger, oppfølging av utestående fordringer m.v.

Virksomheten i deleide aksjeselskaper

Alle de seks bilaksjeselskapene hvor NSB er hovedeier har hatt en positiv økonomisk utvikling i 1992, men en tre-ukers streik blant sjåfører organisert i Norsk Rutebilarbeiderforbund våren 1992 gav et trafikkmessig tilbakeslag i flere områder.

Samarbeidet mellom NSB Biltrafikk og

de deleide aksjeselskapene har blitt videreutviklet i 1992, blant annet ved at også aksjeselskapene har fått opplæring i og utarbeidet virksomhetsplaner basert på planleggingssystemet Lots®.

Aust-Agder Trafikkselskap A/S som pr. 31.12.89 hadde en negativ egenkapital på 0,7 mill. kroner, vil pr. 31.12.92 kunne legge fram et regnskap der hele aksjekapitalen på 5 mill. kroner er gjenvunnet.

For A/S Østfold Bilruter og datterselskapet SSV Bilselskap A/S er arbeidet med vurdering av en fusjon startet opp i 1992.

Tiltak framover

Ved årsskiftet 1992-93 behandlet styret for NSB den strategiske utviklingen for biltrafikkdivisjonen. En viktig oppgave i 1993 blir å iverksette de strategier som ble fastsatt.

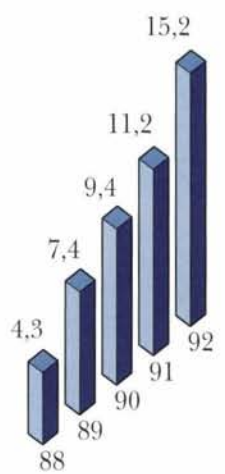
NSB Biltrafikk har lønnsomhet som sitt ene kjennetegn, og skal i 1993 ha et overskudd på 16 mill. kroner. Fram til 1998 skal årsresultatet øke til 22 mill. kroner. Denne resultatutviklingen vil kreve en årlig effektivisering av driften på 3 prosent. Et viktig element i den forbindelse er økt bruk av deltidsansatte. Dette for å kunne møte skjerpet konkurranse ved tilpasning til EF og anbud i rutebildriften.

Det andre kjennetegnet for NSB Biltrafikk er presisjon. I 1993 vil det derfor bli lagt vekt på å innarbeide "presisjon i alle ledd" av virksomheten. Dette som en del av et mer langsiktig arbeide med kvalitet i biltrafikkdivisjonen.

NSB Biltrafikk har påtatt seg å stille inntil 100 store busser og 150 sjåfører til LOOC's transport av mediafolk under OL'94. Endelig kontrakt om disse transportene er inngått tidlig i 1993. Det skal tas ut og læres opp 150 sjåfører til dette. Et viktig arbeide i 1993 blir å kvalitetssikre transportoppdraget under OL.

Også i 1993 vil personal- og lederutvikling og videreutvikling av organisasjonen for å styrke konkurranseevnen stå sentralt i biltrafikkdivisjonen.

Resultatutvikling
(Mill kr)



Hovedtall for NSB Biltrafikk (i mill.kr.)

	1992	1991	Endring i %
Driftsinntekter	473,3	473,5	
Driftsutgifter	451,8	457,6	-1,3%
Driftsresultat	21,5	15,9	+35,2%
Netto finanskostnader	6,3	4,8	+31,3%
Årsresultat	15,2	11,2	+35,7%

Reisebyrådivisjonen

NSB Reisebyrå er en fullservice og tilnærmet landsdekkende reisebyråkjede, som består av 28 selvstendige byråer og 11 avdelingskontorer. NSB Reisebyrå skal produsere, markedsføre og selge konkurransedyktige reiselivstjenester for fritids- og forretningsreisende, slik at de får dekket sitt reise- og opplevelsesbehov.

Driftsinntekter og driftskostnader

Divisjonen oppnådde i 1992 et overskudd på 3.7 mill. kr. Driftsinntektene ble 6,0 % høyere enn i 1991. Totalt viser kostnadene en vekst på 7,4 mill. kr. eller 5,3 % som fordeler seg på personalkostnader med 4,1 mill, og øvrige kostnader med 3,0 mill.kr. Veksten i personalkostnadene skyldes at det på høsten i 1991 ble gitt et generelt lønnstillegg til alle med et lønnstrinn. Det var 360 tilsatte i divisjonen pr. 31.12.92.

Volumutvikling

Totalt økte omsetningen i kjeden med 5,7 % i 1992 sammenlignet med i 1991. Totalt ble omsetningen på ca. 1450 millioner. Omsetningsøkningen fordeler seg likt på ferie/fritidsmarkedet og forretningsreiser.

Investeringsprosjekter

NSB Reisebyrådivisjonen er i full gang med innstallering av nytt datautstyr i forbindelse med regionalisering av regnskapsenheten. Dette gjøres blant annet for å lette de økonomiske rutinene.

Markedsutviklingen

Den viktigste faktor som påvirker reisebransjen er den gradvise deregulering av luftfarten som finner sted. På det europeiske marked og interkontinentalt er dette allerede et faktum og selv om situasjonen i Norge er uavklart, er det kun er spørsmål om når det blir gjennomført.

Dette vil bety en reell priskonkurranse på alle deler av rutenettet nasjonalt og internasjonalt, og basert på internasjonale erfaringer betyr dette en kombinasjon av bulk, brutto- og nettopriser, med gjennomsnittlig lavere priser enn det som er i dag.

Det er som en prøveordning inngått en samarbeidsavtale mellom SAS og Forsvaret hvor en skal samordne innenlandsk sivil og militær luftfart.

Dersom denne ordningen blir permanent betyr det at reisebyråene, som tidligere har vært distributører av billettene, vil miste denne omsetningen. For NSB Reisebyrå vil dette bety 30-40 millioner kroner på årsbasis.

Alle kundegrupper, private som offentlige, blir stadig mer kostnadsbevisste i planlegging og håndtering av sine reisebudsjetter. Dette krever strengere krav til intern produktivitet og lønnsomhet for å beholde nåværende kunder og for å kunne konkurrere om nye.

NSB Reisebyrå er fortsatt ledende i betjeningen av det offentlige markedssegment, en posisjon NSB Reisebyrå vil arbeide meget hardt for å opprettholde, samtidig som man vil konkurrere aktivt for å øke markedsandelene i den private sektor.

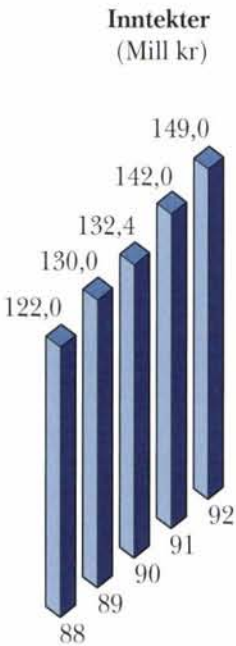
På ferie- og fritidssektoren forventer bransjen et bedre 1993 enn 1992.

Volumutviklingen i NSB Reisebyrå viser fortsatt en fordeling mellom forretnings- og ferie/fritidsmarkedet på 65/35.

Samarbeidet mellom Winge Reisebureau og NSB Reisebyrå- divisjonen opphørte i 1992.

Viktige begivenheter i 1992

Kjell Ivar Sælid tiltrådte som ny reisebyrådirektør fra 1. november. Det nye bookingsystemet Amadeus ble tatt i bruk på høsten, etter at alle våre tilsatte hadde vært på minimum et 3 dagers sammenhengende kurs. Woodside Travel Trust (WTT) er valgt som vår internasjonale partner. Avtalen er allerede undertegnet. Dette sikrer

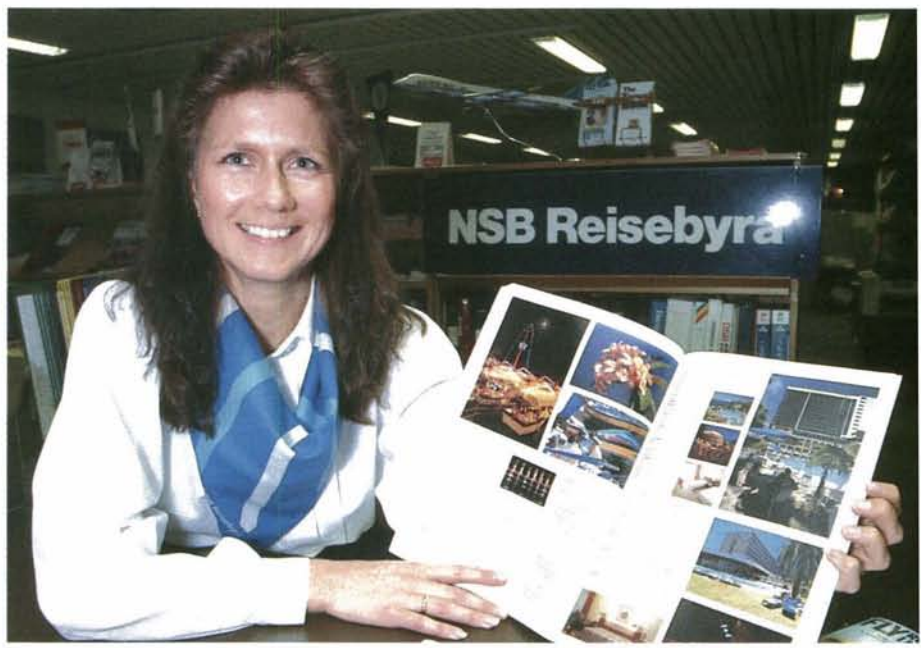


kjeden direkte adgang til både hotellbookinger og et nett av reisebyråer verden over. NSB Reisebyrådivisjonen hadde produksjon for de norske delegatene til miljøkonferansen i Rio og egne arrangementer til verdensutstillingen i Sevilla. For 1993 er allerede planleggingen til EXPO 93 i Seoul i full gang.

Tiltak fremover

NSB Reisebyrå vil i 1993 fortsette sitt arbeid med å gjennomføre kvalitetsstyring og vil i løpet av året ha gjennomført det grunnleggende arbeid for hele kjeden.

Videreutvikling av kjedens organisasjonsform vil bli gitt høy prioritet med vekt på øket lønnsomhet og forbedret økonomisk styring.



Servicedivisjonen

Fra 1.1.1992 ble Servicedivisjonen etablert som ny divisjon i NSB. Den består nå av den tidligere Materielldivisjonen som omfattet NSBs verksteder, samt felles innkjøpsfunksjoner og teknisk utvikling, i tillegg til togdriftsfunksjonene som ble overtatt fra Persontrafikkdivisjonen. Alle funksjoner knytttet til vedlikehold og drift av tog er således nå samlet i ett produksjonsmiljø.

Organiseringen av divisjonen er gjennomført, og de fleste nøkkelstillinger er besatt.

Resultat

Divisjonen fikk i 1992 et underskudd på 84,4 mill. kr. Dette skyldes i stor grad redusert volum knyttet til fremføring av tog. På grunn av omorganiseringen er det ikke entydige sammenligningstall for 1991.

Gjennom året har divisjonen redusert sin bemanning fra 4.324 årsverk pr. 1.1 til 4.236 ved årets slutt.

Verkstedene

Verkstedssektoren har i forhold til 1991 gjennomført en betydelig effektivisering av sin virksomhet . Dette har skjedd gjennom bedre planlegging og utnyttelse av ressursene, samt en økning av aktivitetsnivået.

Det er bygget en forlenget verkstedshall ved Hamar, slik at Banedivisjonens lengste maskiner nå kan stå fullstendig under tak når det foregår vedlikeholdsarbeider. Byggingen av et nytt motorvognverksted ved Sundland er igangsatt. Dette anlegget ventes å stå ferdig i juni, og prosjektsummen er 117 mill. kroner.

I januar ble de 12 eldste motorvognsettene av 69-typen tatt ut av trafikk etter flere branntilløp i kabelanleggene. Gjennom året har verkstedet Sundland utført omfattende ombyggings- og utskiftingsarbeider på disse togsettene. De mest nødvendige arbeidene er nå fullført, men videre arbeider vil pågå i 1993.

Med bestilling av nye diesellokomotiver fra Krupp ble det oppnådd avtale om at verkstedet Marienborg i Trondheim skal utføre deler av arbeidet med produksjon av disse. Dessuten autoriseres Marienborg som serviceverksted for Krupp dieselmotorer i Norge.

Arbeidet med innføring av nytt material- og produksjonsstyringssystem for verkstedene har pågått gjennom hele året.

Togdrift

I 1992 er det viet størst oppmerksomhet til punktlighet, restrukturering og effektivisering i toggangen. Problemene er komplekse. Størst betydning for utvikling av punktligheten har standarden på kjørevei og signalanlegg og standarden på trekkraften.

Det er en stor utfordring å bedre punktligheten samtidig som det gjennomføres store forbedringsarbeider på kjøreveien. I 1992 har det pågått store arbeider på Drammenbanen og på strekningen Lillestrøm-Lillehammer. Punktligheten på disse strekningene lå i 1992 betydelig under målsettingen..

Trekkraftmateriellet er tildels svært gammelt, og forutsettes fornyet i stor utstrekning de nærmeste årene. Behovet for trekkraft ble analysert i arbeidet med NSBs forslag til Norsk Jernbaneplan, og investeringsbehovet er lagt inn i planen.

Første ledd i planen for utskifting av lokomotivparken er gjennomført ved bestilling av 12 dieselelektriske lokomotiver fra Krupp.

Punktlighet

(prosentvis andel i rute ved endestasjonen)

	1991	1992
Fjerntog	78	80
IC Vestfold	74	72
IC Østfold	81	85
Lokaltog (Oslo)	82	81

I togdriftssektoren er det gjennom året identifisert en rekke områder for utvikling og effektivisering. Arbeidet med gjennomføring av tiltakene er i gang, og en rekke prosjekter skal gjennomføres i 1993. For å stå best mulig rustet i dette arbeidet er det satt i gang et eget lederutviklingsprogram. Dette videreføres i 1993.

Lager

En omfattende opprydding og sanering av lagerbeholdninger for reservedeler og driftsmateriell er gjennomført. Sammen med innføringen av nytt lagerstyringssystem vil dette gi en vesentlig bedre økonomisk kontroll av beholdningene.

Innkjøp

Innkjøpsfunksjonen i Servicedivisjonen har et overordnet ansvar for konsernets innkjøp.

Innkjøpsfunksjonen har i 1992 hatt ansvaret for gjennomføring og sluttføring av fohandlingene om nye diesellokomotiver, og har reforhandlet kraftkontrakter med store besparelser. Gjennom målrettet forhandlingsstrategi er det oppnådd betydelige besparelser også på andre områder.

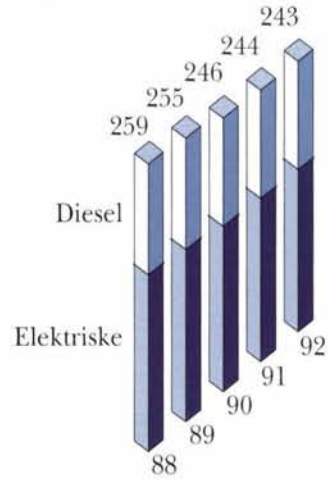
Utvikling og teknikk

Også denne sektoren har gjennomgått en omfattende omorganisering. Informasjonsteknologi og ansvaret for jernbanemateriellets sikkerhetskrav er fra 1.1.93 skilt ut som egne enheter. Resten av sektoren er NSBs tekniske kompetansesenter for jernbanemateriell, og skal drive sin virksomhet som tekniske konsulenter for samtlige materielleiere i NSB.

Miljø

Det er arbeidet med utbedring av eldre tankanlegg for dieselolje. Ingen nye vesentlige miljøproblemer er avdekket i 1992. De nye diesellokomotivene som er bestilt, vil være vesentlig mer miljøvennlige enn de gamle som de skal erstatte.

Antall lokomotiver



Kjørevegens kvalitet er fundamental for presis og rask togfremføring.

Banedivisjonen er ansvarlig for jernbanens kjørevei, og skal på en effektiv måte drive, fornye og utvikle kjøreveien for å bidra til dekning av kundenes behov for moderne jernbanetransport.

Netto ordinære drifts og vedlikeholdskostnader

Netto ordinære driftskostnader er redusert med ca 6 prosent priskorrigert fra 1991 til 1992.

Ordinære vedlikeholdskostnader er redusert med 27 prosent.

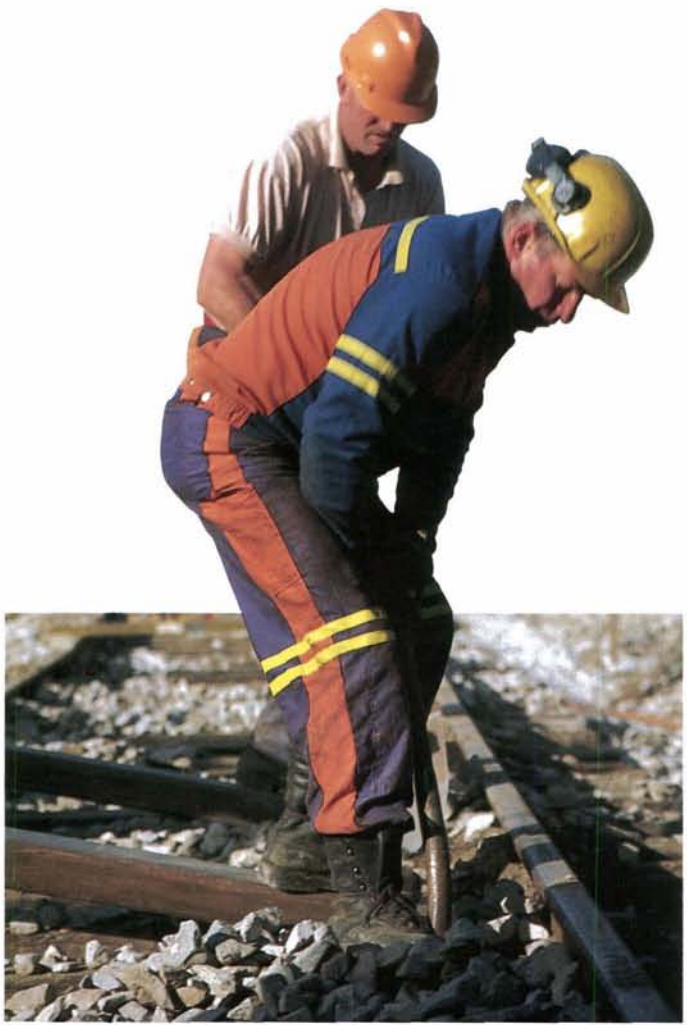
I tillegg er det gjennomført ekstraordinær sporfornyelse på Rauma- Røros- og Solørbanen samt planlegging av fremtidige investeringer som ledd i Regjeringens infrastrukturtiltak.

NSB har spesielt lagt vekt på å:

- opprettholde sikkerheten
- redusere antall feil i de faste tekniske anlegg
- øke produktiviteten.

Investeringer

Samlede investeringer er økt med 57 prosent i forhold til 1991, Ordinære investeringer er økt med 29 prosent.



På dobbeltsporet Ski-Moss er Ås stasjon fullført i 1992, parsellene Ås-Tveter og Kambo stasjon er videreført, og parsellen Ski-Ås er startet. Dette har vesentlig betydning for kapasiteten på Østfoldbanen.

Finsetunnelen ble påbegynt i 1990, og i januar 1992 ble det tunnelgjennomslag. Sporarbeidene er fullført. Kontaktledningsog signalarbeider pågår. Tunnelen åpnes til ruteendringen i mai 1993. Tunnelen vil medføre en reisetidsreduksjon på ca. 8 minutter, og strekningen over fjellet vil nå være mindre utsatt for snøproblemer.

OL-prosjektene pågår i henhold til planene. Sand kryssingsspor er fullført og tre andre er påbegynt. Lillehammer stasjon er ombygd og åpnet.

Arbeidet med innføring av fjernstyring (CTC) Lysaker-Sandvika-Asker videreføres planmessig. Dette arbeidet er av stor betydning for en fleksibel trafikkavvikling på strekningen.

Av større sysselsettingstiltak kan spesielt nevnes Sørli godsterminal som ble åpnet i november. Noe etterarbeider gjenstår til 1993. De fleste sysselsettingstiltakene ble gjennomført i henhold til planene.

Andre viktige begivenheter i 1992

De første strekninger med tillatt maks. hastighet 160 km/t er åpnet (18 km på Sørlandsbanen i tunnelene mellom Audnedal-Snartemo og Snartemo-Sandvatn)

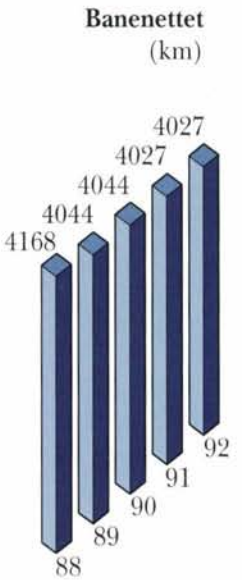
Problemområder

Det har vært en del punktlighetsforstyrrelser på Drammenbanen og på OL-strekningen i forbindelse med pågående utbyggingsarbeider på strekningene. Dette er vanskelig å unngå når utbyggingsarbeidene skal foregå på så sterkt trafikkerte strekninger.

Feil i de tekniske anlegg har også stor betydning for punktligheten. Det er utarbeidet en tiltaksplan tilsvarende ca. 1000 mill. kr. som planlegges gjennomført i årene 1992-97. Tiltakene vil når de er gjennomført, langt på vei halvere feilnivået for signal- og kontaktledningsanlegg.

Miljø

Banedivisjonen har i 1992 igangsatt skogrydding både på Nordlandsbanen og på



Rørosbanen for å hindre elgpåkjørsler. Opprydningsarbeidene på Bergensbanen er videreført.

Videre utvikling av kjørevegen

I løpet av året 1992 har det vært arbeidet med *Ny kurs for Jernbanen* ; NSBs forslag til Norsk Jernbaneplan for fireårspeioden 94-97. I denne fireårsperioden tas det sikte på å investere for 2440 millioner kroner i eksisterende infrastruktur og for 5185 millioner kroner i nye anlegg.

Disse investeringene vil gi raskere tog, økt kapasitet, bedre punktlighet og standard. Østfoldbanen, Vestfoldbanen og terminaler for godstransport har høyeste prioritet.

Til drift og vedlikehold foreslås det 8560 millioner kroner i fireårsperioden.

Viktige oppgaver i 1993

- Finsetunnelen skal stå ferdig i mai
- Videreføring av dobbeltsporet Ski-Moss etter de vedtatte planer
- OL-prosjektene skal være fullført i oktober med påfølgende testperiode
- Start bygging av dobbeltspor over Drammenselva
- Start linjeomlegninger på Vestfoldbanen
- Forsert utbygging av togradio
- Fullføring av fjernstyring(CTC) Lysaker-Asker
- Fullføring av automatisk togstopp (ATS) Trondheim-Grong
- Videreføring av forsert sporfornyelse på Rauma-, Røros- og Solørbanen (sysselsettingstiltak)
- Nedlegging av planoverganger, spesielt på Jærbanen
- Videreføring av skogrydding mot elgpåkjørsler

Planlegging av ny infrastruktur

Banedivisjonen vil utarbeide en planreserve på i alt 250 km hovedplaner som kan danne grunnlag for tildeling av anleggsmidler i planperioden 1994-97. Disse konsentreres om Østfoldbanen, Vestfoldbanen, Drammenbanen, Dovrebanen, Kongsvingerbanen, Bergensbanen og Ringeriksbanen.

Personalet

I 1992 ble det utført 13 172 årsverk i NSB, inkludert midlertidig ansatte. Det er 257 mindre enn i 1991. Pr. 31.12.92 var det 12 537 fast ansatte i aktiv tjeneste.

Avgangen i 1992 var på 559 personer. Av disse gikk 143 av med spesiell førtidspensjon.

Det begynte 151 nye medarbeidere i NSB i 1992. Av disse var det 46 kvinner.

Utviklingen de siste fem årene

I 1988 ble det utført 15 130 årsverk i NSB. I de siste fem årene er antall årsverk redusert med 1958 . Det er en reduksjon på 13 prosent.

Utviklingen i 1993

Det vil bli gitt tilbud om førtidspensjon også i 1993. Det er ventet at ca. 160 personer vil benytte seg av tilbudet. Ordinær avgang er ventet på bli på ca. 450 personer.

Personalsenteret

I 1992 er NSBs personalsenter blitt videreutviklet. Personalsenteret er et tilbud om omskolering og videreutdanning til ansatte som arbeider innen virksomhetsområder der det er overtallighet. Ved årsskiftet 1992/93 var 170 personer tilknyttet personalsenteret.

Opplæring og lederutvikling

Ett hundre av bedriftens ledere har i 1992 utarbeidet grunnlaget for NSBs nøkkelverdier og ledelsesprinsipper. Fundamentet for en desentralisert styringsfilosofi er derved lagt. I løpet av 1993 føres ledelelsesutviklingsarbeidet videre i alle divisjoner.

Lederutvikling og opplæring i en felles planmetodikk for konernet er blitt videreført i 1992. Ytterligere sju medarbeidere fikk pedagogisk utdanning i å kunne lede, gjennomføre og følge opp planprosesser for å være en støtte for lederne i planarbeidet.

NSB inngikk i juli en samarbeidsavtale med Handelshøyskolen BI for 1992 og 1993 om etter- og videreutdanning i økonomi og markedsføring. Den nye jernbaneskolen, som ble offisielt åpnet 9. september 1992, har hatt det administrative ansvaret for opplæringen. 39 NSB-ansatte avsluttet kurs i økonomi. Av disse gikk 24 opp til eksamen med gode resultater.

Etter- og videreutdanningen skal bidra til å forretningsrette bedriften. Kompetansegivende opplæring med formell

status vil gi den enkelte medarbeider økt motivasjon og en mer anvendbar kompetanse både innenfor og utenfor NSB.

Likestilling

Ved utgangen av 1992 var det 1932 fast ansatte kvinner i NSB. Kvinneandelen har økt fra 14.7 prosent i 1991 til 15,4 prosent i 1992. Det ble rekruttert 46 kvinner i 1992. Av disse gikk 25 til administrative stillinger. Antall kvinner i høyere stillinger er fortsatt lavt.

I 1993 innledes et internrekrutteringsprogram. Det vil bli lagt spesiell vekt på å finne frem til kvinner som kan bli fremtidige ledere i NSB.

Arbeidsmiljø

I 1992 ble en ny organisasjonplan for verne- og arbeidsmiljøvirksomheten gjennomført.

NSB gjennomførte en kampanje for å redusere sykefraværet. Sykefraværet gikk ned fra 7,6 prosent i 1991 til 6,8 prosent i 1992.

I samarbeid med Kreftregisteret og Fysiologisk institutt har bedriftshelsetjenesten gjennomført en undersøkelse blant de tilsatte som arbeider langs jernbanespor. Siktemålet var å belyse om elektromagnetiske felt ved elektrisk jernbane ga større risiko for visse typer kreft.

I skiftejenesten er belastningslidelser kartlagt, og det er utarbeidet et hefte med praktiske råd og veiledning for å unngå slike lidelser. Hørselsvern er nå pålagt brukt i denne tjenesten.

Attføringsarbeidet er omorganisert slik at det nå er fem regionale attføringsutvalg og ett sentralt attføringssenter. Det er inngått avtale med Arbeidsformidlingen om økonomisk støtte til attføringsarbeidet.

Det ble i 1992 registrert 375 yrkesskader mot 470 i 1991.

A new life for our railways

Kristian Rambjør Managing Director of NSB

1992 brought NSB significantly closer to achieving the systems for financial management and reporting that we need to be able to measure our performance against our goals.

Clearly-defined goals are essential to enable individual members of staff to influence their own work situations and to actively use their expertise and insight in the execution of their jobs. This in turn will enable us to fulfil the customers' requirements for an improvement in the quality of the products and services that we supply.

The railways will gradually be integrated into a competitive market in which customers choose suppliers on the basis of their ability to compete. As well as price, quality is an important element. Companies which satisfy the customers' quality requirements will always have a competitive edge in the market. Our efforts to improve cost efficiency are well under way. NSB as an organization is now more accesible to our customers. Our organization is now much more flexible and profit oriented.

Our greatest challenge will be to win back customers who have deserted us because the quality of our services did not match their requirements. During 1992 we took the first steps in this demanding process.

The new Europe which we see being created will make fresh demands of NSB in both national and international terms. The distances between suppliers of raw materials, manufacturers and consumers will require new and more effective forms of transportation, not only for passenger traffic but also for goods. One of the central goals of these new forms of transport will be to secure sustainable mobility. In this respect the railways, as users of renewable energy, will have an advantage.

Throughout Europe we are witnessing widescale and purposeful measures to develop a railway network which satisfies the need for rapid, efficient, safe and environmentally friendly transport systems. National transport borders will gradually be dismantled. We will see technical harmonization which will enable the train to pass over national boundaries with greater ease.

NSB's proposal for a Norwegian Railway Plan *"A new life for our railways"* for the period 1994-97 indicates that the required capital expenditure will be NOK 13.3 billion, in addition to the investments required for the Gardermoen line. This major investment requirement represents the first step in a long-term strategy to modernize and improve the efficiency of Norwegian railways. The goal is to ensure that NSB, like the railway systems of our Nordic neighbours, is an efficient and modern transport business by the end of the third planning period in the year 2005.

Modern permanent ways and equipment which satisfy our customers' need for reliability and quality are essential if NSB is to succeed in the face of free competition.

"A new life for our railways" outlines what will be needed for NSB as an organization to improve its efficiency by at least 40% by the end of 1997. This would enable us to rewin old customers and recruite new ones.

For NSB to become a profitable organization it must have a healthy financial structure. This means that old debt to the government must in part be restructured and the government must ensure that the organization is reconstructed financially.

This financial reconstruction will not require the injection of new capital into NSB. In reality it will represent an acknowledgement that NSB is unlikely ever to be able to repay old debt and interest on the basis of its own earnings.

The financial restructuring of NSB is a precondition for the development of profit-oriented attitudes within the organization. The ability to adapt to new competition and new conditions on the market requires the generation of understanding of financial context. This in turn is a precondition for motivating staff to achieve financial and quality-related goals.

NSB eagerly awaits the Storting's debate on the Railway Report for 1994-97.

The new efforts will require innovative thinking in which both the amounts and the distribution of the funds invested are seen in perspective. I sincerely hope that NSB will be put in a position to contribute to our common goal of achieving greater value generation, higher employment and an improved environment.

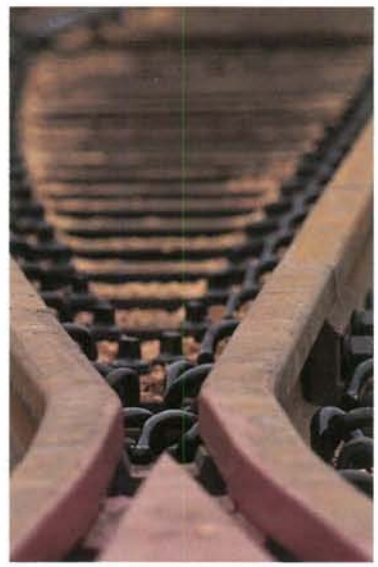
K Rambjør

Directors 'report

NSB achieved all its budget objectives for 1992. The retrenchment activities within the organization have continued and significant improvements in efficiency have been achieved in several areas of the business. Extensive work on the board's proposal for a Norwegian Railway Plan for 1994-97 have enabled an outlines of the future development of the railways in Norway to be drawn up.

Result for 1992 *)

The result for the year was NOK 259 million, compared to a deficit of NOK 318 million in 1991. This significant improvement is linked to the fact that provisions totalling NOK 300 million were set aside in the 1991 accounts. NOK 250 million of these provisions was booked to income in 1992. In addition NSB derived considerable gains during the year from the sale of properties and shares (Linjegods A/S) totalling NOK 118 million.



Total revenues, including public purchases of services, amounted to NOK 5,253 million. This is 12% up on 1991. Since 1992 NSB has been required to pay interest on all debts from investments in the Traffic Company.

In the past interest was only charged on debt deriving from investments made after 1984. The increased interest costs that this entailed has been covered by transfers. For 1992 this figure totalled NOK 173 million.

Capital costs, depreciation and genuine finance costs increased by NOK 272 million to NOK 835 million in 1992.

NSB is funded in its entirety by state loans, with the exception of a minor amount that the road transport division was able to borrow outside the national budget.

Capital expenditure

Capital expenditure in 1992 totalled NOK 1,713 million. This is 39% up on the previous year. Of this figure, NOK 824 million went to the Traffic Sector and NOK 889 million was spent on permanent ways. Expenditure on permanent way, including employment measures, increased by all of 61% on the preceding year.

Financial control

During 1992 considerable work was laid down in improving financial control within NSB. Particular attention has been focused on procedures to ensure the quality of accounts and internal transactions. A great deal of work still remains to be done to secure the quality of every aspect of financial control within NSB. High priority is being given to this work.

In 1991 it was necessary to carry approximately NOK 110 million to expense because of excessively high amounts booked to income in previous years and NOK 50 million owing to obsolete stock. This reconciliation has now been completed and the final amount of NOK 105 million has been carried to expense. The investigation of inventory wil continue in 1993. NSB has retained the services of outside, private auditors to examine its procedures.

*) For accounting purposes, NSB is divided up into a Traffic Sector and a Permanent Way Sector. The travel agencies and the road transport business are independent financial units within NSB's Traffic Company.

During 1992 NSB gradually changed its accounting and reporting systems so that they are now based on accounting principles. The national accounts, however, require that reporting be based on the cash principle. Deviations between the cash principle and the accounting principle are explained in a note to the accounts. NSB plans to present accounts which fully comply with the accounting principle in the 1994 financial year.

A New Life for our Railways

The board's business in 1992 has focused on strategic work. A document entitled *"A new life for our railways"* was prepared and forwarded to the Ministry of Transport as NSB's proposal for the Norwegian Railway Plan for 1994-97.

"A new life for our railways" formulates a plan for the railways up until 2010. The board emphasizes that strategic investment in the railways will be essential if Norway is to succeed in making significant improvements to its transport system and if the nation is to take part in the pan-European switch to rail transport based on financial, capacity-related and environmental factors.

The board recommends that NOK 13.3 billion be invested during the period 1994 to 1997. The document recommends that most of this capital expenditure should be channeled into improving the permanent way by means of a gradual increase in capacity and a standard speed of NOK 200 km/h. This will engender significant gains in terms of time saved and punctuality.

Development work should start with the major bottlenecks. During the first period of the Plan this will primarily revolve around the Østfold and Vestfold lines. Significant capital expenditure is also recommended on the trunk lines, particularly the truncation of the Bergen line. These improvements would benefit the entire rail network.

The capital expenditure proposed in *"A new life for our railways"* would enable NSB to achieve major increases in cost effectiveness. A 40% improvement in productivity is planned for the period.

In *"A new life for our railways"* the board also presents a proposal for the financial restructuring of NSB's Traffic Sector. Total interest costs to the government in 1993 will be in the order of NOK 500 million. The board recommends that debt in the order of NOK 2.2 billion be converted to equity, at the same time as which debt of NOK 1.3 million is restructured. This would give the Traffic Sector a normal structure. In the long term, such restructuring would enable the financial subsidies from the government to NSB's Traffic Sector to be reduced.

The Gardermoen line now adopted

The Storting - the Norwegian Parliament - gave the Gardermoen line the go-ahead on 8 October 1992 as part of its resolution to develop Gardermoen as the main airport for the Oslo region. The development of the Gardermoen line will be a major challenge for NSB and will be organized by a joint stock company wholly owned by NSB. The new company, NSB Gardermobanen A/S, was founded on 24 November 1992. The general meeting of this new company consists of the board of NSB. The Gardermoen line will be the first high-speed development in Europe to be constructed as an integral part of an airport development. The line will take the form of a high speed rail-link on the Oslo - Lillestrøm - Gardermoen - Eidsvoll route. Travel time by direct train between Oslo and the airport will be 19 minutes.

The line will be funded by means of ordinary borrowing from the Treasury and by the injection of equity in the order of NOK 1.1 billion. A return on the equity is expected in the longer term. The capital expenditure on the permanent way will therefore be expected to comply with an economic criteria. This represent a departure from existing systems for financial control within NSB.

The North Norway line

The North Norway line is another major railway project which is not discussed in *"A new life for our railways"*. Acting on behalf of the Ministry of Transport NSB headed a planning study which examined the line. The main findings were published on 20 October 1992. However, owing to considerable uncertainty as regards the volume transported on the line, NSB recommen-

ded that an extensive travel and market survey be conducted before a decision is made on whether the study process should continue into a planning phase. The Ministry of Transport supported this view and the surveys will be completed by 20. September 1993.

Other ongoing development projects

The main development projects in 1992 were the double track between Ski and Moss, the Finse tunnel, new crossing loops and refurbishing of the Lillestrøm-Lillehammer distance in connection with the Winter Olympics and the introduction of remote control on the Drammen line. With the exception of the double track between Ski and Moss, all these projects will be completed in 1993. The route through Moss has not yet been decided.

NSB and the 1994 Winter Olympics

The work on the line between Lillestrøm and Lillehammer includes the development of new crossing loops, the upgrading of the contact cable, the expansion of the power supply and the improvement of signal and communications systems. The work will be completed in the autumn of 1993 and represents a major portion of NSB's Winter Olympics investments.

The expanded and modernized Lillehammer station was opened in 1992. During the course of 1993 work will continue on a corresponding refurbishment of Hamar station.

In February 1992 NSB signed an agreement with Lillehammer '94 making NSB the official supplier of rail, bus and travel agency services to the 1994 Winter Olympic Games. The agreement entitles NSB to use the Olympic symbols in certain pre-defined contexts. NSB has made deliberate use of the symbols in its advertizing and organizational development.

Continued growth in passenger traffic

The increased activity in the Lillehammer area also had an effect on NSB's traffic statistics for 1992. The traffic carried on InterCity trains is continuing to grow, and the number of passengers on the distance between Oslo and Lillehammer increased by 6.8%. In total traffic by InterCity and medium distance trains increased by 4%. Traffic on long distance trains, however, fell by 1.5%.

The operating revenues of the Passenger Traffic Division in 1992 was NOK 2,385 million. This represents an increase of 4.8% on the preceding year. The Division's income for the year in 1992 was positive.

The largest increase in traffic in 1992 was on the Jæren line. After a new local train plan was implemented with effect from 1 January 1992 traffic doubled in relation to 1991. Faster and more modern rolling stock was put into service, stations were upgraded, departure frequency increased and correspondence with other means of transport improved. NSB will use the experience garnered from the Jæren line in corresponding measures elsewhere in the country. Starting in the autumn of 1993 a new and extended local train service will be introduced in Trøndelag county.

The punctuality of passenger trains in 1992 was virtually the same as in previous years.

Introduction of new trains

One of 1992's highlights was the launch of NSB's new InterCity express trains. Eight of nine new trains were delivered by the ABB Strømmen Yard during the course of the year. The first were put into service on the Oslo-Gothenburg line starting on 27 September and on the Vestfold line starting on 2 November. A further three trains have been ordered for delivery in 1993/94.

On these new trains the staff work together in a completely new type of service team- as a result of which the food and service offered has been improved considerably. The new trains have been a success with our customers, and traffic on the routes on which InterCity express trains operate has increased.

Competitiveness of Goods Division improved

The operating revenues of the Goods Division in 1992, excluding public transfers, totalled NOK 1,429 million. This represents an increase of 3.5% on the preceding year. The Division's operating result improved significantly and the goal of breaking even by 1994 is still within reach, despite the continuing slump in the national economy. The improved result is largely due to extensive measures to reduce costs.

These cost reductions have improved the position of the Goods Division in the market for transport services, and a number of major long-term transport agreements were concluded during the course of the year.

During 1992 the board decided to sell NSB's shareholding in Linjegods A/S as part of the strategy for the future development of the Goods Division.

The board discussed the situation on the Ofoten line several times during the course of 1992. LKAB had made clear its wish to take over the ore traffic on the line. However, NSB and Swedish State Railways joined forces to offer the customer a very economical transport programme. This enabled a new five- year agreement to be negotiated with LKAB. The new agreement will require extensive efficiency measures in Narvik, and manning levels will be reduced by 79 man-years. With effect from 1 January 1993 onwards activities in Narvik have been reorganized in line with the same principles which apply to the rest of NSB's business.

The board also adopted measures to develop the Ofoten line to carry more than just ore. Provided that there is sufficient demand, the Arctic Rail Express project will be implemented with effect from 1 September 1993. Arctic Rail Express is intended to develop ordinary goods transport, primarily from Narvik via Sweden to Oslo. The objective is to offer improved freight transportation on the North Cape through Narvik and to and from the Continent.

Profit for Road Transport and Travel Agency Division

The 1992 accounts of NSB Biltraffikk (NSB's road transport company) revealed a profit of just over NOK 15.2 million, which represents an increase of approx. NOK 4 million on 1991. The operating result was approx. NOK 21.5 million. The actual result for the year and operating result for 1992, however, is approx. NOK 5 million higher than this because the transition to commercial accounting principles entailed increases in material costs during 1992. Overall operating income for the Road Transport Division was just over NOK 473 million, virtually the same as in 1991.

NSB Travel Agency achieved a profit in 1992 of NOK 3.7 million. The profit in 1991 was NOK 5.4 million. Operating revenue increased by 6% on the preceding year.

Both the Road Traffic and the Travel Agency Divisions now have healthy financial foundations for their future operations.

Rehabilitation of stations

The operating revenue of the Property Division in 1992 was NOK 424 million. The sale of properties generated gains of NOK 69 million, compared with NOK 67 million in 1991.

A number of stations were rebuilt and refurbished during the course of 1992. These included Bergen, Skien, Eidsvoll and Levanger.

Investment in NSB's workshops

During 1992 the board decided to purchase 12 new diesel locomotives from Krupp Mak in Germany to replace locomotives which were more than 40 years old. The delivery contact will secure considerable employment at NSB's workshop in Marienborg in Trondheim as it will function as a subcontractor to Krupp Mak. The workshop could also receive assignments as a service workshop for Krupp's diesel-electric engines in Norway.

In 1991 the board adopted a programme for developing and increasing the efficiency of NSB's workshops, and a comprehensive investment programme to modernize the workshops has commenced. The outcome of the strategy has been favourable and the overall efficiency of the workshops improved in 1992 by 15-20% compared to 1991.

A new workshop for electric motor coaches is being constructed at the Sundland workshop in Drammen. Activity at the workshop was high throughout the

year, work including major conversion and cable replacement project on certain of NSB's electric motor coaches.

Environmental work and internal control

As a result of the environmental strategy adopted by the board in 1991 work proceeded during 1992 on an environmental audit. This work will be completed in 1993 and will reveal what measures need to be implemented to enable NSB to achieve its goal of becoming a genuinely pro-environment organization in the course of the 1990s.

The systematic work to enhance the working environment continued in 1992. A study has been carried out in conjunction with the Norwegian Cancer Registry and the Department of Physiology to chart whether working on railway tracks increases the risk of contracting certain types of cancer.

A campaign aimed at reducing sick leave has now been completed. Absence due to sickness was reduced from 7.6% in 1991 to 6.8% in 1992.

Personnel

As at the end of 1992 NSB had 12,537 permanent employees. This represents a reduction of 342 people on the previous year. 559 people left NSB's employ during 1992. Of these, 143 left on special early retirement schemes.

The development of NSB's personnel centre continued in 1992. The personnel centre offers retraining and skill development to employees working within areas with excess manning. As at the end of the year 170 people were attached to the personnel centre. The board views the personnel Centre as an important element in the work to restructure NSB.

Meetings of the board

Owing to the work on *"A new life for our railways"* the board held more meetings in 1992 than usual. There were 17 board meetings and the board also travelled on study visits to France and Germany, Sweden and Denmark, Bergen and Sogn and to Trondheim.

The staff representative on the board, the chairman of the staff union Leif Thue, retired on 31 December 1992. He was replaced by Roar Aasen, who joined the board with effect from 1 January 1993.

Prospects for the future

The board followed international developments closely during 1992. Enormous amounts are being spent on capital expediture on European railways. The goal of this investment is to create a railway network with a greater capacity, capable of carrying trains at significantly higher speeds.

The board's proposal for a Norwegian Railway Plan for the period 1994-97 outlines a strategic investment programme which will enable Norway to take part in this international development. Because NSB has a large backlog of renewal requirements it is essential that this investment starts now. This will put NSB in a position to develop economical and efficient transport services and to implement the improvements in productivity necessary to face the challenge posed by increasingly stringent competition between different forms of transport.

Europe is gradually opening the door to partial competition on railway lines. It is essential for NSB to be in a position to take on this challenge. The work on developing a strategy for internationalization is well underway within the organization.

To succeed in the future it will be vital for NSB to cooperate closely with business and industry and the population as a whole on measures to increase support for the railways. The board notes with satisfaction that a number of bodies were established during 1992 dedicated to the development of the railway network. NSB has developed excellent relations with these bodies. One example is Jernbaneforum Sør - the Southern Railway Forum - which comprises representatives of the coastal counties from Rogaland to Vestfold, and the newly formed Jernbaneforum Nye Bergensbanen - the New Bergen Line Railway Forum. During the year several meetings were held with Jernbaneforum Sør which has become an important cross-party pressure group and is urging the development of the South Coast and Vestfold line.

1992 saw the laying of the foundations for the improvement of NSB's competitive edge. The board would like to take this opportunity to thank the staff at every level of NSB for their efforts during the year.

Narvik
Vassijaure
Kiruna
Boden
Stockholm
Bodø
Fauske
Mo i Rana
Mosjøen
Steinkjer
Trondheim
Hell
Storlien
Østersund
Sundsvall
Stockholm
Støren
Oppdal
Åndalsnes
Røros
Tynset
Dombås
Otta
Lillehammer
Hamar
Elverum
Gjøvik
Jaren
Roa
Eidsvoll
Kongsvinger
Charlottenberg
Flåm
Bergen
Voss
Myrdal
Geilo
Gol
Honefoss
Oslo
Hokksund
Kongsberg
Notodden
Nordagautu
Drammen
Ski
Arnes
Lillestrøm
Mysen
Karlstad
Stockholm
Bø
Skien
Larvik
Moss
Sarpsborg
Halden
Kornsjø
Stavanger
Sira
Egersund
Kristiansand
Nelaug
Flekkefjord
Arendal
Gøteborg
Helsingborg
København

NSB
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO
Prinsensgt 7-9
Telefon 22 36 80 00
Telefax 22 36 71 52