



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.meld. nr. 21

(2008–2009)

Om virksomheten til NSB AS



Innhold

1	Innledning og sammendrag	5	5.5	Konsernets samlede utvikling.	18
1.1	Innledning	5	5.6	Punktlighet, kundetilfredshet og	
1.2	Regjeringens transportpolitikk	6		omdømme	18
1.3	Sammendrag	6	5.7	Trafikksikkerhet.	19
2	Formålet med statens eierskap		6	Strategi for perioden	
	i NSB.	9		2009–2013	20
2.1	Formålet med statens eierskap	9	6.1	Konsernets organisering	20
2.2	Mål og forventninger		6.2	Geografiske satsingsområder	20
	i eierstyringen	10	6.3	Planer for persontogvirksomheten.	21
			6.3.1	Forbedret togtilbud	21
3	Organisering av konsernet	11	6.3.2	Kunder og samfunn	22
			6.4	Planer for bussvirksomheten	22
4	Marked og rammebetingelser . .	13	6.5	Planer for godsvirksomheten	23
4.1	Markedsutvikling	13	6.6	Planer for eiendomsvirksomheten .	24
4.1.1	Markedsutviklingen på jernbane . .	13	6.7	Planer for støttefunksjoner	24
4.1.2	Markedsutviklingen for				
	busstransporter.	13	7	NSBs samfunnsansvar.	25
4.2	Utviklingen av jernbanens		8	Vurderinger av NSBs økonomi	
	infrastruktur	13		i planperioden	27
4.3	Juridiske rammebetingelser for		8.1	Forventet økonomisk utvikling. . . .	27
	NSB	14	8.2	Avkastningsmål og verdiutvikling .	27
4.4	Kjøp av persontransporttjenester		8.2.1	Avkastningsmål	28
	med jernbane	14	8.2.2	Verdiutvikling	28
			8.3	Utbytte.	29
5	Utviklingstrekk NSB-konsernet.	16			
5.1	Persontog	16	Vedlegg		
5.2	Bussvirksomheten	16	1	NSBs § 10 – plan 2009–2013	30
5.3	Godstogvirksomhet	17			
5.4	Eiendomsvirksomheten.	17			



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.meld. nr. 21

(2008–2009)

Om virksomheten til NSB AS

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 3. april 2009,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Stoltenberg II)*

1 Innledning og sammendrag

1.1 Innledning

I samsvar med det gjeldende styringsopplegget for NSB AS (NSB) legger regjeringen med dette fram en stortingsmelding om virksomheten. NSB AS har organisert sin virksomhet i flere ulike datterselskap. Meldingen gjelder virksomheten i hele konsernet.

Styret i NSB legger i henhold til § 10 i konsernets vedtekter hvert år fram en plan for samferdselsministeren. § 10-planen er styrets orientering til sin eier om status, planer og overordnede strategier i virksomheten for de kommende fire år, samt vurderinger knyttet til den økonomiske utviklingen i konsernet. § 10-planen som ble lagt fram i 2008, omhandler perioden 2009–2013 og danner utgangspunktet for denne stortingsmeldingen. Planen følger som vedlegg.

Med denne stortingsmeldingen vil regjeringen gi Stortinget en orientering om utviklingen i konsernet i perioden etter St.meld. nr 18 (2006–2007) *Om virksomheten til NSB AS for perioden 2007–2009*, samt en vurdering av de utfordringer og muligheter NSB står foran. Meldingen vil, i likhet med styrets § 10-plan, omhandle perioden 2009–2013, heretter benevnt som planperioden. Regje-

ringen understreker at staten er en langsiktig eier i NSB. Konsernets overordnede strategier har i hovedsak ligget fast siden 2001, og vil bli videreført i planperioden. Regjeringen foreslår derfor at det for fremtiden normalt fremlegges kun én eiermelding per stortingsperiode i stedet for hvert andre år som har vært praksis siden NSB ble organisert som selskap. Dette gjelder såfremt det ikke oppstår vesentlige endringer i konsernets økonomi, sentrale rammevilkår eller behov for endringer av konsernets strategi. Ut over dette kan de årlige statsbudsjett etter regjeringens mening være egnet til å gi Stortinget den nødvendige informasjon.

Meldingen omhandler Samferdselsdepartementets rolle som forvalter av eierskapet til NSB på vegne av staten. Departementets øvrige roller innenfor jernbanepolitikken vil ikke være tema. Infrastrukturen, reguleringsregimet og det offentlige kjøp av ulønnsomme persontransporttjenester vil i denne sammenheng bli omtalt som konsernets sentrale rammebetingelser.

Departementet har i forbindelse med forberedelsene til meldingen fått utarbeidet en verddivurdering av NSB, utført av revisjonsselskapet KPMG AS.

1.2 Regjeringens transportpolitikk

Regjeringen vil ha en effektiv, sikker og miljøvennlig transport. Dette skal blant annet skje gjennom å øke andelen som reiser kollektivt og få mer gods på bane.

Trafikken i Norge har økt kraftig de siste årene og veksten forventes å fortsette, selv om den på kort sikt vil bli påvirket av lavkonjunkturen. Dette er positivt i forhold til ønsket om økonomisk vekst og velferd, mobilitet og individuell frihet. I forhold til klimautfordringene, er imidlertid trafikkveksten betenkelig. Transportsektoren står for ca. 30 % av klimagassutslippene, og om ikke noe gjøres, vil veksten holde fram.

Hvordan vi velger å utvikle transportsystemet henger sammen med hvilket samfunn vi vil bygge. Regjeringen ønsker å utvikle et transportsystem der vi kombinerer høy mobilitet for alle grupper og økonomisk vekst med en bærekraftig utvikling.

Regjeringen har derfor startet en markant omlegging av transportsystemet i mer miljøvennlig retning, blant annet gjennom en kraftig økt satsing på jernbanen. Dette følges opp i St.meld. nr. 16 (2008–2009) *Nasjonal transportplan 2010–2019*, hvor regjeringen blant annet foreslår en økning i bevilgningene til Jernbaneverket med 58 prosent. Klimameldingen og klimaforliket gir også visjoner og føringer for en slik omlegging. Regjeringen er opptatt av å styrke mobiliteten for alle grupper blant annet gjennom å utforme transportsystemet slik at det blir mest mulig tilgjengelig for alle, uavhengig av funksjonsevne. Også i utøvelsen av rollen som eier av NSB AS vil staten legge vekt på disse hensynene.

1.3 Sammendrag

Kapittel 2 Formålet med statens eierskap i NSB

Staten har en rekke virkemidler til å styre transportpolitikken i ønsket retning, slik som lovgivning, bevilgninger til infrastruktur, kjøp av tjenester og eierskap til sentrale selskaper som blant andre NSB. Regjeringen legger vekt på at eierskapet til NSB skal brukes som et samferdselspolitisk virkemiddel.

For å realisere målet om å overføre en større andel av transportarbeidet fra vei til bane, mener regjeringen det er nødvendig med stor forutsigbarhet i transporttilbudet. Det kan etter regjeringens mening best sikres med et selskap med langsiktig statlig eierskap. Det er viktig med en kjøpsordning som gir et godt, rimelig og stabilt togtilbud. Kjøpsformen må løpende vurderes, og om hensiktsmes-

sig tilpasses, slik at også den understøtter målet med kjøpet av ulønnsomme persontransporttjenester.

Etter regjeringens mening er det også ønskelig at det innenfor bussvirksomhet og godstransport med tog er minst én stor nasjonal aktør. NSB har stasjoner og andre eiendommer som står i nær tilknytning til Jernbaneverkets infrastruktur og det er viktig å sikre et helhetlig perspektiv på bruk og utvikling av disse eiendommene til jernbanens beste.

Eierstyringen skal skje gjennom prinsipielle føringer som gir rammer for den daglige drift. Innenfor disse rammene skal selskapet ha stor kommersiell frihet og det forventes tilfredsstillende økonomiske resultater av virksomheten. Forutsetningen er at selskapet fremmer sikker og miljøvennlig kollektivtransport og tar samfunnsansvar.

Kapittel 3 Organisering av konsernet

NSB er organisert som et konsern der morselskapet NSB AS ivaretar det meste av persontrafikken med tog i Norge mens resten av virksomheten er organisert i datterselskaper. Det er bare mindre endringer i selskapsstrukturen siden forrige eiermelding.

Kapittel 4 Marked og rammebetingelser

Markedet for skinnegående persontrafikk i Norge har hatt kraftig vekst de senere år. Etter en nedgang i årene 2000–2003 har transportarbeidet økt med 19 % fra 2003 til og med 2007. Også godstrafikken med tog har økt i perioden 2003–2007, spesielt har containertrafikken økt vesentlig, med 58 %. Markedet for busstrafikk har også økt, men ikke like sterkt.

Infrastrukturen er ikke tilfredsstillende. Det er for mange feil og kapasiteten er flere steder for liten i forhold til trafikkmengden. Etter regjeringsskiftet i 2005 er bevilgningene til jernbanens infrastruktur økt kraftig. Satsingen vil bli fulgt opp i de kommende årene, jf. St.meld. nr. 16 (2008–2009). De mange feilene påfører NSB kostnader og gir ulemper for trafikantene. Det skal imidlertid legges til at NSB ikke betaler avgift for bruk av kjørevegen.

Godstrafikken på bane er liberalisert, mens internasjonal persontrafikk vil bli liberalisert fra 2010. På det innenlandske marked har NSB med enkelte unntak enerett. Staten kjøper ulønnsom persontransport av NSB-konsernet for 1,7 mrd. kr. per år. Nåværende rammeavtale utløper i 2010. Det

er ikke tatt stilling til hvordan offentlig kjøp skal organiseres etter 2010.

Kapittel 5 Utviklingstrekk NSB-konsernet

Persontogvirksomheten hadde en betydelig lønnsomhetsforbedring fra 2005 til 2007. Dette skyldes trafikk- og inntektsøkning og effektivisering. Økning i personalkostnader har redusert lønnsomheten i 2008.

Bussvirksomheten har ekspandert, spesielt ved oppkjøp og ved å vinne anbuds konkurranser i Sverige og Danmark. Lønnsomheten har vært relativ lav, men stabil, på grunn av hard konkurranse.

Godstogvirksomheten, i sær containertransportene i Norge, har økt betydelig de senere år, men veksten har stoppet opp. I 2007 var kapasitetsbrist hovedårsaken, mens redusert etterspørsel har slått inn i 2008. Virksomheten i Norge har de siste år hatt positivt driftsresultat, mens virksomheten i Sverige har vært tapsbringende.

Eiendomsvirksomheten har gitt betydelige bidrag til konsernets resultat, og har levert bedre resultater enn gjennomsnittet i eiendomsbransjen tre av de fire siste årene.

Det økonomiske resultat av konsernets virksomhet har i perioden 2005–2007 ligget på om lag 500 millioner kroner per år.

Trafikksikkerheten er god, men verken punktlighet, kundetilfredshet eller omdømme har utviklet seg tilfredsstillende de siste år. De to siste parameterne skyldes ikke minst den svekkede punktligheten.

Kapittel 6 Strategi for perioden 2009–2013

Regjeringen viser til styrets plan som er fremlagt for samferdselsministeren i tråd med vedtektenes § 10. Regjeringen er enig i dagens konsernorganisering, og mener NSB må arbeide videre med å utnytte de synergimuligheter som finnes.

NSB satser også i andre nordiske land, men for regjeringen er det viktig at denne satsingen bygger opp under den norske virksomheten. Når det gjelder Nettbuss, mener regjeringen at markedets andelen i Norge bør opprettholdes på dagens nivå. Ytterligere konsolideringstendenser i bransjen kan imidlertid aktualisere dette spørsmålet på et senere tidspunkt.

Regjeringen støtter fullt ut planene om satsing på økt persontogtilbud i østlandsområdet når det nye dobbeltsporet mellom Lysaker og Asker står ferdig i 2012. Dette innebærer investeringer i nytt togmateriell for 4 mrd. kr., en investering hvor staten har gitt 75 % restverdigaranti. Regjeringen leg-

ger også stor vekt på at NSB ved nybygg og ombygginger ivaretar kravene til universell utforming. Videre er regjeringen opptatt av at NSB er fokusert på kundenes behov og derved beholder dagens kunder og tiltrekker seg nye. Dette har stor betydning for regjeringens mål om å få overført mest mulig transport til jernbanen.

Nettbusskonsernet er i dag heleid av NSB. For regjeringen er det viktig at det arbeides for at overgangene mellom ulike kollektivtransportmidler er så godt tilpasset som mulig for de reisende. Regjeringen er også opptatt av at NSB søker å bidra til å utnytte synergiene mellom buss og tog på en bedre måte. Det kan imidlertid være en utfordring at det offentlige kjøp av tog- og busstjenester håndteres av ulike forvaltningsnivåer.

Godsvirksomheten ivaretas av CargoNet AS som eies med 55 % av NSB og 45 % av det svenske selskapet Green Cargo AB. Aksjonæravtalen som blant annet innebar at all satsing på containertog i Norge og Sverige skulle skje gjennom CargoNet, er nå sagt opp. Regjeringen mener at strategien med satsing på kombinerte transporter bør videreføres av CargoNet både i Norge og Sverige og mot kontinentet. Det legges opp til at NSBs eierandel i CargoNet opprettholdes på dagens nivå, siden gods på bane er et viktig virksomhetsområde for konsernet. Endring av eierandelen kan imidlertid være aktuelt i løpet av planperioden, hvis dette vurderes som transportmessig og industrielt fordelaktig.

Regjeringen mener at NSB har forvaltet sine eiendommer på en god måte og har besluttet å videreføre den eiendomsdelingen mellom NSB og Jernbaneverket som har eksistert siden 1996. Forutsetningen er at eiendomsvirksomheten, foruten å bidra til konsernets økonomiske resultater, støtter opp om transportvirksomheten og at ROM Eiendom samarbeider nært med Jernbaneverket og lokale myndigheter. Når det gjelder framtidig eierskap til viktige godsterminaler vil regjeringen vurdere hva som vil være den mest hensiktsmessige organiseringen i forbindelse med investeringer på den enkelte terminal.

Kapittel 7 Samfunnsansvar

Regjeringen forutsetter at statens selskaper tar samfunnsansvar. For NSBs vedkommende innebærer det blant annet at konsernet har en god dialog med de ansatte i forbindelse med omstillinger, medvirker til at man får en fakta- og forskningsbasert jernbanedrift, er en del av løsningen på klima- og miljøutfordringene, har et klart fokus på sykefravær, at de etiske retningslinjer integreres i

bedriftskulturen, at personalpolitikken gjør at alle grupper arbeidstakere kan finne en plass i bedriften og at samfunnssikkerhet ivaretas på en forsvarlig måte.

Kapittel 8 Vurderinger av NSBs økonomi i planperioden

Konjunkturedgangen vil berøre godstrafikken og eiendomsvirksomheten i betydelig grad. Persontrafikken med tog og buss er mindre konjunkturutsatt, men det er for tidlig å konkludere hvordan den generelle nedgangen i økonomien vil slå ut på volumene på persontog og buss. Det økonomiske resultatet fra 2008 er betydelig redusert ift foregående år, en utvikling som kan antas å fortsette de nærmeste år. Det gjennomsnittlige investeringsnivået frem til 2013 blir på om lag 2 mrd. kr. per år. Som følge av forventninger om økt omsetning og salgsgevinster, antas resultatene å bedres mot slutten av planperioden.

Den markedsverdivurderte egenkapitalen til konsernet har økt med 3 mrd. kr fra 2005 til 2007 og regjeringen mener at dette indikerer at NSB har lagt en god strategi for den videre utvikling. KPMG har beregnet at et avkastningsmål på 7,2 % av den markedsverdivurderte egenkapitalen bør legges til grunn for konsernet. Dette er en vurdering regjeringen slutter seg til. Samferdselsdepartementet vil i vurderingen av om faktisk utvikling har vært i samsvar med eiers avkastningsmål, se hen til utviklingen i renten i perioden. Avkastningsmålet gjelder for en periode på tre til fem år.

Regjeringen mener at utbyttet må vurderes ut fra selskapets strategi og behov for egenkapital og at selskapets egenkapitalandel bør ligge på om lag 35–40 %. Med de planlagte investeringer og resultatutsikter de nærmeste år bør utbytteandelen reduseres fra 75 % som har vært andelen de tre siste år.

På bakgrunn av dette legges det for de nærmeste tre til fem år til grunn en forventning om 50 % utbytte av konsernets årsresultat etter skatt.

2 Formålet med statens eierskap i NSB

2.1 Formålet med statens eierskap

Det overordnede målet med statens eierskap i NSB er å bidra til å nå regjeringens transportpolitiske mål om effektiv, sikker og miljøvennlig transport, ved å øke andelen som reiser kollektivt og få mer gods på bane.

Gjennom eierskapet vil regjeringen sikre:

- et best mulig kollektivtilbud på jernbanen
- utvikling av stasjoner som kan styrke togets attraktivitet og fungere som gode knutepunkt
- en god dialog med regionale og lokale myndigheter om utviklingen av de ulike banestrekningene og tilbudet omkring disse

I tillegg er det viktig å:

- ivareta en kontrollerende posisjon i CargoNet som skal bidra til en innovativ utvikling av gode transporttilbud for næringslivet på jernbanen.
- Videreutvikle eierskapet i Nettbuss slik at tydeligere synergier for de reisende kan realiseres.

Delingen av den tidligere forvaltningsbedriften NSB i et trafikkelskap og en infrastrukturforvaltning var et ledd i en utvikling der det klarere presiseres at samferdselens infrastruktur er et offentlig ansvar mens trafikkutøvelse kan ivaretas av både offentlige og private aktører. Når det gjelder gods- og persontrafikk på jernbane har det de senere år kommet til flere private aktører. For persontogtrafikken er det imidlertid et begrenset potensial for kommersiell drift uten store offentlige kjøp. Statens eierskap i kombinasjon med andre virkemidler gir større mulighet for å nå samferdselspolitiske målsetninger.

Regjeringen ønsker av hensyn til miljø-, trafikk-sikkerhet og arealhensyn å legge til rette for en vekst i person- og godstrafikken på jernbane der dette er hensiktsmessig. Et hovedformål med eierskapet er derfor å sikre toget en sterk posisjon i konkurransen med andre transportformer. Regjeringen bestemte da den tiltrådte at det ikke er aktuelt å sette ut flere jernbanestrekninger på anbud innenfor persontransporten. Jernbanetransport har høye etableringskostnader og det er naturlig å utnytte stordriftsfordelene i ett selskap. Dette bidrar etter regjeringens vurdering til rasjonell

drift og effektiv ressursbruk. I en situasjon der kapasiteten i store deler av infrastrukturen er høyt utnyttet er det særlige gevinster gjennom en effektiv samordning i et stort trafikkelskap.

Departementet ivaretar gjennom sin rolle som kjøper av ulønnsom jernbanetransport, det offentliges behov for å anskaffe ønsket mengde persontransport. Når NSB har monopol på så godt som all offentlig kjøpt persontransport, må konsernet håndtere dette med stor bevissthet, og er i seg selv en begrunnelse for statens eierskap. Det er videre nødvendig at selskapet opptrer åpent overfor staten som kjøper.

Så godt som all persontrafikk med tog er i dag bedriftsøkonomisk ulønnsom. For regjeringen er det viktig at togtilbudet har den nødvendige kapasitet og sikrer et langsiktig tilbud i de deler av landet hvor jernbanen har et fortrinn. Gjennom eierskapet til NSB og offentlig kjøp sikres muligheten for å ivareta disse hensynene. Et alternativt system med anbud og kontrakter, kan etter regjeringens mening være mer usikkert og sårbart så lenge det ikke eksisterer et godt fungerende marked som tilbyr persontransport med tog. For kunden kan det også være en fordel at tilbudet er samlet innenfor ett togselskap.

Det er betydelige utfordringer når det gjelder behovet for å redusere den globale oppvarmingen. For regjeringen er derfor satsing på miljøvennlig transport en høyt prioritert oppgave. Gjennom sine produkter innenfor både person- og godstransport bidrar NSB til lavere klimagassutslipp og mindre lokal forurensing. For Norge er det derfor sentralt å ha en stor og handlekraftig aktør som evner å satse på transportløsninger som er bærekraftige. Statens eierskap er derfor også begrunnet ut fra behovet for langsiktighet og stabilitet i arbeidet med de nasjonale klimamålene.

Store deler av datterselskapet ROM Eiendom AS' portefølje består av bygninger og eiendommer tett integrert med jernbanevirksomheten, herunder eiendommer som andre jernbaneselskaper benytter. Eiendomsvirksomheten er derfor et område hvor regjeringen mener det er spesielt viktig å legge rammer for konsernets virksomhet.

For regjeringen er målet om økt andel kollektivtrafikk, spesielt på jernbane, samt å bringe mer

gods fra vei til bane, hovedårsaken til det statlige eierskapet. Regjeringen mener dessuten at dette er nødvendig for å sikre minst én betydelig nasjonal aktør i hvert av markedene. For NSB kan det også være hensiktsmessig å ha ulike virksomheter i ulike geografiske områder for å ha flere ben å stå på.

2.2 Mål og forventninger i eierstyringen

Det er viktig at formålet med statens eierskap i NSB er klart definert og kommunisert, slik at styret i konsernet kan gjøre en så god jobb som mulig. Tydelig formidling av eiers mål og forventninger bidrar til at arbeids- og rollefordelingen som skal og må være mellom eier og konsernets styre blir godt ivaretatt.

NSB skal ha betydelig forretningsmessig frihet. Regjeringen legger i så måte prinsippene for god eierstyring til grunn, jf. St.meld. nr. 13 (2006–2007). Det er likefullt svært viktig at NSB evner å balansere ulike hensyn og forventninger i sine beslutningsprosesser. Styret må være seg bevisst statens forventninger og mål med eierskapet. Regjeringen understreker at NSB i tillegg til å ha oppmerksomhet om forretningsmessig lønnsomhet og effektiv drift, også må være seg bevisst at selskapet er et virkemiddel for å nå samfunnsmessige mål.

Regjeringen er opptatt av at NSB skal:

- Bidra med sikker kollektivtransport ved å ha betydelig oppmerksomhet på sikkerhetsarbeidet.
- Sørge for at tog og buss blir et godt transportalternativ for så mange reisende som mulig.

Målet er å legge til rette for å øke kollektivtrafikkens andel av transportarbeidet.

- Styrke sitt omdømme blant publikum med kundevennlige løsninger og god service.
- Arbeide med å forbedre punktlighet, regularitet og avvikshåndtering både innenfor person- og godstrafikken. Dette gjelder både med de virkemidler selskapet selv rår over, og i samarbeid med Jernbaneverket og andre transportutøvere.
- Bidra til å videreutvikle tog og buss til det foretrukne alternativet for miljøvennlig transport, samt sørge for energieffektive løsninger innenfor konsernets eiendomsvirksomhet.
- Opptre konstruktivt, løsningsorientert og smidig i samhandlingen med øvrige aktører for å oppnå nasjonale mål innenfor transportpolitikken.
- Styrke dialogen og samarbeidet med regionale og lokale myndigheter om utviklingen av transporttilbudet.
- Sørge for at NSB er anerkjent for å være bevisst sitt samfunnsansvar. En langsiktig oppmerksomhet på samfunnsansvar vil kunne bidra til høyere verdiskaping på sikt.
- Sørge for en aktiv tilnærming til universell utforming i forbindelse med både konsernets trafikk- og eiendomsvirksomhet.
- Sørge for at verdiene i konsernet oppnår en god avkastning på kort og lang sikt. Dette innebærer at konsernet legger vekt på å finne løsninger som bidrar til økt inntjening og drives kostnadseffektivt.
- Framskaffe nødvendige beslutningsgrunnlag for samferdselspolitikken, herunder utarbeide nødvendig statistikk med utgangspunkt i konsernets transportvirksomhet.

3 Organisering av konsernet

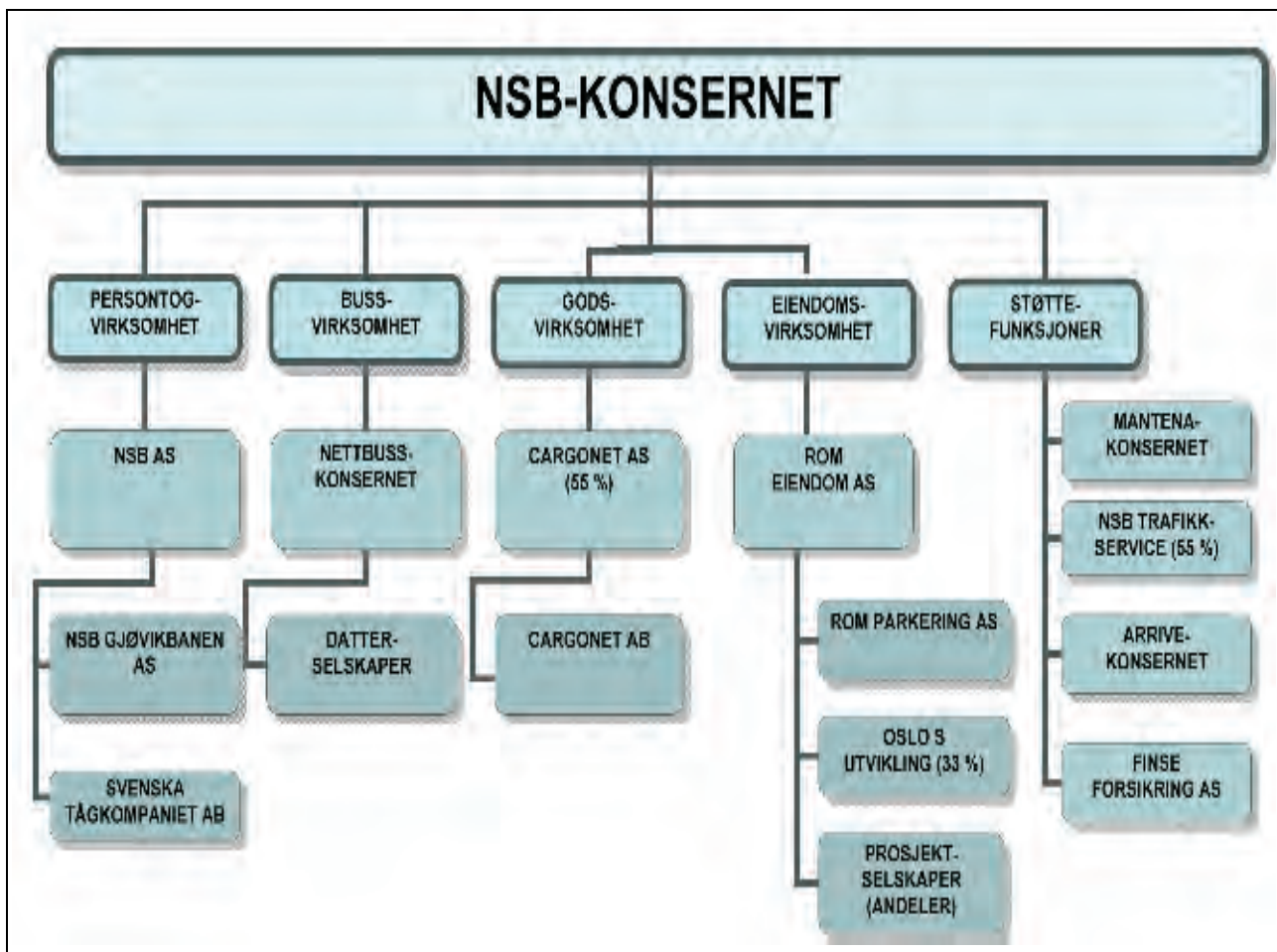
NSB AS er et aksjeselskap heleid av staten ved Samferdselsdepartementet. NSB ble etablert i 1996 i første omgang som et selskap med begrenset ansvar (BA), da forvaltningsbedriften NSB ble delt i trafikkelskapet NSB BA og infrastrukturforvalteren Jernbaneverket. NSB BA ble omgjort til NSB AS i 2002 og styres iht. aksjeloven som statsaksjeselskap. Samferdselsministeren er NSBs generalforsamling, men ansvaret for den daglige drift tilligger styret som i andre aksjeselskaper.

NSB AS står for det meste av NSB-konsernets persontogvirksomhet og er morkonsern for utskilte deler. NSB eier 55 % av CargoNet AS som driver godstransport (i første rekke kombitransport) med tog i Norge og Sverige. De resterende aksjer eies av det svenske statlig eide selskapet

Green Cargo AB. NSB AS eier 100 % av Nettbuss AS som er morkonsern i Nettbuss-konsernet som driver persontransport med buss i Norden. Eieendomsvirksomheten drives av NSBs datterkonsern ROM Eiendom AS.

To mindre 100 % eide datterselskaper driver persontrafikk med tog, NSB Gjøvikbanen AS (på Gjøvikbanen) og Svenska Tågkompaniet AB (i Sverige). I tillegg er blant annet støttefunksjoner som vedlikeholds- og verkstedtjenester (Mantena AS), IKT (Arrive AS), skadeforsikring (Finse Forsikring AS) og togrenhold (NSB Trafikkservice AS) skilt ut som egne selskaper.

Siden 2001 har konsernet gjennomført betydelige endringer i organisering og strukturering av virksomhetsområdene, jf. St.meld. nr. 18 (2006–



Figur 3.1 NSB-konsernets virksomhetsområder og selskaper

2007). Siden siste eierberetning er imidlertid strukturen for en stor grad lik. Endringer som bør nevnes er at konsernet har gått fra en eierpost på 34 prosent i Svenska Tågkompaniet AB, til å besitte alle aksjene. Fra 1. januar 2007 er eiendomsvirksomheten ivaretatt av datterselskapet ROM Eien-

dom AS etter en fusjon av ROM Eiendomsutvikling AS og NSB Eiendom AS. CargoNet AS opprettet i 2007 selskapet Terminaldrift AS i forbindelse med at driften av Ganddal godsterminal ble konkurranseutsatt. Selskapet vant konkurransen og står i dag for driften på nevnte terminal.

4 Marked og rammebetingelser

4.1 Markedsutvikling

4.1.1 Markedsutviklingen på jernbane

Totalmarkedet for persontransporter i Norge er i stadig vekst. Fra 1990 til 2006 steg transportarbeidet (i personkilometer, alle trafikkslag) med ca. 25 pst. For jernbanen har utviklingen vært ujevn, med tilbakegang i perioden 2000–2003, men med sterk vekst i de senere år. Samlet utvikling for volumet av skinnegående persontransport fra 1990 til 2006 er ca. 35 pst. med en markedsandel i 2006 på 5 pst.

Figur 4.1 illustrerer utviklingen i persontransporten på jernbanen (NSB og Flytoget) i perioden 1997–2007, i hhv. transportarbeid (personkm) og antall reiser.

For godstransporten er den prosentvise veksten enda større. Transportarbeidet i Norge (i tonnkilometer, alle transportmidler) har økt med om lag 150 pst. fra 1990 til 2006. For jernbanen har det vært spesielt stor vekst i antall transporterte containereenheter (TEU), 75 pst. fra 2002 til 2007.

Figur 4.2 illustrerer utviklingen i godstransporten på jernbanen i perioden 1997–2007, i hhv. transportarbeid (tonnkm) for all godstransport, og transportvolum for container- og kombitransporter (TEU).

Det er grunn til å anta at det på lang sikt vil være etterspørselsvekst i totalmarkedet, men dette vil variere med konjunkturutviklingen. Godstrafik-

ken er mer konjunkturutsatt enn persontogtrafikken. Fordelingen på transportmidler er påvirket av markedspriser og avgifter og av tilbudets relative attraktivitet.

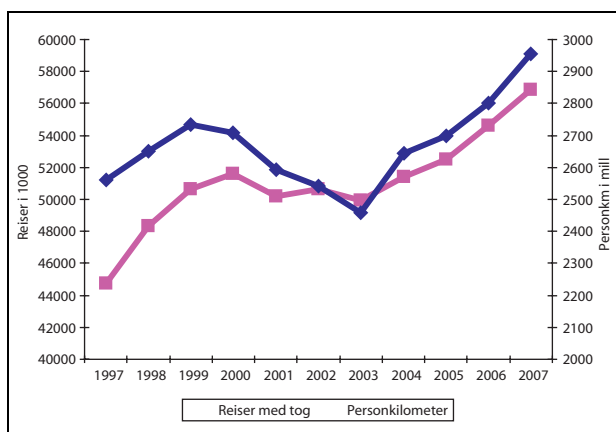
4.1.2 Markedsutviklingen for busstransporter

Det samlede transportarbeidet med buss i perioden 1990–2006 økte med 9,4 % og bussen har i dag en markedsandel på om lag 6 % av persontransportmarkedet. Ekspressbussmarkedet har hatt den største veksten, og drives på rent kommersielt grunnlag. Fylkeskommunene er ansvarlig for kjøp av lokale bussrutetjenester og kan velge kontraktsform. Samlet offentlig kjøp fra NSB ved datterselskapet Nettbuss AS utgjorde ca. 600 mill kr i 2007.

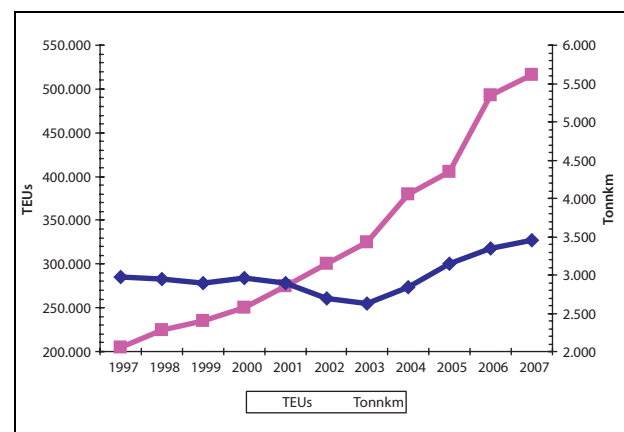
4.2 Utviklingen av jernbanens infrastruktur

For togselskapene er pålitelighet og kapasitet i jernbanenettet en forutsetning for videre vekst og dette stiller store krav til vedlikehold og utvikling av nettet.

Til tross for økning i de statlige bevilgninger de senere år, har kvaliteten på infrastrukturen ikke økt. Dette har sammenheng med manglende satsing på vedlikehold og fornyelse av jernbanenettet over lang tid, med redusert punktlighet og lavere



Figur 4.1 Persontransport på jernbane



Figur 4.2 Godstransport på jernbane

kundetilfredshet som resultat. Betydelig trafikkvekst gjør at store deler av den viktigste infrastrukturen, blant annet i Osloområdet, er fullt utnyttet. Dette gjør at de feil som oppstår ofte får store konsekvenser for trafikkavviklingen. Feil knyttet til infrastrukturen gir de reisende ulemper, og påfører NSB kostnader blant annet i form av avvikshåndtering. På den annen side betaler ikke NSB avgift for bruk av kjørevegen. Dette har sammenheng med de mindre samfunnsøkonomiske belastninger jernbanedriften medfører i forhold til vegtransport og avgiftsnivået for tungtransport på veg.

Regjeringen har siden den tiltrådte i 2005 økt bevilgningene til Jernbaneverket kraftig, og satsingen vil følges opp i de kommende årene, jf. St.meld. 16 (2008–2009) *Nasjonal transportplan 2010–2019*. Dobbeltsporprosjektet Sandnes-Stavanger vil bli ferdigstilt i 2010. Fra 2012 vil ferdigstillelse av det nye dobbeltsporet Lysaker-Asker og fornying av infrastrukturen på strekningen Lysaker – Oslo S – Etterstad muliggjøre et utvidet og mer robust tilbud for persontrafikken på Østlandet. Nye kryssningsspor på flere av hovedstrekningene og tiltak for å redusere årsakene til saktekjøringene på Bergensbanen og Dovrebanen vil gi økt kapasitet og punktlighet i godstrafikken. For øvrig vises det til satsingene som fremgår av Nasjonal transportplan 2010–2019.

4.3 Juridiske rammebetingelser for NSB

Mens jernbanesektoren i Norge før 1996 i praksis bare besto av forvaltningsbedriften NSB, er sektoren i dag delvis liberalisert og har mange ulike aktører. Det betyr at der det tidligere var interne regler i NSB som ga rammer for hvordan virksomheten skulle styres, er det i dag i mye større utstrekning lover og forskrifter som legger rammebetingelser for de ulike aktørene. De fleste av lovene og forskriftene er generelle og gjelder både offentlige og private virksomheter og er i stor grad basert på EUs regelverk gjennom EØS-avtalen.

Et jernbaneselskap som oppfyller lovbestemte vilkår, har fra 2007 rett til å utføre både innenlands godstrafikk og godstrafikk til og fra utlandet. EU har vedtatt et direktiv (2007/58/EC) som medfører at internasjonal persontrafikk med tog vil bli liberalisert fra 1. januar 2010. Av direktivet fremgår også at EU-kommisjonen i løpet av 2012 vil vurdere implementeringen av direktivet og vurdere forutsetningene for en eventuell ytterligere liberalisering. Imidlertid vil statlig kjøp av persontransport

med jernbane fremdeles kunne skje ved direkte kjøp slik det gjøres fra NSB i dag.

Passasjerrettighetsforordningen (1371/2007) vil tre i kraft fra 3. desember 2009 og gir passasjerer med jernbane en rekke definerte rettigheter, for eksempel knyttet til kjøp av billetter og rettigheter om bord i toget (herunder funksjonshemmedes rettigheter, erstatningsplikt ved forsinkelser og klagemuligheter). Dette vil måtte lede til revisjon av transportvilkårene. På enkelte områder vil forordningen kunne føre til større kostnader for togooperatørene.

I 2005 ble det gitt bestemmelser i jernbaneloven om hvordan eventuelle konkurranser om avtaler om persontransport på jernbane skal gjennomføres. I Norge er kjøpsavtalen om persontrafikk på Gjøvikbanen blitt konkurranseutsatt. Regjeringen har, som nevnt foran, ikke planer om å konkurranseutsette kjøp av persontransport på flere norske jernbanestrekninger.

Lov og forskrift om universell utforming er også viktige rammebetingelser for NSB, både for persontransport- og eiendomsvirksomheten. Ved bedre å legge til rette for funksjonshemmede vil NSB også kunne tiltrekke seg flere kunder som ikke er funksjonshemmet i ordets vanlige betydning, for eksempel eldre, passasjerer med mye bagasje o.a. Det er viktig å understreke at tiltak for universell utforming vil komme alle reisende til gode, uavhengig av grad av funksjonshemming.

4.4 Kjøp av persontransporttjenester med jernbane

Staten ved Samferdselsdepartementet kjøper bedriftsøkonomisk ulønnsom persontransport med tog. Det overordnede målet med kjøp av persontransport med tog er å få et langsiktig samfunnsøkonomisk effektivt togtilbud som reduserer avstandsulemper og bidrar til velfungerende regioner.

NSB AS og NSB Gjøvikbanen AS mottar til sammen om lag 1,7 milliarder kr. årlig for nærtrafikk, InterCity-trafikk, region- og matetraffikk, nattog og fjerntrafikk på Nordlandsbanen.

Dagens trafikkavtale med NSB AS utløper i 2010. Regjeringen vurderer nå kjøpsordningen, og vil før utløpet av 2010 ta stilling til om den skal videreføres med ny rammeavtale, eller erstattes av en annen ordning. Målet er at staten på en best og enklest mulig måte sørger for at de reisende får et godt, rimelig og stabilt togtilbud.

Hovedandelen av statens kjøp av persontransporttjenester kjøpes fra NSB AS. I tillegg kjøper

staten persontransporttjenester med tog på Gjøvikbanen fra NSB Gjøvikbanen AS. Det er også inngått overenskomster av ulik varighet og karakter med den svenske kjøpsmyndigheten Rikstrafiken

om tre grenseoverskridende persontogtilbud, herunder en egen trafikkavtale med SJ for persontransporten på Ofotbanen.

5 Utviklingstrekk NSB-konsernet

5.1 Persontog

Antall reisende med NSBs persontog sank med 11,6 prosent i perioden 2000 til 2003, etter at 1990-tallet hadde vist vekst gjennom hele tiåret. Trenden ble igjen brutt i 2004, og siden har det vært en betydelig vekst både med hensyn til antall reisende og utført transportarbeid¹. I 2007 reiste 5,2 millioner flere reisende med NSB Persontog og NSB Gjøvikbanen enn i 2003, en økning på 11,5 prosent over perioden. Målt i antall personkilometer er veksten sterkere, 19 prosent, noe som viser at den gjennomsnittlige reisetrekningen per kunde har økt.

Både i 2006 og 2007 var utviklingen i persontogvirksomheten god, med en gjennomsnittlig årlig vekst både når det gjelder antall reisende og personkilometer på 3 prosent, jf. tabell 5.1 nedenfor. Den positive utviklingen har fortsatt også i 2008. I løpet av året økte antall personkilometer med 5,4 prosent og antall reisende med 3,8 prosent.

Den svake utviklingen på begynnelsen av tiåret skyldtes konkurranse fra ekspressbuss, bil og flytransport, redusert punktlighet og regularitet, samt alvorlige ulykker. NSB har siden 2002 arbeidet systematisk for å forbedre inntjeningen og øke kundetilfredsheten. Oppmerksomheten har vært rettet mot oppgraderte produkter, forutsigbarhet, sikkerhet, attraktive priser og tilgjengelige salgskanaler. Foruten NSBs eget arbeid med å gjøre toget til et mer attraktivt framkomstmiddel skyldes framgangen også ytre forhold. Sterk økonomisk vekst samt høy sysselsetting i befolkningen forklarer økningen i henholdsvis fritids- og jobbreisen. Et stigende miljøengasjement i befolkningen, høyere drivstoffkostnader, bompengavgifter og et overbelastet vegnett i de større byene kan også forklare hvorfor flere velger toget i dag enn for få år siden.

Den økonomiske omsetningen i persontogvirksomheten har vist sterk vekst i perioden siden siste stortingsmelding, med 5,5 og 12,5 prosent i henholdsvis 2006 og 2007. Den sterke veksten skyldes økningen i antall reisende, samt innlemmelse av den svenske virksomheten.

¹ Antall reisende multiplisert med antall kilometer per reise.

Driftsresultatet har vært positivt siden 2005 med en driftsmargin på mellom 6 og 8 prosent. Marginen har imidlertid gradvis blitt redusert. Dette skyldes i hovedsak at personalkostnadene har økt fra 32 prosent målt mot inntekter til å utgjøre nesten 40 prosent. Videre har NSB hatt økende kostnader knyttet til avvikshåndtering på grunn av planlagte og ikke planlagte innstillinger.

Økningen i personalkostnadene har i hovedsak sammenheng med tre forhold. For det første ble det høsten 2007 enighet med de ansatte om endringer av blant annet turnusordningen for ombordpersonalet. For det andre har NSB økt kostnadene knyttet til rekruttering. For det tredje har innføringen av regnskapsstandarden IFRS med anbefaling fra Norsk Regnskapsstiftelse knyttet til regnskapsføring av ytelsesbaserte pensjonsordninger, medført en betydelig økning i pensjonskostnadene for NSB.

5.2 Bussvirksomheten

Nettbuss sin virksomhet består i hovedsak av rutekjøring på kontrakt for fylkeskommuner, ekspressbuss- og turkjøring. Nettbuss har rutedekning i hovedsak fra Trøndelag og sørover, sør og vest i Sverige samt København- og Århusområdet i Danmark. Markedsandelen er henholdsvis 27 prosent i Norge, 5 prosent i Sverige og 2 prosent Danmark. Konsernet består av 19 hel- eller deleide datterselskap og er en betydelig aktør i Skandinavia.

Nettbuss har fra 2003 til 2007 hatt en økning med hensyn til antall reisende med 48,9 prosent, fra 74,6 til 111,1 millioner reisende². Veksten var særlig sterk i de to første årene av den nevnte perioden, og har sammenheng med utviklingen av ekspressbussmarkedet og oppkjøp av busselskaper. Siden Nettbuss-konsernet ikke utarbeider tall for antall personkilometer med buss, lar dette seg ikke lett sammenligne med transportarbeidet for jernbane. Antall reisende er følsomt i forhold til tilbud som vinnes eller tapes.

² Tallet innbefatter også Nettbuss' ikke ubetydelige transportvirksomhet i Sverige og Danmark.

Siden siste stortingsmelding om NSBs virksomhet har den norske bussvirksomheten holdt seg tilnærmet på samme nivå. Tap av to betydelige kontrakter i Vestfold og Stavanger i 2007 har i hovedsak blitt oppveid av å vinne noen mindre anbud og små overtagelser av andre selskap. Den svenske virksomheten har imidlertid hatt sterk vekst, som følge av oppkjøp av blant annet Sjöföretaget og ved å vinne en rekke mindre anbud. Det samme kan sies om den danske delen av virksomheten. Av omsetningen er andelen utenfor Norge på 17,4 prosent.

Driftsmarginen ligger mellom 3 og 4 prosent. Lønnsomheten i den konkurranseutsatte rutetrafikken har vært lav på grunn av sterk konkurranse. Personalkostnadene har økt noe relativt sett i forhold til inntektene i perioden.

5.3 Godstogvirksomhet

Produksjonsmodellen til CargoNet har det siste tiåret vært gjennom en stor endring. Overgang fra system- og vognlast til kombinerte transporter (containertransport) har vært en stor suksess i Norge. Mens jernbanen tidligere håndterte tungt gods fra industrikunder, har mer og mer av landtransporten gått over til frakt av ferdigvarer som skal raskt fram. Veksten har fortsatt både i 2006 og 2007, men utviklingen er svakere sist år på grunn av begrensninger i infrastrukturen. Regjeringen viser til relevante kapasitetsøkende tiltak i Nasjonal transportplan 2010–2019.

Tabell 5.1 Antall personreiser med transportkonsernet NSB. Millioner personer.

	2005	2006	2007
Reiser med tog	47,3	47,9	50,4
Vekst i prosent		1,3	5,2
Personkilometer med tog	2440	2416	2622
Vekst i prosent		-1,0	8,5
Reiser med buss	99,1	103,6	111,1
Vekst i prosent		4,5	7,2

Omsetningen til CargoNet økte med ca. 6 prosent både i 2006 og 2007, mens driftsmarginen varierte mellom 1 og 2 prosent. Imidlertid er det store ulikheter mellom den norske og svenske virksomheten. Mens driftsmarginen til den norske delen av konsernet har ligget stabilt på 5 prosent, har driften ved den svenske delen av CargoNet-konsernet gått med tap fra 2004.

Det svenske markedet skiller seg fra det norske ved at industrikundene fortsatt står sterkt. Dette gjør at vognlast fortsatt er dominerende. Det er imidlertid økende interesse for kombinerte transporter. Konkurransesituasjonen er samtidig mer krevende som følge av blant annet flere aktører, bedre veier, og tradisjon for å frakte basislastene med lastebil. Dette siste poenget gjør at konsernet blir mer sårbare for generell etterspørselsreduksjon i Sverige. For CargoNet er imidlertid den svenske virksomheten strategisk viktig for å kunne tilby et godt transporttilbud innen Skandinavia, samt å ivareta transport sørover gjennom Sverige og videre til kontinentet. Konsernet har i perioden intensivert innsatsen for å bringe driften i den svenske virksomheten i balanse.

5.4 Eiendomsvirksomheten

All eiendomsvirksomhet i NSB er organisert i datterselskapet ROM Eiendom AS. Eiendommene kan grovt sett deles i to typer, driftsavhengige og driftsuavhengige. Det førstnevnte er bygninger og arealer som er nær tilknytning til transportvirksomheten, mens de driftsuavhengige eiendommene ikke lenger anses å være nødvendig for verken tog- eller bussvirksomheten. De driftsuavhengige eiendommene kan derfor utnyttes til andre formål.

ROM Eiendom AS er et resultat av at de tidligere separate selskapene ROM Eiendomsutvikling AS og NSB Eiendom AS ble fusjonert fra 1.1.2007. Fusjonen var en konsekvens av en ny strategi i NSB knyttet til eiendomsvirksomheten. Det legges nå større vekt på å være lengre med i utviklingen av de driftuavhengige eiendommene før realisering av gevinst. Stasjonseiendommene utvikles i

Tabell 5.2 Antall transporterte containerenheter i Norge (TEU-20 fots containerenheter).

År	2004	2005	2006	2007
Antall container enheter	386 000	443 000	493 000	515 000
Vekst i prosent		14,8	11,3	4,5

Tabell 5.3 Nøkkeltall, konsern

NOK Millioner	2005	2006	2007
Totale inntekter	8 634	9 168	9 994
<i>Vekst i prosent</i>		6,2	9,0
Driftsresultat	687	668	731
<i>Driftsmargin</i>	8,0	7,3	7,3
Årsresultat	442	511	545
<i>Resultatmargin</i>	5,1	5,5	5,4
Eiendeler	12 425	13 339	14 220
Netto rentebærende gjeld	2 102	2 088	2 156
Egenkapital	6 378	6 659	6 821
<i>EK-andel</i>	51	50	48

samarbeid med persontogvirksomheten og Jernbaneverket for å styrke transportvirksomheten. ROM Eiendom skiller internt fortsatt mellom driftsavhengig og driftsuavhengig eiendom, men det trekkes ut synergier ved å forvalte eiendomsporteføljen samlet.

ROM Eiendom har siden 2005 vist gode økonomiske resultater. Dette kan tilskrives god lønnsomhet i utleiemarkedet og ikke minst gevinster ved salg av utviklingsseiendom, i hovedsak fra realiserte prosjekter. Sammenlignet med IPD-indeksen som er den ledende indeksen som måler utvikling i eiendomsmarkedet i Norge, har ROM Eiendom levert bedre resultater enn gjennomsnittet for markedet i tre av de siste fire årene.

5.5 Konsernets samlede utvikling

Tabell 5.3 viser en sammenstilling over de mest relevante økonomiske nøkkeltall fra 2005 til 2007.

NSB har siden 2005 oppnådd solide årsresultater. I både 2006 og 2007 har konsernet innfridd regjeringens mål om minst 7,2 prosent avkastning på bokført egenkapital etter skatt, og konsernet har utbetalt utbytte til eier på 782 millioner kroner for regnskapsårene 2006 og 2007. De positive resultatene skyldes konsernets mangeårige satsing på å redusere kostnadene, samtidig som inntektene har økt. NSB har store faste kostnader og bedre belegg i togene medfører ikke tilsvarende økning i driftskostnadene.

Konsernet har hatt en relativt sterk vekst i omsetningen de siste årene, 7,6 prosent i årsgjennomsnitt siden 2005. Driftsmarginen har ligget mellom 7 og 8 prosent. Denne relativt høye marginen må imidlertid i stor grad tilskrives resultatene

fra eiendomsvirksomheten. Buss- og godsvirksomheten har vært vesentlig lavere.

Persontog og buss stod for 75 prosent av omsetningen i konsernet i 2007. Eiendom, som kun stod for 8 prosent av omsetningen, bidro imidlertid med 44 prosent av driftsresultatet.

5.6 Punktlighet, kundetilfredshet og omdømme

Punktlighet i toggangen blir målt som prosentdel av tog til endestasjonen som kommer innenfor 3 eller 5 minutts margin³. Regjeringens mål er at 90 prosent av togene skal være i rute.

Punktligheten er svekket siden 2005, som var et godt år med 92 prosent av NSBs tog i rute. § 10-planen opplyser at 87,4 prosent av togene var i rute i 2007, samme nivå som i 2006. En stor del av forsinkelsene skyldes feil ved infrastrukturen.

Blant CargoNets tog var kun 77 prosent av togene i rute i følge Jernbaneverkets statistikk. NSB opplyser i § 10-planen at 90 prosent av godstogene var i rute. Forskjellen skyldes at CargoNet måler punktlighet sett hen til avtalt tidspunkt for levering til kunde på terminalen, mens Jernbaneverket måler punktlighet i selve toggangen.

NSB gjennomfører målinger av kundenes tilfredshet med tilbudet (KTI) to ganger per år. Ifølge NSB er en score på 70 av 100 poeng tilfredsstillende. I § 10-planen er det referert til utviklingen i

³ For mellomdistansetog og lokaltog er det 3 minutts margin, for alle andre tog er det 5 minutts margin. NSB opplyser i sin § 10-plan om gjennomsnittlig punktlighet for selskapets tog. Jernbaneverkets statistikk velger ikke å summere dette sammen, fordi forutsetningen for måling av punktlighet er forskjellig for ulike togtyper.

høstmålingene fra 2003 til 2008. Tilfredsheten med regiontogtilbudet ligger stabilt høyt, med en score over 70 poeng. Lokaltogtilbudet trekker imidlertid ned, og oppnådde høsten 2008 en score på svake 59 poeng, en nedgang fra 66 poeng tre år tidligere.

Målingene knyttet til bussvirksomheten, viser et mer stabilt og høyere tilfredshetsnivå. Spesielt TIMEkspresen scorer jevnt svært høyt. § 10-planen informerer om at et gjennomsnittlig score på 68 poeng innenfor rutevirksomheten er tilfredsstillende, men peker på at deler av virksomheten har forbedringspotensial.

På de årlige omdømmemålinger som foretas av MMI blant landets 120 største bedrifter, havner NSB i 2008 på en 54. plass. Dette er en vesentlig forbedring siden 2001 hvor konsernet endte på en 101. plass, men en nedgang siden 2007 hvor konsernet oppnådde en 33. plass. Omdømmet er sannsynligvis svekket som følge av dårligere punktlighet og mye negativ presseomtale i den forbindelse.

5.7 Trafikksikkerhet

NSBs strategiske sikkerhetsmål er at virksomheten ikke skal føre til skader på mennesker eller

miljø. Til tross for at dette målet ikke ble nådd i 2007, var antall dødsfall og ulykker svært lavt.

Ingen passasjerer omkom i forbindelse med jernbanevirksomhet i 2007. Én person i godsvirksomheten omkom i en arbeidsulykke, og to personer som befant seg i sporet, omkom ved påkjørsel uten at NSB kunne lastes for dette. Innenfor bussvirksomheten omkom fem personer hvor Nettbuss var involvert, dog uten at verken sjåfør eller selskap kunne lastes for hendelsene. Det ble registrert 133 mindre alvorlige personskader innenfor persontogvirksomheten, og tilsvarende åtte personskader innenfor godsvirksomheten. Bussvirksomheten rapporterer om 111 skadetilfeller, mot 65 året før. Den betydelige økningen skyldes ifølge § 10-planen en kombinasjon av større trafikk, bedre registreringssystemer og et utvidet skadebegrep.

§ 10-planen informerer om at det arbeides systematisk for å styrke trafikksikkerheten gjennom ulike tiltak og virkemidler. Videre pekes det på at jernbanenettet fortsatt har mangler knyttet til tekniske barrierer mot sammenstøt. NSB forventer at de tiltak som Jernbaneverket planlegger å gjennomføre på dette området, gis høy prioritet.

6 Strategi for perioden 2009–2013

Som nevnt i kapittel 1.1, angir § 10-planen blant annet styrets strategier for fireårsperioden 2009–2013. Regjeringen er i hovedsak enig i de vurderinger som fremkommer i planen. I det følgende vil regjeringens mål og forventninger til konsernet som helhet og de ulike virksomhetsområdene bli nærmere gjennomgått.

6.1 Konsernets organisering

§ 10-planen fremhever at for at NSB skal tilby et kundevennlig, fleksibelt og markedsrettet transporttilbud og være i stand til å møte konkurransen i markedet, må konsernet være av en viss størrelse og besitte kompetanse innenfor ulike transportområder. Det pekes på at de store internasjonale transportkonsernene satser på en kombinasjon av ulike transportmidler. NSB er i denne sammenheng en liten aktør.

For regjeringen er det viktig at NSBs organiserer virksomheten slik at de mål og forventninger som er beskrevet i denne stortingsmeldingen, blir best mulig ivarettatt. Regjeringen vil spesielt peke på betydningen av at eiendomsvirksomheten samvirker tett med og sikrer interessene til person- og godstogvirksomhetene.

NSB har gjennom de siste årene levert gode og forbedrede resultater både med hensyn til passasjerutvikling, godsvolum og økonomi innenfor nær alle deler av sin virksomhet. Regjeringen er opptatt av at konsernet skal utvikle kompetansen innenfor persontransport, gods og eiendom, og slutter seg til styrets strategi om en videreføring av dagens virksomhetsområder.

Konsernorganiseringen gjør at flere administrative fellesfunksjoner kan spesialiseres på konsernnivå, slik at de enkelte virksomhetene kan rette oppmerksomheten mot sine kjerneoppgaver. For regjeringen er det viktig at NSB i sin organisering av virksomhetsområdene, legger til rette for at de ulike selskapene kan konsentrere seg om en så god og tett kundebehandling som mulig. Videre må NSB arbeide videre med å utnytte og synliggjøre de synergier som eksisterer gjennom samordning av aktiviteter i virksomhetsområdene.

6.2 Geografiske satsingsområder

§ 10-planen definerer kjernevirksomheten til å være persontrafikk med tog og buss i Norden, samt godstransport i Norden og internasjonalt.

Regjeringen understreker at det viktigste for konsernet er å utvikle et sikkert, kundevennlig, energieffektivt og konkurransedyktige transporttilbud i Norge. Eierskapet til NSB er som nevnt ett av flere virkemidler for regjeringen i utviklingen av samferdselspolitikken. En satsing i Norden kan likevel være fornuftig og i samsvar med målene med eierskapet såfremt følgende forhold vektlegges:

- Satsingen må bygge opp under den norske virksomheten og inngå i en helhetlig industriell strategi. I denne sammenheng er det relevant om det kan påvises at det eksisterer et nordisk marked.
- Virksomhet i øvrige nordiske land må bidra til økt kompetanse og erfaring som senere kan anvendes i det norske markedet. Et eksempel på dette er oppkjøpet av Svenska Tågkompaniet, som har gitt NSB mer erfaring med anbudskonkurranser innenfor persontogvirksomheten og kunnskap om togdrift fra et annet marked. I denne sammenheng må det imidlertid vurderes om slik kompetanse kan innhentes på annen måte.
- Virksomheten i øvrige nordiske land må vurderes å være økonomisk fordelaktig over tid.
- Etablering i nye geografiske områder kan være hensiktsmessig for å redusere sårbarheten i forbindelse med at konsernet deltar i ulike anbudsprosesser. Dette må imidlertid vurderes konkret ut fra behovet innen de ulike virksomhetsområdene.

NSB vil ha et omfattende kapitalbehov de kommende årene, blant annet som følge av regjeringens satsing på å legge til rette for økt kapasitet på jernbanen, jf. kapittel 4 og 8. Det er naturlig at styret vurderer fordelingen av ressurser internt i konsernet, opp mot behovet for å vinne erfaring og kompetanse i andre geografiske områder.

Selv om NSBs oppmerksomhet i hovedsak skal være rettet mot en best mulig utvikling i det norske

transportmarkedet, vil det kunne være ulike vurderinger av de forskjellige virksomhetsområdene.

Persontogvirksomheten i Norge står foran store utfordringer i planperioden, noe som tilsier at oppmerksomheten bør rettes mot det norske tilbudet. Dette er imidlertid ikke til hinder for at Svenska Tågkompaniet videreutvikler sitt tilbud.

Nettbuss-konsernets høye markedsandel i Norge kan tilsa at det er fornuftig om videre satsing i første omgang rettes mot Sverige og Danmark, i den grad det bidrar til å møte de forhold som er beskrevet ovenfor. Det er naturlig at videre satsing skjer innenfor den kapital bussvirksomheten selv genererer.

For CargoNet må den internasjonale satsingen i all hovedsak rettes mot å bedre lønnsomheten i eksisterende virksomhet i Sverige.

6.3 Planer for persontogvirksomheten

6.3.1 Forbedret togtilbud

Ferdigstillingen av dobbeltsporet mellom Sandnes og Stavanger og nytt dobbeltspor mellom Asker og Lysaker vil gi rom for økt persontogtransport. Særlig på Østlandet vil dette bli merkbart, ikke minst ved at det blir mulig med en mer jevn fordeling av togtilbudet over timen. Gjennomføringen av NTP 2010–2019 vil bidra til ytterligere kapasitetsvekst i infrastrukturen. NSB forbereder seg til dette gjennom sitt investeringsprogram, og inngikk i september 2008 kontrakt med den sveitsiske togprodusenten Stadler Bussnang AG om å kjøpe 50 nye togsett med opsjon på ytterligere 100. NSBs totale kostnad knyttet til de 50 nye togene er 4 milliarder kroner. Disse skal dels erstatte materiell som utrangeres og med det bedre komforten til de reisende, og dels bidra til økt kapasitet. Samferdselsdepartementet har i rollen som kjøper av persontogtransporttjenester gitt selskapet restverdisikring for inntil 75 prosent av investert beløp.

Som eier ser regjeringen positivt på at NSB posisjonerer seg i forhold til de muligheter som åpner seg som følge av ny og forbedret infrastruktur. Den rutemodellen NSB presenterer i § 10-planen er basert på de ønsker og muligheter selskapet ser for seg. Det er Jernbaneverket som fordeler kapasiteten på jernbanenettet i Norge og som også må ta hensyn til øvrige togoperatørers ønsker.

Med forventning om høy grad av sysselsetting, miljøbevissthet i befolkningen, bompengavgifter, eventuell køprising og et overbelastet vegnett rundt de største byene, antas det en fortsatt vekst i etterspørselen etter persontogtransport. På grunn av lavkonjunkturen er det imidlertid noe usikker-

het knyttet til etterspørselsutviklingen på kort sikt, siden dette kan gi enten positive eller negative utslag for persontogets del. På kort sikt er imidlertid store deler av kapasiteten i jernbanenettet, spesielt på Østlandet og rundt de store byene, fullt utnyttet. I rushtrafikken har togene svært høyt belegg og mange passasjerer må stå over lengre tid. Det er derfor grenser for videre vekst i første del av planperioden.

§ 10-planen peker på at persontogvirksomheten den siste tiden har hatt problemer med tilstrekkelig bemanning. Med den produksjonsøkningen det legges opp til fremover, vil dette kreve en betydelig rekruttering av ombordpersonale. På noen års sikt er det også grunn til å tro at markedsutviklingen og myndighetenes strategi for å legge til rette for større mengder gods på jernbanen, vil medføre økt behov for kvalifisert arbeidskraft.

Det er Jernbaneverket som gjennom Jernbaneskolen har ansvaret for utdanning av blant annet lokførere mens togselskapene bidrar med instruktører og praksis etter endt skolegang. Regjeringen legger til grunn at NSB, sammen med Jernbaneskolen og øvrige togselskaper, legger til rette for at det i planperioden kan bli utdannet et tilstrekkelig antall lokførere og annet nødvendig personale for å realisere et mer omfattende togtilbud. Det er videre viktig med et tett samarbeid mellom relevante aktører for å planlegge det framtidige behovet for personell, samt for å koordinere en rettidig innpassing i forhold til den framtidige kapasitetsutvidelsen.

I § 10-planen påpekes det at konsernet foretar løpende forbedringer i retning av universell tilgjengelighet. I forbindelse med NSBs anskaffelse av nye togsett og oppgradering av eksisterende rullende materiell, ble det fra regjeringen lagt vekt på at hensynet til universell utforming ble ivarettatt. Også i framtidige anskaffelser, herunder billettsystemer, forutsettes det at NSB tar de nødvendige hensyn til personer med redusert funksjonsevne. I denne sammenheng er det viktig å opprettholde dialogen konsernet har med relevante myndigheter og organisasjoner.

Regjeringen er tilfreds med den positive trafikktutviklingen i NSB Persontog og NSB Gjøvikbanen. Til tross for den gode utviklingen de siste fem årene, er det likevel grunn til å minne om at det kun er få år siden toget mistet mange kunder, både på grunn av økt konkurranse fra andre transportmidler og dårlig omdømme. Antall reisende i 2007 er kun 8 prosent høyere enn i 2000. Siden 2007 har svekket punktlighet ført til redusert kundetilfredshet og sviktende omdømme for NSB, jf. omtale i kapittel 5.6. Selv om en økende andel av avvikene

kan tilbakeføres til problemer med infrastrukturen, mener regjeringen det er nødvendig at NSB setter sine ressurser inn på å redusere de avvikene konsernet har ansvar for. Regjeringen mener i denne sammenheng det er viktig at NSB prioriterer å sørge for driftsklart rullende materiell.

6.3.2 Kunder og samfunn

For regjeringen er det vesentlig at NSBs kunder og omgivelser har en så god erfaring med og opplevelse av konsernet som mulig. Dette er avgjørende for både å beholde dagens kunder, og ikke minst tiltrekke seg nye reisende. For å bygge den nødvendige tilliten, er det grunnleggende å levere så gode tjenester og produkter som mulig. Dette har videre stor betydning både for selskapets lønnsomhet og for regjeringens mål om å overføre mer transport til jernbanen. Det er viktig at NSB har oppmerksomhet på kundeaspektet i alle faser av konsernets kontakt med den reisende, slik som enkelt og tilgjengelig billettsalg, informasjon før og under reisen, og service overfor den enkelte.

I arbeidet med å ytterligere forbedre sitt omdømme, er det samtidig viktig at NSB evner å samvirke aktivt med samfunnet rundt jernbanen. Dette gjelder alt fra lokale og regionale myndigheter, næringsliv, interesseorganisasjoner, media og opinionen forøvrig. En strategisk tilnærming til dette vil kunne bidra til en ytterligere styrking av jernbanen generelt og NSB spesielt. Kontakten må, der den omhandler det togtilbudet som er gjenstand for offentlig kjøp, være tilpasset det opplegget som ligger til grunn for denne ordningen.

Det forventes at konsernet vil bidra til at det utvikles integrerte reiseplanleggingsverktøy hvor kundene enkelt kan få informasjon om alle ledd og alternativer i reisekjeden. Konsernet forventes også å bidra til at det utvikles et sanntidssystem for tog- og bussruter som kan gjøre det mulig for kundene via mobiltelefon eller internett å innhente eller bli varslet om forsinkelser. Selskapet bør også, sammen med Jernbaneverket, arbeide for å bedre telefon- og internettilgangen om bord i togene.

NSB og Jernbaneverket har på mange områder utviklet et godt samarbeid. Dette samarbeidet må videreutvikles med kundens behov i sentrum.

Regjeringen er opptatt av at kundene opplever en god avvikshåndtering når toget blir innstilt, og legger til grunn at det arbeides systematisk med å utvikle velfungerende rutiner, ikke minst i samarbeid med Jernbaneverket.

Regjeringen er tilfreds med at det fra 2009 etableres en utvidet kompensasjonsordning for passa-

sjerer som rammes av innstilte tog eller større forsinkelser. Ordningen gjelder uavhengig av om det er NSB eller Jernbaneverket som er skyld i at det oppstår forsinkelser eller toginnstillinger. Erfaringene med ulike reisegarantiordninger, der det er faste systemer for organisering av alternativ transport og enkle regler for økonomisk kompensasjon, er gode. Regjeringen har vært opptatt av at det skal utvikles flere slike ordninger og at ordningene, så langt det lar seg gjøre, bygges over samme lest slik at de blir enklest mulig å forholde seg til for kundene. NSB må dessuten tilpasse seg de nye reglene som vil følge av implementeringen av EUs forordning nr. 1371/2007 av 23. oktober 2007 om jernbanepassasjerers rettigheter og forpliktelser (passasjerrettighetsforordningen).

NSB har en 0-visjon når det gjelder skade i forbindelse med sin virksomhet, og konsernet bestreber seg på å ytterligere redusere antall omkomne og skadde som er knyttet til togtrafikken. I tillegg til miljø- og arealhensyn er sikkerhet en svært viktig begrunnelse for videre satsing på jernbanen. Dette gjelder også for bussvirksomheten.

6.4 Planer for bussvirksomheten

For regjeringen er det viktig at NSB utvikler bussvirksomheten slik at det tas ut synergier mellom denne virksomheten og konsernets persontogvirksomhet. Et viktig mål for statens eierskap i Nettbuss er å skape et attraktivt busskollektivtilbud i nært samspill med jernbanen. For å tiltrekke seg nye kollektivreisende som ellers ville valgt bilen som framkomstmiddel, er det svært viktig at kollektivselskapene, herunder NSB, har oppmerksomhet mot å etablere så smidige overgangsmuligheter som mulig. Det kan imidlertid være en utfordring at det offentliges kjøp av tog- og busstjenester håndteres av ulike forvaltningsnivåer.

Per i dag er lønnsomheten i den konkurranseutsatte rutetrafikken lav på grunn av mange aktører og sterk konkurranse, blant annet som følge av nye aktører som ønsker å etablere seg i markedet. KPMG har i sin verdivurdering gitt uttrykk for at det er grunn til å tro at noen aktører på sikt vil forsvinne og at prisene på anbud vil gå opp til et forsvarlig lønnsomhetsnivå. For regjeringen er det viktig at det er en tilstrekkelig konkurranse som gir et godt tilbud til kunder og en riktig pris på det offentlige kjøpet. Over tid vil en også være tjent med at busselskapene har en tilstrekkelig inntjening som sikrer stabilitet i markedet. Denne balan-

segangen vil imidlertid bli håndtert av konkurransemyndighetene.

Utviklingen ellers i Europa har gått mot at få, men store, transportkonsern kjemper om markedsandeler i ulike land. I Norge er eksempelvis Veolia etablert som en betydelig aktør i bussmarkedet. For regjeringen er det viktig at det opprettholdes flere aktører som kan konkurrere om oppdragene i Norge og at også norske selskap deltar i dette markedet. Eierskapet til Nettbuss er i så måte også av strategisk betydning.

Styret i NSB legger opp til at en videre vekst i Norge bør skje gjennom deltagelse i anbud, og i mindre grad gjennom oppkjøp. Regjeringen støtter denne tilnærmingen. Dersom det i planperioden skulle bli ytterligere konsolidering i bransjen, for eksempel i form av bud fra internasjonale transportfirmaer på andre nasjonale busselskaper, er det naturlig at styret vurderer hvordan eiers interesser best kan ivaretas. Forutsetningen for å vurdere eventuelle strategiske oppkjøp eller deltakelse i mulige fusjoner er at dette vil bidra til å utvikle et bedre integrert kollektivtilbud eller at dette bidrar til å øke eiers verdier.

Nettbuss har hatt en relativt kraftig vekst i Sverige og Danmark de siste årene. Erfaring fra andre bransjer tilsier at det i faser med sterk vekst kan være en utfordring å samtidig ha tilstrekkelig oppmerksomhet mot å utvikle lønnsom drift. Regjeringen legger til grunn at konsernet evner å ivareta denne balansegangen.

6.5 Planer for godsvirksomheten

CargoNet vil i følge § 10 planen fortsette sin satsing på kombinerte transport, og søker å befeste sin posisjon som ledende innenfor kombinerte transport i Norden. Selskapet vil i planperioden anskaffe nye lokomotiv til erstatning for eldre. De nye lokomotivene vil ha trekkraft som muliggjør 600 meter lange godstog. Dette vil bidra til å øke transportert mengde gods i forhold til dagens tog som er maksimalt 450 meter lange. I Nasjonal transportplan 2010–2019 varsles utbygging av 45 nye kryssningsspor og økt terminalkapasitet. Kryssningssporene skal tilpasses tog på 600 meter.

CargoNet er eid 55 prosent av NSB og 45 prosent av det svenske heleide statlige selskapet GreenCargo AB. I aksjonæravtalen mellom de to selskapene var det angitt at satsingen på kombinerte transport i Norden skulle skje gjennom CargoNet. NSB har informert Samferdsdepartementet om at denne aksjonæravtalen nå er sagt

opp da partene etter hvert hadde ulikt syn på samarbeidet som lå til grunn for avtalen. GreenCargo sitter ut fra konkurransehensyn ikke lenger i CargoNet sitt styre, men har beholdt sin eierandel i konsernet.

Regjeringen mener det er fornuftig av NSB å videreføre satsingen på godsvirksomheten. CargoNet besitter verdifull erfaring og kompetanse for å bringe mer gods fra vei til bane og overgangen i Norge fra tradisjonell vognlast til kombinerte transport har vært en suksess. Næringslivets transportbehov er et område regjeringen har hatt stor oppmerksomhet på. Det er derfor viktig at CargoNet arbeider videre med å utvikle sitt tilbud og sine produkter. Dette vil være med på å redusere avstandsure og styrke norsk næringsliv i de deler av landet hvor godstrafikk med jernbane har sitt fortrinn.

I forhold til eierskapet til CargoNet oppfatter regjeringen at dagens eierforhold fungerer tilfredsstillende. Eierskapet i CargoNet bør være av en slik størrelse at NSB sikres nødvendig innflytelse og styring. Det legges opp til at NSBs eierandel i CargoNet opprettholdes på dagens nivå, siden gods på bane er et viktig virksomhetsområde for konsernet. Endring av eierandelen kan imidlertid være aktuelt i løpet av planperioden, hvis dette vurderes som betydelig transportmessig og industrielt fordelaktig.

CargoNet har i flere år arbeidet i Sverige med å etablere pendler for kombinerte transport. Selskapets virksomhet gikk med overskudd i perioden 2001–2003, men har siden gått med underskudd. NSB ønsker imidlertid å videreføre strategien i Sverige. Den internasjonale trenden går i samme retning som den vi har hatt i Norge de siste årene, med lange pendler for kombinerte transport. NSB ser for seg at dette etter hvert vil gjøre seg sterkere gjeldende i godsmarkedet i Sverige, hvor tradisjonell vognlast fremdeles er dominerende.

Regjeringen er enig i styrets vurderinger på dette området. CargoNet har gjennom sin erfaring betydelig kompetanse i forhold til kombinerte transport. Imidlertid mener regjeringen at det må tas ytterligere grep for at lønnsomheten bedres og at virksomheten gir positive økonomiske resultater i løpet av planperioden.

CargoNet har foreløpig få lange pendler fra kontinentet og til Norge. Hvis en internasjonal satsing kan bidra til å flytte mer av godstransporten inn til landet fra vei til bane, vil dette være positivt. I tillegg kan dette være gunstig for å få til en bedre utnyttelse av selskapets materiell.

6.6 Planer for eiendomsvirksomheten

Regjeringen har besluttet at eierskapet til stasjoner og godsterminaler i all hovedsak blir som i dag, jf. St.prp. nr. 1 (2008–2009). NSB ved ROM Eiendom beholder eierskapet til stasjonene, men Jernbaneverkets premissgiverrolle skal klargjøres og lovfestes. Med hensyn til de viktigste godsterminale der det er behov for videre utbygging ved hjelp av statlige bevilgninger, legges det opp til en gradvis omlegging av både eierskap og drift. Driften skal, når dette vurderes hensiktsmessig, konkurransesettes. Der staten går inn med betydelige investeringsbeløp, bør det der dette vurderes formålstjenelig, bli et direkte statlig eierskap ved Jernbaneverket.

I § 10-planen pekes det på at hovedstrategien for eiendomsvirksomheten er «aktivt å utvikle, forvalte og realisere egen eiendoms masse for å kunne gjennomføre etablerte målsettinger innenfor kjernevirksomheten i konsernet.»

Regjeringen mener § 10-planen staker ut en riktig strategi for eiendomsvirksomheten. For regjeringen er eierskapet til NSB et virkemiddel for å sikre og utvikle toget som transportmiddel. ROM Eiendom har etter regjeringens vurdering forvaltet og utviklet stasjonsområdene og godsterminale på en god måte. Når Regjeringen har valgt å la NSB i hovedsak beholde eierskapet, er dette blant annet begrunnet med at strategien bak eiendomsforvaltningen er med på å understøtte jernbanevirksomheten og annen transport. Dette gjøres blant annet ved å bygge ut kollektivknutepunkt som letter overgangen mellom toget og andre transportmidler.

Gjennom den historiske utviklingen jernbanen har vært gjennom, har det de siste tiårene blitt frigjort betydelige arealer som nå er en del av ROM Eiendoms utviklingsarealer. Dette er arealer som ikke lenger er nødvendig for den daglige jernbandedriften. Gjennom å konsentrere boliger og arbeidsintensive arbeidsplasser rundt stasjonene, bidrar selskapet til at flere reiser med toget. I tillegg bidrar ROM Eiendoms virksomhet til solide økonomiske resultater for konsernet, noe som er et viktig grunnlag for utviklingen av NSB som et solid transportkonsern.

Fusjonen mellom de tidligere separate selskapene NSB Eiendom AS og ROM Eiendomsutvikling AS ble gjort som følge av at NSB mente at det

både kostnadmessig og utviklingsmessig ville være fornuftig å se eiendoms massen mer i sammenheng. Erfaringen viste at en hensiktsmessig grenseflate mellom de driftsavhengige og driftsavhengige eiendommene kan være vanskelig å trekke opp. Eksempelvis er det viktig at det legges til rette for kommersiell eiendomsutvikling i nær tilknytning til stasjonsområdet på en måte som bygger opp under stasjonen som kollektivknutepunkt. Regjeringen deler derfor oppfatningen om at ROM Eiendom videreføres med dagens samlede eiendoms masse.

Regjeringen understreker at selv om ROM Eiendom skal drive kommersielt, må selskapet ta hensyn til hva som totalt sett er best for NSB som transportkonsern. I dette ligger en forventning om at eiendomsvirksomheten skal være et virkemiddel for å fremme en langsiktig positiv utvikling av jernbanen og øvrig kollektivtrafikk. Viktig i denne sammenheng er utviklingen av stasjoner som gode knutepunkt. Regjeringen er opptatt av at dette følges opp i praksis. Det understrekes samtidig at et sentralt mål for statens eierskap, er at utviklingen både av selve togtilbudet og stasjonsområdet skjer i tett dialog og samarbeid med lokale og regionale myndigheter.

Gjennom fortsatt eierskap til stasjons- og utviklingsarealer har NSB og datterselskapet ROM Eiendom et betydelig ansvar. Spesielt viktig er det at ROM Eiendom og Jernbaneverket samarbeider tett og godt slik at Jernbaneverket kan ivareta sin premissgiverrolle. Det er også av stor betydning med et godt samarbeid vedrørende sikkerhetskritiske installasjoner i bygningene. Videre er det viktig, slik § 10-planen også er inne på, at eiendomsvirksomheten legger vekt på å føre åpne og brede prosesser rundt eventuelle endringer knyttet til stasjonsområdene, spesielt når det gjelder store utviklingsprosjekter. Stasjonsutvikling berører en rekke interessenter som må involveres for å få til gode løsninger, både for jernbanen, øvrig samferdsel, og for lokalsamfunnet.

6.7 Planer for støttefunksjoner

Ut over de sentrale virksomhetsområdene har NSB organisert virksomhetskritiske leveranser i egne datterselskap. Konsernet legger ikke opp til vesentlige endringer på disse områdene.

7 NSBs samfunnsansvar

Regjeringen har i St.mld. nr. 13 (2006–2007) *Et aktivt og langsiktig eierskap* trukket opp ni hensyn som gjelder for samtlige selskaper hvor staten har eierandeler. Disse hensyn er forhold hvor regjeringen har klare forventninger til selskapene. Dette gjelder også NSB.

Et sentralt poeng når det gjelder konsernets arbeid med samfunnsansvar er at dette skal være en integrert del av alle beslutningsprosesser i virksomheten. Det er derfor viktig at konsernets styre og ledelse sørger for at konsernets samfunnsansvar ikke blir løsrevet fra forretningsstrategi og virksomhetsutvikling. Dette er forhold som antas å understøtte en langsiktig høy avkastning og god industriell utvikling for konsernet.

I det følgende vil de tverrgående hensynene bli drøftet med henblikk på de forventninger regjeringen stiller til NSB.

Omstillinger

Regjeringen legger til grunn at NSB har kontinuerlig oppmerksomhet rettet mot å forbedre sine virksomheter. Konsernet har de siste årene vært gjennom omfattende omstillingsprosesser. Hensynet til en forsvarlig kostnadsutvikling og ny tilgjengelig teknologi vil kunne få betydning for organisering av konsernet og antall ansatte de kommende årene. Det er viktig at NSB opptrer ansvarlig og ryddig i slike omstillingsprosesser. En god, rettidig dialog med de ansattes organisasjoner samt øvrige interessenter vil være viktig. Dette er spesielt relevant i forbindelse med anbudsprosesser innen bussvirksomheten.

Regjeringen er tilfreds med hvordan NSB har ivaretatt dette ansvaret, og legger til grunn at erfaringen og kunnskapen om slike prosesser videreføres.

Forskning, utvikling og kompetansebygging (FoU)

Regjeringen antar det vil være lite hensiktsmessig at NSB organiserer forsknings- og utviklingsinnsats i egen regi, siden konsernets virksomheter i hovedsak er rettet mot operativ transportvirksomhet. Regjeringen er imidlertid opptatt av at NSB sammen med øvrige jernbaneaktører har opp-

merksomhet mot å utvikle en fakta- og forskningsbasert tilnærming til jernbanedrift. Regjeringen vil peke på at NSB blant annet bør ha oppmerksomhet rettet mot sikkerhet, punktlighet, tilgjengelighet, brukervennlige IKT-løsninger, energiøkonomisk transport og støy. I denne sammenheng kan samarbeid på nordisk og europeisk nivå være interessant. Regjeringen er opptatt av at konsernet har en strategi og en organisasjon som evner å fange opp og nyttiggjøre seg relevante forskningsresultater, enten dette er framkommet i egen regi eller utvirket av andre.

Regjeringen er opptatt av at samferdselspolitikken skal være basert på et så godt faktagrunnlag som mulig. Det er derfor nødvendig at NSB, sammen med øvrige kollektivtransportselskaper, bidrar på en konstruktiv måte med å framskaffe relevante data som kan danne grunnlag for riktige beslutninger. Spesielt viktig er det at konsernet bidrar med trafikkdata som er nødvendig for veg- og jernbanemyndighetenes planlegging av infrastrukturtiltak. Slike bidrag vil konsernet på sikt ha egen nytte av.

Miljø

Miljø- og klimahensyn er et av de viktigste argumentene for å satse på jernbanen. NSB bidrar som transportkonsern til å redusere både CO₂-utslipp og å redusere lokal forurensing. § 10-planen peker på de betydelige utfordringer som ligger i å redusere klimagassutslippene, og at dette gir konsernet en mulighet til forbedre sin markedsposisjon.

For NSB er miljø- og klimaproblemene en mulighet til å være en del av løsningen på utfordringene. Dette vil kunne bidra til å øke konsernets omsetning. For regjeringen er det viktig å fremme toget og annen kollektivtransport sin stilling i forhold til annen transport. I denne strategien er statens eierskap til NSB et viktig element.

For å ha troverdighet innen miljøetsatsingen er det nødvendig at NSB sørger for å utøve sin virksomhet på en mest mulig miljø- og ressursvennlig måte og rydde opp i gamle miljøsynder. Regjeringen vil også peke på at eiendomsvirksomheten har et betydelig ansvar. Ved prosjektering av nye eiendommer må det planlegges energieffektive bygg,

og de lokale miljøbelastningene i byggfasen må minimeres.

Helse, miljø og sikkerhet

I § 10-planen pekes det på at NSB vil arbeide med å redusere sykefraværet og å legge til rette for at færrest mulig av konsernets ansatte går over på uføretrygd.

Regjeringen er tilfreds med konsernets tilnærming. NSBs virksomheter har imidlertid lenge hatt et høyt sykefravær. Dette skyldes særegenheter ved transportbransjen som sådan, og forhold knyttet til NSB som konsern. Transportbransjen har økt slitasje som følge av turnusarbeid og belastningsskader, noe som gjør at sykefraværet ligger høyere enn landsgjennomsnittet. Gjennomsnittsalderen til de ansatte i NSBs virksomheter er også relativt sett høy, noe som kan være med å forklare at NSB har et noe høyere sykefravær enn snittet for bransjen.

Regjeringen er tilfreds med at § 10-planen retter oppmerksomheten på sykefraværet i konsernet, og legger til grunn at dette følges aktivt opp i alle ledd og deler av virksomhetene. NSB er en IA-bedrift og det er viktig at ledelsens ansvar i denne sammenheng understrekes.

Etikk og arbeidet mot korrupsjon

§ 10-planen peker på at konsernet stiller krav til egen virksomhet, leverandører og samarbeidspartnere når det gjelder etikk.

Oppmerksomheten i forhold til blant annet selskapers etiske ansvar har økt betydelig det siste tiåret. I tråd med de forventninger som ble uttrykt i forbindelse med St.meld. nr 13 (2006–2007), har NSB utarbeidet etiske retningslinjer for sine virksomheter. En sentral utfordring er å få de etiske retningslinjene til å bli en del av kulturen i konsernet. NSB består av ulike virksomheter som i varierende grad har kontakt med hverandre. Det kan derfor være en utfordring å få de etiske retningslinjene forankret og iverksatt i alle deler av konsernet.

NSB er en betydelig innkjøper innenfor alle deler av sin virksomhet. Det er derfor sentralt at konsernet har rutiner som sørger for størst mulig åpenhet og innsyn i forbindelse med anskaffelses-

prosesser. Samferdselsdepartementet er orientert om og tilfreds med at NSB har iverksatt et tverrgående innkjøpsprosjekt for å øke kompetansen, forbedre rutiner, spare kostnader og vektlegge etiske innkjøp.

Likestilling samt integrering og karrieremuligheter for andre grupper

NSBs virksomhet er til dels svært mannsdominert. Dette gjelder både transportvirksomheten, men også verkstedsfunksjonene som har betydelig sysselsetting.

Endring av kjønnsrollemønster er krevende og tar tid. Regjeringen legger imidlertid vekt på at konsernet legger til rette for at kvinner som ønsker seg stilling i konsernets virksomheter, skal oppleve et så godt og trygt arbeidsmiljø som mulig. Dette vil i neste omgang kunne øke muligheten for rekruttering av flere kvinner.

Videre er det viktig at det arbeides systematisk både på konsernnivå og i de ulike selskapene i forhold til å muliggjøre rekruttering av kvinner i lederstillinger. Regjeringen understreker at dette er et sentralt ledelsesansvar.

Det er likeså av betydning at NSB har tilstrekkelig oppmerksomhet knyttet til å sikre at innvandrere med ikke-vestlig bakgrunn får innpass og muligheter i samsvar med sin kompetanse. Dette gjelder også i forhold til å ansette og beholde kvalifiserte eldre og personer med nedsatt funksjons-evne. Regjeringen legger til grunn at konsernet i sin bemanningsstrategi evner å legge til rette for at slike hensyn blir ivaretatt.

Samfunnssikkerhet

For et av landets viktigste transportkonsern er sikkerhetsaspektet i vid forstand sentralt. Trafikksikkerhet er tidligere omhandlet i meldingen. I denne sammenheng er det viktig at konsernet og dets ulike virksomheter har beredskap, kompetanse og rutiner knyttet til å kunne håndtere alvorlige hendelser på en så god måte som mulig. NSB må i denne sammenheng forholde seg til relevante fagmyndigheter. Regjeringen vil også peke på at ROM Eiendom må arbeide tett med Jernbaneverket for å finne gode løsninger og rutiner knyttet til beredskapen ved stasjoner og terminaler.

8 Vurderinger av NSBs økonomi i planperioden

8.1 Forventet økonomisk utvikling

NSB har de siste årene hatt stigende omsetning på grunn av økte volumer innen gods- og persontransport, samt solid utvikling innen eiendomsvirksomheten. Økt oppmerksomhet knyttet til effektivisering og kostnadskontroll har også bidratt til de solide resultatforbedringene fra 2005. Regjeringen er godt tilfreds med de resultater som er oppnådd.

§ 10-planen peker på at de siste års resultatforbedringer vil svekkes fra 2008 av. For 2008 skyldes dette i hovedsak økte kostnader knyttet til personale og drivstoff, samt reduserte volum innenfor godstransporten og reduserte salgsgevinster fra eiendomsvirksomheten. NSB arbeider med tiltak for å motvirke kostnadsveksten som har vært den senere tid.

§ 10-planen viser også til usikkerheten som er knyttet til konsekvensene av inneværende lavkonjunktur. NSB forventer en svekket inntektsutvikling på kort sikt. For NSB er inntektsutviklingen avhengig av transportvolum både innen person- og godsvirksomhetene, samt utviklingen innenfor eiendomsvirksomheten. Spesielt stor usikkerhet vil det knytte seg til muligheten for å realisere salg til fornuftige priser fra de driftsuavhengige eiendommene. Videre vil godsvirksomheten være følsom for redusert transportbehov av varer. Hvordan utviklingen vil bli innenfor persontransporten, vil avhenge av dybden og varigheten på lavkonjunkturen. I motsetning til innenfor gods- og eiendomsvirksomheten, kan lavkonjunkturen potensielt også slå positivt ut for tog- og bussvirksomheten.

NSB forutsetter imidlertid at konjunkturuomslaget ikke blir så sterkt og langvarig at det i seg selv vil lede til redusert antall reisende med tog og buss. Regjeringen vil peke på at mens antall reisende med fly har gått ned i løpet av høsten 2008, har antall togreisende fortsatt å øke. Isolert sett vil lavkonjunkturen gjøre det enklere å rekruttere personell innenfor persontogvirksomheten fram mot åpningen av Vestkorridoren i 2012. Den reduserte økonomiske aktiviteten vil også gjøre det enklere for konsernet å kontrollere kostnadsutviklingen. Reduserte drivstoffutgifter og ikke minst forventet lavere rentenivå i de kommende årene vil

på samme måte kunne redusere kostnadene betydelig. Reduserte rentekostnader vil kunne være av stor betydning når konsernet går inn i en planperiode med høye investeringer.

Konsernet ser for seg et gjennomsnittlig investeringsnivå på 2 milliarder kroner per år fram mot 2013. Dette er et betydelig høyere nivå sammenlignet med de siste årene. Dette skyldes blant annet nødvendig utskifting og fornying av gammelt transportmateriell, samt å legge til rette for kapasitetsøkning spesielt innen persontogvirksomheten. De høye investeringene fører i første omgang til reduserte resultater, men vil mot slutten av planperioden bidra til økt omsetning og bedre resultater.

8.2 Avkastningsmål og verdiutvikling

Samferdselsdepartementet forvalter store verdier gjennom eierskapet av NSB. Konsernet har ansvar for at det legges til rette for en langsiktig og solid verdiutvikling i NSB.

Regjeringen legger til grunn at konsernet arbeider både med å utvikle inntekspotensialet og å kontrollere kostnadsutviklingen i konsernet. Konsernets buss- og godstogvirksomheter opplever direkte konkurranse fra andre buss- og godselskaper, og persontogvirksomheten må forholde seg til at de reisende kan velge mellom ulike transportmidler.

Foruten de økonomiske resultatene av konsernets drift, er regjeringen opptatt av at NSB evner å forbedre sin produktivitet innenfor sine ulike virksomhetsområder. Det er viktig at konsernet kan vise til forbedringer som gjør selskapet godt rustet til konkurranse i forhold til både andre transportformer og fra konkurrerende selskaper.

Regjeringen understreker at de forventninger som er lagt til grunn i denne stortingsmeldingen, blant annet til samfunnsansvar mv, ikke er i strid med behovet for at NSB må være konkurransedyktig. Snarere mener regjeringen at de forventninger som stilles, vil kunne bidra til økt lønnsomhet og langsiktig verdiutvikling.

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har KPMG AS som opplyst ovenfor foretatt en verdi-

vurdering av konsernet per 31.12.2007. KPMG utarbeidet tilsvarende rapport i forbindelse med forrige stortingsmelding om NSB, da per 31.08.2005. De to verdivurderingene er i all hovedsak sammenlignbare, siden konsernets struktur og eiendeler har endret seg lite i perioden, jf omtale av dette i kapittel 3.

Konsulenten har gitt departementet sine vurderinger knyttet til størrelsen på avkastningsmålet som eier setter til NSB, foretatt en markedsverdivurdering, samt vurdert utviklingen i egenkapitalnivå basert på konsernets investeringsplaner i planperioden. Egenkapitalnivået vil bli kommentert i kapittel 8.3.

Verdivurderingen er et nyttig dokument i departementets eieroppfølging av NSB. En ekstern gjennomgang av konsernets oppnådde resultater og vurderinger i forhold til framtidig utvikling, er et av momentene for å vurdere innsatsen til selskapets styre og ledelse.

8.2.1 Avkastningsmål

Det følger blant annet av statens økonomireglement at det skal utformes avkastningsmål for selskap med statlige eierandeler. Med avkastningsmål menes forventninger knyttet til summen av de årlige utbytteutbetalinger og verdistigning på kapitalplasseringen, sett i forhold til investert kapital ved årets begynnelse. Verdistingning på kapitalplasseringen betyr for NSBs del den årlige verdistingningen hvis konsernet var børsnotert. Siden dette ikke er tilfelle, innhenter departementet med jevne mellomrom en verdivurdering fra et kompetent konsultentselskap. Målet gjelder endring av virkelig verdi, det vil si mot endring av markedsverdivurdert egenkapital.

Avkastningsmålet var i sist stortingsmelding om NSB, St.meld. nr 18 (2006–2007), satt til 7,2 prosent av bokført egenkapital. Måten avkastningsmålet er formulert ovenfor, og som tar utgangspunkt i utviklingen i markedsverdivurdert egenkapital, er en tilpasning til den praksis som er formulert i St.meld. nr 13 (2006–2007) *Et aktivt og langsiktig eierskap*.

Avkastningsmålet beregnes som summen av risikofri rente og et risikotillegg, hvor det siste angir hvor høy risiko som forbindes med kapitalplasseringen i NSB sammenlignet med markedet for øvrig. Målet er ment å gjelde som et gjennomsnitt for en periode på tre til fem år, hvorpå målet revurderes. Ved oppfølgingen av målet vil departementet se hen til generell utvikling i de ulike markedene NSB opererer i, for å vurdere om eventuelle avvik fra avkastningsmålet ligger innenfor eller

utenfor selskapets kontroll. Videre vil det bli sett på om den faktiske utviklingen i den risikofrie renten samsvarer med de forventninger som lå til grunn ved fastsettelsen av avkastningskravet.

KPMG har beregnet et avkastningsmål for NSB på 7,2 prosent av årlig avkastning av den markedsverdivurderte egenkapitalen. Dette er en vurdering regjeringen slutter seg til. KPMG har lagt til grunn notering av 10-årige statsobligasjoner på 4,6 prosent samt at risikotillegget for statens investering i NSB er beregnet å være 2,6 prosent. Per i dag noteres nevnte statsobligasjoner til en lavere rentesats enn 4,6 prosent. Samferdselsdepartementet vil i vurderingen av om faktisk utvikling har vært i samsvar med eiers avkastningsmål, se hen til utviklingen i renten i perioden. Avkastningsmålet gjelder for en periode på tre til fem år. I lys av dette anses nevnte rentesats å være et rimelig godt utgangspunkt.

Regjeringen vil ved å utforme avkastningskravet på denne måten signalisere at eier vektlegger lønnsom drift og langsiktig verdiutvikling.

Departementet ser det ikke som hensiktsmessig å innhente eksterne verdivurderinger hvert år. I de mellomliggende årene vil departementet vurdere utviklingen i NSB ved hjelp av regnskapsstørrelser som omsetning, drifts- og resultatmarginer mv.

8.2.2 Verdiutvikling

Når det gjelder verdivurderingen av NSB har KPMG i hovedsak benyttet kontantstrømsmetoden. Framtidige estimerte kontantstrømmer diskonteres med et beregnet avkastningsmål til totalkapitalen.

Mens den forrige verdivurderingen anslo at antatt markedsverdi for konsernet var 9,9 milliarder kroner per 31.8.2005, var markedsverdien økt til 12,9 milliarder kroner per 31.12.2007. I tillegg er det for perioden 1.9.2005 til 31.12.2007 tatt ut et utbytte på til sammen 850 mill kr. Verdistingen på 3,85 milliarder kroner tilsvarer en årlig verdistingning på 16,7 prosent. Økningen av verdien på eiendomsporteføljen utgjør størst del av veksten. Dette skyldes både den generelle verdistingningen i bolig- og eiendomsmarkedet i denne perioden, men også strategiomleggingen til NSB hvor ROM Eiendom i større grad enn før skal vektlegge langsiktighet i realiseringen av driftsuavhengig eiendom. Person- og godstogvirksomhetene bidrar også med en solid verdiutvikling.

Selv om verdivurderingen gir en pekepinn på markedsverdien til NSB, bygger analysen på en rekke forutsetninger som blant annet størrelsen på

omsetningsvekst, driftsmargin og avkastningskrav. KPMG understreker at denne verdivurderingen er ekstra sensitiv til endringer i disse forutsetningene. Dette skyldes det høye forventede investeringsnivået i konsernet.

Som nevnt ovenfor vil kontantstrømmene spesielt innenfor gods- og eiendomsvirksomheten de nærmeste årene bli lavere enn det KPMG la til grunn da verdivurderingen ble foretatt. Svakere utvikling enn prognosene i enkeltår eller perioder trenger imidlertid ikke å påvirke verdien vesentlig. Det er likevel en viktig forskjell om den økonomiske utviklingen til NSB returnerer til opprinnelige prognoser eller til opprinnelig vekst med lavere utgangspunkt.

Selv om det derfor er en viss usikkerhet knyttet til den beregnede markedsverdien av NSB, gir imidlertid verdivurderingen klare indikasjoner på at NSBs ledelse har lagt en god strategi, og at utsiktene på lang sikt er positive for de virksomhetsområdene konsernet er involvert i.

8.3 Utbytte

Dagens utbyttemodell for NSB tar utgangspunkt i statens innlånsrente¹ multiplisert med den markedsverdivurderte egenkapitalen, begrenset oppad til 75 prosent av årsresultatet etter skatt.

NSB står foran store investeringer i perioden 2009–2013. Dette gjelder innen persontog, godstog og eiendom, og i noe mindre grad for bussvirksomheten. Dette er investeringer som bygger opp under mål i regjeringens transportpolitikk, og det er derfor viktig at planlagte investeringer innenfor NSBs virksomhetsområder blir gjennomført.

Egenkapitalandelen i NSB per 31.12.2008 var 37,5 prosent, mens regnskapet for 2007 viste 48 prosent. § 10-planen peker på at med foreliggende investeringsplaner vil det være ønskelig med et betydelig lavere utbytteuttak fra eier enn hva som har vært tilfelle de siste tre årene (75 prosent av årsresultatet). NSB er opptatt av at egenkapitalandelen ikke skal bli for lav. Det pekes på finanskrisen har aktualisert behovet for at konser-

net må ha en soliditet som muliggjør låneopptak i det internasjonale pengemarkedet.

KPMG har på oppdrag fra departementet vurdert hvilket nivå på egenkapitalandelen som anbefales for NSB. Optimal kapitalstruktur vil kunne variere fra selskap til selskap, avhengig av faktorer som type bransje og aktivitet, lønnsomhet, risiko, sammensetning av eiendeler eller eierstruktur. Konsulenten peker på at det ut fra økonomisk teori, analyse av sammenlignbare selskaper og belåningsevne gitt historisk utvikling i lønnsomhet, ikke er mulig å definere en eksakt prosentsats for «korrekt» størrelse på egenkapitalandel. KPMGs gjennomgang indikerer imidlertid at NSB bør ha en egenkapitalandel på i størrelsesorden 35–40 prosent, noe konsulenten anbefaler som et mål over tid.

For regjeringen er det viktig at NSB har en kapitalstruktur som gir fleksibilitet sett i forhold til den strategi eier og selskap er enige om. For løpende investeringer knyttet til eksisterende virksomhet, er det naturlig at dette avstemmes i forhold til utbytteutbetalingene. De siste årene har selskapet hatt et relativt beskjedent investeringsnivå kombinert med god inntjening, noe som har rettfærdiggjort et høyt utbytteuttak. Blant annet ut fra de kommende års finansielle utfordringer på grunn av høye investeringer, finner regjeringen det hensiktsmessig å redusere utbyttene for NSB.

Utbytteforventningene til selskapene der eierskapet forvaltes av Samferdselsdepartementet fastsettes for en lengre periode, typisk tre til fem år, som en prosentsats av årsresultatet etter skatt, på konsernnivå.

For NSB legges det for de kommende tre til fem årene til grunn en forventning om 50 prosent utbytte. Fastsettingen av utbyttet vurderes hvert enkelt år.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 3. april 2009 om virksomheten til NSB AS blir sendt Stortinget.

¹ Statens innlånsrente tar utgangspunkt i renten på 5-årige statsobligasjoner.

Vedlegg 1**NSBs § 10 – plan 2009–2013**

(Vedtatt av NSBs styre 11. desember 2008)

1 Sammendrag

NSB-konsernet har de siste årene innfridd eiers avkastningskrav og oppnådd betydelig forbedring i forhold til alle vesentlige mål og styringsindikatorer. I 2007 hadde konsernet det beste økonomiske resultatet i NSBs historie. Strategiene som ble valgt våren 2001 har ført NSB-konsernet i riktig retning, og vil i all hovedsak bli videreført.

NSB skal skape verdier for eier og samfunn gjennom miljø- og energieffektive transportløsninger tilpasset kundenes behov. Med bakgrunn i forventninger om økt etterspørsel etter miljø- og energieffektive transportløsninger, planlegger NSB-konsernet en betydelig materiellfornying og økning av tilbudene både i person- og godstrafikken.

I persontogvirksomheten planlegger NSB å forbedre togtilbudet når nye dobbeltsporstrekningsferdigstilles. Arbeidet vil bl.a. omfatte fornying og oppgradering av en stor del av togparken og økning av tilbudet gjennom en ny og mer markeds-tilpasset ruteplan for Oslo-området fra 2012. NSBs forslag til ny ruteplan 2012 vil gi 20 % økning i antall seter i rush i lokaltrafikken i Oslo-området. Dette betinger bestilling av nye tog i 2008 og tilslutning fra staten som kjøper av persontogtjenester.

For godsvirksomheten er det ingen endring i satsingen på kombinerte transporter på tog i Norden og til/fra Europa. Det arbeides langsiktig med planer for å kunne kjøre lange godstog hver annen time mellom de største terminalene i Norge. Dette stiller krav til infrastrukturen og til effektive terminaler, og innebærer at det må settes inn nye lokomotiver og vogner og utvikles løsninger som gir bedre utnyttelse av kapasiteten.

Det er NSBs ambisjon at konsernets bussvirksomhet skal opprettholde sin posisjon i Norge, og øke sine markedsandeler i Norden.

I eiendomsvirksomheten vil stasjoner og stasjonsnære områder bli utviklet der det er grunnlag for økt trafikk og der markedet ligger til rette for eiendomsutvikling. En fortetning rundt stasjonene

slik at flere får kort avstand til toget, vil føre til økt kollektivtrafikk og positive miljøeffekter. I tillegg må tilgjengelighet til stasjonene forbedres for de som ikke har gangavstand.

Utviklingen av konkurransedyktige transporttilbud på jernbane forutsetter planmessig utvikling av en tidsmessig og velfungerende infrastruktur. Trafikksikkerhet, vedlikehold av eksisterende kjørevei og kundeinformasjon må prioriteres for å opprettholde og sikre dagens jernbanetilbud. For å få til et nødvendig løft av kollektivtrafikken, med bedre framkommelighet og positive miljøeffekter, er det behov for modernisering og kapasitetsøkning i infrastrukturen. Raske effekter betinger bl.a. at arbeidet starter i storbyområdene der det er størst trafikkgrunnlag.

Fra høsten 2007 har NSB hatt en svekket økonomisk utvikling. Dette skyldes i hovedsak økte kostnader som følge av en stram personalsituasjon og økt feilfrekvens i infrastrukturen i Oslo-området. Det er iverksatt tiltak for å sikre tilstrekkelig bemanning, og NSB forutsetter at Jernbaneverkets kapasitet til opplæring av lokomotivførere økes slik at den blir tilstrekkelig. NSB vil i nær dialog med de ansatte og deres organisasjoner iverksette nødvendig omstilling for å styrke konkurransekraften, bedre leveranse kvaliteten og skape tilfredsstillende resultater i planperioden. Fra 2008 forsterkes den negative utviklingen først av høye drivstoffpriser og senere av et kraftig konjunkturomslag som i første omgang slår ut for NSBs gods- og eiendomsvirksomhet.

2 Nåsituasjonen for NSB-konsernet

NSB-konsernet oppnådde i 2007 det beste driftsresultatet i selskapets historie. I perioden fra 2000 har alle virksomhetsområder i NSB-konsernet hatt betydelig omsetningsøkning og bedre resultater. Virksomheten utenfor Norge har også vist vekst.

2.1 NSBs virksomhet

Persontog

NSB Persontog ivaretar det meste av persontogtrafikken i Norge. Med unntak av dagtogene på strekningene Oslo-Bergen og Oslo-Trondheim, inngår hele NSBs persontogproduksjon i Norge i avtalen med staten om offentlig kjøp.

NSB Anbud AS, som fra 2008 har skiftet navn til NSB Gjøvikbanen AS, ivaretar persontrafikken på Gjøvikbanen iht. anbudskontrakt med Samferdselsdepartementet.

Antall reiser med persontog økte ytterligere i 2007. Denne positive trafikktutviklingen har fortsatt i 2008. Spesielt viser regiontogene sterk vekst.

NSB AS overtok i januar 2007 de resterende aksjene i Svenska Tågkompaniet AB, slik at dette nå er et 100 % eid datterselskap. Selskapet driver anbudsutsatt persontogtrafikk i Sverige

Buss

Nettbuss AS har 19 datterselskaper og 23 datterdatterselskaper. Totalt består bussvirksomheten av 43 selskaper inkludert morselskapet Nettbuss AS.

I Norge er Nettbuss-konsernet den største bussoperatøren med en markedsandel på ca. 27 %, i Sverige er markedsandelen ca. 4 %, mens virksomheten i Danmark fortsatt er i etableringsfasen. Kjernevirksomheten i Norge er rutekjøring på kontrakt med fylkeskommunene, turkjøring og ekspressbusskjøring. Verksteddriften har stedvis utviklet seg fra å være en ren støttefunksjon til å bli lokale aktører i vedlikeholdsmarkedet for tyngre kjøretøy.

Nettbusskonsernet har transportaktiviteter i nær alle fylkene i Sør- og Midt-Norge. Hoveddelen av konsernets virksomhet i de øvrige nordiske land skjer syd-vest i Sverige og i og omkring København.

Godstog

NSBs godsvirksomhet drives gjennom det deleide datterselskapet CargoNet AS, som er etablert i Norge og Sverige. Den andre deleier (45 %) er Green Cargo AB, som eies av den svenske stat. CargoNets hovedvirksomhet er kombinerte transporter på tog i Norden og til/fra Europa.

Den norske virksomheten har også i 2007 hatt betydelig vekst, men veksten begrenses av kapasitet på terminaler og antall kryssningsspor. Godsvirksomheten har investert i et større antall nye

godsvogner, og er i ferd med å leie ytterligere lokomotiver for å øke egen kapasitet.

Den svenske virksomheten fikk i 2007 en god volum- og inntektsvekst. Hovedfokus har vært utvikling av pendelløsninger, nedleggelse av ulønnsomme linjer, og økning på trafikk til/fra Norrland.

NSB arbeider kontinuerlig med å finne forretningsmessige og strukturelle løsninger for godsvirksomheten i tråd med konsernets godsstrategi.

Eiendom

Eiendomsvirksomheten drives gjennom datterselskapet ROM eiendom AS.

Eiendomsvirksomheten forvalter driftsrelaterte eiendommer til bruk for NSBs virksomhet og skaper verdier gjennom utvikling av konsernets øvrige eiendommer. Eiendomsvirksomheten omfatter et utleieareal på ca. 730.000 kvm., og et utviklingsareal på ca. 2 millioner kvm.

Det arbeides aktivt med å utvikle flere stasjonsområder. Det største enkeltprosjektet er utvikling av Oslo S.

2.2 Trafikksikkerhet

NSB-konsernets strategiske trafikksikkerhetsmål er: «Ingen skade på mennesker eller miljø».

Ingen passasjerer omkom i sammenheng med jernbanevirksomheten i 2007. En medarbeider i godsvirksomheten omkom i en arbeidsulykke under skifting på et industriterminalområde.

I persontogvirksomheten er det registrert 133 mindre alvorlige personskader. Dette er en økning på 16 fra 2006. Økningen skyldes i det vesentlige fall i forbindelse med på- og avstigning, spesielt i perioder med snø og is. To personer som oppholdt seg i sporet, omkom ved påkjørsel i 2007, uten at NSB lastes for hendelsene.

Det er registrert 8 personskader i godsvirksomheten mot 9 personskader i 2006.

I bussvirksomheten omkom 5 personer i trafikkulykker hvor Nettbuss var involvert. Selskapet eller sjåførene er ikke tillagt skyld i noen av ulykene. Antall mindre alvorlige personskader viser en kraftig økning, fra 65 i 2006 til 111 i 2007. Økningen skyldes en kombinasjon av større trafikk, bedre registreringssystemer og utvidelse av skadebegrepet til å omfatte psykiske påkjenninger hos egne medarbeidere.

NSB arbeider systematisk og målrettet for å styrke trafikksikkerheten. Risikoreduserende tiltak rettes mot økt aktsomhet, bedre trening og informasjon til medarbeidere med sikkerhetskri-

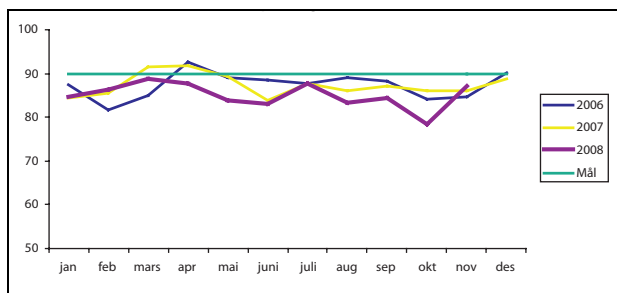
tiske oppgaver og mot forbedrede tekniske systemer.

For å snu utviklingen i antallet skader ved på- og avstigning kreves forbedringer på det rullende materiellet og på plattformene. Anskaffelse av nye tog og de pågående moderniseringsprosjektene vil gradvis forbedre materiellets standard de kommende årene.

Jernbanenettet har fortsatt mangler når det gjelder fullstendige tekniske barrierer mot sammenstøt. Etter svak fremdrift tidligere år har Jernbaneverket i løpet av 2007 utarbeidet en oversikt over manglende barrierer og prioriterte tiltak. Gjennomføring av disse tiltakene må gis høy prioritet slik at risikoen for sammenstøt mellom tog reduseres fra dagens nivå.

2.3 Punktlighet

NSBs punktlighet endte i 2007 på 87,4 % som er samme nivå som i 2006, og har også i 2008 hatt en svakere utvikling enn punktlighetsmålet på 90 %.



Figur 1.1 NSBs punktlighetsindeks

Feil på infrastrukturen er den viktigste årsaken til at det i perioder har vært store problemer i trafikkavviklingen. I Oslo-området medfører slike situasjoner omfattende avvik som rammer mange kunder. Infrastrukturen har den senere tid vist økende antall feil og utilfredsstillende driftsstabilitet.

Leveringspunktligheten for godstog i Norge endte i 2007 på 90 %, i samsvar med målet.

2.4 Miljø

Strøm til NSBs tog har opprinnelsessertifikater, og kommer fra navngitte vannkraftverk.

Til tross for en kraftig økning i trafikkvolum fra i fjor har strømforbruket blitt redusert, spesielt i persontogvirksomheten. Dette skyldes et energispareprogram med fokus på energiøkonomisk kjøring, forbruk ved hensetting og oppvarming av tog. Programmet har et mål om å spare 70 GWh elektrisk energi per år, og 10 GWh diesel.

En del av jernbanenettet er ikke elektrifisert, og bussvirksomheten bruker i hovedsak diesel til fremføring. Dette medfører bruk av fossilt brensel.

Også på dette området er forbruket redusert siden i fjor, til tross for økt transportvolum.

2.5 Omdømme og kundetilfredshet

Omdømme

MMIs omdømmemåling i 2008 plasserte NSB på 54. plass blant landets 120 største bedrifter, mot 33. plass i 2007 (jf figur 1.2). NSB blir vurdert høyt når det gjelder miljøbevissthet og samfunnsansvar. Svekkelsen i omdømmet i 2008 antas å ha sammen-

Tabell 1.1 Forbruk av elektrisk energi (Gigawatt)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Persontogvirksomheten	308	320	291	298	307	309	294	271
Godsvirksomheten	136	117	128	119	110	106	134	144
Totalt	444	438	419	417	417	415	428	415

Tabell 1.2 Forbruk av fossilt brensel (mill. liter)

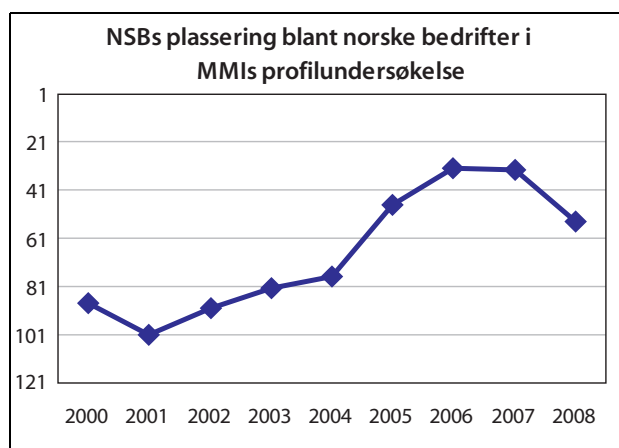
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Persontogvirksomheten	9,0	8,1	8,1	8,0	8,1	7,8	8,5
Bussvirksomheten	28,0	30,2	40,0	36,0	37,2	42,0	40,7
Godsvirksomheten	8,7	8,2	7,2	8,6	8,0	8,0	7,9
Totalt	45,7	46,5	55,3	52,6	53,3	57,8	57,1

heng med svekket punktlighet og regularitet i togdriften.

Kundetilfredshet

Fra 2002 har det i NSB AS to ganger per år blitt utført kundetilfredshetsundersøkelser. Undersøkelsene er gjennomført på alle strekninger der NSB kjører tog. Tilbakemeldingene fra kundene omregnes til en Kundetilfredshetsindeks (KTI) på en skala fra 0–100. Tabellen nedenfor viser resultatene fra målingene om høsten.

KTI for lokaltogene i persontogvirksomheten falt i 2007 og 2008. Sannsynligvis har dette sammenheng med infrastrukturproblemer i Oslo-regionen og utfordringer i august 2007 med å stille nok kjørende personale. KTI for regiontog har høy score.



Figur 1.2 NSBs plassering blant norske bedrifter i MMIs profilundersøkelse

Tabell 1.3 Persontogvirksomheten – indeks for kundetilfredshet (0–100)

	Høst 2003	Høst 2004	Høst 2005	Høst 2006	Høst 2007	Høst 2008
Persontogvirksomheten ¹⁾	62	67	70	69	67	65
Lokaltog	58	63	66	66	60	59
Regiontog	67	70	74	72	73	71

¹⁾ NSB AS

Tabell 1.4 Bussvirksomheten – indeks for kundetilfredshet

	2003	2004	2005	2006	2007
Rutevirksomheten (1–4)	3,30	3,34	70 ¹⁾	72	68
TIMEkspresen (0–100)		80	81	81	80

¹⁾ Ny standard iht. Norsk Kundebarometer

Rutevirksomheten i buss oppnådde i 2007 en KTI på 68 poeng, som vurderes som tilfredsstillende. Deler av bussvirksomheten har forbedringsområder.

TIMEkspresen (ekspressbusser) oppnår en meget god kundetilfredshet på 80 poeng.

2.6 Trafikkvolum 2007

Trafikkvolumet angis som antall reiser og som transportarbeid, dvs. reise multiplisert med antall kilometer kjørt.

Alle virksomhetsområder har hatt god vekst i løpet av 2007. Veksten i godsvirksomheten i Norge har vært hemmet av kapasitet i infrastruktur.

Totalt ble det gjennomført 50,4 mill. reiser (47,9) med NSBs persontog i 2007. Dette er en økning på 5,1 % i forhold til i fjor. Målt i passasjerkilometer er veksten på 8,5 %.

Bussvirksomheten fraktet i 2007 111 mill. reisende (103,6), en økning på 7,1 %.

Inntektene i godsvirksomheten økte med 6,1 %, og antall transporterte enheter (TEU) i norsk virksomhet økte med 4,5 %.

2.7 Økonomiske resultater og finansiell stilling i 2007

Økonomisk resultat (fjorårstall i parantes)

Konsernets resultat før skatt for 2007 er 758 MNOK (767 MNOK). Driftsresultatet er på 731 MNOK (668 MNOK). Hovedårsakene til bedring av driftsresultatet er:

- Økt volum og bedret resultat i godsvirksomheten.

- Bedret drift og økte salgsgevinster i eiendomsvirksomheten.
- Bedret drift i støttefunksjoner.

Netto finansposter på + 27 MNOK (+ 99 MNOK) er 72 MNOK lavere enn i fjor: Dette skyldes blant annet engangseffekter i 2006 knyttet til renter i forbindelse med erstatningsoppgjør (kreosot) og utviklingen i virkelig verdi på finansielle instrumenter.

Persontogvirksomhetens inntekter for 2007 var 4.431 MNOK (3.938 MNOK), en økning på 12,5 % fra året før. Endringen skyldes til dels en betydelig økning i antall passasjerer, og til dels effekten av at Svenska Tågkompaniet AB i 2007 er heleid datterselskap. Driftsresultatet i virksomheten ble på 277 MNOK (291 MNOK). Reduksjonen på 14 MNOK skyldes i hovedsak at personalkostnader og avviklings- og vedlikeholdskostnader økte mer enn inntektsveksten.

Driftsresultat for bussvirksomheten i 2007 ble 101 MNOK (126 MNOK). Nettbuss-konsernets omsetning for 2007 var 3.411 MNOK (3.203 MNOK), en økning på 6,5 % fra året før. Endringen i driftsresultat skyldes i hovedsak avviklingskostnader ved opphør av kontrakter i Norge samt oppstartkostnader ved nytt anbud i Danmark.

Godstogvirksomheten hadde en positiv utvikling i 2007. Inntektene økte med 6,1 % til 1.596 MNOK (1.504 MNOK) i 2007. Driftsresultatet for godstogvirksomheten ble på 29 MNOK (14 MNOK). Forbedringen skyldes i hovedsak økte volumer og bedret drift.

Eiendomsvirksomheten gir et positivt driftsresultat på 339 MNOK (241 MNOK). Av resultatet utgjør 210 MNOK (155 MNOK) gevinst ved salg av eiendommer.

Etter flere år med en positiv utvikling, nådde NSB høsten 2007 et vendepunkt. Utviklingen fra høsten 2007 og i 2008 viser at den økonomiske

utviklingen svekkes. Viktige forhold som er medvirkende til dette er:

- Svak tilgang på driftspersonale gir økte personalkostnader og, sammen med økte energikostnader, svekket lønnsomhet og til dels underdekning i inngåtte transportavtaler med det offentlige.
- Svekket punktlighet og regularitet, som i hovedsak kan knyttes til svakheter i jernbaneinfrastrukturen, gir økte kostnader til avvikshåndtering og fører til svekket omdømme og svakere kundetilfredshet i togtrafikken.
- Svakere konjunkturutvikling gir signaler om en redusert veksttakt på kort sikt for transportvirksomheten og redusert utvikling i eiendomsverdier. Foreløpig har ikke dette slått ut i NSB-konsernets omsetning.
- Tap av anbud i bussdriften gir lavere omsetningsvekst enn forutsatt i tidligere planer.

Finansiell stilling

Inkludert årets resultat utgjorde egenkapitalen i morselskapet 7.085 MNOK (7.227 MNOK). Egenkapitalandelen er 60 % (62 %). Fri egenkapital for morselskapet før årets utbytte utgjør 1.549 MNOK. For NSB-konsernet er egenkapitalen 6.821 MNOK (6.659 MNOK), en egenkapitalandel på 48 % (50 %). Forskjellen mellom egenkapital i morselskap og konsernet skyldes i hovedsak effekter av konserninterne transaksjoner som er eliminert i konsernregnskapet.

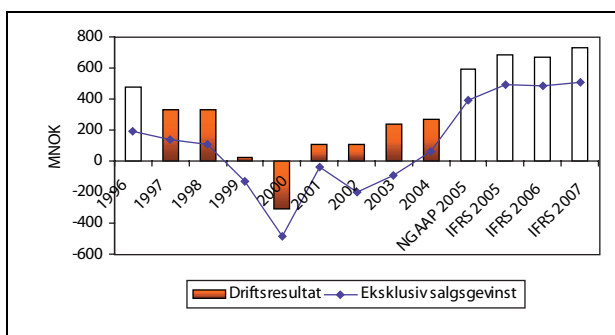
Konsernets avkastning på egenkapital i 2007 var på 8,1 %.

3 Utviklingen i NSB-konsernets omgivelser

3.1 Utviklingen i makrobildet

Den kraftige veksten i norsk økonomi over flere år snudde i 2008 som følge av den internasjonale finanskrisen, og forventes å gi et betydelig økonomisk tilbakeslag også for Norge. Det er fortsatt stor usikkerhet knyttet til hvor dypt og hvor langvarig tilbakeslaget i økonomien vil bli, og hvilke konsekvenser tilbakeslaget vil få for NSB-konsernet.

Det forventes at arbeidsledigheten vil øke som følge av konjunkturomslaget, og lette utfordringene med å rekruttere til stillinger i NSB-konsernet.



Figur 1.3 NSBs økonomiske utvikling t.o.m.2007

3.2 Markedsutviklingen

Utviklingen i persontrafikkmarkedet

Innenlands persontransport målt i personkm har vokst med 25 % i perioden 1990–2006. Bussen har i samme periode hatt en vekst på 9,4 %, og hadde i 2006 en markedsandel på ca. 6 %. Transportarbeidet for skinnegående transportmidler økte med hele 35 % i ovenstående periode og hadde i 2006 en markedsandel på 5 %¹. I de delmarkedene toget har et tilbud, er markedsandelen vesentlig høyere.

Togets andel av fly-/togmarkedet på fjernstrekningene i Sør-Norge varierer fra ca. 7 % til ca. 30 % i 2007. For mellomlange reiser på Østlandet er toget den desidert største kollektivtransportøren med en markedsandel på 12–14 % samlet for alle typer reiser.

Markedsandelen for mellomlange *arbeidsreiser* er mellom 20 og 25 %.

I de kommende år er det ventet en redusert vekst for forretningsreiser, og ferie- og fritidsreiser vil utvikle seg i takt med inntektsutviklingen. Redusert inntektsvekst og redusert sysselsetting vil på kort sikt dempe etterspørselsveksten etter reiser, men buss og tog har tradisjonelt hatt relativt lav inntektselastisitet. For buss og tog vil det være vekstmuligheter spesielt knyttet til

- arbeidsreiser til og fra de store byene
- utvikling av nye tilbud overfor reiselivsmarkedet
- økt miljøfokus fra kunder og myndigheter

Utviklingen i godstransportmarkedet

Godsvolumet i Norge har økt betydelig etter 1995, og veksten har vært større for godstransport på jernbane enn for andre transportmidler etter år 2000 (TØI, 907/2007). Kombinerte transporter på jernbane har i Norge økt med 85 % i perioden 2002–2007 målt i antall transporterte containerenheter (TEU).

NSBs godsvirksomhet har de siste årene primært satsset på kombinerte transporter i effektive og høyfrekvente togpendler mellom de store befolkningsentra. Vekst i etterspørsel har medført behov for anskaffelse av nytt materiell for å øke frekvensen på de viktigste strekningene. Før finanskrisen var det forventet en årlig vekst på ca. 2 % per år frem mot 2040 (TØI, 907/2007). Eksisterende infrastruktur ville i den forbindelse være begrensende for videre volumutvikling for godstransport på jernbane i Norge. I det kortsiktige perspektivet påvirkes godstransportvolumene

betydelig av finanskrisen og det påfølgende konjunkturomslaget. Det er å anta et transportvolumet også på jernbane vil svekkes.

Konkurranseskraften til godstransport på jernbane er størst på lange transportkorridorer med store og faste godsmengder. Dette har vært tydelig i Norge, hvor avstanden mellom sentrallagre og de større byene samt opparbeidet volum har gitt grunnlag for lønnsom godstrafikk på jernbane. Med riktige konsepter antas kombinerte transporter også å være konkurransedyktig på strekninger ned mot 350–400 km, selv i områder med høy konkurranse.

Det er fri konkurranse i transportmarkedet for gods. Antall konkurrerende aktører innen jernbanetransport er økende. Samtidig utvikler det seg et leverandørmarked for jernbanetransport, for eksempel på trekking av tog (lok og lokførere). Lastebilen har økt sin konkurranseevne gjennom bruk av leverandører og arbeidskraft fra lavkostland, og mer effektiv bruk av tilgjengelig kapasitet.

Innen EU-området er det et uttalt mål å øke godstransport på jernbane, og det ble før finanskrisen forventet vekst innen godstransport i Europa i den neste 10–15 års-perioden, spesielt innen nye medlemsland.

Godstransportvolumene forventes nå på kort sikt å bli redusert, men det antas likevel at volumene innenfor jernbanetransport vil øke i et lengre perspektiv. Toget antas å ta markedsandeler i et synkende marked, men det vil være behov for tilpasninger av kapasitet på kort sikt.

Utviklingen i eiendomsmarkedet

Markedet for boligeiendommer og kontor- og forretningseiendommer har hatt en god vekst siden midten av 1990-tallet, med unntak av perioden 2000–2003 hvor prisene for kontor og forretnings-eiendommer utviklet seg svakere enn trenden. Deretter, frem til 2007, har pris og etterspørsel økt betydelig.

Økt rentenivå og uro i internasjonale markeder har sannsynligvis vært en vesentlig årsak til at etterspørsel og pris for boliger har falt 2. halvår 2007. Derimot har leiemarkedet for kontor og andre næringsarealer bedret seg vesentlig i løpet av 2007, og ledigheten i kontormarkedet i Oslo-regionen har falt ytterligere. Høyt aktivitetsnivå har medført høyere byggekostnader.

I 2008 har eiendomsprisene i kjølvannet av finanskrisen vist nedgang, og omsetningen i boligmarkedet har falt betydelig. Det startes få nye byggeprosjekter, særlig innenfor bolig, med den følge at det blir en betydelig reduksjon i sysselsettingen

¹ TØI: Transportytelser i Norge 1946-2006. 909/2007

innenfor bygg og anlegg og skjerpet konkurranse om nye byggeoppdrag.

Eiendomsmarkedet er følsomt med hensyn til rentesvingninger og konjunkturutvikling. For NSB-konsernet vil konjunktursvingninger også påvirke verdien og utviklingstakten av utviklingseiendommene. En stor del av NSBs eiendommer er driftsrelaterte, og utviklingen i eiendomsmarkedet vil i mindre grad påvirke etterspørselen etter disse.

3.3 Utviklingen på miljø- og klimaområdet

FNs klimapanel har tydeliggjort at klimaproblemene i stor grad er menneskeskapt, og at det trengs en omlegging til lavere CO₂-utslipp. I Norge er det bred enighet i Stortinget om klimapolitikken.

EU har lagt frem sin klimapakke som konkretiserer hvordan de skal nå sine 20–20–20 mål. Målet er å kutte 20 % i CO₂-utslipp samt sikre 20 % fornybar energi innen 2020.

Miljøspørsmålet har fått en stadig mer sentral plass både i befolkningen, i media og blant politikere. Som leverandør av miljø- og energieffektive transportløsninger gir dette NSB en mulighet til å bedre sin markedsposisjon.

Støy, utslipp, trafikkulykker og press på friareal fra veitrafikk representerer store miljøutfordringer lokalt. Belastningen er størst i byer og bynære strøk. Behovet for mer miljøvennlig og arealeffektiv transport er økende. Dette kommer i tillegg til hvordan kollektivtransport og særlig jernbanen bidrar til å dreie utslippene av klimagasser i riktig retning.

Debatten om høyhastighetstog i Norge kom som en direkte følge av miljø- og klimadebatten. Med høyhastighetsutredningen som ble avgitt desember 2007, beveget denne debatten seg et langt skritt fremover. I Nasjonal Transportplan anbefaler Jernbaneverket videre utredning, og tar sikte på en anbefaling i 2009.

3.4 Sterk økning i energipriser

Oljeforbruket i verden har steget i hele etterkrigstiden med unntak av under oljekrisene på 70-tallet, og har tiltatt de siste årene under høykonjunktoren og knyttet til utviklingen i Kina og India. Dette medvirket til rekordhøye oljepriser sommeren 2008. Senere har konjunkturuomslaget ført til redusert etterspørsel og reduserte oljepriser høsten 2008.

Verdens oljereserver er begrenset og oljeproduksjonen er fallende i land utenfor OPEC. Ulike

eksperter har ulik vurdering av når tid maksimalpunktet for verdens oljeproduksjon vil oppstå. Det kan ikke utelukkes at denne situasjonen kan oppstå allerede i løpet av kommende 10-årsperiode. Når produksjonstoppen er nådd, vil det ikke lenger være mulig å dekke opp økt etterspørsel ved økt produksjon, med sterk økning i oljeprisene og i prisene på øvrige energibærere som resultat. Sterkt økte oljepriser vil få spesielt stor betydning for transportsektoren, der over 90 % av energiforbruket i dag er basert på olje.

Dersom toget skal kunne ta markedsandeler fra veitrafikk og fly og gi et bidrag av betydning knyttet til miljøproblemer og bruk av fossilt brensel, vil det være nødvendig med et helt annet nivå på utbyggingen av moderne jernbaneinfrastruktur enn det som skjer i Norge i dag.

3.5 Gode muligheter for miljø- og energieffektiv transport

De langsiktige planene for utvikling av NSB-konsernet, ut over dagens konjunktursituasjon, bygger på forventninger om et trendskift i retning av positiv utvikling for miljø- og energieffektive transport. Vi ser for oss at NSB-konsernet i et mer langsiktig perspektiv skal tilpasse seg følgende fremtidige omgivelser:

- Økt reise- og transportbehov
- Økte energikostnader
- Miljørelaterte tiltak for å redusere personbilbruk, flytrafikk og godstransport på vei.
- Betydelig vekst for miljø- og energieffektive togtransporter (både persontrafikk og gods) og for busstilbud.

Som en konsekvens av dette forventer vi følgende utvikling i transporttilbudene:

- I de markedene der det fins et togtilbud, vil toget kunne få betydelig vekst der det er ledig kapasitet.
- I det korte perspektivet begrenses togets vekstmuligheter av eksisterende infrastrukturkapasitet.
- Busstransporten vil også kunne øke bl.a. på grunn av sin flatedekning, større tilgjengelighet og mindre utfordringer knyttet til infrastruktur.
- På lang sikt vil utvikling av ny infrastruktur, spesielt i Oslo-området og på Østlandet, legge grunnlaget for et langt mer omfattende togtilbud enn i dag og dermed langt høyere markedsandeler for toget.

Det finnes en rekke eksempler på vekst innen kollektivtrafikken der det er lagt til rette for et bedre tilbud:

- Gardermobanen/Flytoget
- Regiontog Lillehammer etter åpningen av Gardermobanen
- Østfoldbanens regiontog
- TIMEkspresskonseptet til Nettbuss
- Oslo Sporveiers forbedring av trikketilbudet

En rekke faktorer står sentralt for å lykkes med å utvikle en konkurransedyktig kollektivtrafikk:

- Infrastruktur med tilstrekkelig kapasitet til å gi grunnlag for et tilfredsstillende kollektivtilbud som er frekvent, pålitelig og hurtig.
- Moderne og attraktive kollektivtrafikktilbud fra transportselskapene tilpasset de markedene der det er grunnlag for vekst, med god passasjerinformasjon, markedsføring og effektive betalingsløsninger.
- Økonomiske rammer fra staten til kjøp av moderne og attraktive kollektivtjenester.
- Utvikling av arealene rundt kollektivsystemene for å øke tilgjengeligheten til kollektivtrafikken.
- Ulike restriksjoner overfor personbilen, herunder vegprising og rushtidsavgifter.
- Langsiktige og forutsigbare avtale- og rammevilkår for kollektivtrafikken.

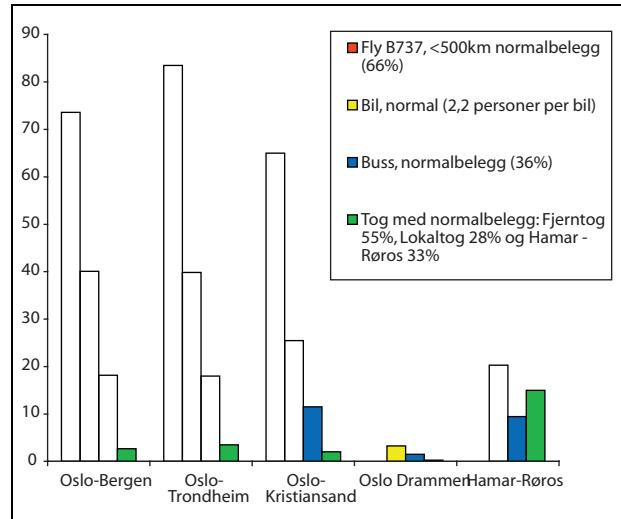
4 Planer for å utvikle transportkonsernet NSB

I dette kapitlet oppsummeres styrets planer for NSB-konsernet for å ivareta eiers forretningsmessige og samfunnsmessige ansvar.

4.1 Basis for NSB-konsernet planer

For å kunne tilby kundevennlige, fleksible og markedsrettede transporttilbud og møte konkurransen i anbudsmarkedet, må NSB ha nødvendig størrelse og kompetanse innenfor ulike transportformer. I internasjonal sammenheng er NSB-konsernet en liten aktør. Målet er at NSB skal være et slagkraftig alternativ til de store, internasjonale transportselskapene som allerede er etablert i Norden. Utviklingen i disse transportselskapene innebærer satsing både på tog, buss og andre transportmidler som representerer helhetlige transporttilbud for kundene.

For NSB, som en transportbedrift i stadig sterkere konkurranse, er det av stor betydning å ha aktivitet innenfor flere virksomhetsområder og



Figur 1.4 CO₂-utslipp i kilo pr. reise på utvalgte strekninger (1 person)

Kilde: Transportkalkulator utarbeidet for NSB av Vestlandsforskning, Sogndal

markeder. Det gir grunnlag for en bedre lønnsomhet og avgrenser risikoen i virksomheten. Samtidig gir det mulighet til å gi et variert og bedre tilpasset transporttilbud overfor kundene.

Miljøutfordringene tilsier at det er nødvendig å øke markedsandelene for miljø- og energieffektive transportmidler.

Figuren nedenfor, som er basert på miljøkalkulatoren fra Vestlandsforskning, illustrerer hvor mye lavere CO₂-utslippene fra tog og buss er per reisende i forhold til fly og personbil. I tillegg er det kjent at utslipp i høyere luftlag har en mer negativ virkning på drivhuseffekten enn utslipp på bakkenivå. FNs klimapanel anslår at luftfartens samlede virkning på drivhuseffekten er 1–2 ganger større enn hva luftfartens CO₂ utslipp alene tilsier.

4.2 NSBs planer og hovedkurs

Kjernevirksomheten i NSB-konsernet er persontrafikk med tog og buss i Norden, samt godstransport i Norden og internasjonalt. Virksomheten omfatter også markedsmessig og industrielt relaterte produkter og tjenester som er strategisk viktig for leveransen eller for å tilføre økt trafikk.

NSB skal drive verdiskapning gjennom å utvikle, produsere, markedsføre og selge sikre, konkurransedyktige persontrafikk- og godstransporttjenester med Norden som hjemmemarked.

NSB har som visjon å være kundenes favoritt, og Nordens mest nyskapende transportkonsern. Selskapet skal bli kundens favoritt gjennom konkurransedyktige tjenester, økt kundetilfredshet, punktlig-

het og fremragende kunde- og markedshåndtering, samt aktiv og målrettet kommunikasjon mot markedet.

NSB skal være en ledende aktør innen det nordiske transportmarkedet. Med basis i selskapets kjernekompetanse på tog- og bussdrift vil også lønnsomme muligheter i nye geografiske markeder vurderes.

NSB-konsernet skal skape verdier for eier og samfunn, gjennom høy sikkerhet, miljø- og energi-effektive transportere, effektiv drift og lønnsom forretningsutvikling. Langsiktig lønnsomhet skal prioriteres fremfor rene vekstmål. Gjennom effektiv drift, lønnsom forretningsutvikling og økt kommersiell orientering, skal konsernet sikre en avkastning i samsvar med eiers krav.

Sikkerhet skal ha høyeste prioritet. Målet er at ingen personer skal omkomme eller bli alvorlig skadd som følge av konsernets virksomhet. Videre er det et mål at det ikke skal forekomme miljøskadelige utslipp som følge av virksomheten.

NSB skal som en personalintensiv servicebedrift være en attraktiv arbeidsplass og skal sikre et profesjonelt og godt arbeidsmiljø med åpen, ærlig og konsistent kommunikasjon innad og utad for å skape tillit og troverdighet.

4.3 Planer for utvikling av persontogvirksomheten

I persontogvirksomheten vil arbeidet med forbedringer på hjemmemarkedet bli videreført. NSB legger opp til å forbedre togtilbudet når nye dobbeltsporstrekkninger ferdigstilles. Arbeidet vil bl.a. omfatte fornying og oppgradering av en stor del av togparken, økning av tilbudet gjennom en ny og mer markedstilpasset ruteplan for Oslo-området fra 2012 og omstilling for å opprettholde en tilfredsstillende lønnsomhet.

Den nye rutemodellen som er utviklet for hele Oslo-området, vil gjøre det mulig å tilby en vesentlig økning i togproduksjonen fra 2012 når bl.a. nytt dobbeltspor i Vestkorridoren ut av Oslo står ferdig:

- Avgang hvert 10. minutt på de store stasjonene mellom Asker og Lillestrøm
- Avgang hvert 15. minutt for tog som stopper på alle stasjoner mellom Asker og Lillestrøm hele dagen
- Avgang hvert 20. minutt mellom Drammen og Eidsvoll
- 3 avganger/time i rush på Vestfoldbanen til og fra Tønsberg, hvorav 2 tog vil få 10 minutters redusert reisetid til Oslo sentrum og en ekspressavgang med 20 minutter kortere reisetid enn i dag

- 2 avganger/time hele dagen mellom Oslo og Jessheim, som representerer regionen med størst vekst i Østlandsområdet
- Avgang hver halvtime mellom Moss og Lysaker hele dagen
- Forbedret tilbud på dagtid med avgang hvert kvarter mellom Kolbotn, Holmlia, Hauketo og Oslo S.
- Avgang hver time til Kongsvinger hele dagen.

For å møte den økte etterspørselen og for å sikre utskifting av gammelt materiell har NSB bestilt 50 nye togsett og selskapet har nye medarbeidere under rekruttering og opplæring. Den nye rutemodellen vil gi 20 % økning i antall seter i rush i lokaltrafikken i Oslo-området. Denne økningen i togtilbudet fra 2012 er foreløpig ikke avtalt med staten som kjøper.

På kort sikt har det stramme arbeidsmarkedet gjort det vanskelig for NSB å øke produksjonen slik som forutsatt i rammeavtalen med staten. Det er derfor iverksatt ekstra tiltak for å sikre tilstrekkelig rekruttering og bemanning for å legge grunnlaget for økt produksjon i planperioden. Disse tiltakene gir økte kostnader.

I persontogvirksomheten vil det i 2008 og i planperioden bli arbeidet aktivt med tiltak for å motvike ekstra økninger i personalkostnader som knytter seg til nye overenskomster om overtid og helgearbeid, økte pensjonskostnader ved nye krav til pensjonsberegning i ytelsesordninger og økte kostnader til rekruttering. Disse tiltakene er viktige for å oppnå den effektiviseringen som er forutsatt i rammeavtalen med staten om offentlig kjøp og redusere eller unngå en underdekning i forhold til inngått rammeavtale om offentlig kjøp for fireårsperioden 2007–2010.

Utenfor Norge vil det foreløpig bli fokusert på de nordiske markedene. Det legges opp til å utnytte utviklingsmuligheter i Sverige der dette gir tilfredsstillende lønnsomhet. Ny produksjonsmodell i Sverige vil implementeres fra 2010, basert på de løsninger og erfaringer gjort i den norske virksomheten.

NSB vil være pådriver for en aktiv eiendomsutvikling på og ved stasjonene, for å bidra til økt trafikkgrunnlag for toget i et mer langsiktig perspektiv.

4.4 Planer for utvikling av bussvirksomheten

For bussvirksomheten vil det bli lagt opp til en konsolidering i Norge, med deltakelse i anbudkonkurranser. Vekst utenfor Norge vil primært skje gjennom anbud, men endringer i eierstrukturen i den

nordiske bussbransjen kan gjøre det aktuelt å foreta nye oppkjøp når mulighetene åpner seg. Basis for dette er selskapets kompetanse på utvikling og drift av rute- og ekspressbusstrafikk.

Det er NSBs ambisjon at datterselskapet Nettbuss skal opprettholde posisjonen som det ledende busselskapet i Norge og øke sine markedsandeler i Norden. Prosjekter utenfor Norden, eller i tilknytning til Norden vil bli vurdert fremover.

4.5 Planer for utvikling av godstogvirksomheten

Satsingen på kombinerte godstransporter i Norge har vært meget vellykket. Ved å utvikle tilsvarende løsninger i og til og fra Norden, legges det opp til å videreutvikle virksomheten på et område der det i et langsiktig perspektiv er et stort potensial for vekst, ved å utnytte jernbanens fortrinn for transport av store volumer over lengre avstander. På kort sikt står godsvirksomheten overfor en utfordring av godstransportvolumene og en nedgangskonjunktur som det foreløpig er knyttet stor usikkerhet til.

CargoNet fokuserer på kombinerte transportere (containere og semitrailere) på jernbane med sikte på å befeste posisjonen som ledende aktør på kombinerte transportere i Norden. Endrede forutsetninger for samarbeid i det svenske markedet og svak lønnsomhet for virksomheten der medfører behov for nye løsninger, og det er i gang et omfattende arbeid for å utvikle tidsriktige strukturer og tiltak for å lykkes bedre i markedet. NSB søker å utvikle CargoNet i henhold til intensjonen ved selskapsdannelsen og sikre NSBs verdier knyttet til virksomheten. Virksomheten innen systemtog tilpasses endringer i markedet.

CargoNet arbeider med sikte på å kunne kjøre 600 meter lange godstog hver annen time mellom de største terminalene. Dette stiller krav til infrastrukturen (kryssningsspor og vedlikehold) og til effektive knutepunkt/terminaler, og innebærer at CargoNet må anskaffe nye lokomotiver og vogner og i samarbeid med kundene få til løsninger som gir bedre utnyttelse av kapasiteten.

4.6 Planer for utvikling av eiendomsvirksomheten

Også for eiendomsvirksomheten påvirkes utviklingen, aktivitetsnivået og lønnsomheten på kort sikt av konjunkturomslaget. NSB-konsernets hovedstrategi for eiendomsvirksomheten er aktivt å utvikle, forvalte og realisere egen eiendomsmasse for

å kunne gjennomføre etablerte målsetninger innenfor kjernevirksomheten i konsernet.

Det er behov for forretningsmessig utvikling av og betydelige investeringer i den driftsavhengige eiendomsporteføljen. Investering i knutepunktsutvikling, modernisering og fortetting av stasjonsområder og stasjonsnære eiendommer vil gi økt utnyttelsesgrad på eiendommene og økt trafikkgrunnlag for toget. Konjunkturomslaget påvirker også mulighetene til på kort sikt å realisere lønnsomme prosjekter på dette området.

Utvikling og salg av driftsuavhengige eiendommer avstemmes slik at verdiene optimaliseres og tilpasses eksisterende markedsmuligheter og de finansieringsbehov som konsernet har.

NSB-konsernet vil i planperioden søke å utvikle stasjoner og stasjonsnære områder på hele eller deler av togstrekninger der det er grunnlag for økt trafikk og der markedet ligger til rette for eiendomsutvikling. Slik regional utvikling vil skje i nær dialog med lokale planmyndigheter, Jernbaneverket og de ulike virksomhetsområdene i NSB-konsernet.

Det er et stort behov for å modernisere og utvikle NSBs stasjoner og områdene rundt stasjonene. Tettstedsutviklingen har mange steder gjort stasjonene mindre sentrale enn tidligere, og endringer innenfor togdriften har medført at tidligere arealbehov er falt bort. NSB vil gjennom målrettet satsing på modernisering og arealutvikling på og omkring stasjonene bidra til at stasjonene får bedre tilgjengelighet. Videre at det gjennom nye arbeidsplasser, boliger og servicefunksjoner ved stasjonene skapes et økt markedsgrunnlag for toget og at dette samlet kan bidra til verdiutvikling for både for samfunnet og for NSB, uten at det belaster statsbudsjettet.

4.7 Planer for utvikling av støttefunksjoner

Hovedstrategien for NSBs støttefunksjoner er å sikre konkurransedyktige leveranser gjennom styrt konkurranseutsetting. Samtidig vil NSBs operative støttefunksjoner på forretningsmessige vilkår konkurrere om leveranser til andre togoperatører.

NSB vil legge vekt på å opprettholde kontroll med virksomhetskritiske leveranser, men vil konkurranseutsette leveranser for å begrense risiko og sikre markedsmessige og variable kostnader.

4.8 NSB-konsernets egne utfordringer

NSB har fra høsten 2007 stått overfor økte kostnader og svekket økonomisk utvikling som følge av

en stram personalsituasjon og en økt feilfrekvens i infrastrukturen i Oslo-området. Den svekkede økonomiske utviklingen i NSB-konsernet har forsterket seg i 2008 knyttet til økte drivstoffpriser for bussvirksomheten, økte avvikskostnader i persontrafikken, økte miljøkostnader, reduserte salgsgvinster og redusert aktivitet i eiendomsvirksomheten og reduserte volumer og inntekter i godstrafikken. Det er derfor iverksatt tiltak for å motvirke disse forholdene og sikre en tilfredsstillende lønnsomhet.

NSB har på denne bakgrunn og ut fra utfordringene knyttet til leveranse av et togtilbud med tilfredsstillende pålitelighet og kvalitet i planene for perioden 2009–2013 lagt stor vekt på å løse de utfordringer konsernet står overfor:

- Omstilling og kostnadsreduksjon for å opprettholde tilfredsstillende lønnsomhet og konkurransekraft.
- Rekruttering og utvikling av nøkkelpersonell for å sikre ressurser til planlagt produksjon.
- Nyinvestering og modernisering av materiellpark for å øke kapasiteten og kunne tilby et tidsmessig transporttilbud.
- Utvikling av interne prosesser for å sikre et markedstilpasset og kvalitativt produkttilbud til kundene.

For å lykkes med disse planene, er NSB-konsernet avhengig av at det også skjer en tilfredsstillende utvikling i jernbanens infrastruktur, og at samferdselspolitikken legger til rette for miljø- og energieffektiv transport.

4.9 NSBs samfunnsansvar

NSB har et betydelig samfunnsansvar. En av hovedoppgavene er å skape verdier for eier og samfunn gjennom sikre, miljø- og energieffektive transport, effektiv drift og lønnsom forretningsutvikling. Gjennom sin virksomhet medvirker NSB-konsernet også til verdiskaping ved å tilby næringslivet gode og konkurransedyktige transporttjenester.

NSB-konsernet vil fortsette arbeidet med å redusere sykefraværet og legge til rette for at færrest mulig av egne ansatte går over på uføretrygd. Arbeidet med å videreutvikle et godt og inkluderende arbeidsmiljø vil fortsette. NSB arbeider for å hindre diskriminering og sikre likebehandling av de ansatte.

NSB-konsernet stiller krav til egen virksomhet, leverandører og samarbeidspartner når det gjelder etikk.

5 Rammebetingelser

5.1 Jernbanens infrastruktur

NSBs hovedprioriteringer i forhold til infrastrukturen er:

1. Trafikksikkerhet.
2. Vedlikehold av eksisterende kjørevei.
3. Kundeinformasjon.
4. Modernisering / økt kapasitet / høyhastighet.

Prioritet 1–3 er viktige for å opprettholde og sikre dagens jernbanetilbud, men vil alene ikke være tilstrekkelig til å få til det ønskede løftet av kollektivtrafikken som bidrar til bedre framkommelighet og reduserte miljøskadelige effekter fra transport.

En nøkkel til å oppnå økt kollektivtrafikk og de positive miljøeffektene dette kan gi, er å få til en utvikling rundt stasjonsområdene slik at flest mulig kunder har korte avstander til toget. I tillegg er det av vesentlig betydning at tilgjengeligheten til kollektivknutepunktene er best mulig også for de som ikke har gangavstand, herunder gode parkeringsløsninger, busstopp og taxiholdeplasser.

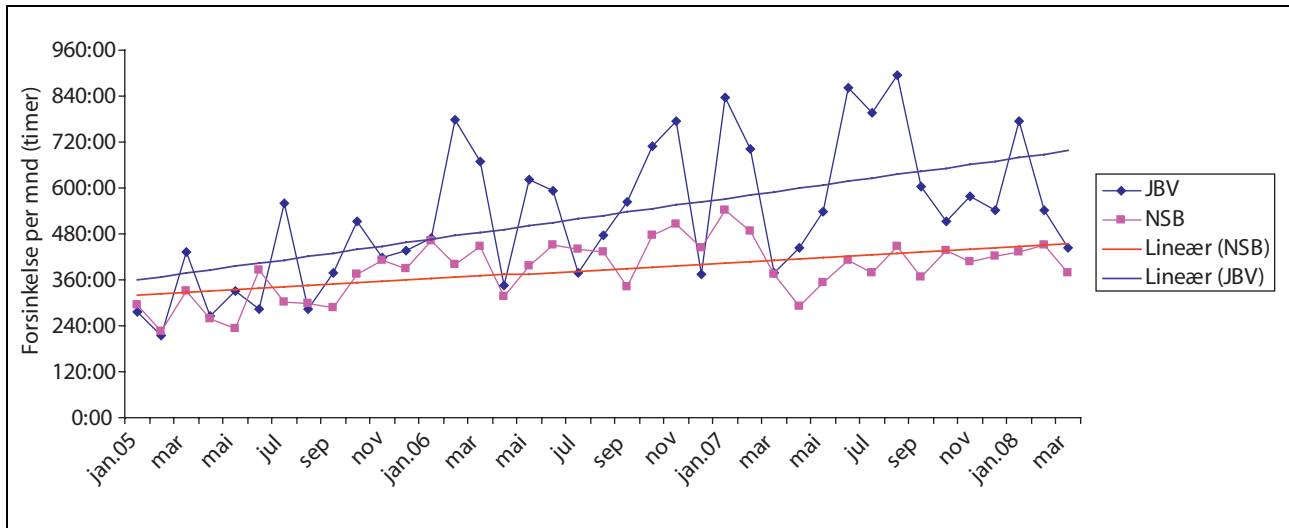
Nødvendig forbedring av kvalitet og standard i jernbanens infrastruktur

Kundene har de seneste årene strømmet til toget både i person- og godsmarkedet. Samtidig er det betydelige utfordringer knyttet til å gi kundene et punktlig og pålitelig tilbud fordi feil i infrastrukturen gir store driftsavvik. Feil i infrastrukturen har vist en stigende trend de siste årene, og kan true den positive trafikkutviklingen om ikke tiltak iverksettes raskt. NSB støtter derfor transportetatens prioritering av drift og vedlikehold i NTP-forslaget.

Toget bør spille en tydelig og viktig rolle i områder med høy befolkningstetthet. På basis av dette vil togtilbudet ut og inn av de store norske byene ha høyeste prioritet, noe som også bør reflekteres i prioriteringene knyttet til pkt. 4. På denne måten kan det betydelige uutnyttede potensialet for miljøvennlig og samfunnsmessig ønskelig kollektivtrafikk hentes ut. NSB mener at det bør være en ambisjon å legge til rette for en dobling av person- og godstrafikken på jernbane i et tyveårsperspektiv. Skal dette være mulig, kreves imidlertid en vesentlig økning av investeringsrammene i forhold til det som er basisrammen i NTP-forslaget.

Trafikksikkerhet

Manglende sikkerhetssoner og svake eller manglende barrierer ved skiftesignaler er etter NSBs



Figur 1.5 Forsinkelsesutvikling for JBV og NSB i perioden januar 2005 til mars 2008

oppfatning fortsatt en alvorlig svakhet ved det norske jernbanenettet. NSB er opptatt av at det bygges fullgode barrierer mot sammenstøt som hindrer at enkeltfeil kan føre til store ulykker. I samarbeid med operatørene har Jernbaneverket utarbeidet en oversikt over hvilke tiltak som er nødvendige. Det er svært viktig for sikkerheten at gjennomføring av disse nå gis høy prioritet.

Arbeidet med sikring eller sanering av planoverganger bør forseres, sammen med ras- og tunnelsikring.

Vedlikehold og drift av eksisterende kjøreveg

De siste par årene har det vært en klart økende feilfrekvens i jernbaneinfrastrukturen, med til dels svært alvorlige driftsforstyrrelser som har rammet både gods- og persontogkundene hardt. Det er påkrevd med rask utbedring av disse svakhetene i infrastrukturen.

Det er helt grunnleggende at kundene har tillit til at togene kommer og går når de skal, og NSB er innstilt på å samarbeide og bidra til at Jernbaneverket settes i stand til å forsure fornyelsen av sentrale deler av jernbanenettet.

Kundeinformasjon

God og retttidig informasjon til kundene er svært avgjørende for deres oppfatning av togtilbudet. NSB har ansvaret for informasjonen i tog, mens Jernbaneverket står for informasjon på stasjon.

Ny europeisk standard for signalanlegg

I NTP pekes det på at fornyelse av dagens signalanlegg betyr innføring av ERTMS på betydelige deler av nettet i løpet av planperioden og at dette er en stor finansiell utfordring for togselskapene. En økning av kostnadene for togselskapene vil komme tidligere enn for Jernbaneverket, og gevinsten vil først kunne hentes ut på meget lang sikt. Spesielt mindre selskaper kan bli hardt rammet i tillegg til at en kostnadsøkning vil svekke konkurransekraften for jernbanen generelt. NSB vil peke på at EU har tatt denne utfordringen alvorlig og utviklet støtteordninger for overgangsfasen. Uten en tilsvarende løsning i Norge, vil utenlandske selskaper få et fortrinn i et jernbanemarked som gradvis liberaliseres.

Økning i kapasiteten i jernbanens infrastruktur

Moderne jernbane som tillater høye hastigheter og som gir toget et konkurransefortrinn i forhold til person- og godstrafikk på vei, har et betydelig potensial for økt trafikk gjennom å møte kundenes behov. Gode eksempler på dette er Gardermobanen og Østfoldbanen. Dette er de eneste banestrekningene i Norge der en vesentlig andel av strekningen tillater hastigheter over 145 km/t, og som dermed gjør det mulig å utnytte togenes hastighetspotensial. Pålitelig infrastruktur med økt kapasitet, kombinert med moderne tog og et attraktivt tilbud for øvrig, har gjort at toget har tatt en viktig posisjon i disse transportmarkedene. En økning i antall passasjerer på regiontogene på Østfoldbanen på nær 70 % fra 2003 til 2007 over telle-

punkt Moss er eksempel på dette. Dette viser at målrettet satsing over tid gir resultater.

NSB understreker sterkt behovet for en kraftig oppjustering og modernisering av jernbanens infrastruktur. Dette er nødvendig dels for å ta igjen tidligere års etterslep som har gjort at jernbanen på flere strekninger relativt sett har fått svekket konkurransekraft mot andre transportmidler og dels for å kunne oppnå politiske målsettinger om økt trafiksikkerhet, økt kollektivandel, reduserte miljøutslipp og avlastning av vegnettet slik at næringslivets nyttetransporter får bedre framkommelighet.

Modernisering/kapasitetsøkende tiltak/høyhastighet

Toget kan gjennom attraktive og raske tilbud bidra til å avlaste vegnettet og dermed øke framkommelighet for nyttetraffikken samtidig som miljøet blir bedret. Kort reisetid gir muligheter for større kundegrupper til å bo langt fra arbeidsstedet. Det gir et mer fleksibelt arbeidsmarked og bidrar til å lette boligpresset mot de store byene.

I forhold til modernisering/kapasitetsøkende tiltak er det viktig med en systematisk oppgradering av de trafikkunge strekningene. Dette omfatter Vestfoldbanen til Skien, Østfoldbanen (Oslo-Ski) og Dovrebanen Eidsvoll – Hamar. Disse strekninger krever utbygging med dobbeltspor. Høyere hastighet er nødvendig for å gjøre toget attraktivt for nye kundegrupper. Det er derfor nødvendig at nye strekninger bygges ut med en framtidsrettet standard med kurvatur som sikrer høyere hastighet.

Det er viktig med kapasitetsøkning gjennom fire spor på strekningene Oslo S – Asker og Oslo S – Ski. I tillegg til å gi et vesentlig og nødvendig kapasitetsmessig og kvalitetsmessig løft for kollektivtraffikken i det sentrale Østlandsområdet, er disse tiltakene av stor betydning for regiontogene på fjerntogstrekningene samt for godstrafikkens framkommelighet og kvalitet. Økt sporkapasitet er også nødvendig ved de andre største byene.

NSB er meget positiv til at det i basisrammen for NTP er satt av 3,9 mrd. kroner til programområde gods bl.a. gjennom kapasitetsøkningstiltak.

Realisering av ovenstående prosjekter vil kunne muliggjøre et meget attraktivt kollektivtilbud:

Østlandet

- Reisetid fra Oslo til Torp/Sandefjord, Hamar, Fredrikstad og Kongsvinger < 1 time

- 30 min frekvens for IC-togene hele dagen (Skien, Lillehammer, Halden)
- 15 min frekvens hele dagen på de korte lokal-togstrekningene.
- 30–60 min frekvens for lokaltog ellers.

Stavanger

- 30–60 min frekvens hele dagen Stavanger – Egersund.
- 15 min frekvens hele dagen Stavanger – Sandnes.

Bergen

- Reisetid fra Bergen til Voss < 1 time.
- 30–60 min frekvens.
- 15 min frekvens hele dagen Bergen – Arna.

Trondheim

- Reisetid Trondheim – Steinkjer < 1 ½ time.
- 30–60 min frekvens.
- 15 min frekvens hele dagen Trondheim – Stjørdal.

Landet for øvrig

- 1 time raskere på hovedstrekningene til Trondheim, Bergen og Kristiansand.
- Reisetid Oslo – Kristiansand 3 timer med Grenlandsbanen.
- Timefrekvens Oslo – Kristiansand.
- Øvrige strekninger: Levering ihht. bestilling.

Godstrafikk

- 600 meter lange godstog annenhver time hele døgnet.

Den sterke økningen innen godstransport gir behov for økt terminalkapasitet og framkommelighet på strekningene mellom de største byene.

Dette innebærer at følgende prosjekter må realiseres snarest mulig:

- Fire spor på alle innerstrekningene rundt Oslo:
 - Slutføring av Vestkorridoren inkl. nødvendige tiltak for å realisere ny rutemodell innen 2012.
 - Oslo – Ski må gjennomføres innen 2019.
- Dobbeltspor i hele Intercitytriangleret.
 - Holm – Holmestrand må stå ferdig innen 2012.
- Godskapasitet på hovedstrekningene som tillater 600 m godstog 2. hver time hele døgnet.

I tillegg bør følgende strekninger prioriteres:

- Bergen – Arna
- Eidangerforbindelsen
- Grenlandsbanen
- Elektrifisering av Trønderbanen til Steinkjer

Etterspørselsveksten medfører behov for å kjøre stadig flere tog gjennom Oslo-tunnelen. Allerede i dag gir kapasiteten i tunnelen begrensninger i selskapenes muligheter til å gi et optimalt tilbud, og det er hevet over tvil at tunnelen i løpet av planperioden vil bli en stadig større flaskehals i jernbanesystemet. Dette gjelder både for godstrafikk og persontrafikk. Ved siden av begrensninger i rutetilbudet, medfører kapasitetsutnyttelsen også at forsinkelser forplanter seg og forsterkes. Dette er en vesentlig årsak til de punktlighetsproblemene vi erfarer i rushtiden. På kort sikt bør det vurderes å investere i kapasitetsøkende tiltak i tunnelen. Samtidig bør det settes i gang et planarbeid for å løse den langsiktige utfordringen som ligger i å sikre kapasitet for videre vekst.

Høyhastighetsbaner er viktig dersom toget skal ta en virkelig stor markedsandel på lengre strekninger og legge grunnlaget for miljøgevinster gjennom redusert flytrafikk. En eventuell utbygging bør starte i storbyområdene for å gi rask effekt der det er størst trafikkgrunnlag. Det er viktig at satsingen på høyhastighetstog ikke skjer på bekostning av investeringer i øvrig infrastruktur for person- og godstrafikk på jernbane.

For å sikre en raskere og mer kostnadseffektiv gjennomføring av store utbyggingsprosjekter regner NSB med at ulike finansieringsmåter vurderes, herunder prosjektfinansiering, slik at fremdriften ikke blir avhengig av bevilgninger over de årlige statsbudsjettene. Formålet må være å sikre rasjonell anleggsgjennomføring etter oppstart og unngå unødige ekstrakostnader for staten som følge av at gjennomføringen av prosjekter som er satt i gang trekker ut i tid. Det er også viktig for å vurdere mer helhetlige utbyggingsstrategier, slik at hele strekninger bygges ut istedenfor enkeltparseller og enkeltprosjekt slik det gjøres i dag.

Finanskrisen med påfølgende konjunkturomslag aktualiserer at det iverksettes statlig finansierte infrastrukturprosjekter for å dempe den ventede ledigheten innenfor bygg og anlegg. NSB vil i den forbindelse anbefale at tempoet i fornyingen av jernbanens infrastruktur økes, og at det planlegges for en rask forsering av bygging av ny jernbaneinfrastruktur. Slike tiltak vil på lengre sikt være viktige bidrag for å flytte transport over på mer miljø- og energieffektive løsninger.

5.2 Bedre tilrettelegging også for busstrafikk

Helt avgjørende for bussens konkurransekraft er fremkommeligheten på veinettet, eksempelvis ved egne kollektivfelt og prioritering i lyskryss. Statens Vegvesen har de siste årene fått økt fokus på kollektivtrafikk og at holdeplasser og trafikknutepunkt er kommet inn som en naturlig del av alle nye vegprosjekter. Det er imidlertid fortsatt langt frem til realisering av disse planene, og det bygges i liten grad nye kollektivfelt på innfartsveiene til de store byene.

Transportpakker i byområder med fokus på bedre fremkommelighet, kollektivprioritering, egne kollektivgater, investering i nytt materiell og forbedring av rutetilbud, har gitt gode resultater bl.a. i Oslo. Mens fremkommeligheten for kollektivtrafikken er forbedret i Oslo, er den redusert i en rekke andre norske byer. NSB vil anbefale at tiltak for å øke fremkommeligheten for kollektivtrafikken prioriteres opp.

I de aller fleste tilbud tar oppdragsgiver ansvar for inntekter, markedsføring og design av rutetilbud, mens bussoperatøren skal avvikle selve transporttjenesten. Samtidig er den langsiktige trenden, at personbilen styrker seg på bekostning av kollektive transportmidler. For å nå politiske målsettinger om å få en større del av transportarbeidet over på kollektive transportmidler, er det viktig at også bussoperatørene kan forestå markedsrettet produktutvikling og nytenkning, slik ekspressbusstilbudet er eksempel på.

5.3 Et bedre kollektivtilbud i rush krever økt offentlig kjøp

Samfunnet planlegger og gjennomfører en lang rekke infrastrukturtiltak for å øke kollektivtilbudet i storbyområdene. Slike tiltak sikter primært mot å kunne tilby økt kapasitet i rush morgen og ettermiddag. For å utnytte infrastrukturtiltakene med tiltenkte forbedringer i kollektivtilbudet til kundene i rush, er det behov for økt offentlig kjøp av persontrafikk-tjenester. Det har sammenheng med at rushtidsproduksjon er kostnadskrevende (dimensjonerende for behovet for transportmidler og personell) samtidig som billettinntektene fra kundene er lave (primært månedsbillettinntekter).

I planperioden åpnes nye dobbeltsporstreknin-ger mellom Sandnes og Stavanger og i Vestkorridoren ut fra Oslo. I den forbindelse planlegger NSB et forbedret togtilbud med en høyere togproduksjon i rush både i Oslo-området og på Jærbanen. For å kunne gjennomføre en slik produksjons-

økning foretar NSB en fornying av togparken med oppgradering av eksisterende togmateriell og en stor anskaffelse av nye togsett.

I Oslo-området planlegger NSB å foreta en total omlegging og forbedring av togtilbudet fra 2012, etter at det nye dobbeltsporet i Vestkorridoren åpnes. Den nye rutemodellen vil gi et langt bedre togtilbud i Vestkorridoren, men gir også en forbedring av togtilbudet på andre strekninger. Den samlede planlagte økningen i rushtidsproduksjonen i Oslo-området i forhold til i dag vil bli på 20 %. Gjennomføring av en slik produksjonsøkning med investering i ny togkapasitet vil medføre en betydelig kostnadsøkning som betinger en vesentlig økning i offentlig kjøp fra 2012.

5.4 Klare krav til universell utforming

For å øke tilgjengeligheten til tog og busser gjennomfører NSB løpende forbedringer i retning av universell tilgjengelighet. I den forbindelse er det ønskelig at det blir utarbeidet felles kriterier som gjør tilpasningen forutsigbar for NSB som tog- og bussoperatør.

5.5 Utvikling av stasjoner og terminaler

NSB er opptatt av utvikling av stasjoner og terminaler som:

- sikrer tidsmessige stasjoner
- sikrer økt kundestrøm til toget (fra veg til bane)
- sikrer verdiutviklingen for samfunnet gjennom fokus på miljøriktig – og bærekraftig utvikling av knutepunkt
- gjør det mulig med utvikling og oppgradering av stasjoner og terminaler innenfor en forsvarlig kostnads- og tidsramme

Utvikling av stasjonsarealene til effektive knutepunkt som kan gi et økt markedsgrunnlag for toget vil kreve tilgang på risikokapital, en handlekraftig organisering og styring og en god dialog mellom lokale planmyndigheter, Jernbaneverket, evt. andre togoperatører og NSB som eier av arealene og togoperatør med fokus på kundebehov.

For å legge grunnlaget for en raskest mulig modernisering av sentrale stasjonsarealer må det skapes grunnlag for forretningsmessig lønnsom utvikling av knutepunkter. Det innebærer på den ene siden at det legges overordnede premisser for utviklingen, men at det samtidig legges til rette for at stasjonsområdene kan utvikles helhetlig.

6 Fremtidig økonomisk utvikling for NSB-konsernet

6.1 Forutsetninger for NSBs planer

NSBs økonomiske utvikling bygger på at omfanget av NSBs samlede tog- og bussvirksomhet øker gjennom vekst i virksomheten i og utenfor Norge.

Det er lagt til grunn at konjunkturomslaget innenfor planperioden fører til at veksten i godstrafikken begrenses på kort sikt og at det innenfor planperioden vil være små gevinster fra eiendomsalg og redusert verdiutvikling i eiendomsvirksomheten i forhold til tidligere planer.

Det er forutsatt at konjunkturomslaget ikke vil bli så sterkt og langvarig at det slår inn i kollektivtrafikken med tog og buss.

6.2 Resultatutvikling og investeringsplaner

NSB-konsernet hadde i 2007 et årsresultat etter skatt på 545 MNOK og overoppfylte eiers avkastningskrav. På grunn av bl.a. uforutsette økninger i personalkostnader i persontogvirksomheten, økte drivstoffpriser i bussvirksomheten og reduserte salgsgevinster fra eiendomsvirksomheten, vil NSB-konsernets resultat i 2008 bli vesentlig svekket i forhold til 2007 og tidligere planer. Det arbeides med tiltak for å motvirke økte kostnader, slik at lønnsomheten raskest mulig kan bli i samsvar med eiers avkastningskrav. Det er imidlertid stor usikkerhet knyttet til omfanget og varigheten av konjunkturomslaget.

NSB planlegger en betydelig økning og forbedring i togtilbudet fra 2012 etter at nytt dobbeltspor i Vestkorridoren er fullført. I de foreliggende planene legges det til grunn at staten velger å ta i bruk den kapasiteten som det nye dobbeltsporet gir og kjøpe planlagt økning av tog-tilbudet i Oslo-området. Det legges også til grunn at det ikke er underdekning i avtalen om offentlig kjøp for perioden f.o.m 2011.

Konjunkturedgangen vil svekke resultatutviklingen i gods- og eiendomsvirksomheten i forhold til tidligere planer, og innebærer at NSB-konsernet ikke vil nå eiers avkastningskrav. Usikkerheten m.h.t. dybde og varighet av konjunkturomslaget innebærer at det i dag er vanskelig å fastslå når NSB-konsernet igjen vil kunne nå avkastningskravet. Større eiendomsalg i enkelte år vil imidlertid kunne gi gode resultater.

Investeringene i NSB-konsernet ventes å øke til i gjennomsnitt omlag 2 milliarder kroner årlig i planperioden. Økningen reflekterer nødvendig kapasitetsøkning og fornying av tog- og bussmate-

riell samt planlagt vekst og utvikling. Viktige investeringer i planperioden er:

Flere nye motorvogner for å dekke opp for økt persontrafikk og kunne yte et utvidet togtilbud ved ferdigstillelse av nytt dobbeltspor i Vestkorridoren ut av Oslo og dobbeltsporet mellom Sandnes og Stavanger. I tillegg er det startet en omfattende fornyelse av eldre motorvognsett og vogner for å kunne gi et tidsmessig togtilbud.

Nye lokomotiver til godstogvirksomheten for å fornye deler av lokomotivparken og øke kapasiteten.

Normal fornying av bussparken samt investeringer i busser til nye trafikkområder.

Fornyning og utvikling av stasjoner og stasjonsarealer i større byer samt investeringer i utviklingsprosjekter knyttet til videre utvikling av driftsuavhengige eiendommer nær stasjonene for å øke trafikkgrunnet for toget og skape gevinster ved realisering.

6.3 Forventet utvikling i avkastning og utbytte fra NSB

NSB hadde i 2007 en egenkapitalavkastning på 8,1 %, og oppfylte således eiers avkastningskrav på 7,2 % av bokført egenkapital. Utviklingen i 2008 viser imidlertid en klar resultatsvekkelse, primært som følge av sterk økning i personalkostnader, men også på grunn av økte drivstoffpriser i buss og reduserte salgsgevinster i eiendom. For 2008 vil ikke avkastningskravet fra eier bli nådd, og årets resultat før skatt ventes å bli i størrelsesorden 200 MNOK.

For planperioden 2009 – 2013 er ambisjonen at NSB-konsernet skal kunne levere resultater på linje med kravet til avkastning på den bokførte egenkapitalen, men som følge av det store konjunkturuomslaget er det stor usikkerhet knyttet til inntektsutviklingen, særlig for gods- og eiendomsvirksomheten.

Staten som eier har for 2005, 2006 og 2007 lagt opp til å ta ut maksimalt utbytte fra NSB-konsernet, med 75 % av årsresultat (etter skatt). I St.meld. nr. 18 (2006–2007) ble det lagt opp til å videreføre denne utbyttepolitikken. Utbytte fra NSB AS blir således fastsatt på grunnlag av statens innlånsrente multiplisert med den markedsverdivurderte egenkapitalen, begrenset oppad til 75 % av overskuddet til konsernet etter skatt. Samferdsdepartementet har i meldingen tilføyd at staten som eier er opptatt av at selskapet og styret kan gjennomføre investeringer som sikrer en langsiktig og

god utvikling av selskapet, og som ivaretar selskaps samfunnsmessige og sektorpolitiske oppgaver.

Styret legger vekt på at et selskap som NSB med høy kapitalbinding bør ha mulighet til tilstrekkelig egenfinansiering av investeringer i togmateriell m.v. Behovet for investeringer i nytt og oppgradert materiell må tillegges betydelig vekt ved vurderingen av utbytteandelen. For å sikre videreføring av den positive utviklingen i NSB-konsernet, er det etter styrets vurdering også av stor betydning for selskapet å kunne opprettholde en tilfredsstillende finansiell handlefrihet.

Styrets ambisjon er fortsatt at NSB i framtiden ikke skal ha behov for ny kapitaltilførsel fra staten. Med et utbyttennivå på 75 % og den korreksjonsskatten dette medfører, vil NSB-konsernet ikke generere midler til egenfinansiering av investeringer til utvikling og vekst, og egenkapitalandelen vil i planperioden synke til ca. 37 %. Dette vil innebære at NSB for å finansiere utvikling og en nødvendig modernisering av virksomheten på sikt, vil måtte hente inn ny egenkapital fra eier. Alternativet vil være å legge begrensninger på den planlagte utviklingen og moderniseringen av virksomheten. Ingen av disse alternativene er ønskelige.

Viktigheten av et redusert utbyttennivå er forsterket ved at NSB nå er i skatteposisjon og i en situasjon der en må betale en korreksjonsskatt som i dagens situasjon utgjør i underkant av 40 % i tillegg til det utbyttet som utbetales. I tillegg må det vektlegges at NSB-konsernets pensjonsforpliktelse pr 31.12.2007 er vel 2 mrd. NOK høyere enn det som fremkommer av konsernets balanse ved at estimatavvik korridorføres og beløp utover tillatt korridor amortiseres, slik dagens regnskapsregler tillater. En føring av pensjonskorridoren mot egenkapitalen, slik Statkraft allerede har gjort, vil redusere NSB-konsernets egenkapitalandel med omkring 15 % poeng.

Finanskrisen har gjort det avgjørende å ha god tilgang på likviditet og ha en soliditet som gjør det mulig å oppnå lånefinansiering i det internasjonale lånemarkedet. NSB-konsernet er i dag i en gunstig situasjon, men denne utviklingen endres over tid med et høyt utbytte kombinert med utbetalinger av korreksjonsskatt.

Med bakgrunn i de foreliggende planer anbefaler styret at utbytteandelen i planperioden reduseres vesentlig slik at den reflekterer behovet for investeringer i et tidsriktig transporttilbud med nytt og oppgradert materiell.

Offentlige institusjoner kan bestille flere eksemplarer fra:
Departementenes servicesenter
Post og distribusjon
E-post: publikasjonsbestilling@dss.dep.no
Faks: 22 24 27 86

Opplysninger om abonnement, løssalg og pris får man hos:
Akademika AS
Avdeling for offentlige publikasjoner
Postboks 84 Blindern, 0314 Oslo
E-post: offpubl@akademika.no
Telefon: 22 18 81 00
Faks: 22 18 81 01
Grønt nummer: 800 80 960

Publikasjonen er også tilgjengelig på
www.regjeringen.no

Omslagsfoto: Petter Ramsdal

Trykk: 07 Gruppen 04/2009

