

# Nye tider

NSB-KONSERNET / ÅRSRAPPORT 2014

# Les om

## 05

### NSB-KONSERNET

Tall og fakta /06/

Konsernsjefen har ordet /08/

Viktige hendelser i 2014 /10/

## 13

### VÅRT SAMFUNNSBIDRAG

Kollektivtransport /16/

Byutvikling /22/

Godstransport /28/

## 35

### VÅRE VIRKSOMHETSOMRÅDER

Persontog /36/

Godstransport /38/

Eiendom /40/

Buss /42/

Togvedlikehold /44/

## 47

### ÅRET 2014

Styrets beretning /48/

Samfunnsregnskap /56/

Eierstyring og selskapsledelse /70/

## 75

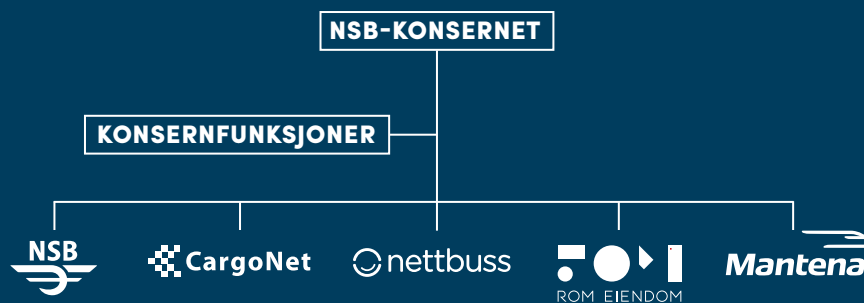
### VÅRE TALL OG NOTER

NSB-konsernet /75/

NSB AS /119/

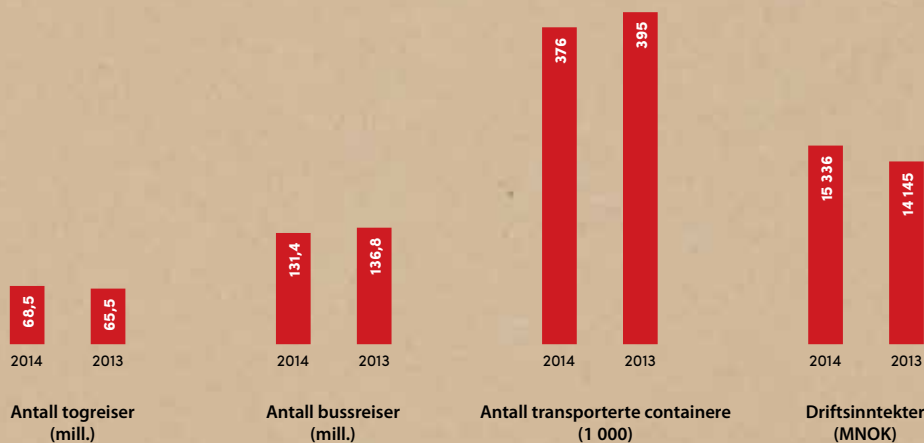
# Om

**NSB-konsernet er et nordisk transportkonsern der persontransport med tog og buss samt godstrafikk på jernbane, eiendom- og knutepunktsutvikling og togvedlikehold utgjør hovedvirksomheten.**



LEVERANSE NØKKELTALL	2014	2013
<b>Persontog</b>		
Antall togreiser (mill.)	68,5	65,5
Produserte setekilometer i Norge (mill.)	9 215	9 064
Punktlighet – persontog i Norge	88,3 %	88,4 %
Kundetilfredshet – persontog (indeks 0-100)	70	69
<b>Busstransport</b>		
Antall bussreiser (mill.)	131,4	136,8
Produserte vognkilometer (mill.)	190,4	198,7
Kundetilfredshet ekspressbuss (indeks 0-100)	81	83
<b>Godstransport</b>		
Antall transporterte TEU – godstog (1 000)	376	395
Punktlighet – godstog	90 %	89,3 %

FINANSIELLE NØKKELTALL	2014	2013
<b>Konsernresultat</b>		
Driftsinntekter	15 336	14 145
Driftsresultat	2 001	1 821
Resultat før skattekostnad	1 597	1 645
<b>Konsernkantantstrøm</b>		
Netto kontantstrøm fra drift	1 338	1 150
<b>Konsernbalanse</b>		
Netto rentebærende gjeld – nominell verdi	7 359	7 547
<b>Egenkapital</b>		
Egenkapitalavkastning (ROE)	19,2 %	17,3 %
Egenkapitalandel	30,2 %	30,4 %



# nye tider

De nærmeste årene vil vi bli en million flere mennesker i Norge. Dette vil stille helt nye krav til oss som samfunn. Vi er nødt til å tenke nytt.

Både om hvordan vi bygger byer og om hvordan vi forflytter oss.



## OM NSB-KONSERNET

NSB-konsernet er mer enn passasjertog. Ingen kan tilby et bredere busstilbud, ingen frakter mer gods på jernbane og ingen driver flere byutviklingsprosjekter i Norge. Med vår brede erfaring fra bærekraftig samfunnsbygging har vi det som skal til for å bidra til gode løsninger på transportutfordringene i fremtidens Norge.

# En verdiskapende samfunnsaktør

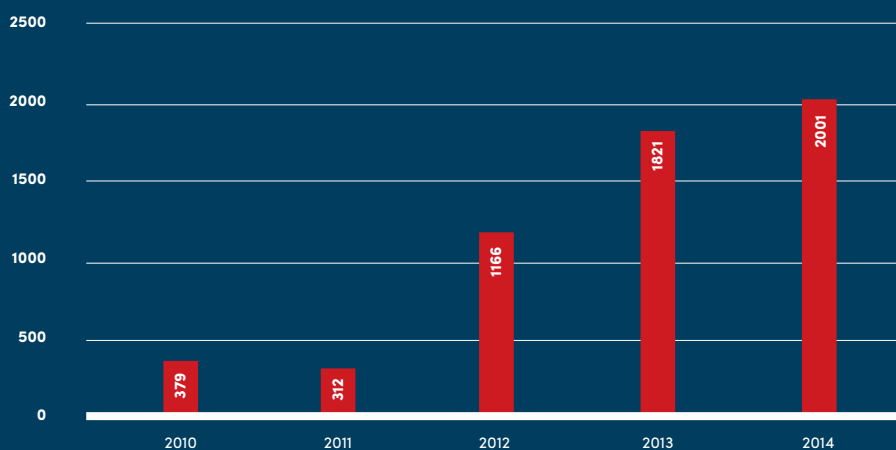
Vi har som hovedmål å skape verdier  
for eier og samfunn, gjennom å sørge for  
effektiv, tilgjengelig, sikker og miljøvennlig  
transport av personer og gods.

---

ANTALL ANSATTE PR 31.12.14

# 12 962

DRIFTSRESULTAT (MNOK)



#### ANTALL REISER PERSONTOG

# 68,5 millioner

63,3 millioner med NSBs persontog i Norge (inkl. NSB Gjøvikbanen AS og Flåmsbana) og 5,2 millioner i Sverige (Svenska Tågkompaniet AB)

#### ANTALL REISER BUSS

# 131,4 millioner

Norge: 79,8 millioner / Sverige: 33,2 millioner / Danmark: 18,5 millioner

#### FORVALTNINGSAREAL EIENDOM

# 720 000 kvm

#### CONTAINERE FRAKTET PÅ TOG

# 376 375

#### KLIMABIDRAG

# 584 000\* tonn CO<sub>2</sub>

NSB-konsernets virksomhet sparer samfunnet for 584 000 tonn CO<sub>2</sub> per år. Dette tilsvarer årlig klimagassutslipp fra 10 prosent av alle personbiler i Norge.

\*Økningen i CO<sub>2</sub>-utslipp dersom det transportarbeidet NSB-konsernet gjør hadde skjedd med personbil og lastebil i stedet.



# - Vi ønsker å bidra til en bedre hverdag

Geir Isaksen, konsernsjef NSB-konsernet

---

NSB-konsernet leverte i 2014 et driftsresultat på mer enn 2 milliarder kroner. Det er det beste økonomiske resultatet i selskapets historie. Det er skapt av dyktige medarbeidere i alle våre fem forretningsområder; passasjertog, buss, eiendom, gods og vedlikehold. Vi er stolte av det. Men samtidig erkjenner vi at et godt resultat i 2014 ikke er en garanti for at vi skal levere like godt i framtiden. Vi står overfor store endringer i samfunnet, som vil kreve andre løsninger enn de vi i dag tilbyr.

La oss se litt nærmere på disse endringene. I 2012 markerte vi at vi ble fem millioner innbyggere her til lands. I følge Statistisk sentralbyrå vil det ta rundt 15 år før vi blir seks millioner nordmenn. Veksten blir størst i og rundt de store byene. Oslo og Akershus vil vokse med 450 000 nye innbyggere på ganske få år. Folk skal kunne reise til og fra jobb og utføre sine daglige gjøremål uten at for mye tid går til spille. Samtidig skal vi redusere utslippet av klimagasser. Hvordan skal vi få til det?

Utgangspunktet for de fleste er et godt sted å bo. Det er et sted der de kan ha alle

de tjenester de trenger i nærmiljøet, og samtidig ha lett tilgang til naturområder med vann og skog. Et levende miljø med unge og gamle, og gode byrom der mennesker møtes. Et sted som ikke kveles av biltrafikk eller mures igjen av parkerte biler. Ideelt sett er det et sted med god balanse mellom arbeidsplasser og boliger, slik at mange kan arbeide i nærområdet og slippe lange arbeidsreiser. Og når folk skal reise, kan de gjøre det enkelt med kollektive reisemidler slik at behovet for å ha egen bil faller bort for de fleste.

Skal vi oppnå dette må vi bygge boliger og næringsbygg der det er et godt kollektivtilbud. Bor og arbeider du i gangavstand fra buss, trikk, t-bane eller tog, er sjansen for at du benytter kollektive reisemidler stor. Jo bedre tilbudet er, jo større er bruken.

NSB har opplevd en økning i antall togpassasjerer på til sammen 19 prosent de siste tre årene. Vi tror kapasiteten i rush-tid inn og ut av de store byene må økes med 100 prosent de neste 20 årene for å dekke det økte behovet som skapes av befolkningsveksten. Det er det mulig å få til, men det krever at de planene som

nå er lagt for jernbaneutbygging og innkjøp av nye tog følges. Den største utfordringen er ikke mangel på penger, men tilstrekkelig gjennomføringsevne.

NSB har foreslått en omfattende omorganisering av jernbanesektoren som skal sikre denne gjennomføringsevnen. Nøkkelord er en sterkere samordning og mer effektiv drift. Får vi til det, kan vi se positivt på de utfordringene befolkningsveksten skaper. Det skal gå bra!





**Om NSB-konsernet**  
Samfunnsbidraget  
Virksomhetsrådene  
Årsrapport

# Viktige hendelser i 2014

---

## NSB-KONSERNET

### Endringer i jernbanesektoren

NSB-konsernet leverte sine innspill til regjeringens arbeid med jernbanereformen. Rådene er basert på NSBs erfaringer fra den nåværende organiseringen av jernbanen. Målet er å få til et bedre samspill og større vitalitet i arbeidet for gode jernbaneløsninger og en miljøvennlig by- og stedsutvikling.

## PERSONTOG

### Utvidet rutetilbud

I desember 2012 igangsatte NSB persontog første trinn i ny grunnrutemodell for Østlandsområdet, som har gitt en betydelig vekst i antall reiser. Med ruteendringen som trådte i kraft desember 2014 viderefører NSB grunnrutemodellen for østlandsområdet fullt ut, med en økning i setetilbudet på 10 prosent fra desember. Samtidig utvides rutetilbudet i Trøndelag og på Sørlandsbanen.

### Nye og flere tog

Bedret togtilbud bidrar til økt etterspørsel, og i 2014 kjøpte NSB persontog ytterligere 15 nye Flirt-tog. Alle togsettene settes inn i Osloområdet slik at man kan kjøre doble togsett i rushtiden. De kommende årene vil det bli levert ett nytt tog hver måned. Totalt har NSB nå bestilt 81 nye tog.

### 1 million nedlastinger av NSB app

NSBs billettapp passerte 1 million nedlastinger i desember 2014. Gjennom NSBs underholdningsapp kan kundene laste ned lydbøker, podkaster og musikk – selv når de ikke reiser med toget.

## EIENDOM

### Salg av to prisbelønte næringsbygg i Schweigaards gate

Byggene i Schweigaards gate 21 og 23 er Norges første BREEM-NOR Excellent næringsbygg. ROM Eiendom fikk Statens Byggeskikkpris for 2014 for disse byggene. Byggene ble solgt i desember til KLP Eiendom for 1 750 millioner kroner.

### Norges bestselgende boligprosjekt

Norges bestselgende boligprosjekt er på knutepunktet Grefsen stasjon. Nærmere 1200 leiligheter i 25 hus vil være bygd de neste seks til åtte årene.

## GODS

### Forbedret godstilbud til Nord-Norge

Ny godsterminal i Kiruna gir raskere godstransport mellom nord og sør, og gjør det mulig for CargoNet å frakte fisk og varer til og fra flere destinasjoner i Troms og Finnmark.

### Frakt av malm for Rana Gruber

Kontrakt for transport av malm for Rana Gruber ble vunnet med oppstart fra august.

### Etablering av tiltaksplan

En tiltaksplan med mål om å skape lønnsomhet i godsvirksomheten i løpet av 2015 ble vedtatt i juni 2014, og arbeidet er godt i gang. Tiltakene innbefatter bemanningsreduksjoner og reduksjon av kostnader knyttet til drift og vedlikehold av tog og terminaler.

## BUSS

### Resultatforbedring i bussvirksomheten

Gjennomføring av resultatforbedringsprogram i buss har bidratt til et betydelig bedret resultat i 2014.

### Endring av bussvirksomheten i Danmark

Nettbuss Danmark og City-Trafik fusjonerte, og ble et joint venture mellom Keolis og Nettbuss. Selskapet ble en ny sterk aktør på det danske markedet. Nettbuss Norge har en eierandel på 25 prosent.

### Nytt og forbedret ekspressbusstilbud

Fornyng av Nettbuss sitt ekspressbusstilbud med seks nye dobbeltdekkere mellom Oslo-Gøteborg-Malmø. På dobbeltdekkerne kan man velge mellom to komfortnivå.

Fra oktober 2014 ble det etablert en ny ekspressbussrute mellom Stockholm og Oslo.

## TOGVEDLIKEHOLD

### Bedret kvalitet i 2014

Kontinuerlig forbedring av vedlikeholdsprosesser bidro til økt stabilitet i togdriften.

Mantena ble sertifisert for vedlikehold av godsvogner i henhold til EU forordning 445/2011.

**Om NSB-konsernet**  
Samfunnsbidraget  
Virksomhetsområdene  
Årsrapport





## **SAMFUNNSBIDRAGET**

Befolkningsveksten de nærmeste årene vil kreve helt nye tanker om hvordan byene skal bygges og hvordan vi skal forflytte oss. Norges bredeste kollektivtilbud og landets mest sentrale tomter gir NSB-konsernet viktige forutsetninger for å bidra til en bærekraftig fremtid.

**NYE TANKER**



# EN KOLLEKTIV FREMTID

Når dagens 15-åring er i trettiårene, vil Norges befolkning antakelig ha passert seks millioner, og de fleste av oss vil bo i eller nær en by. Det vil bli trangt om plassen på veiene inn og ut av sentrum.

TEKST: RUTH ASTRID L. SÆTER / FOTO: KNUT BRY

# «KOLLEKTIVTRANSPORTEN ER DEN STORE LØSNINGEN FOR Å MØTE TRAFIKKVEKSTEN.»

BÅRD NORHEIM, SAMFUNNSØKONOM, URBANET ANALYSE

Norges innbyggertall stiger, og ifølge beregninger fra Statistisk sentralbyrå, passerer vi mest sannsynlig seks millionermilepælen i 2031. Og vi kommer til å være en urban flokk. Flertallet av oss kommer til å bli født, leve, bo, arbeide og dø i byer eller bynære strøk.

Oslo, for eksempel, passerer trolig 700 000 innbyggere allerede i 2020. Fire år senere kan Bergen skilte med 300 000 innbyggere og Trondheim med 200 000.

Det store spørsmålet er hvordan vi skal få plass til alle sammen. For det blir trangt når alle skal byggja og bu nær en by. For ikke å snakke om når vi skal forflytte oss, fra hjem til jobb, til og fra skole og barnehage, på trening, til butikken, på helge- og ferietur. Det daglige presset på veinettet inn til de store byene blir enda større enn det er i dag – og alle fremskrivninger tilsier lange køer i rushtiden.

**AREALEFFEKTIVT.** Et eksempel hentet fra Union Internationale de Transport Public (UITP), en internasjonal organisasjon som jobber for å fremme bærekraftig mobilitet og offentlig transport i byområder, viser hvor mye areal som må til for å frakte 50 000 passasjerer i timen hver vei. Brukes bare personbiler, kreves det en vei som er 175 meter bred. Flytter du alle passasjerene fra bil til buss, holder det med en vei i 39 meters bredde. Men får du alle busspassasjerene over på metro-tog, trenger du ikke mer enn ni meters veibredde.

– Eksemplet fra UITP viser noe helt sentralt i utfordringen vi står overfor: areal-

bruk og -effektivitet. Grovt sett krever én buss og to biler omtrent like mye areal, men bussen er langt mer effektiv fordi den har større passasjerkapasitet. En overgang fra personbiler til kollektivtrafikk, som buss, tog og bane, påvirker arealbehovet i veinettet. Men det påvirker også fremkommeligheten inn til og i knutepunktene. Færre biler betyr bedre fremkommelighet, sier Bård Norheim, daglig leder i Urbanet analyse. Han har studert og analysert kollektivtrafikkens utvikling i en årrekke, og med sin bakgrunn som samfunnsøkonom, har han også regnet en god del på de ulike faktorene.

– Skulle vi satset på å la personbilene ta trafikkveksten som vi vet vil komme, ville det kostet 300 milliarder kroner bare å øke kapasiteten i veinettet. Det har vi verken råd eller plass til. Investerer vi i kollektivtransport og tilpasninger for syklistene og fotgjengere, koster det halvparten så mye – og er langt mer areal-effektivt, sier han.

**DOBLING KOLLEKTIVT.** Så legger da også regjeringen opp til, gjennom Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2014–2023, at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange – og at biltrafikken ikke skal vokse videre i det hele tatt.

Da må byer og byregioner gjennomføre flere ulike tiltak, ifølge samfunnsøkonomen:

– Blant annet må all boligbygging skje som fortetting. Ikke nødvendigvis i form av høyhus overallt, men at man tar noen

eplehager og bygger boliger der. Arbeidsplasser må lokaliseres i sentrum og rundt knutepunkt. Samtidig må man unngå å etablere parkeringsplasser i takt med arbeidsplasser sentralt – et slikt tiltak alene vil kunne gi 17 prosent reduksjon i bilbruken. Kostnader knyttet til bilbruken bør økes med 20 prosent, for eksempel som bompenger eller økt bensinpris.

Så er det kollektivtransporten. Den er den store løsningen for å møte trafikkveksten når nullvekstmålet skal nås – og her må vi forvente minst en fordobling i antall reiser i rushtiden. Da må kapasiteten bygges ut i takt med økt etterspørsel, noe som vil kreve omtrent en dobling i offentlige tilskudd. Det er imidlertid en investering som gir god avkastning, mener Norheim og utdypet:

**GOD SAMFUNNSØKONOMI.** – Økt tilskudd gir bedre kollektivtrafikk. Bedre kollektivtrafikk gjør at flere lar bilen stå og heller velger kollektivt, noe som i neste omgang reduserer de samfunnsmessige kostnadene knyttet til biltrafikken. Det blir færre biler, lavere klimagassutslipp, bedre lokal luftkvalitet, mindre køer, bedre trafikksikkerhet og bedre fremkommelighet. Én offentlig krone investert i kollektivtransporten gir 1,08 kroner tilbake til samfunnet.

– *I teorien høres dette enkelt og greit ut. Likevel er fortsatt bilen det foretrukne alternativet for flertallet – hvordan kan vi få folk over fra bil til kollektiv?*

– Det er mange faktorer som spiller inn her. Folk kommer ikke til å slutte å kjøre





**Bård Norheim, samfunnsøkonom og daglig leder** i Urbanet Analyse mener vi verken har råd eller plass til å la personbilene ta den fremtidige trafikkveksten. Bare å øke kapasiteten i veinettet vil koste 300 milliarder kroner.  
Foto: Arild Danielsen

bil. Det er heller ikke målet. Poenget er å få dem til å kutte ut de unødvendige bilturene. Da må vi ha en infrastruktur som gjør dette enkelt.

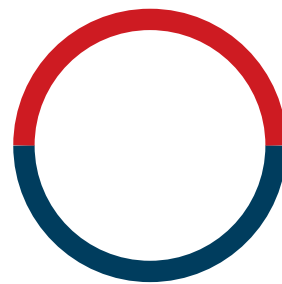
Kollektivtransportens konkurransefortrinn er særlig i de sentrumsrettede reisene, mens bilen vil dominere i de ytre områdene. Jernbanen blir først konkurransedyktig når den er raskere enn bilen. Det krever at man tør å prioritere enkelte distanser foran andre. De prioriterte linjene må legges om til færre stasjoner og ha rettete traseer. Videre må buss og tog samkjøres bedre, slik at bussene mater trafikk inn til togene. Togene må gå når de skal. Det krever kapasitet, frekvens og punktlighet, noe som igjen fordrer en stabil infrastruktur. Forsinkelser er det verste du som kollektivtilbyder kan påføre kundene dine, da tar de heller bilen, påpeker Norheim.

**FORUTSIGBARHET.** Samfunnsøkonomen mener at forutsigbarhet er ekstremt viktig – ikke bare for kollektivkundene, men også for kollektivoperatørene.

– Myndighetene må sørge for langsiktige og forutsigbare rammevilkår, og staten bør gå inn og ta en større del av regningen når kollektivtransporten skal bygges ut og driftes. Videre bør bymiljøavtalene i større grad diskutere hvilke mål man skal sette.

Vi skal heller ikke glemme det markedsøkonomiske prinsippet om produktutvikling. Kollektivtilbudet må hele tiden fornyes og forbedres for å beholde gamle kunder og rekruttere nye, sier Norheim. Han utdyper med et eksempel: – Da sann-

tidsinformasjon på holdeplassene kom, var det et positivt tiltak – det var en bonus å få vite hvor lenge man måtte vente på bussen, trikken eller banen. Nå er det blitt så vanlig med sanntidsinformasjon at det oppleves som negativt hvis noen holdeplasser og stasjoner ikke har det, avslutter Nordheim. ●



### **Buss gir redusert fotavtrykk**

**Moderne busser** er miljøvennlige og energieffektive og alle som bytter fra bil til buss vil redusere sitt karbonfotavtrykk betraktelig, ja faktisk mer enn 50 prosent.

## NSB-KONSERNET SVARER

## DET HANDLER OM Å GJØRE LIVET ENKLERE OG MILJØET BEDRE

NSB-konsernet er allerede godt i gang med sin del av det store kollektivløftet. 14. desember 2014 ble en viktig milepæl rundet, da NSB persontog gjennomførte en storstilt ruteendring i togtilbudet for Østlandsområdet.

Bak den nye ruteplanen ligger mange års nitid planlegging, innkjøp av 81 nye tog, en kapasitetsøkning på 14.000 seter og en samlet investering i nytt materiell og modernisering av eksisterende materiell for seks milliarder kroner.

– Det er den største investeringen i NSBs nyere historie, ingen tvil om det, sier Tom Ingulstad, persontogdirektør i NSB. Han forklarer at hovedmålet med både investering og omlegging er å tilby de reisende hyppige togavganger: – Med den nye rute-tabellen har vi i praksis togavganger hvert tiende minutt mellom Norges sju største stasjoner fra kl. 07.00 til kl. 23.00 hver eneste dag i uken, sier han og legger til: – Det nye tilbudet skal gjøre det enklere for kunden å forflytte seg kollektivt. Vi legger også til rette for at Ruter i større grad kan innrette busstilbudet på mating til tog.

**NOK INFRASTRUKTUR?** Bakteppet for den store omleggingen er kraftig befolkningsvekst, storstilt urbanisering, behov for å få ned energiforbruket og samtidig redusere klimagassutslippene. I Stortingets klimaforlik forutsettes det en nullvekst i biltrafikken, kollektivtransporten må ta veksten.

– Når nye Høvik stasjon åpner, har Jernbaneverket fått på plass viktig ny infrastruktur i den såkalte vestkorridoren, transportåren fra Oslo gjennom Bærum og Asker – og med ruteomleggingen utnytter vi denne nye infrastrukturen optimalt. Faktisk ser vi nå at toget tar markedsandeler fra personbilen – og det tyder på at vi så langt greier det vi har satt oss som mål: å ta trafikkveksten med kollektive transportmidler, sier Ingulstad.

– *Ny infrastruktur til tross, så er det vel fortsatt behov for mer jernbaneutbygging på Østlandet? Det snakkes om at kapasiteten på dagens infrastruktur vil være sprengt allerede innen fire-fem år?*

– Befolkningsveksten i byene går raskere enn tidligere antatt. Dette er en ganske fersk erkjennelse for oss alle. Så selv om vi er i ferd med å bygge ut infrastrukturen, blant annet med Follo-banen, vil vi for den er klar i 2021 oppleve at vi har utnyttet

kapasiteten maksimalt. Toget alene kan ikke dekke inn penderbehovet i rushtiden, sier persontogdirektøren og tilføyer:

– Toget kan frakte store menneskemengder raskt og komfortabelt over mellomlange distanser. I tillegg gjør dette folks hverdag bedre fordi luftforurensning og utslipp av klimagasser reduseres. Vi slipper i tillegg plagen ved å sitte i bilkø. Men skal vi bli helt kvitt køene, må folk bruke alle kollektivtransportmidlene.

**DEN STORE TRANSPORTØREN.** – Som Tom Ingulstad påpeker vil ikke toget greie å løse alt. Det store kollektivløftet må skje gjennom en bedre bruk av alle de kollektive transportmetodene. Bussens styrke er fleksibiliteten, som gjør at den kan betjene områder der det ikke er grunnlag for skinnegående transport. Når samspillet mellom buss og tog fungerer, blir også kollektivtilbudet mer attraktivt, mener administrerende direktør Arne Veggeland i Nettbuss. Hvert år foretas det drøyt 300 millioner reiser med buss i Norge, buss står dermed for over 60 prosent av alle kollektivreiser her til lands. Nettbuss-konsernet frakter årlig rundt 131 millioner passasjerer rundt omkring i Skandinavia, og kjører for flere norske kollektivtraffikkselskaper.

– Moderne busser er miljøvennlige og energieffektive og i gjennomsnitt vil en person som bytter fra bil til buss redusere sitt karbonfotavtrykk betraktelig, ja faktisk drøyt 50 prosent, sier Veggeland.

Også ekspressbussene gir et viktig samfunnsbidrag.

– Årlig frakter ekspressbussene til Nettbuss cirka 10 millioner passasjerer, og ekspressbussene mottar heller ikke offentlig tilskudd, fremhever Veggeland.

Det er likevel noen humper i veien, særlig for ekspressbussene, som sliter med kundegrunnlaget.

– Det paradoksale er at politikerne snakker varmt om å satse kollektivt, mens vi i realiteten må bygge ned tilbudet. Passasjerene uteblir når ekspressbussene ikke greier å holde rutetidene på grunn av dårlig fremkommelighet. Derfor bør politikerne prioritere å få bygget ut rene kollektivfelt inn og ut av de store byene. I dag er særlig E 18 ut av Oslo vestover en stor flaskehals, påpeker Nettbuss-sjefen. ●

## Mindre areal

Kollektivtransport krever mindre areal.  
Hvor mye areal må til for å frakte  
50.000 passasjerer i timen hver vei?

  
**Kun personbiler:**  
Veibredde 175 meter

  
**Busser:**  
Veibredde 39 meter

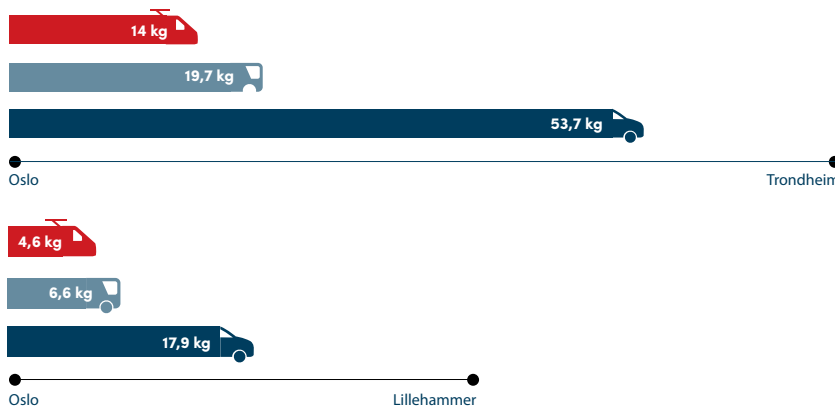
  
**Metro-tog:**  
Veibredde 9 meter

Kilde: Union Internationale de Transport Public (UITP)

## Mer enn halvering av CO<sub>2</sub>

En reisende som bytter fra bil til buss vil mer enn halvere sine CO<sub>2</sub>-utslipp.  
Bytter man til tog reduseres utslippene ytterligere.

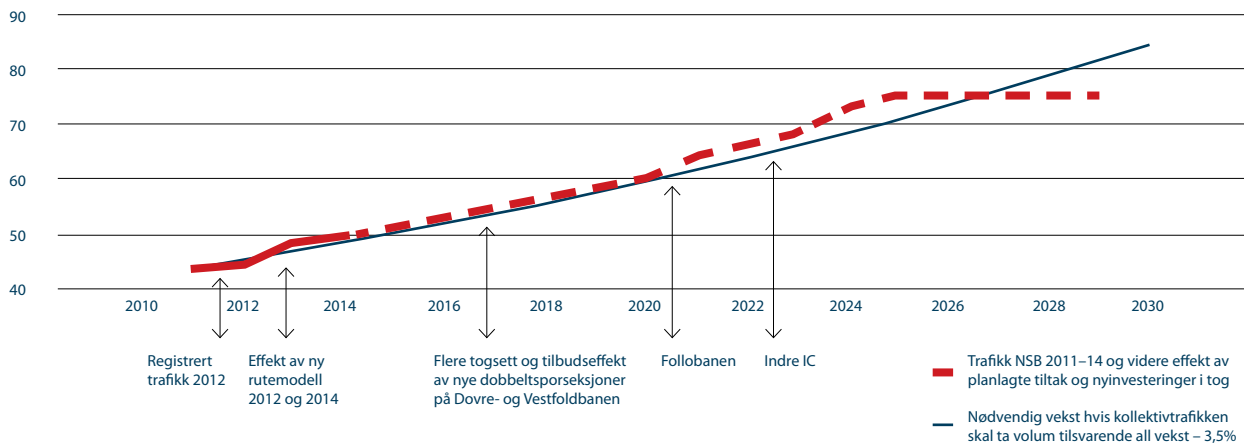
Kilde: Asplan Viak



## Persontogene på Østlandet tar veksten i trafikken

Antall reiser i millioner

Kilde: NSB





# TETTERE, SMARTERE

Om få år vil om lag 80 prosent av Norges innbyggere bo i by eller bynære strøk. Hvis byene ikke bare skal ese utover, må vi bygge tettere og smartere.

TEKST: RUTH ASTRID L. SÆTER / FOTO: KNUT BRY

# «TILGJENGELIGHET DREIER SEG OM AT BYER OG BYOMRÅDER ORGANISERES SLIK AT FOLK FÅR TAK I DET DE TRENGER DER DE ER.»

AUD TENNØY, FORSKNINGSLEDER FOR KOLLEKTIVTRAFIKK, AREAL- OG TRANSPORTPLANLEGGING, TØI

Norge har voksesmerter. Byene våre vokser raskt, faktisk raskere enn de fleste andre byer i Europa. Særlig gjelder det Oslo-regionen, som innen 2040 mest sannsynlig vil ha 450 000 flere innbyggere enn i dag, ifølge Statistisk sentralbyrå. Det er en vekst på 40 prosent. Men Oslo er ikke alene. Bergen, Trondheim, Stavanger, Kristiansand og Tromsø kommer også til å vokse kraftig i årene fremover.

Mantraet fra forskere, byplanleggere, politikere, myndigheter og utbyggere for å møte befolkningsveksten, er: Vi må gjøre byene våre tettere. Å la byene ese utover, er ikke veien å gå mot et bærekraftig samfunn. Men hva betyr egentlig fortetting?

– Fortetting defineres gjerne som en økning i antall mennesker – det være seg innbyggere eller ansatte – innenfor et gitt areal, for eksempel en by eller et byområde, forklarer Aud Tennøy, forskningsleder for kollektivtrafikk, areal- og transportplanlegging ved Transportøkonomisk institutt. Hun utdyper:

– Fortetting skjer gjerne ved transformasjon – at man omregulerer og endrer bruken i tradisjonelle næringsområder, som havner eller gamle industritomter. Da gir man plass til nye arbeidsplasser og boliger. Flere boliger får man også plass til når man deler av tomter i etablerte småhusområder («eplehagefortetting»).

**FORTETTING = KLIMAVENNLIG.** Et viktig mål med fortetting, er å redusere bilavhengighet og biltrafikkmengder i byene – noe som igjen vil gi lavere klimagassutslipp og dermed hjelpe oss å nå

klimatemålene. Mindre biltrafikk gir i tillegg bedre lokalt miljø, triveligere byer og mindre behov for investeringer i kostbar veiinfrastruktur.

Forskning fra hele verden viser at tette byer gir mindre CO<sub>2</sub>-utslipp. Internasjonale forskere og analytikere trekker særlig frem eksemplet Barcelona–Atlanta, som begge har rundt fem millioner innbyggere. Fordi den spanske middelhavsbyen er vesentlig tettere, forflytter innbyggerne seg i større grad til fots, på sykkel eller kollektivt. Derfor er de gjennomsnittlige utslippene per innbygger i Barcelona en tiendedel av utslippene fra den bilbaserte byen i USA – 0,7 mot 7,5 tonn per innbygger.

Men her hjemme greier vi ikke helt å få til den bærekraftige fortettingen. Til tross for gode planer og målsettinger fortsetter den sterke arealveksten og -spredningen mange steder – og biltrafikken øker.

– Det er ikke alle typer fortetting som gir redusert biltrafikk, sier Tennøy. Skal vi lykkes med å redusere biltrafikken, og gjøre byene klimavennlige og attraktive, er det to faktorer som er viktige i tillegg til tetthet: sentralt og tilgjengelig.

– Hvis fortettingen skjer helt i utkanten av byen, eller løsrevet fra den øvrige bystrukturen, vil det man bygger være bilavhengig og skape mer biltrafikk. All forskning jeg kjenner til, viser at jo nærmere sentrum arbeidsplasser, handel og boliger ligger, desto mindre biltrafikk genererer de. Tilgjengelighet dreier seg om at byer og byområder organiseres slik at folk får tak i det de trenger der de er. Da slipper de å bruke masse tid på å reise

til og fra jobb, til og fra butikken, fritidsaktiviteter og alt det andre de driver med i hverdagen, understreker hun.

## FRA MOBILITET TIL TILGJENGELIGHET.

Tennøy fremhever tilgjengelighet som en stadig viktigere kvalitet fremfor mobilitet.

– Vi er i et paradigmeskifte. Hittil har mange hatt mobilitet i fokus, at vi skal kunne fraktes raskt fra A til B. Men miljøbelastningen i å frakte folk raskt over lengre distanser er vesentlig, særlig når transporten er basert på forurensende energi. Derfor dreier vi nå planleggingen mer mot tilgjengelighet, at folk får tak i det de trenger der de er. «Kortreist hverdag» fremmes stadig oftere som en målsetting i planleggingen av norske byer. Derfor må fortettingen skje konsentrert og i kollektivknutepunkter. Og med knutepunkt mener jeg ikke en enkelt bussholdeplass. Et kollektivknutepunkt defineres av at flere kollektivtilbud møtes og kan kobles sammen. Som Lysaker, for eksempel, sier Tennøy.

Forskeren mener at tydelig politisk lederskap og målrettet arbeid i de enkelte kommunene er viktig for å sikre god byutvikling.

– Politikerne må ha evne til å sette en retning, gjøre prioriteringer og tenke helhetlig. Og så må de erkjenne at ting tar tid, ofte langt utover deres egen styringsperiode. Trondheim er et godt eksempel på en by med tydelig politisk ledelse. Der har de tatt grep for å få ned bilbruken. To av fire felt på en hovedvei inn mot sentrum ble bygget om til kollektivfelt. De har





**Aud Tennøy, forskningsleder for kollektivtrafikk, areal- og transportplanlegging,** Transportøkonomisk Institutt minner om at ikke all fortetting gir redusert biltrafikk. Fortettingen løsevet fra den øvrige bystrukturen, vil tvert i mot skape mer biltrafikk.  
Foto: Arild Danielsen

gjeninnført bompenger for biltrafikken og utvidet takstsonene for kollektivtilbudet. Det merkes – kollektivtrafikken hadde en vekst på hele 54 prosent fra 2008 til 2013. Nå jobber de målrettet for å gjøre det mer attraktivt å sykle i Trondheim, forteller TØI-forskeren.

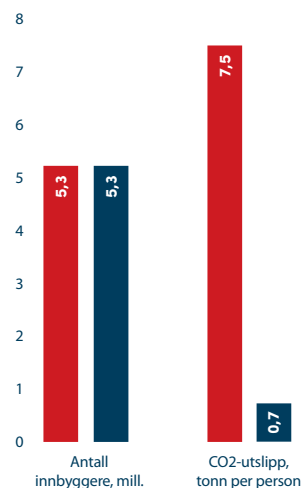
norske byer, der tilgjengeligheten er best med andre transportmidler enn bilen. Det gir dem et ekstra ansvar for å bidra til at byene blir bedre, livligere og mer attraktive. Jeg håper de tar det ansvaret, avslutter Tennøy. ●

#### **URBANE KVALITETER.** – *Apropos attraktivitet – hvordan kan man sikre at tette byer er attraktive for folk å bo i?*

– Dette er noe vi forsker på, men vi vet jo litt om hva urbane kvaliteter er. Vi siterer gjerne Richard Florida, som har forsket på byers attraktivitet for 'den kreative klasse'. Han oppsummerer attraktive urbane kvaliteter som god tilgjengelighet til ulike arbeidsplasser, varierte boligområder som tilfredsstiller folks ulike preferanser, korte og effektive arbeidsreiser, gang- og sykkelavstand til alt, estetikk, stedets autenticitet og 'sjel' samt en viss 'fun factor' – at det er et visst aktivitetsnivå i sentrum, forklarer Tennøy.

Hun bor selv i en Oslo-bydel som har 11,3 innbyggere per dekar. Det gjør Torshov til et av de tettest bebodde områdene i Oslo og Norge. Samtidig har Torshov mange av kvalitetene som beboere i indre by fremhever som fordelaktige: trivelige gater og plasser, lav bilavhengighet, store felles grøntarealer i nærheten, stort og nærliggende tilbud av varer og tjenester samt et godt kollektivtilbud.

– Egentlig har vi veldig mye plass i norske byer. Vi må bare lære oss å tenke urbant når vi skal utvikle dem. ROM Eiendom sitter med eiendommer sentralt i mange



#### **Tettere by gir lavere utslipp**

**Barcelona og Atlanta har begge 5 millioner innbyggere, men Barcelona er vesentlig tettere og innbyggerne forflytter seg i langt større grad til fots.**

## NSB-KONSERNET SVARER

## UTVIKLING AV KOLLEKTIVKNUTEPUNKTENE SKAL GI ATTRAKTIVE BYER

De nye kontorbyggene i Schweigaards gate er gode eksempler på nettopp dette. Etter at Gjensidige flyttet fra Sollerud utenfor sentrum til Schweigaards gate nær knutepunktet Oslo S, har kollektivandelen for de ansatte økt fra 35 til 73 prosent. Bilførerandelen på reiser til og fra arbeid er blitt redusert fra 48 til 9. Ifølge Transportøkonomisk institutt (TØI) tilsvarer det 175 000 færre bilturer i året.

Et tilsvarende eksempel er utviklingen av en helt ny bydel, Bjørvika, på sjøsiden av Oslo S. En rapport som TØI har utarbeidet for ROM Eiendom, viser at en sentral lokalisering av arbeidsplasser i Bjørvika i Oslo sentrum innebærer at utslipp av klimagasser relatert til jobbreisen halveres, sammenliknet med om arbeidsplassene hadde vært spredt over hele Oslo. Rapporten viser at bygging av 12 500 arbeidsplasser i Bjørvika i stedet for å fordele dem rundt om i Oslo sparer byen for 6250 bilturer og 110 000 kjøretøykilometer med bil per døgn.

### GRØNNERE, TRIVELIGERE OG MER MILJØVENNLIG.

Det er her ROM Eiendom kan bidra: – Hvis vi tar utbyggingen i Gamlebyen i Oslo som eksempel, ser vi at kollektivandelen øker, byen blir mer klimavennlig og gjennom flere prosjekter i Schweigaards gate gjør vi også den delen av byen mer attraktiv, fastslår direktør for utvikling Morten Austestad. Han legger til: – Det er ikke mange årene siden Schweigaards gate hadde et dårlig rykte, med labert bomiljø og nesten ingen arbeidsplasser. Vi har bidratt til en transformasjon av denne delen av byen. I tillegg bygger vi miljøvennlig. De to kontorbyggene i Schweigaards gate er Norges første bygg klassifisert som «Excellent» etter den internasjonale BREEAM-standarden.

BREEAM vurderer den miljømessige helheten i et byggeprosjekt. Ikke bare skal bygget rent teknisk være miljø- og klimavennlig med lavt energiforbruk og miljøklassifiserte materialer, også plasseringen har betydning. Målet er å få ned bilbruken, gjennom nærhet til kollektivknutepunkt, få parkeringsplasser og tilrettelegging for syklistene.

I 2014 mottok da også ROM Eiendom Statens Byggeskikkpris for nettopp Schweigaards gate 21 og 23. I begrunnelsen ble det

vektlagt at prosjektet utmerket seg med miljøklassifiseringen «BREEAM-NOR Excellent» og det ble fremhevet at prisvinneren er et forbilde på hvordan gode bygninger kan påvirke en bydel i positiv retning.

**VITALISERER KNUTEPUNKT.** ROM Eiendom eier 2200 sentralt plasserte eiendommer over det ganske land. I denne eiendoms-massen inngår 320 jernbanestasjoner og 990 bygg.

– Vi har etter hvert utviklet vår egen rolle i byutviklingen. Ganske enkelt fordi vi ikke bare eier stasjonene, men også eiendommene rundt, sier Signe Horn, direktør for strategi og samfunnskontakt i ROM Eiendom. Hun fremhever togstasjonens rolle i sentrum:

– Når vi i dag utvikler og vitaliserer et knutepunkt, så er naturlig nok selve stasjonen navet. Men togtrafikken kan ikke sees isolert – det er jo et faktum at folk flest tar buss. Derfor er vi opptatt av å få navet til å fungere sammen med bussene, men også med trikker, t-bane, drosjer og ikke minst sykler.

**TAR ANSVAR SOM EIENDOMSUTVIKLERE.** ROM Eiendom har mange store utviklingsprosjekter på gang over hele landet. I tillegg til boligbyggingsprosjekter ved Grefsen stasjon og fullstendig renovering av Østbanehallen i Oslo, skal selskapet transformere deler av alle de store byene. I Bergen skal det bygges 600 nye kontorplasser ved Bergen stasjon. I Stavanger skal gamle gods-områder i Paradis gjøres om til boliger og næringsvirksomhet, mens Trondheim kommer til å få et helt nytt kollektivknutepunkt som knytter sammen tog, buss, båt og drosje.

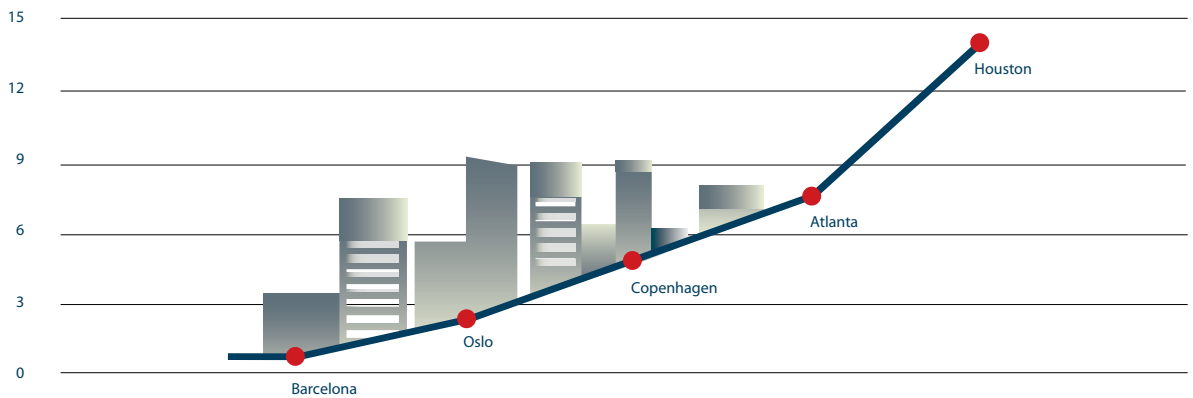
Foruten storbyprosjektene har ROM Eiendom også planer for knutepunkter i mindre byer og tettsteder: for eksempel oppgradering av skysstasjonene på Gjøvik og Hamar samt utvikling av turistvennlig knutepunkt på Voss og nytt knutepunkt ved Kristiansand stasjon.

– Vår strategi om å utvikle boliger, næring og service på og rundt stasjonene vil bidra til en mer bærekraftig by- og stedsutvikling, som legger til rette for økt kollektivandel. Slik tar vi ansvar som eiendomsutviklere, avslutter Horn og Austestad. ●

## CO<sub>2</sub>-utslipp fra ulike byer. Direkte utslipp.

Kilder: Holger Dalkmann/World Resources Institute og Statistisk sentralbyrå

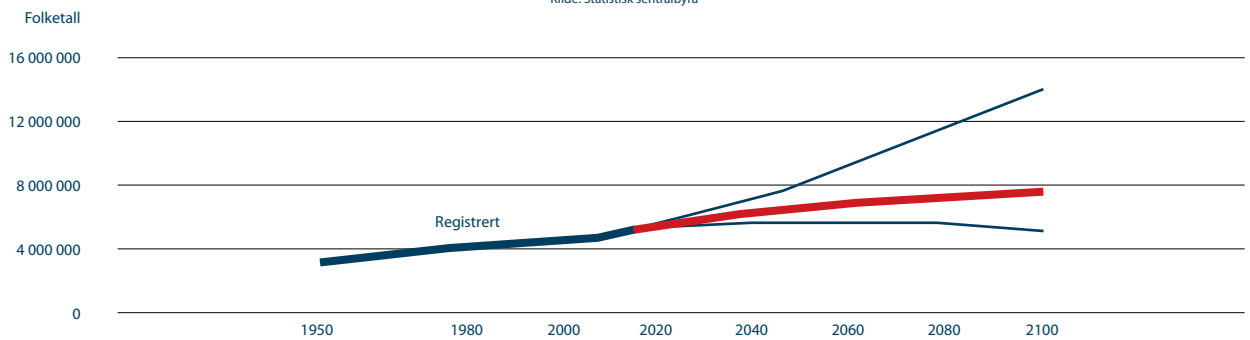
CO<sub>2</sub>-utslipp  
i tonn per  
person i året



## En voksende befolkning

Mens mange europeiske land opplever stagnasjon og nedgang i folketallet, har Norge rask befolkningsvekst. Det er stor usikkerhet knyttet til hvordan folketallet i Norge vil utvikle seg, og Statistisk sentralbyrå opererer med tre ulike alternativer, der mellomalternativet er hovedalternativet. I løpet av 2031 passerer vi 6 millioner, og i 2065 passerer vi 7 millioner innbyggere i Norge, ifølge mellomalternativet.

Kilde: Statistisk sentralbyrå





# FRA VEI TIL SKINNER

Det er et uttalt mål å få transport av gods over fra vei til skinner.  
Problemet er at utviklingen går i gal retning.

TEKST: RUTH ASTRID L. SÆTER / FOTO: ISTOCK

# «MED FÆRRE VOGNTOG PÅ VEIENE GÅR ULYKKESRISIKOEN NED. OG SÅ ER DET UTVILSOMT BEDRE FOR BÅDE MILJØ OG KLIMA Å FÅ GODS OVER PÅ TOG FREMFOR VEI.»

INGER BEATE HOVI, FORSKNINGSLEDER INNEN GODSTRANSPORT, TØI

Vedlikeholdsetterslep på 17 milliarder kroner for jernbanen i Norge. Brudd på linjene på grunn av ras og flom. Et sårbart terminalsystem. Kunde flukt og om-dømmetap.

Det er et dystert bilde hun tegner av situasjonen for norsk godstransport på skinner, forskningsleder i avdeling for økonomi og logistikk ved Transportøkonomisk institutt, Inger Beate Hovi.

– Det er selvfølgelig ønskelig å få mer gods over på jernbane og sjø, men realiteten er at utviklingen går i motsatt retning. Ser vi bort fra tømmer- og malmtransport så fraktes det stadig mer gods på vei – siden 2008 har containertransport på jernbanen tapt én million tonn gods på årsbasis, sier Hovi.

**FINANSKRISE OG SNØRIKE VINTRE.** I 2013 falt volumet for gods på jernbane i Norge med nesten ti prosent, ifølge Statistisk sentralbyrå. Jernbanens markedsandel for innenriks varetransport i Norge blir stadig mindre.

– Finanskrisen førte til en betydelig reduksjon innen frakt av gods generelt, utenriks så vel som innenriks. Så kom et par vintre på rad med stort snøfall som gjorde at togene ikke kom frem i tide, og leverings-påliteligheten begynte å svekkes. Kundene, som er avhengig av å få varene sine frem, valgte andre transportalternativer. Det vi ser, er at når kundene først går over til lastebil, er det svært vanskelig å få dem tilbake til tog, forklarer Inger Beate Hovi. Utfordringene stopper ikke der:

– Følgen av finanskrisen har vært et

forsterket kostnadsfokus hos kundene; de reduserer lagrene sine, krever kortere leveringstider og forventer at varene blir levert til avtalt tid. For en jernbane som opplever stadige brudd på linjene, enten på grunn av værforhold eller manglende vedlikehold, blir det vanskelig å konkurrere mot veitransporten, sier TØI-forskeren.

**SKRIKENDE VEDLIKEHOLDSBEHOV.** Etterslepet på vedlikehold av jernbanenettet er stort – med en prislapp på 17 milliarder bare for å komme à jour.

– Det er mye gammel og sårbar teknologi på jernbanen. Når det blir brudd på en linje, så stopper trafikken fordi det nesten ikke finnes omkjøringsmuligheter. Ved brudd på Dovrebanen kan man riktignok bruke Rørosbanen, men det tar tid fordi Dovrebanen er elektrisk og Rørosbanen dieseldrevet, ergo må man finne et annet lokomotiv samt få sportilgang i ruteopp-legget, fremholder hun.

Når lagerstrukturen i Norge i tillegg er blitt sentralisert de siste ti årene, med overgang fra mange og små lagre til få og større, plassert i stor grad langs E6 mellom Moss og Gardermoen, blir det enda tøffere for jernbanen å ta opp konkurransen, mener Hovi.

**LANGE VOGNTOG OG KABOTASJE-TRANSPORT.** Modulvogntog, vogntog på opptil 25 meter, er nå tillatt på visse strekninger tilknyttet grenseovergangene.

– At modulvogntog er blitt en permanent ordning, tyder på at det vil komme økt press på myndighetene for å utvide

strekningene. Da vil de kunne konkurrere direkte med jernbanen, en konkurranse som vil bli svært tøff for sistnevnte, særlig hvis modulvogntogene kjøres med utenlandsk og rimelig trekraft, påpeker Hovi.

Et annet moment er kabotasjetransporten, altså innenlandske transportoppdrag som blir utført av utenlandske lastebiler. En transportør kan ta tre slike fraktturer i løpet av en uke etter at det internasjonale oppdraget er fullført. Dette er en regel som gjelder for hele EU- og EØS-området. I Norge har vi imidlertid en særnorsk regel om at kabotasjeoppdragene skal være av tilfeldig art, for å skjerme innenriksmarkedet ytterligere. Regelen står trolig for fall, siden EU ønsker et fritt transportmarked.

– Da kan vi risikere at det går med norsk lastebiltransport som med shippingbransjen, at de utenlandske lastebilene tar over mye av innenrikstransporter særlig over lange avstander og skaper ytterligere prispress og konkurranse overfor jernbane-transport, mener Inger Beate Hovi.

**DET SÅRBARE NAVET.** En siste viktig utfordring for gods på skinner, er den norske terminalstrukturen. Alnabru-terminalen i Oslo er navet, sentrum for håndtering og omlasting av containere i Norge. Den er unik i sitt slag – hvilket også gjør den svært sårbar.

– Det er slik jernbanenettet er utformet her, med ett knutepunkt. Derfra går det én arm til Stavanger, én til Bergen, én til Trondheim og Åndalsnes og én til utlandet. Tar du Alnabru-terminalen ut av drift, stan-ser du samtidig tilnærmet all container-



**Inger Beate Hovi, forskningsleder innen godstransport.**  
Transportøkonomisk Institutt, mener økt urbanisering rundt de store byene vil skape behov for økt godstransport på jernbane.  
Foto: Arild Danielsen

transport på skinner i Norge, påpeker Hovi.

Når stadig mer godstrafikk blir fraktet langs veinettet, skaper det også problemer av stor samfunnsmessig betydning.

– Økt lastebiltrafikk betyr mindre fremkommelighet på veiene, forhøyet ulykkesrisiko, høyere energiforbruk og mer klimagassutslipp. TØI har regnet på de samfunnsøkonomiske kostnadene som veitransporten har, og for tungtransporten er utvilsomt den største kostnadskomponenten knyttet til ulykker, på rundt 60 prosent, forteller Hovi.

**LYS I TUNNELEN.** – Argumentene for at mer gods bør fraktes med jernbane fremfor lastebil forsterkes særlig av sikkerhetsaspektet. Med færre vogntog på veiene, går ulykkesrisikoen ned. Og så er det utvilsomt bedre for både miljø og klima å få gods over på tog fremfor vei, understreker forskningslederen.

– *Hva skal til for at jernbanen skal kunne lykkes med godstransporten?*

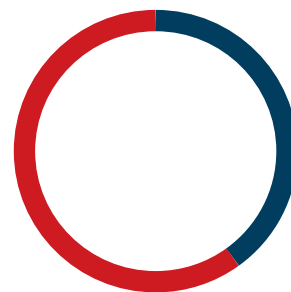
– Når vi ser frem mot 2050, er befolkningsveksten et viktig stikkord. Den skaper en økt urbanisering rundt de store byene, og det er en utvikling som kan gi gevinst for jernbanen. Den er konkurransedyktig når det gjelder transport mellom de store byene i Sør-Norge samt mellom Sør- og Nord-Norge, altså på de lange avstandene.

Likevel må en del tiltak gjennomføres. Vedlikehold av infrastrukturen og nye investeringer er avgjørende for å sikre stabile linjer. Det er avgjørende at man i størst mulig grad unngår brudd på linjene.

Ved svikt i jernbanenettet bør det

arbeides for tiltak som forenkler og effektiviserer alternative løsninger. Generell økning av kryssingskapasitet og eksempelvis økt diesellokkapasitet på Rørosbanen vil kunne gi et forbedret tilbud dersom Dovrebanen faller ut, sier Hovi.

– Et annet tiltak, som vil være både enkelt og rimelig å gjennomføre, er å øke kapasiteten på godstrafikken ved at man i større grad prioriterer gods fremfor persontransport på viktige tidspunkter på døgnet, avslutter Hovi. ●



### **Veitransportens samfunnsøkonomiske kostnader**

**For tungtransporten er utvilsomt den største kostnadskomponenten, rundt 60 prosent, knyttet til ulykker.**

## NSB-KONSERNET SVARER

## VEKSTEN I GODSTRAFIKKEN MÅ TAS PÅ SKINNER

– Godstrafikk på skinner er varetransportens kollektivtrafikk. Jo mer vi frakter, desto bedre er det for samfunnet, sier Arne Fosen, administrerende direktør for CargoNet. Han utdyper:

– Når flere sender godset sitt med jernbanen, avlaster vi veisystemet. Bare CargoNet alene bidrar til 600 færre vogntog på norske veier hver eneste dag. Vi gir dermed et bidrag til bedre fremkommelighet på veiene, samtidig som at ulykkesrisikoen går ned når det er færre trailere i trafikkbildet. I tillegg er det utvilsomt bedre for miljøet å frakte gods på skinner, jernbandedrift har nesten ingen klimagassutslipp og den støyer mindre enn alle vogntogene.

**TRE VIKTIGE PRIORITERINGER** – *Alle de positive effektene til tross peker pilene nedover for skinnegående godstransport. Hvorfor er det slik?*

– Faktorene som Inger Beate Hovi fra Transportøkonomisk institutt beskriver, stemmer.

Etterslep på vedlikehold er det største problemet, og vår høyeste prioritet. Nå er selve infrastrukturen Jernbaneverkets ansvar og ikke vårt. Vi bidrar på de måter vi kan, ved å holde togsettene våre godt vedlikeholdt og ved å jobbe langsiktig for at Jernbaneverket skal få flere midler til vedlikehold. Dessverre har ikke vedlikehold vært så spennende blant dem som bevilger penger, så det tar tid før det kan bli bra.

Andre prioritet er å få flere møteplasser, eller kryssingsspor, slik at vi kan utvide rutetilbudet. Disse sporene må være lange nok til at toget ikke trenger å stoppe helt opp. Dette er også langsiktig arbeid, fordi alle utvidelser av skinnegangen må gjennom det kommunale planverket.

Tredje prioritet er å få terminaler som fungerer effektivt, først og fremst i Trondheim, Bergen og Oslo. Med det mener jeg terminaler som har lange nok spor til at vi ikke må dele opp togene, godt med lagringsplass for containere, bra strømforsyning og effektive laste- og lossesystemer. Vi har nettopp fått en ny og moderne terminal på Ganddal i Sandnes, og det er vel og bra. Problemet er bare at vi ikke får nyttiggjort oss fullt ut av den, fordi togene mellom Stavanger og Kristiansand ikke er så

lange. Traseen på den delen av Sørlandsbanen er ikke godt nok tilrettelagt for lange godstog.

**OPTIMISME, TROSS ALT.** – *Hovi foreslår å øke kapasiteten ved at man i større grad prioriterer gods fremfor persontransport på enkelte tidspunkter på døgnet. Er det en god løsning?*

– Vi kjører det vi kan om nettene, så jeg vet ikke hvor mye større frekvens vi vil kunne få av en endring der. Flere møteplasser vil gi en større effekt. Det store problemet for godstrafikken er å komme seg inn og ut av de store byene, særlig i morgenrushet. Da har persontogene prioritet, noe som betyr at i praksis så vinner pendlertrafikken over de lange transportlinjene.

CargoNets administrerende direktør opplever at det er et visst gap mellom de fine visjonene for jernbanen og den konkrete hverdagen.

– Godstrafikken spiller en samfunnsøkonomisk større rolle enn persontrafikken på de lengre strekningene fordi den er næringslivets hovedpulsåre, likevel får persontrafikken større oppmerksomhet. Det har nok å gjøre med at togpassasjerer og ikke containere har stemmerett.

Med befolkningsveksten kommer det garantert mer gods-transport – og vi ønsker å få denne veksten over på skinner. Vi vet at kundene gjerne vil frakte gods på bane, men de tør ikke helt. Politikerne sier at de vil ha mer gods over på bane og sjø, men de greier ikke å ta nok konkrete grep som virker. Og vi vil, vi også. Men vi er sårbare, ikke bare på grunn av de nevnte utfordringene, men også overfor forhold som vi ikke kan påvirke, som vær og vind. Flom, skred og solsleng påfører oss driftsstanser som påvirker vår evne til å levere på tid.

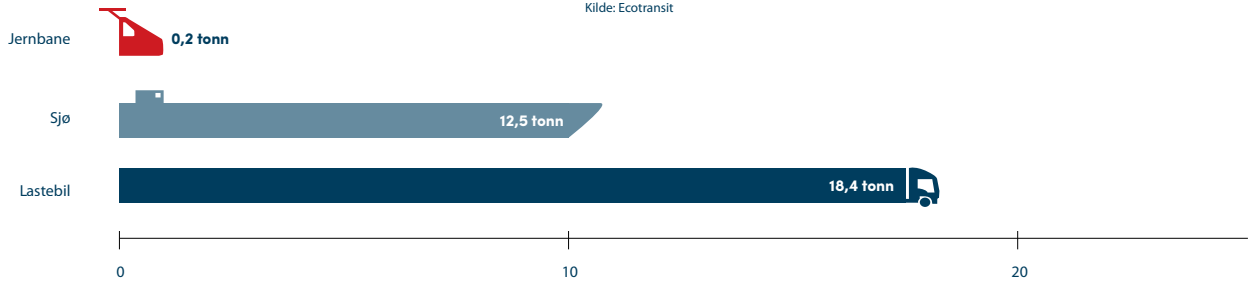
Likevel, det er lys i tunnelen. Vi har de siste årene tatt flere grep for å bli mer kostnadseffektive og konkurransedyktige. Vi ser at punktligheten vår, når vi først kjører, er bedre enn den har vært – nå er vi oppe i rundt 90 prosent. Problemet er regulariteten, den er fortsatt ikke bra nok. Men det er noe vi jobber med, hver eneste dag. ●



## Klima og miljøperspektiv

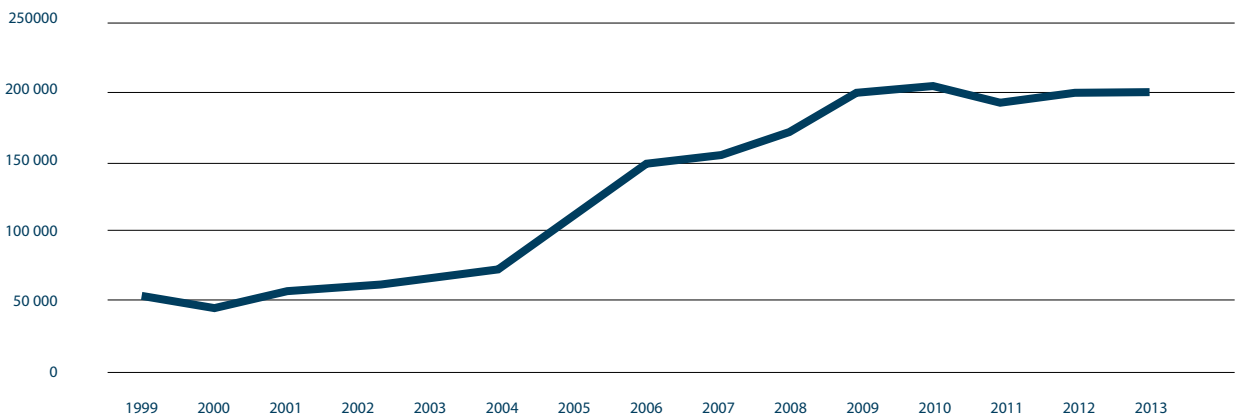
CO<sub>2</sub>-utslipp på jernbane, lastebil og sjø. Oslo-Trondheim. 50 TEU.

Kilde: Ecotransit



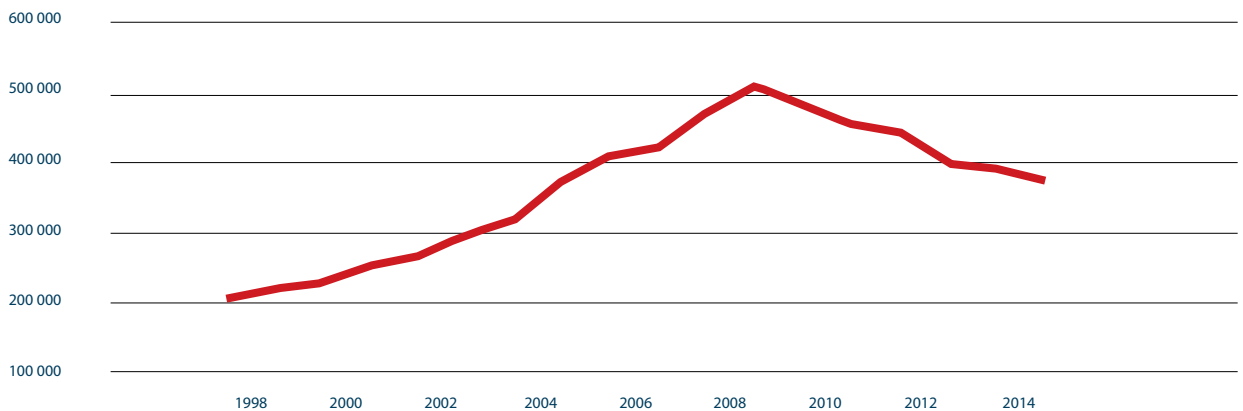
## Utvikling fisketranport CargoNet (Tonn)

Til tross for store utfordringer med infrastrukturen har CargoNet klart å opprettholde et høyt volum på fisketransporten.



## Nedgang for CargoNet

Antall containere med CargoNet har gått ned de siste årene. Manglende vedlikehold av infrastrukturen og sterkere konkurranse fra lastebilen er de to viktigste forklaringene.





## VIRKSOMHETSOMRÅDENE

Gjennom våre fem virksomhetsområder jobber vi for et bedre kollektivtilbud, en mer miljøvennlig godstransport og mer attraktive knutepunkter. Virksomhetene er ulike, men en av oppgavene er felles: bidra til en bedre hverdag for en raskt voksende befolkning.

# Flere avganger, bedre tilbud



## PERSONTOG

---

Om NSB-konsernet  
Samfunnsbidraget  
**Virksomhetsområdene**  
Årsrapport

NSB-konsernets persontogvirksomhet skal bidra til at folk som reiser kollektivt kommer seg raskt til og fra jobb, barnehage, skole og fritidsaktiviteter. Redusert bruk av bil bidrar til mindre kø, færre ulykker, lavere energiforbruk, mindre CO<sub>2</sub>-utslipp og lavere luftforurensning.

NSB har økt antall togavganger de siste årene betydelig, og utviklet et bedre tilbud. Flere velger toget, spesielt til og fra jobb i de store byene. NSB og NSB Gjøvikbanen leverer solide resultater for 2014, mens Svenska Tågkompaniet har et nullresultat i 2014. I første halvår 2014 var punktligheten god. Kundetilfredsheten for NSB persontog nådde en indeks på 72, den høyeste som er målt noen gang og på god vei mot målet på 75 i 2015. Så kom sommeren med flom, solslyng og ras og svikt i infrastrukturen. Dette førte til meget svak punktlighet og mange innstilte tog. Kundene reagerte som forventet. Tilfredsheten sank til 70 ved målingen i oktober.

Resultatene fra kundetilfredshetsmålingene viser at et pålitelig togtilbud er det viktigste for kundetilfredshet. Det største forbedringsområdet for å oppnå et pålitelig togtilbud er infrastrukturen. Vedlikehold og fornyelse av jernbanenettet er derfor viktigere enn noen gang som følge av befolkningsveksten og økt reisebehov.

Fra desember 2014 økte NSB togtilbudet ytterligere. Det vil trolig gi økt trafikk også i 2015. Togtilbudet på Trønderbanen er utvidet, Sørlandsbanen og Saltenpendelen har fått flere avganger og på Østlandet er setetilbudet utvidet med 10 prosent. Økt etterspørsel og behov for fornying gjør at NSB kjøper inn nye tog. De kommende årene vil det bli levert ett nytt tog i måneden. I løpet av 2016 vil NSB til sammen ha fått levert 81 Flirt-tog. Togene gir flere seteplasser, bedre komfort og et mer pålitelig tilbud.

Flere tog og hyppigere avganger har gjort at NSB rekrutterer nye ansatte, spesielt for å kunne møte det økte reisebehovet på Østlandet.

Et velfungerende togtilbud tiltrekker flere kunder. NSB er med på å dekke et voksende transportbehov på en bærekraftig måte og bidra til en levelig hverdag for folk flest. Det er i samsvar med NSB-konsernets samfunnsoppdrag.



### Økonomi

- // **Driftsresultatet ble på 659 millioner kroner** som er en nedgang på 183 millioner kroner. Hovedårsaken til nedgangen er økte avskrivninger og IT-kostnader. Driftsinntektene økte med 7,8 prosent til 7 087 millioner kroner. Det ble gjennomført 68,5 millioner reiser i 2014 noe som er en økning med 4,4 prosent.
- 

### Miljø

- // **Mål om å redusere energiforbruket** med 15 prosent innen 2017. Relansering av ny og oppdatert miljøkalkulator som gir kundene CO<sub>2</sub>-informasjon på billetten. Miljøtoget vinner internasjonal prestisjefyllt pris i kreativ kommunikasjon.
- 

### Innovasjon

- // **NSB app har gjennom 2014 økt** sin andel med 200 millioner kroner, og står for mer enn 20 prosent av det totale billettsalget til NSB. Appen har 1 million nedlastinger, og er ledende blant togselskap i verden. I 2014 lanserte vi også NSB Underholdningsapp for nedlasting av lydbøker, podkaster og musikk. På nsb.no ble det lansert hjemmeutskrift av billetter. Dette gjør at kunder ikke behøver å hente ut billett på automat eller billettskranke før avreise, men ta med egen utskrift eller bare vise elektronisk bilde av utskriften.
- 

### HMS

- // **Et godt samarbeid med tillitsvalgte og vernetjenesten** innenfor viktige områder som arbeidsmiljø, attføring og rus.
- 

### HR

- // **Medarbeidertilfredsheten er høy**, og betydelig over landsgjennomsnittet for transportbransjen (79 versus 69). Jobbens innhold, engasjement, stolthet og lojalitet er områder som scorer spesielt høyt, og det er svært få som slutter i selskapet (1,9 prosent).
  - // I 2014 gjennomførte NSB Kompetansesenter 6700 kursdager med faglig utvikling til vårt kjørende personale, og 420 kursdager til lederutvikling.
- 

### Kundertilfredshet

- // **Historisk høy punktlighet**, markedsorientert rutetilbud, nye tog og bedre leveranse på service ga den høyeste kundertilfredsheten noen gang, med en score på 72 i vårmålingen og 70 i høstmålingen.



# Omfattende omstilling



**GODSTRANSPORT**

---

Om NSB-konsernet  
Samfunnsbidraget  
**Virksomhetsområdene**  
Årsrapport

NSB-konsernets godsselskap har gjennom sin høye markedsandel av godstransport på jernbane levert det viktigste bidraget for å nå den politiske målsetningen om å transportere mest mulig gods på bane. I 2014 hadde CargoNet en punktlighet på 90 prosent. Hver dag holdes 600 trailere unna veien ved at transporten går på NSB-konsernets godstog. Dette gir vesentlig klimagevinst og miljøforbedring i mange lokalmiljø, økt trafiksikkerhet for de som ferdes på veiene, samt styrket konkurransekraft for norsk næringsliv. CargoNet legger nok et krevende år bak seg med svake økonomiske resultater.

2014 har stått i omstillingens tegn, og selskapet går inn i 2015 med vesentlig bedre forutsetninger for å skape et driftsmessig overskudd. Alle deler av organisasjonen har bidratt i denne omstillingen, og ansattes organisasjoner og ledelse har stått sammen om de overordnede målsetningene. Reduksjoner i bemanningen er gjennomført i 2014 samtidig som rutetilbudet opprettholdes.

Også i 2014 har det vært flere uforutsette og til dels langvarige stengninger av banestrekninger. Dette tærer på næringslivets tillit til godstogene. CargoNets volumutvikling er svakt negativ innenfor kombitransport generelt. For fisketransporten er det en mer positiv utvikling. Transportopplegg for tømmer, malm og militært materiell viser også vekst. Spesielt gledelig er det at CargoNet igjen har ansvaret for frakt av malm for Rana Gruber. Det er imidlertid fortsatt viktig å forbedre resultatene i CargoNet. Omstillingsarbeidet vil fortsette i 2015, og forventes å gi en positiv effekt med ytterligere forbedring i 2016.

Også 2015 vil bli preget av infrastrukturarbeider, noe CargoNet tar hensyn til i planlegging og kundedialog. CargoNet venter et uendret godsvolum i 2015, men er avhengig av at godstogene ikke stoppes av brudd i infrastrukturen.



### Økonomi

- // **Driftsresultatet er på minus 90 millioner kroner.** Virksomheten preges av utfordringer innenfor infrastruktur, og av økt konkurranse fra veitransport og andre leverandører av gods-transport på bane. Nedgang i volum og omstillingskostnader bidrar til det svake resultatet. Virksomheten har iverksatt et omfattende omstillingsprogram.
- 

### Miljø

- // **Dersom alle som benyttet CargoNet til å frakte gods i 2014** hadde brukt lastebil i stedet, ville dette økt CO<sub>2</sub>-utslippene i Norge med 137 000 tonn. Omfanget av denne gassmengden tilsvarer en fotballbane med en høyde på 10,7 kilometer. Eller 1004 bilturer tur/retur fra jorda til månen.
- 

### Innovasjon

- // **Har i 2014 totalt 11 godsterminaler.** Etablering av Kiruna som ny terminal for gods mellom østlandsområdet og flere destinasjoner i Troms og Finnmark.
- 

### HMS

- // **Større omstillingsprosess gjennomført.** Nedbemanning på cirka 100 årsverk er gjennomført gjennom naturlig avgang, sluttavtaler og oppsigelser.
- 

### HR

- // **Omfattende bedriftsintern opplæring.** Lederutviklingsprogram med mål om å øke kompetanse, trygghet og bevissthet i lederrollen. Sykefravær på 7,5 prosent i 2014, en nedgang fra 2013 da fraværet var på 7,7 prosent. Medarbeiderundersøkelsen for 2014 viser at de ansattes arbeids glede og lojalitet er på linje med transportbransjen i Norge generelt.
- 

### Kundetilfredshet

- // **Kundeundersøkelse har avdekket** konkrete forbedringsområder og som det er tatt høyde for i kommende handlingsplaner og tiltak.

# Boliger der fremtiden bygges



Om NSB-konsernet  
Samfunnsbidraget  
**Virksomhetsrådene**  
Årsrapport

NSB-konsernets eiendomsvirksomhet utvikler boliger og arbeidsplasser på og ved kollektivknutepunktene for å møte befolkningsveksten, og legge til rette for økt kollektivtransport. 2014 har vært et år med svært gode økonomiske resultater. Et vesentlig bidrag til dette har vært salget av de nye kontorbyggene i Schweigaards gate 21 og 23 i Oslo. Trafikkveksten i de største byene har også bidratt til mer handel på stasjonene, og igjen økte leieinntekter. ROM Eiendom AS arbeider kontinuerlig med forbedring av drifts og vedlikeholdsarbeid.

ROM Eiendom har som målsetning å utvikle en eiendomsmasse med lavt energiforbruk, og for nye prosjekter er målet å oppnå BREEAM-sertifikater med høy karakter. Statens Byggeskikkpris 2014 ble tildelt ROM Eiendom for Schweigaards gate 21 og 23, hvor Gjensidige og NSB har hovedkontorer. Begrunnelsen var god design og fremragende miljøegenskaper, men også at byggene bidrar til byutviklingen.

ROM Eiendom har i 2014 solgt rundt 200 boliger, oppgradert Østbanehallen med 14 nye butikker og spisesteder, igangsatt et nytt næringsbygg på Bergen stasjon og Trapphuset på Trondheim stasjon.

Eiendomsvirksomheten i NSB-konsernet bidrar til gode reiseopplevelser ved å utvikle attraktive stasjoner. Det er lettest å få til der passasjermengden muliggjør kommersielle løsninger, men også for en del mindre stasjoner har selskapet lykket i å skape virksomhet som baserer seg på nærhet til lokalsamfunnet.

Befolkningsveksten i Norge fortsetter, og mye av trafikkveksten skjer ved kollektive reiser. Mange av stasjonene som har sterk trafikkvekst er under oppgradering. Utviklingen av eiendommer i tilknytning til knutepunkter fortsetter, og med stadig økende vekt på boliger. Målet for 2015 er å øke volumet av solgte boliger i flere byer. ROM Eiendom skal fortsette utviklingen av bolig, næring og knutepunkter, blant annet med boligutvikling i Operakvarteret i Oslo, på Grefsen i Oslo og på Jessheim.



### Økonomi

- // **Driftsresultatet ble i 2014 på 1 246 millioner kroner**, dette er en forbedring på 310 millioner kroner. Bedringen skyldes i hovedsak gevinst ved salg av eiendom. Driftsinntektene var i 2014 på 1 461 millioner kroner.
- 

### Miljø

- // **Har innført grønne leieavtaler** som sikrer positiv miljømessig utvikling av leieobjekter. ROM Eiendom er involvert i to viktige Enova-prosjekter med et samlet energimål på 8,4 GWh, tilsvarende årlig energiforbruk i 336 eneboliger. Kontorbyggene i Schweigaards gate 21 og 23 var de første byggene i Norge som oppnådde miljøklassifiseringen BREEAM-NOR Excellent. Ytterligere to næringsbygg under oppføring i henholdsvis Oslo og Bergen med ny BREEAM-NOR Excellent sertifisering.
- 

### Innovasjon

- // **Tildelt Statens Byggeskikkpris 2014** for kontorbyggene i Schweigaards gate 21 og 23. NSB Kompetansesenter er pilotprosjekt for BREEAM-In-Use for best mulig miljømessig og kostnadseffektiv drift. Har i 2014 videreutviklet samarbeidet med Kirkens Bymisjon på Oslo S med prosjektet «Lønn som fortjent» møtestedet for vanskeligstilte, «Sporet» og «Årets viktigste sommerjobb» hvor tidligere rusmisbrukere jobber aktivt mot rekruttering til rusmiljø.
- 

### HMS

- // **Lavt sykefravær.** Få som slutter i jobben. Høy avgangsalder. En stor del av medarbeiderne deltar i organisert trening. Sykkelparkering gjør sykling til jobben attraktivt.
- 

### HR

- // **Høy medarbeitertilfredshet.** I medarbeitertilfredshetsundersøkelsen for 2014 oppgis «interessante arbeidsoppgaver», «høyt faglig nivå» og «godt arbeidsmiljø» som årsak til trivsel på arbeidsplassen.
- 

### Kundertilfredshet

- // **I den årlige leietakertilfredshetsmålingen** oppnådde selskapet sitt beste resultat noensinne.

# Effektivisering og nye markeder



## BUSS

---

Om NSB-konsernet  
Samfunnsbidraget  
**Virksomhetsområdene**  
Årsrapport

NSB-konsernets busselskap er Norges største og det nest største busselskapet i Skandinavia. Nettbuss har fraktet 131 millioner passasjerer i 2014, fordelt på både lokal rutekjøring, ekspressbuss og skolebarn. Når flere reiser sammen og lar bilen stå, reduseres klimautslippene og det blir mindre trengsel på veiene. En full buss erstatter 50 biler og 1 kilometer med kø.

Det meste av det norske bussmarkedet er nå konkurranseutsatt. Nettbuss har klart å opprettholde markedsandelen i Norge, til tross for en meget sterk konkurranse. I tillegg har Nettbuss lyktes med å etablere seg i det svenske markedet. Store deler av bussmarkedet i Skandinavia er konkurranseutsatt gjennom anbud lagt ut av offentlige oppdragsgivere. Anbudsutsettingen har resultert i svekkede marginer i hele bransjen, og Nettbuss har derfor satt i gang et omfattende resultatforbedringsprogram som har bedret lønnsomheten.

Nettbuss har i 2014 startet ny kontrakt i Drammensområdet, gjenvunnet kontrakt på Ringerike, mens eksisterende virksomheter i Aust-Agder og på Elverum er tapt. I Sverige har det vært små bevegelser i kontraktene i 2014. Ekspressbussvirksomheten i Norge har i 2014 hatt betydelige utfordringer med å skape god lønnsomhet. Årsakene til dette er sterk konkurranse og økte fremkommelighetsproblemer rundt de store byene. Det er i 2014 gjennomført omfattende tilpasninger av produksjonen for å møte konkurransen. Innføring av nytt flåtestyringssystem har bidratt til mindre tomgangskjøring og redusert drivstofforbruk.

I Sverige har ekspressbussvirksomheten vokst og tar stadig markedsandeler. Selskapet viser god lønnsomhet og er nå markedsleder på vestkysten mellom Oslo-Gøteborg-Malmö. Fra oktober 2014 ble det etablert en ny bussrute mellom Stockholm og Oslo. I 2015 vil Nettbuss arbeide for ytterligere resultatforbedring. Nettbuss vil også arbeide for å bedre rammebetingelsene i bransjen. Selskapet vil fortsatt bidra til å skape gode løsninger for kundene slik at stadig flere reiser kollektivt, og bidrar dermed til mer miljøvennlig og sikker transport.

### Økonomi

- // **Driftsresultatet for 2014 ble på 120 millioner kroner** i 2014, det er en bedring på 25 millioner kroner. Hovedårsaken er effektene av gjennomført forbedringsprogram. Driftsinntektene for 2014 ble på 5 907 millioner kroner. Dette er en reduksjon på 2,3 prosent fra 2013. Hovedårsaken til dette er redusert eierandel i virksomheten i Danmark. I 2014 transporterte bussvirksomheten totalt 131 millioner passasjerer.
- 

### Miljø

- // **Alle driftsselskaper er miljøsertifisert** etter ISO 14001 standarden. Ett av selskapene sertifisert etter kvalitetsstyringssystemet ISO 9001. Som en del av trafikksikkerhetsarbeidet har Nettbuss startet sertifisering etter ISO 39001. Alle ansatte gjennomfører miljøkurs, i 2014 har 700 medarbeidere fått miljøopplæring gjennom dette kurset.
- 

### Innovasjon

- // **Betydelig innsats for å redusere kontantsalg** har ført til at nettsalg av billetter nå står for en omsetning på over 150 millioner kroner. Ekspressbusstilbudet er fornyet med seks nye dobbeltdekkere mellom Oslo-Gøteborg-Malmö. Ny rute mellom Stockholm og Oslo.
- 

### HMS

- // **Innføring av flåtestyringssystemet EcoSafe** bidrar til mer kunde- og miljøvennlig kjøring. I 2014 og 2015 gjennomføres et konsernprogram for ledere på alle nivåer.
- 

### HR

- // **I medarbeiderundersøkelsen har Nettbuss en score på 72 poeng** av 100 oppnåelige når det gjelder medarbeidertilfredshet og vår attraktivitet som arbeidsgiver, noe som er høyere enn landsgjennomsnittet for transportbransjen i Norge. Andre områder med høy score blant de ansatte er engasjement og lojalitet. Sykefraværet var stabilt fra 2013 til 2014.
- 

### Kundertilfredshet

- // **Nettbuss Sverige ble høsten 2014 nominert** til prisen Svensk Kvalitet, en utmerkelse for fremgangsrikt kvalitetsarbeid innen bedrifter og organisasjoner. I Norge er selskapet nominert til Kollektivtrafikkprisen for andre år på rad. Bus4You best fem år på rad i Sverige.

# Innovasjon og utvikling



## TOGVEDLIKEHOLD

---

Om NSB-konsernet  
Samfunnsbidraget  
**Virksomhetsområdene**  
Årsrapport

NSB-konsernets togvedlikeholdsselskap Mantena vedlikeholder skinnegående kjøretøy. Mantena ønsker å bli den beste vedlikeholdsleverandør av skinnegående kjøretøy i Europa. Gjennom god økonomisk styring har Mantena i 2014 levert meget solide økonomiske resultater. Foruten NSB er Flytoget, CargoNet, og Gjøvikbanen kunder av Mantena. Et godt samarbeid med operatørene har gitt bedre kvalitet og pålitelighet. Mantena har dyktige medarbeidere og høy fokus på kompetanseutvikling i hele virksomheten. For å sikre en god kompetansedeling mellom yngre og eldre arbeidstakere, er inntak av lærlinger viktig for Mantena. Mantena har til enhver tid rundt 20 lærlinger fordelt på ulike fag. Inntak av lærlinger er en viktig del av selskapets samfunnsoppgave.

I Stockholm vedlikeholder Mantena T-banevognene gjennom det tilknyttede selskapet TBT. TBT eies sammen med det Hong Kongbaserte selskapet MTR. Sammen utvikles de beste løsninger for godt vedlikehold. Med disse erfaringene forbereder Mantena seg på en kommende konkurranseutsetting. Lean tenking er gjennomgående og i stadig utvikling i alle Mantenas verksteder for hele tiden å forbedre prosessene.

Mantena skal med dyktige medarbeidere levere konkurransedyktige vedlikeholdstjenester, og være en viktig bidragsyter til videreutviklingen av tog som et samfunnsnyttig og effektivt transportalternativ. Innovasjon og utvikling er en viktig del av Mantenas strategi.

Togvedlikeholdsmarkedet er i stadig utvikling, og nye europeiske aktører ønsker å etablere seg. Det er viktig for Mantena å ligge i forkant av denne utviklingen, og være godt forberedt på konkurransen. Mantena skal vinne konkurransen ved å være en seriøs leverandør med dyktige medarbeidere. Selskapet skal kjennetegnes av gode og effektive leveranser og prosesser som tilfredsstillende alle nødvendige krav i et stadig mer åpent Europa.



### Økonomi

- // **Driftsinntektene er på 1 367 millioner kroner**, og er en reduksjon på 217 millioner kroner. Hovedårsaken er at varelageret er overført til persontog og gods. Driftsresultatet er på 47 millioner kroner.
- 

### Miljø

- // **Miljøsertifisert i henhold til NS – EN ISO 14001**. Ingen alvorlige miljøavvik i 2014.
- 

### Innovasjon

- // **Har deltatt i utviklingen av Telma**, et verktøy for overvåking av kjøretøy i drift. Tester ut sensorteknikk på type 93. Samarbeider med Jernbaneverket om optiske sensorer for registrering av unormal støy og bevegelser på togene. Er sertifisert i henhold til EU 445/2011 ECM for vedlikehold av godsvogner.
- 

### HMS

- // **Har inngått en ny avtale om et Inkluderende Arbeidsliv**. Sykefravær på 7,9 %. Liten økning i personskader i tjenesten.
- 

### HR

- // **I medarbeiderundersøkelsen for 2014** scorer bedriften høyt på arbeidsglede, attraktivitet samt høy grad av lojalitet og engasjement blant de ansatte. Bedriften har en stabil bemanning og det er få som slutter i selskapet.
- 

### Kundetilfredshet

- // **Den årlige kundetilfredshetsmålingen** ga en score på 4,13 (skala 1-6) på helhetlig tilfredshet, 4,7 på generell og faglig kompetanse, og gode score på ansvarlighet, engasjement og tilgjengelighet.





## ÅRSRAPPORT

**Rekordhøy passasjervekst på tog og flere vellykkede byutviklingsprosjekter har gjort 2014 til det mest lønnsomme i NSB-konsernets historie. Resultatet gir økt soliditet i møte med fremtidens utfordringer.**

# Styrets beretning 2014

(Fjorårets tall i parentes)

---

Om NSB-konsernet  
Samfunnsbidraget  
Virksomhetsområdene  
**Årsrapport**

## Sammendrag av resultat og utviklingstrekk for NSB-konsernet i 2014

- // Driftsresultatet er 2 001 MNOK (1 821 MNOK)
- // Resultat før skatt er 1 597 MNOK (1 645 MNOK)
- // Avkastningen på bokført egenkapital er 19,2 %
- // Antall reiser og inntektene i persontogvirksomheten økte
- // Bedret resultat i bussvirksomheten
- // Ustabil infrastruktur og omstillingskostnader bidrar til negativt resultat i godsvirksomheten
- // Betydelige resultater knyttet til utvikling og salg av eiendom
- // God punktlighet første tertial, deretter lavere enn målet, men bedring mot slutten av året

## **Sammendrag av resultater og utviklingstrekk for virksomhetsområdene**

### **Persontogvirksomheten**

Virksomheten består av NSB AS med datterselskapene NSB Gjøvikbanen AS og Svenska Tågkompaniet AB.

Driftsinntekter for persontogvirksomheten i 2014 var 7 087 MNOK (6 577 MNOK), en økning på 7,8 % fra foregående år. En vesentlig del av veksten skyldes økt antall reiser, som vokste med 4,4 % til 68,5 mill. Den største delen av veksten har kommet som følge av økt kapasitet ved nye tog og bedret tilbud på Østlandet.

Driftsresultatet for persontogvirksomheten ble på 659 MNOK (842 MNOK), en reduksjon på 183 MNOK i forhold til sist år. Nedgangen skyldes i hovedsak økte avskrivninger og kostnader knyttet til IT. For virksomheten i Sverige ble resultatet 0 MNOK (4 MNOK).

En justert ruteplan med utvidet tilbud ble iverksatt i desember 2014. Den bygger på den store endringen gjennomført i desember 2012. Endringene har gitt reisende på Østlandet, og fra 2014 også i Trøndelag og på Sørlandsbanen, et bedre togtilbud i form av mer kapasitet, flere avganger, nye tog og flere seter. Endringene har medført en akkumulert økning i antall reisende de to siste årene på 12 %.

Anskaffelse av nye region- og lokaltog skjer i henhold til plan og 23 regiontog (type 74) og 38 lokaltog (type 75) er satt i produksjon på Østlandet ved utgangen av året. Leveransen av totalt 81 nye tog planlegges slutført i 2016.

NSBs persontog i Norge oppnådde en punktlighet på 88,3 %, på nivå med 2013, men under målet på 90 %.

### **Bussvirksomheten**

Bussvirksomheten består per 31. desember 2014 av morselskapet Nettbuss AS med 32 heleide selskaper i konsernet og 8 tilknyttede selskaper. Nettbuss-konsernet har transportaktiviteter i nær alle fylker i Sør- og Midt-Norge. Det svenske underkonsernet har hoveddelen av sin virksomhet i syd-vest-Sverige. Nettbuss slo i 3. tertial sin virksomhet i Danmark sammen med danske Keolis BUS. Det nye selskapet vil få rundt 13 % av markedet, og Nettbuss har 25 % eierandel.

Driftsresultat for virksomheten er 120 MNOK (95 MNOK). Totale driftsinntekter for 2014 er 5 907 MNOK (6 046 MNOK), en reduksjon på 2,3 % fra året før. Endringen i driftsinntekter skyldes i hovedsak at virksomheten i Danmark ikke konsolideres etter sammenslåingen med Keolis BUS. Endringen i driftsresultat kan i hovedsak knyttes til effekter av gjennomført resultatforbedringsprogram.

Det norske markedet for lange ekspressbussreiser har de siste årene vært i endring, til dels på grunn av økt konkurranse. Det er i 2014 gjennomført omfattende tilpasninger av produksjonen i Norge for å møte konkurransen i markedet.

I Sverige har ekspressbussvirksomheten vokst og tar stadig markedsandeler. Selskapet viser god lønnsomhet og er nå markedsleder på vestkysten mellom Oslo – Gøteborg – Malmø. Fra oktober 2014 ble det etablert en ny rute mellom Stockholm og Oslo.

Nettbusskonsernet har deltatt i flere anbudskonkurranser det siste året. I Norge har Nettbuss i 2014 fortsatt kjøring i gjenvunnede kontrakter i Drammen og Hallingdal. Videre har konsernet

**Årsrapport**  
Styrets beretning  
Samfunnsregnskap  
Eierstyring og  
selskapsledelse

avsluttet kjøring i Nordfjord med virkning fra juli 2014. Virksomheten i Aust-Agder og Elverum avsluttes henholdsvis per januar og juli 2015. I 2014 har Nettbuss vunnet anbud om kjøring i Molde (oppstart januar 2015) og Ringerike (oppstart juli 2015). I Sverige er det startet opp ny aktivitet i Åmål per 1. august, mens kjøring i Kungälv er avsluttet per 1. juli 2014. Nettbuss Sverige har i 2014 vunnet anbud i Lerum (oppstart i 2015), og tapt eksisterende kjøring i Orust (avsluttes i 2015).

I 2014 fraktet bussvirksomheten totalt 131 (137) mill. passasjerer fordelt på rute- og ekspressbuss, og kjørte 190 (198) millioner km. Nedgangen skyldes at virksomheten i Danmark ikke konsolideres etter september 2014.

### **Godsvirksomheten**

Virksomheten drives av CargoNet-konsernet. Den største delen av virksomheten skjer ved pendeltog for konteinere og andre intermodale lastbærere. I tillegg leveres transport i form av dedikerte driftsopplegg for enkeltkunder, herunder transport av tømmer og flydrivstoff. I Sverige er det inngått flere langsiktige kontrakter om levering av tjenester i form av togtrekking.

Drift av terminaler relatert til intermodale transporter drives gjennom to heleide datterselskaper, RailCombi AS og Terminaldrift AS.

Driftsinntektene er på 1 032 MNOK (1 070 MNOK), og driftsresultatet -90 MNOK (-44 MNOK).

Utfordringer knyttet til infrastrukturen påvirket driften også i 2014. Flere strekninger var for kortere eller lengre perioder stengt grunnet flom, ras og uvær. Til sammen måtte 128 (335) godstog innstilles på grunn av uforutsette problemer med infrastruktur. Virksomheten preges videre av økt konkurranse fra veitransport og andre leverandører av godstransport på bane. Nedgang i volum og omstillingskostnader bidrar til det svake resultatet.

Godsvirksomheten gjennomfører et forbedringsprosjekt for å oppnå lønnsomhet i 2015. Prosjektet innbefatter reduksjon av bemanning og andre tiltak for å redusere kostnader for drift og vedlikehold.

Punktligheten var på 90 % (89 %) leveranse innenfor 15 minutter, som er likt med målsettingen på 90 %.

### **Togvedlikehold**

Togvedlikeholdet utføres av Mantena AS, som er den største leverandøren av vedlikeholdstjenester til togoperatører i Norge. Hovedaktiviteten er driftspausebasert vedlikehold på lokomotiv, vogner og motorvogner. I tillegg har Mantena eget verksted for vedlikehold av komponenter og deler. Selskapet utfører også vedlikehold og reparasjoner av skinnegående arbeidsmaskiner i Norge. Mantena AS disponerer verksteder i Oslo, Trondheim, Drammen, Skien, Bergen, Stavanger, Kongsvinger, Narvik og Bodø.

Mantena har fått betydelige vedlikeholdsoppgaver i Sverige gjennom Mantena Sverige AB og er en viktig partner i vedlikeholdet av rullende materiell på tunnelbanen i Stockholm.

Mantena skal møte fremtidig konkurranse om leveranse av tilgjengelige tog gjennom effektivt og pålitelig vedlikehold. Selskapets konkurransekraft er avgjørende og det har vært arbeidet kontinuerlig i flere år med tiltak for å møte stadig økende krav til effektivitet og leveranse kvalitet.

Driftsinntektene er 1 367 MNOK (1 584 MNOK). Nedgangen i inntekter kan knyttes til at varelageret er overført til persontog- og godsvirksomheten, og forbruket av deler dermed ikke vil reflekteres i driftsinntektene til vedlikeholder. Driftsresultatet er 47 MNOK (112 MNOK).

### **Eiendomsvirksomheten**

Konsernets strategi er å optimalisere verdiutviklingen av eiendomsmassen med sikte på salg av driftsuavhengige og ikke-strategiske eiendommer tilpasset markedsmuligheter og NSB-konsernets finansieringsbehov. I tillegg skal ROM Eiendom utvikle og forvalte sin eiendomsportefølje slik at transportvirksomheten i konsernet styrkes. NSB-konsernet skal gjennom sin eiendomsvirksomhet være den ledende knutepunktutvikleren i Norge innenfor kollektivtrafikk og godstransport på jernbane.

ROM Eiendom fikk i 2014 tildelt Byggeskikkprisen for de nybygde tvillingbyggene i Schweigaards gate 21 og 23. Begge byggene har oppnådd miljøsertifiseringen BREEAM-NOR Excellent som første bygg i Norge med denne sertifiseringen. I desember ble begge byggene solgt til KLP.

Virksomheten i ROM Eiendom omfatter et utleieareal på ca. 730.000 kvm og et utviklingsareal på ca. 2 mill. kvm., og oppnådde i 2014 et driftsresultat på 1 246 MNOK (936 MNOK). Det gode resultatet i 2014 kan i stor grad knyttes til gevinst ved salg av eiendom.

## **Om NSB**

### **Eierstyring og selskapsledelse**

Styret har behandlet og vedtatt redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse som er vedlagt årsoppgjøret.

### **Eierforhold**

NSB er et av Norges største transportkonsern. Morselskapet NSB AS eies av staten ved Samferdselsdepartementet. Konsernets hovedkontor er i Oslo, mens virksomheten er spredt over det meste av Norge og i deler av Sverige og Danmark.

### **Organisering**

Konsernet har virksomhet innen følgende hovedområder:

// Persontog: persontransportvirksomhet med tog inkl. konsernfelles funksjoner

---

// Buss: persontransportvirksomhet med buss

---

// Gods: godstransport med tog

---

// Togvedlikehold: vedlikehold og reparasjonsarbeid på gods- og persontog

---

// Eiendom: utleie og utvikling av eiendom

---

### **Mål og strategier**

Kjernevirksomheten i NSB-konsernet er persontrafikk med tog og buss i Norden, godstransport i og til/fra Norden samt knutepunktutvikling og eierskap av strategiske eiendommer i tilknytning til stasjoner og terminaler. I tillegg driver NSB-konsernet virksomhet som står i naturlig sammenheng med kjernevirksomheten.

NSB skal drive verdiskapning gjennom å utvikle, produsere, markedsføre og selge sikre, konkurransedyktige persontrafikk- og godstransporttjenester med Norden som hjemmemarked, samt bidra til en by- og stedsutvikling tilrettelagt for kollektive transportløsninger med utgangspunkt i de eiendommene selskapet eier.

### **Årsrapport**

Styrets beretning  
Samfunnsregnskap  
Eierstyring og  
selskapsledelse

### **NSB-konsernet skal**

// unngå skade på mennesker og miljø

---

// være det ledende landbaserte transportselskapet i Norden

---

// tjene penger

---

// ha fornøyde kunder

---

// ha høyt kvalifiserte og motiverte medarbeidere

---

// opprettholde finansiell handlefrihet

### **Internkontroll**

NSB-konsernet har vedtatt et eget rammeverk for internkontroll, og har etablert internkontrollsystemer som omfatter verdigrunnlag, retningslinjer for etikk og samfunnsansvar, organisering, fullmaktstruktur og styrende dokumenter. Styret gjennomgår årlig konsernets forretningsidé, verdigrunnlag, strategier og planer. Det gjennomføres årlig risikoanalyser for konsernet og i virksomhetsområdene. Risiko innen finansiell rapportering vurderes gjennom egne risikoanalyser og periodiske oppfølgingsmøter med virksomhetsområdene.

På bakgrunn av dette revideres internkontrollsystemet ved behov, ved revisjon av ledelsesdokumenter, retningslinjer og prosedyrer.

## **Økonomisk utvikling i NSB-konsernet og morselskapet NSB AS**

NSB-konsernets årsresultat er på 1 509 MNOK (1 300 MNOK), en bedring på 209 MNOK. Driftsresultat er på 2 001 MNOK (1 821 MNOK), en bedring på 180 MNOK. Bedringen i årsresultat kan i hovedsak knyttes til gevinst fra utvikling og salg av eiendommer.

Årsresultat etter skatt i morselskapet NSB AS er 947 MNOK (614 MNOK). Konsernbidrag og utbytte fra datterselskaper er inkludert i morselskapets årsresultat med 720 MNOK (390 MNOK). Driftsresultatet i morselskapet er 541 MNOK (757 MNOK). Endringen i driftsresultat skyldes i hovedsak lave pensjonskostnader i 2013 knyttet til levealdersjustering samt økte avskrivninger og IT-kostnader i 2014.

Konsernets netto kontantstrøm fra driften er 1 338 MNOK (1 150 MNOK). Netto kontantstrøm brukt til investeringer er 637 MNOK (2 600 MNOK). Herunder inngår 2 302 MNOK i kjøp av varige driftsmidler og investeringseiendom samt salg av datterselskap, varige driftsmidler og investeringseiendom på 1 755 MNOK. Investeringene er i hovedsak brukt til å øke kapasitet og lønnsomhet innen konsernets virksomhetsområder. Det ble i 2014 betalt 515 MNOK i utbytte til eier.

Inkludert årets resultat utgjorde egenkapitalen i morselskapet 5 961 MNOK (5 809 MNOK). Egenkapitalandelen er 25 % (27,9 %). Annen opptjent egenkapital for morselskapet før årets utbytte utgjør 817 MNOK. For NSB-konsernet er egenkapitalen 8 400 MNOK (7 941 MNOK), som gir en egenkapitalandel på 30,2 % (30,4 %).

Konsernets avkastning på bokført egenkapital er 19,2 % (17,3 %).

NSB-konsernets arbeidskapital er 2 740 MNOK (1 680 MNOK), en økning på 1 060 MNOK.

Eier ved Samferdselsdepartementet har lagt til grunn en forventning om 50 % utbytte av NSB-konsernets årsresultat etter skatt. Det foreslås følgende disponering av årets totalresultat for morselskapet NSB AS:

Utbytte	753 MNOK
Overført annen egenkapital	194 MNOK
Sum årsresultat	947 MNOK

Regnskapet er avlagt under forutsetning av fortsatt drift av virksomheten, og styret bekrefter at forutsetningen er til stede.

## Risiko

### Finansiell risiko

Konsernets aktiviteter medfører ulike typer finansiell risiko: markedsrisiko (valutarisiko, renterisiko og øvrig prisisiko), kredittrisiko og likviditetsrisiko. Konsernets overordnede risikostyringsplan fokuserer på kapitalmarkedenes uforutsigbarhet og forsøker å minimalisere de potensielle negative effektene på konsernets finansielle resultater. Konsernet benytter finansielle derivater for å sikre seg mot visse risikoer. Utfyllende informasjon om konsernets finansielle risikostyring er beskrevet i årsregnskapets note 14.

NSB tar opp lån i de markeder og valutaer som totalt sett gir de gunstigste betingelsene. Lån i utenlandsk valuta byttes til norske kroner gjennom valutabytteavtaler. NSB har som målsetning å minimere valutarisiko i finansforvaltningen. I den daglige driften er NSB til en viss grad eksponert for valutarisiko knyttet til likvide midler i forbindelse med virksomhet i utlandet. For øvrig er konsernet i liten grad eksponert for valutarisiko da hoveddelen av inntekter og kostnader er i NOK. Dersom avtale om større innkjøp inngås i utenlandsk valuta, dekkes valutarisikoen tilnærmet 100 % i avtalens løpetid.

NSB er eksponert for renteendringer. Morselskapet benytter rentebytteavtaler for å redusere renterisikoen og for å oppnå ønsket rentestruktur på gjelden. Det er etablert målsetninger som regulerer andelen av lån som skal rentereguleres i en tolv måneders periode, og for rentebindingen på porteføljen.

Overskuddslikviditet plasseres i bank og i norske sertifikater og obligasjoner med kort gjenstående løpetid. Endring i rentenivå kan påvirke verdien på plasseringene i rentebærende verdipapirer, men normalt beholdes disse til forfall. Det er etablert rammer for kreditteksponering mot sektorer og institusjoner basert på kredittvurderinger.

Etter etablerte målsetninger skal lånebehov i neste tolv måneders periode være dekket gjennom fri likviditet og etablerte trekkfasiliteter. Konsernet har en målsetning om å ha en fri likviditetsbeholdning på minimum 500 MNOK.

NSB dekket sitt lånebehov i 2014 på en tilfredsstillende måte ved opptak av langsiktige obligasjonslån i begynnelsen av 2014, samt flere kortsiktige lån i det norske sertifikatmarkedet gjennom året. Selv om uroen i finansmarkedene er noe redusert, er det fortsatt usikkerhet knyttet til utvikling i rentenivå og til lånemarginene som kan oppnås ved fremtidige låneopptak. NSB vil fortsatt ha fokus på motpartsrisiko i finansielle transaksjoner.

### Operasjonell risiko

Det gjennomføres systematisk analyser av operasjonell risiko, blant annet innen trafikksikkerhet og oppnåelse av økonomiske mål. Med utgangspunkt i risikoanalysene er det etablert kontrollaktiviteter som reduserer identifiserte risikoer, herunder automatiske kontroller, revisjoner og oppfølgende, utvidede analyser relatert til spesielle risikoområder.

**Årsrapport**  
Styrets beretning  
Samfunnsregnskap  
Eierstyring og  
selskapsledelse



## NSB-konsernet og samfunnsansvar

I NSBs vedtekter er det presisert at styret skal sørge for at selskapet tar samfunnsansvar. Selskapet skal rapportere om status på dette området til eier i den årlige rapporteringen som spesifisert i vedtektenes § 10.

NSB-konsernets største bidrag til samfunnet er tilrettelegging for at samfunnets transportutfordringer foregår på en effektiv, tilgjengelig, sikker og miljøvennlig måte. Bidraget skal oppnås ved å planlegge og gjennomføre tiltak for å øke kapasiteten for kollektiv trafikk til/fra hjem og arbeidssted, utvikle kollektivknutepunkter og utvikle boliger og næringsbygg i nær tilknytning til disse, og levere et bærekraftig godstilbud på jernbane.

NSB-konsernet redegjør for samfunnsansvar iht. regnskapsloven § 3-3C. Kravene er innarbeidet i NSB-konsernets Samfunnsregnskap 2014 som er en del av årsrapporten. Samfunnsregnskapet inneholder mellom annet en redegjørelse om arbeidsmiljø/sykefravær, likestilling/diskriminering, ytre miljø og bekjempelse av korrupsjon.

## Fremtidsutsikter

I løpet av de neste 16 årene blir vi en million flere mennesker i Norge. Ser vi frem mot 2040, anslås befolkningsveksten i byregionene i Sør-Norge til hele 40 prosent fra dagens nivå. Dette vil bety økt behov for effektiv og bærekraftig transport. Til tross for store teknologiske fremskritt er transport en av sektorene med sterkest vekst i utslipp. I 2012 kom 19 prosent av Norges totale klimagassutslipp fra veitrafikk. Transport er dermed en nøkkelsektor for å redusere klimaforandringene og oppnå en bærekraftig utvikling. Belastningen for klimaet kan mellom annet reduseres ved å skifte til transportmidler med lavere utslipp, slik som kollektiv transport, og å forbedre effektiviteten i dagens transportmidler og transportsystemer.

NSB-konsernet ved jernbane, buss og eiendomsvirksomhet spiller en viktig rolle ved å legge til rette for et skifte i retning kollektiv transport. Persontog- og bussvirksomheten vår leverer et betydelig og miljøvennlig rutenett til/fra knutepunkter, og vår eiendomsvirksomhet utvikler knutepunkter som gjør det mulig å bo og arbeide nært gode kollektivtilbud. Vår godsvirksomhet bidrar med transport av gods på jernbane, som er både energieffektiv og miljøvennlig, og unngår ulemper som oppstår ved lastebiltransport på vei.

NSBs utvidelse av tilbudet på jernbane, spesielt på Østlandet, som ble iverksatt ved ruteendring desember 2012, har gitt høy vekst i antall reisende og inntekter. En ytterligere utvidelse av rutenettet ble iverksatt i desember 2014 med bl.a. timinutters frekvens mellom Norges syv største stasjoner, og flere avganger på Sørlandsbanen og Trønderbanen. Investering og leveranse av nye persontog fortsetter. Til sammen 81 nye togsett vil være levert i løpet av 2016. Samtidig utfases type 69 A/B fra trafikk i lokaltog Oslo. Når dobbeltspor Langset – Kleverud på Dovrebanen (høst 2015) og Holm – Nykirke (høst 2016) på Vestfoldbanen er ferdigstilt, gjennomføres forsterket rushtidsbetjening til Hamar og etablering av Vestfold ekspress.

I eiendomsvirksomheten utvikles det store prosjekter i nær tilknytning til kollektivknutepunkter. I og omkring Oslo S fortsetter utviklingen, med videre utbygging av Bjørvika, og Østbanehallen er ferdig oppgradert i januar 2015. I Schweigaards gate er to kontorbygg ferdigstilt og solgt, og det legges opp til videre utbygging av egne tomter i forlengelsen av kontorbyggene i Schweigaards gate 21 og 23. På Filipstad og i Bergen bygges det nye kontorbygg, og på Grefsen i Oslo bygges det et betydelig antall boliger i samarbeid med lokale aktører. Større prosjekter planlegges eller er under utvikling i Drammen, Fredrikstad, Kristiansand, Sandnes, Bergen og Trondheim.

Størstedelen av buss-sektoren, med unntak av ekspressbuss, er anbudsutsatt. Overgang til anbud har bidratt til redusert lønnsomhet i bussbransjen. Bussvirksomheten i NSB har hatt de samme utfordringene, og prosessene rundt anbudsarbeid og ytterligere effektivisering av driften har blitt styrket. I den neste 5 års perioden blir mange av de anbud som vår bussvirksomheten kjører i dag på ny lagt ut. Målet er å opprettholde markedsandelen, og vokse innen ekspressbuss segmentet.

Godstransport på jernbane preges av lav lønnsomhet, ustabil infrastruktur og reduserte volumer. NSB gjennomfører et forbedringsprosjekt for å oppnå lønnsomhet i godsvirksomheten i løpet av 2015. Prosjektet innbefatter reduksjon av bemanning og andre tiltak for å redusere kostnader for drift og vedlikehold.

For å oppnå mer godstransport på bane er det nødvendig å oppnå stabil infrastruktur som kan bidra til å gi kundene trygghet for stabil og punktlig levering. Dette bidrar også for å sikre god kundetilfredshet og vekst for persontrafikk på tog. Dette krever at samfunnet prioriterer vedlikehold og fornyelse av sårbar infrastruktur.

Samferdselsdepartementet arbeider med en reform av jernbanesektoren der målet er å få på plass en bedre styringsstruktur, en mer forretningsmessig organisasjonsform, bedre kundeorientering og tydeligere mål for sektoren. Våren 2014 inviterte Samferdselsdepartementet ulike aktører til å komme med synspunkt på sentrale tema i jernbanereformen. NSB-konsernet har gitt sine synspunkter, spesielt på planlegging, organisering og ansvarsforhold. Det forventes at Regjeringen i løpet av 2015 vil fremlegge til Stortinget et konkret forslag til hvordan norsk jernbanesektor bør endres. NSB-konsernet vil bidra til å utarbeide og effektivere en optimal løsning for fremtidig struktur.

NSB har i sum hatt en god utvikling i 2014. Styret takker alle medarbeidere for god innsats i året som gikk, og ser frem til en fortsatt felles innsats for utviklingen av NSB med de forestående muligheter og utfordringer.

**Årsrapport**  
Styrets beretning  
Samfunnsregnskap  
Eierstyring og  
selskapsledelse

**Oslo, 12. februar 2015**



Kai Henriksen / Styrets leder



Bjarne Børgersen



Wenche Teigland



Åsne Havneld



Tore Heldrup Rasmussen



Audun Sør-Reime



Rolf Jørgensen



Jan Audun Strand



Geir Isaksen / Konsernsjef

# Avoid, shift, improve

I løpet av de neste årene blir vi betydelig flere mennesker, og ser vi frem mot 2040, anslås befolkningsveksten i byregionene i Sør-Norge til hele 40 prosent fra dagens nivå. Dette vil bety økt behov for effektiv og bærekraftig transport.

---

Om NSB-konsernet  
Samfunnsbidraget  
Virksomhetsområdene  
**Årsrapport**

Ifølge TØI og Cicero's Temporapport stod transportsektoren i 2012 for 26 % av klimagassutslippene i Norge. Andelen har økt de siste årene, og skyldes primært økt veitrafikk. Transport fremstår dermed som en nøkkelsektor for å redusere klimaforandringene og oppnå en bærekraftig utvikling.

I FN's arbeid i retning av en grønn økonomi er 'Avoid-shift-improve' lansert som strategi for å redusere transportsektorens klimautslipp. Strategien å unngå transport går ut på å redusere etterspørsel etter transport eller unngå den helt. Den andre er å skifte til transportmidler med lavere utslipp av CO<sub>2</sub> per passasjer, slik som kollektiv transport, sykling og gange. Den tredje er å forbedre effektiviteten i dagens transportmidler og transportsystemer.

NSB-konsernet kan bidra betydelig til gjennomføring av slike strategier for å oppnå et mere bærekraftig samfunn. NSB-konsernets største bidrag er tilrettelegging for at samfunnets transportutfordringer foregår på en effektiv, tilgjengelig, sikker og miljøvennlig måte. Selskapets strategiske hovedmål reflekterer dette:

***NSB har som hovedmål å skape verdier for eier og samfunn, gjennom å sørge for effektiv, tilgjengelig, sikker og miljøvennlig transport av personer og gods.***

Bidraget skal oppnås ved å planlegge og gjennomføre tiltak for å øke kapasiteten for kollektiv trafikk til/fra hjem og arbeidssted, utvikle kollektivknutepunkter og utvikle boliger og næringsbygg i nær tilknytning til disse, og levere et bærekraftig godstilbud på jernbane. Viktige hovedtiltak er ny ruteplan som ble etablert for Østlandsområdet i desember 2012 med utvidelse i desember 2014, leveranse av 81 nye tog frem mot 2016, og høy aktivitet i eiendomsutvikling på og nær kollektivknutepunkt.

Dette arbeidet har resultert i en betydelig volumvekst også i 2014, med en økning av antall passasjerer med våre tog på 4,4 % til 68,5 millioner. Fra 2012 har økningen vært på hele 12 %. Antall reiser med våre busser i Norge og Sverige endret seg med hhv. - 2,2 og 21 % i 2014.

## Viktige milepæler i 2014

- // **14. desember 2014** ble det iverksatt en ny ruteplan med forbedret togtilbud for reisende på Østlandet, Sørlandsbanen og lokaltog i Trøndelag. Dette øker tilbudet ytterligere fra forrige store ruteendring i desember 2012.
- // **De to næringsbyggene** i Schweigaards gate 21/23 ble tildelt Statens Byggeskikkpris for 2014
- // **På Filipstad i Oslo** utvikles et nytt energieffektivt BREEAM-NOR Excellent forretningsbygg på rundt 6 000 kvadratmeter som ferdigstilles i 2015
- // **Miljødirektoratet godkjente** oppryddingen på Brakerøya i juni 2014
- // **Energiforbruket** per setekilometer for våre tog er redusert med 6 % fra 2013
- // **Innføring av nytt flåtestyringssystem** i bussvirksomheten som blant annet registrerer drivstoff, tomgangskjøring og kjøreadferd har ført til redusert drivstofforbruk og miljøutslipp
- // **Energiforbruket** i våre eiendommer er redusert med 7 % fra 2013
- // **NSB-konsernet fortsetter sitt samarbeid** med SOS-barnebyer, og istedenfor julegave til de ansatte støtter NSB barnebyen Siteki i Swaziland

**Årsrapport**  
Styrets beretning  
Samfunnsregnskap  
Eierstyring og  
selskapsledelse

## Samfunnsansvar i NSB-konsernet

I NSB-konsernet har vi etablert egne retningslinjer for samfunnsansvar samt etiske retningslinjer. I vår utøvelse av samfunnsansvar skal vi følge disse grunnleggende prinsipper:

- // **Hver virksomhetsleder** har ansvar for å sørge for at enheten ivaretar samfunnsansvar som et ledd i utøvelse av sin virksomhet
- // **Samfunnsansvaret** skal være innarbeidet i vårt strategiske grunnlag og våre verdier
- // **Vi støtter prinsippene** i FNs menneskerettighetserklæring og i ILOs kjernekonvensjoner
- // **Vi arbeider aktivt** mot alle former for korrupsjon
- // **Vi skal aktivt bidra** til at transportsektorens miljøbelastning blir mindre
- // **Vi rapporterer årlig** om status og utvikling for samfunnsansvar i et eget samfunnsregnskap

## Kunde

### Volumutvikling

Den første store ruteendringen på Østlandet kom i 2012. I desember 2014 ble siste store trinn i tilrettelegging av togtrafikk for flere reisende iverksatt. Dette gir fast timinutters frekvens mellom Norges syv største stasjoner fra kl. 0700 til kl. 2300 alle hverdager. Utenfor Østlandsområdet har det blitt iverksatt større endringer i rutetilbudet på Sørlandsbanen som får flere avganger, samt på Trønderbanen med nytt tilbud til over 85 000 innbyggere sør for Trondheim. Endringen, sammen med innfasing av et betydelig antall nye tog har medført en økning i antall reisende på 4,4 % siste 12 mndr., og i 2014 ble det for persontogene registrert 68,5 mill. reiser, herav 63,3 mill. i Norge. 61 av 81 nye tog er satt i drift.

	2014	2013
Antall togreiser (mill.)	68,5	65,7
Antall bussreiser (mill.)	131,4	136,8
Antall transporterte TEU – godstog (1 000)	376	395

Volumet i godsvirksomheten har blitt redusert siden toppåret 2008. Bakgrunnen er i stor grad ustabil infrastruktur, og økt konkurranse fra lastebiler og andre togoperatører. Driften på mange av strekningene utenom det sentrale Østlandsområdet har i perioder vært utsatt for flom, ras og infrastrukturfeil, og dette har rammet virksomhetens evne til pålitelig fremføring av tog. I 2014 ble det innstilt 128 tog knyttet til uforutsette stenginger av banestrekninger. Dette bidro til å redusere volumet ytterligere. For å få mer gods på bane, er det nødvendig å oppnå stabil infrastruktur som kan bidra til å gi kundene trygghet for punktlig levering.

I bussvirksomheten ble antall reiser redusert med 3,9 % til 131,4 mill. Utviklingen i antall reiser er påvirket av at eierandelen i bussvirksomheten i Danmark er redusert, og ikke konsolideres fra oktober. Antall reiser i Norge og Sverige var på 79,8 og 33,2 mill. i 2014, en endring på hhv. -2,2 % og 21 %. Endringen skyldes i hovedsak endring i antall anbud som kjøres.

### Omdømme og kundetilfredshet

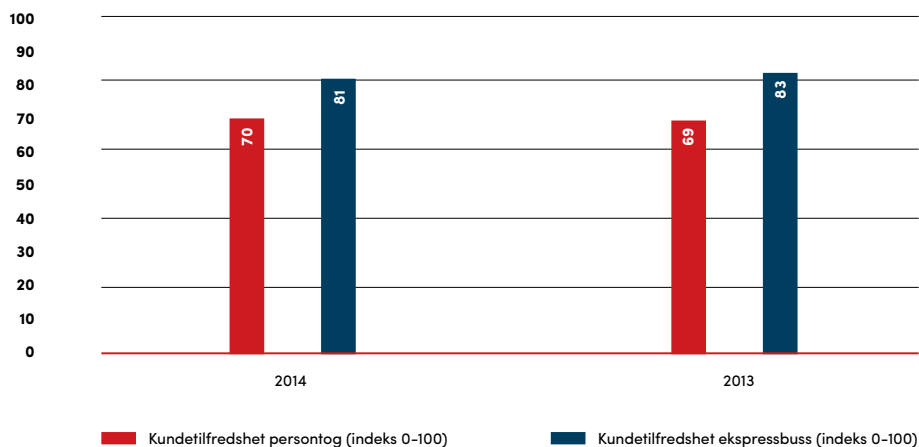
NSB-konsernets virksomheter gjennomfører årlig undersøkelser om kundetilfredshet (KTI). Disse gir et godt bilde av hvordan NSBs tilbud og kvalitet oppfattes, og gir oss tilbakemelding om hvilke områder vi må forbedre.

Målingen for våren 2014 viste en toppnotering i KTI for persontogene på 72 poeng, og endringen var bl.a. knyttet til bedret tilbud og punktlighet. Den overordnede kundetilfredsheten for persontogene målt høsten 2014 viste at tilfredsheten falt tilbake til 70 poeng. En av hovedårsakene var redusert punktlighet igjennom sommermånedene. Tilfredsheten med kjøpekomforten for regiontog økte fra et allerede høyt nivå. En kundetilfredshet under 60 regnes som svakt, og over 70 som godt.

Kundetilfredsheten for NSB Gjøvikbanen er relativt stabil, og kundene er i hovedsak meget fornøyde med leveransen. Tilfredsheten var på 71 poeng, en nedgang på to prosentpoeng fra 2013.

KTI for buss omfatter TIMEkspresen, Flybussen i Trondheim, Bus4You og Nettbuss express i Norge og Sverige. Kundetilfredsheten er stabil høy, men vi ser en forventet nedgang på TIMEkspresen som følge av redusert rutetilbud og nedleggelse. I Sverige topper Bus4You for 5. året på rad Svenskt Kvalitetsindex med de mest fornøyde kundene i hele persontransportbransjen.

## Omdømme og kundetilfredshet



## Punktlighet

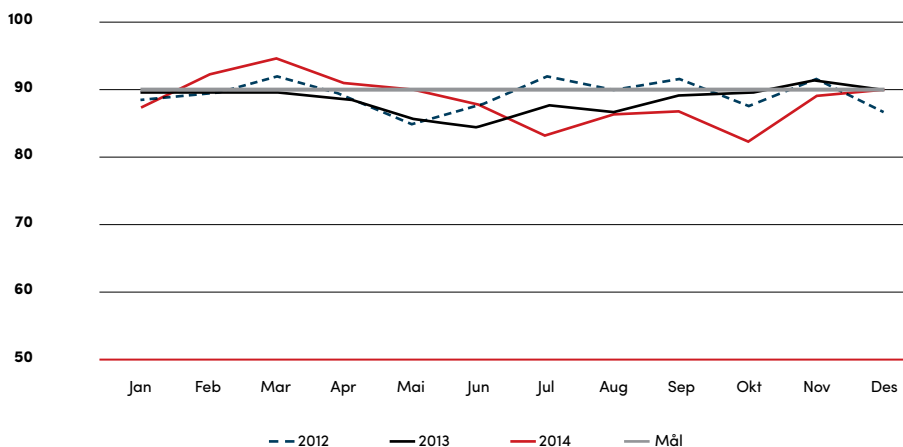
Persontogvirksomheten arbeider kontinuerlig med tekniske forbedringer og utvikling av vedlikeholdsprogrammer. I 2014 er det også arbeidet sammen med Jernbaneverket med å redusere tiden for stasjonsopphold for å bedre punktligheten. Arbeidet fortsetter i 2015.

Punktligheten for persontog ble på 88,3 % i 2014. Dette er en nedgang på 0,1 % prosentpoeng sammenlignet med 2013 og er 1,7 prosentpoeng under målet på 90 %. Hovedårsaken er arbeid på skinnegang og øvrig infrastruktur, værmessige forhold, og feil med signalanlegg.

### Årsrapport

Styrets beretning  
Samfunnsregnskap  
Eierstyring og  
selskapsledelse

## NSB persontog punktlighetsindeks



Totalt hadde Jernbaneverket (JBV) registrert 26 105 forsinkelsestimer i 2014, som er på nivå med 2013. Andelen av forsinkelsestimene som berørte NSB persontog i 2014 var 11 701. Sammenlignet med 2013 er det en reduksjon på 7 %. For NSBs persontog er forsinkelsestimer med årsak i infrastrukturen fremdeles størst med 5 886 timer (50 % av totalen). Deretter kommer NSBs egne årsaker med 2 318 timer (20 %). Forsinkelser med årsak i stasjonsopphold hadde en nedgang på 22 % fra 2013 og forsinkelser med årsak i materiell er redusert med 13 % fra 2013.

Datterselskapet Svenska Tågkompaniet AB hadde i 2014 en punktlighet på 88,4 %, mot 90 % i 2013. Datterselskapet NSB Gjøvikbanen AS hadde en gjennomsnittlig punktlighet på 89 % i 2014, samme som i 2013.

Utfordringer knyttet til infrastrukturen påvirket driften også i 2014. Flere strekninger var for kortere eller lengre perioder stengt grunnet flom, ras og uvær. Dette medførte innstilling av 128 godstog, som er en bedring fra 335 innstillinger i 2013. For øvrig har punktlighet for godstog vært nær målet på 90 %, og endte på 90 % (89,4 %) innen 15 minutter.

## Miljø

### Strategi

NSB-konsernet har innarbeidet hensynet til det ytre miljø i sine strategier, mål og planer. Et av selskapets viktige strategiske mål er å unngå skade på mennesker og miljø. Som et ledd i dette er det utarbeidet en egen strategisk miljøplan for perioden 2011-2015. Hovedmålene i denne planen er:

// Sertifisere virksomhetene i konsernet iht. ISO-14001 (miljøstyring)

---

// Utvikle kompetente og miljøbevisste medarbeidere

---

// Videreutvikle en miljøeffektiv materiellpark

---

// Benytte miljøvennlige og fremtidsrettede produkter i vår virksomhet

---

// Gjennomføre energioptimalisering og ressurs sparing

---

// Sanere gammel forurensning

---

// Øke kildesorteringsgraden av avfall

---

Denne planen inneholder prinsipper og retningslinjer for hvordan arbeidet skal gjennomføres, og standarder for måleindikatorer når det gjelder ytre miljø.

### Økte miljø- og transportutfordringer

I løpet av de neste 16 årene blir vi en million flere mennesker i Norge (Kilde: SSB). Ser vi frem mot 2040, anslås befolkningsveksten i byregionene i Sør-Norge til hele 40 prosent fra dagens nivå. Dette vil bety økt behov for effektiv, smart og bærekraftig transport.

Til tross for store teknologiske fremskritt er transport en av sektorene med sterkest vekst i utslipp.



Ifølge TØI og Cicero's Temporapport stod transportsektoren i 2012 for 26 % av klimagassutslippene i Norge. Persontransporten står for ca. 60 % av transportutslippene, og godstransporten for 40 %. Andelen har økt de siste årene, og økningen skyldes primært veitrafikk. I 2012 kom 19 prosent av Norges totale klimagassutslipp fra veitrafikk. Jernbane skiller seg klart ut som den minst forurensende transportmåten (Kilde: SSB). Transport er dermed en nøkkelsektor for å redusere utslippene og oppnå en bærekraftig utvikling.

'Avoid-shift-improve' er lansert som løsning for transportsektoren blant annet i FNs arbeid i retning av en grønn økonomi. Å unngå transport går ut på å redusere etterspørsel etter transport eller unngå den helt. Den andre strategien er å skifte til transportmidler med lavere utslipp av CO<sub>2</sub> per passasjer, slik som kollektiv transport, sykling og gåing. Den tredje strategien er å forbedre effektiviteten i dagens transportmidler og transportsystemer.

### **NSB-konsernet spiller en viktig rolle for å redusere miljø- og transportutfordringen**

NSB-konsernet ved jernbane, buss og eiendomsvirksomhet spiller en viktig rolle ved å legge til rette for et skifte i retning kollektiv transport. Persontog- og bussvirksomheten vår leverer og forbedrer et betydelig rutenett til/fra knutepunkter, og vår eiendomsvirksomhet utvikler knutepunkter som gjør det mulig å bo og arbeide nært gode kollektivtilbud. Vår godsvirksomhet bidrar med transport av gods på jernbane, som er både energieffektiv og miljøvennlig, og reduserer ulempene ved lastebiltransport på vei.

NSB-konsernet arbeider også systematisk for å redusere energiforbruk og klimagassutslipp fra egen virksomhet, gjennom mere energieffektive tog, busser og eiendommer samt fokus på energioøkonomisk kjørestil. Dette har gitt gode resultater.

Og utvikling av gode byrom med både boliger og næringsbygg kan redusere behovet for reiser.

**Årsrapport**  
Styrets beretning  
Samfunnsregnskap  
Eierstyring og  
selskapsledelse

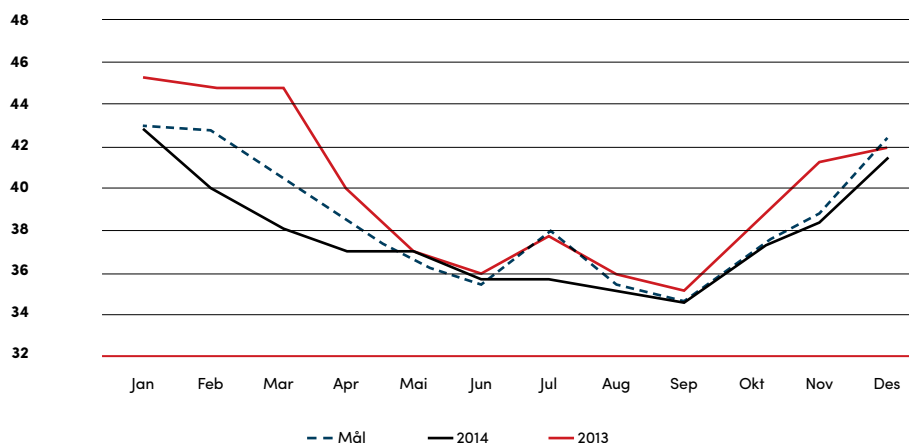
### **Energiforbruk**

	<b>2014</b>	<b>2013</b>
Energiforbruk persontog – elektrisitet (MWh)	302 377	316 527
Energiforbruk persontog – diesel (mill. liter)	8,3	8,7
Energiforbruk buss – diesel (mill. liter)	54,0	62,1
Forbruk alternativ drivstoff buss (gass mill. m3)	8,2	4,8
Energiforbruk godstog – elektrisitet (MWh)	107 286	111 091
Energiforbruk godstog – diesel (mill. liter)	5,3	6,1
Energiforbruk bygninger (MWh)	114,5	123,6
Energiforbruk persontog (kwh)/setekm.	0,0375	0,0399
Energiforbruk/vognkm buss	0,34	0,35
Energiforbruk (kwh)/tonnkm (godstog)	0,047	0,049
Energiforbruk bygninger kwh/m2	288	310

### **Energieffektive persontog**

Persontogvirksomheten jobber systematisk med å øke sin energieffektivitet. Persontogvirksomhetens satsing på energisparende tiltak og nye og energisparende Flirt-togsett har ført til en reduksjon av strømforbruket per setekm. på 6 %. Den økte energieffektiviteten har spart strømforbruk tilsvarende 12 000 norske husstander. Målet er å redusere strømforbruket med 15 % innen 2017.

### Energiforbruk persontog (Wh) per setekm



### Energiforbruk i godsvirksomheten

I 2014 er energiforbruket per tonnkm. redusert med 5 %, i hovedsak som effekter av forbedret ruteplan. I 2015 skal ca. 50 lokførere læres opp i energiøkonomisk kjøring, og det er satt som mål å spare ytterligere energi med en verdi opp mot 4 MNOK for året.

Godstransport på bane representerer en mindre belastning for miljøet enn om transporten skulle gått på vei. Virksomheten avlastet veiene for et betydelig antall lange trailerturer, og bidrar dermed til å redusere utslipp, ulykker og kø. I 2014 avlastet NSB-konsernets godsvirksomhet veiene for ca. 188 000 lange trailerturer. Dette utgjør om lag 600 trailere per dag.

### Energiforbruk i bussvirksomheten

Innføring av nytt flåtestyringssystem, som blant annet registrerer drivstoff-forbruk, tomgangskjøring og kjøreadferd, viser at det er potensiale for å redusere drivstoff-forbruket og dermed utslipp til ytre miljø. Bruk av alternative drivstoffer som naturgass, biogass og biodiesel er utvidet betydelig, og det samme gjelder hybridbusser. I 2014 har 576 av 3 246 busser gått på alternativt drivstoff.

### Grunnforurensing

Det er ikke registrert betydelige nye utslipp i 2014. Arbeidet med opprensning av gammel forurensing på Stavne og Marienborg i Trondheim, og Brakerøya ved Drammensfjorden, er avsluttet. Ved utvikling av våre eiendommer blir det løpende undersøkt og rensset for gammel forurensing. Arbeidet med registrering og undersøkelse av driftsavhengig eiendom fortsetter.

### Utslipp til luft

	2014	2013
Utslipp til luft persontog (Norge) – tonn CO <sub>2</sub>	78 802	78 923
Utslipp til luft buss – tonn CO <sub>2</sub>	150 400	155 132
Utslipp til luft godstog – tonn CO <sub>2</sub>	41 787	40 183
Utslipp til luft eiendom – tonn CO <sub>2</sub>	15 455	15 941

NSB kjøper i dag strøm til togproduksjon fra Jernbaneverket med opprinnelsesgarantier. Dette gir ikke insentiv til mer energieffektiv drift, men ved å kjøpe opprinnelsesgarantier er NSB med på å støtte produsenter av fornybar energi. NSB har til og med 2013 regnet med nullutslipp fra de elektriske togene i sine årlige miljøregnskap på grunn av kjøp av opprinnelsesgarantier. I 2014 er dette endret i henhold til en ny anbefalt standard for beregning og sammenligning av energiforbruk og klimagasser ved transporttjenester, og sammenligningstallene for 2013 er omregnet. Det er tatt utgangspunkt i nordisk strømmiks for beregning av utslipp.

Utslipp til luft for buss er basert på utslipp fra motor. «Well to wheels» beregninger vil gi et utslipp på 181 833 tonn.

#### Håndtering av avfall

	2014	2013
Avfall i tonn	5 703	6 232
Kildesortingsgrad renhold tog	47 %	NA
Kildesortingsgrad godstog	97 %	94 %
Kildesortingsgrad buss	44 %	59 %
Kildesortingsgrad togvedlikehold	77 %	80 %
Kildesortingsgrad eiendom	32 %	49 %

Med unntak av det eldste togmateriellet er det tilrettelagt for kildesortering i togene. Det er iverksatt et omfattende kartleggingsarbeid for å avdekke evt. forbedringspotensial i verdikjeden for avfallshåndtering i tog. Ved investering i de nye persontogene er det stilt strenge miljøkrav for å ivareta vugge-til-grav prinsippet og sikre ressurseffektiv drift.

Vedlikeholdsenheten Mantena har etablert egne prosesser for håndtering av avfall og gode barrierer for å hindre akutt utslipp. Miljøstasjoner er etablert ved verkstedene og målsettingen om null skader på ytre miljø er styrende, sammen med en målsetting om null avvik på oppbevaring av farlig avfall.

**Årsrapport**  
Styrets beretning  
Samfunnsregnskap  
Eierstyring og  
selskapsledelse

## Sikkerhet

NSB-konsernets sikkerhetspolitikk stadfester at:

- // NSB-konsernets virksomhet skal ikke forårsake alvorlige skader på mennesker, miljø eller materielle verdier

---

- // NSB-konsernets virksomhetsområder skal på en proaktiv måte forebygge uønskede hendelser og ha nødvendig evne til å håndtere kritiske situasjoner. Kjernevirksomheten skal så langt det er mulig opprettholdes også i trussel- og krisesituasjoner

---

- // Det skal legges til rette for læring og kontinuerlig forbedring. Sikkerhetsrelatert informasjon skal være forståelig og lett tilgjengelig i organisasjonen. Ingen skal straffes for å melde om feil og utfordringer

---

- // Sikkerhetsarbeidet må være tilpasset virksomhetens karakter og utvikles for å kunne møte endrede krav og forutsetninger

---

Målet er at ingen personer skal omkomme eller bli alvorlig skadd som følge av konsernets virksomhet. Linjeledelsen er ansvarlig for at medarbeidere på alle nivåer utvikler en holdning til prioritering av sikkerhet i utførelsen av arbeidet. Avdekkes avvik i forhold til måloppnåelse eller fastsatte sikkerhetskrav skal ansvarlig linjeleder iverksette korrigerende tiltak.

Innen trafiksikkerhet er det innrapportering av uønskede hendelser, granskninger, strekningsbefaringer, risikoanalyser, systemrevisjoner og måling av resultater som gir grunnlag for å finne sikkerhetskritiske forhold og iverksette tiltak for korreksjon og forbedring.

Sikkerhetspolitikken for jernbanedriften er beskrevet i egne styrende dokument.

Tabellen på neste side viser skadde og omkomne samt ulykker knyttet til NSBs trafikkutøvelse.

	2014	2013
Antall dødsfall medarbeidere	0	0
Antall dødsfall eksterne	3	5
Antall alvorlige personskader medarbeidere	17	8
Antall alvorlige personskader eksterne	3	4
Antall jernbaneulykker	24	28

#### Trafiksikkerhet - personskader og omkomne

Ingen passasjerer eller medarbeidere omkom som følge av NSB-konsernets transportaktivitet i 2014. En medarbeider døde av naturlige årsaker under tjeneste, men hendelsen har sannsynligvis ikke årsak i transportaktiviteten, og er derfor utelatt fra statistikken ovenfor. 17 av våre medarbeidere og 3 eksterne fikk alvorlig personskade. I persontogvirksomheten omkom 2 personer etter påkjørsler i sporet. Bussvirksomheten har vært involvert i 1 dødsulykke i 2014.

#### Trafiksikkerhet - ulykker

For NSB-konsernet har det vært 24 hendelser definert som jernbaneulykker iht. forskrift i 2014.

Årsaksforholdene for mange av hendelsene ligger utenfor konsernets direkte påvirkning. Det jobbes systematisk med registrering og rapportering til infrastrukturforvalter. Trafiksikkerhetsarbeidet gjennom målstyring og risikostyring prioriteres fortsatt høyt og brukes til å påvirke risikoen både internt og i samarbeid med andre.

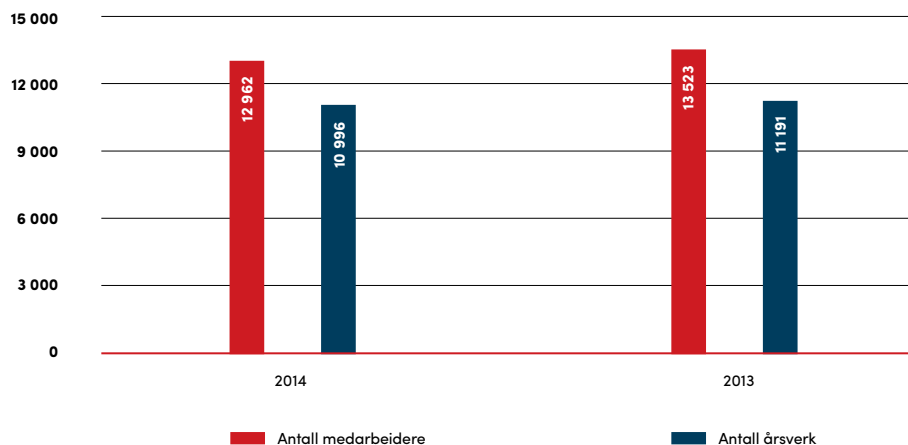
Trafiksikkerheten er totalt sett vurdert som tilfredsstillende og måloppnåelsen er vurdert som akseptabel. NSBs virksomhet gjennomføres som fastslått i ledelsens gjennomganger til å være i samsvar med eksterne og interne krav.

#### Trafiksikkerhet i bussvirksomheten

NSB-konsernets bussvirksomhet frakter store passasjermengder daglig, og har et stort ansvar for at alle skal komme trygt frem, samtidig som ingen andre trafikanter påføres skader av noen art. Som et ledd i trafiksikkerhetsarbeidet startet sertifisering etter ISO 39001 fra høsten 2013. Nettbuss Midt-Norge var først ute, og deretter står Nettbuss Sør og Nettbuss Sverige for tur.

Arbeidet med å redusere skader, uhell og ulykker har fortsatt i 2014. Nettbuss har i 2014 implementert et verktøy for oppfølging av kjøreatferd, som har hatt positiv effekt på antal sikkerhets hendelser.

## Antall medarbeidere



## Medarbeider

Vårt strategiske mål er at NSB-konsernet skal ha høyt kvalifiserte og motiverte medarbeidere. 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.

Det er etablert personalpolitiske prinsipper for NSB-konsernet, og det er utarbeidet personalhåndbøker som inneholder retningslinjer, prinsipper og standarder for håndtering av personalspørsmål i våre ulike virksomheter.

	2014	2013
Medarbeidertilfredshet NSB-konsernet	75	74
Sykefravær	7,8 %	7,8 %

NSB-konsernet har ved utgangen av året 12 962 medarbeidere. Antall årsverk er 10 996, en reduksjon på 1,8 %, og skyldes i hovedsak en reduksjon i buss knyttet til nedsalg av aktivitet i Danmark.

Medarbeidertilfredsheten er på 75 på en skala fra 0-100. Dette er et prosentpoeng bedre enn snittet av norske bedrifter, og hele 6 poeng over landsgjennomsnittet for transportsektoren. Tilfredsheten viser en viss samvariasjon med lønnsomhet og kortidssykefravær i de målte virksomhetene. På grunnlag av undersøkelsen vil det bli iverksatt tiltak for å bedre tilfredsheten på de områder hvor resultatene er for svake.

Sykefraværet siste år var på 7,8 %, samme nivå som året før. En hovedårsak til høyt sykefravær er belastningsskader og ubekvem arbeidstid, og hovedtiltakene for å redusere fraværet er tilrettelegging for å redusere langtidsykefravær.

I løpet av 2014 ble det registrert 17 (8) alvorlige personskader på medarbeidere. Størstedelen av de alvorlige personskadene kom fra togvedlikeholdsvirksomheten. Antall skader er økt, men kan til dels knyttes til bedre rapportering.

### Årsrapport

Styrets beretning  
Samfunnsregnskap  
Eierstyring og  
selskapsledelse

Innen persontog er antall arbeidsrelaterte personskader med fravær (H1) beregnet til 4,2 per mill. arbeidstimer mens arbeidsrelaterte skader med og uten fravær (H2) er beregnet til 6,5. Tilsvarende beregning for hele fjoråret er hhv 3,5 og 7,5. H1 hittil i år ligger 20 % høyere enn snittet for hele 2013, mens det totale antall skader klassifisert som H2 ligger 13 % lavere enn snittet for 2013.

I ROM Eiendom og NSB Gjøvikbanen er det ikke registrert hendelser, og H1=0 for året.

Togvedlikeholdsvirksomheten har beregnet H1 for året og kommet frem til et snitt på 9,5 etter et høyt antall personskader i juli men få i perioden etterpå. H2 er beregnet til 22,5. Tallet vurderes som høyt, og det arbeides med følgende tiltak:

// Gjennomført årlig sikkerhetssamling for alle ansatte med fokus på personskader og forebygging av skader

---

// Aktiv bruk av risikostyring og sikker jobb analyser

---

// Fokus på rapportering og håndtering av hendelser og tilløp til hendelser

---

Godsvirksomheten har beregnet H1 for året til 9,6, og H2 til 13,3. For buss er H1 1,1 og H2 1,7.

## **Menneskerettigheter, arbeidstakerrettigheter og arbeid mot korrupsjon**

Det er i NSB-konsernet etablert etiske retningslinjer og retningslinjer for samfunnsansvar som bl.a. omhandler forholdet til menneskerettigheter, arbeidstakerrettigheter og arbeid mot korrupsjon.

Størstedelen av vår virksomhet foregår i Norge, og med forgreninger til Sverige og Danmark. Håndtering av menneskerettigheter og arbeidstakerrettigheter er godt ivaretatt gjennom de arenaer hvor de ansatte og selskapets ledelse møtes for å ivareta slike spørsmål. Størstedelen av våre ansatte har rettigheter som er godt definert gjennom tariffavtaler og overenskomster. Medarbeiderne er representert i selskapets styre, og det er etablert arbeidsmiljøutvalg som jevnlig holder møter.

Andelen av våre medarbeidere som er dekket av en overenskomst mellom arbeidsgiver og arbeidstakerorganisasjon varierer mellom enhetene, fra 84 % til nærmere 100 %. De resterende hvorav mesteparten er ledere har individuelle avtaler. Vår virksomhet skal kjennetegnes av en høy etisk standard som beskrevet i våre etiske retningslinjer, og vi setter etiske krav til våre leverandører.

NSB-konsernet har i 2014 gjennomført et større internkontroll prosjekt, hvor et av hovedelementene har vært risikoanalyse for misligheter/korrupsjon, dataanalyse og relasjonsanalyse. Det er i tillegg gjennomført risikoanalyse vedrørende sosiale forhold og samfunnsansvar for vesentlige leverandøravtaler. På grunnlag av disse analysene settes det i verk tiltak sentralt og i hver enhet for å redusere risiko og lukke avvik. Rutinebeskrivelser, systemer og praksis vil bli endret og forbedret der det er behov, og tiltakenes effekt vil bli etterprøvet.

I persontog-, gods- og eiendomsvirksomheten er etiske retningslinjer en del av arbeidsavtalen ved nyansettelser. I bussvirksomheten er etiske retningslinjer tilgjengelig i Lederhåndbok (intranett), personalhåndbok og nevnes/linkes i sjåførhåndbøkene. Innen togvedlikehold ble våre etiske retningslinjer innarbeidet som en del av arbeidsavtalene i 2014.

## Likestilling og likeverd

Med utgangspunkt i de lovpålagte krav og NSBs etiske retningslinjer, er arbeidet med likestilling og likeverd utdypet i konsernets personalpolitiske prinsipper. Her fremgår det bl.a. at:

- // Alle medarbeidere i NSB-konsernet er likeverdige, uavhengig av kjønn, alder, funksjonshemming, seksuell orientering eller religiøs, etnisk og kulturell bakgrunn

---

- // Vi ønsker et bredt og mangfoldig spekter av ledere og medarbeidere, der individuelle egenskaper skal respekteres og verdsettes

---

- // Økt balanse mellom kvinner og menn er ønskelig på alle nivå i konsernet, og skal vektlegges ved rekruttering og kompetanseutvikling

	2014	2013
Andel kvinner	17 %	16 %
Andel kvinnelige ledere	16 %	15 %

Kvinneandelen i NSB-konsernet er på 17 %. Kvinneandelen i konsernets enheter varierer mellom 6 og 43 %. I NSB-konsernets styre er kvinneandelen blant de aksjonærvalgte 40 %, mens den i forretningsområdenes toppledergrupper varierer fra 0-45 %. Lavest kvinneandel finner vi i konsernledergruppen, der ingen kvinner var representert i 2014. Andelen kvinnelige ledere utgjør 16 %, og er på nivå med kvinneandelen blant ansatte. Kvinners snittlønn varierer mellom virksomhetene, fra 76 til 105 % av snittlønnen til menn. Hovedårsaken kan knyttes til stilling og ansiennitet. Snitt arbeidstid for kvinner er marginalt lavere enn menn og kan i hovedsak knyttes til at en større andel kvinner jobber deltid ift. menn.

Administrasjonen ønsker å øke kvinneandelen i konsernet, blant annet ved hjelp av følgende tiltak:

- // Gjennom konsernets karrieresider synliggjøres en rekke stillinger ved hjelp av kvinnelige rollemodeller

---

- // Ved rekruttering til stillinger i mannsdominerte stillingskategorier oppfordres kvinner spesielt til å søke, og i flere av virksomhetsområdene er det fast praksis alltid å innkalle kvinnelige søkere som fyller kvalifikasjonskravene

---

- // Moderat kjønnskoting ved rekruttering til en rekke stillingskategorier der mannsdominansen er spesielt stor

---

- // Ledelsesmessig fokus på kjønnsdiskriminerende holdninger og handlinger

	2014	2013
Andel innvandrere	12,2 %	11,0 %

Innvandrerandelen i NSB-konsernet er på 12,2 %, en økning fra 11 % i fjor. Den største innvandrerandelen er innen renhold med 32,3 %, mens den laveste er innen godsvirksomheten med 2,9 %. Andelen er økende i alle virksomheter, med unntak av i persontogvirksomheten.

**Årsrapport**  
Styrets beretning  
Samfunnsregnskap  
Eierstyring og  
selskapsledelse



NSB-konsernet følger IMDIs anbefalinger i det løpende arbeidet med etnisk relatert likestilling og likeverd, og viktige tiltaksområder er blant annet:

// Grundig og seriøs behandling av meldinger om eller mistanker vedrørende diskriminerende atferd

---

// Synliggjøring av rollemodeller med innvandrerbakgrunn på konsernets karrieresider (www.nsb.no)

---

// Fast praksis med å innkalle minimum en kandidat med innvandrerbakgrunn til intervju på de aller fleste stillinger

---

// Ledelsesmessig fokus på at etnisk bredde og mangfold er en merverdi

---

Vi har opprettet en varslingskanal iht. kravene i arbeidsmiljøloven. Det ble mottatt 0 varsler om diskriminerende adferd i 2013, og 1 i 2014.

## Interessentoversikt

Om NSB-konsernet  
Samfunnsbidraget  
Virksomhetsområdene  
**Årsrapport**

Et av hovedelementene i den internasjonale standarden GRI samt i regnskapsloven for rapportering av samfunnsansvar er en beskrivelse av hvordan organisasjonen/virksomheten har identifisert sine interessenter og har ivaretatt disse interessene i sin daglige virksomhet. NSB-konsernets virksomhetsområder har i 2014 laget en interessentoversikt basert på en vurdering av viktighet, og sortert disse etter følgende hovedinndeling:

// Eier

---

// Nasjonale og lokale myndigheter

---

// Leverandører og andre samarbeidspartnere

---

// Kunder

---

// Medarbeidere og ansattes organisasjoner

---

// Interessegrupper og lokalsamfunn

---

For hver av disse er laget en oversikt over type dialog, antall møter, og en temaoversikt. Temaoversikten viser de viktigste temaene som virksomheten og interessentene har vært opp-tatt av. Dialogmøtene og kontakten med interessentene sikrer at virksomhetene har en god oversikt over interessentene og deres behov, og gir et godt bidrag til ledelsens vurderinger og beslutninger.

## Nøkkeltall

	2014	2013
Antall togreiser (mill.)	68,5	65,7
Antall bussreiser (mill.)	131,4	136,8
Antall transporterte TEU – godstog (1 000)	376	395
Punktlighet – persontog (Norge)	88,3 %	88,4 %
Punktlighet – godstog	90,0 %	89,3 %
Kundetilfredshet – persontog (indeks 0-100)	70	69
Kundetilfredshet – ekspressbuss (indeks 0-100)	81	83
Energiforbruk persontog – elektrisitet (MWh)	302 377	316 527
Energiforbruk persontog – diesel (mill.liter)	8,3	8,7
Energiforbruk buss – diesel (mill. liter)	54,0	62,1
Forbruk alternativ drivstoff buss (gass mill. m3)	8,2	4,8
Energiforbruk godstog – elektrisitet (MWh)	107 286	111 091
Energiforbruk godstog – diesel (mill. liter)	5,3	6,1
Energiforbruk bygninger (MWh)	114,5	123,6
Energiforbruk persontog (kwh)/setekm.	0,0375	0,0399
Energiforbruk/vognkm buss	0,34	0,35
Energiforbruk (kwh)/tonnkm (godstog)	0,047	0,049
Energiforbruk bygninger kwh/m2	288	310
Utslipp til luft persontog (Norge) – tonn CO <sub>2</sub>	78 802	78 923
Utslipp til luft buss – tonn CO <sub>2</sub>	150 400	155 132
Utslipp til luft godstog – tonn CO <sub>2</sub>	41 787	40 183
Utslipp til luft eiendom – tonn CO <sub>2</sub>	15 455	15 941
Avfall tonn	5 703	6 232
Kildesorteringsgrad renhold tog	47 %	NA
Kildesorteringsgrad godstog	97 %	94 %
Kildesorteringsgrad buss	44 %	59 %
Kildesorteringsgrad togvedlikehold	77 %	80 %
Kildesorteringsgrad eiendom	32 %	49 %
Antall dødsfall medarbeidere	0	0
Antall dødsfall eksterne	3	5
Antall alvorlige personskader medarbeidere	17	8
Antall alvorlige personskader eksterne	3	4
Antall jernbaneulykker	24	28
Antall medarbeidere	12 962	13 523
Antall årsverk	10 996	11 191
Medarbeidertilfredshet NSB-konsernet	75	74
Sykefravær	7,8 %	7,8 %
Andel kvinner	17 %	16 %
Andel kvinnelige ledere	16 %	15 %
Andel innvandrere	12,2 %	11,0 %
Antall varsler om diskriminerende adferd	1	0

### Årsrapport

Styrets beretning  
Samfunnsregnskap  
Eierstyring og  
selskapsledelse

# Eierstyring og selskaps- ledelse

---

Om NSB-konsernet  
Samfunnsbidraget  
Virksomhetsområdene  
**Årsrapport**

## **1 Redegjørelse for eierstyring og selskapsledelse**

Denne redegjørelsen er satt opp iht. inndelingen i norsk anbefaling for eierstyring og selskapsledelse. NSB AS og NSB-konsernet følger denne anbefalingen, men med avvik som følge av at selskapet ikke er børsnotert, er et statsaksjeselskap med staten som eier, og begrensninger i selskapets vedtekter.

---

Formålet med anbefalingen er at selskaper som er notert på regulerte markeder i Norge skal ha eierstyring og selskapsledelse som klargjør rolledelingen mellom aksjeeiere, styre og daglig ledelse utover det som følger av lovgivingen. God eierstyring og selskapsledelse vil bidra til å styrke tilliten til selskapet blant aksjeeiere, i kapitalmarkedet og hos andre interessenter.

---

Konsernstyret har vedtatt et verdigrunnlag og retningslinjer for etikk og samfunnsansvar som er publisert på nsb.no.

---

## 2 Virksomhet

NSB er et transportkonsern med aktivitet i Norge og øvrige nordiske land. Morselskapet NSB AS eies av staten ved Samferdselsdepartementet. Konsernets hovedkontor er i Oslo.

Selskapets virksomhet fremgår av vedtektene:

- // Selskapets samfunnsoppdrag er å sørge for effektiv, tilgjengelig, sikker og miljøvennlig transport av personer og gods.
- // Selskapet skal drive persontrafikk med tog i Norge, transport av personer og gods i Norge og øvrige nordiske land samt virksomhet som står i naturlig sammenheng med dette.
- // Virksomheten kan drives av selskapet selv, av heleide datterselskaper eller gjennom andre selskaper det har eierandeler i eller samarbeider med. Selskapet kan drive virksomhet i øvrige nordiske land i den grad det bidrar til å styrke selskapets konkurranseevne på det norske markedet og/eller bidrar til å styrke selskapets evne til å løse de samfunnsmessige oppgavene som begrunner statens eierskap.

---

## 3 Selskapskapital og utbytte

NSB AS er et statsaksjeselskap. Statsaksjeselskapene er aksjeselskaper hvor staten eier alle aksjene. Ansvarlig statsråd eller den han bemyndiger ivaretar aksjonærenes rettigheter på generalforsamlingen.

Av viktige særregler for statsaksjeselskaper er:

- // Generalforsamlingen er ikke bundet av styrets forslag til utbytte.
- // Riksrevisjonen fører kontroll med forvaltningen av statens eierinteresser og har rett til å kreve de opplysninger den finner å ha behov for fra administrerende direktør, fra styret og fra revisor.

Regjeringen har for de nærmeste tre til fem år lagt til grunn en forventning om 50 prosent utbytte av konsernets årsresultat etter skatt, men fastsettingen av utbyttet vurderes hvert enkelt år.

Det er ikke gitt styrefullmakt til å dele ut utbytte eller å foreta kapitalforhøyelse.

---

## 4 Likebehandling av aksjeeiere og transaksjoner med nærstående

Selskapet har en aksjeklasse. Aksjene er ikke notert på børs, og det foregår ikke transaksjoner av aksjene.

Samferdselsdepartementet og NSB AS har inngått avtale om offentlig kjøp av persontrafikk-tjenester for å sikre et togtilbud på strekninger som ikke er kommersielt lønnsomme. Tilsvarende har Samferdselsdepartementet inngått avtale med NSB's datterselskap NSB Gjøvikbanen AS om å trafikkere Gjøvikbanen.

Retningslinjer for behandling av ikke uvesentlige transaksjoner mellom selskapet og styremedlemmer/ledende ansatte er innarbeidet i konsernets etiske retningslinjer og instruks for styre og daglig leder.

---

## 5 Fri omsettelighet

Det er ikke vedtektsfestet noen form for omsetningsbegrensninger.

---

## 6 Generalforsamling

Generalforsamlingen i NSB består av staten ved Samferdselsdepartementet. Departementet står for innkalling til generalforsamlingen. Ordinær generalforsamling avholdes hvert år innen utgangen av juni måned.

### Årsrapport

Styrets beretning  
Samfunnsregnskap  
Eierstyring og  
selskapsledelse

Styrets medlemmer, daglig leder og revisor har møterett på generalforsamlingen. De andre punktene i anbefalingen anses ikke som relevante med bakgrunn i selskapets eiersituasjon.

---

### **7 Valgkomité**

Generalforsamlingen i NSB består av staten ved Samferdselsdepartementet. Generalforsamlingen har ikke oppnevnt en valgkomité.

---

### **8 Bedriftsforsamling og styre, sammensetning og uavhengighet**

NSB AS har ikke bedriftsforsamling. Styret velges av generalforsamlingen. Styret skal bestå av fra syv til ti medlemmer. Fem eller seks styremedlemmer, herunder styrets leder og nestleder, velges av generalforsamlingen. Styremedlemmenes tjenestetid er to år.

To eller tre styremedlemmer med varamedlemmer velges ved direkte valg av og blant de ansatte. Det er inngått avtale om ikke å ha bedriftsforsamling, og de ansatte velger ett styremedlem med varamedlem i tillegg til den representasjon som følger av forrige punktum.

Styret er sammensatt slik at det kan ivareta eiers interesser og selskapets behov for kompetanse, kapasitet og mangfold. Ledende ansatte er ikke medlem av styret, og eier ikke aksjer i selskapet. Informasjon om styremedlemmer er lagt ut på nsb.no.

---

### **9 Styrets arbeid**

Styret følger aksjelovens krav om å forvalte selskapets verdier på vegne av eierne. Styrets arbeid er fastsatt i egen instruks. Styret arbeider etter en årlig arbeidsplan for sin virksomhet. Arbeidsplanen bygger på styrets hovedoppgaver med vekt på mål, strategi, organisering og kontroll av virksomheten. Styret evaluerer årlig sin virksomhet.

Styret har fastsatt egen instruks for konsernsjef.

Styret skal iht. vedtektene sørge for at selskapet tar samfunnsansvar.

Styret har etablert revisjonsutvalg og kompensasjonsutvalg.

---

### **10 Risikostyring og internkontroll**

For å sikre helhetlig styring av selskapet er det utarbeidet et eget styringssystem, som omfatter ledelsesdokument, beredskapsplaner, sikkerhetsprosedyrer og prosesser for å styre og kontrollere virksomheten. Som en del av dette er det utarbeidet retningslinjer, rutiner, håndbøker og fullmaktsmatriser for å styre og kontrollere selskapets økonomi, regnskap og finansiering.

Det gjennomføres årlig risikoanalyser for konsernets aktiviteter, og det evalueres og iverksettes tiltak for å styre risikobildet. Styret gjennomgår årlig selskapets risikostyring og internkontroll.

---

### **11 Godtgjørelse til styret**

Godtgjørelse til styre og ledende ansatte oppgis i note til årsregnskapet. Godtgjørelse til styret er ikke resultatavhengig, og styremedlemmene deltar ikke i insentiv- eller opsjonsprogrammer. Aksjonærvalgte styremedlemmer har normalt ikke tilleggsoppgaver for selskapet.

---

### **12 Godtgjørelse til ledende ansatte**

Styret tilsetter konsernsjef og fastsetter tilsetningsvilkårene for denne. Styret evaluerer årlig konsernsjefens arbeids- og lønnsvilkår, og gjennomgår betingelsene til øvrige ledende ansatte.

Styret har utarbeidet en erklæring om fastsetting av lønn og annen godtgjøring for ledende ansatte. Konsernsjef har fullmakt til å fastsette lønn og annen kompensasjon for selskapets /konsernets øverste ledelse innenfor statens retningslinjer for ansettelsesvilkår for ledere i statlige foretak og selskaper og de prinsipper for lederlønn som er fastsatt av styret.

Styrets erklæring om lederlønn behandles som egen sak i generalforsamlingen.

Godtgjørelse til ledende ansatte er beskrevet i note til årsregnskapet.

---

### **13 Informasjon og kommunikasjon**

Offentlig informasjon om konsernet gis av konsernets ledelse. Datoer for viktige hendelser og publisering av finansiell informasjon legges ut på selskapets internettside. Gjennom vedtektenes § 10 har NSB en særskilt informasjonsplikt overfor eier om konsernets virksomhet.

Styret skal forelegge samferdselsministeren alle saker som antas å være av vesentlig samfunnsmessig eller prinsipiell betydning. Styret skal hvert år legge frem for samferdselsministeren en plan for virksomheten med datterselskaper, som omfatter følgende forhold:

1. Statusbeskrivelse av markedet og konsernet, herunder utviklingen i konsernet siden den forrige planen ble lagt frem.
2. Hovedtrekk ved konsernets virksomhet de kommende år, herunder større omorganiseringer, videreutvikling og avvikling av eksisterende virksomheter og tjenester og utvikling av nye.
3. Konsernets investeringsnivå, vesentlige investeringer og finansieringsplaner.
4. Vurderinger av den økonomiske utvikling i planperioden.
5. Rapport om tiltak og resultater vedrørende selskapets samfunnsoppdrag og samfunnsansvar.

Styret skal forelegge samferdselsministeren vesentlige endringer i slike planer som tidligere er lagt frem.

---

### **14 Selskapsovertakelse**

Med bakgrunn i eiersituasjonen anses denne delen av anbefalingen ikke å være relevant for selskapet.

---

### **15 Revisor**

Revisor velges av generalforsamlingen. Revisor fremlegger årlig en plan til styret for gjennomføring av revisjonsarbeidet. Revisor utarbeider årlig et brev til styret, som oppsummerer revisjon av selskapet og status vedrørende selskapets interne kontroll. Revisor har en gang i året et møte med styret uten at daglig ledelse er til stede. Revisor deltar på styremøter som behandler rapportering og andre spørsmål som styret skal uttale seg om. Revisor møter på generalforsamlingen.

Revisors godtgjørelse fordelt på revisjon og andre tjenester er beskrevet i note til regnskapet.

# Tall og noter 2014

## NSB-Konsernet

Resultatoppstilling	Side 76
Balanse	Side 77
Kontantstrømoppstilling	Side 78
Egenkapitalutviklingen	Side 79
Noter	Side 80
1. Prinsippnoter for virksomheten i NSB-konsernet	Side 81
2. Aksjer i datterselskap	Side 86
3. Konsern- og selskapsstruktur	Side 87
4. NSB-konsernets persontrafikkvirksomhet i Norden	Side 88
5. Segmentinformasjon	Side 89
6. Immaterielle eiendeler	Side 90
7. Varige driftsmidler	Side 91
8. Investerings eiendommer	Side 93
9. Investeringer i tilknyttede selskaper	Side 94
10. Investeringer i felleskontrollert virksomhet	Side 96
11. Beholdning utviklings eiendommer og varer	Side 98
12. Eiendeler for salg	Side 98
13. Kundefordringer og andre fordringer	Side 98
14. Finansiell risikoanalyse	Side 99
15. Derivater	Side 101
16. Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultatet	Side 101
17. Finansielle instrumenter etter kategori	Side 102
18. Kontanter og bankinnskudd	Side 103
19. Aksjekapital og overkurs	Side 103
20. Lånegjeld	Side 103
21. Skatter	Side 105
22. Personalkostnader	Side 107
23. Pensjoner og lignende forpliktelser	Side 108
24. Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	Side 111
25. Andre avsetninger for forpliktelser	Side 111
26. Tap på kontrakter	Side 112
27. Av- og nedskrivninger	Side 112
28. Andre kostnader	Side 113
29. Finansielle poster	Side 114
30. Urealiserte verdiendringer	Side 114
31. Leiekostnader	Side 114
32. Nærstående parter	Side 115
33. Betingede utfall	Side 117
34. Virksomhetssammenslutninger	Side 118
35. Hendelser etter balansedagen	Side 118



# Resultatoppstilling

	Noter	2014	2013
<b>Driftsinntekter</b>	5	<b>15 336</b>	<b>14 145</b>
Lønn og andre personalkostnader	22	6 975	6 539
Avskrivninger og nedskrivninger	27	1 624	1 589
Andre kostnader	28	5 064	4 881
<b>Sum driftskostnader</b>		<b>13 663</b>	<b>13 009</b>
Resultatandel i felleskontrollert virksomhet	10	102	317
Andel resultat i tilknyttede selskaper	9	45	33
Urealiserte verdiendringer investeringseiendom	8	181	85
Urealiserte verdiendringer ved reklassifisering	8	-	250
<b>Driftsresultat</b>		<b>2 001</b>	<b>1 821</b>
<b>Finansielle poster</b>			
Finansinntekter	29	381	459
Finanskostnader	29	-661	-626
Netto finanskostnad pensjoner	23	-76	-72
Urealiserte verdiendringer	30	-48	63
<b>Sum finansielle poster</b>		<b>-404</b>	<b>-176</b>
<b>Resultat før skattekostnad</b>		<b>1 597</b>	<b>1 645</b>
Skattekostnad	21	-88	-345
<b>PERIODENS RESULTAT</b>		<b>1 509</b>	<b>1 300</b>
<b>Periodens resultat tilordnes</b>			
Ikke kontrollerende eierinteresser		4	6
Aksjonærene i morselskapet		1 505	1 294
<b>SUM</b>		<b>1 509</b>	<b>1 300</b>
<b>UTVIDET RESULTAT</b>			
Periodens resultat		1 509	1 300
<b>Poster som ikke skal reklassifiseres over resultatet</b>			
Estimatavvik pensjoner	23	-735	-606
Skatt relatert til poster som ikke skal reklassifiseres	21	198	231
<b>Poster som kan reklassifiseres over resultat i senere perioder</b>			
Verdiendring ved omklassifisering til investeringseiendom	8	1	12
Omregningsdifferanser valuta		3	18
Skatt relatert til poster som kan reklassifiseres	21	-1	-3
<b>Periodens totalresultat</b>		<b>975</b>	<b>952</b>
<b>Totalresultat tilordnes</b>			
Ikke kontrollerende eierinteresse		4	6
Aksjonærene i morselskapet		971	946
<b>PERIODENS TOTALRESULTAT</b>		<b>975</b>	<b>952</b>

# Balanse

	Noter	31.12.14	31.12.13
<b>EIENDELER</b>			
Immaterielle eiendeler	6	64	71
Varige driftsmidler	7	14 415	15 057
Investerings eiendom	8	4 206	4 238
Investeringer i tilknyttede selskaper	9	186	99
Finansielle anleggsmidler		97	38
<b>Sum anleggsmidler</b>		<b>18 968</b>	<b>19 503</b>
Investering i felleskontrollert virksomhet	10	681	650
Beholdning utviklings eiendom og komponenter	11	1 437	1 229
Eiendeler holdt for salg	12	42	42
Kundefordringer og andre fordringer	13	1 800	1 625
Derivater	15	2 252	1 438
Finansielle eiendeler	16	387	421
Kontanter og bankinnskudd	18	2 284	1 248
<b>Sum omløpsmidler</b>		<b>8 883</b>	<b>6 653</b>
<b>SUM EIENDELER</b>		<b>27 851</b>	<b>26 156</b>
<b>EGENKAPITAL OG GJELD</b>			
	Noter	31.12.14	31.12.13
Aksjekapital og overkurs	19	5 144	5 536
Ikke utdelbar egenkapital - verdiregulert investerings eiendom		1 976	1 700
Annen, opptjent egenkapital		1 286	704
Ikke kontrollerende eierinteresse		-6	1
<b>Sum egenkapital</b>		<b>8 400</b>	<b>7 941</b>
Lån	20	9 926	9 730
Utsatt skatt	21	716	901
Pensjonsforpliktelser	23	2 552	2 465
Andre avsetninger for forpliktelser	25	114	146
<b>Sum langsiktig gjeld</b>		<b>13 308</b>	<b>13 242</b>
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	24	3 302	3 654
Betalbar skatt	21	4	-
Lån	20	2 495	1 034
Derivater	15	342	285
<b>Sum kortsiktig gjeld</b>		<b>6 143</b>	<b>4 973</b>
<b>SUM EGENKAPITAL OG GJELD</b>		<b>27 851</b>	<b>26 156</b>

Oslo, 12. februar 2015


Kai Henriksen  
Styrets leder


Jan Audun Strand



Tore Heldrup Rasmussen



Bjarne Borgersen



Wenche Teigland



Rolf Jørgensen



Åsne Havnellid



Audun Sør-Reime


Geir Isaksen  
Konsernsjef

# Kontantstrømoppstilling

	Noter	2014	2013
Årsresultat før skatt		1 597	1 645
Av- og nedskrivning i resultatregnskapet	27	1 642	1 589
Gevinst/tap på salg av varige driftsmidler og investeringseiendommer		-467	-163
Forskjell kostnadsført og inn-/utbetaling pensjon	23	-540	-681
Netto endring i avsetninger for forpliktelser	25	-31	29
Netto urealiserte verdiendringer	30	-126	-398
Renteposter, periodisering	29	19	-86
Resultatandel felleskontrollert virksomhet og TS	9, 10	-147	-350
Endring arbeidskapital		-609	-435
<b>Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter</b>		<b>1 338</b>	<b>1 150</b>
Kjøp av datterselskap fratrukket likvid beholdning	34	-23	-
Salg av eiendom samt bussvirksomhet		1 671	-
Tilgang/avgang i, og lån til, tilknyttet selskap	9	-148	-
Kjøp av varige driftsmidler og investeringseiendom	7, 8	-2 302	-2 991
Salg av varige driftsmidler og investeringseiendommer		84	186
Mottatt utbytte	29	81	205
<b>Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter</b>		<b>-637</b>	<b>-2 600</b>
Opptak av kort- og langsiktig lån		2 289	3 168
Nedbetaling av kort- og langsiktig lån		-1 451	-1 428
Utbytte betalt til selskapets aksjonærer	19	-515	-296
Utbytte betalt til ikke-kontrollerende eiere		-3	-
<b>Netto kontantstrøm til finansieringsaktiviteter</b>		<b>320</b>	<b>1 444</b>
<b>ENDRING I KONTANTER OG BANKINNSKUDD I PERIODEN</b>		<b>1 021</b>	<b>-6</b>
Kontanter og bankinnskudd ved periodens begynnelse	18	1 248	1 164
Valutagevinst/tap på kontanter og bankinnskudd		15	90
<b>KONTANTER OG BANKINNSKUDD VED PERIODESLUTT</b>	<b>18</b>	<b>2 284</b>	<b>1 248</b>

# Egenkapitalutviklingen

2014	Noter	Innskutt egenkapital	Ikke utdelbar egenkapital (verdireg. inv.eiendom)	Omregn. differanse	Opptjent egenkapital	Ikke-kontr. eierintr.	Sum
Egenkapital 1. januar 2014	19	5 536	1 700	-	704	1	7 941
Årets resultat		-	132	-	1 373	4	1 509
Endring ikke-kontrollerende eierinteresser		-	-	-	9	-8	1
Endring fond for verdiendring		-	143	-	-143	-	-
Fra utvidet resultat		-	1	3	-537	-	-533
Utbetalt utbytte		-392	-	-	-123	-3	-518
<b>EGENKAPITAL 31. DESEMBER 2014</b>		<b>5 144</b>	<b>1 976</b>	<b>3</b>	<b>1 283</b>	<b>-6</b>	<b>8 400</b>

2013	Noter	Innskutt egenkapital	Ikke utdelbar egenkapital (verdireg. inv.eiendom)	Omregn. differanse	Opptjent egenkapital	Ikke-kontr. eierintr.	Sum
Egenkapital 1. januar 2013	19	5 536	1 449	-18	342	-7	7 302
Årets resultat		-	243	-	1 051	6	1 300
Endring ikke-kontrollerende eierinteresser		-	-	-	-3	2	-1
Endring fond for verdiendring		-	-20	-	20	-	-
Fra utvidet resultat		-	9	18	-376	-	-349
Effekt av endret skattesats	21	-	19	-	-34	-	-15
Utbetalt utbytte		-	-	-	-296	-	-296
<b>EGENKAPITAL 31. DESEMBER 2013</b>		<b>5 536</b>	<b>1 700</b>	<b>-</b>	<b>704</b>	<b>1</b>	<b>7 941</b>

# Noter

Alle tall i årsregnskapet er i MNOK.

1. Prinsippnoter for virksomheten i NSB-konsernet
2. Aksjer i datterselskap
3. Konsern- og selskapsstruktur
4. NSB-konsernets persontrafikkvirksomhet i Norden
5. Segmentinformasjon
6. Immaterielle eiendeler
7. Varige driftsmidler
8. Investerings eiendommer
9. Investeringer i tilknyttede selskaper
10. Investeringer i felleskontrollert virksomhet
11. Beholdning utviklingseiendommer og varer
12. Eiendeler for salg
13. Kundefordringer og andre fordringer
14. Finansiell risikoanalyse
15. Derivater
16. Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultatet
17. Finansielle instrumenter etter kategori
18. Kontanter og bankinnskudd
19. Aksjekapital og overkurs
20. Lånegjeld
21. Skatter
22. Personalkostnader
23. Pensjoner og lignende forpliktelser
24. Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld
25. Andre avsetninger for forpliktelser
26. Tap på kontrakter
27. Av- og nedskrivninger
28. Andre kostnader
29. Finansielle poster
30. Urealiserte verdiendringer
31. Leiekostnader
32. Nærstående parter
33. Betingede utfall
34. Virksomhetssammenslutninger
35. Hendelser etter balansedagen

Konsernregnskapet ble vedtatt av konsernstyret den 12. februar 2015.

# Note 1

## 1 Generell informasjon og sammendrag av viktige regnskapsprinsipper

### ■ GENERELL INFORMASJON

Norges Statsbaner AS (NSB AS) og dets datterselskaper (NSB-konsernet) driver virksomhet innen følgende områder:

- Persontransportvirksomhet med tog og buss
- Godstransport med tog
- Eiendomsvirksomhet
- Togvedlikehold

Konsernet har i tillegg egen forsikringsfunksjon som er organisert i et eget captive, Finse Forsikring.

NSB-konsernet har hovedkontor i Oslo.

Alle aksjene i NSB AS eies av den norske stat ved Samferdselsdepartementet.

Årsregnskapet for 2014 ble vedtatt av styret 12. februar 2015.

Alle tall i rapporten er oppgitt i MNOK, med mindre annet fremgår av teksten.

### ■ RAMMEVERK FOR REGNSKAPSAVLEGGELSEN

Konsernregnskapet til NSB AS er utarbeidet i samsvar med International Financial Reporting Standards (IFRS) og fortolkninger fra IFRS fortolkningsskomité (IFRIC) som er godkjent av EU.

Nedenfor beskrives de viktigste regnskapsprinsippene som er benyttet ved utarbeidelsen av konsernregnskapet. Disse prinsippene er benyttet konsistent for alle perioder som er med i presentasjonen dersom ikke annet konkret er nevnt.

Konsernregnskapet er utarbeidet basert på historisk kost prinsippet med unntak av finansielle derivater, enkelte finansielle eiendeler og forpliktelser og investerings eiendom som er vurdert til virkelig verdi.

Konsernregnskapet er avlagt under forutsetningen om fortsatt drift.

### ■ VIKTIGE FORUTSETNINGER OG REGNSKAPSESTIMATER

Anvendelse av konsernets regnskapsprinsipper innebærer at ledelsen må utøve skjønn gjennom bruk av estimater og forutsetninger. Estimater og forutsetninger evalueres løpende og er basert på historisk erfaring kombinert med forventninger om fremtidige hendelser som anses å være sannsynlige på vurderingstidspunktet.

Områder hvor bruk av estimater og forutsetninger er vesentlige for konsernregnskapet:

#### **Investerings eiendom målt til virkelig verdi.**

Ved estimering av virkelig verdi på investerings eiendom legges estimater og antakelser/forutsetninger til grunn. Yieldnivå/avkastningskrav og markedsløen er de viktigste faktorene. Endring av disse kan medføre vesentlige endringer i resultatførte verdiendringer og balanseført verdi på investerings eiendommer. En sensitivitetanalyse som viser effekter ved endringer i disse forutsetningene presenteres i noten for investerings eiendommer.

#### **Finansielle eiendeler og gjeld til virkelig verdi**

Konsernet har langsiktig gjeld, finansielle derivater og enkelte finansielle eiendeler, regnskapsført til virkelig verdi. Ved beregning av virkelig verdi legges estimatene som i hovedsak basert på observerbare priser som kan endres over tid. Endringer i forutsetningen vil medføre endringer i balanseførte verdier med effekter over resultatregnskapet.

#### **Varige driftsmidler**

Konsernet vurderer løpende forventet brukstid og restverdi på anleggsmidler. Dette har betydning for de årlige avskrivningene. Videre vurderer konsernet anleggsmidlene verdi og hvorvidt det er behov for å gjøre nedskrivninger. Disse vurderingene involverer en stor grad av skjønn. Det vises til note om varige driftsmidler for beskrivelse av nedskrivningstester og tilhørende sensitivitetstestinger.

#### **Estimert verdifall på goodwill**

Konsernet gjennomfører årlig tester for å vurdere verdifall på goodwill. Gjenvinnbart beløp er fastsatt ved kalkulasjoner av bruksverdi som krever bruk av estimater. Det vises til note om immaterielle eiendeler for beskrivelse av nedskrivningstester og tilhørende sensitivitetstestinger.

#### **Estimerte avsetninger for tap på kontrakter**

Konsernet gjennomfører årlig tester for å vurdere avsetninger for tap på kontrakter, hvor det er negative driftsresultater og dermed indikasjoner på avsetningsbehov. For driftsmidler som benyttes i kontraktene gjennomføres først nedskrivningstest, jfr. omtale ovenfor. Deretter måles nåverdien av fremtidige kontantstrømmer for den enkelte kontrakt. Disse vurderingene involverer en stor grad av skjønn. Det vises til note om avsetninger for nærmere beskrivelse.

#### **Pensjonsforpliktelser**

Konsernet har betydelige forpliktelser knyttet til de ansattes opptjente pensjonsrettigheter i ytelsesbaserte pensjonsordninger. Beregningene innebærer at konsernet må fastsette økonomiske og demografiske forutsetninger. Endringer i forutsetningene kan gi betydelig utslag på de beregnede forpliktelser med konsekvens for fremtidige pensjons kostnader. Det vises til note om pensjoner for nærmere beskrivelse av hvilke forutsetninger som er lagt til grunn.

I noten er innarbeidet sensitivitetanalyse som viser hvor påvirkelige beregningene er i forhold til endringer i sentrale forutsetninger. Estimatavik som oppstår ved endringer av forutsetninger føres løpende over utvidet resultat med direkte effekt for egenkapitalen etter fradrag for utsatt skatt.

### ■ KONSOLIDERINGSPRINSIPPER

Konsernregnskapet viser det samlede økonomiske resultatet og den samlede økonomiske stillingen for morselskapet NSB AS og datterselskaper

#### **Datterselskap**

Datterselskaper er selskap der konsernet har faktisk kontroll. Kontroll oppstår når konsernet som investor har evne til å påvirke variabel avkastning som konsernet har rett til eller er eksponert for.

Datterselskaper konsolideres fra og med det tidspunkt konsernet oppnår kontroll og utelates fra konsolidering når kontroll opphører.

Transaksjoner med ikke-kontrollerende eiere i datterselskap behandles som egenkapitaltransaksjoner.

#### **Tilknyttede selskaper og felleskontrollerte virksomheter**

Eierandeler i selskaper hvor NSB har betydelig, men ikke bestemmende innflytelse, og eierandeler i selskaper med felleskontrollert virksomhet, er behandlet etter egenkapitalmetoden. Med betydelig innflytelse menes normalt at konsernet eier mellom 20 % og 50 % av stemmeberettiget kapital. Konsernet har betydelige andeler i single purpose selskaper med felles kontroll for utvikling av eiendomsprosjekter som er vurdert å være felleskontrollert virksomhet.

# Note 1

## Oppkjøp

Oppkjøpsmetoden anvendes ved virksomhetssammenslutninger. Vederlaget måles til virkelig verdi på transaksjonstidspunktet som vil være når risiko og kontroll er overdratt og vil normalt sammenfalle med gjennomføringstidspunktet. Det foretas allokering av kostpris basert på virkelig verdi av eiendeler og forpliktelser som overtas ved oppkjøpet. Merverdi utover det som kan henføres til identifiserbare eiendeler og gjeld balanseføres som goodwill. Hvis virkelig verdi av identifiserbare eiendeler og gjeld er høyere enn vederlaget, inntektsføres det overskytende umiddelbart.

Prinsipper for å innregne kjøp av tilknyttede selskaper og felleskontrollerte virksomheter er de samme som for kjøp av datterselskaper.

## SEGMENTINFORMASJON

NSB rapporterer driftssegmentene slik konsernledelsen, som er øverste beslutningstaker, vedtar, følger opp og evaluerer beslutninger.

## VALUTA

Funksjonell valuta og presentasjonsvaluta  
Konsernregnskapet er presentert i norske kroner og alle tall er gitt i MNOK som både er den funksjonelle valutaen og presentasjons-valutaen til morselskapet.

NSB-konsernets virksomhet drives i hovedsak i Norge og noe i Sverige og Danmark. Resultatregnskap og balanse for konsernheter med funksjonell valuta forskjellig fra presentasjonsvalutaen regnes om med føring av omregningsdifferanser direkte mot egenkapitalen over utvidet resultat.

## Transaksjoner

Driftsinntekter og -kostnader, innkjøp samt finansieringskostnader er i all hovedsak i henholdsvis NOK, SEK, DKK, CHF og EUR. Transaksjoner i fremmed valuta regnes om til funksjonell valuta på transaksjonstidspunktet. Valutagevinster og tap- som oppstår ved omregning av poster i fremmed valuta, resultatføres.

## INNETKTSFØRING

Konsernets inntekter kommer i hovedsak fra salg av person- og gods-transporttjenester samt utleie og salg av fast eiendom.

## Salg av transporttjenester

Salg av tjenester inklusiv kjøp fra offentlig kjøper av persontrafikk-tjenester resultatføres i den perioden som leveransene foretas.

## Utleie og salg av fast eiendom

Inntekter ved utleie av fast eiendom resultatføres over leieavtalens løpetid.

Inntekt ved salg av eiendom resultatføres i den perioden risiko og kontroll overføres kjøper. Som hovedregel innebærer dette at inntekten anses opptjent på overtakelsestidspunktet.

## Oppføring og utvikling av næringsbygg og boliger

Det er bygningens karakter og kjøpers mulighet for påvirkning av slutt-prosjektet som vil avgjøre hvorvidt inntektsføringen skal skje i henhold til IAS 11 Tilvirkningskontrakter eller IAS 18 Inntekter. For eiendom som oppføres for kjøper som har vært med å påvirke bygget i særlig grad, innregnes forventet gevinst etter IAS 11 etterhvert som bygget oppføres og ferdigstilles.

## Utbytte

Mottatt utbytte fra selskaper annet enn datterselskaper, tilknyttede selskaper og felleskontrollerte virksomheter inntektsføres på tidspunkt for vedtak om utdeling av utbytte i utdelende selskap.

## VARIGE DRIFTSMIDLER

Varige driftsmidler og driftsrelatert eiendom balanseføres til anskaffelses-kost, med fradrag for avskrivninger. Anskaffelseskost inkluderer kostnader knyttet direkte til anskaffelsen av driftsmidlet slik at den er klar for bruk.

Efterfølgende utgifter balanseføres når det er sannsynlig at fremtidige økonomiske fordeler knyttet til utgiften vil tilflyte konsernet og utgiften kan måles pålitelig. Øvrige reparasjons- og vedlikeholds-kostnader føres over resultatet i den perioden utgiftene pådras.

Lånekostnader som påløper ved konstruksjon av driftsmidler balanseføres fram til eiendelen er klar til bruk.

Driftsmidler avskrives etter den lineære metode, slik at anleggsmidlenes anskaffelseskost avskrives til restverdi over forventet brukstid, som er innenfor følgende intervall:

Skinnegående materiell	10 – 30 år
Busser	5 – 12 år
Bygninger	10 – 50 år
Andre anleggsmidler	2 – 30 år

Tomter og boliger avskrives ikke.

Driftsmidlenes brukstid, samt restverdi, vurderes på hver balansedag og endres hvis nødvendig.

Gevinst og tap ved avgang resultatføres og utgjør forskjellen mellom salgspris og balanseført verdi.

Anleggsmidler klassifisert som eiendeler for salg regnskapsføres til det laveste av balanseført verdi og virkelig verdi fratrukket salgskostnader dersom salg er vurdert som svært sannsynlig.

## EIENDOM

### Generelt

Konsernets eiendomsportefølje består av driftsrelatert eiendom (IAS 16), investeringseiendom (IAS 40) og utviklingseiendom (IAS 2).

Det foreligger nær og sammensatt tilknytning mellom driftsrelaterede eiendommer (IAS 16) og investeringseiendom (IAS 40) med en rekke kombinerte eiendommer. For kombinerte bygg som kan seksjoneres for salg vurderes de enkelte areal og deler av eiendommen hver for seg.

Areal som endrer karakter fra driftsrelatert eiendom eller utviklingseiendom til investeringseiendom eller omvendt reklassifiseres. Reklassifisering vil skje på det tidspunkt det foreligger endret formål og bruk for den aktuelle eiendom som ikke er midlertidig.

### Driftsrelatert eiendom

Eiendom som benyttes innenfor konsernets virksomhet vurderes som driftsrelatert eiendom i henhold til IAS 16 og behandles i samsvar med varige driftsmidler som beskrevet over.

### Investeringseiendom

Investeringseiendom består av eiendom (tomt, bygning eller begge deler) som eies med formål å oppnå langsiktig avkastning fra leieinntekter, for verdistigning på kapital eller begge deler. Eiendom som konsernet leier ut eksternt på markedsmessige vilkår og langsiktig basis klassifiseres som investeringseiendom og vurderes i henhold til IAS 40.

Førstepgangs måling til kostpris og balanseføring av følgende utgifter skjer i samsvar med prinsippene for driftsmidler og driftsrelatert eiendom som beskrevet over. Videre måling av investeringseiendommer skjer til virkelig verdi. Virkelig verdi tilsvarer antatt markedsverdi som legges til grunn i en transaksjon mellom to uavhengige parter ved et eventuelt salg.

# Note 1

Verdiene estimeres med bistand fra uavhengige verdivurderere ved hver regnskapsavleggelse. Verdsettelsen baseres på den enkelte eiendoms antatte fremtidige kontantstrømmer som neddiskonteres med individuelle risikjusterte avkastningskrav.

Verdiendringer som følge av endringer i markedsverdi av investerings-eiendom resultatføres løpende og er presentert på egen linje i driftsresultat. Verdiendring ved reklassifisering fra utviklingseiendom resultatføres. Verdiendring ved reklassifisering fra driftsrelatert eiendom føres over utvidet resultat.

## Utviklingseiendom

Eiendommer hvor intensjonen er videreutvikling for salg er behandlet som utviklingseiendom (IAS 2) selv om eiendommene midlertidig er utleid på korte avtaler.

Utviklingseiendommer under utvikling for salg vurderes til det laveste av anskaffelseskost og netto realisasjonsverdi i samsvar med IAS 2.

Anskaffelseskost består av kostpris, samt prosjektrelaterte utgifter til utviklingen av den enkelte eiendel. Prosjektrelaterte utgifter inkluderer i hovedsak kostnader frem til regulering og klargjøring for salg, herunder lønnskostnader, eksterne konsulenter osv. Lånekostnader som er direkte henførbare til utviklingen av eiendommen er balanseført i samsvar med IAS 23. Netto realisasjonsverdi er estimert salgspris fratrukket kostnader knyttet til realisasjon.

Porteføljen av utviklingseiendommer under utvikling for salg er inndelt og følges opp som adskilte enkeltprosjekter. Inndelingen er i hovedsak basert på den enkelte eiendoms geografiske lokalisering.

## NEDSKRIVNING

Immaterielle eiendeler samt driftsmidler som avskrives vurderes for verdifall når det foreligger indikatorer på at fremtidig inntjening ikke kan forsvare balanseført verdi.

Goodwill og immaterielle eiendeler med ubestemt levetid avskrives ikke, men testes årlig for verdifall.

Nedskrivning foretas hvis balanseført verdi er lavere enn gjenvinnbart beløp. Gjenvinnbart beløp er det høyeste av virkelig verdi med fradrag av salgskostnader og bruksverdi.

Ved vurdering av verdifall, grupperes anleggsmidlene på det laveste nivået der det er mulig å skille ut uavhengige kontantstrømmer (kontantgenererende enheter). Ved hver rapporteringsdato vurderes mulighetene for reversering av tidligere nedskrivninger (unntatt goodwill).

## MULIGE TAPSKONTRAKTER

Konsernets virksomhet omfatter langsiktige kontrakter med offentlige oppdragsgivere om levering av kollektivtjenester. For flere av kontraktene har konsernet en del av risikoen for utviklingen i flere kostnadsarter (for eksempel lønn, rente og drivstoff) uten at inntektene i kontrakten blir endret tilsvarende. Dette kan resultere i at kontraktene gir tap ved de forventede gjenværende kostnader er høyere enn estimerte inntekter.

Før en eventuell avsetning gjøres for kontrakter etter IAS 37, foretas en evaluering av verdiene etter IAS 36 (se avsnitt for nedskrivning ovenfor). Deretter måler konsernet løpende nåverdi av fremtidige forventede kontantstrømmer fra operasjonelle aktiviteter i den enkelte kontrakt, der estimerte utbetalinger omfatter alle fremtidige uunngåelige drifts-kostnader inklusive kapitalslit som må påregnes. Avsetningen begrenses til det laveste beløp ved å fortsette eller gå ut av kontrakten. Avsetningen reverseres over gjenværende løpetid i kontrakten.

## DERIVATER OG SIKRING

Konsernet inngår derivater for sikring av renter og valuta på langsiktig gjeld for å skape forutsigbarhet og for sikring av energiprisen for både å oppnå lavest mulig pris og forutsigbarhet i prisene.

Konsernet praktiserer ikke sikringsbokføring. Derivater balanseføres til virkelig verdi på tidspunkt for inngåelse av derivatkontrakt og justeres løpende til virkelig verdi over resultatet. Endringer i virkelig verdi på inngåtte derivatkontrakter knyttet til gjeld resultatføres som finansposter, mens endringene i virkelig verdi knyttet til inngåtte derivatkontrakter til strøm resultatføres som driftskostnad.

## FINANSIELLE EIENDELER HOLDT FOR HANDELSFORMÅL

En finansiell eiendel klassifiseres som holdt for handelsformål dersom den primært er anskaffet med sikte på å gi fortjeneste knyttet til kortsiktige endringer i verdi.

Virkelig verdi av børsnoterte investeringer er basert på sist registrerte kurs. Hvis markedet for verdipapiret ikke er aktivt eller hvis det gjelder et verdipapir som ikke er børsnotert, bruker konsernet verdsettelsesmetoder for å fastsette virkelig verdi.

## BEHOLDNING KOMPONENTER OG VARER

Varer vurderes til det laveste av anskaffelseskost og netto realisasjonsverdi. Anskaffelseskost tilordnes ved bruk av gjennomsnittspris.

For ferdig tilvirkede varer og varer under tilvirkning består anskaffelseskost av utgifter til produktutforming, materialforbruk, direkte lønnskostnader, andre direkte kostnader og indirekte produksjonskostnader (basert på normal kapasitet). Lånekostnader som er direkte henførbare til anskaffelsen eller tilvirkningen av varen, inkluderes i varens kostpris.

Netto realisasjonsverdi er estimert salgspris fratrukket kostnader for ferdigstillelse og salg.

## FORDRINGER

Fordringer inkluderer kundefordringer og måles ved første gangs balanseføring til opprinnelig verdi som er vurdert å være virkelig verdi.

Ved senere måling vurderes kundefordringer til amortisert kost fastsatt ved bruk av effektivrentemetoden, fratrukket avsetning for påregnelige tap. Avsetning for tap regnskapsføres når det foreligger objektive indikatorer for at konsernet ikke vil motta oppgjør i samsvar med opprinnelige betingelser.

## KONTANTER OG BANKINNSKUDD

Kontanter og bankinnskudd inkluderer bundne skattetrekksmidler og bundne bankinnskudd i Finse forsikring og spesifiseres i note18.

Dersom kassekreditt benyttes, er det inkludert i lån under kortsiktig gjeld.

## AKSJEKAPITAL OG OVERKURS

Ordinære aksjer klassifiseres som egenkapital.

## LÅN

Lån måles ved første gangs innregning til virkelig verdi justert for direkte henførbare transaksjonskostnader.

I etterfølgende perioder måles lånene som hovedregel til amortisert kost ved bruk av effektiv rentes metode slik at effektiv rente blir lik over lånetid.

Konsernet har flere obligasjonslån hvor det er inngått tilhørende rente- og valutawapper. Der måling og rapportering til bruk av opsjon for måling til virkelig verdi gir mer relevant informasjon ved at inkonsistent



# Note 1

måling av lån og tilhørende renteswap elimineres, eller i vesentlig grad reduseres, legges dette prinsippet til grunn for rapportering. Valg av prinsipp gjøres ved opptak av hvert enkelt lån og er bindende i lånets løpetid.

## ■ SKATT

Periodens skattekostnad består av betalbar skatt for perioden og endring i utsatt skatt.

Det er beregnet utsatt skatt på alle midlertidige forskjeller mellom skattemessige og regnskapsmessige verdier samt skattevirkninger av underskudd til fremføring. Utsatt skatt fastsettes ved bruk av skattesatser og skatteregler som er vedtatt på balansedagen. Utsatt skattefordel balanseføres i den grad det er sannsynlig at fordelene kan benyttes.

Utsatt skattefordel og utsatt skatt motregnes dersom det foreligger juridisk rett til å motregne, og det gjelder inntektsskatt som illegges av samme skattemyndighet for (i) samme skattepliktige foretak eller (ii) for forskjellig skattepliktige foretak hvor hensikten er å gjøre opp skatteposisjonene på nettogrunnlag.

## ■ PENSJONSFORPLIKTELSE

Konsernet har ulike pensjonsordninger i form av både ytelses- og innskuddsplaner.

Ytelsesplanene forplikter konsernet til å yte periodiske pensjonsytelser til den ansatte når vedkommende blir pensjonist. Pensjonsutbetalingen vil i hovedsak være avhengig av antall opptjeningsår, lønnsnivå ved oppnådd pensjonsalder og størrelsen på ytelsene fra folketrygden.

Den balanseførte forpliktelsen er nåverdien på balansedagen av de definerte ytelser minus virkelig verdi av pensjonsmidlene på balansedagen. Pensjonsforpliktelsen beregnes årlig av en uavhengig aktuar ved bruk av en lineær opptjeningsmetode. Kostnad ved pensjonsopptjening og netto rente på den ytelsesbaserte pensjonsforpliktelsen innregnes i resultatet. Endringer i pensjonsplanens ytelser (planendringer) innregnes løpende i resultatregnskapet.

Estimatavvik som skyldes ny informasjon og endringer i de aktuarmessige forutsetningene innregnes løpende, i utvidet resultat.

Gjennom innskuddsplanene betaler konsernet et bidrag til den ansattes fremtidige pensjon uten ytterligere forpliktelser etter at bidraget er betalt. Innskuddene kostnadsføres som personalkostnad.

## ■ AVSETNINGER

Konsernet regnskapsfører avsetninger for miljømessige utbedringer, restrukturering og rettslige krav når det eksisterer en juridisk eller selv-pålagt forpliktelse som følge av tidligere hendelser og det er sannsynlighetsovervekt for at forpliktelsen vil komme til oppgjør i form av en overføring av økonomiske ressurser samtidig som forpliktelsens størrelse kan estimeres med tilstrekkelig pålitelighet. Avsetning for restrukturingskostnader omfatter kostnad ved terminering av kontrakter og sluttvederlag til ansatte. Det avsettes ikke for fremtidige driftstap.

I tilfeller hvor det foreligger flere forpliktelser av samme art, fastsettes sannsynligheten for at forpliktelsen vil komme til oppgjør ved å vurdere gruppen under ett.

Avsetninger måles til nåverdien av forventede utbetalinger for å innfri forpliktelsen. Det benyttes en diskonteringsrate som reflekterer nåværende markedssituasjon og spesifikk risiko knyttet til forpliktelsen. Økningen i forpliktelsen som følge av endret tidsverdi føres som rentekostnader.

## ■ ANNEN KORTSIKTIG GJELD

Annen kortsiktig gjeld inkluderer leverandørgjeld og måles ved første gangs balanseføring til opprinnelig verdi som er vurdert å være virkelig verdi. Ved senere måling vurderes leverandørgjeld til amortisert kost fastsatt ved bruk av effektiv rente metoden.

## ■ LEIEAVTALER

Leieavtaler der en vesentlig del av risiko og avkastning knyttet til eierskap fortsatt ligger hos utleier, klassifiseres som operasjonelle leieavtaler. Leiebetaling ved operasjonelle avtaler kostnadsføres lineært over leieperioden.

Leieavtaler hvor konsernet i hovedsak innehar all risiko og avkastning blir klassifisert som finansielle leieavtaler. Finansielle leieavtaler blir ved leieperiodens begynnelse regnskapsført til det laveste av driftsmidlets virkelige verdi og nåverdi av fremtidige leiebeløp. Leiebetalingene blir fordelt mellom forpliktelse og finanskostnader. Varige driftsmidler avskrives lineært.

## ■ UTBYTTE

Utbyttebetalinger til selskapets aksjonærer klassifiseres som gjeld når utbyttet er fastsatt av generalforsamlingen.

## ■ VURDERING AV VIRKELIG VERDI

Konsernet måler flere finansielle eiendeler og forpliktelser samt investeringseiendommer til virkelig verdi. For klassifisering av virkelig verdi benytter konsernet et system som reflekterer signifikansen av den input som brukes i utarbeidelse av målingene med følgende inndeling:

### Nivå 1

Virkelig verdi måles med bruk av kvoterte priser fra aktive markeder for identiske eiendeler eller forpliktelser.

### Nivå 2

Virkelig verdi bestemmes ved å bruke input basert på andre observerbare faktorer, enten direkte (pris) eller indirekte (utledet fra priser) enn notert pris (brukt i nivå 1) for eiendelen eller forpliktelsen.

### Nivå 3

Virkelig verdi måles med bruk av input som ikke baseres på observerbare markedsdata.

Finansielle eiendeler og forpliktelser klassifisert i nivå 1, 2 eller 3. Konsernets investeringseiendom er klassifisert i nivå 3.

## Endringer i regnskapsprinsipper, nye standarder og fortolkninger

Konsernet implementerte følgende nye regnskapsstandarder fra og med 2014.

### ■ IFRS 10 KONSERNREGNSKAP

Standarden er basert på prinsippet om å benytte kontrollbegrepet som det avgjørende kriteriet for hvordan en eierandel i et selskap skal behandles i konsernregnskapet. Standarden legger i større grad vekt på faktisk kontroll enn tidligere regler. Konsernets datterselskaper eies i hovedsak 100% direkte – eller indirekte – gjennom morselskapet NSB AS. Konsernets investeringer i datterselskaper og tilknyttede selskaper er evaluert i forhold til IFRS 10. Implementeringen av standarden har ikke medført endringer.

# Note 1

## ■ IFRS 11 FELLESKONTROLLERTE ORDNINGER

Standarden regulerer regnskapsføring av virksomhet hvor konsernet har felles kontroll sammen med andre investorer. Investeringer i felleskontrollerte ordninger klassifiseres enten som felleskontrollert driftsordninger eller felleskontrollert virksomhet. Partenes rettigheter og forpliktelser vil være avgjørende. Ved felles drift har deltagerne rettigheter over eiendelene og er ansvarlige for forpliktelsen andel av eiendel, forplikter, inntekter og kostnader regnskapsføres. Andel i felles virksomhet hvor deltagerne har rettigheter knyttet til netto eiendeler i selskapet, skal regnskapsføres etter egenkapitalmetoden.

Konsernet har betydelige andeler i «single purpose» selskaper med felles kontroll for utvikling av eiendomsprosjekter som er vurdert å være felleskontrollert virksomhet. Konsernet har ingen felleskontrollerte driftsordninger.

Konsernet tilpasset seg endringene i IFRS 11 for andel i felleskontrollert virksomhet med overgang fra brutto konsolidering til egenkapitalmetoden fra og med 2013. I segmentnoten er tilsvarende endring gjennomført i 2014 som er i tråd med ledelsens oppfølging av intern styringsinformasjon. Denne endring har kun medført effekt for konsernets eiendomssegment.

Implementeringen av standarden i 2014 har ikke medført ytterligere endringer.

## ■ IFRS 12 OPPLYSNINGER OM INTERESSER I ANDRE FORETAK

Standarden angir opplysningskravene i årsregnskapet for økonomiske interesser i datterselskap, felleskontrollert virksomhet, tilknyttede selskaper, selskap med særskilte formål og andre ikke balanseførte selskaper.

Bortsett fra implementering av disse nye standarder er de regnskapsprinsipper som er lagt til grunn for 2014 konsistent med de regnskapsprinsipper som ble anvendt for årsregnskapet 2013.

## ■ NYE STANDARDER OG FORTOLKNINGER SOM IKKE HAR TRÅDT I KRAFT OG SOM IKKE ER ANVENDT

Konsernet har utover de prinsippendringer som beskrevet over ikke valgt tidlig anvendelse av noen standarder eller fortolkninger som trer i kraft etter balansedato. Nedenfor følger en oversikt over de mest sentrale regler som er vedtatt av IASB men ikke godkjent av EU.

### IFRS 9 Finansielle instrumenter

Standarden erstatter IAS 39 som omhandler regnskapsføring, klassifisering, måling av finansielle eiendeler og forpliktelser, sikringsbokføring, måling til amortisert kost og nedskrivning av finansielle eiendeler. De siste delfaser ble sluttført av IASB høsten 2014. Standarden har pliktig ikrafttredelsesdato 1. januar 2018.

### IFRS 15 Inntekter

IASB vedtok våren 2014 ny standard for inntektsføring. Standarden etablerer et rammeverk for innregning og måling av inntekter som er basert på et grunnprinsipp om at innregning av inntekter skal reflektere overføring av varer eller tjenester til kunden. Standarden har pliktig ikrafttredelsesdato 1. januar 2017.

Verken IFRS 9 og IFRS 15 er godkjent av EU

Foreløpige vurderinger indikerer at standardene ikke vil gi betydelige effekter for konsernet.

IASB har også vedtatt en rekke mindre endringer og presiseringer i flere ulike standarder og hvor endringene ikke er trådt i kraft. Det er ikke forventet at noen av disse endringene vil ha betydelig effekter for konsernet.

## Omarbeidelse av sammenligningstall

### Behandling av effekt av levealderjustering for konsernets offentlige ytelsesordninger

Som del av pensjonsreformen i Norge ble levealderjustering vedtatt/innført i 2010/2011. Levealderjustering innebærer at opptjening for de ansatte forlenges og en må stå lenger i arbeid for å oppnå fulle pensjonsrettigheter. Konsekvensen er at de ansatte sammen med arbeidsgiver vil bære noe av risikoen ved en forventet økt levealder. Den øyeblikkelige effekten av forlenget opptjening er at foretakenes nåverdi av beregnede forpliktelser blir noe redusert. Levealderjusteringen for årskullene født etter 1954 har i samsvar med uttalelse fra Norsk regnskapsstiftelse (NRS) fra 2010 ikke blitt regnskapsført. Bakgrunnen for dette har vært at samordningsreglene for yngre årskull i folketrygden ikke er ferdigstilt og levealderjusteringen og endringene i samordningsreglene ble ansett å utgjøre en samlet planendring som først skulle innregnes når også samordningsreglene ble vedtatt. I 2013 ble ny dødlighetstariff, K2013, innført. Denne ble vurdert og fastsatt som det beste utgangspunkt for å estimere økningen i levealder, og NSB la ved beregningene av pensjonsforpliktelsene i 2013 den nye tariffen til grunn. Dette ga som resultat økt pensjonsforpliktelse som ble innregnet som et estimatavvik og medtatt i regnskapet i utvidet resultat (OCI) i 2013.

Effekten av økt forventet levealder ble dermed innregnet i 2013, men uten at den motsvarende effekten av at opptjeningsstiden ble forlenget og at noe av risiko på denne måte ble overført og faktisk bæres av de ansatte ble hensyntatt.

Iht. nye veiledninger fra NRS som ble utgitt høsten 2014 og som erstatter uttalelsen fra 2010 er det nå vurdert å være grunnlag for å kunne beregne og regnskapsføre effekten av levealderjusteringen for de yngre årskull som en separat planendring, selv om samordningsreglene fortsatt ikke er på plass.

Konsernet har i tråd med ny veiledning tatt stilling til tidspunkt for innregning av levealderjusteringen. Basert på ny kunnskap knyttet til de samlede effektene av pensjonsreformen, har konsernet kommet frem til at levealderjusteringen skal behandles uavhengig av samordningsreglene, men at innregning av effekten skal skje samtidig med motsvarende effekt av K2013, dvs pr 31. desember 2013. Dette gir en mer symmetrisk behandling av overgangen til K2013 da både økt forpliktelse for arbeidstagere og levealderjustering som motvirker denne effekten vil være hensyntatt i inngående balanse for 2014. Med dette utgangspunkt har konsernet omarbeidet sammenligningstallene for 2013 iht IAS 8. Effekt for sammenligningstallene ved at levealderjustering innregnes som en planendring per 31. desember. 2013 fremkommer av tabellen på neste side:

# Note 1 | 2

(Tall i MNOK)

2013

## RESULTAT

Driftskostnader	-364
Driftsresultat	364
Skatt	-98
<b>Resultat etter skatt</b>	<b>266</b>

## BALANSE

Annen, opptjent egenkapital	266
Ikke kontrollerende eierinteresser	
<b>Sum egenkapital</b>	<b>266</b>
Andre avsetninger og forpliktelser	-364
Utsatt skatt	98
<b>Sum langsiktig gjeld</b>	<b>-266</b>
<b>SUM EGENKAPITAL OG GJELD</b>	<b>0</b>

For ytterligere spesifisering vises det til omarbeidede sammenligningstall som er presentert i resultat, balanse, kontantstrøm, egenkapitalspesifisering og aktuelle noter.

## 2 Aksjer i datterselskap

Datterselskap	Etablerings-/ anskaffelses tidspunkt	Kontor- adresse	Stemme-/ res.andel	Bokført egen- kapital	Årets resultat
Nettbuss AS	1. desember 96	Oslo	100 %	320	-31
Rom Eiendom AS	18. desember 98	Oslo	100 %	6 986	1 154
Arrive AS	1. juli 01	Oslo	100 %	52	5
NSB Trafikkservice AS	1. oktober 01	Oslo	55 %	-21	6
Finse Forsikring AS	1. desember 01	Oslo	100 %	268	59
CargoNet AS	1. januar 02	Oslo	100 %	126	-38
Mantena AS	1. januar 02	Oslo	100 %	62	1
NSB Gjøvikbanen AS	1. april 05	Oslo	100 %	22	8
Svenska Tågkompaniet AB	1. januar 07	Gävle	100 %	40	4
Tømmervogner AS <sup>1</sup>	31. desember 08	Oslo	45 %	3	-
Banestasjoner AS	2. januar 02	Oslo	100 %	-	-
<b>SUM</b>				<b>7 858</b>	<b>1 168</b>

<sup>1</sup>Resterende aksjer eies av CargoNet AS.

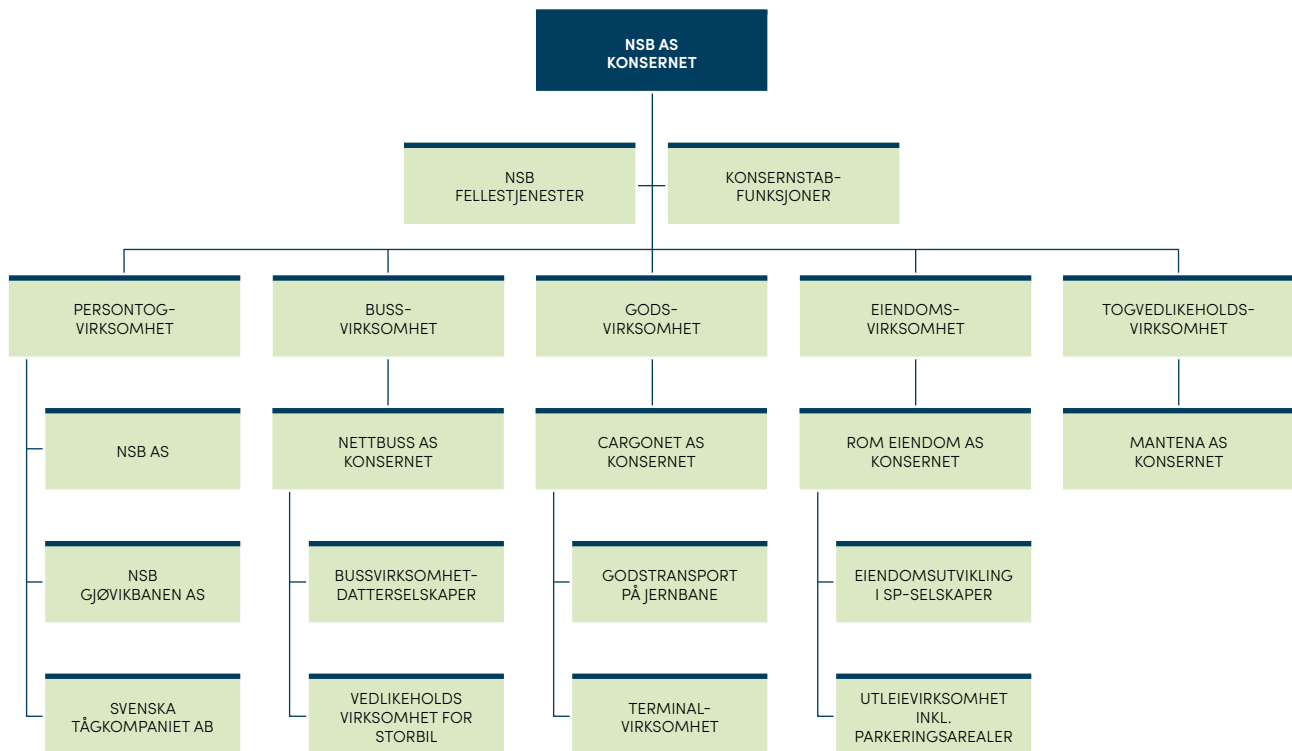
Det er oppgitt 100 % av bokført egenkapital i selskapene pr. 31.12.2014

# Note 3

## 3 Konsern- og virksomhetsstruktur

NSB driver virksomhet i Norge, Sverige og Danmark. Virksomheten styres i virksomhetsområder som avviker noe fra den legale struktur:

- I Persontog inngår hele virksomheten i NSB AS, NSB Gjøvikbanen AS samt Svenska Tågkompaniet AB.
- Bussvirksomheten omfatter aktiviteten i Nettbuss-konsernet.
- Godsvirksomheten omfatter aktiviteten i CargoNet-konsernet.
- Eiendomsvirksomheten er samlet i Rom Eiendom-konsernet.
- Tog vedlikehold enheten er samlet i Mantena-konsernet





# Note 5

## 5 Segmentinformasjon

### Virksomhetssegmenter

Per 31. desember 2014 har konsernet virksomhet innen følgende hovedsegmenter:

- (1) Persontog: persontransportvirksomhet med tog
- (2) Buss: persontransportvirksomhet med buss
- (3) Gods: godstransport med tog
- (4) Togvedlikehold: vedlikehold og reparasjonsarbeid på gods- og persontog
- (5) Eiendom: utleie og utvikling av eiendom

Segmenteiendeler i tabellene nedenfor består i hovedsak av varige driftsmidler, immaterielle eiendeler, varer, derivater som benyttes som sikring for fremtidige transaksjoner, kundefordringer og andre fordringer og kontanter, mens utsatt skattefordel, investeringer og derivater holdt for handelsformål eller benyttet som sikring av lån ikke er inkludert.

2014 (MNOK)	Persontog	Buss	Gods	Tog- vedlike- hold	Eiendom	Konsern
Eksterne driftsinntekter	6 934	5 883	1 015	278	1 207	15 336
Interne driftsinntekter	153	24	17	1 089	254	-
<b>Driftsinntekter</b>	<b>7 087</b>	<b>5 907</b>	<b>1 032</b>	<b>1 367</b>	<b>1 461</b>	<b>15 336</b>
Driftskostnader	5 673	5 148	1 077	1 298	380	12 039
Av- og nedskrivinger	793	659	46	30	96	1 624
<b>Sum driftskostnader</b>	<b>6 466</b>	<b>5 807</b>	<b>1 123</b>	<b>1 328</b>	<b>476</b>	<b>13 663</b>
Resultatandel i felleskontrollert virksomhet	21	-	-	1	80	102
Andel resultat i tilknyttede selskaper	17	20	1	7	-	45
Ureal. verdiendring investeringseiendom	-	-	-	-	181	181
<b>DRIFTSRESULTAT</b>	<b>659</b>	<b>120</b>	<b>-90</b>	<b>47</b>	<b>1 246</b>	<b>2 001</b>
<b>Segment eiendeler</b>	<b>12 659</b>	<b>4 060</b>	<b>588</b>	<b>360</b>	<b>8 025</b>	<b>25 599</b>
<b>Investeringer</b>	<b>1 273</b>	<b>430</b>	<b>3</b>	<b>18</b>	<b>636</b>	<b>2 302</b>

2013 (MNOK)	Persontog	Buss	Gods	Tog- vedlike- hold	Eiendom	Konsern
Eksterne driftsinntekter	6 461	5 913	1 024	299	448	14 145
Interne driftsinntekter	116	133	46	1 285	295	-
<b>Driftsinntekter</b>	<b>6 577</b>	<b>6 046</b>	<b>1 070</b>	<b>1 584</b>	<b>743</b>	<b>14 145</b>
Driftskostnader	5 100	5 204	1 059	1 455	357	11 420
Av- og nedskrivinger	666	751	56	29	87	1 589
<b>Sum driftskostnader</b>	<b>5 766</b>	<b>5 955</b>	<b>1 115</b>	<b>1 484</b>	<b>444</b>	<b>13 009</b>
Resultatandel i felleskontrollert virksomhet	19	-	-	-	298	317
Andel resultat i tilknyttede selskaper	12	4	1	12	4	33
Ureal. verdiendring investeringseiendom	-	-	-	-	335	335
<b>DRIFTSRESULTAT</b>	<b>842</b>	<b>95</b>	<b>-44</b>	<b>112</b>	<b>936</b>	<b>1 821</b>
<b>Segment eiendeler</b>	<b>10 576</b>	<b>4 499</b>	<b>775</b>	<b>479</b>	<b>8 492</b>	<b>24 718</b>
<b>Investeringer</b>	<b>1 573</b>	<b>886</b>	<b>23</b>	<b>19</b>	<b>490</b>	<b>2 991</b>

## Note 5 | 6

Salgsanalyse per kategori	2014	2013
Transportinntekter	13 442	12 975
Salgsgevinster	603	91
Andre driftsinntekter	1 291	1 079
<b>SUM</b>	<b>15 336</b>	<b>14 145</b>

Det vesentligste av konsernets virksomhet er innenfor Norge. Konsernet har i tillegg noe virksomhet i Sverige og Danmark.

### Informasjon om viktige kunder

Konsernet har en kunde som utgjør mer enn 10 % av driftsinntektene. Statens kjøp av tjenester fra NSB-konsernet fremkommer i note 30.

## 6 Immaterielle eiendeler

	Goodwill		Øvrige		Sum	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013
<b>Balanse 1. januar</b>						
Akkumulert anskaffelseskost	222	222	117	117	339	339
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-158	-139	-110	-108	-268	-247
<b>SUM</b>	<b>64</b>	<b>83</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	<b>71</b>	<b>92</b>
<b>Regnskapsåret</b>						
Inngående balanse	64	83	7	9	71	92
Oppkjøp datterselskap	2	-	-	-	2	-
Avgang	-168	-24	-99	-	-267	-24
Akkumulerte avskrivninger avgang	168	24	99	-	267	24
Nedskrivninger	-9	-19	-	-	-9	-19
Årets avskrivninger	-	-	-1	-2	-1	-2
<b>SUM</b>	<b>57</b>	<b>64</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>63</b>	<b>71</b>
<b>Balanse 31. desember</b>						
Akkumulert anskaffelseskost	56	198	18	117	74	315
Akkumulerte av- og nedskrivninger	1	-134	-12	-110	-11	-244
<b>SUM</b>	<b>57</b>	<b>64</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>63</b>	<b>71</b>

Goodwill gjelder Nettbuss-konsernet.

### Nedskrivningstester for Goodwill

Nedskrivning av goodwill vurderes årlig ved sammenstilling av balanseført verdi mot gjenvinnbart beløp.

Konsernet har vurdert og fastsatt hva som er naturlige kontantgenererende enheter (CGU) knyttet til det enkelte erverv. Det er i 2014 foretatt en revurdering knyttet til allokering av goodwill. Revurderingen er avledet av de endringer som har skjedd innenfor rutebussnæringen de senere årene med overgang til anbudsregime og endret organisering i Nettbuss. Når man har avtale, vil avtaleperioden benyttes som estimeringsperiode for levetid.

Nettbusskonsernet har vurdert hva som er naturlig kontantgenererende enhet knyttet til de enkelte erverv, det er bokført goodwill på følgende CGUer per 31.12.14:

Team Verksted  
Nettbuss Midt-Norge

## Note 6 | 7

Gjennvinnbart beløp av en kontantgenererende enhet ut i fra kalkyler basert på hvilken verdi eiendelen vil gi for virksomheten. Det brukes likviditetsprognoser basert på godkjent budsjett for kommende femårs periode. De kontantstrømmene som er avhengig av avtale-/anbudperiode begrenses til utløp av avtaler. For kommersielle avtaler utledes kontantstrømmer etter fem første årene ved hjelp av de estimerte vekstratene som er presentert nedenfor.

### Forutsetninger benyttet ved beregning av gjennvinnbare beløp

Vekstrate <sup>1</sup>	2,50 %
Diskonteringsatts <sup>2</sup>	8,00 %

<sup>1</sup> Veid gjennomsnittsvest brukt til å utlede kontantstrømmer utover budsjettperioden.

<sup>2</sup> Rentesaft før skatt som er benyttet til å diskontere kontantstrømmene.

Disse forutsetningene benyttes for analysen av de kontantgenererende enhetene innen virksomhetssegmentet. Ledelsen fastsetter budsjettert dekningsbidrag basert på tidligere presentasjoner og forventninger til markedsutviklingen. Benyttet diskonteringsatts er før skatt og gjenspeiler spesifikk risiko for det relevante segmentet. Gjennvinnbart beløp fra de kontantgenererende enhetene (CGUene) basert på bruksverdi er høyere enn de balanseførte verdiene. Forutsatt at øvrige forutsetninger holdes konstant viser sensitivitetsberegninger knyttet til en økning i rentenivået med 1% av balanseført verdi av goodwill vil reduseres med 2,5 MNOK.

## 7 Varige driftsmidler

	Maskiner og utstyr	Transportmidler	Tomt og bygning	Del-leveranse tog	Anlegg under utførelse	Sum
<b>Balanse 1. januar 2014</b>						
Akkumulert anskaffelseskost	2 650	22 569	3 110	386	395	29 110
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1 922	-11 273	-858	-	-	-14 053
<b>SUM</b>	<b>728</b>	<b>11 296</b>	<b>2 252</b>	<b>386</b>	<b>395</b>	<b>15 057</b>
<b>Regnskapsåret 2014</b>						
Inngående balanse	728	11 296	2 252	386	395	15 057
Omregningsdifferanser	-	5	-	-	-	5
Oppkjøp/avgang av datterselskaper	-12	-332	-393	-	-	-737
Akk.avskr. oppkjøp datterselskaper	6	126	14	-	-	146
Tilgang	20	402	5	432	926	1 785
Avgang	-165	-637	-63	-	-	-865
Akkumulerte avskrivninger avganger	32	596	55	-	-	683
Overført mellom anleggsgrupper	84	1 167	109	-464	-896	-
Overført til investeringseiendom	-	-	-14	-	-6	-20
Overført til/fra utviklingseiendom	-	-	28	-	- 54	-26
Årets avskrivninger	-264	-1 218	-104	-	-	-1 586
Årets nedskrivninger	-9	-13	- 5	-	-	-27
<b>SUM</b>	<b>420</b>	<b>11 392</b>	<b>1 884</b>	<b>354</b>	<b>365</b>	<b>14 415</b>
<b>Balanse 31. desember 2014</b>						
Akkumulert anskaffelseskost	2 577	23 184	2 782	354	365	29 262
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-2 157	-11 792	-898	-	-	-14 847
<b>SUM</b>	<b>420</b>	<b>11 392</b>	<b>1 884</b>	<b>354</b>	<b>365</b>	<b>14 415</b>





# Note 8

## 8 Investeringseiendommer

Oversikt over utvikling i investeringseiendommer målt til virkelig verdi

Dato	31. des. 14	31. aug. 14	30. apr. 14	31. des. 13	31. aug. 13	30. apr. 13	31. des. 12
Verdi (MNOK)	4 206	3 895	4 468	4 238	3 480	3 368	3 318
<b>Verdiendringer investeringseiendommer</b>						<b>2014</b>	<b>2013</b>
Inngående balanse investeringseiendom 1. januar						4 238	3 318
Omklassifisering						49	481
Avgang						-783	-3
Tilgang/påkostninger						520	95
Verdiregulering som følge av endring i markedsverdi						181	335
Verdiregulering som følge av omklassifisering						1	12
<b>BALANSEFØRT VERDI VED UTGANGEN AV PERIODEN</b>						<b>4 206</b>	<b>4 238</b>

### Virkelig verdi

Investeringseiendommene i eiendomsporteføljen vurderes til virkelig verdi på balansedagen. Virkelig verdi er det beløp den enkelte eiendom kan omsettes for i en transaksjon på armlengdes avstand mellom velinformerte, uavhengige parter.

### Verdsettelsesmetodikk

Porteføljens verdi fastsettes primært ved hjelp av en verddivurderingsmodell for estimering av virkelig verdi. Som et supplement foretas det ekstern markedsverdivurdering for et representativt utvalg av porteføljen. Det er på forhånd fastsatt et pålitelighetsintervall for akseptable avvik mellom de to verddivurderingene. Eventuelle avvik utover pålitelighetsintervallet per eiendom analyseres for kartlegging av årsak og vurdering av hvorvidt det er forhold som også kan gi vesentlig avvik i estimert virkelig verdi for totalporteføljen.

### Primær verdsettelse for estimering av virkelig verdi for totalporteføljen

Verdifastsettelse i henhold til primær verddivurderingsmodell er ved årsslutt foretatt med bistand av ekstern verdsetter. For mindre eiendommer med årlige leieinntekter under 150 TNOK er det foretatt intern verddivurdering basert på en forenklet yieldberegning.

Estimering av virkelig verdi i primær verddivurderingsmodell beregnes på grunnlag av fremtidige løpende kontantstrømmer redusert med eierkostnader diskontert til dagens verdi innenfor en definert tidsperiode.

Verddivurderingen er foretatt med utgangspunkt i en oversikt over alle leiekontrakter sammenholdt med areal-lister og oversikter over ledige lokaler på den enkelte eiendom. Kontraktfestet leie legges til grunn for løpende kontrakter, mens det etter utløp av kontraktens leieperiode estimeres en markedisleie som legges til grunn for resten av byggets levetid.

For ikke utleid areal ved rapporteringstidspunktet estimeres en markedisleie fra det tidspunkt det forventes at arealet blir leid ut. Markedsleie for den enkelte eiendom vurderes ut i fra eiendommens lokalisering og standard.

Avkastningskravet reflekterer markedrisikoen i verddivurderingsmodellen. Realavkastningskravet beregnes med utgangspunkt i 10 års statsobligasjonsrente, bankenes spread, påslag for bankmarginer og eiendoms-spesifikk risiko. Dette representerer prime lokalisering i Oslo. I tillegg tas det hensyn til eiendoms-spesifikk risiko som geografiske plassering i forhold til et storområde (by/distrikt), nærområde (senter/knutepunkt), type eiendom (kontor/lager/butikk), byggets standard, leieforhold og risiko for ledige areal.

### Markedsverddivurdering - sekundær verdsettelse for utvalgte eiendommer

Som et supplement til den primære verdsettelse, er det ved årsslutt foretatt ekstern markedsverdivurdering for et utvalg på 10 eiendommer som samlet representerer 47% av porteføljeverdien. Utvalget er gjort på rullerende basis gjennom året, og utgjør samlet ca. 65%.

### Verdiutvikling og sensitivitet

Det er for året identifisert netto positive endringer i markedsverdien i konsernets investeringseiendommer på 181 MNOK, som er resultatført pr. 31. desember.

Estimert virkelig verdi er særlig sensitiv for endring i avkastningskrav/yield og forutsetninger om utviklingen i kontraktisleie.

Følgende sensitivetsanalyse er foretatt:

## Note 8 | 9

<b>Endrete forutsetninger</b>	<b>Endring i virk. verdi</b>	<b>Prosentvis endring</b>
Reduksjon med 25 basispunkter på 1. års direkte yield	211	-4 %
Økning med 25 basispunkter på 1. års direkte yield	-193	4 %
Økning i fremtidig kontraktsleie med 5%	238	6 %
<b>Oversikt over leieinntekter og kostnader</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
Leieinntekter fra investeringseiendommer	255	210
Direkte driftskostnader fra investeringseiendommer som genererte leieinntekter i løpet av perioden	-74	-78
Direkte driftskostnader fra investeringseiendommer som ikke genererte leieinntekter i løpet av perioden	-4	-4
<b>SUM</b>	<b>177</b>	<b>128</b>

### 9 Investering i tilknyttede selskaper

	<b>2014</b>	<b>2013</b>
Balanseført verdi 1. januar	99	91
Tilgang av tilknyttede selskaper	79	2
Avgang av tilknyttede selskaper	-25	-
Andel av resultatet	45	33
Omregningsdifferanser	1	-2
Egenkapitaltransaksjoner	-13	-25
<b>SUM BALANSEFØRT VERDI 31. DESEMBER</b>	<b>186</b>	<b>99</b>

Andel av resultat er etter fradrag for skatt og det tilknyttede selskapets ikke-kontrollerende eierinteresser, samt fradrag for utbetalt utbytte.

Investeringer i tilknyttede selskap per 31.des.14 inkluderer goodwill på 39 MNOK (1 MNOK).

Resultat, eiendeler og gjeld i tilknyttede selskapene, hvorav ingen er børsnoterte, er følgende:

## Note 9

2014	Registrert i	Eiendeler	Gjeld	Inntekt	Års- resultat	Eierandel %
Oslo S Parkering AS	Oslo	113	72	37	21	25 %
Ålmhults Terminal AB	Ålmhult	-	-	-	-	33 %
Nordlandsbuss AS	Bodø	201	167	284	-	34 %
Interoperabilitetstjenester AS	Oslo	23	20	18	-	33 %
Roslagståg AB	Gävle	16	-	-	3	40 %
Strømstad-Tanum Buss AB	Tanumshede	37	35	51	-	40 %
Peer Gynt Tours AS	Oslo	10	6	81	-	34 %
Tunnelbanan Teknik Stockholm AB	Stockholm	206	99	577	7	50 %
Minibuss 247 AS	Våler	22	16	58	2	49 %
Real Rail AB	Stockholm	-	-	143	2	40 %
Larsens Last og Buss AS	Sande	7	5	25	2	49 %
Sjøholt Last og Buss AS	Ørskog	5	3	15	1	49 %
Fjord Tours AS	Bergen	39	16	43	12	43 %
<b>TOTALT</b>		<b>679</b>	<b>439</b>	<b>1 332</b>	<b>50</b>	

2013	Registrert i	Eiendeler	Gjeld	Inntekt	Års- resultat	Eierandel %
Oslo S Parkering AS	Oslo	114	76	42	6	25 %
Ålmhults Terminal AB	Ålmhult	14	2	2	-	33 %
Nordlandsbuss AS	Bodø	224	190	272	1	34 %
Nor-Way Bussekspress AS	Oslo	80	49	176	1	25 %
Interoperabilitetstjenester AS	Oslo	23	20	11	1	33 %
Roslagståg AB	Gävle	-	-	24	5	40 %
Strømstad-Tanum Buss AB	Tanumshede	48	44	46	-1	40 %
Kjellgrens Busstrafikk AB	Tranemo	54	46	38	-	40 %
Peer Gynt Tours AS	Oslo	12	4	81	1	34 %
Tunnelbanan Teknik Stockholm AB	Stockholm	180	87	547	13	50 %
Minibuss 247 AS	Våler	23	7	56	1	49 %
Real Rail AB	Stockholm	-	-	-	2	40 %
Larsens Last og Buss AS	Sande	8	6	25	-	49 %
Sjøholt Last og Buss AS	Ørskog	5	4	14	-	49 %
Fjord Tours AS	Bergen	21	8	33	3	43 %
<b>TOTALT</b>		<b>806</b>	<b>543</b>	<b>1 367</b>	<b>33</b>	

# Note 10

## 10 Investeringer i felleskontrollert virksomhet

	2014	2013
Balanseført verdi 1. januar	650	491
Tilgang av felleskontrollert virksomhet	-	27
Avgang felleskontrollert virksomhet	-25	-8
Andel av resultatet	102	321
Egenkapitaltransaksjoner	-46	-181
<b>SUM BALANSEFØRT VERDI 31. DESEMBER</b>	<b>681</b>	<b>650</b>

NSB-konsernet har følgende andeler i felleskontrollert virksomhet.

Felleskontrollert foretak:	Anskaffet	Kontoradr.	Stemme/ res. andel	Bokført egenkap.	Års- resultat Vår andel	Balanse- verdi i selskapet 31. des
Oslo S Utvikling AS	2000	Oslo	33 %	1 582	34	2 879
Alfheim Utvikling AS	2000	Oslo	50 %	-	-	-
Alf Bjerckes vei 30 AS	2000	Oslo	50 %	29	-	175
Grefsen Utvikling AS	2000	Bærum	50 %	136	68	447
Alfheim Bolig AS	2006	Oslo	50 %	1	-	1
Bellevue Utvikling AS	2006	Fredrikstad	50 %	39	27	73
Strandsonen Utvikling AS	2007	Hamar	50 %	2	-	7
Jessheim Byutvikling AS	2007	Ullensaker	50 %	71	5	296
Lilleelva Parkering AS	2011	Oslo	50 %	14	-	38
Jernbanebrygga AS	2011	Skien	50 %	13	-	24
Lagårdsveien Utvikling AS	2012	Oslo	50 %	3	-	7
Trondheim Stasjonssenter AS	2013	Trondheim	40 %	10	-	10
Gjøvik Utvikling AS	2013	Gjøvik	50 %	20	-	18
Hokksund Vest Utvikling AS	2013	Oslo	50 %	4	-	5
Flåm Utvikling AS	2013	Aurland	50 %	50	40	69
<b>SUM</b>				<b>1 974</b>	<b>174</b>	<b>4 049</b>

# Note 10

Beløpene under viser konsernets andel av eiendeler og gjeld samt av salg og resultat av investeringen i den felles kontrollerte virksomheten.

	2014	2013
<b>Eiendeler</b>		
Varige driftsmidler	192	188
Omløpsmidler	1 315	1 055
<b>SUM</b>	<b>1 507</b>	<b>1 243</b>
<b>Gjeld</b>		
Langsiktig gjeld	351	443
Kortsiktig gjeld	475	133
<b>SUM</b>	<b>826</b>	<b>576</b>
<b>NETTO EIENDELER</b>	<b>681</b>	<b>667</b>
<b>Resultat</b>		
Salgsinntekt	389	1 109
Kostnader	-287	-792
<b>ÅRSRESULTAT ETTER SKATT</b>	<b>102</b>	<b>317</b>

## Beskrivelse av virksomhetens art:

### Eiendomsvirksomhet

Konsernets felles kontrollerte eiendomsvirksomhet består av utvikling og salg av eiendomsprosjekter i samarbeid med andre eksterne aktører, og som er organisert i singel purpose selskaper.

Oslo S Utvikling AS (OSU) er et utviklingselskap stiftet med formål å bygge ut eiendommer i Bjørvika i Oslo. Nedenfor følger beskrivelse av pågående prosjekter.

### Næringsbygg

OSU utvikler og bygger alt areal under bakken i Barcode-område (bruttoareal ca 70.000 kvadratmeter, hvorav Basement vil stå for i underkant av 50 prosent). Forretningsgrunnlaget vil være utleie av lager, parkeringsplasser og tekniske fasiliteter/rom for byggene over. Ved utgangen av 2014 er området fra vest (under PwC bygget), til og med DNB-byggene ferdigstilt og det meste utleid. Resterende arealer ferdigstilles i løpet av 2015. I 2014 har arbeidet med utleie av forretningslokalene på bygulvet i Barcode vært intensivert. Det har resultert i flere leiekontrakter og åpning av flere forretninger.

### Boliger

I 2014 er første bygg i det siste boligtrinnet i Barcode rekken ferdigstilt. Resterende del av siste boligtrinn ferdigstilles i 2015.

### Infrastrukturprosjekter

OSU driver sammen med andre grunneiere utbygging av deler av infrastrukturen i Bjørvika. Kostnadene dekkes av utbyggere, samt med et bidrag fra Oslo kommune. All infrastruktur skal ved ferdigstillelse av Bjørvika-utbyggingen overføres Oslo kommune uten vederlag.

### Boligområde på Grefsen

Gjennom utviklingselskapet Grefsen Utvikling AS blir det utviklet et større boligområde på Grefsen i Oslo. Prosjektet omfatter ca. 1 000 boliger. Byggingen av de to første byggene startet i 2011 og overlevering av de første ferdige boligene er gjennomført i 2013. Ved utgangen av 2014 er fem hus ferdigstilt, og boligene er overlevert kjøperne. Ytterligere fire hus er lagt ut for salg.

### Bolig- og næringsområde på Jessheim

Gjennom utviklingselskapet Jessheim Byutvikling skal det utvikles ett kombinert bolig- og næringsområde i Jessheim kommune. Totalt skal det bygges ca. 850 boliger. Første byggetrinn inneholdt 120 boliger. Alle leilighetene i første byggetrinn ble ferdigstilt i 2013 ferdigstilt og overtatt av kjøperne.

### Boligområde i Fredrikstad

Gjennom utviklingselskapet Bellevue Utvikling AS bygges det leiligheter i nærheten av Fredrikstad stasjon. Prosjektet gjennomføres i samarbeid med OBOS Nye Hjem. Prosjektet er ferdigstilt i løpet av 2014. Totalt er det solgt 58 av 65 leiligheter.

### Persontogvirksomhet

#### Flåm Utvikling

Flåm Utvikling har i 16 år med NSB AS som leverandør av togtransport-tjenester drevet reiselivsproduktet Flåmsbana. Flåm Utvikling driver produktutvikling, salg, markedsføring, kundehåndtering og merkevareutvikling av Flåmsbana, samt grunnlaget for kommersiell helårsdrift av Flåmsbana. Flåmsbana er landets første helårige fjell/fjord destinasjon.

# Note 11 | 12 | 13

## 11 Beholdning utviklingseiendommer og varer

	2014	2013
Komponenter	570	484
Varer under tilvirkning	22	42
Ferdig tilvirkede varer	2	9
<b>SUM BEHOLDNING VARER</b>	<b>594</b>	<b>535</b>
Beholdning utviklingseiendommer for salg	843	694
<b>SUM BEHOLDNING UTVIKLINGSEIENDOMMER OG VARER</b>	<b>1 437</b>	<b>1 229</b>

## 12 Eiendeler holdt for salg

Eiendeler holdt for salg består av eiendommer med bokført verdi 42 MNOK.

Eiendommer holdt for salg er eiendommer hvor salgsprosess er igangsatt og salg forventes gjennomført i løpet av 2015.

## 13 Kundefordringer og andre fordringer

	2014	2013
Kundefordringer	955	968
Avsetning for tap	-23	-24
Kundefordringer netto	932	944
Forskuddsbetalinger	456	405
Andre fordringer	412	276
<b>SUM KUNDEFORDRINGER OG ANDRE FORDRINGER</b>	<b>1 800</b>	<b>1 625</b>

Bokført verdi av kundefordringer, forskuddsbetaling og andre fordringer tilsvarende virkelig verdi. Kundefordringer inneholder i hovedsak godsinntekter, utleieinntekter og uavregnet avtalt kjøp fra fylkeskommuner.

<b>Forfalte fordringer med fordeling etter forfallstidspunkt:</b>	2014	2013
Forfalte fordringer på balansedagen	190	183
Fordringer forfalt med 0 - 2 mnd	153	143
Fordringer forfalt med 2 - 6 mnd	6	25
Fordringer forfalt med mer enn 6 mnd	31	15

# Note 14

## 14 Finansiell risikostyring

### ■ KAPITALFORVALTNING

Konsernets mål for kapitalforvaltningen er å trygge fortsatt drift ved å sikre avkastning for eierne, og opprettholde en optimal kapitalstruktur, for derved å redusere kapitalkostnadene. Forvaltningen skjer i samsvar med retningslinjer fastsatt av konsernstyret, som vedtar prinsipper for risikostyringen og angir retningslinjer for spesifikke risikoområder. Den totale risiko for kapitalforvaltningen skal være lav. Plasseringer skal foretas i rentebærende produkter i norske kroner og det fastsettes kredittrisiko-rammer for konsernets plasseringer og i samsvar med retningslinjenes krav til sikkerhet, risikospredning og likviditet, skal NSB maksimere avkastningen av de forvaltede midler.

Konsernet plasserer deler av overskuddslikviditeten i rentebærende produkter som f.eks. innskudd, sertifikater og obligasjoner med kort gjenværende løpetid.

### ■ FINANSIELLE RISIKOFAKTORER

Konsernets aktiviteter medfører ulike typer finansiell risiko: markedsrisiko (valuta-, rente- og prisisiko), kredittrisiko og likviditetsrisiko.

Konsernets krav til risikostyring fokuserer på kapitalmarkedenes uforutsigbarhet og en skal gjennom forvaltningen tilstrebe å minimalisere de potensielle negative effektene på konsernets finansielle resultater. Konsernet benytter finansielle derivater for å sikre seg mot visse risikoer.

Finansiell risikostyring ivaretas av den sentrale finansavdeling i konsernet. Finansavdeling identifiserer, måler, sikrer og rapporterer finansiell risiko i samarbeid med de ulike driftsenhetene.

### ■ MARKEDSRISIKO

#### Valutarisiko

Valutarisiko er risiko for at svingninger i valutakursen fører til endringer i konsernets resultat, balanse eller kontantstrømmer.

Konsernet opererer nordisk og foretar innkjøp fra utenlandske leverandører også utenfor Norden, og er dermed eksponert for valutarisiko. Konsernet minimerer valutarisiko ved at avtaler knyttet til større investeringer fra utenlandske leverandører inngås i norske kroner, for eksempel innkjøp av nye tog. Målsetningen er å skape forutsigbarhet med hensyn til fremtidige utbetalinger målt i NOK.

All gjeld i utenlandsk valuta er sikret med valutawaper og endring i verdi motsvares av verdiendring på derivatene. Konsernet er derved ikke eksponert for valutarisiko på gjeld.

Konsernet har enkelte investeringer i utenlandske datterselskaper der netto eiendeler er utsatt for valutarisiko ved omregning. Denne risiko er ikke vurdert å være av vesentlig betydning for konsernet.

#### Renterisiko

Renterisiko er risiko for at et finansielt instruments virkelig verdi eller framtidige kontantstrømmer vil svinge på grunn av endringer i markedsrenten. Konsernet er eksponert for renteendringer og benytter renteswaper for å

reducere renterisiko og oppnå ønsket rentestruktur på gjeldsporteføljen. Hensikten er å redusere risiko knyttet til mulige fremtidige renteøkninger og skape større forutsigbarhet knyttet til fremtidige rentebetalinger. Det er etablert retningslinjer som regulerer andelen av lån som skal rentereguleres i en tolv måneders periode, og for rentebindingen på porteføljen.

Inngåtte swaper gir risiko for endring i balanseført virkelig verdi ved måling opp mot langsiktig rentenivå.

#### Sensitivitetsvurderinger per 31.12.2014

Renterisiko beregnes med utgangspunkt balanseførte langsiktige lån med tilhørende renteswaper. Renteendring på 50 basispunkter vil isolert sett gi en estimert verdiendring i 79 MNOK (2013: 107 MNOK).

Ettersom konsernet ikke har noen betydelige rentebærende eiendeler, er konsernets resultat og kontantstrøm fra driften i hovedsak uavhengig av endringer i markedsrenten.

#### Øvrig prisisiko

Konsernet har risiko knyttet til prisendringer knyttet til strøm og diesel til transport- og eiendomsvirksomheten. Konsernet foretar sikring av deler av fremtidige strøm og dieselbehov. Målet er for enkelte enheter å oppnå mer forutsigbare kostnader over tid, mens det for andre enheter er å oppnå lavest mulig priser.

Konsernets evne til å skape merverdier i porteføljen av utviklingseiendom er avhengig av endringen i etterspørsel etter boliger og næringslokaler. Konsernet søker å redusere risiko knyttet til de enkelte utviklingsprosjekter ved opprettelse av Single Purpose selskaper sammen med profesjonelle samarbeidspartnere hvor realisering av prosjektet først starter etter salg av definert mengde av planlagt utbygging. Konsernets utviklingsportefølje består i hovedsak av attraktive, sentrumsnære eiendommer som gjør konsernet mindre eksponert for mindre endringer i etterspørselen.

### ■ LIKVIDITETSRISIKO

Likviditetsrisiko er manglende evne til rettidig innfrielse av løpende økonomiske forpliktelser.

Konsernets ledelse overvåker virksomhetens likviditetsreserve som består av lånefasilitet og kontantekvivalenter ved rullerende prognoser av forventet kontantstrøm.

NSB reduserer likviditetsrisiko knyttet til finansielle forpliktelser ved spredt forfallsstruktur, tilgang til flere finansieringskilder i Norge og internasjonalt, samt tilstrekkelig likviditet til å dekke planlagt drifts-, investerings-, og refinansieringsbehov uten opptak av ny gjeld innenfor en tidsperiode på 12 måneder. Likviditeten består av bankinnskudd, sertifikater og kommitterte trekkrettigheter og NSB's revolverende trekkrettighet på 2 000 MNOK som forfaller i april 2017.

NSB har høy kredittverdighet. Standard & Poor's og Moody's har gitt NSBs kredittrater for langsiktig låneopptak på henholdsvis AA- (stable) og Aa2 (stable). Den høye kredittraten gir NSB god tilgang på fremmedkapital.



# Note 14

Tabellen viser fremtidige forfall for konsernets kontraktuelle forpliktelser per 31.12.2014:

Likviditetsrisiko	< 1 år	1-2 år	2-5 år	> 5 år
Kortsiktige forpliktelser	3 303	-	-	-
Lån	2 495	601	3 378	5 447
Nye tog	800	402	-	-
Varige driftsmidler	320	120	-	-

## KREDITTRISIKO

Kreditrisiko er det tap som NSB konsernet vil kunne bli påført dersom en motpart ikke gjør opp sine finansielle forpliktelser. Konsernets eksponering for kreditrisiko påvirkes hovedsakelig av individuelle forhold knyttet til hver enkelt kunde.

Persontog- og bussvirksomheten selger transporttjenestene hovedsakelig mot kontant betaling. Kredit gis til kunder som er offentlige myndigheter og hvor det foreligger langsiktige avtaler. Godsvirksomheten omsetning er fordelt på flere mellomstore kunder som en følger den økonomisk utvikling hos gjennom oppdaterte kredittvurderinger. Øvrige datterselskap har morselskapet som største kunde. Konsernet er derfor i liten grad utsatt for kreditrisiko.

NSB er eksponert for kreditrisiko gjennom plasseringer av overskuddslikviditet hos utstedere av verdipapirer. Morselskapet har etablert rammer for kreditteksponering mot sektorer og institusjoner basert på kredittvurderinger.

NSB har risiko på motpartene i rente- og valutaderivatene og har fokus på motpartsrisikoen i finansielle transaksjoner.

NSB vurderer maksimal kreditrisiko til å være følgende:	2014	2013
Bankinnskudd	2 284	1 248
Sertifikater (plasseringer)	387	421
Finansielle derivater	2 252	1 438
Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer	1 800	1 625
<b>SUM</b>	<b>6 723</b>	<b>4 732</b>

Kreditrisikoen reduseres gjennom spredning på flere motparter. Det praktiseres strenge krav til motpartens kredittverdighet og kravet er at motparten i finansielle transaksjoner skal minimum ha A- rating fra S&P, eller tilsvarende fra et annet internasjonalt ratingbyrå ved avtaleinngåelse. Motpartsrisikoen blir overvåket løpende. NSB har avtaler som regulerer juridiske motregnings rettigheter i en konkurssituasjon (ISDA avtaler) med 19 banker.

Overskuddslikviditet plasseres i norske obligasjoner og sertifikater med kort løpetid. Det er etablert rammer for kreditteksponering mot de forskjellige sektorene, og det er etablert rammer for enkelte virksomheter basert på kredittvurdering.

Konsernstyret har gitt datterselskapet Finse Forsikring AS definerte, utvidede rammer i forhold til plassering av overskuddslikviditet. Selskapet har gjort investeringer i noterte aksjefond på Oslo Børs; Skagen Global, Nordea Internasjonale aksjer, Storebrand Global Quant Equity og Delphi kombinasjon.

Resultateffekten før skatt ved angitt kursnedgang på porteføljen i forhold til kurser på balansedagen viser at porteføljerisiko ved verdifall på 45 % gir en estimert risiko på -31 MNOK (2013: 48 % -29 MNOK). Denne vurdering og fastsettelse av prosentsatser for verdifall er foretatt i samsvar med finanstilsynets forskrift om rapportering av stresstester for forsikringsselskap og pensjonsforetak.

## Note 15 | 16

### 15 Derivater

	2014		2013	
	Eiendeler	Forplikt- elser	Eiendeler	Forplikt- elser
Rente- og valutaswapper	2 252	-331	1 436	-282
Energikontrakter	-	-11	2	-3
<b>SUM</b>	<b>2 252</b>	<b>-342</b>	<b>1 438</b>	<b>-285</b>

Konsernet benytter ikke sikringsbokføring. Verdiendringer med måling av derivater til virkelig verdi resultatføres løpende. Derivater er klassifisert som kortsiktige eiendeler og forpliktelser. Energikontrakter omfatter økonomisk sikring av både strøm og diesel.

Endringer av virkelig verdi på derivater:	2014	2013
Periodens endring av virkelig verdi	757	619
Akkumulert endring av virkelig verdi	1 910	1 153

#### Rente- og valutaswapper

Den nominelle hovedstolen på utestående renteswapper per 31. desember 2014 var 10 381 MNOK (11 602 MNOK i 2013).

Per 31. desember 2014 varierte den faste renten fra 3,97 % til 5,25 % (3,10 % til 5,25 %) og de flytende rentesatsene var i hovedsak 6M NIBOR + margin.

### 16 Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultatet

Børsnoterte verdipapirer	2014	2013
Aksjer og andre noterte verdipapirer - Europa	68	61
Obligasjoner og sertifikater	319	360
<b>SUM</b>	<b>387</b>	<b>421</b>

Virkelig verdi er basert på endringer i opprinnelig rente, valutakurs og spread (på opptakstidspunktet) i forhold til markedsrenter, kurser og spreader på balansedatoen.

Effektiv rentesats på kortsiktige plasseringer av verdipapirer var på 2,2 % per 31. desember (2,2 %) og plasseringene har en gjennomsnittlig løpetid på 160 dager.

Effektiv rentesats på kortsiktig plasseringer i bank var på 3,0 % per 31. desember (3,2 %)

Endringer av virkelig verdi på børsnoterte verdipapirer	2014	2013
Periodens verdiendringer	9	14
Akkumulert verdiendringer	25	16

# Note 17

## 17 Finansielle instrumenter etter kategori

Eiendeler 31. desember	Utlån og fordringer		Eiendeler til virkelig verdi over resultatet		Sum	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013
Finansielle anleggsmidler	97	38	-	-	97	38
Derivater	-	-	2 252	1 438	2 252	1 438
Kundefordr. og andre fordringer (ekskl. forskuddsbetaling)	1 344	1 220	-	-	1 344	1 220
Finansielle eiendeler til virkelig verdi over resultat	-	-	387	421	387	421
Kontanter og bankinnskudd	2 284	1 248	-	-	2 284	1 248
<b>SUM</b>	<b>3 725</b>	<b>2 506</b>	<b>2 639</b>	<b>1 859</b>	<b>6 364</b>	<b>4 365</b>

Forpliktelser 31. desember	Forpliktelse til virkelig verdi over resultatet		Andre forpliktelser til amortisert kost		Sum	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013
Lån (ekskl. finansielle leieavtaler)	9 107	8 813	3 315	1 927	12 422	10 740
Finansielle leieavtaler	-	-	-	24	-	24
Derivater	342	285	-	-	342	285
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld eksklusive lovpålagte forpliktelser	-	-	3 090	3 421	3 090	3 421
<b>SUM</b>	<b>9 449</b>	<b>9 098</b>	<b>6 405</b>	<b>5 372</b>	<b>15 854</b>	<b>14 470</b>

### Finansielle eiendeler og forpliktelser til virkelig verdi over resultatet per 31. desember 2014:

	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Sum
Derivater benyttet til sikring	-	2 252	-	2 252
Finansielle eiendeler tilgjengelig for salg:				
- Gjeldsinstrumenter	68	319	-	387
<b>SUM EIENDELER</b>	<b>68</b>	<b>2 571</b>	<b>-</b>	<b>2 639</b>
Lån og påløpte renter	-	9 107	-	9 107
Derivater benyttet til sikring	-	342	-	342
<b>SUM FORPLIKTELSER</b>	<b>-</b>	<b>9 449</b>	<b>-</b>	<b>9 449</b>

### Finansielle eiendeler og forpliktelser til virkelig verdi over resultatet per 31. desember 2013:

	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Sum
Derivater benyttet til sikring	-	1 438	-	1 438
Finansielle eiendeler tilgjengelig for salg:				
- Gjeldsinstrumenter	61	360	-	421
<b>SUM EIENDELER</b>	<b>61</b>	<b>1 798</b>	<b>-</b>	<b>1 859</b>
Lån og påløpte renter	-	8 813	-	8 813
Derivater benyttet til sikring	-	285	-	285
<b>SUM FORPLIKTELSER</b>	<b>-</b>	<b>9 098</b>	<b>-</b>	<b>9 098</b>

# Note 18 | 19 | 20

## 18 Kontanter og bankinnskudd

	2014	2013
Kontanter og bankinnskudd	2 284	1 248

Herav bundne skattetrekkmidler 154 MNOK (2013: 158 MNOK)  
Videre er det bundne midler på 119 MNOK (2013: 89 MNOK) i Finse Forsikring AS.

## 19 Aksjekapital og overkurs

	Antall aksjer	Ordinære aksjer	Overkurs (MNOK)	Sum (MNOK)
Aksjer 1. januar 2014	3 685 500	3 685 500	1 850	5 536
Aksjer 31. desember 2014	3 685 500	3 685 500	1 458	5 144

Selskapet har kun én aksjeklasse, hver aksje er pålydende NOK 1.000,-.

Det er foretatt utbetaling av utbytte for regnskapsåret 2013 på 515 MNOK. Det er foreslått utdeling av 753 MNOK i utbytte for 2014.

## 20 Lånegjeld

	31.12.14	31.12.13
<b>Langsiktige lån</b>		
Obligasjonslån målt til virkelig verdi	6 612	7 792
Obligasjonslån målt til amortisert kost	3 243	1 846
Gjeldsbrev og andre lån, inkl finansielle leieforpliktelser	71	92
<b>SUM</b>	<b>9 926</b>	<b>9 730</b>
<b>Kortsiktige lån</b>		
Kortsiktig del av langsiktig gjeld	2 193	721
Andre lån	302	313
Sum	2 495	1 034
<b>SUM LÅN</b>	<b>12 421</b>	<b>10 764</b>

Nominell verdi av langsiktige lån per 31.12.2014: 8 466 MNOK (2013: 8 353 MNOK)

	31.12.14	31.12.13
<b>Nominell verdi langsiktig rentebærende gjeld</b>		
1.januar	8 353	7 554
Endring under året	113	799
<b>31. DESEMBER</b>	<b>8 466</b>	<b>8 353</b>

Virkelig verdi av obligasjonslån som regnskapsmessig er målt til amortisert kost utgjør per 31.12.2014 MNOK 3 717 (2013: 2 031 MNOK)

Konsernet har ikke benyttet tilgjengelige trekkrettigheter.

Alle eksisterende obligasjonslåns-utstedelser er tatt opp under låneprogrammet Euro Medium Term Note (EMTN-programmet). EMTN programmet er den lånedokumentasjon som NSB benytter ved låneopptak i obligasjonsmarkedet. EMTN-programmet inneholder ingen finansielle covenants, men en valgfri eierskapsklausul som omhandler at staten skal eie 100 % av NSB.

NSB har en syndikert trekkfasilitet på 2 000 MNOK som har et covenantskrav om minimum egenkapitalandel på 20 %.

## Note 20

Virkelig verdi av kredittmarginen på obligasjonslån er basert på markedsobservasjoner fra banker og prisingen/kursen på obligasjonene i annenhånds markedet.

Konsernet er eksponert for renteendringer på lånene basert på følgende reprisingsstruktur:

Lån og swapper		2014	2013
6 måneder eller mindre		3 718	3 339
Over 6 måneder		-	-
<b>Forfall for langsiktige lån er som følger:</b>			
Mellom 1 og 2 år		601	1 912
Mellom 2 og 5 år		3 878	2 932
Over 5 år		5 447	4 886
<b>Effektiv rente på balansedagen var som følger i %</b>			
Obligasjonslån	NOK	3,51	3,73
Andre lån	NOK	7,25	7,25
	SEK	2,22	3,05

Beregnet effektiv rente inkluderer effekt av rentederivater. Konsernet har sikret all eksponering i CHF.

Balanseført verdi er tilnærmet lik virkelig verdi på langsiktige lån.

Endringer av virkelig verdi på lån		2014	2013
Periodens endring av virkelig verdi		814	559
Periodens endring av virkelig verdi fra spread		-	6
Akkumulert endring av virkelig verdi		2 197	1 383
<b>Balanseført verdi av konsernets lån i ulike valutaer er som følger:</b>			
NOK		4 670	3 782
SEK		53	64
CHF		7 698	6 918
<b>SUM</b>		<b>12 421</b>	<b>10 764</b>
<b>Konsernet har følgende uutnyttede lånefasiliteter</b>			
<b>Flytende rente</b>			
- Utløper innen ett år		50	50
- Utløper etter mer enn ett år		2 000	2 000
<b>SUM</b>		<b>2 050</b>	<b>2 050</b>

Fasiliteten som løper innen et år er en kassekreditt knyttet til toppkontoen i NSB-konsernets konsernkontosystem. Kreditten løper for ett år av gangen, og fornyes årlig. NSB sin langsiktige lånefasilitet er en revolverende trekkrettighet som løper fram til april 2017.

## Note 20 | 21

Forpliktelsen vedrørende finansielle leieavtaler - minimumsutbetalinger	2014	2013
Forfall innen 1 år	-	12
Forfall mellom 1 og 5 år	-	12
<b>SUM</b>	<b>-</b>	<b>24</b>
Fremtidige finanskostnader vedrørende finansielle leieavtaler	-	-
Nåverdi på forpliktelser vedrørende finansielle leieavtaler	-	24
<b>Nåverdi på leieforpliktelser vedrørende finansielle leieavtaler er følgende:</b>		
Forfall innen 1 år	-	12
Forfall mellom 1 og 5 år	-	12
<b>SUM</b>	<b>-</b>	<b>24</b>

### Operasjonelle leieavtaler

Konsernet leier også anlegg og maskiner der leieavtalene gir leietaker rett til oppsigelse av avtalen. Fremtidige akkumulerte minimumsutbetalinger knyttet til oppsigelige leieavtaler er som følger:

	2014	2013
Forfall innen 1 år	243	217
Forfall mellom 1 og 5 år	616	559
Forfall senere enn 5 år	255	211
<b>SUM</b>	<b>1 114</b>	<b>987</b>

## 21 Skatter

Utsatt skatt nettoføres når konsernet har en juridisk rett til å motregne utsatt skattefordel mot utsatt skatt i balansen og dersom den utsatte skatten er til samme skattemyndighet. Følgende beløp har blitt nettoført:

Årets skattekostnad fremkommer slik:	2014	2013
Betalbar skatt	95	-
Endring i utsatt skatt	-7	345
<b>SKATTEKOSTNAD</b>	<b>88</b>	<b>345</b>
<b>Betalbar skatt i balansen fremkommer som følger:</b>		
Årets betalbare skattekostnad	4	-
<b>BETALBAR SKATT I BALANSEN</b>	<b>4</b>	<b>-</b>

## Note 21

<b>Avstemming fra nominell til faktisk skattesats:</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
Årsresultat før skatt	1 597	1 645
Forventet inntektsskatt etter nominell skattesats (27 % / 28 %)	429	461
Skatteeffekten av følgende poster:		
Andre permanente forskjeller knyttet til investeringer (fritaksmetoden)	-240	-
Andre ikke fradragsberettigede kostnader	9	5
Andre ikke skattepliktige inntekter	-2	-125
Årets underskudd uten utsatt skattefordel	-7	-
Endring i nedvurdering av utsatt skattefordel	-16	-
Virkning av endringer i skatteregler og -satser	-	-22
For lite avsatt tidligere år	-21	28
Skattemessig tap hvor det ikke er balanseført utsatt skattefordel	-66	-
Andre poster	2	-2
<b>Skattekostnad</b>	<b>88</b>	<b>345</b>
<b>Effektiv skattesats</b>	<b>6 %</b>	<b>21 %</b>

<b>Spesifikasjon av skatteeffekten av midlertidige forskjeller og underskudd til framføring:</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
Fordel (+) / Forpliktelse (-)		
Driftsmidler	-5 347	-5 206
Varer	11	2
Fordringer	27	-12
Verdiendring investeringseiendom	-1 626	-1 631
Verdiendring finansielle omløpsmidler	147	80
Pensjonsforpliktelse	2 581	2 473
Avsetning for forpliktelser	147	148
Nedskrivninger	-	61
Gevinst- og tapskonto	-269	-150
Underskudd til fremføring	832	697
Annet	1 222	844
Sum	-2 275	-2 694
Ikke balanseført utsatt skattefordel	-365	-658
<b>Netto utsatt fordel/forpl. i balansen</b>	<b>-716</b>	<b>-901</b>

Utsatt skattefordel er oppført med utgangspunkt i fremtidig inntekt.

<b>Utsatt skattefordel</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
Utsatt skattefordel som reverserer om mer enn 12 måneder	1 401	841
Utsatt skattefordel som reverserer innen 12 måneder	4	11
<b>SUM</b>	<b>1 405</b>	<b>852</b>

## Note 21 | 22

Utsatt skatt	2014	2013
Utsatt skatt som reverserer om mer enn 12 måneder	-2 058	-1 745
Utsatt skatt som reverserer innen 12 måneder	-63	-8
<b>SUM</b>	<b>-2 121</b>	<b>-1 753</b>
<b>UTSATT SKATT I BALANSEN</b>	<b>-716</b>	<b>-901</b>

Endring i balanseført utsatt skatt	2014	2013
Balanseført verdi 1. januar	-901	-776
Valutaomregning	1	-
Kjøp av datterselskap	13	3
Resultatført i perioden	7	-349
Resultatført i perioden i utvidet resultat	198	261
Effekt av endret skattesats	-	24
Effekt av endret skattesats ført direkte mot egenkapitalen	-1	-15
Skatteeffekt konsernbidrag	-33	-49
<b>SUM</b>	<b>-716</b>	<b>-901</b>

Utsatt skattefordel knyttet til fremførbart skattemessig underskudd er balanseført da det er sannsynlig at konsernet kan anvende dette mot fremtidig skattepliktig overskudd. Konsernet har unnlatt balanseføring av utsatt skattefordel på 80 MNOK (177 MNOK) knyttet til skattemessig fremførbart underskudd på 365 MNOK (658 MNOK).

## 22 Personalkostnader

	2014	2013
Lønn, inkludert arbeidsgiveravgift	6 395	6 321
Pensjonskostnader – tilskudds baserte pensjonsordninger (note 23)	124	136
Pensjonskostnader – ytelsesbaserte pensjonsordninger (note 23)	371	-13
Andre personalkostnader	85	95
<b>SUM</b>	<b>6 975</b>	<b>6 539</b>

Lønn til konsernsjef og ledende ansatte er omtalt i noten for nærstående parter (note 32).

	2014	2013
Gjennomsnittlig antall årsverk*	10 996	11 191
Antall ansatt per 31.12	12 962	13 523

\*Beregningen er basert på en vektning av faktiske antall årsverk gjennom året.



# Note 23

## 23 Pensjoner og lignende forpliktelser

### Generellt

Konsernet har pensjonsordninger knyttet til alder-, uføre- og etterlattepensjon for ektefelle og barn. Nedenfor følger nærmere beskrivelse av type ordninger og hvordan disse er organisert.

### Ytelsesordninger i Norge

Selskapene i konsernet har flere kollektive pensjonsordninger som er organisert i Statens pensjonskasse (SPK) eller forsikringsselskap. Ordningene i de norske selskapene tilfredsstiller kravene iht. Lov om offentlig tjenestepensjon. Ordningen dekker ytelser av pensjonsgrunnlag opp til 12G, og gir en alders- og uførepensjon på 66 prosent av pensjonsgrunnlag ved full opptjening. Forpliktelser gjennom disse ordningene dekker 5 873 aktive og 3 631 pensjonister. Ordningene gir rett til definerte fremtidige ytelser som i hovedsak er avhengig av antall opptjeningsår og lønnsnivå ved oppnådd pensjonsalder. Pensjonsytelsene samordnes med folketrygdens ytelser, og vil også være avhengig størrelsen på ytelsene fra folketrygden.

Selskapene har gjennom tariffavtale pensjonsforpliktelser i tilknytning til offentlig avtalefestet førtidspensjon (AFP). Forpliktelser gjennom denne ordningen dekker 5 873 aktive medlemmer.

Ytelsesbaserte tilleggsordninger for alders- og etterlattepensjon for toppledere er ikke fonderte og dekkes over drift.

### Andre ordninger i Norge og Sverige

Det foreligger i tillegg tilskuddsordninger i Norge som dekker 5 030 ansatte.

Alle konsernets 1 096 ansatte i Sverige har pensjonsrettigheter som beskrevet over, og selskapenes forpliktelser er fondert i flerforetaksplaner.

Ordningene er en flerforetaksplan, og arbeidsgiver er ansvarlig for ytelsene helt til de er dekket ved utbetalinger. I henhold til uttalelse fra Redovisningsrådet i Sverige er dette en ytelsesbasert ordning. Det er så langt ikke vært mulig å fremskaffe tilstrekkelig underlag for beregning og allokering av forpliktelser og midler i denne ordningen, og derfor behandles den ved regnskapsavslutning inntil videre som en tilskuddsordning. For regnskapsårene fra 2007 frem til i dag har selskapene ikke mottatt aktuarberegning. Dette er en problemstilling som gjelder de fleste selskap med flerforetaksplaner i Sverige.

I tabellene nedenfor er arbeidsgiveravgift med nominelle satser inkludert i årets kostnad og netto pensjonsforpliktelse.

## Note 23

Spesifikasjon av netto innregnet ytelsesbasert pensjonsforpliktelse	2014	2013
Nåverdi av opptjent pensjonsforpliktelse for ytelsesplaner i fondsbaserte ordninger	10 854	9 972
Virkelig verdi på pensjonsmidler	-8 386	-7 574
Netto pensjonsforpliktelse for ytelsesplaner i fondsbaserte ordninger	2 468	2 398
Nåverdi av opptjent pensjonsforpliktelse for ytelsesplaner i ikke fondsbaserte ordninger	84	67
<b>NETTO PENSJONSFORPLIKTELSE I BALANSEN</b>	<b>2 552</b>	<b>2 465</b>
<b>Endring i balanseført netto forpliktelse:</b>		
Balanseført netto pensjonsforpliktelse 1. januar	2 465	2 543
Årets aktuarielle avvik	656	541
Årets pensjonsopptjening/økning forpliktelse	315	366
Netto finansposter pensjon	78	72
Overtakelse /avgang virksomhet i året	1	-165
Avkorting/oppgjør	6	120
Årets innbetaling til ordningene	-969	-648
Planendringer under året	-	-364
<b>BALANSEFØRT NETTO PENSJONSFORPLIKTELSE 31.DESEMBER</b>	<b>2 552</b>	<b>2 465</b>
<b>Pensjonskostnad innregnet i resultatregnskapet</b>		
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	374	409
Effekt planendringer	-	-418
Medarbeidertilskudd til ordningene	-3	-4
Sum årets pensjonsopptjening, resultatført som personalkostnad – se note 22	371	-13
<b>Årets finansposter pensjoner</b>	<b>78</b>	<b>72</b>
<b>SUM PENSJONSKOSTNAD YTELSESPLEANER</b>	<b>449</b>	<b>59</b>
<b>Innskuddsplaner</b>		
Arbeidsgivers tilskudd, resultatført som personalkostnad – se note 22	124	136
<b>TOTALE PENSJONSKOSTNADER</b>	<b>573</b>	<b>195</b>

### Sensitivitetsanalyse ved endring i sentrale forutsetninger

Tabellen nedenfor viser estimat for potensielle effekter ved en endring forutsetninger av vesentlig betydning for ytelsesbaserte pensjonsplaner i Norge. Faktiske resultater kan i vesentlig grad avvike fra disse estimatene.

	Diskonteringsrente		Årlig lønnsvekst		Økning i G	
	1 %	-1 %	1 %	-1 %	1 %	-1 %
Økning (+)/reduksjon (-) periodens netto pensjonskostnad angitt i %	(26 - 28 %)	21 - 23 %	19 - 21 %	(17 - 19 %)	11 - 13 %	(10 - 13 %)
Økning (+)/reduksjon (-) netto pensjonsforpl. per 31.12. angitt i %	(13 - 16 %)	16 - 20 %	6 - 10 %	(6 - 8 %)	8 - 10 %	(7 - 9 %)

Populasjonen er preget av høy pensjonistbestand og høy gjennomsnittsalder på de aktive som påvirker sensitivitetsanalysen.

# Note 23

De siste års års utvikling i pensjonskostnad og pensjonsforpliktelse viser følgende:

	2014	2013	2012	2011	2010	2009
<b>Resultatregnskap</b>						
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	371	351	420	351	320	365
Effekt planendring	-	-364	-	-	-	-
Resultatført estimatavvik	-	-	-	67	-163	57
Årets pensjonsopptjening, resultatført som personalkostnad	371	-13	420	418	157	422
Netto rentekostnader pensjon	78	72	-7	9	5	1
<b>SUM PENSJONSKOSTNAD</b>	<b>449</b>	<b>59</b>	<b>413</b>	<b>427</b>	<b>162</b>	<b>423</b>
<b>Balanse</b>						
Beregnet totale pensjonsforpliktelser	10 938	10 039	9 781	10 333	8 910	7 963
Pensjonsmidler	-8 386	-7 574	-7 238	-6 821	-6 521	-5 951
Beregnet netto pensjonsforpliktelse	2 552	2 465	2 543	3 512	2 389	2 012
Ikke resultatført estimatavvik (korridor)	-	-	-	-2 624	-1 435	-691
<b>NETTO PENSJONSFORPLIKTELSE I BALANSEN</b>	<b>2 552</b>	<b>2 465</b>	<b>2 543</b>	<b>888</b>	<b>954</b>	<b>1 321</b>

Følgende parametre er benyttet ved beregningene for ytelsesordninger i Norge

	2014	2013	2012	2011	2010	2009
Diskonteringsrente	2,80 %	3,90 %	3,80 %	2,80 %	3,80 %	4,50 %
Forventet avkastning	2,80 %	3,90 %	3,80 %	4,00 %	4,60 %	5,60 %
Gjennomsnittlig lønnsvekst	2,95 %	3,70 %	3,70 %	3,30 %	3,50 %	4,00 %
G-regulering	2,70 %	3,50 %	3,50 %	3,20 %	3,75 %	4,00 %
Korridor: % av max (PBO, pensjonsmidler)	0,00 %	0,00 %	0,00 %	10,00 %	10,00 %	10,00 %
Årlig reg. av pensjoner under utbetaling	1,95 %	2,75 %	2,75 %	2,45 %	3,00 %	4,25 %
Gjennomsnittlig arbeidsgiveravgift faktor	14,10 %	14,10 %	14,10 %	14,10 %	14,10 %	14,10 %

#### Forklaring valgte forutsetninger 31. desember 2014

Diskonteringsrente er fastsatt med grunnlag i obligasjoner med fortinnsrett (OMF) og utgjør 2,8 %. Det er vurdert at OMF-markedet representerer et dypt og likvid marked med relevante løpetider som kvalifiserer til referanserate iht. IAS 19.

Lønnsregulering for norske ordninger er i hovedsak beregnet som summen av forventet reallønnsvekst på 1 % og inflasjon på 1,7 % og karrieretillegg på 0,25 % med noen individuelle tilpasninger. Regulering av pensjoner under utbetaling følger i hovedsak gjennomsnittlig lønnsvekst (tilsvarende G-regulering) fratrukket en fast faktor på 0,75.

Anvendelse av alternative forutsetninger med reduksjon av diskonteringsrente med 0,5 % og tilsvarende endringer i øvrige forutsetninger tilpasset konsernets bestand ville gitt økt pensjonsforpliktelse med 211 MNOK før fradrag for utsatt skatt.

For de demografiske faktorer er tariffene K 2013 og IR 73 lagt til grunn for fastsettelse av dødelighet og uførerisiko.

Gjennomsnittlig forventet levetid (i antall år) for en person som pensjonerer seg når han/hun fyller 65 år vil iht K2013 være:

Mann 20 år  
Kvinne 21 år

Aktuarielle avvik 2014 skyldes i hovedsak endring i økonomiske parametre. Effekt av levealderjustering for yngre årskull utgjør 364 MNOK er innregnet som en planendring pr. 31.12.2013. jfr. prinsippnote for nærmere beskrivelse og effekter for omarbeidelse av sammenligningstall.

#### Risikovurdering ytelsesbaserte ordninger

Gjennom ytelsesbaserte ordninger er konsernet påvirket av en rekke risikoer som følge av usikkerhet i forutsetninger og fremtidig utvikling. De mest sentrale risikoene er beskrevet her:

## Note 23 | 24 | 25

### Forventet levetid

Konsernet har påtatt seg en forpliktelse til å utbetale pensjon for de ansatte livet ut. Økning i forventet levealder blant medlemsmassen medfører en økt forpliktelse for selskapene.

### Avkastningsrisiko

Konsernet blir påvirket ved en reduksjon i faktisk avkastning på pensjonsmidlene, som vil medføre økt nettoforpliktelse.

### Inflasjon- og lønnsvekstrisiko

Konsernets pensjonsforpliktelse har risiko knyttet til både inflasjon og lønnsutvikling, selv om lønnsutvikling er nært knyttet til inflasjonen. Høyere inflasjon og lønnsutvikling enn hva som er lagt til grunn i pensjonsberegningene, medfører økt forpliktelse for konsernet.

## 24 Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld

	2014	2013
Leverandørgjeld	591	651
Skyldig offentlige avgifter	213	232
Annen kortsiktig gjeld (inkl. avsetning for forpliktelser)	2 498	2 771
<b>SUM</b>	<b>3 302</b>	<b>3 654</b>

Andel av gjeld til andre nærstående parter er i 2014: 10 MNOK (5 MNOK).

Bokført verdi av leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld tilsvarer virkelig verdi.

Annen kortsiktig gjeld inneholder forskuddsbetalte inntekter, periodiserte personalkostnader og andre periodiserte kostnader.

## 25 Andre avsetninger for forpliktelser

Avsetning for forpliktelser 2014	Miljø avsetning	Ventelønn, omstilling, restruktur.	Avsetning for tap på kontrakter	Annet	Sum
Inngående balanse	61	39	63	-	163
Endret avsetning i året	-	8	-6	4	6
Benyttet i løpet av året	-11	-9	-23	-	-43
<b>SUM</b>	<b>50</b>	<b>38</b>	<b>34</b>	<b>4</b>	<b>126</b>

Avsetning for forpliktelser 2013	Miljø avsetning	Ventelønn, omstilling, restruktur.	Avsetning for tap på kontrakter	Annet	Sum
Inngående balanse	60	43	22	-	125
Endret avsetning i året	1	-	54	-	55
Benyttet i løpet av året	-	-4	-13	-	-17
<b>SUM</b>	<b>61</b>	<b>39</b>	<b>63</b>	<b>-</b>	<b>163</b>

## Note 25 | 26 | 27

Klassifikasjon i balansen	2014	2013
Andel langsiktig gjeld	114	146
Benyttet i løpet av året	12	17
<b>SUM</b>	<b>126</b>	<b>163</b>

### Ventelønn – omstillingsforpliktelse

I forbindelse med stiftelsen av NSB AS ble selskapet påført forpliktelse til å refundere ventelønn til de som ble oppsagt på grunn av overtallighet før 1. januar 2005. NSB ble i den forbindelse kompensert for en begrenset beregnet forpliktelse som inngår i annen langsiktig gjeld i balansen.

### Yrkesskade

Erstatning for yrkesskade som personer ble påført i perioden 1. januar 1990 frem til etableringen av NSB BA 1. desember 1996 dekkes av selskapet. Det er i regnskapet foretatt avsetninger til å dekke estimert forpliktelse basert på forventninger til saker som er under behandling, samt ikke rapporterte, men påregnelige saker.

### Miljøforurensninger

NSB-konsernet har som tog- og verkstedsoperatør og eiendomsbesitter et betydelig ansvar for forurensninger som skyldes virksomheten. Kjente forpliktelser er kvantifisert og avsatt i regnskapet. Etter hvert som forholdene blir ryddet og klargjort tilbakeføres avsetningen mot erlagte kostnader. Kjente forpliktelser er kvantifisert og avsatt i regnskapet. Beste estimat er benyttet.

### Forurenset grunn – solgte tomter

Ved salg av tomter er det i noen tilfeller oppdaget forurensning i grunn som skyldes kreosot. Ved etablering av NSB BA var selve forureningsproblematikken kjent, men ikke omfanget, og det ble ikke avsatt for miljøforpliktelser på grunn av at NSB BA ikke var forurenser.

### Forurenset grunn – utviklingstomter i eiendomsvirksomheten

Undersøkelser av grunn indikerer latente miljøforpliktelser. Ved identifisering av utviklingsprosjekter hensyntas kostnader til klargjøring av grunn, herunder kostnader relatert til forurensete masser, og disse kostnadene inngår i prosjektkostnadene.

### Fredede bygninger – vedlikeholdsforpliktelser

Dersom fredede bygninger benyttes kommersielt, inngår vedlikeholdet som en naturlig del av det løpende vedlikeholdet. Dersom fredede bygninger ikke benyttes kommersielt, foretas det avsetninger for å dekke fremtidige vedlikeholdsforpliktelser med mindre vedlikeholdet forventes dekket av fremtidige leietakere eller eiere.

### Rettsvister

NSB-konsernet er innblandet i tvister der en del av dem vil bli prøvd for rettsapparatet. I de tilfeller der det vurderes å foreligge sannsynlighetsovervekt og kvantifiserbar tapsrisiko, gjøres løpende avsetninger i regnskapet.

## 26 Tap på kontrakter

Det er i 2014 ikke foretatt avsetning (54 MNOK) for fremtidig tap kontrakter i bussvirksomheten.

For avsetning tap på kontrakter i bussvirksomheten, se note 27 for ytterligere informasjon.

## 27 Av- og nedskrivninger

	2014	2013
Årets avskrivninger varige driftsmidler (note 7)	1 586	1 471
Årets nedskrivninger varige driftsmidler (note 7)	27	97
Årets avskrivninger immatrielle eiendeler (note 6)	2	2
Årets nedskrivninger immatrielle eiendeler (note 6)	9	19
<b>SUM</b>	<b>1 624</b>	<b>1 589</b>

## Note 27 | 28

### Varige driftsmidler og tap på kontrakter

Årets nedskrivninger knytter seg til busser benyttet i kontraktskjøring.

Beregning av bruksverdi er foretatt for driftsmidlene hvor det er indikasjoner på varig verdifall på anleggsmidlene. I tillegg til evaluering av balanseførte verdier etter IAS 36, vurderes kontraktene for eventuelle ytterligere avsetninger etter IAS 37.

Følgende forutsetninger er lagt til grunn

Vekstrate	2,5 %	
Diskonteringsrente	8,0 %	vurderinger etter IAS 36
Lånerente	4,0 %	vurderinger etter IAS 37

For å illustrere følsomheten i beregningene av nedskrivninger etter IAS 36, er det foretatt analyser på sensitive faktorer for de busser som benyttes i kontrakter hvor det er foretatt nedskrivning.

Diskonteringsrente Endring i faktorer	Endring i nåverdi	Faktisk akkumulert nedskrivning	Estimert akkumulert nedskrivning*
Rente +1 %	-7 710	-52 022	-52 022
Rente -1 %	8 668	-52 022	-52 022

EBITDA Endring i faktorer	Endring i nåverdi	Faktisk akkumulert nedskrivning	Estimert akkumulert nedskrivning*
EBITDA + 1 MNOK per kontrakt	-18 883	-52 022	-52 022
EBITDA - 1 MNOK per kontrakt	18 876	-52 022	-52 022

\* Faktisk akkumulert nedskrivning påvirkes av vurdering av markedsverdi for busser.

## 28 Andre kostnader

	2014	2013
Salgs- og administrasjonskostnader	1 177	958
Energi og brensel vedr. drift	961	1 025
Kostnader lokaler, leie maskiner, rep og vedlikehold	1 478	1 516
Andre driftskostnader	1 448	1 382
<b>SUM</b>	<b>5 064</b>	<b>4 881</b>

Spesifikasjon av revisjonshonorar (eksklusive mva.):		
Lovpålagt revisjon	5	4
Skatterådgivning	-	1
Andre tjenester utenfor revisjon	2	5
<b>SUM</b>	<b>7</b>	<b>10</b>

## Note 29 | 30 | 31

### 29 Finansielle poster

	2014	2013
Renteinntekter	335	342
Utbytte	-	1
Andre finansinntekter	23	20
Netto valutagevinster/tap	23	96
<b>SUM</b>	<b>381</b>	<b>459</b>
Rentekostnader	-617	-596
Andre finanskostnader	-31	-17
Netto valutagevinster/tap	-13	-13
<b>SUM</b>	<b>-661</b>	<b>-626</b>
Netto finansposter pensjon	-76	-72
Urealiserte verdiendringer	-48	63
<b>SUM FINANSIELLE POSTER</b>	<b>-404</b>	<b>-176</b>

### 30 Urealiserte verdiendringer presentert i totalresultat

Nedenfor følger samlet oversikt av urealiserte verdiendringer av eiendeler, gjeld og derivater som målt til virkelig verdi.

	2014	2013
Urealisert verdiendring investeringseiendom	181	85
Ureal. verdiendr. ved reklassifisering	-	250
Urealisert verdiendring ved omklass. inv. eiendom over utvidet resultat	1	12
<b>SUM UREALISERT VERDIENDRINGER INVESTERINGSEIENDOM</b>	<b>182</b>	<b>347</b>
Urealisert rente og valutasikringsderivater	757	602
Urealisert verdiendringer obligasjonslån	-814	-553
Urealisert verdiendringer markedsplasseringer	9	14
<b>SUM UREALISERT VERDIENDRINGER FINANSPOSTER</b>	<b>-48</b>	<b>63</b>
Sum urealisert verdiendringer resultatregnskap	133	398
Sum urealisert verdiendringer utvidet resultat	1	12
<b>SUM UREALISERT VERDIENDRINGER TOTALRESULTAT</b>	<b>134</b>	<b>410</b>

### 31 Leiekostnader

	2014	2013
Leie av maskiner/utstyr, ikke balanseførte driftsmidler	136	154
Leie av eiendom (eksternt)	141	183
<b>SUM</b>	<b>277</b>	<b>337</b>

# Note 32

## 32 Nærstående parter

NSB har følgende nærstående parter:

### Eier

Som eier av NSB er staten ved Samferdselsdepartementet (SD) nærstående part. I tillegg vil andre virksomheter som eid av staten ved Samferdselsdepartementet være nærstående part med NSB.

### Selskap i samme konsern

Alle datterselskap, tilknyttede selskaper og felleskontrollerte virksomheter som angitt i note 2, 9 og 10 samt andre konsernselskaper som er nærstående til disse selskapene, vil være nærstående parter av NSB.

### Styret og ledende ansatte

Personer som inngår i konsernets ledelse eller styret er også nærstående parter av NSB.

Nedenfor følger oversikt over transaksjoner, mellomværende og sikkerhetsstillelser med nærstående parter:

	2014	2013
<b>Salg av varer og tjenester</b>		
Offentlig kjøp av persontrafikkjenester	2 996	2 859
Salg av andre varer og tjenester	450	363
<b>SUM</b>	<b>3 446</b>	<b>3 222</b>
Kjøp av varer og tjenester	449	382

Mellomværende med nærstående parter som følge av kjøp og salg av varer og tjenester:

	2014	2013
<b>Fordringer på</b>		
Tilknyttede selskaper	87	1
Virksomheter eid av Samferdselsdepartementet	131	110
<b>SUM</b>	<b>218</b>	<b>111</b>
<b>Gjeld til</b>		
Tilknyttede selskaper	1	2
Virksomheter eid av Samferdselsdepartementet	7	9
<b>SUM</b>	<b>8</b>	<b>11</b>
<b>Lån til</b>		
Tilknyttede selskaper	30	32
<b>SUM</b>	<b>30</b>	<b>32</b>

Det er ingen lån fra nærstående parter.

### Sikkerhetsstillelse

NSB AS har stilt garanti for regulering av pensjonsforpliktelsene ved et opphør av Nettbuss AS slik at overføringsavtalen av 1974 kan legges til grunn. Konsekvensen er at Nettbuss AS ikke kan gjøre endringer i pensjonsordningen uten godkjenning fra styret i NSB AS.

NSB AS har stilt en morselskapsgaranti på 40 MSEK for sitt heleide datterselskap Svenska Tågkompaniet AB overfor Värmlandstrafik AB for konsesjon til å kjøre togtrafikk i Värmland i Sverige.



## Note 32

### Ytelser til ledende ansatte og styret (Tall i TNOK)

Styremedlemmer	Tittel	2014	2013
Kai Henriksen	Styreleder	193	-
Bjarne Borgersen	Nestleder	301	288
Wenche Teigland	Styremedlem	235	81
Tore Høldrup Rasmussen	Styremedlem	205	191
Åsne Havnelid	Styremedlem (fra juni 2014)	97	-
Audun Sør-Reime	Ansattes representant	915	848
Rolf Jørgensen	Ansattes representant	200	191
Jan Audun Strand	Ansattes representant	214	197
Ingeborg Moen Borgerud	Styreleder (frem til juni 2014)	239	382
Erlend Helle	Styremedlem (frem til juni 2014)	114	191
Tuva Barnholt	Styremedlem (frem til juni 2013)	-	145
<b>SUM</b>		<b>2 713</b>	<b>2 514</b>

De ansatte er medlemmer i kollektive pensjonsordninger. Premie til ordningene er ikke medtatt ovenfor Generalforsamlingen i NSB AS har vedtatt års honorar for styreleder på 404 TNOK, nestleder på 244 TNOK og de øvrige styremedlemmene 201 TNOK hver. I tillegg er det vedtatt honorar til medlemmer i revisjonsutvalget med 62 TNOK for leder og 37 TNOK for hvert av de andre medlemmene, samt kompensjonsutvalget med 11 TNOK for leder og 5 TNOK for hvert medlem. Godtgjørelsen til ansatte i styret er opplyst inklusive lønn som de mottar som medarbeidere i virksomhetene.

2014 (Tall i TNOK)	Tittel	Lønn	Variabel lønn	Andre ytelser	Sum betalte ytelser	Beregnet pensjonskostnad
Geir Isaksen	Konsernsjef	3 586	574	190	4 350	829
Tom Ingulstad	Konserndirektør, leder NSB Persontog	1 869	200	102	2 171	1 894
Kjell Haukeli	Direktør Økonomi og finans	1 373	219	102	1 694	576
Ståle Rooth	Konserndirektør HR, IT og Juridisk	1 647	385	125	2 157	-
Erik Røhne	Direktør Strategi og forretningsutvikling	1 603	-	109	1 712	-
Arne Veggeland	Adm direktør Nettbuss	1 799	220	126	2 145	1 205
Arne Fosen	Visekonsernsjef NSB (til januar) Adm direktør CargoNet (fra mars)	1 968	427	122	2 517	2 376
Are Kjensli	Adm direktør CargoNet	1 657	-	202	1 859	799
Petter Eiken	Adm direktør Rom Eiendom (fra mars)	1 793	-	117	1 910	-
Jørn Seljelid*	Adm direktør Rom Eiendom (til februar)	372	-	3	375	-
Tomm Otto Bråten	Adm direktør Mantena (fra september)	567	-	40	607	-
Ole Edvardsen	Adm direktør Mantena (til august)	1 152	-	64	1 216	502
<b>SUM</b>		<b>19 386</b>	<b>2 025</b>	<b>1 302</b>	<b>22 713</b>	<b>8 181</b>

\*Jørn Seljelid fungerte som administrerende direktør i ROM Eiendom frem til Petter Eiken tiltrådte.

2013 (Tall i TNOK)	Tittel	Lønn	Variabel lønn	Andre ytelser	Sum betalte ytelser	Beregnet pensjonskostnad
Geir Isaksen	Konsernsjef	3 383	933	191	4 507	712
Arne Fosen	Visekonsernsjef	1 730	350	99	2 179	460
Tom Ingulstad	Konserndirektør, leder NSB Persontog	1 822	-	103	1 925	1 103
Kjell Haukeli	Direktør Økonomi og finans	1 341	307	103	1 751	285
Arne Veggeland	Adm direktør Nettbuss	1 730	213	142	2 085	581
Are Kjensli	Adm direktør CargoNet	1 766	210	209	2 185	723
Jørn Seljelid	Adm direktør Rom Eiendom	2 206	377	25	2 608	-
Ole Edvardsen	Adm direktør Mantena	1 330	-	88	1 418	773
<b>SUM</b>		<b>15 308</b>	<b>2 390</b>	<b>960</b>	<b>18 658</b>	<b>4 637</b>

# Note 32 | 33

## Konsernledelsen

Konsernledelsen er medlemmer i selskapenes kollektive pensjonsordninger som omfatter alle ansatte. Beregnet kostnad for tilleggspensjon over drift er vist i kolonnen ovenfor. For konsernsjef er det inngått avtale om pensjonstilskudd på 30 % utover 12G. Utbetaling til hans pensjonsordning er vist i tabellen ovenfor og er avsatt i regnskapet som gjeld til det er etablert en hensiktsmessig ordning som ivaretar prinsippene som er nedfelt i statens retningslinjer for fastsettning av pensjonsrettigheter til grunn.

## Fastsettelse av lønn og annen godtgjørelse til ledende ansatte:

### Hovedprinsipper for lederlønnspolitik i NSB

Prinsipper for lønn til ledende ansatte i NSB AS og datterselskapene fastsettes av konsernstyret. Styret gjennomfører årlig en evaluering av konsernsjefens lønn og betingelser samt hovedprinsippene for resultatlønsordning for konsernets ledere.

Styrets kompensasjonsutvalg forbereder saken for styret. Utvalget består av styrets leder, samt et aksjonærvalgt styremedlem og et styremedlem valgt av de ansatte. Konsernsjefen fastsetter godtgjørelsen til de øvrige medlemmer av konsernledelsen iht. vedtatte lederlønsprinsipper.

### Lederlønn i NSB fastsettes ut fra følgende hovedprinsipper:

- Lederlønnen skal være konkurransedyktig, men NSB skal ikke være lønnsledende.
- NSB skal tiltrekke seg, og beholde dyktige ledere. Den samlede godtgjørelsen til ledende ansatte i NSB skal reflektere deres ansvar for styring, resultater og utvikling, samt hensynta virksomhetens størrelse og kompleksitet. Godtgjørelsen må ikke være av en slik art, eller omfang at den kan skade NSB-konsernets renommé.
- Lederlønnen skal bestå av fast grunnlønn og tilleggssytelser, herunder naturalytelser, bonus, etterlønn og pensjonsordninger. Fastlønn skal alltid utgjøre hoveddelen av godtgjørelsen.
- Lederlønsordningen skal være transparent, og i tråd med prinsippene for god Eierstyring og selskapsledelse, samt statens retningslinjer for lederlønn.
- Lønnsystemet skal oppfattes som forståelig og akseptabelt både internt og eksternt.
- Lønnsystemet skal være tilstrekkelig fleksibelt til at det kan gjøres justeringer når behovene endres.

### Elementer i lederlønn

Utgangspunktet for lønnsfastsettelsen er det samlede nivået av fastlønn og variable ytelser.

#### a) Fast grunnlønn

Den faste grunnlønnen er hovedelementet i godtgjørelsesordningen til ledende ansatte i NSB. Grunnlønnen skal være konkurransedyktig uten å være lønnsledende. Grunnlønn vurderes normalt en gang i året. Ved ansettelse av ledere benyttes bestefar-prinsippet som medfører at det skal diskuteres med ledere på nivået over før ansettelsen foretas. Ved ansettelse og fastsettelse av lønn til medlemmer av konsernledelsen skal konsernsjefen konsultere styreleder. Ingen ledende ansatte får særskilt kompensasjon for styreverv i NSB-konsernet.

#### b) Naturalytelser

Ledere tildeles naturalytelser som er vanlige for sammenlignbare stillinger som for eksempel fri telefon, fri bredbåndstilknytning, bilordning, og aviser.

#### c) Resultatlønn

NSB har bonusordninger for ledende ansatte. Konsernsjefen har en årlig bonusordning, basert på konsernets økonomiske resultater og på individuelle bonuskriterier fastsatt av styret. Den maksimale ramme for bonus er 4 måneders fastlønn. Øvrige ledere har årlige og individuelt tilpasset bonusavtaler, begrenset inntil 3 måneders fastlønn. Følgende kriterier legges til grunn ved utarbeidelsen av bonusavtale i NSB:

Bonuslønn skal være basert på definerbare og målbare kriterier. Det skal være en klar sammenheng mellom bonuskriteriene og selskapets mål. Bonuskriteriene skal baseres på forhold leder kan påvirke, enten direkte eller gjennom den ledergruppa han/hun er en del av. Bonusordningen må være transparent og klart forståelig.

#### d) Pensjon

Alle ansatte er medlemmer i en kollektiv pensjonsordning.

NSB har tidligere inngått pensjonsavtaler med ledende ansatte, som gir mulighet til 60 % pensjon av pensjonsgrunnlaget fra fylte 62 år. Denne driftspensjonsordningen ble lukket 1. januar 2008, og ved nytilsetting av ledere følges statens retningslinjer for lederlønn.

Konsernsjefen har pensjonsalder 67 år med en kollektiv ytelsespensjonsordning. Ordningen gir rettigheter til pensjon inntil 12 G. Utover dette har konsernsjefen en innskuddsbasert pensjonsordning på 30 % av fastlønnen utover 12 G, i tråd med statens retningslinjer for lederlønn.

#### e) Etterlønn og sluttvederlag

Konsernsjefen har i sin avtale rett til 6 måneders etterlønn utover lønn og ytelse i oppsigelsestiden. Eventuell annen lønn i etterlønsperioden vil redusere etterlønnen.

Der det inngås avtaler om etterlønn og sluttvederlag med øvrige ledere, skal samlet lønn i oppsigelsestiden pluss sluttvederlag ikke overstige 12 måneders fastlønn. Sluttvederlag og etterlønsordninger benyttes ikke ved frivillig avgang.

Det ble i 2014 ikke utbetalt etterlønn eller sluttvederlag for ledere som oversteg 12 måneders fastlønn.

### Gjennomføring av lederlønsprinsippene i foregående regnskapsår

Lederlønsfastsettelsen for 2014 er blitt gjennomført i samsvar med ovennevnte retningslinjer. Konsernsjefens faste grunnlønn ble i 2014 justert med 3,4 % til 3 444 TNOK. Han fikk utbetalt en bonus på 574 TNOK for resultater oppnådd i 2013.

## 33 Betingede utfall

Konsernet har betingede forpliktelser knyttet til rettslige krav oppstått i forbindelse med den ordinære driften. Det er ikke forventet at det vil oppstå noen vesentlige forpliktelser knyttet til de betingede forpliktelsene utover det som allerede er avsatt i regnskapet.

Undersøkelser av konsernets eiendomsmasse indikerer latente miljøforpliktelser. Oppryddings kostnadene for utviklingseiendommene kostnadsføres ved utvikling, i hovedsak som del av prosjektkostnadene.

Ved selskapsdannelsen i 1996 overtok NSB BA eiendommer fra staten ved forvaltningsbedriften NSB. Arbeidet med hjemmelsoverføringen er ikke fullført og forventes å ta flere år. For å overføre hjemmel for solgte eiendommer har det i enkelte tilfeller vært nødvendig å innhente Jernbaneverkets samtykke for de enkelte overdragelser.

## Note 34 | 35

### 34 Virksomhetssammenslutninger

Konsernet har ikke foretatt oppkjøp av selskaper i 2013.

Tabellen nedenfor viser allokering av vederlaget på overtatte eiendeler og forpliktelser

	2014	2013
Vederlag, anskaffelseskost	7	-
Samlet verdi nye datterselskaper	7	-
<b>Balanseførte beløp av identifiserbare eiendeler og forpliktelser som følge av oppkjøpet:</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
Kontanter og bankinnskudd	1	-
Varer	5	-
Kundefordringer og andre fordringer	3	-
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	-4	-
<b>Sum netto identifiserbare eiendeler</b>	<b>5</b>	<b>-</b>
Goodwill	2	-
<b>SUM</b>	<b>7</b>	<b>-</b>

### 35 Hendelser etter balansedagen

Etter årsoppgjørets avslutning er det ikke fremkommet forhold av vesentlig betydning for å kunne bedømme konsernets resultat og stilling.

# Tall og noter | NSB AS

Resultatoppstilling	Side 120
Balanse	Side 121
Kontantstrømoppstilling	Side 122
Egenkapitalutviklingen	Side 123
Noter	Side 124
1. Prinsippnoter	Side 125
2. Aksjer i datterselskap	Side 125
3. NSB-konsernets persontrafikkvirksomhet i Norden	Side 125
4. Segmentinformasjon	Side 125
5. Varige driftsmidler	Side 126
6. Investeringer i tilknyttede selskaper	Side 127
7. Investeringer i felleskontrollert virksomhet	Side 127
8. Beholdning utviklingseiendommer og varer	Side 127
9. Kundefordringer og andre fordringer	Side 128
10. Finansiell risikoanalyser	Side 128
11. Derivater	Side 128
12. Finansielle instrumenter etter kategori	Side 129
13. Kontanter og bankinnskudd	Side 130
14. Aksjekapital og overkurs	Side 130
15. Lånegjeld	Side 130
16. Skatter	Side 131
17. Personalkostnader	Side 133
18. Pensjoner og lignende forpliktelser	Side 134
19. Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	Side 136
20. Andre avsetninger for forpliktelser	Side 137
21. Av- og nedskrivninger	Side 138
22. Andre kostnader	Side 138
23. Finansielle poster	Side 138
24. Urealiserte verdiendringer	Side 139
25. Leiekostnader	Side 139
26. Nærstående parter	Side 139
27. Betingede utfall	Side 140
28. Hendelser etter balansedagen	Side 140
Erklæring fra styret og daglig leder ved årsoppgjøret 2014	Side 141
Revisjonsberetning	Side 142

# Resultatoppstilling

	Noter	2014	2013
<b>Driftsinntekter</b>	<b>4</b>	<b>6 561</b>	<b>6 081</b>
Lønn og andre personalkostnader	17	2 469	2 193
Avskrivninger og nedskrivninger	21	784	654
Andre kostnader	22	2 767	2 477
<b>Sum driftskostnader</b>		<b>6 020</b>	<b>5 324</b>
<b>Driftsresultat</b>		<b>541</b>	<b>757</b>
<b>Finansielle poster</b>			
Finansinntekter	23	1 253	1 078
Finanskostnader	23	-656	-973
Netto finanskostnad pensjoner	18, 23	-48	-42
Urealiserte verdiendringer	23, 24	-51	112
<b>Sum finansielle poster</b>		<b>498</b>	<b>175</b>
<b>Resultat før skattekostnad</b>		<b>1 039</b>	<b>932</b>
Skattekostnad	16	-92	-318
<b>PERIODENS RESULTAT</b>		<b>947</b>	<b>614</b>
Periodens resultat tilordnes			
Aksjonærene i NSB AS		947	614
<b>Utvidet resultat</b>			
Årets resultat		947	614
Poster som ikke skal reklassifiseres over resultatet			
Estimatavvik pensjoner	18	-383	-453
Skatt relatert til poster som ikke skal reklassifiseres	16	103	126
<b>ÅRETS TOTALRESULTAT</b>		<b>667</b>	<b>287</b>
Totalresultat tilordnes			
Aksjonærene i NSB AS		667	287

# Balanse

	Noter	31.12.14	31.12.13
<b>EIENDELER</b>			
Varige driftsmidler	5	8 929	8 562
Investeringer i datterselskaper	2	5 860	1 345
Investering i tilknyttede selskaper	6	12	12
Finansielle anleggsmidler		2	2
Lån til foretak i samme konsern	9, 26	3 717	7 644
<b>Sum anleggsmidler</b>		<b>18 520</b>	<b>17 565</b>
Investering i felleskontrollert virksomhet	7	5	10
Beholdning komponenter	8	476	448
Kundefordringer og andre fordringer	9	593	405
Derivater	11	2 252	1 436
Kontanter og bankinnskudd	13	2 032	993
<b>Sum omløpsmidler</b>		<b>5 358</b>	<b>3 292</b>
<b>SUM EIENDELER</b>		<b>23 878</b>	<b>20 857</b>
<b>EGENKAPITAL OG GJELD</b>			
	Noter	31.12.14	31.12.13
Aksjekapital og overkurs	14	5 144	5 536
Annen, opptjent kapital		817	273
<b>Sum egenkapital</b>		<b>5 961</b>	<b>5 809</b>
Lån	15	9 856	9 638
Utsatt skatt	16	556	567
Pensjonsforpliktelser	18	1 490	1 548
Andre avsetninger for forpliktelser	20	71	91
<b>Sum langsiktig gjeld</b>		<b>11 973</b>	<b>11 844</b>
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld	19	3 122	1 904
Lån	15	2 494	1 021
Derivater	11	328	279
<b>Sum kortsiktig gjeld</b>		<b>5 944</b>	<b>3 204</b>
<b>SUM EGENKAPITAL OG GJELD</b>		<b>23 878</b>	<b>20 857</b>

Oslo, 12. februar 2015


Kai Henriksen  
Styrets leder


Jan Audun Strand



Tore Heldrup Rasmussen



Bjarne Borgersen



Wenche Teigland



Rolf Jørgensen



Åsne Havnellid



Audun Sør-Reime


Geir Isaksen  
Konsernsjef

# Kontantstrømoppstilling

	Noter	2014	2013
Årsresultat før skatt		1 039	932
Av- og nedskrivning i resultatregnskapet	21	784	1 005
Gevins/tap på salg av varige driftsmidler		127	-
Forskjell kostnadsført og inn-/utbetaling pensjon	18	-443	-344
Netto endring i avsetninger for forpliktelser	20	-20	-4
Netto urealiserte verdiendringer	23, 24	51	-112
Renteposter, periodisering		-677	-47
Endring arbeidskapital		1 005	-548
<b>Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter</b>		<b>1 865</b>	<b>882</b>
Investert i datterselskap	2	-4 500	-
Tilgang/avgang i, og lån til, tilknyttet selskap	6	-	-12
Kjøp av varige driftsmidler	5	-1 278	-1 626
Salg av varige driftsmidler	5	1	-
Mottatt utbytte	23	698	15
<b>Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter</b>		<b>-5 079</b>	<b>-1 623</b>
Konvertering lån datter	2	4 453	-
Utbetaling på lån til datterselskap	15	-991	-1 300
Innbetaling på lån til datterselskap	15	471	472
Opptak av kort- og langsiktig lån	15	2 297	3 168
Nedbetaling av kort- og langsiktig lån	15	-1 450	-1 400
Konsernbidrag betalt til datterselskap		-14	
Utbytte betalt til selskapets aksjonærer	14	-515	-296
<b>Netto kontantstrøm til finansieringsaktiviteter</b>		<b>4 251</b>	<b>644</b>
<b>ENDRING I KONTANTER OG BANKINNSKUDD I PERIODEN</b>		<b>1 037</b>	<b>-97</b>
Kontanter og bankinnskudd ved periodens begynnelse	13	993	1 046
Valutagevinst/tap på kontanter og bankinnskudd		2	44
<b>KONTANTER OG BANKINNSKUDD VED PERIODESLUTT</b>	<b>13</b>	<b>2 032</b>	<b>993</b>

# Egenkapitalutviklingen

2014	Noter	Innskutt egenkapital	Opptjent egenkapital	Sum
Egenkapital 1. januar 2014	14	5 536	273	5 809
Årets resultat		-	947	947
Fra utvidet resultat		-	-280	-280
Utbetalt utbytte		-392	-123	-515
<b>EGENKAPITAL 31. DESEMBER 2014</b>		<b>5 144</b>	<b>817</b>	<b>5 961</b>

2013 omarbeidet	Noter	Innskutt egenkapital	Opptjent egenkapital	Sum
Egenkapital 1. januar 2013	14	5 536	296	5 832
Årets resultat		-	614	614
Fra utvidet resultat		-	-327	-327
Effekt av endret skattesats	16	-	-14	-14
Utbetalt utbytte		-	-296	-296
<b>EGENKAPITAL 31. DESEMBER 2013</b>		<b>5 536</b>	<b>273</b>	<b>5 809</b>



# Noter

Alle tall i årsregnskapet er i MNOK.

1. Prinsippnoter for virksomheten
2. Aksjer i datterselskap
3. Persontog – persontrafikkvirksomhet i Norden
4. Segmentinformasjon
5. Varige driftsmidler
6. Investeringer i tilknyttede selskaper
7. Investeringer i felleskontrollert virksomhet
8. Beholdning komponenter og varer
9. Kundefordringer og andre fordringer
10. Finansiell risikoanalyser
11. Derivater
12. Finansielle instrumenter etter kategori
13. Kontanter og bankinnskudd
14. Aksjekapital og overkurs
15. Lånegjeld
16. Skatter
17. Personalkostnader
18. Pensjoner og lignende forpliktelser
19. Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld
20. Andre avsetninger for forpliktelser
21. Av- og nedskrivninger
22. Andre kostnader
23. Finansielle poster
24. Urealiserte verdiendringer
25. Leiekostnader
26. Nærstående parter
27. Betingede utfall
28. Hendelser etter balansedagen

Konsernregnskapet ble vedtatt av konsernstyret den 12. februar 2015.

# Note 1 | 2 | 3 | 4

## 1 Generell informasjon og sammendrag av de viktigste regnskapsprinsipper

Det vises til note 1 i NSB Konsern, med unntak av:

- metode for innarbeidelse av tilknyttede og felleskontrollert virksomhet.
- omarbeidelse av sammenligningstall

### Tilknyttede selskaper og felleskontrollerte virksomheter i NSB AS

Eierandeler i selskaper hvor NSB AS har betydelig, men ikke bestemmende innflytelse, og eierandeler i selskaper med felleskontrollert virksomhet, er behandlet etter kostmetoden. Med betydelig innflytelse menes normalt at selskapet eier mellom 20 % og 50 % av stemmeberettiget kapital.

### Omarbeidelse av sammenligningstall

Med utgangspunkt i levealderjustering for selskapets offentlige ytelsesordninger, har selskapet omarbeidet sammenligningstallene med at levealderjustering innregnes som en planendring pr 31. desember 2013.

Effekten av justeringen fremkommer av tabellen nedenfor:

	2013
<b>Resultat</b>	
Driftskostnader	-205
Driftsresultat	205
Skatt	-55
<b>Resultat etter skatt</b>	<b>150</b>
<b>Balanse</b>	
Annen, opptjent egenkapital	150
Ikke kontrollerende eierintr.	
<b>Sum egenkapital</b>	<b>150</b>
Andre avsetninger og forpliktelser	-205
Utsatt skatt	55
<b>Sum langsiktig gjeld</b>	<b>-150</b>
<b>SUM EGENKAPITAL OG GJELD</b>	<b>0</b>

## 2 Aksjer i datterselskap

Det vises til note 2 i NSB Konsern.

## 3 Persontog virksomhet i Norden

Det vises til note 3 i NSB Konsern.

## 4 Segmentinformasjon

NSB AS har kun ett driftssegment - persontog.

	2014	2013
<b>Salgsanalyse per kategori</b>		
Transportinntekter	6 243	5 815
Andre driftsinntekter	318	266
<b>SUM</b>	<b>6 561</b>	<b>6 081</b>

### Informasjon om viktige kunder

Selskapet har en kunde, staten ved Samferdselsdepartementet, som står for mer enn 10% av driftsinntektene (se note 26).

# Note 5

## 5 Varige driftsmidler

	Maskiner og utstyr	Transport- midler	Del- leveranse tog	Anlegg under utførelse	Sum
<b>Balanse 1. januar 2014</b>					
Akkumulert anskaffelseskost	1 449	14 603	385	126	16 563
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1 022	-6 979	-	-	-8 001
<b>SUM</b>	<b>427</b>	<b>7 624</b>	<b>385</b>	<b>126</b>	<b>8 562</b>
<b>Regnskapsåret 2014</b>					
Inngående balanse	427	7 624	385	126	8 562
Tilgang	-	-	432	846	1 278
Avgang	-127	-62	-	-	-189
Akkumulerte avskrivninger avganger	1	61	-	-	62
Overført mellom anleggsgrupper	81	1 165	-463	-783	-
Årets avskrivninger	-205	-579	-	-	-784
<b>SUM</b>	<b>177</b>	<b>8 209</b>	<b>354</b>	<b>189</b>	<b>8 929</b>
<b>Balanse 31. desember 2014</b>					
Akkumulert anskaffelseskost	1 403	15 708	354	189	17 654
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1 226	-7 499	-	-	-8 725
<b>SUM</b>	<b>177</b>	<b>8 209</b>	<b>354</b>	<b>189</b>	<b>8 929</b>
<b>Balanse 1. januar 2013</b>					
Akkumulert anskaffelseskost	1 223	13 018	369	389	14 999
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-905	-6 504	-	-	-7 409
<b>SUM</b>	<b>318</b>	<b>6 514</b>	<b>369</b>	<b>389</b>	<b>7 590</b>
<b>Balanse</b>					
Inngående balanse	318	6 514	369	389	7 590
Tilgang	-	-	734	892	1 626
Avgang	-8	-54	-	-	-62
Akkumulerte avskrivninger avganger	8	54	-	-	62
Overføringer	234	1 639	-718	-1 155	-
Årets avskrivninger	-125	-529	-	-	-654
<b>SUM</b>	<b>427</b>	<b>7 624</b>	<b>385</b>	<b>126</b>	<b>8 562</b>
<b>Balanse 31. desember 2013</b>					
Akkumulert anskaffelseskost	1 449	14 603	385	126	16 563
Akkumulerte av- og nedskrivninger	-1 022	-6 979	-	-	-8 001
<b>SUM</b>	<b>427</b>	<b>7 624</b>	<b>385</b>	<b>126</b>	<b>8 562</b>
Avskrivningstid benyttet	5-30 år	5-30 år			

## Note 6 | 7 | 8

### 6 Investering i tilknyttede selskaper

	2014	2013
Balanseført verdi 1. januar	12	10
Tilgang av tilknyttede selskaper	-	2
<b>SUM BALANSEFØRT VERDI 31. DESEMBER</b>	<b>12</b>	<b>12</b>

Resultat, eiendeler og gjeld i de tilknyttede selskapene, hvorav ingen er børsnoterte, er følgende:

2014	Registret i	Eiendeler	Gjeld	Inntekt	Års- resultat	Eier- andel %
Oslo S Parkering AS	Oslo	113	72	37	22	25 %
Interoperabilitetstjenester AS	Oslo	23	20	18	0	33 %
Fjord Tours AS	Bergen	39	16	43	12	43 %
<b>TOTALT</b>		<b>175</b>	<b>108</b>	<b>98</b>	<b>34</b>	

2013	Registret i	Eiendeler	Gjeld	Inntekt	Års- resultat	Eier- andel %
Oslo S Parkering AS	Oslo	114	76	42	6	25 %
Interoperabilitetstjenester AS	Oslo	23	20	11	1	33 %
Fjord Tours AS	Bergen	21	8	33	3	43 %
<b>TOTALT</b>		<b>158</b>	<b>104</b>	<b>86</b>	<b>10</b>	

### 7 Investering i felleskontrollert virksomhet

	2014	2013
Balanseført verdi 1. januar	10	-
Tilgang av felleskontrollert virksomhet	-	10
Egenkapitaltransaksjoner	-5	-
<b>SUM BALANSEFØRT VERDI 31. DESEMBER</b>	<b>5</b>	<b>10</b>

NSB AS har følgende andeler i felleskontrollert virksomhet:

Felleskontrollert foretak	Anskaffet	Kontor- adresse	Stemme/ res.andel	Bokført egenkap.	Årets resultat	Bokført verdi
Flåm Utvikling AS	2013	Aurland	50 %	50	40	69

Tabellen over viser bokført egenkapital inklusiv årets resultat, årsresultat og bokført verdi (100 %).

#### Beskrivelse av virksomhetens art:

Flåm Utvikling har i 16 år med NSB AS som leverandør av togtransporttjenester drevet reiselivsproduktet Flåmsbana. Flåm Utvikling skal drive produktutvikling, salg, markedsføring, kundeføring og merkevareutvikling av Flåmsbana, samt utvikle grunnlaget for kommersiell helårsdrift av Flåmsbana. Flåmsbana er landets første helhetlige helårige fjell/fjord destinasjon.

### 8 Beholdning komponenter og varer

	2014	2013
Komponenter	462	411
Varer under tilvirkning	14	37
<b>SUM BEHOLDNING VARER</b>	<b>476</b>	<b>448</b>

# Note 9 | 10 | 11

## 9 Kundefordringer og andre fordringer

	2014	2013
Kundefordringer	63	6
Konserninterne fordringer	31	62
Avsetning for tap	-7	-5
<b>Kundefordringer netto</b>	<b>87</b>	<b>63</b>
Forskuddsbetalinger	293	210
Andre fordringer	213	132
<b>SUM KUNDEFORDRINGER OG ANDRE FORDRINGER</b>	<b>593</b>	<b>405</b>
Lån til selskap i samme konsern	3 717	7 644
<b>SUM</b>	<b>4 310</b>	<b>8 049</b>

Bokført verdi av kundefordringer, forskuddsbetaling og andre fordringer tilsvarer virkelig verdi. Kundefordringer inneholder i hovedsak persontoginntekter.

### Forfalte fordringer med fordeling etter forfallstidspunkt:

	2014	2013
Forfalte fordringer på balansedagen	27	12
Fordringer forfalt med 0 - 2 mnd	16	7
Fordringer forfalt med 2 - 6 mnd	1	3
Fordringer forfalt med mer enn 6 mnd	9	2

## 10 Finansiell risikostyring

Likviditetsrisiko	< 1 år	1-2 år	2-5 år	> 5 år
Kortsiktige forpliktelser	3 122	-	-	-
Lån	2 494	576	3 845	5 435
Nye tog	800	402	-	-
Varige driftsmidler	258	120	-	-

### NSB vurderer maksimal kreditrisiko til å være følgende:

	2014	2013
Bankinnskudd	2 032	993
Finansielle derivater	2 252	1 436
Kundefordringer og andre kortsiktige fordringer	593	405
<b>SUM</b>	<b>4 877</b>	<b>2 834</b>

## 11 Derivater

	2014		2013	
	Eiendeler	Forpliktelser	Eiendeler	Forpliktelser
Rente- og valutaswapper	2 252	-328	1 436	-279

Selskapet benytter ikke sikringsbokføring. Verdiendringer med måling av derivater til virkelig verdi resultatføres løpende. Derivater er klassifisert som kortsiktige eiendeler og forpliktelser.

## Note 11 | 12

Endringer av virkelig verdi på derivater:	2014	2013
Periodens endring av virkelig verdi	768	615
Akkumulert endring av virkelig verdi	1 925	1 156

### Rente- og valutaswapper

Den nominelle hovedstolen på utestående renteswapper per 31. desember 2014 var 10 365 MNOK (11 585 MNOK i 2013).

Per 31. desember 2014 varierte den faste renten fra 3,97 % til 4,64 % (3,10 % til 4,64 %) og de flytende rentesatsene var i hovedsak 6M NIBOR + margin.

## 12 Finansielle instrumenter etter kategori

Eiendeler 31. desember Periode	Utlån og fordringer		Eiendeler til virkelig verdi over resultatet		Sum	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013
Finansielle anleggsmidler	2	2	-	-	2	2
Derivater	-	-	2 252	1 436	2 252	1 436
Kundefordringer og andre fordringer (ekskl. forsk.betaling)	4 017	7 840	-	-	4 017	7 840
Kontanter og bankinnskudd	2 032	993	-	-	2 032	993
<b>SUM</b>	<b>6 051</b>	<b>8 835</b>	<b>2 252</b>	<b>1 436</b>	<b>8 303</b>	<b>10 271</b>

Forpliktelser 31. desember Periode	Forpliktelse til virkelig verdi over resultatet		Andre forpliktelser til amortisert kost		Sum	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013
Lån (ekskl. finansielle leieavtaler)	9 106	8 813	3 244	1 846	12 350	10 659
Derivater	328	279	-	-	328	279
Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld ekskl. lovpålagte forpliktelser	-	-	3 027	1 817	3 027	1 817
<b>SUM</b>	<b>9 434</b>	<b>9 092</b>	<b>6 271</b>	<b>3 663</b>	<b>15 705</b>	<b>12 755</b>

### Finansielle eiendeler og forpliktelser til virkelig verdi over resultatet per 31. desember 2014:

	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Sum
Derivater benyttet til sikring	-	2 252	-	2 252
<b>SUM EIENDELER</b>	<b>-</b>	<b>2 252</b>	<b>-</b>	<b>2 252</b>
Lån og påløpte renter	-	9 106	-	9 106
Derivater benyttet til sikring	-	328	-	328
<b>SUM FORPLIKTELSE</b>	<b>-</b>	<b>9 434</b>	<b>-</b>	<b>9 434</b>

### Finansielle eiendeler og forpliktelser til virkelig verdi over resultatet per 31. desember 2013:

	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Sum
Derivater benyttet til sikring	-	1 436	-	1 436
<b>SUM EIENDELER</b>	<b>-</b>	<b>1 436</b>	<b>-</b>	<b>1 436</b>
Lån og påløpte renter	-	8 813	-	8 813
Derivater benyttet til sikring	-	279	-	279
<b>SUM FORPLIKTELSE</b>	<b>-</b>	<b>9 092</b>	<b>-</b>	<b>9 092</b>

# Note 13 | 14 | 15

## 13 Kontanter og bankinnskudd

	2014	2013
Kontanter og bankinnskudd	2 032	993

Herav bundne skattetrekkmidler 101 MNOK (2013: 99 MNOK)

## 14 Aksjekapital og overkurs

Det vises til note 19 i NSB Konsern

## 15 Lånegjeld

Langsiktige lån	2014	2013
Obligasjonslån målt til virkelig verdi	6 612	7 792
Obligasjonslån målt til amortisert kost	3 244	1 846
Sum	9 856	9 638

Kortsiktige lån	2014	2013
Kortsiktig del av langsiktig gjeld	2 193	721
Andre lån	301	300
Sum	2 494	1 021

<b>SUM LÅN</b>	<b>12 350</b>	<b>10 659</b>
----------------	---------------	---------------

Nominell verdi langsiktig rentebærende gjeld	2014	2013
1. januar	8 261	7 343
Endring under året	135	918
<b>31. DESEMBER</b>	<b>8 396</b>	<b>8 261</b>

Virkelig verdi av obligasjonslån som regnskapsmessig er målt til amortisert kost utgjør pr 31.12.2014 MNOK 3 717 (2013: 2 031 MNOK)

Alle eksisterende obligasjonslåns-utstedelser er tatt opp under låneprogrammet Euro Medium Term Note (EMTN-programmet). EMTN programmet er den lånedokumentasjon som NSB benytter ved låneopptak i obligasjonsmarkedet. EMTN-programmet inneholder ingen finansielle covenants men en valgfri eierskapsklausul som omhandler at staten skal eie 100 % av NSB.

NSB har en syndikert trekkfasilitet på 2 000 MNOK som har et covenantskrav om minimum egenkapitalandel på 20 %.

Virkelig verdi av kredittmarginen på obligasjonslån er basert på markedsobservasjoner fra banker og prisingen/kursen på obligasjonene i annenhånds markedet.

Selskapet er eksponert for renteendringer på lånene basert på følgende reprisingsstruktur:

Lån og swapper	2014	2013
6 måneder eller mindre	3 665	3 246

Forfall for langsiktige lån er som følger:	2014	2013
Mellom 1 og 2 år	576	1 876
Mellom 2 og 5 år	3 845	2 887
Over 5 år	5 435	4 875

## Note 15 | 16

Effektiv rente på balansedagen var som følger i %

		2014	2013
Obligasjonslån	NOK	3,51	3,73

Beregnet effektiv rente inkluderer effekt av rentederivater. Selskapet har sikret all eksponering i CHF.

Balanseført verdi er tilnærmet lik virkelig verdi på langsiktige lån.

Endringer av virkelig verdi på lån		2014	2013
Periodens endring av virkelig verdi		814	559
Akkumulert endring av virkelig verdi		2 197	1 383
Balanseført verdi av selskapets lån i ulike valutaer er som følger:		2014	2013
NOK		4 652	3 765
CHF		7 698	6 894
<b>SUM</b>		<b>12 350</b>	<b>10 659</b>

Selskapet har følgende uutnyttede lånefasiliteter		2014	2013
Flytende rente			
- Utløper innen ett år		50	50
- Utløper etter mer enn ett år		2 000	2 000
<b>SUM</b>		<b>2 050</b>	<b>2 050</b>

Fasiliteten som løper innen et år er en kassekreditt knyttet til toppkontoen i NSB-konsernets konsernkontosystem. Kreditten løper for ett år av gangen, og fornyes årlig. NSB sin langsiktige lånefasilitet er en revolverende trekkrettighet som løper fram til april 2017.

## 16 Skatter

Utsatt skatt nettoføres når selskapet har en juridisk rett til å motregne utsatt skattefordel mot utsatt skatt i balansen og dersom den utsatte skatten er til samme skattemyndighet. Følgende beløp har blitt nettoført:

Årets skattekostnad fremkommer slik:	2014	2013
Endring i utsatt skatt	92	318
<b>SKATTEKOSTNAD</b>	<b>92</b>	<b>318</b>



## Note 16

<b>Avstemming fra nominell til faktisk skattesats:</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
Årsresultat før skatt	1 039	932
Forventet inntektsskatt etter nominell skattesats (27 % / 28 %)	281	261
Skatteeffekten av følgende poster:		
Andre ikke fradragsberettigede kostnader	-	99
Andre ikke skattepliktige inntekter	-195	-4
Virkning av endringer i skatteregler og -satser	-	-21
For lite avsatt tidligere år	6	-17
<b>Skattekostnad</b>	<b>92</b>	<b>318</b>
<b>Effektiv skattesats</b>	<b>9 %</b>	<b>34 %</b>

<b>Spesifikasjon av grunnlag for midlertidige forskjeller og underskudd til framføring:</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
Fordel (+) / Forpliktelse (-)		
Driftsmidler	-4 940	-4 598
Varer	5	-
Fordringer	6	4
Verdiendring finansielle omløpsmidler	317	260
Pensjonsforpliktelse	1 490	1 550
Avsetning for forpliktelser	73	129
Gevinst- og tapskonto	-27	-38
Underskudd til fremføring	457	31
Annet	561	560
Sum	-2 058	-2 102
<b>Netto utsatt fordel/forpl. i balansen</b>	<b>-556</b>	<b>-567</b>

Utsatt skattefordel er oppført med utgangspunkt i fremtidig inntekt.

<b>Utsatt skattefordel</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
Utsatt skattefordel som reverserer om mer enn 12 måneder	785	668
<b>SUM</b>	<b>785</b>	<b>668</b>

## Note 16 | 17

Utsatt skatt	2014	2013
Utsatt skatt som reverserer om mer enn 12 måneder	-1 340	-1 233
Utsatt skatt som reverserer innen 12 måneder	-1	-2
<b>SUM</b>	<b>-1 341</b>	<b>-1 235</b>
<b>UTSATT SKATT I BALANSEN</b>	<b>-556</b>	<b>-567</b>
<b>Endring i balanseført utsatt skatt</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
Balanseført verdi 1. januar	-567	-360
Resultatført i perioden	-86	-231
Resultatført i perioden i utvidet resultat	103	126
Effekt av endret skattesats	-	21
Effekt av endret skattesats ført direkte mot egenkapitalen	-	-14
Skatteeffekt konsernbidrag	-6	-109
<b>SUM</b>	<b>-556</b>	<b>-567</b>

### 17 Personalkostnader

	2014	2013
Lønn, inkludert arbeidsgiveravgift	2 227	2 136
Pensjonskostnader - ytelsesbaserte pensjonsordninger (note 18)	213	28
Andre personalkostnader	29	29
<b>SUM</b>	<b>2 469</b>	<b>2 193</b>

Lønn til konsernsjef og ledende ansatte er omtalt i noten for nærstående parter (note 26)

	2014	2013
Gjennomsnittlig antall årsverk*	3 041	2 977
Antall ansatte per 31.12	3 468	3 017

\*Beregningen er basert på en vektning av faktiske antall årsverk gjennom året.

# Note 18

## 18 Pensjoner og lignende forpliktelser

### Generellt

Selskapet har pensjonsordninger knyttet til alder-uføre- og etterlattepensjon for ektefelle og barn. Nedenfor følger nærmere beskrivelse av type ordninger og hvordan disse er organisert

### Ytelsesordninger i Norge

Selskapet har flere kollektive pensjonsordninger som er organisert i Statens pensjonskasse (SPK) eller forsikringsselskap. Ordningen i selskapet tilfredsstiller kravene iht Lov om offentlig tjenestepensjon. Ordningen dekker ytelser av pensjonsgrunnlag opp til 12G, og gir en alders- og uførepensjon på 66% av pensjonsgrunnlag ved full opptjening. Forpliktelser gjennom disse ordningene dekker 3 126 aktive og 1 698 pensjonister. Ordningene gir rett til definerte fremtidige ytelser som i hovedsak er avhengig av antall opptjeningsår og lønnsnivå ved oppnådd pensjonsalder.

Pensjonsytelsene samordnes med folketrygdens ytelser, og vil også være avhengig av størrelsen på ytelsene fra folketrygden.

Selskapet har gjennom tariffavtale pensjonsforpliktelser i tilknytning til offentlig avtalefestet førtidspensjon (AFP). Forpliktelser gjennom denne ordningen dekker 3 126 aktive medlemmer.

Ytelsesbaserte tillegg ordninger for alders- og etterlattepensjon for toppledere er ikke fonderte og dekkes over drift.

I tabellene nedenfor er arbeidsgiveravgift med nominelle satser inkludert i årets kostnad og netto pensjonsforpliktelse

<b>Spesifikasjon av netto innregnet ytelsesbasert pensjonsforpliktelse</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
Nåverdi av opptjent pensjonsforpliktelse for ytelsesplaner i fondsbaserte ordninger	6 270	6 398
Virkelig verdi på pensjonsmidler	-4 844	-4 889
<b>Netto pensjonsforpliktelse for ytelsesplaner i fondsbaserte ordninger</b>	<b>1 426</b>	<b>1 509</b>
Nåverdi av opptjent pensjonsforpliktelse for ytelsesplaner i ikke fondsbaserte ordninger	64	39
<b>NETTO PENSJONSFORPLIKTELSE I BALANSEN</b>	<b>1 490</b>	<b>1 548</b>
<b>Endring i balanseført netto forpliktelse:</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
Balanseført nettopensjonsforpliktelse 1. januar	1 548	1 439
Årets aktuarielle avvik	331	453
Årets pensjonsopptjening/økning forpliktelse	177	233
Netto finansposter pensjon	48	42
Årets innbetaling til ordningene	-614	-414
Planendringer under året	-	-205
<b>BALANSEFØRT NETTOPENSJONSFORPLIKTELSE 31.DESEMBER</b>	<b>1 490</b>	<b>1 548</b>
<b>Pensjonskostnad innregnet i resultatregnskapet</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
Nåverdi av årets pensjonsopptjening, resultatført som personalkostnad se note 17	213	233
Effekt planendringer	-	-205
Sum årets pensjonsopptjening	213	28
<b>Årets finansposter pensjoner</b>	<b>48</b>	<b>42</b>
<b>SUM PENSJONSKOSTNAD YTELSESPLEANER</b>	<b>261</b>	<b>70</b>

# Note 18

## Sensitivitetsanalyse ved endring i sentrale forutsetninger

Tabellen nedenfor viser estimat for potensielle effekter ved en endring forutsetninger av vesentlig betydning for ytelsesbaserte pensjonsplaner i Norge. Faktiske resultater kan i vesentlig grad avvike fra disse estimatene

	Diskonteringsrente		Årlig lønnsvekst		Økning i G	
	1 %	-1 %	1 %	-1 %	1 %	-1 %
Økning (+)/reduksjon (-) periodens netto pensjonskostnad angitt i %	-27,5 %	22,5 %	21,4 %	-18,8 %	11,4 %	-10,6 %
Økning (+)/reduksjon (-) netto pensjonsforpl. per 31.12. angitt i %	-13,6 %	17,3 %	8,5 %	-6,3 %	9,3 %	-6,9 %

Populasjonen er preget av høy pensjonistbestand og høy gjennomsnittsalder på de aktive som påvirker sensitivitetsanalysen.

## De siste års års utvikling i pensjonskostnad og pensjonsforpliktelse viser følgende:

	2014	2013	2012	2011	2010	2009
<b>Resultatregnskap</b>						
Nåverdi av årets pensjonsopptjening	213	233	228	178	157	166
Effekt planendring	-	-205	-	-	-	-
Reulstatført estimatavvik	-	-	-	25	-54	21
Årets pensjonsopptjening, resultatført som personalkostnad	213	28	228	203	103	187
Netto rentekostnader pensjon	48	42	-3	6	2	-3
<b>SUM PENSJONSKOSTNAD</b>	<b>261</b>	<b>70</b>	<b>225</b>	<b>209</b>	<b>105</b>	<b>184</b>
<b>Balanse</b>						
Beregnet totale pensjonsforpliktelser	6 334	6 437	5 365	5 577	4 779	4 249
Pensjonsmidler	-4 844	-4 889	-3 926	-3 751	-3 569	-3 231
Beregnet netto pensjonsforpliktelse	1 490	1 548	1 439	1 826	1 210	1 018
Ikke resultatført estimatavvik (korridor)	-	-	-	1 426	381	328
<b>NETTO PENSJONSFORPLIKTELSE I BALANSEN</b>	<b>1 490</b>	<b>1 548</b>	<b>1 439</b>	<b>3 252</b>	<b>1 591</b>	<b>1 346</b>

## Følgende parametre er benyttet ved beregningene for ytelsesordninger i Norge

	2014	2013	2012	2011	2010	2009
Diskonteringsrente	2,80 %	3,90 %	3,80 %	2,80 %	3,80 %	4,50 %
Forventet avkastning	2,80 %	3,90 %	3,80 %	4,00 %	4,60 %	5,60 %
Gjennomsnittlig lønnsvekst	2,95 %	3,45 %	3,70 %	3,30 %	3,50 %	4,00 %
G-regulering	2,70 %	3,50 %	3,50 %	3,20 %	3,75 %	4,00 %
Korridor: % av max (PBO, pensjonsmidler)	0,00 %	0,00 %	0,00 %	10,00 %	10,00 %	10,00 %
Årlig reg. av pensjoner under utbetaling	1,95 %	2,75 %	2,75 %	2,45 %	3,00 %	4,25 %
Gjennomsnittelig arbeidsgiveravgift faktor	14,10 %	14,10 %	14,10 %	14,10 %	14,10 %	14,10 %

## Note 18 | 19

### Forklaring valgte forutsetninger 31. desember 2014

Diskonteringsrente er fastsatt med grunnlag i obligasjoner med fortrinnsrett (OMF) og er 2,8 %. Det er vurdert at OMF-markedet representerer et dypt og likvid marked med relevante løpetider som kvalifiserer til referanserate iht IAS 19.

Anvendelse av alternative forutsetninger med reduksjon av diskonteringsrente med 0,5 % og tilsvarende endringer i øvrige forutsetningene tilpasset selskapets bestand ville gitt økt pensjonsforpliktelse med 127 MNOK før utsatt skatt.

Lønsregulering for norske ordninger er i hovedsak beregnet som summen av forventet reallønnsvekst på 1 % og inflasjon på 1,5 % og karrieretilegg på 0,25% med noen individuelle tilpasninger.

Regulering av pensjoner under utbetaling følger i hovedsak gjennomsnittelig lønnsvekst (tilsvarende G regulering) fratrukket en fast faktor på 0,75.

For de demografiske faktorer er tariffene K 2013 og IR 73 lagt til grunn for fastsettelse av dødelighet og uførerisiko.

Gjennomsnittlig forventet levetid (i antall år) for en person som pensjonerer seg når han/hun fyller 65 år vil iht K2013 være:

Mann	20 år
Kvinne	21 år

### Risikovurdering ytelsesbaserte ordninger

Gjennom ytelsesbaserte ordninger er selskapet påvirket av en rekke risikoer som følge av usikkerhet i forutsetninger og fremtidig utvikling. De mest sentrale risikoene er beskrevet her:

#### Forventet levetid

Selskapet har påtatt seg en forpliktelse til å utbetale pensjon for de ansatte livet ut. Økning i forventet levealder blant medlemsmassen medfører en økt forpliktelse for selskapet.

#### Avkastningsrisiko

Selskapet blir påvirket ved en reduksjon i faktisk avkastning på pensjonsmidlene, som vil medføre økt nettoforpliktelse.

#### Inflasjon- og lønnsvekstrisiko

Selskapets pensjonsforpliktelse har risiko knyttet til både inflasjon og lønnsutvikling, selv om lønnsutvikling er nært knyttet til inflasjonen. Høyere inflasjon og lønnsutvikling enn hva som er lagt til grunn i pensjonsberegningene, medfører økt forpliktelse for selskapet.

## 19 Leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld

	2014	2013
Leverandørgjeld	209	201
Konsernintern leverandørgjeld	2 035	767
Skyldig offentlige avgifter	96	87
Annen kortsiktig gjeld (inkl. avsetning for forpliktelser)	782	849
<b>SUM</b>	<b>3 122</b>	<b>1 904</b>

Andel av gjeld til andre nærstående parter er i 2014: 6 MNOK (5 MNOK).

Bokført verdi av leverandørgjeld og annen kortsiktig gjeld tilsvarer virkelig verdi.

Annen kortsiktig gjeld inneholder forskuddsbetalte inntekter, periodiserte personalkostnader og andre periodiserte kostnader.

## Note 20

### 20 Andre avsetninger for forpliktelser

Avsetning for forpliktelser 2014	Miljø avsetning	Ventelønn, omstilling, restruktur.	Annet	Sum
Inngående balanse	52	38	1	91
Benyttet i løpet av året	-11	-9	-	- 20
<b>SUM</b>	<b>41</b>	<b>29</b>	<b>1</b>	<b>71</b>

Avsetning for forpliktelser 2013	Miljø avsetning	Ventelønn, omstilling, restruktur.	Annet	Sum
Inngående balanse	51	43	1	95
Endret avsetning i året	1	-	-	1
Benyttet i løpet av året	-	-5	-	-5
<b>SUM</b>	<b>52</b>	<b>38</b>	<b>1</b>	<b>91</b>

Klassifikasjon i balansen	2014	2013
Andel langsiktig gjeld	71	91

#### Ventelønn – omstillingsforpliktelse

I forbindelse med stiftelsen av NSB AS ble selskapet påført forpliktelse til å refundere ventelønn til de som ble oppsagt på grunn av overtallighet før 1. januar 2005. NSB ble i den forbindelse kompensert for en begrenset beregnet forpliktelse som inngår i annen langsiktig gjeld i balansen.

#### Yrkesskade

Erstatning for yrkesskade som personer ble påført i perioden 1. januar 1990 frem til etableringen av NSB BA 1. desember 1996 dekkes av selskapet.

Det er i regnskapet foretatt avsetninger til å dekke estimert forpliktelse basert på forventninger til saker som er under behandling, samt ikke rapporterte, men påregnelige saker.

#### Miljøforurensninger

NSB AS har som togoperatør et betydelig ansvar for forurensninger som skyldes virksomheten. Kjente forpliktelser er kvantifisert og avsatt i regnskapet.

Etter hvert som forholdene blir ryddet og klargjort tilbakeføres avsetningen mot erlagte kostnader. Kjente forpliktelser er kvantifisert og avsatt i regnskapet.

Beste estimat er benyttet.

#### Forurenset grunn – solgte tomter

Ved salg av tomter er det i noen tilfeller oppdaget forurensning i grunn som skyldes kreosot. Ved etablering av NSB BA var selve forurensningsproblematikken kjent, men ikke omfanget, og det ble ikke avsatt for miljøforpliktelser på grunn av at NSB BA ikke var forurenser.

#### Reftstvister

NSB AS er innblandet i tvister der en del av dem vil bli prøvd for rettsapparatet. I de tilfeller der det vurderes å foreligge sannsynlighetsovervekt og kvantifiserbar tapsrisiko, gjøres løpende avsetninger i regnskapet.

## Note 21 | 22 | 23

### 21 Av- og nedskrivninger

	2014	2013
Årets avskrivninger varige driftsmidler (note 5)	784	654
<b>SUM</b>	<b>784</b>	<b>654</b>

### 22 Andre kostnader

	2014	2013
Salgs- og administrasjonskostnader	710	514
Energi og brensel vedr. drift	177	200
Kostnader lokaler, leie maskiner, rep og vedlikehold	308	121
Andre driftskostnader	1 572	1 642
<b>SUM</b>	<b>2 767</b>	<b>2 477</b>

#### Spesifikasjon av revisjonshonorar (eksklusive mva.):

Lovpålagt revisjon	1	1
<b>SUM</b>	<b>1</b>	<b>1</b>

### 23 Finansielle poster

	2014	2013
Renteinntekter	529	631
Utbytte	698	15
Konsernbidrag	22	390
Netto valutagevinster/tap	4	42
<b>SUM</b>	<b>1 253</b>	<b>1 078</b>
Rentekostnader	-637	-611
Andre finanskostnader	-14	-360
Netto valutagevinster/tap	-5	-2
<b>SUM</b>	<b>-656</b>	<b>-973</b>
Netto finansposter pensjon	-48	-42
Urealiserte verdiendringer	-51	112
<b>SUM FINANSIELLE POSTER</b>	<b>498</b>	<b>175</b>

## Note 24 | 25 | 26

### 24 Urealiserte verdiendringer presentert i totalresultat

Nedenfor følger samlet oversikt av urealiserte verdiendringer av eiendeler, gjeld og derivater som er målt til virkelig verdi

	2014	2013
Urealisert rente og valutasikringsderivater	757	602
Urealiserte verdiendringer obligasjonslån	-814	-553
Urealisert verdiendringer konserninterne lån	6	63
<b>SUM UREALISERT VERDIENDRINGER FINANSPOSTER</b>	<b>-51</b>	<b>112</b>

### 25 Leiekostnader

	2014	2013
Leie av maskiner/utstyr, ikke balanseførte driftsmidler	2	2
Leie av eiendom (eksternt)	12	18
<b>SUM</b>	<b>14</b>	<b>20</b>

### 26 Nærstående parter

NSB har følgende nærstående parter:

#### Eier

Som eier av NSB er staten ved Samferdselsdepartementet (SD) nærstående part.

I tillegg vil andre virksomheter som er eid av staten ved Samferdselsdepartementet være nærstående part med NSB.

#### Selskap i samme konsern

Alle datterselskap, tilknyttede selskaper og felleskontrollerte virksomheter som angitt i note 2, 6 og 7 samt andre konsernselskaper som er nærstående til disse selskapene vil være nærstående parter av NSB.

#### Styret og ledende ansatte

Personer som inngår i konsernets ledelse eller styret er også nærstående parter av NSB.

Nedenfor følger oversikt over transaksjoner, mellomværende og sikkerhetsstillelser med nærstående parter:

	2014	2013
<b>Salg av varer og tjenester</b>		
Offentlig kjøp av persontrafikkjenester	2 919	2 784
Salg av andre varer og tjenester	396	350
<b>SUM</b>	<b>3 315</b>	<b>3 134</b>
Kjøp av varer og tjenester	1 417	1 585



## Note 26 | 27 | 28

Mellomværende med nærstående parter som følge av kjøp og salg av varer og tjenester:

	2014	2013
<b>Fordringer på</b>		
Selskaper i samme konsern	31	62
Tilknyttede selskaper	1	-
Virksomheter eid av Samferdselsdepartementet	1	1
<b>SUM</b>	<b>33</b>	<b>63</b>
<b>Gjeld til</b>		
Selskaper i samme konsern	2 041	767
Tilknyttede selskaper	1	1
Virksomheter eid av Samferdselsdepartementet	5	21
<b>SUM</b>	<b>2 047</b>	<b>789</b>
<b>Lån til</b>		
Selskaper i samme konsern	3 717	7 644

Det er ingen lån fra nærstående parter.

### Sikkerhetsstillelse

NSB AS har stilt garanti for regulering av pensjonsforpliktelsene ved et opphør av Nettbuss AS slik at overføringsavtalen av 1974 kan legges til grunn. Konsekvensen er at Nettbuss AS ikke kan gjøre endringer i pensjonsordningen uten godkjenning fra styret i NSB AS.

NSB AS har stilt en morselskapsgaranti på 40 MSEK for sitt heleide datterselskap Svenska Tågkompaniet AB overfor Värmlandstrafik AB for konsesjon til å kjøre togtrafikk i Värmland i Sverige.

### Ytelser til ledende ansatte og styret

Det vises til note 32 i NSB Konsern.

## 27 Betingede utfall

Det vises til note 33 i NSB Konsern.

## 28 Hendelser etter balansedagen

Det vises til note 35 i NSB Konsern.

## Erklæring fra styret og daglig leder ved årsoppgjøret 2014

Styret mener etter beste overbevisning at konsernregnskapet og årsregnskapet for morselskapet for perioden 1.januar 2014 til 31.desember 2014 er utarbeidet i samsvar med IFRS som fastsatt av EU, med krav til tilleggsopplysninger som følger av regnskapsloven, og at opplysningene i regnskapet gir et rettviseende bilde av selskapets eiendeler, gjeld, finansielle stilling og resultat som helhet.

Styret mener at årsberetningen gir en rettviseende oversikt over utviklingen, resultatet og stillingen til foretaket og konsernet, sammen med en beskrivelse av de mest sentrale risiko- og usikkerhetsfaktorene foretaket og konsernet står overfor.

Oslo, 12. februar 2015

  
Kai Henriksen  
Styrets leder

  
Bjarne Borgersen

  
Wenche Teigland

  
Tore Heldrup Rasmussen

  
Åsne Havnelid

  
Audun Sør-Reime

  
Rolf Jørgensen

  
Jan Audun Strand

  
Geir Isaksen  
Konsernsjef

# Revisjonsberetning

**Deloitte.**

Deloitte AS  
Dronning Sofies gate 14  
Postboks 221 Sentrum  
NO-0103 Oslo  
Norge  
Tlf: +47 23 27 90 00  
Faks: +47 23 27 90 01  
www.deloitte.no

Til generalforsamlingen i Norges Statsbaner AS

## REVISORS BERETNING

### Uttalelse om årsregnskapet

Vi har revidert årsregnskapet for Norges Statsbaner AS som består av selskapsregnskap og konsernregnskap. Selskapsregnskapet og konsernregnskapet består av balanse per 31. desember 2014, og resultatregnskap, oppstilling av endringer i egenkapital og kontantstrømpstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen, og en beskrivelse av vesentlige anvendte regnskapsprinsipper og andre noteopplysninger.

### Styret og daglig leders ansvar for årsregnskapet

Styret og daglig leder er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet og for at det gir et rettviseende bilde i samsvar med International Financial Reporting Standards som fastsatt av EU, og for slik intern kontroll som styret og daglig leder finner nødvendig for å muliggjøre utarbeidelsen av et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller feil.

### Revisors oppgaver og plikter

Vår oppgave er å gi uttrykk for en mening om dette årsregnskapet på bakgrunn av vår revisjon. Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med lov, forskrift og god revisjonsskikk i Norge, herunder International Standards on Auditing. Revisjonsstandardene krever at vi etterlever etiske krav og planlegger og gjennomfører revisjonen for å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon.

En revisjon innebærer utførelse av handlinger for å innhente revisjonsbevis for beløpene og opplysningene i årsregnskapet. De valgte handlingene avhenger av revisors skjønn, herunder vurderingen av risikoene for at årsregnskapet inneholder vesentlig feilinformasjon, enten det skyldes misligheter eller feil. Ved en slik risikovurdering tar revisor hensyn til den interne kontrollen som er relevant for selskapets utarbeidelse av et årsregnskap som gir et rettviseende bilde. Formålet er å utforme revisjonshandlinger som er hensiktsmessige etter omstendighetene, men ikke for å gi uttrykk for en mening om effektiviteten av selskapets interne kontroll. En revisjon omfatter også en vurdering av om de anvendte regnskapsprinsippene er hensiktsmessige og om regnskapsestimatene utarbeidet av ledelsen er rimelige, samt en vurdering av den samlede presentasjonen av årsregnskapet.

Etter vår oppfatning er innhentet revisjonsbevis tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

### Konklusjon

Etter vår mening er årsregnskapet avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir et rettviseende bilde av selskapet og konsernet Norges Statsbaner AS' finansielle stilling per 31. desember 2014 og av deres resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med International Financial Reporting Standards som fastsatt av EU.

Deloitte refers to one or more of Deloitte Touche Tohmatsu Limited, a UK private company limited by guarantee, and its network of member firms, each of which is a legally separate and independent entity. Please see [www.deloitte.com/uk/about-us](http://www.deloitte.com/uk/about-us) for a detailed description of the legal structure of Deloitte Touche Tohmatsu Limited and its member firms.

Registrert i Høivestregisteret  
Medlem av Den norske Revisorforening  
Organisasjonsnummer: NO 211 262

**Uttalelse om øvrige forhold***Konklusjon om årsberetningen og om redegjørelser om foretaksstyring og samfunnsansvar*

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, mener vi at opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet og i redegjørelsene om foretaksstyring og samfunnsansvar, forutsetningen om fortsatt drift og forslaget til anvendelse av overskuddet er konsistente med årsregnskapet og er i samsvar med lov og forskrifter.

*Konklusjon om registrering og dokumentasjon*

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, og kontrollhandlinger vi har funnet nødvendig i henhold til internasjonal standard for attestasjonsoppdrag (ISAE) 3000 «Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller forenklet revisorkontroll av historisk finansiell informasjon», mener vi at ledelsen har oppfylt sin plikt til å sørge for ordentlig og oversiktlig registrering og dokumentasjon av selskapets regnskapsopplysninger i samsvar med lov og god bokføringsskikk i Norge.

Oslo, 12. februar 2015  
Deloitte AS



Aase Aa. Lundgaard  
statsautorisert revisor

**NSB-KONSERNET**

Schweigaards gate 23, Oslo  
Postboks 1800 Sentrum  
0048 Oslo  
Tlf 23 15 00 00  
[nsbkonsernet.no](http://nsbkonsernet.no)

**ÅRSRAPPORT 2014**

Design: REDINK  
Illustrasjoner: ByHands / Børge Bredenbekk  
Trykk: RK Grafisk