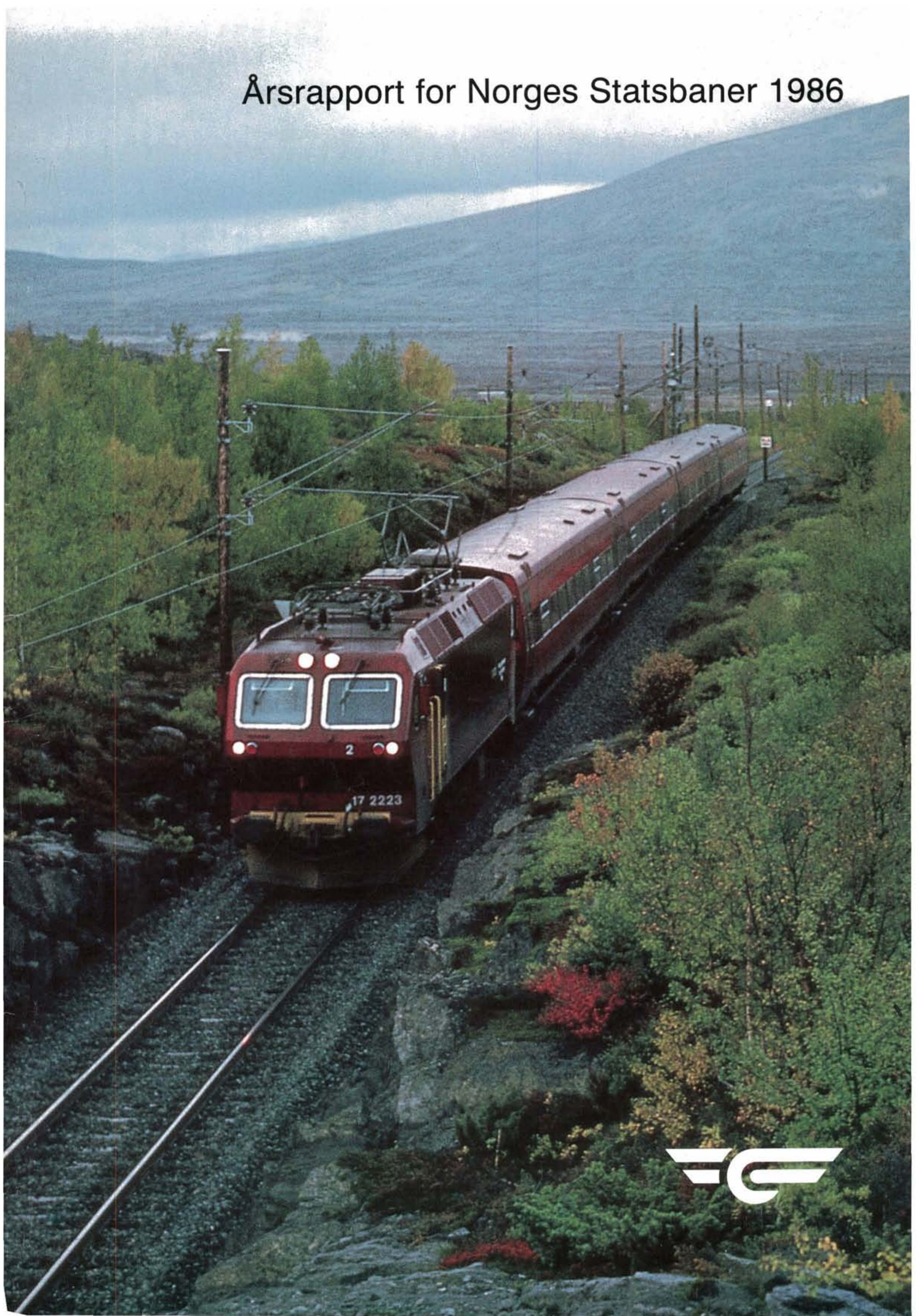


Årsrapport for Norges Statsbaner 1986



Innhold:

Hovedtall	1
Styrets beretning	2
Økonomisk utvikling	6
Persontrafikk	9
Godstrafikk	12
Bildriften	14
Reisebyrådivisjonen	17
Personalet	18
Kjøreveien	19
Togforsinkelser	20
Oslo Sentralstasjon	22
Økonomisk oversikt	24
Report of the Board of Directors	28
Styret, Jernbanerådet, organisasjonen	32

Forsidebildet: «Dovresprinten» passerer
Dovrebanens høyeste punkt, 1025 m.o.h.,
ved Hjerkin. Foto: Alf Langenes

NSB's årsrapport er redigert ved NSB's
Informasjonsavdeling v/Bjørn Holøs.
Opplag 6000 eksemplarer.
Redaksjonen avsluttet 6. april 1986.
Design: Audio Grafisk A/S
Fotos: Alf Langenes, Rune Fossum, Carl
Leo, Terje Engh, Svein Sando, Mittet,
Brox, Rudrud, NSB Informasjonsavdeling.

Hovedtall

	Enhet Unit	1986	Endring fra 1985 Change from 1985 Absolutte tall	
Jernbanedrift/Rail traffic				
Banenettet/Network:	Km	4219	+	23
Av dette: Elektrisk drift/Of which: Electrified	Km	2451	+	8
Dobbelt spor/Doubletrack	Km	95	—	
Stasjoner/Stations:				
Antall betjente eksp.steder/Number of manned stations		204	÷	8
Rullende materiell/Rolling stock:				
Elektriske lokomotiver/Electric locomotives		166	—	
Diesellokomotiver/Diesel locomotives		95	—	
Elektriske motorvogner/Electric rail motor vehicles		142	÷	2
Dieselmotorvogner/Diesel rail motor vehicles		45	÷	4
Skinnetraktor/Rail tractors		131	—	
Personvogner/Passenger vehicles		789		7
Godsvogner/Goods wagons		6848	÷	88
Persontrafikk/Passenger traffic:				
Reiser Journeys	Mill.	35,6		Endring – Prosent 2,1
Personkm/Passenger-km	Mill.	2225,3	÷	0,7
Godstrafikk/Goods traffic:				
Tonn transport/Tons carried	Mill.	25,7	÷	0,8
Av dette: Malm Ofotbanen Of which: Iron ore on Ofoten Line	Mill.	14,2	÷	4,5
Tonn km/Ton-km	Mill.	3015,0	+	2,8
Av dette: Malm Ofotbanen Of which: Iron ore on Ofoten Line	Mill.	568,4	÷	4,5
Bildrift/Road traffic:				
Rutelengde/Length of lines	Km	12325	÷	0,7
Busser og kombinerte biler/Buses and combined vehicles		644	+	2,7
Lastebiler/Lorries		302	+	2,0
Tilhengere/Trailers		111	+	9,9
Persontrafikk/Passenger service:				
Reiser/Journeys	Mill.	17,7	+	0,6
Person km/Passenger-km	Mill.	320	+	6,3
Godstrafikk/Freight service:				
Tonn km/Ton-km	Mill.	26,3		0,7
Jernbane- og bildrift Railways and road services:				
Personale (årgj.sn.)/Personnel (annual av.):		15832	÷	0,4
Av dette: Driftspersonale/Of which: Operating personnel:		15165	÷	0,4
Regnskapsresultat (inkl. avskr. etc.) Operating results (incl. depr. etc.):				
Sum inntekter/Total revenues	Mill. kr	2977,6	+	6,6
Sum utgifter/Total expenditures	Mill. kr	4703,0	+	14,2
Total driftstilskudd/Total State grant	Mill. kr	1725,4	+	30,3

Styrets beretning

Regnskapstall	1986 Mill. kr	1985 Mill. kr	Endring fra 1985	
			Mill. kr	Prosent
Driftsinntekter	2978	2793	185	07
Driftsutgifter	4070	3645	425	12
Tilskudd til driften	1093	853	240	28
Avskrivninger og renter	633	470	163	35
Totalt driftstilskudd	1725	1324	401	30

Trafikktall	1986	1985	Endring fra 1985	
			Abs. tall	Prosent
Jernbanedrift				
Godstransport (kommersielt gods) ekskl. Ofotbanen mill. tonn	11,5	11,1	0,4	3,5
mill. tonnkm	2446,6	2336,8	109,8	4,5
Malm Ofotbanen mill. tonn	14,2	14,9	0,7	-4,4
mill. tonnkm	568,4	595,3	-26,9	-4,5
Persontransport mill. reiser	35,6	34,8	0,8	2,1
mill. personkm	2225,3	2240,5	-15,2	0,7
Bildrift				
Godstransport tusen tonn	595	540	55	10,2
Persontransport mill. reiser	17,6	17,6	0,1	0,6
Personale				
Totalt personalantall (gjennomsnittlig)	15832	15902	+ 70	-0,4

For NSB var 1986 et år med både lyse og mørke trekk, med positive tiltak som peker fremover, men også med problemer som har sin rot i et udekket fornyelsesbehov og en skjerpet konkurransesituasjon.

Trafikken viste økning, men det økonomiske resultat var ikke tilfredsstillende. NSBs samlede inntekter i 1986 kom opp i 2.978 mill. kroner, som er en økning fra 1985 på 6,6 prosent. De totale utgiftene utgjorde 4.703 mill. kroner. Det er en økning på 14,2 prosent fra året før. Det totale driftstilskudd ble vel 1.725 mill. kroner.

Den mest betydningsfulle begivenhet for NSB i 1986 var åpningen av sentralhallen ved Oslo Sentralstasjon den 26. november 1986.

Persontrafikken var totalt sett på samme nivå som i 1985 til tross for svikt i turisttrafikken og fortsatt sterk konkurranse fra privatbilene. Et oppmuntrende trekk var en økning i trafikken på avstander over 300 km til tross for stort salg av nye biler.

På materiellsiden var det særlig tre forbedringer av trafikktilbudet som bør fremheves:

- 12 sovevogner av en ny, moderne type ble satt i drift på Dovre-, Bergens- og Sørlandsbanen. Serien består av 20 vogner, og de 8 siste ble levert omkring årsskiftet 1986/87. Vognene har 15 kupéer og kan res opp med en eller to køyer. Det er spesielt lagt vekt på gode kjøreegenskaper og god støysolisasjon.
- Nye diesel-elektriske motorvognsett ble satt inn på strekningen Trondheim — Mo i Rana. Med de nye settene får man en forbindelse i kombinasjon med ekspressstog fra Oslo, slik at man kan reise Oslo — Mo i Rana på dagen.
- Spesialinnredede vogner, «Intercity Special», ble satt inn i noen morgentog på Østfoldbanen, Vestfoldbanen og strekningen Lillehammer — Oslo. Vognene er spesielt innredet for reisende som ønsker å arbeide under togreisen.

Godstrafikken viste en klar vekst både i transportarbeid og i volum (4,7 prosent i tonnkilometer, 3,8 prosent i tonn, ekskl. malmtrafikken på Ofotbanen). Høy aktivitet innenfor de fleste grener av næringslivet bidro til en generell økning i etterspørselen etter transporttjenester. Konkurransen fra lastebilene er imidlertid meget sterk, og det har derfor fra NSBs side vært arbeidet intenst med effektiviseringsiltak for å redusere kostnadene. Det har også vært satset sterkt på produktutvikling og markedsføring.

Konkurransen på godstransportmarkedet har ført til at NSB har forsert moderniseringen av godsvognparken.



Materiellet er bedre tilpasset markedets ønsker, blant annet som lukkede vogner med stort volum. Ved effektivisering av godstransportstyringen og andre tiltak, er godsvognparken redusert.

På det internasjonale transportområde var den viktigste begivenheten for NSB åpningen av den såkalte Dan-Link-forbindelsen. Denne nye forbindelsen med jernbaneferger innebærer at man eliminerer flaskehalsen Helsingborg — Rødby — Puttgarden — Hamburg. Dette betyr kortere transporttid for jernbanevogner fra Norge til kontinentet og en vesentlig bedre internasjonal godstrafikk i tiden fremover.

Malmtrafikken på Ofotbanen viste en svikt på 4,5 prosent i forhold til foregående år.

NSBs reisebyrådivisjon hadde en samlet omsetning på nær 1,2 milliarder kroner i 1986, hvilket er en økning på vel 13 prosent fra året før. Underskuddet ble ca. 3,5 mill. kroner. Det svake resultat i 1986 har i første rekke sammenheng med ekstraordinære utgifter i forbindelse med etableringen av et nytt databasert økonomisystem.

NSBs bildrift hadde en tilfredsstillende trafikkutvikling. Det lyktes likevel ikke å kompensere den sterke kostnadsveksten, som særlig skyldtes økning i lønnsutgiftene, slik at resultatet ble et underskudd på ca. 13 mill. kroner.

Økonomisk var 1986 et vanskelig år for NSB. Det totale driftstilskuddet ble som foran nevnt i overkant av 1.725 mill.

kroner. Av dette beløp utgjør renter og avskrivninger 633 mill. kroner. De regler for beregning av kapitalkostnader som ble gjennomført i 1984, fører til at disse kostnader blir 364 mill. kroner høyere enn etter den tidligere metode. Hvis man korrigerer for dette forhold, blir tilskuddsandelen 31,4 prosent. Årsaken til forverringen i forhold til 1985 — da tilskuddsandelen var 28,1 prosent — ligger først og fremst på kostnadssiden og er delvis knyttet opp til forhold som ligger utenfor NSBs kontroll. Således virket lønnsoppgjøret foregående år sterkt fordyrende, og devalueringen av kronen og økt prisstigningstakt har også virket negativt på det økonomiske resultat. Konkurransesituasjonen på transportmarkedet har ikke gjort det mulig å kompensere kostnadsstigningen gjennom økte takster.



I 1986 ble det brukt ca. 15.832 årsverk ved NSB. Det er 70 færre enn året før. I løpet av året sluttet 1060 arbeidstakere, derav ca. 400 på grunn av oppnådd alder.

Styret har understreket at **en presis toggang** er en høyt prioritert oppgave, og er blitt løpende orientert om regularitetsutviklingen. I de første måneder av 1986 var utviklingen ikke tilfredsstillende. En rekke tiltak ble gjennomført, og utover høsten bedret situasjonen seg. For fjerntogene var regulariteten i annet halvår bedre enn i foregående år, og lå tildels over de internasjonale normer. Derimot har regulariteten på Østfoldbanen vært lite tilfredsstillende. Dette har sammenheng med at omfattende arbeider er i gang for å forberede banens sikrings- og strømforsyningsanlegg, samtidig med at en meget omfattende togtrafikk skal avvikles.

Ved inngangen til 1987 oppsto store forsinkelser på grunn av vanskelige værforhold, spesielt i Oslo-området. I slike perioder, da det tekniske utstyret utsettes for store belastninger, og de tekniske og personalmessige ressurser er knappe, stilles det ekstra store krav til effektiv organisering og innsats. På bakgrunn av den bekymringsfulle regularitetssituasjon har Styret vedtatt en gjennomgang av driftens oppgaver, organisering og

ressurser for Oslo-området, og besluttet et eget prosjekt for dette.

Materiellkapasiteten i nærtrafikken rundt Oslo vil bli forbedret. I løpet av 1987/88 vil det komme 25 mellomvogner til motorvognsettene, og dette vil øke setekapasiteten med 3000 seter.

Under den lange varmeperioden på forsommeren 1986 ble det registrert en rekke tilfelle av solsløng. Seks av tilfellene førte til avsporinger. En omfattende undersøkelse av årsaksforholdene ble straks satt i gang, og tiltak på kort og lang sikt vil bli iverksatt for å redusere antall solsløng.

Sentralhallen og inngangstorget på Oslo Sentralstasjon ble tatt i bruk 26. november 1986. Forholdene for de reisende og for de tilsatte ved stasjonen ble dermed vesentlig forbedret. De viktigste funksjoner ved stasjonen som billettsalg, reisegodsekspedisjon og informasjon er dermed kommet på plass. Det samme gjelder kiosker, spisesteder, bank og post. Det vil imidlertid fortsatt være anleggsvirksomhet i områdene omkring Sentralstasjonen og Jernbanetorget. Den delen av stasjonen som omfatter selve trafikkavviklingen, beregnes fullført omkring årsskiftet 1989/90.

NSB har gjennom en tid arbeidet med planer for utnyttelse av

Østbanestasjonens bygninger etter at stasjonen ikke lenger trengs for jernbaneformål. Foreløpige planer for rehabilitering og bruk av Østbanestasjonens bygninger og toghallen ble presentert for myndigheter og offentlighet høsten 1986.

Stortinget ga i forbindelse med behandlingen av NSBs budsjett for 1987 sin tilslutning til forslagene til endringer i NSBs organisasjon. I november og desember tilsatte Styret ledere for de nye avdelinger, og sluttet seg til en plan hvor 1. mars 1987 ble satt som gjennomføringsdato for de viktigste organisasjonsmessige endringene. Gjennomføringen forøvrig av den nye organisasjonen vil skje gradvis i løpet av 1987.

Også i 1986 ble det stilt store krav til medarbeidere på alle plan i bedriften. Det gjelder både dem som arbeider i alle grener av den daglige drift og de mange som har vært engasjert i arbeidet med den fremtidige organisasjon av NSB. Styret ønsker å gi honnør for innsatsen.

Styret har i 1986 holdt 11 møter, og har deltatt i to møter i Jernbanerådet, det ene møtet i Kristiansand. Styret har i tilknytning til en studiereise til utlandet hatt møter med ledelsen i de svenske og danske jernbaner.

Tore Haugen

Thore Westermoen

Liv Torjusen

Johs. Anthun

Arne Nilsen

Ove Dalsheim

Robert F. Nordén
Generaldirektør

Jernbanerådets merknader

Jernbanerådet har på sitt møte 25.3.87 behandlet Styrets beretning. I denne forbindelse har Jernbanerådet merket seg at det arbeides med å bedre regulariteten i toggangen og vil understreke viktigheten av dette arbeidet.

Jernbanerådet finner også å måtte påpeke den klare negative virkning en nedskjæring av NSB's budsjetter har for arbeidet med å forbedre regulariteten.

Jernbanerådet vil slutte seg til Styrets honnør til NSB's ansatte for innsatsen i 1986.

Bjørn Foss
Jernbanerådets formann.

Økonomisk utvikling for NSB totalt

Økonomisk utvikling

Mens NSB kunne vise til en betydelig reduksjon i tilskuddsandelen fra 1984 til 1985, viste tilskuddsandelen en markert økning fra 1985 til 1986.

Tilskuddsandelen (tilskudd i prosent av totale utgifter) ble 31,4% mot 28,1% i 1985. Tilskuddsandelen i 1986 ble den samme som i 1984.

For sammenligningens skyld er beregningene basert på tidligere metode for beregning av avskrivninger og renter. De økte kapitalkostnader pga. overgang til saldoavskrivningsmetoden og renteberegning av nedlagt i kapital i NSB beløp seg 364 mill. kroner i 1986 mot 58 mill. kroner i 1984 og nær 232 mill. kroner i 1985.

Resultat, inntekter, utgifter

Som vist i figuren på side 7 har driftstilskuddet målt i faste priser vist en fallende tendens i årene etter 1982 til og med 1985, men i 1986 økte driftstilskuddet igjen. Driftstilskuddet (etter gml. metode for beregning av kapitalkostnader) ble i 1986 på 1362 mill. kroner. Dette er en økning fra året før på 24,8%. Medregnet kapitalkostnader etter ny beregningsmetode ble det totale tilskudd 1725 mill. kr.

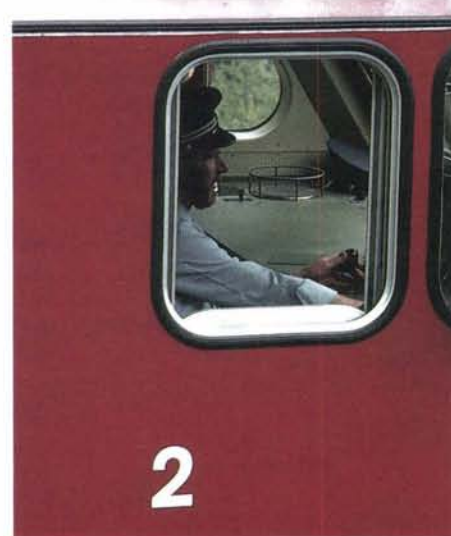
Som det fremgår av figuren for inntekts- og utgiftsutviklingen, var endringene i inntektene målt i faste priser relativt små i 5-års perioden. I faste priser ligger inntektene i 1986 0,6% lavere enn i 1985. Driftsutgiftene steg betydelig idet utgiftene i 1986 ligger 4,2% over 1985-nivået. Den vesentligste årsaken til denne økningen er lønnsoppgjøret i 1986, som ble kostbart for NSB.

Inntekter pr. personkm. har ligget på et stabilt nivå siden 1983. Derimot har inntektene pr. tonnk. i den samme perioden vist en fallende tendens, mens de i 1986 igjen viser oppgang. Inntektene ved reisebyråene og bildriften viser en reell oppgang målt i faste priser fra 1985.

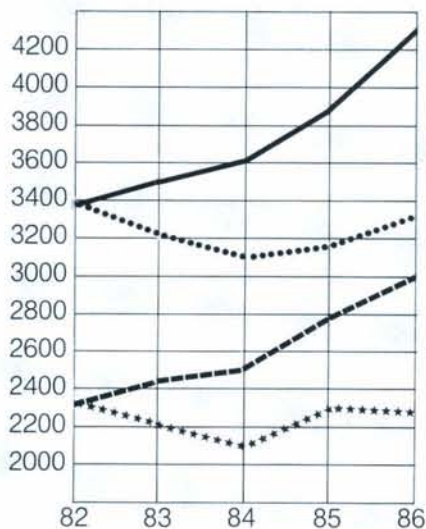


Økningen i de totale utgifter (inkl. kapitalkostnader) skyldes i tillegg til det dyre lønnsoppgjøret 1986, økning som følge av ny beregningsmetode for kapitalkostnader, flere driftsuhell/skader samt økt ressursforbruk på enkelte områder.

Personalutgiftene som var på 2923 mill. kroner, utgjorde 62,2 prosent av de totale utgifter, mens materialutgiftene var på 1147 mill. kroner og utgjorde 24,4 prosent. Renter og avskrivninger beløp seg til 633 mill. kroner. Dette utgjorde 13,4 prosent av de totale utgiftene.

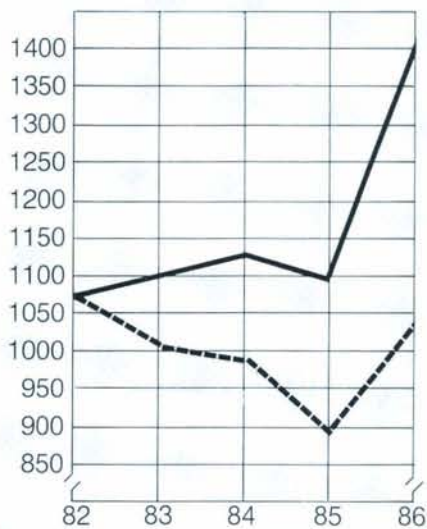


Inntekts- og utgiftsutvikling



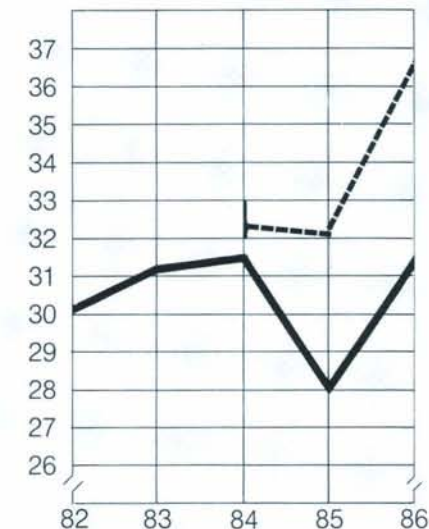
- Inntekter løpende priser
- Inntekter 1982-priser
- Utgifter løpende priser*
- Utgifter 1982-priser*

Tilskuddsutvikling



- Løpende priser
- 1982-priser

Tilskuddsandel



- Gammel metode
- Ny metode

FORRETNINGSOMRÅDENE

Persontrafikk på jernbane

Resultatberegningene for de enkelte produkter (trafikkslag) viser differansen mellom inntektene fra de respektive produkter og de kostnader som kan henføres til dem (særkostnader). Ettersom en vesentlig del av kostnadene ikke lar seg fordele på produkter, gir resultatene bare uttrykk for produktenes dekningsbidrag. Dekningsgraden viser en positiv økning i 1984 og 1985, men de foreløpige anslagene for 1986 viser en dekningsgrad på 79% mot 83%, i 1985. Målet på kort sikt (2—3 år) er en dekningsgrad på 80% på litt lengere sikt 85%. Fordi persontrafikken inneholder tilbud som det er uttalt politisk vilje til å subsidiere (bl.a. nærtrafikk rundt de store byene og øvrig lokaltrafikk) er det ikke realistisk at persontrafikken totalt vil kunne dekke sine særkostnader. Stor kostnadsvekst som følge av

lønnsoppgjøret i 1986 er hovedårsaken til at resultatutviklingen har vært negativ etter 1985, som var et godt år.

Produktivitetutviklingen for persontrafikken 1984 — 1986 er vist i nedenstående tabell (1984 = 100)

	1984	1985	1986
Arbeidsproduktivitet *	100,0	106,5	108,4
Volumproduktivitet 1) **	100,0	103,9	99,5
Total produktivitet 2) **	100,0	101,9	95,6

*) Transportmengde i forhold til årsverk

***) Skapt merverdi i forhold til ressursinnsats (pers. kostn. + avskr.)

1) Faste priser

2) Løpende priser

Godstrafikk på jernbane

For godstrafikken totalt sett, herunder medregnet driften av Ofotbanen og interne transporter, sank dekningsgraden fra 100% i 1985 til 96% i 1986. Vårt kortsiktige mål er å komme på offensiven for å forbedre godstrafikkens lønnsomhet og det vil seinere bli lagt fram en fremdriftsplan for oppnåelse av hhv. 100% og 105% dekningsgrad. Kostnadene har i siste 2-års periode økt sterkere enn inntektene. Dette skyldes bl.a. at det har vært en manglende produktivitetvekst i forhold til konkurrentene. NSB har altså ikke greid å kompensere høyere kostnader med høyere priser eller økt produktivitet.

Hovedmålet for godstrafikken er at inntektene skal dekke kostnadene godstrafikken gir opphav til. Lønnsomheten i godstrafikken må på sikt forbedres med en kombinasjon av inntektsskapende og kostnadsreducerende tiltak.

Produktivitetsutviklingen for godstrafikken 1984 — 1986 er vist i nedenstående tabell (1984 = 100).

	1984	1985	1986
Arbeidsproduktivitet *	100,0	111,7	117,9
Volumproduktivitet 1) **	100,0	110,9	113,1
Total produktivitet 2) ***	100,0	106,5	102,1

*) Transportmengde i forhold til årsverk

**) skapt merverdi i forhold til ressursinnsats (pers.kostn. + avskr.)

1) Faste priser

2) Løpende priser

Fellesfunksjoner for jernbanedriften

Fellesfunksjonene omfatter administrasjon/økonomi/personalfunksjonen og infrastruktur/verksteddrift.

Det er stilt opp krav om produktivitetsvekst for jernbanens fellesfunksjoner. Arbeidsproduktiviteten har økt fra 100 i 1984 til 111,8 i 1986.

Reisebyrådivisjonen

1985 var et svært godt år for bransjen. NSB reisebyrådivisjon hadde i 1985 et overskudd på 10 mill. kroner. Derimot ble 1986 et vanskelig år med et underskudd på 3,5 mill. kroner. Årsaken til forverringen er vesentlig å finne på utgiftssiden der personalkostnadene økte kraftig. Dette henger til dels sammen med lønnsoppgjøret som førte til en betydelig økning av lønnskostnadene pr årsverk: til dels skyldes stigningen også et høyt forbruk av årsverk, ikke minst til igangsetting og drift av nye EDB-baserte systemer i økonomi- og bestillingsrutiner.

I 1985 oppnådde vi en dekningsgrad på 111% som må sies å være bra sammenlignet med bransjenormen på 110 — 112% dekningsgrad. Lønnsomheten må sies å ha vært relativt stabil innenfor dette området de siste årene. Men for 1986 ble ressursforbruket for høyt, og dekningsgraden viste bare 97%. Generelt er resultatmålet for reisebyrådivisjonen å være fullt på høyde med bransjenormen.



Tallene er gitt i løpende priser.	1985	1986	mer/mindre enn 1985	
			Abs	%
Omsetning	1025	1160	135	13,2
Inntekter	103	112	9	81,7
Utgifter	93	116	23	18,4
Resultat	10	÷ 4	÷ 14	
Dekningsgrad	1,11	0,97		

Reisebyrådivisjonens resultatregnskap bygger på noe andre regnskapsprinsipper enn resten av NSB-konsernet for å få sammenlignbare tall med private reisebyråer, blant annet aktiverer reisebyrådivisjonen alle sine investeringer. På inntektssiden er det også visse forskjeller i og med at reisebyrådivisjonen inntekstfører interne avregningsforhold som ikke kommer til uttrykk i konsernregnskapet. Tallene i tabellen over er således ikke direkte sammenlignbare med konsernets resultatregnskap.

Bildriften

Bildriftens resultat ble i 1986 et underskudd på 13 mill. kroner mot et under-

skudd i 1985 på 5 mill. kroner. Hovedårsaken til de negative resultatene er manglende tilskudd til rutekjøring fra fylkeskommunene, som ikke har akseptert NSBs lønnskostnader fullt ut. Dette representerer vel 7 mill. kroner, som NSB fra Samferdselsdepartementet er pålagt å dekke over sitt generelle driftstilskudd fra Staten. NSB Bildrift har lavere totalkostnader enn andre sammenlignbare rutebilselskaper og mener at det er totalkostnadene og ikke lønnskostnadene som burde legges til grunn for fylkeskommunale tilskudd.

Resultatmålet for biltransportenhetene (godstransport) er at de minimum dekker sine kostnader, og at de normalt bør gi et visst overskudd.

Persontrafikk

Det totale markedet for persontransport her i landet økte med ca. 5 prosent i 1985. Forholdet mellom privattransport og kollektivtransport var omtrent uendret fra året før. Innenfor kollektivtransport økte flyene sin andel, mens rutebilenes andel gikk vesentlig ned. Jernbanen hadde også en mindre nedgang i sin andel. Det vises til tabell med oversikt over totalmarkedet for 5-års perioden 1980-1985 (Kilde: Statistisk sentralbyrå).

De tilgjengelige opplysninger tyder på at veksten i totalmarkedene har vært sterk også i 1986. Salget av privatbiler har vært like stort som i 1985, og salget av bilbensin økte med 6,8 prosent. Foreløpige tall fra Luftfartsverket viser en vekst på ca. 7 prosent for stamflyrutene, mot ca. 13 prosent i 1985. Økningen i totalmarkedet synes å ha flatet noe utover i året.

For NSB's persontrafikk har 1986 vært et konkurransemessig vanskelig år, særlig i forhold til personbil. Stort nybilsalg og lave oljepriser har både gitt flere bilister og mer bilkjøring. Flyene har økt utbudet av billigbilletter, samtidig som flere frekvenser er satt inn i sentrale hovedrelasjoner.

For å demme opp for den økte konkurransen er det satt i verk flere tiltak i 1986:

- Nytt ekspresstog mellom Trondheim og Mo i Rana med nytt motorvognmateriell (BM92) fra 1.6.86. Dette går fra Mo om morgenen og returnerer fra Trondheim om ettermiddagen. Toget korresponderer med ekspresstogene mellom Oslo og Trondheim.
- Rørosbanens fjerntog kjøres for en prøveperiode på to år over Kongsvinger i stedet for over Hamar.
- Det er satt inn et nytt tog i begge retninger mellom Lillehammer og Oslo. Et nytt tog blir også kjørt fra Oslo til Lillehammer om ettermiddagen.





- I ekspresstogene mellom Oslo og Stavanger er det satt inn nytt materiell av type 7.
- Egne forretningsreisevogner er satt inn i et morgentog på Halden — Oslo, Skien — Oslo og Lillehammer — Oslo, med retur om ettermiddagen.
- I løpet av høsten ble de første av en serie nye sovevogner satt inn i ordinær trafikk. Ved utløpet av desember gikk 2 av vognene på Sørlandsbanen, 2 på Dovrebanen og 4 på Bergensbanen. De nye vognene har fått meget positiv omtale av de reisende.
- I internasjonal trafikk har vi fått nye gjennomgående helårstog Oslo — Hamburg (Scandia Express).

På service- og markedsføringssiden er det satset betydelige ressurser. Morgentogene på Bergensbanen har fått tilbake restaurantvogna, tilbudet av varmmat i kafeteriavognene og utvalget i trillevognene har økt. Rørsbanens dagtog er tatt inn blant de tog som har tilbud med servering av varmmat fra

trillevogn. Det er satset mye både på eksternt og intern markedsføring av de nye tilbudene.

Den totale reisetrafikken med jernbanen i 1986 ble omtrent som i 1985. Innenlandstrafikken hadde en økning i transportarbeidet på 0,6 prosent, mens trafikken til/fra utlandet ble redusert med omkring 12 prosent.

Utviklingen i antall reiser innenlands var gunstigst på de korteste og de lengste avstander.

- Fjertrafikk (over 300 km) + 1,8 prosent
- Mellomdistansetrafikk (60—300 km) + 1,0 prosent
- Nærtrafikk (0—60 km) + 2,6 prosent

I fjerntogene utviklet sovevogntrafikken seg positivt også i 1986, etter en vekst på ca. 10 prosent både i 1984 og 1985. Fjerntogtrafikken for øvrig viste noe nedgang i 1986:

- Ekspresstog = 0,2 prosent
- Dagtog = 1,4 prosent

Persontransport i Norge. Markedsandeler basert på personkm								
År	Totalmarked	Andel		Fordelt på kollektive transportmidler				
		Kollektiv	Privat	Jernbane	Rutebil	Fly	Andre ¹⁾	Sum
1980	100,0	23,8	76,2	23,0	43,6	15,1	18,3	100,0
1981	99,5	24,1	75,9	23,2	43,6	15,6	17,6	100,0
1982	99,4	23,0	77,0	22,6	42,1	17,3	18,0	100,0
1983	101,0	22,7	77,3	21,8	40,5	19,1	18,6	100,0
1984	103,5	22,3	77,7	21,8	39,1	20,3	18,8	100,0
1985 ²⁾	108,7	22,1	77,9	21,4	37,6	21,8	19,2	100,0

¹⁾ Forstadsbaner, sporveier, rutebåter, bilferger og drosjer

²⁾ En del tall er foreløpige

Kilde: Statistisk Sentralbyrå

- Nattog sove + 1,3 prosent
- Nattog sitte - 2,8 prosent
- Nordlandsbanen hadde gunstigst trafikkutvikling. En hovedårsak til denne veksten er innsetting av et nytt ekspressstogpar Mo i Rana — Trondheim — Mo i Rana fra våren 1986:
- Dovrebanen o/Kongsvoll ÷ 2,9 prosent
- Rørosbanen o/Rugeldalen ÷ 6,5 prosent
- Nordlandsbanen o/Majavatn + 4,5 prosent
- Bergensbanen o/Finse ÷ 0,9 prosent
- Sørlandsbanen o/Sira ÷ 1,4 prosent

En del av veksten i fjerntrafikken skyldes at det var flyteknikerstreik i SAS i tiden 12.1 — 4.2. I dette tidsrommet økte f.eks. trafikken på Bergensbanen med ca. 40 prosent. Dette medvirket også til at vi fikk gunstigst utvikling i billetter til ordinær pris:

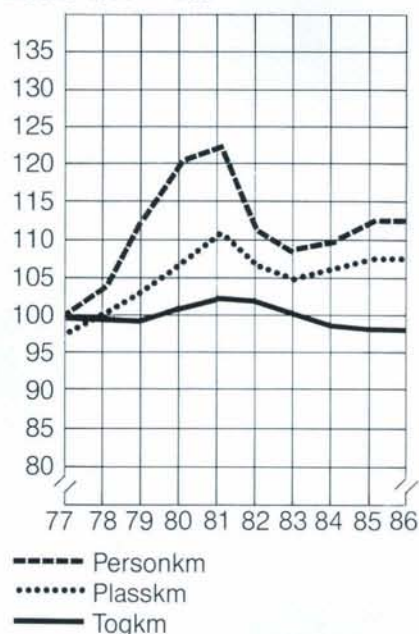
- Billetter til ordinær pris + 1,8 prosent
- Billetter med rabatt + 0,5 prosent
- Månedsbilletter + 0,1 prosent

Innenfor gruppen av rabattbilletter er det imidlertid store variasjoner i utviklingen. Midtukebilletten, som er en av de mest benyttete rabattformer ved siden av minigruppe, lå på samme nivå som i 1985, mens minigruppebilletter som ble markedsført sterkt i 1986, viste en vekst på 1,5 prosent. Både billetter for militære og studenter viste nedgang i 1986, hhv. 0,4 og 1,4 prosent. Honnørbilletter økte med 0,9 prosent. Grønn-rutebilletten har vist sterk tilbakegang de 2-3 siste årene, og ble tatt bort fra 1.9.1986.

NSB's regulativpriser økte med i gjennomsnitt 6,5 prosent fra 1.1.86. Fra 1.9.86 økte sitteplassavgiften fra 10 til 12 kroner, og soveplassavgifter og reisegodstakstene ble økt med gjennomsnittlig ca. 15 prosent. Samlet har inntektene fra persontrafikken gått opp med ca. 6,5 prosent fra 1985. Innsatsen i form av togkm. og plasskm. er samlet på tilnærmet samme nivå som året før. De økonomiske beregninger for de enkelte tog er først klare på et senere tidspunkt. Totalt for alle togene regnes det med at resultatet blir svekket med 1 – 2 prosent.

Persontrafikkens utvikling, jernbane

Indeks 1977 = 100



Godstrafikk

Godstransportmarkedet i Norge økte i 1985 med ca. 8,2 prosent. Jernbanen økte transportarbeidet med 8 prosent.

Oversikt over utviklingen i totalmarkedet i 5 årsperioden 1980–85 finnes i tabellen på side 13.

Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Eksklusive malm på Ofotbanen transporterte NSB 11 483 000 tonn gods i 1986. På Ofotbanen ble det transportert 14 210 000 tonn malm. NSB sto således for en samlet transportmengde på 25 694 000 tonn.

Særlig sterk økning var det i transport av tømmer til treforedlingsindustrien ved kysten og i stykkgoods for samlastfirmaene og Postverket. Ekspressgods har også hatt en fin vekst.

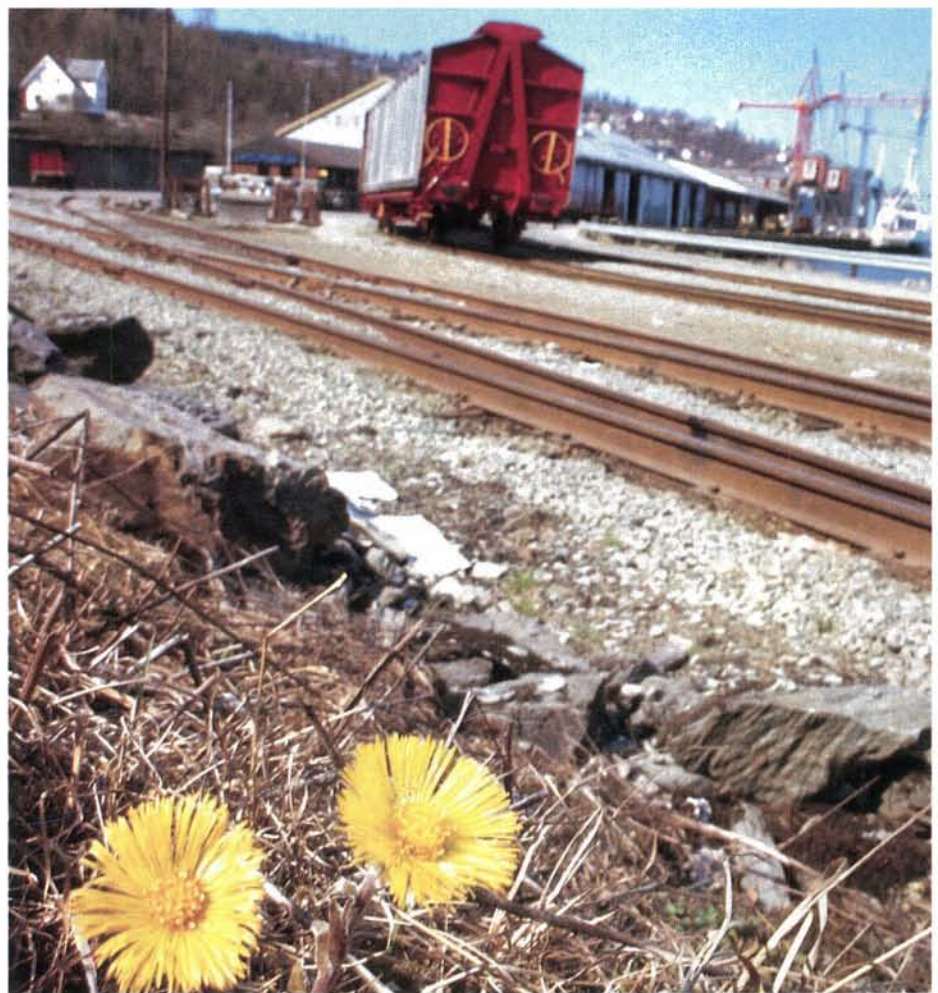
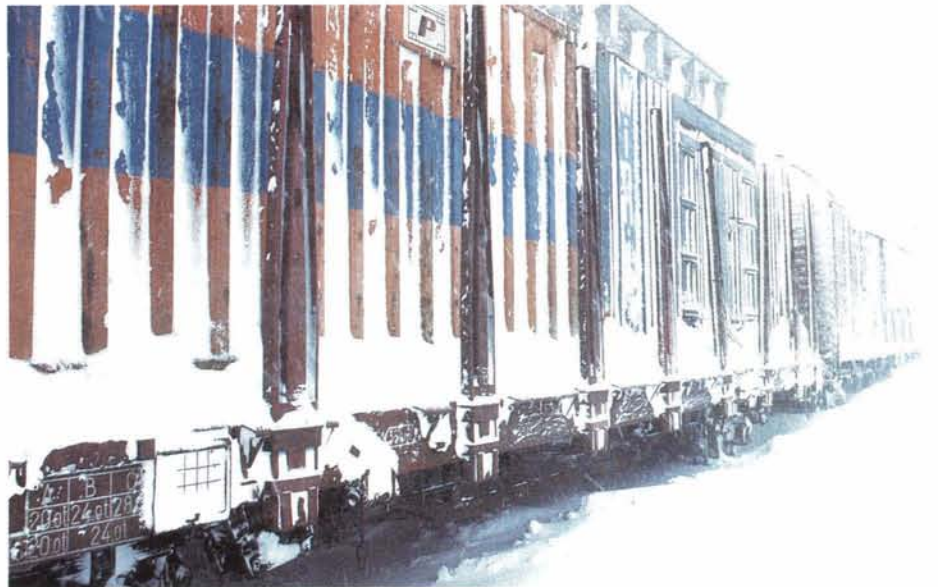
Inntektene av godstrafikken eksklusive malmtransporten på Ofotbanen ble 8,4 prosent høyere enn i 1985 og omtrent som budsjettet.

Kostnadene i tilknytning til godstrafikken økte imidlertid med hele 10,9 prosent, og det økonomiske resultat ble således svekket i forhold til i 1985.

Årsaken til det svakere resultatet er først og fremst lønnsoppgjøret som ga en så sterk lønnsvekst at man i 1986 ikke fullt ut maktet å motvirke utgiftsøkningen med effektiviseringsiltak og prisøkninger. Utgifterne ble større og det økonomiske resultat svakere enn ventet. NSB har de senere år hatt vekst i transport av større godsmengder for bedrifter med industrispor. Veksten har vært særlig sterk for råvarer.

For disse transportene har NSB startet arbeidet med å styrke konkurranseevnen gjennom en kombinasjon av høyere kvalitet og effektivisering.

Godsvognparken er inne i en betydelig fornyelsesprosess. Lukkede godsvogner med 60–70 m³ lastevolum erstattes med storvolumvogner med lastevolum fra 106 til 125 m³. Lave og smale vogndører blir erstattet med forskyvbare vegger og delvis tak. Det er de siste tre år anskaffet 350 slike nye vogner. Frem til sommeren 1988





Godstransport i Norge. Markedsandeler basert på tonnkm

År	Total-marked	Sjø	«Øvrige»	Sum	Fordeling på «Øvrige»			
					Jernbane	Veg	Fly og fløyting	Sum
1980	100,0	58,4	41,6	100,0	23,8	75,4	0,8	100,0
1981	99,2	58,8	41,2	100,0	24,2	74,9	0,9	100,0
1982	107,4	60,8	39,2	100,0	22,0	47,0	1,0	100,0
1983	107,2	59,5	40,5	100,0	21,0	78,3	0,7	100,0
1984	109,8	58,0	42,0	100,0	21,2	78,1	0,7	100,0
1985 ¹⁾	118,8	57,7	42,3	100,0	21,1	78,3	0,6	100,0

¹⁾ En del tall er foreløpige

vil det være levert ytterligere 180 vogner.

For driftsoppleggene legges det sterk vekt på tilpassning til de større kunder, presisjon og produktivitetsvekst.

Norges samhandel med utlandet øker. Sverige og Vest-Tyskland er de viktigste handelspartnere, men også andre land på kontinentet og oversjøisk er av stor betydning. Presisjon og hurtighet i transportavviklingen er ofte en betingelse for næringslivets konkurranseevne.

NSB har sammen med jernbanene i de øvrige europeiske land arbeidet intenst for å tilfredsstille næringslivets behov for effektiv, rask og presis godstransport over landegrensene.

Jernbanevogner nyttes fritt over landegrensene, og det er stiftet et eget selskap som har anskaffet et stort antall containere som nyttes til dette formål. NSB er medeier i selskapet.

For norsk-svensk trafikk betrakter både

NSB og jernbanen i Sverige i prinsipp denne trafikken på samme måte som transport innen landet. Det er enkel grensepasing og gjennomgående prissetting.

For transporter til og fra det europeiske kontinent har fergeavhengigheten vært en flaskehals som har påvirket så vel presisjon som transporttid på en negativ måte.

Ved åpningen av DanLink den 3. november 1986 ble et viktig skritt tatt for å binde næringslivet i Norge og Sverige transportmessig nærmere kontinentet. DanLink er en gjennomgående ren godstansportled mellom Helsingborg og Maschen (Hamburg).

Ved DanLink sparer man inntil 22 timer transporttid mellom Norge og kontinentet. Dette er muliggjort ved at det er åpnet en ny ren jernbanefergeforbindelse mellom Helsingborg og København som tar hele godstog på opptil 50 vogner. Godstogene gjennom Danmark har fått kortere kjøretid og fergeforbindelsen mellom Danmark og Vest-Tyskland har fått utvidet kapasitet.

Foruten å få et bedre transportopplegg til/fra kontinentet, gir DanLink en bedre tilknytning til de store oversjøiske havner på kontinentet.

Presisjonen er sikret ved etablering av en egen EDB-basert driftsovervåkingssentral i København.

NSB samarbeider med jernbanene i de andre nordiske land og med sekretariatet i Scan-Link om å utvide enda raskere og fergefri forbindelser mellom Norden og kontinentet. En realisering av dette prosjektet vil bety en vesentlig reduksjon av transporttiden.

For å dra nytte av jernbanens stordriftsfordeler og for å gi den beste kundeservice for transport til og fra kontinentet, har NSB opprettet agentavtaler med 4 store svenske speditorer med avdelingskontorer i Norge. Agentene har blant annet et godt utbygd distribusjonsnett på kontinentet og sørger for rask grensepasing m.v. NSB samarbeider også med andre store speditorer. Så vel agentene som andre samarbeidende selskaper gir transporttilbud fra dør til dør til en avtalt pris. Omlag 65 prosent av de kontinentale godstransporter med jernbane går nå gjennom samarbeidende selskaper, og andelen er økende.

For oversjøiske containertransporter kjøres det hver natt direkte containertog mellom Oslo og Gøteborg (Scandiahavnen) i tilslutning til båttransport til/fra oversjøiske land.

Bilriften

Bil driftens økonomi				
1 000 kr	1986		1985	
Inntekter				
Persontrafikk	182.088		194.711	
Posttrafikk	11.086		9.057	
Godstrafikk	55.961		51.314	
Kjøring for jernbanedriften	30.165		23.259	
Andre inntekter	22.378	301.678	19.774	298.115
Tilskudd		74.533		38.725
I alt		376.211		336.840
Driftsutgifter				
Personaltutgifter	217.284		193.554	
Saksutgifter	112.780	330.064	97.665	291.219
Driftsoverskudd		46.147		45.621
Kapitalutgifter				
Avskrivninger	41.735		35.528	
Renter	17.411	59.146	14.385	49.913
Resultat		÷ 12.999		÷ 4.292

Bilriften i tall		
	1986	1985
Rutelengde pr. 31.12. (km)	12.325	12.408
Personale (gjennomsnitt for året)		
Adm. og eksp. tjenste	85	82
Kjøretjeneste	969	939
Verksted- og garasjetjeneste	145	150
I alt	1.199	1.171
Vognpark pr. 31.12.		
Busser	644	627
Godsbiler	302	296
Tilhengere	111	101
I alt	1.057	1.024

Bilrutedrift

Det opprinnelige grunnlag for NSB's bilrutedrift, opprettelse av bilruter for statens regning i stedet for utbygging av jernbane, er etter hvert utvidet dels for å erstatte innstilte tog og dels ved overtakelse av private bilruter. Hovedoppgaven i dag er lokal rutetraffikk innenfor tildelte konsesjonsområder. Alle bilruter har et eller flere tilknytningspunkter til NSB's banenett. Som tilfelle er for de fleste private rutebilselskaper, utgjør kjøring av skolebarn også et betydelig engasjement.

For transport av gods deltar bilriften i Linjagodssystemet. I tillegg drives lokaltransport og kjøring til og fra jernbane.

Innenfor bilriften sorterer også flere distribusjonsheter. Disse er lokalisert til større jernbaneknutepunkter og har som oppgave å distribuere vognlast- og ekspressgodt for NSB samt stykkgodt og partilaster for Linjogods A/S.

I samsvar med kundenes økende krav om at en transportør skal besørge transportene fra dør til dør, har man lagt vekt på anskaffelse av bilmateriell med utstyr for transport av containere og lastebærere og for rasjonell distribusjon av vanlige vognlaster.

Drift- og trafikkytelser

I forhold til 1985 hadde man i 1986 en liten økning i antall reiser, mens antall tonn gods økte med 28%. Antall kjørte km. økte med 3,5%.

Vognparken

Det var 33 flere registrerte vognheter ved utgangen av 1986 enn foregående år.

Antall busser er økt med 17.

Økonomisk oversikt

Bil driftens driftsinntekter utgjorde 301,1 mill. kroner i 1986. Det er en økning på 1% i forhold til 1985. Den svake inntektsøkningen må sees i sammenheng med



Drifts- og trafikkytelser

	1986	1985
Vognkm. (1 000)		
Persontrafikk	23.113	22.904
Godstrafikk	7.330	6.455
Kjøring for jernbanedriften	870	892
I alt	31.313	30.251
Antall reiser (1 000)	17.717	17.630
Antall tonn gods (1 000)	595	540



endret inntektsføring av skolebarnkjøringen med økt tilskudd fra fylkeskommunene. Inntektene fra persontrafikken gikk som følge av dette ned med 12.6 mill. kroner.

Av persontrafikkinntektene utgjorde inntektene for kjøring for Stor-Oslo Lokaltrafikk A/S 46.5 mill. kroner. Inntektene fra godstrafikken utgjorde 56 mill. kroner. Dette er en økning fra foregående år på 9%. Av disse var 30.8 mill. kroner inntekter for kjøring for Linjegods A/S, en økning på 3%.

Tilskudd fra fylkeskommunene beløp seg

til 74.5 mill. kroner, en økning i forhold til 1985 på 35.8 mill. kroner. Økningen skyldes hovedsaklig omleggingen av inntektsføringen av skolebarninntektene, samt en utvidelse av den tilskuddsberettigede aktivitet.

Driftsutgiftene utgjorde 330.1 mill. kroner, en økning på 13% i forhold til 1985. Personalutgiftene økte med 23.7 mill. kroner og materialutgiftene med 15.1 mill. kroner.

Kapitalkostnadene økte med 18.4% fra 1985 til 1986.

Regnskapene for bildriften viser et underskudd på 13 mill. kroner. I 1985 var underskuddet på 4,3 mill. kroner. Underskuddet kan for en stor del forklares med manglende tilskudd fra fylkeskommunene, som ikke har akseptert NSBs lønnskostnader fullt ut. Dette representerer vel 7 mill. kroner, som NSB fra Samferdselsdepartementet er pålagt å dekke over sitt generelle driftstilskudd fra Staten. NSB har lavere totalt kostnader enn andre sammenlignbare rutebilselskaper

og mener at det er totalt kostnadene og ikke lønnskostnadene som burde legges til grunn for fylkeskommunale tilskudd.

Investeringer

Investeringer i bildriften utgjorde 53,0 mill. kroner i 1986. Det er en økning på 3.2 mill. kroner. Av investeringene gikk 50.1 mill. kroner til anskaffelse av bilmateriell.

Personale

På personalsiden ble det i bildriften anvendt 1199 årsverk mot 1171 årsverk foregående år.

Generelle spørsmål

Fra 1.6.1986 ble ble endel av lokaltrafikken i Solør- og Kongsvingerområdet lagt om fra tog til buss. Dette medførte en utvidelse av bildriftens aktivitet.

Også innenfor godssektoren skjedde en opptrapping med kjøring over nye strekninger.

Reisebyrådivisjonen

NSB's reisebyråkjede besto pr. 31.12.86 av 54 byråer i Norge og 1 i London. Det er i løpet av året åpnet nye byråer i Notodden, Glomfjord samt 2 filialer på Kongsberg, mens byrået på Oppdal ble nedlagt.

Totalomsetningen ved reisebyråene økte fra 1.025 mill. kr i 1985 til 1.160 mill. kr i 1986, dvs. ca. 13%. Hvis prisøkningen for produktene som selges gjennom byråene holdes utenom tilsvarende dette en volumøkning på 4—5%. Dette må betegnes som tilfredsstillende og tyder på at NSB reisebyrå øker sin markedsandel. Veksten har vært størst i gruppen internasjonale jernbanebilletter, flybilletter og kuponger (vesentlig hotell).

Det økonomiske resultat ble betydelig dårligere enn året før. Mens 1985 ga et overskudd på vel 9 mill. kr, ble resultatet i 1986 et underskudd på 3,5 mill. kr. I dette resultat er ikke medregnet netto renteinntekter og heller ikke kompensasjon for «ikke inntektsgivende tjenester for transportbedriften NSB». Årsaken til forverringen i forhold til tidligere år er å finne på utgiftssiden der spesielt personalkostnadene økte sterkt.

Dette henger til dels sammen med at lønnsoppgjøret ga en betydelig større økning av lønnskostnadene pr. årsverk enn budsjettet, men først og fremst til et høyt ressursforbruk i forbindelse med installeringen og drift av det nye regnskaps- og økonomisystemet. Dette arbeidet vil være sluttført medio 1987.

Systemet vil ventelig gi gevinster allerede nå for de byråer som er over innkjøringsfasen, mens full gevinst vil oppnås når hele systemet er i drift.

For byrået i London var 1986 et vanskelig år. Vesentlig grunnet Tsjernobylulykken sank turiststrømmen fra England til Norge katastrofalt. Denne turiststrømmen er selve livsnerven for byråets drift, og svikten førte til et underskudd på ca. 1 mill. kroner. Høsten 1986 ble nyoppussede lokaler tatt i bruk samtidig som turisttrafikken ser ut til å ta seg opp igjen.

NSB reisebyråkjede er nå blant de abso-



lutt fremste når det gjelder teknisk utrustning. Foruten SMART-systemet med tilhørende økonomisystem har kjeden også tilgang til de store amerikanske bookingsystemer SABRE og APPOLLO. Dette innebærer at nær sagt alle bestillinger kan bekreftes i løpet av meget kort tid, noe som er nødvendig i dagens konkurransesituasjon.

Personalsituasjonen innen reisebyrådriften er relativt stabil. Det legges betydelig vekt på opplæring og motivasjon for å sikre best mulig kvalitet på kjedens tilbud og tjenester.



Personalet

I 1986 ble det totalt brukt ca. 15830 årsverk ved NSB. Det er en nedgang på ca. 70 fra foregående år. I løpet av året sluttet 1060 arbeidstakere. I 1986 var det ca. 400 som sluttet på grunn av oppnådd aldersgrense. Denne gruppen er nå minskende, men det var ca. 400 som sluttet etter eget ønske for å gå over i annet arbeid, og det er ca. 165 flere enn året før. Det er spesielt arbeidsmarkedsforholdene i Oslo-området som er hovedårsaken.

Som følge av de siste års kraftige nedskjæring i personaltallet, var det i fjor nødvendig å gi tillatelse til høyere rekruttering, og vel 1200 nye medarbeidere ble inntatt. Ved inngangen til 1987 ble det som følge av Stortingets kraftige reduksjon av NSB's budsjettforslag, nødvendig å iverksette en foreløpig rekrutteringsstopp. I de nærmeste år vil den årlige avgang ligge på omkring 1000 personer.

Gjennomsnittsalderen for NSB's personale er nå ca. 40 år, og nær en tredel av personalstyrken er 30 år eller yngre. Antall kvinnelige tilsatte øker, men langsomt. Kvinneandelen var ved utgangen av 1986 ca. 12 prosent.

Lønnsoppgjøret i 1986 førte til en økning av NSB's personalkostnader med ca. 275 mill. kroner på årsbasis. Det tre etterfølgende justeringsforhandlinger økte kostnadene med ytterligere ca. 86 mill. kroner på årsbasis.

Det ble oppnådd avtale mellom NSB og personalorganisasjonene om gjennomføring av 37½ times arbeidsuke i samsvar med den overordnede avtale mellom Forbruker- og administrasjonsdepartementet og hovedsammenslutningene.

For det kjørende personale ble det avtalt en overgangsordning fram til ruteendringen våren 1987. (Full kompensasjon for arbeidstidsnedsettelse ville utgjort 480 årsverk. Av dette ble 300 årsverk forutsatt dekket ved økt produktivitet, og NSB ba om 180 årsverk. Dette ble imidlertid ikke akseptert av Stortinget.)

Når det gjelder miljøverntiltak, har direktoratet for arbeidstilsynet i den senere tid hatt oppmerksomheten spesielt rettet mot

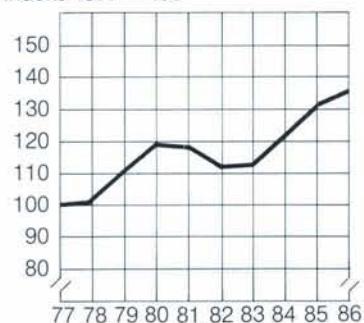


skadevirkningene av forskjellige løsemidler. NSB har også engasjert seg i disse problemer og har satt i gang spesielle opplæringstiltak for å øke kunnskapene om løsemidler og deres skadevirkninger. Det er holdt kurser for verne- og helsepersonalet og hovedvernombudene, og det er arrangert orienteringsmøter med ledelsen i de berørte fagavdelinger i Hovedadministrasjonen, verkstedene og bildriften og med tillitsvalgte.

Lokalt i distrikter og verksteder er det utført registrering av omfanget av bruken av løsemidler, arbeidsrutiner, organisering av arbeidet bruk av verneutstyr osv. med henblikk på å bedre arbeidsmiljøet og å forebygge løsemiddelskader. Dette arbeidet vil pågå også i 1987.

Transporttjenester pr. sysselsatt, jernbane ekskl. malm Ofotbanen¹⁾

Indeks 1977 = 100



¹⁾ Indeks = $\frac{\text{enhetskm (personkm + tonnkm)}}{\text{årsverk driftspersonale}}$

Kjøreveien

Arbeidet med å forbedre sporstandarden var i 1986 konsentrert om Nordlandsbanen, Sørlandsbanen og Rørosbanen. Arbeidet med svilleutskifting og ballastutskifting foregikk på de fleste hovedlinjer. Helseveising av hovedsporene fortsetter. Nyinnlagte skinner blir alltid sveiset, og dessuten sveises skinner med laskede skjøter. Ved utgangen av 1986 var ca. 85 prosent av hovedsporene helseveiset.

Forberedende arbeider er satt i gang på den 6,7 km lange dobbeltsporseksjonen som er besluttet bygget på Østfoldbanens venstre linje mellom Tvetter og Kjenn. Grunnundersøkelsene er ferdige og anbudsinnbydelser er sendt ut. Man regner med byggestart i august 1987.

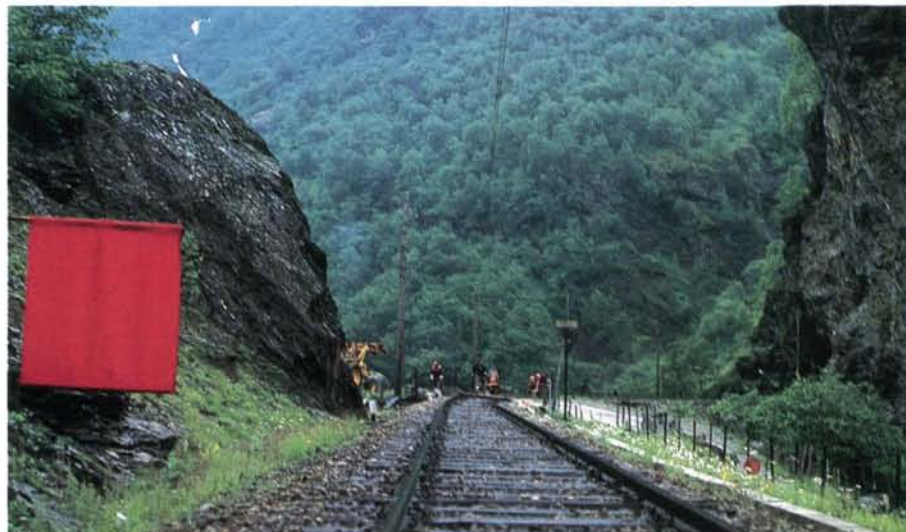
På Ofotbanen pågikk bygging av en 1,5 km lang ny trasé ved Norddalsbrua. Den nye linjen skal erstatte brua som har stått der siden banen ble åpnet i 1902. For å føre banen fram på den nye traséen, må det bygges to tunneler og to betongbruer. Gjennomslag i den ene tunnelen fant sted 27. november 1986. Linjeomleggingen skal være fullført i 1988/89.

Byggingen av den 7,8 km lange Trollkona tunnel mellom Dale og Bolstadøyri på Bergensbanen har gått etter planen, og gjennomslag i tunnelen fant sted i april 1986. Sikringsarbeider og sporlegging vil foregå utover våren 1987.

Når den nye linjen blir ferdig i slutten av 1987, vil Bergensbanen bli ca. 1 km kortere og kjøretiden kan reduseres med ca. 10 minutter. Den gamle linjetraséen vil bli overlatt til Vegvesenet som har delfinansiert NSB's tunnelbygging.

Av større byggeprosjekter kan nevnes vognbehandlingshall i driftsbanegården i Lodalen som startet i mai 1986, og ny skinnesmie på Hauerseier, hvor byggearbeidene startet i juni 1986.

På strekningen Oslo-Ski, Kongsberg-Nordagutu og på Ofotbanen pågår ombygging av eldre kontaktledningsanlegg. Arbeidene på strekningen Brakerøya-Kongsberg ble avsluttet i 1986.



Videre utbygging av fjernstyringssystemet (CTC) har pågått på strekningen Oslo-Ski og Bergensbanen. Den 26. september ble den siste seksjon på Bergensbanen fullført, slik at fjernstyring er innført på hele Bergensbanen. På strekningen Oslo-Ski vil man ta i bruk systemet på seksjonen Oslo-Kolbotn i løpet av 1987, og arbeidene beregnes avsluttet på hele strekningen i 1988.

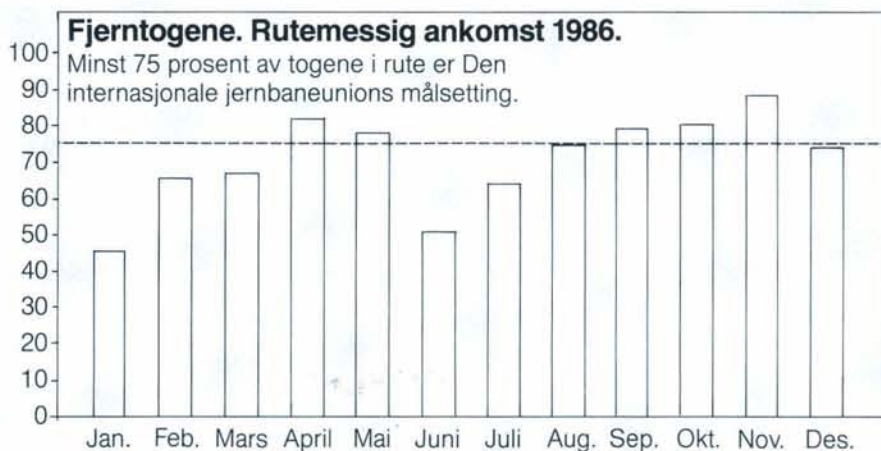
Automatisk togstopp (ATS) ble tatt i bruk på Drammenbanen og på strekningen Kristiansand-Stavanger i 1986. Innføring av systemet pågår på strekningen Oslo-Ski.

Videre utbygging av sambandssystemet pågår på flere strekninger i samarbeid med Televerket. På flere strekninger arbeides det med fortsatt innføring av radio i vedlikeholdstjenesten, og et togradsystem med posisjonskontroll er under utvikling i samarbeid mellom NSB, SJ og leverandøren. Som et første skritt mot digitalisering av sambandsnettet, er det bestilt digitale automatsentraler for Drammen, Oslo-området og Dovrebanen. Sentralene forutsettes levert i 1987 og 1988.

For sikring av planoverganger ble det tatt i bruk 11 nye sikringsanlegg. Det er nedlagt 67 private planoverganger. Totalt er det 6302 planoverganger, av disse er 5850 private.



Togforsinkelsene i 1986



En presis toggang er høyt prioritert i NSB. For fjerntogene har en gjennom intensert arbeid i de senere år lyktes i å komme opp mot de normer som er angitt som mål av den internasjonale jernbaneunion (UIC). Denne målsetting er at minst 75 prosent av togene skal ankomme i rute, det vil si mindre enn fem minutter forsinket.

Det samlede resultat for 1986 er likevel ikke tilfredsstillende. Hvis en ser året under ett ankom 71 prosent av fjerntogene endestasjonen i rute. Problemene var størst i første halvår, og månedene januar og juni peker seg spesielt negativt ut. Kulde og snø var årsaken til problemene i januar, mens solslyng medvirket til uregelmessighetene i juni.

I annet halvår bedret forholdene seg, og i årets siste seks måneder var 77 prosent av fjerntogene i rute. Ved inngangen til 1987 ble den positive trenden dessverre brutt, da snø og kulde igjen førte til vanskeligheter i januar.

Problemene har vært størst i det sentrale Østlandsområdet, med Østfoldbanen som det virkelige smertebarnet. På denne banen er strømforsyningsanlegg og sikringsanlegg gamle og nedslitte. Anleggene blir nå fornyet, og anleggsvirksomheten har bidratt til forsinkelsene. Også ved Oslo sentralstasjon, hvor sporkapasiteten ennå ikke er fullt utbygd, og i Lodalen driftsbanegård har det pågått anleggsarbeid i 1986. Samlet har dette gjort det vanskelig å holde togene i rute.

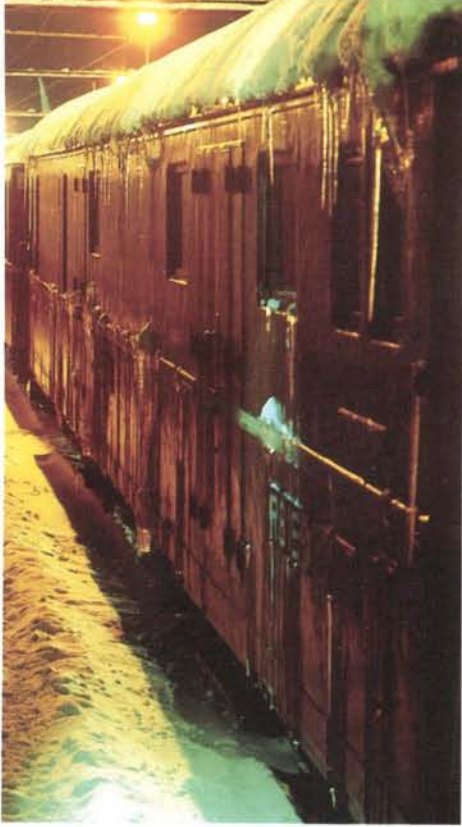
Jernbanestrekningen mellom Ski og Moss er Europas mest trafikkerte enkeltsporstrekning. I en presset trafikksituasjon rundt hovedstaden utnytter NSB kapasiteten maksimalt for å stille mest mulig til rådighet for publikum. Den høye utnyttelsesgraden gjør at små uregelmessigheter lett utvikler seg til store forsinkelser. Dette har vært spesielt merkbart i perioder med snøfall og kulde, når det tekniske utstyret lett kan få en høyere feilfrekvens. Arbeidet med dobbeltspor på strekningen starter opp i 1987.

I nærtrafikken rundt Oslo ble status for 1986 gjort opp med følgende tall:

Lillestrøm–Drammen/	
Spikkestad	73 prosent i rute
Skøyen–Hakadal	78 prosent i rute
Skøyen–Ski	60 prosent i rute.

Registreringene er foretatt i morgen- og ettermiddagsrushet, da sjansene for forsinkelser erfaringsmessig er størst. For nærtrafikken krever den internasjonale normen at minst 90 prosent av togene skal ankomme mindre enn tre minutter forsinket.

En egen arbeidsgruppe har i 1986 gjort grundige analyser av forsinkelsenes årsak, og utarbeidet forslag som kan bidra til forbedringer. NSBs styre har blitt orientert om toggangen hver måned. Denne kontinuerlige overvåkningen fortsetter i 1987.



Oslo Sentralstasjon



Da sentralhallen på Oslo Sentralstasjon ble åpnet for publikum den 26. november 1986, var et langt skritt tatt mot den endelige fullføring av prosjektet Oslo Sentralstasjon. Et viktig — om enn ikke det siste — kapittel i en lang historie var avsluttet.

Det er litt usikkert når spørsmålet om å anlegg en felles sentralstasjon i Oslo første gang ble lansert. Sikkert er det ihvertfall at en slik idé ble berørt i 1896 under en konkurranse om den beste løsning av stasjonsspørsmålet i hovedstaden.

I mange år var stasjonsspørsmålet i Oslo stadig oppe til utredning og overveielse mens trafikken vokste og problemene økte, spesielt på Østbanestasjonen. I 1938 ble det tatt et viktig skritt. Da oppnevnte Stortinget en komité under ledelse av den tidligere generaldirektør for de svenske jernbaner, Axel Granholm. «Stasjonskomitéen av 1938» avga sin innstilling 7. desember 1939. Komitéens forslag var å bygge en kombinert sekke- og gjennomgangsstasjon på Østbanestasjonens område, og så å forbinde det østlige og vestlige jernbanenett med en tunnelforbindelse under byen. Det var dette forslag som ble lagt til grunn da det i 1946 ble utlyst en arkitektkonkurranse. Konkurransen ble vunnet av arkitektene John A. Engh og Peer Qvam, og disse ble engasjert til å utarbeide forslag til stasjonsbygningen. Deres forslag forelå i slutten av 1949 og ble bearbeidet videre i NSB. I 1952 sendte NSB saken over til Samferdselsdepartementet. Dette var i en etterkrigstid med store gjenreisningsoppgaver, og myndig-

hetene fant ikke å kunne avse bevilgninger til en sentralstasjon.

I 1960 var det igjen aktuelt å tenke på gjennomføringen, men da var det gått mer enn tyve år siden de opprinnelige forslagene ble fremmet. En ny komité med direktør Oddvar Halvorsen som formann, fikk i oppdrag å vurdere de opprinnelige planene. Komitéen kom til at disse burde fastholdes, men at de måtte tilpasses nye forutsetninger som var kommet til. «Halvorsenkomitéen» avga sin innstilling i 1961, og den 10. mai 1962 fattet Stortinget sitt prinsippvedtak om at Oslo Sentralstasjon skulle bygges etter de forslag som var fremlagt.

En plankomité med representanter for Samferdselsdepartementet, Oslo kommune og NSB ble oppnevnt, og Plankontoret for Oslo Sentralstasjon trådte i virksomhet 1. mai 1963. Til å lede og kontrollere arbeidet i marken ble Jernbaneanlegget Oslo Sentralstasjon etablert, og dette kontor har hele tiden stått for arbeidet, dels ved hjelp av NSB's egen arbeidsstokk, dels ved private entreprenører.

I årene 1970–75 var det nødvendig å gjøre betydelige endringer i det opprinnelige vinnerutkastet. For å sikre kontinuiteten i planleggingen, ble det tatt kontakt med de to vinnere. Siden disse da hadde skilt lag, fikk John A. Engh's arkitektkontor ansvaret for den videre prosjektering i nært samarbeid med Plankontoret for Oslo Sentralstasjon og bygningsteknisk konsulent Ingeniør Bonde & Co. Planene måtte



tilpasses de endrede rammebetingelser, blant annet beslutningen om å bevare mest mulig av de gamle bygningene på Oslo Østbanestasjon. De opprinnelige planene forutsatte at denne ble revet i sin helhet.

Den 26. mai 1976 vedtok Stortinget første byggetrinn som omfattet drifts- og administrasjonsbygning, fordelingshall på ca. 1300 m² og ramper til plattformer mellom de gjennomgående spor. Den 15. oktober 1979 var arbeidet fullført, og H.M. Kong Olav la ned grunnsteinen.

Arbeidene på den 3,6 km lange dobbeltsporede Oslo-tunnelen ble satt i gang i 1971. Tolv av de nitten sporene på sentralstasjonen er knyttet til tunnelen. Den 1. juni 1980 ble trafikken satt i gang i tunnelen.

Annet byggetrinn ble godkjent av regjeringen 15. desember 1980 og skulle etter planene være påbegynt 1. oktober 1982. På grunn av nedskjæringer i budsjettet, ble arbeidene utsatt i 13 måneder. Dette byggetrinnet omfatter størstedelen av publikumsarealene med hovedinngang, sentralhall på ca. 3500 m² med billettsalg, reisegodsekspedisjon, kiosker, informasjon, spisesteder, bank og post. Sentralhallen ble åpnet for publikum den 26. november 1986. Den høytidelige innvielse ble foretatt av H.M. Kong Olav den 12. februar 1987.

For å få en forbindelse mellom Oslo Sentralstasjon og byen som tilfredsstiller de byplanmessige krav, er det opparbeidet et inngangstorg på vel 3500 m². Av hensyn til taket over Oslotunnelen, som Sentralstasjonen for en stor del er bygd på, ligger det nye inngangstorget ca. 3,5 meter over Jernbanetorget. Gående får adgang til torget enten via trapper eller ramper. Drosjer og privatbiler får adgang via rampe fra Biskop Gunnerus gate.

For å markere inngangstorget som et eget torg adskilt fra Jernbanetorget, er det i sydvestre hjørne bygd et klokketårn i stål, kledd med glassplater.

Arkitektene Hultberg, Resen, Throne-Holst og Bugoslowski A/S har stått for utformingen av torget.



Økonomisk oversikt

Taps- og vinningskonto		Mill. kroner		
Inntekter	1986	1985	Mer, mindre (-) enn i 1985	
			Abs. tall	Pst.
Persontrafikk (reisende og reisegods)	1.074,9	1.009,5	65,4	6,5
Godstrafikk (ekskl. malm Ofotbanen)	1.146,8	1.089,4	57,4	5,3
Malmtrafikk Ofotbanen	127,3	124,2	3,1	2,5
Øvrige inntekter ved jernbanedriften	142,8	133,8	9,0	6,7
Sum inntekter ved jernbanedriften	2.491,8	2.356,9	134,9	5,7
Inntekter ved jernbanemuseet	0,3	0,5	- 0,2	- 40,0
Inntekter ved divisjon reisebyrå	109,3	98,4	10,9	11,1
Inntekter ved bildriften	301,7	298,2	3,5	1,2
Sum driftsinntekter i alt	2.903,1	2.754,0	149,1	5,4
Driftstilskudd til bilruiter	74,5	38,7	35,8	92,5
Sum inntekter	2.977,6	2.792,7	184,9	6,6
Driftstilskudd ¹⁾)	1.725,4	1.323,8	401,6	30,3
	4.703,0	4.116,5	586,5	14,2
¹⁾) Herav tilskudd til driften	1.092,8	852,5	240,3	28,2

		Mill. kroner		
Utgifter	1986	1985	Mer, mindre (-) enn i 1985	
			Abs. tall	Pst.
Administrasjon	412,2	370,1	42,1	11,4
Forsyning	31,4	31,0	0,4	1,3
Bane	574,1	503,6	70,5	14,0
Elektro	382,3	359,0	23,3	6,5
Drift	1.608,6	1.473,5	135,1	9,2
Maskin	571,0	518,7	52,3	10,1
Salg ekskl. reisebyråene	88,2	54,3	33,9	62,4
Salg Reisebyrådivisjonen	119,7	89,3	30,4	34,0
Bildrift	330,1	291,2	38,9	13,4
Fellesutgifter	-47,2	-45,5	-1,7	-3,7
Sum driftsutgifter ²⁾)	4.070,4	3.645,2	425,2	11,7
Avskrivninger	399,4	320,4	79,0	24,7
Renter	233,2	150,9	82,3	54,5
	4.703,0	4.116,5	586,5	14,2
²⁾) Herav personalutgifter	2.922,9	2.688,5	234,4	8,7
Herav saksutgifter	1.147,5	956,7	190,8	19,9

Regnskapsførte investeringer

	Mill. kroner	
	1986	1985
Jernbanedriften		
Linjer og bruer		
Bruer	4,5	4,1
Skinnebyttning og forsterkning av svilledekket, betongsviller	147,4	152,0
Ballastering, overgang fra grus- til pukkballast	2,7	5,0
Teleforebygging	2,1	3,0
For øvrig	88,3	82,1
Sum linjer og bruer	245,0	246,2
Bygninger (inkl. verkstedene)	16,3	28,0
Elektrotekniske anlegg		
Sikringsanlegg	74,2	64,0
For øvrig	108,2	75,3
Sum elektrotekniske anlegg	182,4	139,3
Trekraft og vogner		
Lokomotiver og motorvogner	6,8	101,8
Personvogner	145,0	128,9
Godsvogner	83,2	66,9
For øvrig	19,3	18,0
Sum trekraft og vogner	254,3	315,6
Diverse	94,0	65,5
Sum jernbanedrift	792,0	794,6
Bildriften	53,0	49,8
Nye anlegg		
Jernbaneanlegg	230,3	168,7
Elektrifiseringsanlegg	—	—
Sum nye anlegg	230,3	168,7
Aksjetegning i Linjegods A/S m.v.	—	11,2
Sum investeringer	1.075,3	1.024,3

Statsbanenes balansekonto

	Tusen kroner	
Eiendeler	Pr. 31. des. 1986	Pr. 31. des. 1985
Jernbanedrift		
Varige driftsmidler anskaffet før 1.1.84. Restverdi		
Bane- og bygningstekniske aktiva	1.734.969	1.797.547
Elektrotekniske aktiva	1.097.782	1.133.582
Rullende jernbanemateriell	2.067.844	2.157.013
Verkstedsutstyr	148.578	153.784
Diverse	27.336	32.211
Ikke avskrivbare aktiva	3.024.972	3.019.699
Sum varige driftsmidler anskaffet før 1.1.84. Restverdi	8.101.481	8.293.836
Varige driftsmidler anskaffet etter 1.1.84		
Restverdi avskrivningsgruppe B	663.024	421.381
Restverdi avskrivningsgruppe C	1.429.394	1.047.520
Restverdi avskrivningsgruppe D	164.602	104.337
Ikke avskrivbare aktiva	381.362	232.716
Sum varige driftsmidler anskaffet etter 1.1.84. Restverdi	2.638.382	1.805.954
Sum jernbanedrift	10.739.863	10.099.790
Bildrift		
Varige driftsmidler anskaffet før 1.1.83		
Restverdi	48.732	63.859
Varige driftsmidler anskaffet etter 1.1.83		
Restverdi avskrivningsgruppe B	8.535	8.102
Restverdi avskrivningsgruppe C	1.995	1.702
Restverdi avskrivningsgruppe D	112.178	86.783
Ikke avskrivbare aktiva	1.438	1.458
Sum varige driftsmidler anskaffet etter 1.1.83	124.146	98.045
Sum bildrift	172.878	161.904
Verdipapirer	25.690	18.022
Lagerbeholdninger	266.574	259.128
Diverse debitorer	604.790	450.655
Utestående hos stasjonene	116.374	142.175
Banker	41.473	63.368
Postgiro	35.169	47.944
Fondsmidler	445	361
Kassabeholdninger	51	159
	12.003.307	11.243.506

	Tusen kroner	
Forpliktelser	Pr. 31. des. 1986	Pr. 31. des. 1985
Statens kapital		
Jernbanedrift, ikke rentebærende kapital	8.715.405	8.707.405
Jernbanedrift, rentebærende kapital	2.050.148	1.410.408
Bildrift, rentebærende kapital	172.083	160.963
Materialfond	66.227	66.227
Sum statens faste kapital	11.003.863	10.345.003
Andre forpliktelser		
Pensjonsforpliktelser (bildriften)	794	940
Midlertidige poster	442.609	308.981
Diverse kreditorer	184.242	154.950
Sykekassens, pensjonskassens og hjelpekassens innestående hos NSB	417	- 427
Jernbanemuseets fonds	445	361
Mellomvær med statskassen	370.937	433.698
	12.003.307	11.243.506

Report of the Board of Directors

Financial results	1986	1985	Change from 1985	
	Mill. kr	Mill. kr	Mill. kr	Percent
Operating revenues	2978	2793	185	7
Operating expenses	4070	3645	425	12
Deficit on operations	1093	853	240	28
Depreciation and interest	633	470	163	35
Total deficit	1725	1324	401	30

To NSB, the year 1986 brought both bright features and darker aspects, with positive measures that portend well for the future but also with problems rooted in its unfulfilled need for renewals. And NSB faces a tough competitive situation.

The traffic result for the year was relatively good but the financial result was not satisfactory.

Quantities	1986	1985	Change from 1985	
			Absolute figures	Percent
Railway operation:				
Freight traffic (commercial goods) excl. Ofoten line million tons	11,5	11,1	0,4	3,5
million tons km	2446,6	2336,8	109,8	4,5
Ore, Ofoten line million tons	14,2	14,9	-0,7	-4,5
million tons km	568,4	595,3	-26,9	-4,5
Passenger transport million journeys	35,6	34,8	0,8	2,1
million passenger km	3225,3	2240,5	-15,2	0,7
Road service:				
Freight transport 1.000 tons	595	540	55	10,2
Passenger transport million journeys	17,7	17,6	0,1	0,6
Personell:				
Total number of employees (average)	15832	15902	÷ 70	-0,4

The outstanding event for NSB in 1986 was the opening of the main concourse of Oslo's new Central Station, on 26 November.

In total, passenger traffic reached the same level as in 1985, despite the shortfall in tourist traffic and further keen competition from private cars. One encouraging feature was the increase of traffic over distances in excess of 300 kilometres, in spite of large sales of new cars.

On rolling stock side three improvements of services deserve particular mention:

- 12 sleeping cars of a new, advanced type, were put into service on the Dovre, Bergen and South-Norway lines. The complete series comprises 20 sleeping cars, the last 8 of which were delivered at the turn of the year 1986/87. Each coach has 15 compartments which can be used as singles or doubles, as required. In design, emphasis has been placed on good ride and efficient sound insulation.
- New diesel-electric multiple units were into service between Trondheim and Mo i Rana. In conjunction with express trains from Oslo these new sets offer a one-day connection between Oslo and Mo i Rana.
- Specially furnished coaches known as «Intercity Specials» were introduced on certain morning trains on the Østfold and Vestfold lines and between Lillehammer and Oslo. These coaches are designed to meet the needs of businessmen who wish to work during the journey.





In goods traffic there was pronounced growth, both in transport work and in volume (2,5 percent in tonne kilometres, 3,4 percent in tonnes excluding ore traffic on the Ofoten line). A high level of activity in most branches of commerce and industry helped to create a general increase in demand for transport services. Competition from road traffic, however, is extremely keen and NSB is working energetically on effectivization measures aimed at reducing costs. Other areas of concentration include product development and marketing.

In the international transport field, the most important event of the year for NSB

was the opening of the «Dan-Link». This new rail ferry link which eliminates the Helsingborg — Helsingør bottleneck, provides a direct connection Oslo — Copenhagen — Rødby — Puttgarden — Hamburg. Dan-Link has reduced transit time for railway wagons from Norway to the Continent and ensures a substantial improvement of quality. It will thus enable us to step up our efforts to sell international goods traffic in the time to come.

Ore traffic on the Ofoten line declined by 4,5 percent compared with 1985.

NSB's Travel Agency Division reported total sales of nearly NOK 1.200 million in

1986, representing a 6—7 percent increase of volume as compared with 1985. The loss was about NOK 3,5 million. The relatively weak result for 1986 is ascribable primarily to extraordinary expenses in connection with the establishment of a new computer-based finance and accounting system linked to the SMART reservation system.

Traffic by NSB's road services developed favourably, particularly on the goods side. Nevertheless, it proved impossible to compensate for the sharp rise in costs, to a great extent mainly owing to wage increases. Consequently the operating result was a deficit of about NOK 13 million.



From the financial point of view 1986 was a difficult year for NSB. The total subsidy to the railways was just over NOK 1.725 million. Of this total, the sum of interest and depreciation amounted to NOK 637 million. As a result of the application of the rules for the calculation of capital costs which came into force in 1984, these costs are NOK 368 million higher than under the previous method. Adjusting for this circumstance, the subsidy contribution is 31,4 percent. The reason for this impaired position as compared with 1985 — when the subsidy contribution was 28,1 percent — is to be found primarily on the costs side and is to some extent linked to circumstances beyond NSB's control. The wage settlement for the preceding year brought a sharp increase of costs, and the devaluation of the Norwegian Krone and the increased inflation rate also had an unfavourable effect upon the financial result. The competitive situation on the transport market was that it proved impossible to compensate for increased costs by increasing prices.

NSB's total revenue in 1986 amounted to NOK 2.973 million, an increase of 6,4 percent over 1985. Expenses amounted to NOK 4.702 million. This represents an increase of 14,2 percent over the preceding year.

In 1986 about 15.850 man-years worked by NSB, 70 less than in the preceding year. In the course of the year 1.060 employees left the railways, about 400 on reaching retirement age and about the same number to take jobs elsewhere. The latter figure is considerably higher than in 1985, and is related to the labour situation, particularly in the Oslo district.

As in preceding years, NSB was able to report an increase of productivity in 1986. Calculated on the basis of transport services performed, per employee, the increase was 2.8 percent.

Efforts to achieve punctuality continue to have high priority. Although numerous measures were implemented to improve regularity, developments in the early

months of 1986 could not be termed satisfactory. The situation improved in the course of the autumn and in the second half of the year regularity of long-distance trains was better than in 1985, in some cases exceeding international norms. Unfortunately, this favourable trend was interrupted at the beginning of 1987. In particular, problems were experienced in suburban traffic in the Oslo district in connection with heavy snowfalls and severe cold. The problems in this field are closely related to the fact that NSB's services are so arranged that they utilize both technical and personnel resources close up to the maximum limits. When, at certain periods, the system is exposed to extra strain, the frequency of technical faults is liable to increase. Technical reserves are insufficient to meet such situations. Because of this strain on resources, it is necessary to intensify efforts at all levels to improve the punctuality of trains.

One problem affecting suburban services in the Oslo district is carriage capacity during the morning and afternoon rush hours. In the course of 1987/88 NSB will take delivery of 25 intermediate coaches for marshalling in 2-coach EMUs. This will increase capacity by 3.000 seats.

Six electric locomotives will be delivered in 1987, this will ease the severely strained motive power situation.

Competition in the freight market has led to the stepping up of NSB's programme of modernization of its goods wagon fleet. The rolling stock has been better adapted to the needs of the market, with special emphasis on the demand for large-capacity goods vans. The effectivization of goods traffic control and other measures have made it possible to reduce the goods wagon fleet from 8.500 to 6.500 units.

During the protracted heat wave in the early summer of 1986 about 200 cases of track displacement were reported. Six of these cases led to derailments. An extensive investigation of the causes was immediately instituted, on the basis of

which both short-term and long measures will be adopted to reduce the incidence of track displacement.

The main concourse and forecourt of Oslo's new Central Station were opened to the public on 26 November 1986. This led to a substantial improvement of conditions for employees and passengers alike. The most important functions at the station, including booking offices, registered luggage office and information centre are thus finally installed. The same applies to kiosks, restaurants, banks and post office facilities. However, further building work continues in various parts of the station precincts and the adjoining concerned with actual traffic operations is scheduled for the turn of the year 1989/90.

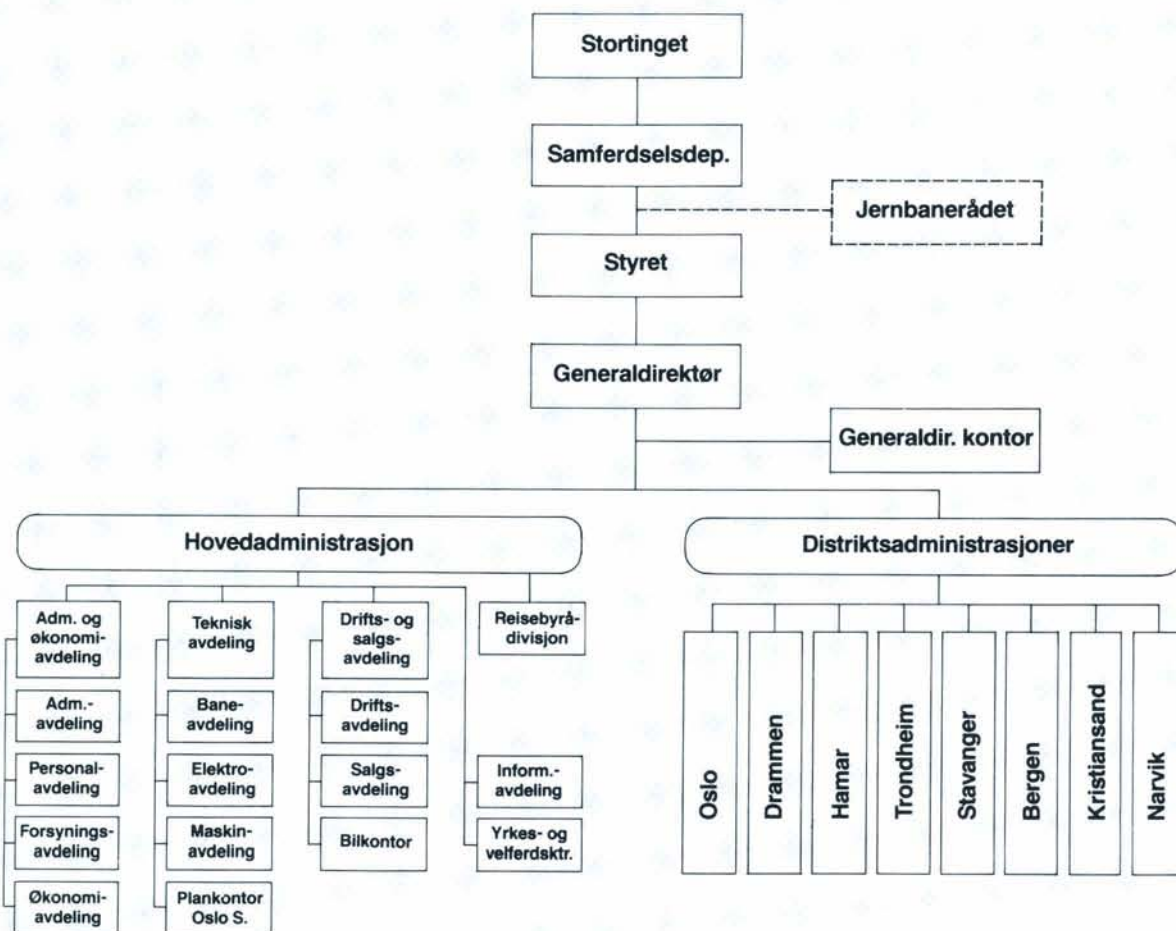
For some time now NSB has been working on plans for the utilization of the old East Station buildings, now that they are no longer required for railway purposes. Preliminary plans for the rehabilitation and use of the station buildings and concourse were presented to the authorities and published in the autumn of 1986.

In connection with its deliberations on the NSB budget for 1987 the Storting signified its approval of proposals for changes in the organization of NSB and approval of the new positions required. The new organization plan will be implemented by stage in the course of 1987.

In 1986, as in previous years, heavy demands were placed upon employees at all levels in the organization, both those employed in the various branches of practical railway operation and the many who have been engaged in the planning of the future organization of NSB. The Directors acknowledge their efforts with great appreciation.

The board held 11 meetings in 1986 and participated in 2 meetings of the Railway Council, one of which was held in Kristiansand. The Directors have also paid study visits to Denmark and Sweden.

Styret, jernbanerådet og organisasjonen



Styret for NSB er et kollegialt styre med besluttende myndighet. Styret har 6 medlemmer, alle oppnevnt av Kongen. To av medlemmene representerer NSB's personale. Funksjonstiden er fire år.

Styret har for tiden følgende medlemmer (fra 1.1.86—31.12.89)
 Fylkesordfører Tore Haugen, Oppegård, formann
 Informasjonssjef Liv Torjusen, Stavanger, nestformann
 Tidl. stortingsrepresentant Arne Nilsen, Voss
 Kontorsjef Thore Westermoen, Mandal
 Verkstedarbeider Johs. Anthon, Solheimsvik
 Stasjonsformann Ove Dalsheim, Trondheim

Jernbanerådet

er et kontrollerende og rådgivende organ for de interesser som knytter seg til jernbanedriften.

For perioden 1. januar 1986—31. desember 1989 er følgende oppnevnt som medlemmer av Jernbanerådet:

Førsteamanuensis Bjørn Foss, formann
 Ordfører Einar Haatvedt, Rjukan
 varaformann
 Statsaut. revisor Erland Steenberg, Solbergmoen
 Sorenskriver Haakon Steen, Kristiansand
 Sivilingeniør Rolf Aalerud, Furnes
 Ordfører Paul Otto Johnsen, Kristiansand
 Førstekons. Kari Vik Mariussen, Svolvær
 Kantinebestyrer Ragnhild Holsen, Bergen
 Rektor Ole Kr. Bjune, Narvik
 Bestyrer Jakob Grava, Syverud

Forbundsformann Leif Thue, Oslo
 Forbundsformann Gunnar Tønder, Oslo
 Vognfører Øystein Sneisen, Hommelvik
 Togkontrollør Per Bro, Langhus
 Stasjonsformann Bjørn Olav Solberg, Lillestrøm

NSB's organisasjon

I de seneste år har det vært arbeidet med en omlegging av NSB's totale organisasjon. (Det såkalte BO-prosjektet). Ved behandling av statsbudsjettet for 1987 ga Stortinget sin tilslutning til forslagene til endringer av organisasjonen, og en stor del av endringene ble gjennomført fra 1. mars 1987. Videre tilpasning av organisasjonen skjer gradvis utover i 1987. Diagrammet over viser organisasjonen slik den var pr. 31. desember 1986.

Jernbaneverket
Biblioteket

JBV



h11000626
200000165043