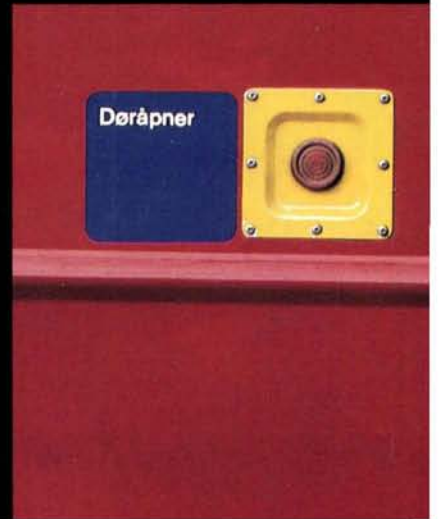


Årsrapport for Norges Statsbaner 1987



Innhold

Forord	1
Hovedtall	2
Organisasjonen	3
Styrets beretning	6
Jernbanerådet	9
Persontrafikk	11
Godstrafikk	15
Bildriften	16
NSB Reisebyrå	17
Personalet	18
Faste tekniske anlegg	19
Økonomisk utvikling	22
Økonomisk oversikt	23
Report of the Board of Directors	29

Årsrapporten er redigert ved NSBs informasjonsavdeling
v/Svein Horrisland. Opplag 6000 eksemplarer.
Redaksjonen avsluttet 14. april 1988.
Design: Audio Grafisk A/S
Alle illustrasjonsfoto: Terje Agnalt



NSB legger med dette fram sin årsrapport for 1987. NSB er en forvaltningsbedrift underlagt Samferdselsdepartementet, og driver virksomheten ut fra følgende forretningsidé:

- Vi vil være en effektiv og samfunnsøkonomisk lønnsom bedrift, som gjennom miljøvennlig, sikker og rask transport er nyttig for kundene og for samfunnet.
- Vi vil tilby mest mulig landsomfattende person- og gods-transport og andre reiselivsprodukter, som dekker kundenes krav til kvalitet, innenfor rammen av de økonomiske resultatkrav.
- Vi vil ha jernbanetransport som hovedområde, men busser, lastebiler og reisebyråer vil også være viktige virkemidler for å utvikle et integrert transportsystem basert på kundenes transportbehov.
- Vi vil, alene eller i samarbeid med andre selskaper, utvikle nye, lønnsomme produkter og aktivitetsområder innen transportsektoren eller i tilknytning til bedriftens transportvirksomhet.
- Vårt materiell og personale skal holde en standard som profilerer NSB som en moderne og tidsmessig transportbedrift.
- Vårt økonomiske resultat skal primært komme fra transportmarkedet. Vi skal imidlertid også tilby transportløsninger som de offentlige myndigheter er villige til å betale for, når inntektene fra markedet ikke dekker kostnadene fullt ut.

Hovedtall

	Enhet Unit	1987	Endring fra 1986 Change from 1986 Absolutte tall
Jernbanedrift/Rail traffic			
Banettet/Network:	Km	4218	÷ 1
Av dette: Elektrisk drift/Of which: Electrified	Km	2450	÷ 1
Dobbelt spor/Doubletrack	Km	95	—
Stasjoner/Stations:			
Antall betjente eksp.steder/Number of manned stations		201	÷ 3
Rullende materiell/Rolling stock:			
Elektriske lokomotiver/Electric locomotives		162	÷ 4
Diesellokomotiver/Diesel locomotives		99	4
Elektriske motorvogner/Electric rail motor vehicles		142	—
Dieselmotorvogner/Diesel rail motor vehicles		45	—
Skinnetraktorere/Rail tractors		127	÷ 4
Personvogner/Passenger vehicles		786	÷ 3
Godsvogner/Goods wagons		6710	÷ 138
Persontrafikk/Passenger traffic:			
Reiser Journeys	Mill.	36,6	Endring - Prosent 2,8
Personkm/Passenger-km	Mill.	2181,5	÷ 2,0
Godstrafikk/Goods traffic:			
Tonn transport/Tons carried	Mill.	23,6	÷ 8,2
Av dette: Malm Ofotbanen Of which: Iron ore on Ofoten Line	Mill.	12,7	÷ 10,7
Tonn km/Ton-km	Mill.	2822,1	÷ 6,4
Av dette: Malm Ofotbanen Of which: Iron ore on Ofoten Line	Mill.	507,3	÷ 10,7
Bildrift/Road traffic:			
Rutelengde/Length of lines	Km	12691	3,0
Busser og kombinerte biler/Buses and combined vehicles		625	÷ 3,0
Lastebiler/Lorries		284	÷ 6,0
Tilhengere/Trailers		119	7,2
Persontrafikk/Passenger service:			
Reiser/Journeys	Mill.	17,7	—
Person km/Passenger-km	Mill.	302	÷ 5,6
Godstrafikk/Freight service:			
Tonn km/Ton-km	Mill.	26,8	1,9
Jernbane- og bildrift/Railways and road services:			
Personale (årsgj.sn.)/Personnel (annual av.):		15788	÷ 0,3
Av dette: Driftspersonale/Of which: Operating personnel:		15325	1,1
Regnskapsresultat (inkl. avskr. etc.)/Operating results (incl. depr. etc.):			
Sum inntekter/Total revenues	Mill. kr	3157,8	6,1
Sum utgifter/Total expenditures	Mill. kr	5165,7	9,8
Total driftstilskudd/Total State grant	Mill. kr	2007,9	16,4

Organisasjonen

Fra 1. mars 1987 ble det gjennomført grunnleggende endringer i NSBs organisasjon. Den tidligere organisasjonen hadde stått tilnærmet uendret siden 1968.

Gjennom det såkalt BO-prosjektet ble det foretatt en helhetsvurdering av organisasjonen med sikte på å oppnå

- en klarere og sterkere resultatorientering for de ulike virksomhetsområder og beslutningsnivåer
- at delegering av myndighet i større utstrekning kan knyttes til resultatmål og resultatansvar
- å styrke bedriftens omstillings- og utviklingsevne
- å få raskere beslutningsprosesser og mer effektiv saksbehandling
- å fremme initiativlyst, medvirkning og medbestemmelse.

Den nye organisasjonen er således basert på prinsippene om resultatstyring, produktretting og delegering. Den er utformet som en matriseorganisasjon hvor sterke

funksjonslinjer etter produktområder går gjennom alle ledd i organisasjonen. Organisasjonskartet, slik det framstår på de neste sidene, følger imidlertid den formelle instruksmyndighet.

Den tidligere ordningen med tre hovedavdelinger er nå opphevet, og samtlige avdelingsdirektører er direkte underlagt generaldirektøren. Til støtte for generaldirektøren er det opprettet to jernbanedirektørstillinger i stab. Den ene ivaretar koordineringsoppgaver overfor produktområdene, samt økonomi og administrasjon, mens den andre har en tilsvarende funksjon overfor de tekniske og driftsmessige avdelinger.

Produktrettingen kommer særskilt til uttrykk gjennom opprettelsen av to nye avdelinger, - en godstrafikkavdeling og en persontrafikkavdeling. Dette skal sikre at NSBs trafikktilbud baseres på markedsmessige forhold. Tilsvarende produktretting er også gjennomført i distriktene og driftsområdene.

På teknisk side er alt ansvar for NSBs kjørevei, både banetekniske og elektrotekniske installasjoner, samlet i baneavdelingen. Det operative arbeid er lagt til fire baneregioner. Baneregion sør omfatter Stavanger, Kristiansand og Drammen jernbanedistrikter, baneregion nord omfatter Hamar og Trondheim distrikt, mens baneregion vest og baneregion Oslo omfatter henholdsvis Bergen og Oslo distrikt.

Deler av den tekniske virksomhet, spesielt de entreprenør- og konsulentpregede oppgaver, er etablert i engineeringavdelingen som leverer jernbaneteknologiske servicetjenester til de øvrige deler av organisasjonen.

Organisasjonsutvikling vil også i NSB være en kontinuerlig prosess. Tilpasningen til ny organisasjonsprinsipper, herunder innføring av nye styringssystemer, vil pågå også i 1988.

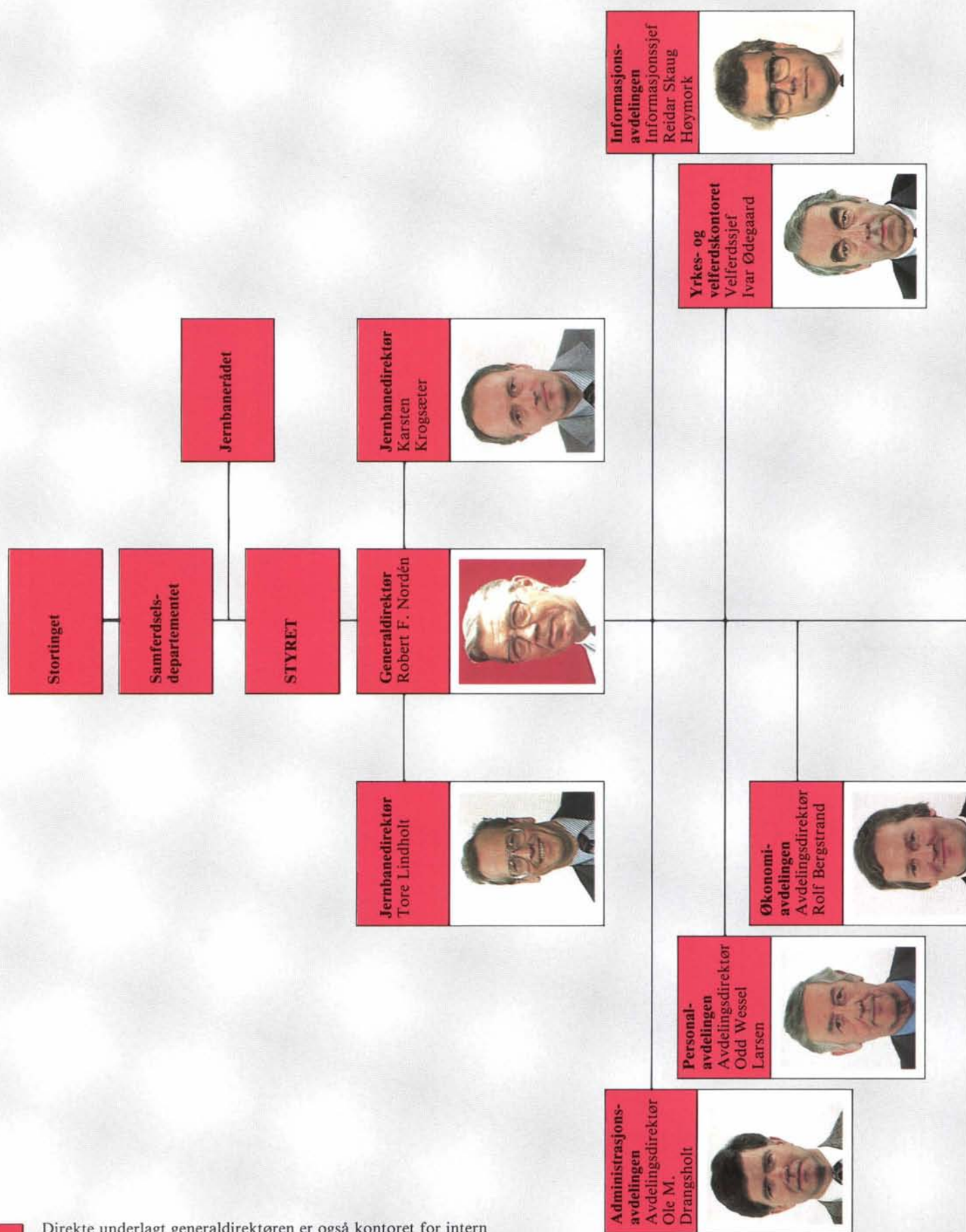


Styret

Styret for NSB er et kollegialt styre med besluttende myndighet. Styret har 6 medlemmer, alle oppnevnt av Kongen. To av medlemmene representerer NSBs personale. Funksjonstiden er fire år; for dette styret fra 1.1.86 til 31.12.89.

Fra venstre: Arne Nilsen, Voss, Johs. Anthun, Solheimsvik, Tore Haugen, Oppegård (formann), Liv Torjusen, Stavanger (nestformann), Ove Dalsheim, Trondheim, Thore Westermoen, Mandal.

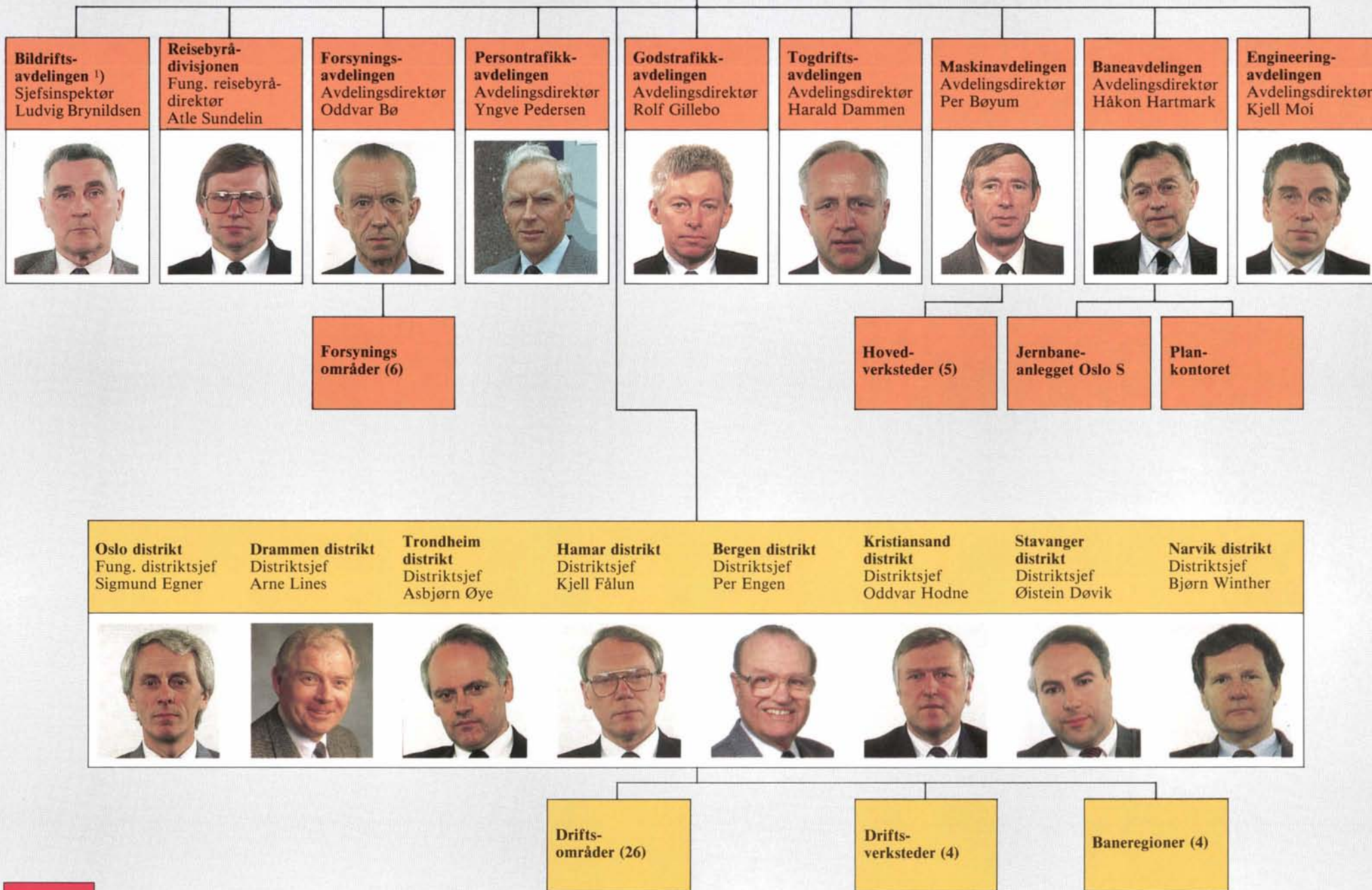
NSB's organisasjon pr. 1.3.1988



4

Direkte underlagt generaldirektøren er også kontoret for intern revisjon, samt generaldirektørens kontor.

1) Bildriften er som foreløping ordning organisert i egen avdeling.



Styrets beretning

12. februar 1987 foretok H.M. Kong Olav den høytidelige åpning av den store sentralhallen på Oslo Sentralstasjon. Dette var en viktig milepæl i utbyggingen av stasjonsanlegget.

De aller fleste publikumsrettede funksjoner og tilbud er nå samlet i moderne og tiltalende lokaler, som er betegnet som «storstua» på Oslo S. Byggetrinn 3 som nå er under utførelse, vil knytte det nye stasjonsanlegget til den gamle Østbanestasjonen og gi Oslo S en inngang fra sjøsiden. Med fullføringen av dette i 1990 vil selve stasjonen Oslo S være ferdig.

Året 1987 har vært preget av en vanskelig markedssituasjon, sviktende etterspørsel, hard konkurranse og innstramninger i de offentlige budsjetter. NSBs samlede inntekter ble 3.158 millioner kroner, en økning på 6,1 prosent fra 1986. Det rene driftstilskuddet utgjorde 1.221 millioner kroner, 27,9 prosent i forhold til driftsutgiftene. I tillegg kommer kapitalkostnadene som var på 786 millioner kroner.

Summen av bevilgede investeringsmidler til NSB var i 1987 1.058 millioner kroner, mot 1.061 millioner kroner året før. Både investeringsbudsjettet og driftsbudsjettet ble gjennom året gjenstand for flere nedkuttninger, både i regjering og Storting. Kombinert med inntektssvikt, som særlig rammet godstrafikken, ga dette NSB begrenset økonomisk handlefrihet. Etter en meget sterk innsats for å redusere kostnadene maktet NSB likevel å komme ut med et resultat som ble bedre enn budsjettet.

1987 har vært preget av en vanskelig markedssituasjon, sviktende etterspørsel, hard konkurranse og innstramninger i de offentlige budsjetter.

Endringen i NSBs interne organisasjon fra 1. mars 1987 representerer en ny giv i utviklingen av det framtidsrettede NSB med kundene og markedet i sentrum. Gjennom stikkordene resultatstyring, produktretting og delegering legges forholdene til rette for en styrket markedssposisjon. Den tidligere salgsavdelingen er erstattet av en godstrafikkavdeling og en persontrafikkavdeling, som vil bli bestemmende overfor den øvrige del

av jernbanedriften. Tilsvarende produktretting er gjennomført i distriktene og driftsområdene.

Også på den tekniske side er det gjennomført organisasjonsendringer. Baneavdelingen har nå det samlede ansvar for NSBs kjørevei, dvs. både de banetekniske og elektrotekniske installasjoner. For å desentralisere og effektivisere arbeidet er fire baneregioner opprettet. En engineeringavdeling i Hovedadministrasjonen leverer jernbaneteknologiske servicetjenester til de øvrige deler av organisasjonen.

Styret har i 1987 vedtatt endringer i verkstedtjenesten og funksjonene for anskaffelse og vedlikehold av rullende materiell. Bildriften er vedtatt omorganisert fra 1.1.88.

Persontrafikken viste i 1987 en tilbakegang på 2,0 prosent i forhold til 1986, målt i personkilometer. Nedgangen har i hovedsak rammet fjerntrafikken. Størst prosentvis nedgang hadde Sørlandsbanen og Rørosbanen. Intercity-trafikken i

Resultatstyring, produktretting og delegering skal bidra til styrket markedssposisjon.

Østlandsområdet fortsatte imidlertid å vokse. På Vestfoldbanen, der tallet på reisende for første gang passerte 1 million i 1986, er økningen i 1987 på 4 prosent. Til tross for driftsproblemene på Østfoldbanen var det også her økning i trafikken, både i nærtrafikk og intercitytrafikk. Dette henger sammen med økt bosetting, økende pendling og problemene i vegtrafikken. Trafikken med utlandet økte med 5 prosent. De samlede inntekter av persontrafikken ble på 1.148 millioner kroner, 6,9 prosent høyere enn i 1986. Takstene økte med i gjennomsnitt 8,75 prosent.

I 1987 ble de ti første av en serie på 25 mellomvogner til nærtrafikken i Oslo-området levert og tatt i bruk. De 25 vognene vil øke setekapasiteten med 2.950 sitteplasser. Vognene er, også på grunn av sitt tiltalende interiør, blitt svært godt mottatt av publikum.

For fjerntrafikken ble de 8 siste av en serie på 20 nye sovevogner levert

Intercity-trafikken i Østlandsområdet fortsetter å vokse.

og satt i drift i 1987. De er spesielt godt lydisolert, har gode kjøreegenskaper og representerer et vesentlig løft i standard og komfort, sett fra publikums side.

Seks nye lokomotiver av type El 17 ble levert av NEBB (BBC/Thyssen Henschel). Disse er raske og energieffektive lokomotiver til ekspress tog. Ved nedbremsing produseres elektrisk energi som tilføres NSBs kontaktledningsnett.

I godstrafikken førte nedgang i konjunktorene til at transportarbeidet ble redusert i forhold til 1986. Samlet for godstrafikken (ekskl. malm Ofotbanen) ble nedgangen 5,3 prosent. Inntektene ble 1.151 millioner kroner, 0,3 prosent mer enn i 1986.

Utbygging av visse sentrale godsterminaler og forbindelsene mellom disse er nødvendig for at NSBs godstransport skal vise konkurransedyktighet og positiv resultatutvikling. I 1987 startet oppbyggingen av NSB Godssentere på større steder som Alnabru i Oslo, Rolvsøy i Østfold og Langemyr ved Kristiansand.

Transportene mellom Norge og Kontinentet er forbedret etter at den nye DanLink-forbindelsen startet ved årsskiftet 1986/87. En ny jernbaneferge, som ble satt i drift i desember mellom Gøteborg og Fredrikshavn, har positiv betydning for transportene til og fra Danmark.

I tillegg er transportsamarbeidet mellom NSB, SJ og DSB blitt effektivisert.

Malmtrafikken på Ofotbanen gikk tilbake med 10,7 prosent i forhold til 1986. Dette har sammenheng med redusert produksjon ved LKAB og lavere transportbehov fra Kiruna til Narvik.



Sterk resultatforbedring for bildriften — forverring for reisebyråene.

NSBs bildrift viste en sterk resultatforbedring i forhold til 1986. Resultatet for 1987 ble et overskudd på 1,1 millioner kroner, mot et underskudd på 13,0 millioner kroner året før. Antall reiser og kjørte kilometer lå på samme nivå som i 1986, mens antall tonn gods økte med 2,3 prosent.

Reisebyrådivisjonen hadde i 1987 en omsetning på 1.200 millioner kroner. Det er 40 millioner kroner mer enn i 1986.

Det økonomiske resultat utviklet seg imidlertid i negativ retning, og kjeden kom ut med et driftsunderskudd på ca. 20 millioner kroner, mot et underskudd på 3,5 millioner kroner i 1986. Dette skyldes i hovedsak to forhold. Reisebyrådivisjonen hadde for det første en sterk kostnadsøkning bl.a. i forbindelse med innkjøringen av nytt, EDB-basert økonomisystem; samtidig slo generelle strukturendringer som framstår som allmenne problemer i bransjen, også inn over NSB-byråene. Nødvendige tiltak for raskt å forbedre resultatutviklingen er iverksatt.

Styret har i 1987 lagt stor vekt på en aktiv bruk av NSBs eiendomsressurser. Eiendomsfunksjonen i NSB skal bidra til å styrke bedriftens stilling i transportmarkedet, dels ved utbygging av supplerende servicefunksjoner på og ved terminaler, dels ved et direkte

inntektsbidrag fra utleie og salg av eiendom. NSB har i 1987 vært engasjert i flere eiendomsutviklingsprosjekter, og det ble solgt eiendommer for 29,6 millioner kroner. Dette er en økning på 26,5 prosent fra 1986.

Av store byggearbeider har arbeidet med spor og plattformer på Oslo S fortsatt i 1987, og den videre detaljprosjektering av stasjonens byggetrinn 3 har pågått. I Lodalen pågår arbeidet med ny vognhall med sportilknytninger.

På Bergensbanen er linjeomleggingen Dale – Bolstadøyri fullført og åpnet for trafikk i desember. Den nye traséen gir kortere kjøretid og eliminerer en rasutsatt strekning.

På Østfoldbanen ble arbeidet med dobbeltspor mellom Tvetter og Kjenn startet opp i desember.

Tiltakene mot forsinkelser har ført til en langt mer presis toggang.

Styret har også i 1987 engasjert seg sterkt i kampen mot togforsinkelsene. Året ble innledet med store regularitetsproblemer under kuldeperioden i januar, spesielt i Oslo-området. I løpet av året er imidlertid en rekke tiltak satt i verk. I Oslo distrikt er en egen driftssentral med ansvar for togledelse, informasjon og regularitetsoppfølging opprettet. Det er satt inn ekstra ressurser for å redusere antall tekniske feil, spesielt på Østfoldbanen, og forsterket

sporvekseloppvarming er montert på en rekke veksler. Styret har tatt initiativ til et samarbeid med Veritas, samt British Rail's forsknings- og utviklingssenter i Derby i arbeidet mot forsinkelsene. De tiltak som er iverksatt har tilsammen ført til en langt mer presis toggang.

For året under ett, hadde NSBs fjerntog i 1987 den nest beste punktlighet på 17 år. I alt 78 prosent av fjerntogene ankom endestasjonen i rute. Resultatet er godt i overkant av den internasjonale normen for slik trafikk som var satt til minimum 75 prosent i rute. I 1988 er normen hevet til 80 prosent.

I 1987 ble det nyttet 15 788 årsverk ved NSB. Det er 44 mindre enn i 1986. Ved utgangen av 1987 var 2 042 kvinner tilsatt i NSB. Det er 144 flere enn i 1986. NSB har startet et planmessig arbeid for å få flere kvinner i lederstillinger.

Styret har i 1987 holdt 11 møter og deltatt i to møter i Jernbanerådet. I styrets møtevirksomhet har inngått befaringer i Narvik og Åndalsnes.

1987 ble et år som stilte store krav til medarbeiderne på alle plan i bedriften. Styret ønsker å gi honnør for innsatsen. Styret vil peke på at 1988 blir et viktig år for Norges Statsbaner. Stortingsmeldingen om nytt økonomisk styringssystem for NSB, som styret uttalte seg til i 1987, stortingsproposisjonen om sidebaner og den varslede jernbanemeldingen vil gi avklaringer av vesentlig betydning for bedriften. Styret vil legge vekt på arbeidet med et program for den framtidige utvikling av NSB, basert på resultatorientert satsing og effektivisering.

Oslo, 24. mars 1988

Tore Haugen

Thore Westermoen

Liv Torjusen

Johs. Anthun

Arne Nilsen

Ove Dalsheim

Tore Lindholt
Fung. generaldirektør

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



Jernbanerådets merknader

Jernbanerådet har behandlet Styrets beretning på sitt møte 7. april 1988, og har tatt innholdet til underretning. Det er med tilfredshet at Jernbanerådet har merket seg at de tiltak som er satt i verk for å bedre regulariteten, har vært effektive. Samtidig vil Jernbanerådet slutte seg til den honnør Styret gir til de ansatte for innsatsen i 1987.

Bjørn Foss
Jernbanerådets formann

Persontrafikk



I persontrafikken vil NSB utvikle et konkurransedyktig, attraktivt og pålitelig transporttilbud, med prioritet til trafikksterke strekninger. Transporttjenestene som tilbys, skal fange opp variasjoner i markedet gjennom ulike typer kvalitet og service, til differensiert pris. NSB vil ivareta kundenes behov for totalreiseløsninger gjennom informasjon, korrespondanser, stasjonsutforming o.l. I den utstrekning offentlige myndigheter yter tilskudd til det tilbudet NSB skal gi, vil NSB også drive persontrafikk på trafikksvake strekninger.

Persontrafikken i 1987

Jernbanens persontransportarbeid innenlands ble i 1987 2 prosent lavere enn i 1986. Antall reiser viste imidlertid økning. De samlede inntekter av persontrafikken ble 6,8 prosent høyere i 1987 enn i 1986. Takstene ble satt opp med gjennomsnitt 8,75 prosent 1.1.87. Stigningen i konsumprisindeksen var på 7,0 prosent.

Det har i 1987 vært sterk konkurranse i persontrafikkmarkedet. En netto tilvekst på 80.000 personbiler i 1986 fikk full effekt på veitrafikken i 1987. Drivstoffprisene økte med

6,7 prosent, altså mindre enn konsumprisindeksen. Nye ekspressbussruter er etablert, til dels langs fjerntogstrekningene.

I flytrafikken innenlands ble det høsten 1987 åpnet for innbyrdes konkurranse mellom selskaper på samme rutestrekning. Denne endringen antas å gi bedre flytilbud og skjerpe konkurransen mot jernbanen. Flyselskapene har, spesielt i sommersesongen, gått inn på privatreisemarkedet med lavpristilbud på enda gunstigere vilkår enn i 1986. Spesielle målgrupper for flyselskapenes

markedsføring har vært ungdom og pensjonister, som er tunge grupper innenfor jernbanens kundegrunnlag.

Passasjertallene for 1987 viser at den økte konkurransen slo sterkest ut på de lengste reisene. På avstander over 300 km gikk togtrafikken ned med 7 prosent. Reiser mellom 60 og 300 km økte med 1,8 prosent og nærtrafikk (0–60 km) viser en trafikkøkning på 0,7 prosent.

Dette avspeiler seg også i fordelingen på billettslag. Månedskort økte med 1,6 prosent. Enkeltbilletter gikk tilbake 4,1 prosent.

Veksten i intercitytrafikken i Østlandsområdet fortsatte i 1987. På Vestfoldbanen, der tallet på reisende for første gang passerte 1 million reisende i 1986, er økningen på nærmere 4 prosent i 1987, og reisende nr 1 million ble utpekt ved inngangen til desember måned. Også IC-trafikken på Østfoldbanen viser betydelig vekst, banens spesielle



problemer til tross. IC-trafikken på strekningen Oslo – Hamar – Lillehammer følger tendensen i fjerntogtrafikken på de trafikkflette banene Dovre- og Bergensbanen. Det er her en mindre nedgang i størrelsen rundt 2 prosent. Av de øvrige fjerntogstrekninger viser Nordlandsbanen vekst med rundt 3 prosent, mens Sørlandsbanen har hatt en nedgang på nærmere 10 prosent på årsbasis. Trafikken over grensen til og fra Sverige viser en vekst på ca 5 prosent i 1987.

Snittellinger viser følgende endringer i forhold til 1986:

– Rørosbanen	÷ 14,1%
– Raumabanen o/Dombås	÷ 10,4%
– Sørlandsbanen o/Lunde	÷ 9,9%
– Bergensbanen o/Finse	÷ 2,8%
– Dovrebanen o/Hjerkinn	÷ 2,0%
– Nordlandsbanen o/Mo i Rana	+ 3,7%
– Østfoldbanen o/Kornsjø	+ 5,2%
– Kongsvingerbanen o/Charlottenberg	+ 2,9%

Mot slutten av 1987 var det tegn til noe mer positiv trafikkutvikling enn tidligere i året. NSB's egne markedsaktiviteter er trolig en av flere årsaker til dette. På høsten ble det bl.a. satt i verk lokale rabatttilbud på Rørosbanen og Sørlandsbanen. I tillegg til pristiltakene er det i 1987 gjennomført en rekke forbedringer i selve rutetilbudet, og det er tatt i bruk nytt togmateriell.

Nytt materiell

I løpet av 1987 ble de resterende 8, av en serie på 20 nye sovevogner, satt i drift. Disse vognene er de bredeste og etter manges oppfatning mest støysvake sovevogner i Europa.

Når det gjelder nærtrafikkmateriell, mottok NSB i løpet av 1987 de 10 første mellomvognene til de 25 nyeste motorvognsett av type 69D. De resterende 15 mellomvognene vil bli levert i løpet av 1988. Den samlede setekapasitet i Oslo-området vil dermed bli økt med 2950 sitteplasser. For ytterligere økning av lokaltogtilbudene er 5 nye 3-vogns lokaltogsett under bestilling for levering i 1989–90.

Videre er det i bestilling 5 nye ekspressstogvogner for innsetting i våre ekspressstog mellom Oslo–Trondheim og Oslo–Stavanger.

Det er nå i løpet av 1986/87 foretatt ytterligere forbedringer av ventilasjonsanleggene i de nyeste ekspressstogvognene.

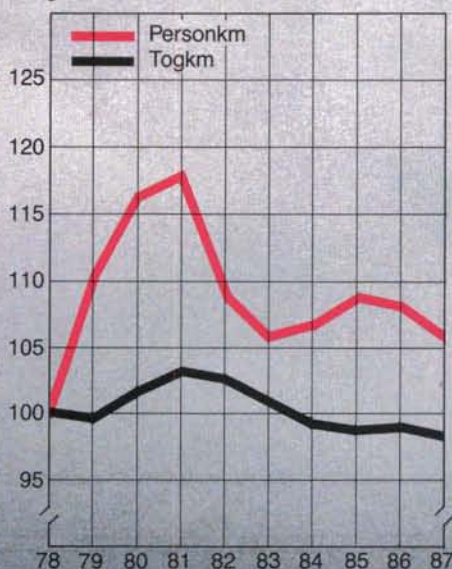
Til tross for at NSB's materiell allerede er meget brannsikkert, har konstruksjonsforbedringer og valg av nye materialtyper ytterligere minsket brannrisikoen i de siste leverte vogner. I våre nyere sovevogner er det også installert brannvarslingsanlegg med røykdetektor i hver kupé og på andre strategiske steder i vognene. Seks nye lokomotiver av type El 17 ble i 1987 levert av NEBB (BBC/Thyssen Henschel).

Billettautomater

I 1987 ble det tatt i bruk en meget avansert billettautomat ved Oslo Sentralstasjon. Automaten kan utstede de fleste typer av vanlige

Persontrafikkens utvikling, jernbane

Indeks 1978 = 100





billetter og fornye månedskort. Automaten brukes med vanlige minibankkort. I Asker er det installert en enklere billettautomat beregnet for nærtrafikken.

Toggang og punktlighet Fjerntog

For året under ett hadde NSBs fjerntog i 1987 den nest beste punktlighet på 17 år. I alt 78 prosent av fjerntogene ankom endestasjonen i rute. Dette er godt i overkant av den internasjonale normen for slik trafikk som er satt til minimum 75 prosent i rute. For 1988 er målet for fjerntogenes punktlighet hevet til 80 prosent.

IC-tog

På Vestfoldbanen har punktligheten vist en positiv utvikling gjennom de siste år, og årsresultatet for 1987 med 82 prosent av togene i rute er på høyde med resultatet fra 1983. Målet på minst 90 prosent av IC-togene i rute er således i sikte på Vestfoldbanen.

På Østfoldbanen viser IC-togene en bedring fra 1986 med 2 prosentenheter, men resultatet 54 prosent av togene i rute er fortsatt langt fra tilfredsstillende.

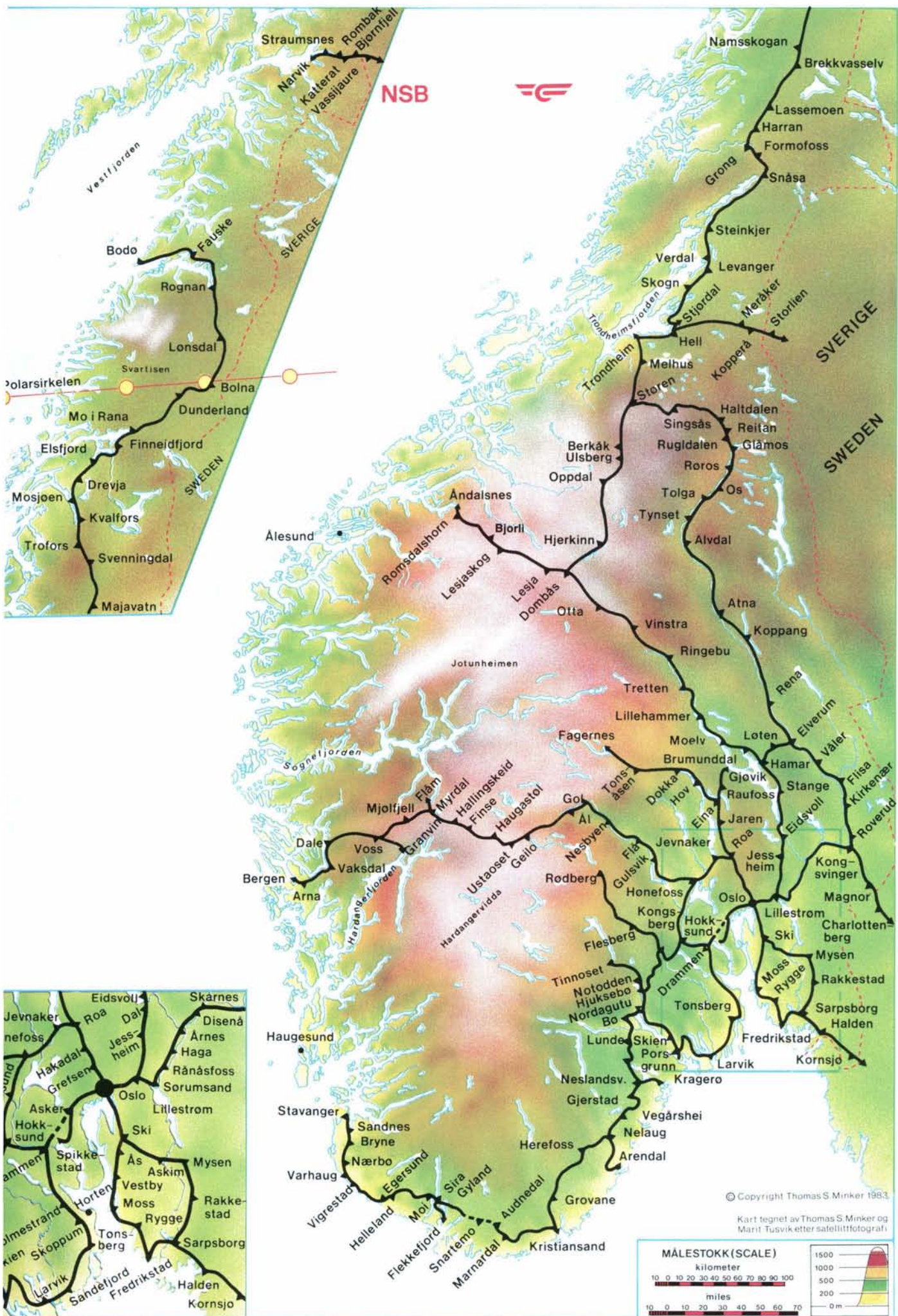
Gjennom det såkalte «Oslo-prosjektet» er det truffet en rekke



tekniske og beredskapsmessige tiltak for å sikre en større grad av punktlighet i trafikken rundt Oslo, med et spesielt våpent øye for Østfoldbanen. Det regnes med at disse tiltak vil få en målbar effekt både på toggang og på informasjon under vanskelige driftsforhold, men det virkelige lyset i tunnelen vil først vise seg når strekningen Oslo – Ski står ferdig med fjernstyring og nytt kontaktkledningsanlegg ved årsskiftet 1988/89.

Nærtrafikk rundt Oslo

I nærtrafikken måles punktligheten med en margin på 3 minutter ved ankomst til endestasjonen. Her er målet at minimum 90 prosent av togene skal ankomme endestasjonen i rute. Registreringer – i rushtrafikken morgen og kveld – viser at 71 prosent av togene var i rute i 1987. Her er også Østfoldbanen sterkt medvirkende til det dårlige resultat med 66 prosent. Den overveiende delen av forsinkelsene ligger imidlertid i intervallet 4 – 10 minutter.





Godstrafikk

NSB driver godstrafikken etter forretningsmessige prinsipper, med økonomisk resultat som overordnet styringsmål. NSB vil videreutvikle transporttilbudet mellom landsdeler og de viktigste industri- og produksjonssentra, samt videreutvikle trafikken til Norden og Kontinentet. Transportløsningene skal tilpasses kundenes krav til transporttid og transportkvalitet. NSB vil bygge ut terminalfunksjoner, spedisjonstjenester og

tilbringertjenester i tilknytning til jernbanedriften, enten i egen regi eller i samarbeid med andre interessenter.

Godstrafikken i 1987

De samlede inntekter for godstrafikken (ekskl. malm Ofotbanen) var i 1987 1151 millioner kroner. Det er en økning på 0,3 prosent fra 1986. Transportarbeidet gikk ned med 5,3 prosent. Malmtrafikken på

kunne forklares ved at svekket konjunkturutvikling har ført til vridninger i konkurranseforholdene på transportmarkedet.

En samlet oversikt over utviklingen på det innenlandske transportmarkedet foreligger ennå ikke, men for NSBs transporter innenlands ble det en nedgang på 7,0 prosent for ekspressgods og 4,1 prosent for vognlastgods. Nedgangen gjelder de fleste vareslag, varierende fra 2,6 prosent for kjemiske produkter til 27 prosent for biler og maskiner.

I trafikken fra Norge til utlandet ble det en nedgang på 14 prosent. Økning i eksporten av tradisjonelle varer har altså ikke gitt tilsvarende utslag for trafikk med NSB. I trafikken til Norge ble derimot utviklingen for NSB noe bedre enn utviklingen for importen generelt. Nedgangen for NSB var 4,3 prosent.

Nye tiltak

Utbygging av visse sentrale godsterminaler og forbindelsene mellom disse er nødvendig for at NSBs godstransport skal vise konkurransedyktighet og positiv resultatutvikling. I 1987 startet oppbyggingen av NSB GODS-entere på større steder som Alnabru i Oslo, Rolvsøy i Østfold og Langemyr ved Kristiansand.

Transportene mellom Norge og Kontinentet er forbedret etter at den nye DanLink-forbindelsen startet ved årskiftet 1986/87. En ny jernbaneferge, som ble satt i drift i desember mellom Göteborg og Fredrikshavn, har positiv betydning for transportene til og fra Danmark. I tillegg er transportsamarbeidet mellom NSB, SJ og DSB blitt effektivisert.

I 1987 ble det levert 115 storvolum-godsvogner. I tillegg er 63 slike vogner bestilt for levering i 1988. NSB vil da disponere 500 av disse store og moderne vognene. Videre er det planlagt modernisering og ombygging av deler av den eldre godsvognparken. Som første skritt i denne prosess skal i løpet av 1988 40 lukkede vogner med 64 m³ lastevolum ombygges til 100 m³ lastevolum.



Omotbanen hadde en tilbakegang på 10,7 prosent i forhold til året før.

Hovedårsaken til nedgangen i transportarbeidet er svak konjunkturutvikling med nedgang i privat konsum og investeringer. For enkelte næringer, bl.a. treforedling, har imidlertid konjunkturløst vært bra. Dette ga seg utslag i økte transporter for NSB. Tømmertransportene økte med 14 prosent fra 1986 til 1987. For første gang transporterte NSB over 1 million tonn tømmer, en fordobling på fem år. Det var også vekst i transportene av cellulose, papp og papir.

For en del vareslag gjenspeiles endringer i produksjon og omsetning direkte i trafikkutviklingen ved NSB. I andre tilfeller er det vanskelig å se en slik sammenheng. Dette må

Bildriften

NSB Bildrift er et selvstendig virksomhetsområde som drives etter forretningsmessige prinsipper. Virksomheten skal imidlertid direkte eller indirekte bidra til å styrke jernbanens konkurransesituasjon, og bildriftens planer og strategier forankres i de overordnede strategier for NSB.

NSB Bildrift er organisert i 16 selvstendige driftsenheter, 10 bilruteenheter og 6 godsutkjørings- eller distribusjonsenheter. Bilrutenes trafikkunderlag er hovedsakelig lokal persontrafikk, samt noe gods-trafikk. Distribusjonsenhetenes trafikkunderlag er hovedsakelig lokal persontrafikk, samt noe gods-jernbanestasjoner.

I tillegg til rutekjøring er bilrutene også engasjert i turbilkjøring og former for kontraktkjøring. I forhold til de fylkeskommunale samferdselsmyndighetene er NSBs enkelte bilruter likestilt med andre bilruteselskaper.

Økonomisk oversikt 1987

NSB Bildrift kan i 1987 vise til en

kraftig resultatforbedring i forhold til 1986. Resultatet ble et overskudd på 1,1 millioner kroner, mens det i 1986 var et underskudd på 13,0 millioner kroner.

Bildriftens driftsinntekter utgjorde 324,2 mill. kroner i 1987. Det er en økning på 7,5 prosent i forhold til 1986.

Av persontrafikkinntektene utgjorde inntektene for kjøring for Stor-Oslo Lokaltrafikk A/S 58,6 mill. kroner.

Inntektene fra godstrafikken utgjorde 72 mill. kroner, en økning på 7 prosent fra foregående år.

Tilskudd fra fylkeskommunene beløp seg til 88,8 mill. kroner, en økning i forhold til 1986 på 19 prosent.

Driftsutgiftene utgjorde 344,9 mill. kroner, en økning på 4,5 prosent i forhold til 1986.

Personalutgiftene økte med 10,4 mill. kroner og materialutgiftene med 4,5 mill. kroner.

Kapitalutgiftene økte med 13 prosent fra 1986 til 1987.

Investeringer

Investeringer i bildriften utgjorde 47,7 mill. kroner i 1987. Dette er en nedgang på 5,3 mill. kroner fra foregående år. Av investeringene gikk 40,8 mill. kroner til anskaffelse av bilmateriell.

Drift- og trafikkytelse

Antall reiser og kjørte kilometer lå i 1987 på samme nivå som i 1986, mens antall tonn gods økte med 2,5 prosent.

Vognparken

Det var 39 færre registrerte vognenheter ved utgangen av 1987 enn foregående år.

Personale

I bildriften ble det anvendt 1211 årsverk i 1987 mot 1199 årsverk i 1986.

Nøkkeltall for bildriften er gitt i tabell på side 27.



NSB Reisebyrå

NSB Reisebyrå skal være en mest mulig landsdekkende, fullservice reisebyråkjede som produserer og selger reisetjenester. Virksomheten skal samordnes med NSBs organisasjon, der dette er hensiktsmessig for begge, og NSBs tjenester skal prioriteres i den samlede profilering av kjeden. Kjeden skal arbeide etter forretningsmessige prinsipper, og med de krav til lønnsomhet som er normale for bransjen.

Virksomheten i 1987

NSBs reisebyråkjede besto pr. 31.12.87 av 55 byråer i Norge og ett i London. Av byråene i Norge er 7 mindre avdelingskontorer underlagt et større byrå. I 1987 er det opprettet byråer på Oslo S og i Sandvika, mens byrået i Porsgrunn er nedlagt.

Kjeden hadde i 1987 en totalomsetning på ca. 1 200 mill. kr, og inntekter på 123 mill. kr. Omsetningen er 40 mill. kr, dvs. 3,4 prosent høyere enn foregående år. Inntektene er 11 mill. kr høyere enn i 1986. Det er en økning på 9,8 prosent. Tallene tyder på at NSB Reisebyrå har hatt en mindre økning i sin markedsandel. Inntektsøkningen har vært størst i gruppene flybilletter og hotell.

Det økonomiske resultat for 1987 er svakt. Etter en årrekke med gode overskudd ble resultatet for andre år på rad driftsunderskudd. Driftsunderskuddet er i 1987 på 20,0 mill. kr. I tillegg er det foretatt ekstraordinære avsetninger til dekning av usikre fordringer og tap på i alt ca. 6 mill. kr. Konkursen ved Kongsberg Våpenfabrikk veier her tungt. En omlegging av regnskapsførings-tidspunktet for utgiftene har gitt en ekstraordinær merkostnad på ca. 3 mill. kr. Tilsammen utgjør ekstraordinære poster vel 9 mill. kr. Dette gir et bokført årsunderskudd på 29,0 mill. kr. Se også tabell side 26.

Den vesentlige årsaken til resultatforverringen er utgiftsøkningen på til sammen ca. 27 mill. kr. Utgiftsøkningen er fordelt over alle hovedgrupper med



personalutgifter, telefon, husleier, teknisk utstyr og forbrukssaker som de vesentligste. Det nye økonomisystemet står for ca. 10 mill. kr av utgiftsøkningene.

Resultatene varierer svært mellom de enkelte byråer. Enkelte har tross et dårlig år for kjeden klart gode resultater. Som eksempel kan nevnes Reisebyrået Bergen og Reisebyrået Regjeringskvartalet Oslo, som begge ga overskudd i millionklassen. Reisebyrået Bergen ble utpekt til «årets NSB byrå 1987».

Virksomheten framover

Reisebyrånæringen står foran store utfordringer. Signaler tyder på en viss stagnasjon i markedet. Med det store antallet reisebyråer som er i Norge vil det gi stadig skjerpet konkurranse. Økt direktesalg, spesielt på selskapsreiseseiden, bidrar også i samme retning. Samtidig tvinger den tekniske utvikling byråene til store investeringer i EDB-utstyr. Slike investeringer er nødvendige for å være med i konkurransen, men er vanskelig å gjøre lønnsomme på kort sikt. For små byråer kan slike investeringer være uoverkommelige.

Denne utviklingen gjør det nødvendig å vurdere kjedens struktur. NSB Reisebyrå er i gang med dette arbeidet.

Kjeden har et godt samarbeid med sine leverandører. Dette gjør at kundene kan tilbys kvaliteter og priser som er absolutt konkurransedyktige. Kjeden har derfor i 1987 fått flere nye kunder i millionklassen.

NSB Reisebyrå satser på opplæring av eget personale, og er absolutt ledende på dette område i bransjen. Personalsituasjonen innen reisebyrådriften må karakteriseres som relativt stabil.

Kjedens byråer er fullt konkurransedyktig når det gjelder teknisk utrustning, og har stort sett gode lokaler, men beliggenheten må for enkeltes vedkommende vurderes ut fra konkurransesituasjonen, satsningsområde og leieforhold.



I 1987 ble det nyttet 15 788 årsverk i NSB. Det er 44 mindre enn i 1986. I løpet av året sluttet 1 098 arbeidstakere, av disse 465 for å ta arbeid annet sted. Det ble rekruttert 870 nye medarbeidere. Det er 330 færre enn i 1986. Avgangen fremover ventes fortsatt å ligge på ca. 1000 pr. år.

Søkertilgangen til aspirantstillingene er gjennomgående tilfredsstillende, for andre stillinger sterkt varierende. Situasjonen reflekterer et stramt arbeidsmarked og en turnover som er noe større enn før.

Likestilling

Ved utgangen av 1987 var 2042 kvinner tilsatt i NSB. Det er 144 flere enn i 1986. Av de 870 nytilsatte var 290 kvinner. Det arbeides aktivt for å få tilsatt flere kvinner i de mannsdominerte tjenestegruppene. 46 prosent av de kvinnelige medarbeiderne er i det lønsmessige mellomsjikt. Tendensen er en forskyvning oppover lønnskalaen. Se tabell side 26.

Det er startet et planmessig arbeid for å gi bedre grunnlag for tilsetning

av flere kvinnelige medarbeidere i lederstillinger. Av de som ble tatt opp til lederutviklingskurs på mellomnivå i 1987, var 25 prosent kvinner. Lederutviklingskurs på høyt nivå vil bli gjennomført i 1988, og siktemålet er en kvinneandel på minst 25 prosent.

Særavtale om likestilling for NSB trådte i kraft fra 1.1. 1987. Avtalen danner basisgrunnlaget for likestillingsarbeidet i bedriften.

Arbeidsmiljøtiltak

Løsemiddelaksjonen ble gjennomført i siste halvdel av 1986 og første kvartal av 1987 som lokale aksjoner i alle administrasjonsområder. Aksjonen har ført til at NSB i 1987 brukte bare halvparten av de mengder whitespirit som ble forbrukt i 1985. Forbruket av alkaliske, løsemiddelfrie vaskemidler har økt tilsvarende.

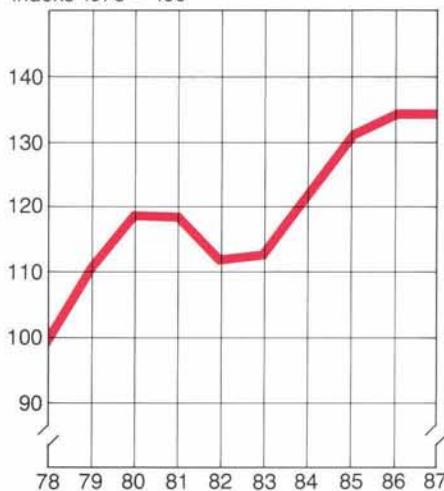
Bedriftshelsetjenesten i NSB har satt i gang et samarbeidsprosjekt med SJ for å kartlegge de psykiske påkjenninger og langtidsvirkningene for lokomotivførere som er involvert i alvorlige ulykker.

Dette vil føre til bedre kunnskaper om den behandling/oppfølging tjenestemenn trenger som har vært involvert i slike ulykker, og også kunnskap om hvilke reaksjoner man bør være særlig oppmerksom på.

Prosjektet ventes avsluttet i 1990.

Transporttjenester pr. sysselsatt, jernbane ekskl. malm Ofotbanen

Indeks 1978 = 100



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

Faste tekniske anlegg

NSBs faste tekniske anlegg består av linjen, med terminaler og bygninger, signal- og sikringsanlegg, telekommunikasjoner og elektriske baneanlegg.

De faste tekniske anlegg skal opprettholdes i en standard som tilfredsstillende grunnleggende sikkerhetskrav og krav som NSBs produktavdelinger og togdrifts-avdeling stiller til kvalitet og kapasitet.

Nye tekniske løsninger skal utvikles og tas i bruk der disse kan bidra til økt standard og bedre ressursutnyttelse. Det skal legges vekt på miljøvennlige løsninger.

Arbeidet med å vedlikeholde og videreutvikle de faste tekniske anlegg skal foregå på en kostnads-effektiv måte.

Virksomheten i 1987

I 1987 har virksomheten vært konsentrert om

- videreføring av systematisk fornyelse av de tekniske anlegg, særlig på hovedlinjene
- forbedring av regulariteten i Oslo-området
- forbedring av sikkerheten mot solslyng
- forbedringer av tilbudet m.h.t. reisetid og aksellast på visse strekninger
- forbedringer av interne systemer

I den planmessige sporfornyelsen er det tatt i bruk moderne maskiner for å effektivisere arbeidene. Til kontaktledningsarbeidene tas det i bruk nye arbeidsvogner som muliggjør nye arbeidsmetoder som gir raskere fremdrift. Ved utskifting skjer det samtidig en viss standardforbedring som gir lengre levetid, større kapasitet og bedre kvalitet.



Nesbyen stasjon fikk i 1987 Bevaringsprisen for vern av gammel byggeskikk. Holmlia stasjon er tildelt diplom fra Anton Christian Houens Fond. Dette er den høyeste arkitektoniske pris et norsk byggverk kan få.



Bl.a. har dette gitt mulighet for økning til 20,5 tonn aksellast på alle de viktigste banene de siste årene, og på Østfoldbanen og Dovrebanen mellom Oslo og Lillehammer er det for enkelttransporter gitt tillatelse til 22,5 tonn aksellast.

Det er igangsatt tiltak på Østfoldbanen for å redusere antall signalfeil som skyldes dårlig elektrisk isolasjon i en bestemt type betongsviller. Dette arbeidet vil bli fullført i 1988.

Det er også satt i gang arbeid i Osloområdet for å redusere vinterproblemer knyttet til sporvekslene. Det blir bl.a. montert ekstra varmelementer på sporvekseltungene, og drivmaskiner blir skiftet ut.

Moderne toganviserianlegg er under anskaffelse til lokalstrekningene rundt Oslo. Dette utstyret vil være på plass mellom Oslo og Lillestrøm høsten 1988. I 1989 følger Østfoldbanen fram til Ski.

Linjeomlegningen Dale-Bolstadøyri ble fullført og åpnet for trafikk i desember 1987, ca. én måned tidligere enn planlagt. Dette har vært et samarbeidsprosjekt med Vegvesenet som skal overta den gamle traséen i 1988. Den nye traséen vil gi kortere kjøretid og eliminere en rasutsatt strekning. Stortinget har også bestemt at et tilsvarende samarbeid skal gjennomføres på strekningen Voss-Bulken, med anleggsstart i 1988.



Strekningen Ski-Moss er landets sterkest trafikkerte enkeltsporede strekning. På delstrekningen Tvetter-Kjenn på Østfoldbanen startet anlegg av dobbeltspor i desember 1987. Arbeidene vil bli dyrere enn først beregnet, vesentlig p.g.a. dårligere grunnforhold enn forutsatt.

Ombygging av eldre kontaktledningsanlegg pågår på Ofofbanen og på strekningen Kongsberg-Lunde og Oslo-Ski. Oslo-Ski blir ferdig i 1988. Da påbegynnes strekningen Ski-Fredrikstad.

Utbygging av automatisk togstopp (ATS) har i 1987 pågått på strekningene Oslo-Hønefoss, Hokksund-Hønefoss, Oslo-Ski og Oslo-Drammen. Den første strekningen ble ferdig i 1987, og de neste forutsettes ferdig i 1988.

Det pågår arbeider med fjernstyringsanlegg på strekningen Oslo-Ski. Strekningen Oslo-Kolbotn ble tatt i bruk i 1987, og hele strekningen til Ski forutsettes tatt i bruk i 1988.

Ved utgangen av 1987 hadde NSB 2.346 km med fjernstyring av en samlet sporelengde på 4.218 km.

Samtidig med fjernstyringsutbyggingen legges det telekabler på strekningene. Det er igangsatt et samarbeid med Televerket som skal bygge ut sine langlinjer med fiberoptiske kabler. Dette gir en billig utbygging og fornyelse av telesambandene både for Televerket og for NSB.

NSB har i 1987 begynt å ta i bruk et av landets mest moderne interne telefonsystemer, med digitale



telefonsentraler. Systemet vil bli videre utbygd etter hvert som bl.a. ovennevnte samarbeid med Televerket videreføres.

Det er tatt i bruk 4 nye sikringsanlegg ved planoverganger i 1987. En offentlig og 47 private overganger er nedlagt, og totalt er det nå 6.254 overganger hvorav 5.803 er private.

Oslo Sentralstasjon

Sentralhallen som ble tatt i bruk for det reisende publikum i november 1986, ble høytidelig innviet av H. M. Kongen 12.02.87.

I løpet av 1987 har det pågått videre detaljprosjektering av byggetrinn 3. Arbeidene i marken er igangsatt i januar 1988.

Byggetrinn 3 utgjør siste ledd i utbyggingen av primærfunksjonene på Oslo S og ventes fullført i 1990. Dette byggetrinn inneholder viktige atkomstveier mellom Sentralhallen, søndre buttsporplattformer, sekundæratkomsten fra sjøsiden og Østbanehallen. Dessuten gir byggetrinnet plass for sorterings- og oppbevaringsanlegg for reisegods, publikumstoiletter og et sentralt anlegg for oppbevaringsbokser.

I den foreliggende plan forutsettes hele den gamle sydfløyen på Oslo Ø å bli bevart. Østre tredjedel av det gamle takhvelvet i toghallen må tas ned for å gi plass til de nye deler av byggetrinn 3. Hvelvet og den karakteristiske portalen mot øst vil imidlertid bli gjenoppbygd over de nye bygningsdeler.

Øst for det gjenreiste takhvelvet vil det bli en tverrsgående glasshall som gir forbindelse til de enkelte buttsporplattformer. I enden av denne glasshallen vil det også bli innpasset et nytt kongerom. Persontunnelen under sporene er under arbeid videre sydover og vil være ferdig i løpet av annet kvartal 1988. Via denne vil det da bli direkte atkomst fra sjøsiden til plattformene på Oslo S.

Under inngangstorget ved stasjonens hovedinngang er det nylig åpnet et informasjonscenter for kollektivtrafikken i Oslo-området. Dette er et samarbeidsprosjekt mellom Oslo Sporveier, Stor-Oslo Lokaltrafikk og NSB. Arbeidene med avsluttende stålarbeider og montasje av ur og vingehjul i toppen av tårnet på Inngangstorget er fullført i løpet av vinteren 1988.

I Lodalen ventes vognhallen med de nødvendige sportilknytninger ferdigstilt i desember 1988. Renhold og løpende vedlikehold av personvognmateriellet kan da skje under tak og under vesentlig bedre arbeidsforhold enn i dag.

Økonomisk utvikling for NSB totalt

Det totale driftstilskuddet for 1987 beløp seg til 2.008 mill. kroner inklusive renter og avskrivninger med 786 mill. kroner. Tilskuddet er 282 mill. kroner høyere enn i 1986. Av denne økningen skyldes 122 mill. kroner økning i kapitalkostnadene som en følge av den nye måten å beregne kapitalkostnadene på.

Denne metoden gjør at selv med et fast investeringsnivå vil kapitalkostnadene stige inntil de årlige avskrivningene er like store som de årlige investeringene. Diagrammet illustrerer forskjellen i utviklingen av driftstilskuddet etter henholdsvis gammel og ny metode for beregning av kapitalkostnader.

NSBs inntekter og utgifter

NSBs samlede inntekter ble 3.158 mill. kroner som er en økning fra 1986 på 6,1 prosent. Etter oppgang i persontrafikken i 1985 var det i 1986 og 1987 en viss nedgang. Trafikknedgangen må ses i sammenheng med at konkurransen fra både bil, buss og fly har blitt sterkere.

Godstrafikken viste nedgang i 1987 etter å ha vært i oppgang i de foregående år.

De totale kostnader inklusiv kapitalkostnader ble 5.166 mill. kroner,

som er en økning på 9,8 prosent. Som tidligere nevnt har den nye metoden for beregning av kapitalkostnader i seg selv ført til en økning på 122 mill. kroner. Videre har lønnsoppgjørene i 1986 samt arbeidstidsforkortelsen også bidratt til økte kostnader.

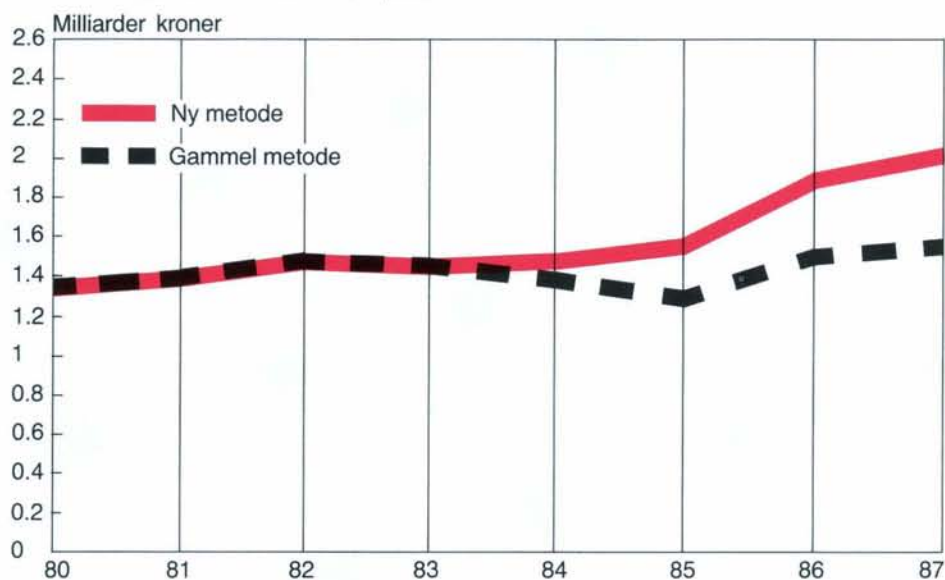
Totalproduktivit

Som vist i tabellen sank totalproduktiviteten i 1987 med 2,7 prosent, men er allikevel 3,5 prosent høyere enn i 1984. Den negative utviklingen i 1987 må ses i sammenheng med trafikknedgangen særlig i godstrafikken. I en slik situasjon tar det en viss tid å omstille produksjonsapparatet slik at det blir tilpasset trafikken. Det tar med andre ord noe tid å tilpasse kostnadsnivået til det nye inntektsnivået og dermed vil produktiviteten vise noe nedgang.

Tabell

	Total produktivitet	Prosentvis endring fra året før
1984	100.0	—
1985	106.4	6.4
1986	106.4	0.0
1987	103.5	-2.7

Driftstilskudd Faste 1987-priser



Økonomisk oversikt

Mill. kroner

Inntekter	1987	1986	Mer, mindre (-) enn i 1986	
			Abs. tall	%
Persontrafikk	1.147,5	1074,9	72,6	6,8
Godstrafikk	1.150,6	1146,8	3,8	0,3
Malm Ofotbanen	134,2	127,3	6,9	5,4
Øvrige inntekter ved jernbanedriften	190,1	143,1	47,0	32,8
Reisebyrådivisjonen	122,4	109,3	13,1	12,0
Bildriften	324,2	301,7	22,5	7,5
Sum driftsinntekter	3.069,0	2.903,1	165,9	5,7
Tilskudd til bildriften	88,8	74,5	14,3	19,2
Sum inntekter	3.157,8	2.977,5	180,3	6,1

Mill. kroner

Utgifter	1987	1986	Mer, mindre (-) enn i 1986	
			Abs. tall	%
Personalutgifter	3.167,8	2.922,9	244,9	8,4
Andre utgifter	1.211,8	1.147,5	64,3	5,6
Sum driftsutgifter	4.379,6	4.070,4	309,2	7,6
Avskrivninger	475,4	399,4	76,0	19,0
Renter	310,7	233,2	77,5	33,2
Sum utgifter	5.165,7	4.703,0	462,7	9,8
Driftstilskudd	2.007,9	1.725,5	282,4	16,4

Regnskapsførte investeringer NSB totalt

Mill. kroner

Resultatområde	1987	1986
Persontrafikk	126,6	154,5
Godstrafikk	81,7	107,4
Felles person- og godstrafikk	181,1	76,7
Bildriften	47,3	53,0
Reisebyråene	1,7	0,0
Sum trafikkdel	438,4	391,6
Oslo Sentralstasjon	200,1	230,3
Tunnel Øst/Vest	1,0	0,0
Alnabru godsterm.	14,5	0,0
Sum anlegg Oslo S	215,6	230,3
Fornyelse kjøreveg	287,3	453,4
Nyanlegg kjøreveg	166,8	
Sum kjøreveg	454,1	453,4
Sum NSB	1.108,1	1.075,3

Statsbanenes balansekonto

Eiendeler	Tusen kroner	
	Pr. 31. des. 1987	Pr. 31. des. 1986
Jernbanedrift		
Varige driftsmidler anskaffet før 1.1.84. Restverdi		
Bane- og bygningstekniske aktiva	1.670.244	1.734.969
Elektrotekniske aktiva	1.062.043	1.097.782
Rullende jernbanemateriell	1.979.205	2.067.844
Verkstedsutstyr	143.379	148.578
Diverse	22.724	27.336
Ikke avskrivbare aktiva	3.024.972	3.024.972
Sum varige driftsmidler anskaffet før 1.1.84.		
Restverdi	7.902.567	8.101.481
Restverdi avskrivningsgruppe B	881.086	663.024
Restverdi avskrivningsgruppe C	1.850.538	1.429.394
Restverdi avskrivningsgruppe D	171.833	164.602
Ikke avskrivbare aktiva	535.669	381.362
Sum varige driftsmidler anskaffet etter 1.1.84		
Restverdi	3.439.126	2.638.382
Sum jernbanedrift	11.341.693	10.739.863
Bildrift		
Varige driftsmidler anskaffet før 1.1.83		
Restverdi	34.435	48.732
Varige driftsmidler anskaffet etter 1.1.83		
Restverdi avskrivningsgruppe B	9.821	8.535
Restverdi avskrivningsgruppe C	2.902	1.995
Restverdi avskrivningsgruppe D	123.221	112.178
Ikke avskrivbare aktiva	1.197	1.438
Sum varige driftsmidler anskaffet etter 1.1.83.	134.747	124.146
Sum bildrift	169.182	172.878
Reisebyrådivisjonen		
Varige driftsmidler anskaffet etter 1.1.84		
Restverdi	1.668	—
Verdipapirer	29.010	25.690
Lagerbeholdninger	318.809	266.574
Diverse debitorer	283.421	721.164
Banker	47.561	41.473
Postgiro	22.373	35.169
Fondsmidler	530	445
Kassabeholdninger	6.031	51
Andre aktiviteter	33.027	—
	12.253.305	12.003.307

Forpliktelser	Tusen kroner	
	Pr. 31. des. 1987	Pr. 31. des. 1986
Statens kapital		
Jernbanedrift, ikke rentebærende kapital	8.715.405	8.715.405
Jernbanedrift, rentebærende kapital	2.653.769	2.050.148
Bildrift, rentebærende kapital	169.412	172.083
Reisebyrådivisjonen, rentebærende kapital	1.668	—
Materialfond	66.227	66.227
Sum statens kapital	11.606.481	11.003.863
Langsiktig gjeld	1.299	794
Leverandørgjeld	28.954	
Skattetrekk, arb.giveravg. MVA. m.v.	172.930	442.609
Diverse kortsiktig gjeld	9.632	184.242
Sykekassens, pensjonskassens og hjelpekassens innstående hos NSB	116	417
Kapitalfond og avsetninger	2.055	445
Mellomvær med statskassen	431.838	370.937

12.253.305 12.003.307

Nøkkeltall

Regnskapstall	1987 Mill. kr	1986 Mill. kr	Endring fra 1986	
			Mill. kr	Prosent
Driftsinntekter	3158	2978	180	6,0
Driftsutgifter	4380	4070	310	7,6
Tilskudd til driften	1222	1093	129	11,8
Avskrivninger og renter	786	633	153	24,2
Totalt driftstilskudd	2008	1725	283	16,4

Trafikktall	1987	1986	Endring fra 1986	
			Abs. tall	Prosent
Jernbanedrift				
Godstransport (kommers. gods) ekskl. Ofotbanen mill. tonn	10,9	11,5	-0,6	-5,2
mill. tonnkm	2314,8	2446,6	-131,8	-5,4
Malm Ofotbanen mill. tonn	12,7	14,2	-1,5	-10,7
mill. tonnkm	507,3	568,4	-61,1	-10,7
Persontransport mill. reiser	36,6	35,6	1,0	2,8
mill. personkm	2181,5	2225,3	-43,8	-2,0
Bildrift				
Godstransport tusen tonn	610	595	15	2,5
Persontransport mill. reiser	17,7	17,7	-	-
Personale				
Totalt personalantall (gjennomsnittlig)	15788	15832	-44	-0,3

Kvinner i NSB pr. 31.12.87

Adm. områder	STILLINGER MED TOPPLØNN I LØNNSTRINN									I alt		
	- 17			18 - 22			23 -					
	Tot.	Kvinner		Tot.	Kvinner		Tot.	Kvinner		TOT.	Kvinner	
	Ant.	Ant.	%	Ant.	Ant.	%	Ant.	Ant.	%	Ant.	Ant.	%
Hovedadministrasjon	14	11	78,6	145	107	73,8	543	65	12,0	702	183	26,1
Alle distrikter	3220	995	30,9	8291	471	5,7	759	55	7,2	12270	1521	12,4
Alle hovedverksteder	355	24	6,8	1063	22	2,1	97	16	16,5	1515	62	4,1
Separate virksomheter	156	83	53,2	572	178	31,1	113	15	13,3	841	276	32,8
I alt	3745	1113	29,7	10071	778	7,8	1512	151	10,0	15328	2042	13,3

NSB Reisebyrå

Tallene er gitt i løpende priser.	1986	1987	mer/mindre enn 1986	
			Abs	%
Omsetning	1160	1200	40	3,4
Inntekter	112	123	11	9,8
Utgifter	116	143	27	18,5
Driftsresultat	-4	-20	-16	
Dekningsgrad	0,97	0,86		

Bildriften

Bildriften i tall		
	1987	1986
Rutelengde pr. 31.12. (km)	12.691	12.325
Personale (gjennomsnitt for året)		
Adm. og eksp. tjeneste	94	85
Kjøretjeneste	978	969
Verksted- og garasjetjeneste	139	145
I alt	1.211	1.199
Vognpark pr. 31.12.		
Busser	625	644
Godsbiler	284	302
Tilhengere	119	111
I alt	1.028	1.057

Drifts- og trafikkytelser		
Vognkm. (1000)		
Persontrafikk	23.001	23.113
Godstrafikk	7.516	7.330
Kjøring for jernbanedriften	935	870
I alt	31.452	31.313
Antall reiser (1000)	17.702	17.717
Antall tonn gods (1000)	610	595

Bildriftens økonomi				
1 000 kr	1987		1986	
Inntekter				
Persontrafikk	202.210		182.088	
Godstrafikk	72.214		67.047	
Kjøring for jernbanedr.	32.727		30.165	
Andre inntekter	17.063	324.214	22.378	301.678
Tilskudd		88.826		74.533
I alt		413.040		376.211
Driftsutgifter				
Personalutgifter	227.665		217.284	
Saksutgifter	117.271	344.936	112.780	330.064
Driftsoverskudd		68.104		46.147
Kapitalutgifter				
Avskrivninger	48.025		41.735	
Renter	18.997	67.022	17.411	59.146
Resultat		1.082		÷ 12.999

Aksjebeholdning pr. 31.12.87

Navn	Bokført
Akershus Godstransport	800.000
Aust Agder Trafikkselskap A/S	6.855.501
Bennett Reisebureau A/S	23.090
Bergen - Dale - Voss Billag A/S	90.000
Drammen Rutebilstasjon A/S	22.000
Elverum Rutebilstasjon A/S	0
Eurofima	184.188
Finse skisenter A/L	45.000
Fjord Tours A/S	50.000
Gauldal Billag A/S	75.000
Hadeland bilselskap A/L	185.100
Hallingdal Billag A/S	303.196
Horten Rutebilstasjon	25.000
Hønefoss Rutebilstasjon	1.500
Intercontainer	71.050
Interfrigo	378.060
Jernbanepersonalets ferie- og rekreasjon A/S	1.617.000
Jotunheimen og Valdresruten	2.400
Larvik Rutebilselskap	1.000
Lier Industriterminal A/S	150.000
Lilleteigen Boligselskap A/S	52.500
Linjegods A/S	10.000.000
Narvesen A/S	1.000.000
Nord-Aurdal Kraftlag A/S	1
Norway House, London	235.300
Norway Line A/S	200.000
Oslo og Akershus Trafikkservice A/S	30.000
Rutebileierne, avd. Hedmark/Oppland	4.000
Rutebileiernes Hovedsentral	3.000
Rutebil Holding A/S	121.000
Safir Reiser A/S	13.800
Sandnes Rutebilstasjon	9.000
Sokndal Bilruter A/S	14.483
Stavanger og Omegn Trafikkselskap A/S	51.150
Transport Invest A/S	1.200.000
Trondheim Rutebilstasjon	10.000
Turbilsentralen i Oslo/Akershus	60.000
Tønsberg Rutebilstasjon	25.000
Østfold Bilruter A/S	641.385
Ålesund Bilruter A/S	500.000
Bergen - Hardanger Billag A/S. S.A.	26.000
Bergen - Hardanger Billag A/S. S.B.	60.000
Lillehammer Busstasjon	5.000
Stavanger Bussterminal	20.000
Stavanger Godsterminal	1.000
Stavanger Tours A/S	17.000
Sum	25.178.704

Report of the Board of Directors



On 12 February 1987 His Majesty King Olav V officially opened the main concourse of Oslo's new Central Station. This was an important milestone in the building of the station. Most of the services and facilities for the public are now concentrated in attractive, modern premises around the concourse. Building phase 3, which is now in progress, will link the new station with the old East Station building, providing an entrance to Oslo S from the seaward side. When this phase is finished in 1990, Oslo's new Central Station will be complete.

Developments in 1987 were influenced by depressed markets, falling demand, keen competition and the tightening up of public budgets. NSB's total revenue was NOK 3,158 million,, an increase of 6.1 percent over 1986. The operating subsidy was NOK 1,221 million, representing 27.9 percent of operating expenses. In addition, capital costs amounted to NOK 786 million.

Total funds granted to NSB to cover capital expenditure in 1987 amounted to NOK 1,058 million, compared with NOK 1,061 million in the preceding year. The capital expenditure budget and the operating budget were cut several times in the course of the year, both by the Government and by the Storting. This, combined with a shortfall in revenue which particularly affected goods traffic, limited NSB's financial freedom of activity. After extremely energetic efforts to reduce costs, however, NSB succeeded in achieving an operating result which was better than budgeted.

The modification of the internal organization of the railways which came into effect on 1 March 1987 represents a new departure in the development of the future-oriented NSB, centred on its customers and markets. Through the key concepts of result-orientation, product concentration and delegation we are taking steps to strengthen our

market position. The Sales Division has been replaced by a Goods Traffic Division and a Passenger Traffic Division, which will specify their own operational requirements. Similar product concentration has been implemented in the districts and operating regions.

Organizational changes have also been made on the technical side. The Permanent Way Division now has overall responsibility for NSB's lines, including both the permanent way and the electrical engineering installations. In order to decentralize and effectivize activities we have established four permanent way regions. An Engineering Division within the Central Administration supplies railway engineering services to the whole organization.

In 1987 the Board adopted modifications of the workshop services and functions for the acquisition and maintenance of rolling stock. It has been decided to



reorganize NSB's road services as from 1 January 1988.

Passenger traffic in 1987 declined by 2.0 percent as compared with 1986, measured in passenger kilometres. This decline mainly affected long-distance traffic, the biggest shortfalls being noted on the South Norway and Røros lines. Intercity traffic in East Norway, however, continued to grow. On the Vestfold line, where passenger traffic for the first time passed the 1 million mark in 1986, there was a 4 percent increase in 1987. On the Østfold line there was also an increase of local and intercity traffic, despite operating problems caused by extensive engineering works. The building of new suburbs, increasing commuting and road traffic congestion have contributed to this growth of traffic. Foreign traffic increased by 5 percent. Total passenger revenues amounted to NOK 1,148 million, 6.9 percent higher than in 1986. Fares were increased by an average of 8.75 percent.

In 1987 the first ten of a series of 25 intermediate trailer carriages for multiple units were delivered and put into service in suburban traffic in the Oslo area. The 25 new carriages will increase seating capacity by 2950 seats. With their attractive interiors, they have been very well received by the public.

For long-distance traffic, the last 8 of a series of 20 new sleeping cars were supplied and put into service in 1987. These are the longest carriages ever supplied to NSB, and the widest passenger carriages in service in Western Europe. With exceptional sound insulation and good running characteristics they represent a substantial improvement of our sleeper services.

Six new locomotives of type EI 17 were supplied by NEBB (BBC/Thyssen Henschel). These are fast, high-efficiency locomotives for express trains. When braking, they generate electricity which is fed to the cantenary system.

In goods traffic, the trade recession occasioned a reduction of transport work as compared with 1986. The total decline in goods traffic (excluding ore on the Ofoten line) was 5.3 percent. Revenues amounted to NOK 1,151 million, 0.3 percent over the 1986 level.

The development of central goods terminals and the links between them is essential if NSB's services are to remain competitive, with favourable development of result. In 1987 the building of NSB goods centres commenced at important locations such as Alnabru in Oslo, Rolvsøy in the county of Østfold and Langemyr near Kristiansand.

The carriage of goods between Norway and the Continent has improved since the new DanLink connection was opened at the turn of the year 1986/87. A new ferry, which came into operation in December between Gothenburg and Fredrikshavn, will have a favourable effect upon rail transport to and from Denmark. Moreover, transport co-operation between NSB, SJ and DSB has been effectivized.

Ore traffic on the Ofoten line declined by 10.7 percent as compared with 1986, owing to reduced production from the LKAB mines and less demand for transport between Kiruna and Narvik.

NSB's road traffic improved considerably over 1986. The result for 1987 was a profit of NOK 1.1 million as compared with a deficit of NOK 13.0 million in the preceding year. The number of journeys and kilometres run were the same as in 1986, but the goods tonnage carried increased by 2.3 percent.



The turnover of the Travel Agency Division in 1987 was NOK 1,200 million, NOK 40 million more than in 1986. The financial result, however, developed unfavourably, and the agency chain ended up with a deficit of about NOK 20 million as compared with a deficit of NOK 3.5 million in 1986. This disappointing financial result was ascribable mainly to two factors. Firstly, the Travel Agency Division experienced a heavy increase in costs, particularly in connection with the working up of a new computer-based accounting system; and secondly the NSB Travel Agencies were hit by the far-reaching structural changes which represent a serious problem to the travel trade in general. Necessary measures have



been implemented in order to achieve rapid improvement of results.

In 1987 the Board placed particular emphasis on the active utilization of NSB's property resources. The Property Division has been established to strengthen the position of the railways in the transport market, partly through the development of supplementary service functions at and around terminals, partly by direct contribution to revenue through the leasing and sale of properties. In 1987 NSB engaged in several property development projects, properties to a value of NOK 29.6 million being sold. This was an increase of 26.5 percent over 1986.

Of major building and construction projects, the work on tracks and platforms at Oslo S continued in 1987, and further progress was made on the detailed planning of building phase 3 of the station. At the Lodalen depot, platelaying and work on a new carriage shed continues.

On the Oslo-Bergen line the new line between Dale and Bolstadøyri has been completed and was opened for traffic in December. This new alignment has reduced travel time and eliminates a section which was exposed to snow and rockfalls.

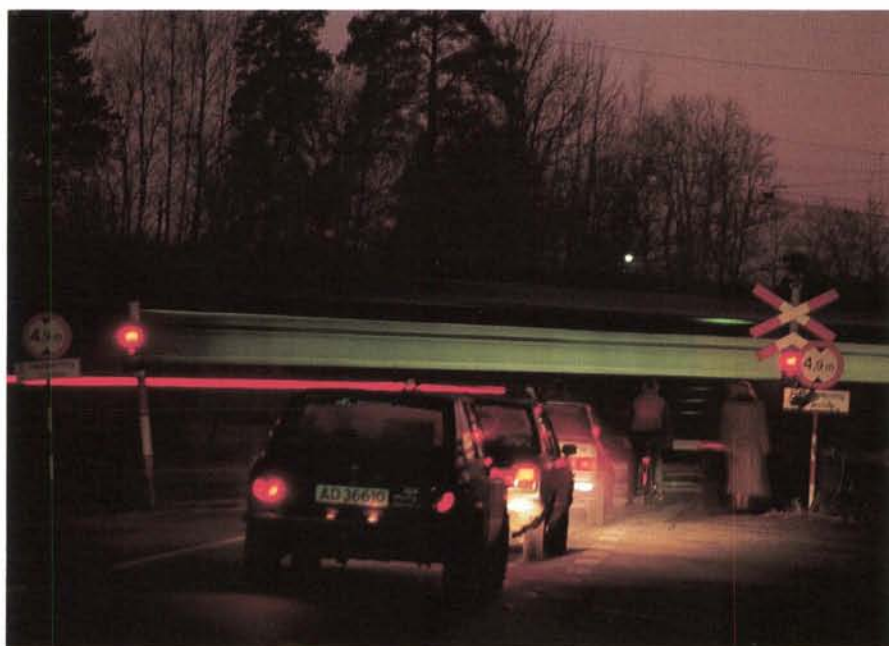
On the Østfold line, work on the doubling of track between Tvetter and Kjenn began in December.

In 1987, as in previous year, the Board has been strongly committed to the campaign to reduce delays. The beginning of the year was marked by serious regularity problems during the cold spell in January, particularly in the Oslo district. However, in the course of the year several measures were put into effect. In the Oslo district a new Operations Centre with responsibility for traffic control, information and monitoring of punctuality has been set up. Extra resources have been allocated to reduce the number of technical faults, especially on the Østfold line, and improved heating systems have

been installed on points mechanisms in key places. The Board has established cooperation with Det norske Veritas and with British Rail's Research and Development Centre in Derby, in order to combat delays. In all, the measures now put into effect have led to a considerable improvement of punctuality.

For the year as a whole, NSB's long-distance trains in 1987 had the second best punctuality record in the 17 years since 1971 when registration began. In all, 78 percent of all long-distance trains arrived at their destinations on time. The results achieved are well over the international norm for this type of traffic, which was fixed at a

1987 was a year which placed great demands upon employees at all levels in the railway organization, and the Directors take this opportunity to express their thanks to the employees for their efforts. The year 1988 will be an important one for the Norwegian State Railways. The Storting Report on a new financial steering system for NSB, on which the Board submitted its comments in 1987, the Storting Proposition relating to branch lines and the impending railway report will clarify questions of major importance to the railways. The Board intends to place emphasis of NSB, on result-oriented measures and effectivization.



minimum of 75 percent punctuality. For 1988 the norm has been raised to 80 percent.

In 1987 15,788 man-years were worked by NSB, 44 less than in 1986. 1,098 employees left in the course of the year. At the end of 1987 NSB had 2,042 female employees, 144 more than in 1986. NSB has introduced planned measures to increase the number of women in executive positions.

The Railway Board held 11 meetings in 1987 and participated in two meetings of the Railway Council. Board meeting activities included inspection visits to Narvik and Åndalsnes.

Key Figures

Financial results	1987 Mill. kr	1986 Mill. kr	Change from 1986	
			Mill. kr	Percent
Operating revenues	3158	2978	180	6,0
Operating expenses	4380	4070	310	7,6
Deficit on operations	1222	1093	129	11,8
Depreciation and interest	786	633	153	24,2
Total deficit	2008	1725	283	16,4

Quantities	1987	1986	Change from 1986	
			Abs. fig.	Percent
Railway operation				
Freight traffic (commercial goods) excl. Ofoten line million tons	10,9	11,5	-0,6	-5,2
million tons km	2314,8	2446,6	-131,8	-5,4
Ore, Ofoten line million tons	12,7	14,2	-1,5	-10,7
million tons km	507,3	568,4	-61,1	-10,7
Passenger transport million journeys	36,6	35,6	1,0	2,8
million passenger km	2181,5	2225,3	-43,8	-2,0
Road service				
Freight transport 1,000 tons	610	595	15	2,5
Passenger transport million journeys	17,7	17,7	-	-
Personell				
Total number of employees (average)	15788	15832	-44	-0,3



NSB Hovedadministrasjon

Postboks 9115, Vaterland
0134 Oslo 1
Storgaten 33, Oslo 1
Telefon (02) 36 80 00
Telefax (02) 41 55 00