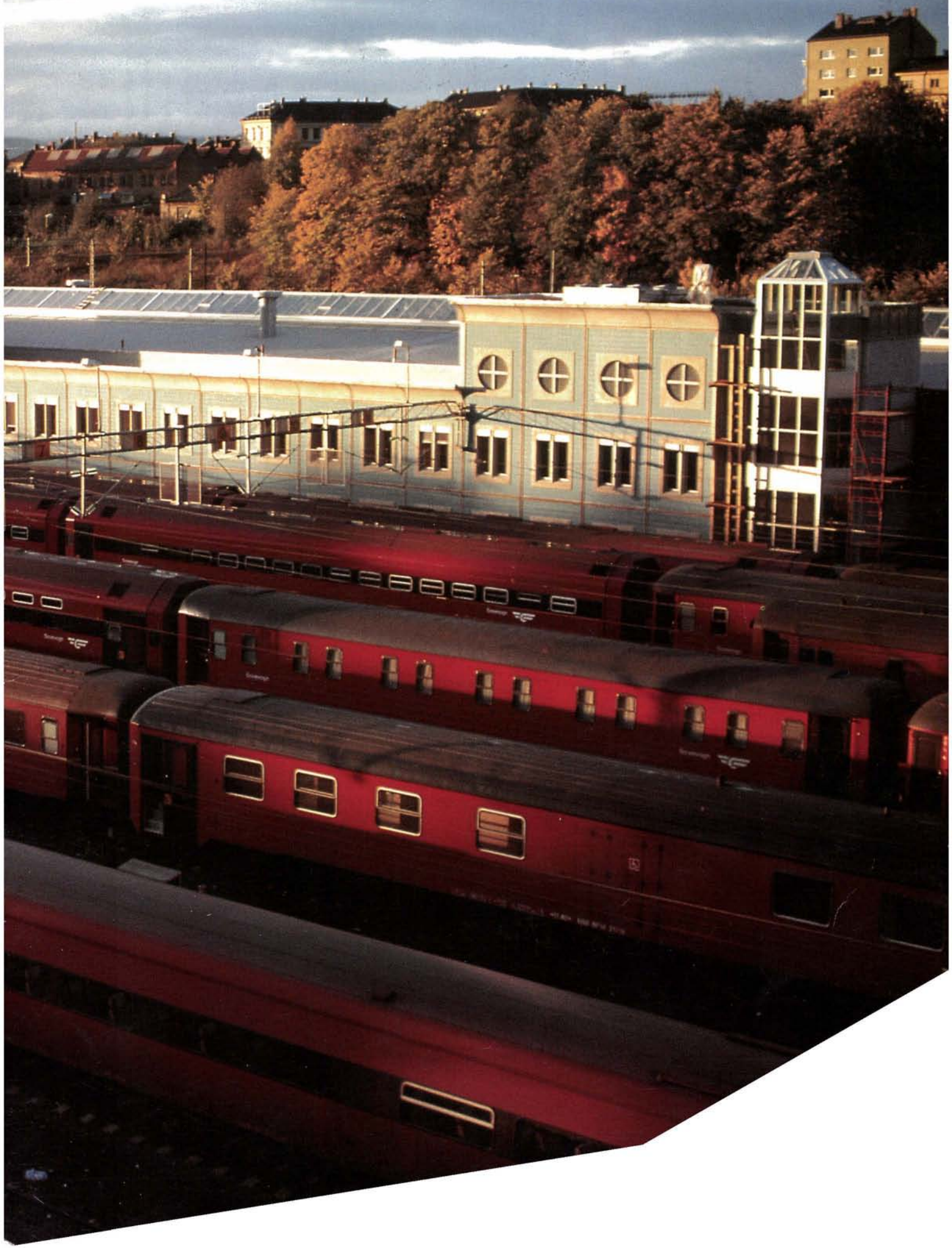




Årsrapport for Norges Statsbaner 1988



Forord	1
Hovedtall	2
Styrets beretning	3
Styret	7
Jernbanerådet	7
Regnskap	8
Organisasjonen	14
Persontrafikken	16
Reisebyrådivisjonen	19
Godstrafikken	20
Biltrafikkdivisjonen	22
Faste tekniske anlegg	23
Personalet	26
Directors report	28



Årsrapporten er redigert ved NSBs avdeling for informasjon og samfunnskontakt.

Opplag 6000 eksemplarer.

Redaksjonen avsluttet 29. mars 1989.

Design: Audio Grafisk A/S

Foto: Rune Fossum

Portrettfoto av Kjeld Rimberg: Morten Krogvold

Forord



Da jeg kom til NSB i januar 1989, kom jeg i en viss forstand til «dekket bord». På kort tid hadde administrasjon og styre gjort en innsats det står respekt av for å gjøre NSB til en mer moderne, kundeorientert og resultatstyrt organisasjon. Oppgaven videre vil være å fylle organisasjonsskjelettet med kjøtt og blod, retning og handling. Til det trengs motiverte og dyktige ansatte på alle plan i bedriften. Og nettopp dyktighet og initiativ kan stå som stikkord for mange av de opplevelser jeg har hatt i NSB de par første måneder. Jeg er overbevist om at det i bedriften er en god porsjon innesperret kreativitet som kan komme NSBs kunder til gode. Men den rammen bedriften gir sine ansatte, er for stiv. Det vil bli nødvendig med en oppmykning av regler, holdninger og adferdsnormer med sikte på å yte våre kunder den best mulige service. Men i tillegg vil vi også trenge endrede rammebetingelser. En viktig oppgave for meg dette året vil være å drøfte forholdet mellom NSB og Samferdselsdepartementet med sikte på å skape forutsetninger som bidrar til å utvikle NSB fra en statsforvaltning til en statsbedrift. Endringer på dette punkt burde vise seg å ha positive virkninger for ansatte og for de mange tusen NSB kundene.

Kjeld Rimberg

Hovedtall

	Enhet Unit	1988	Endring fra 1987 Change from 1987 Absolutte tall
Jernbanedrift/Rail traffic			
Banenettet/Network:	Km	4168	÷ 50
Av dette: Elektrisk drift/Of which: Electrified	Km	2422	÷ 28
Dobbelt spor/Doubletrack	Km	95	—
Stasjoner/Stations:			
Antall betjente eksp.steder/Number of manned stations		193	÷ 8
Rullende materiell/Rolling stock:			
Elektriske lokomotiver/Electric locomotives		158	÷ 4
Diesellokomotiver/Diesel locomotives		101	2
Elektriske motorvogner/Electric rail motor vehicles		135	÷ 7
Dieselmotorvogner/Diesel rail motor vehicles		36	÷ 9
Skinnetraktorere/Rail tractors		97	÷ 30
Personvogner/Passenger vehicles		785	÷ 1
Godsvogner/Goods wagons		6268	÷ 442
Persontrafikk/Passenger traffic:			
Reiser/Journeys	Mill.	34,1	Endring – Prosent ÷ 7,1
Personkm/Passenger-km	Mill.	2110,0	÷ 3,5
Godstrafikk/Goods traffic:			
Tonn transport/Tons carried	Mill.	22,7	÷ 3,8
Av dette: Malm Ofotbanen Of which: Iron ore on Ofoten Line	Mill.	13,5	6,3
Tonn km/Ton-km	Mill.	2617,1	÷ 7,3
Av dette: Malm Ofotbanen Of which: Iron ore on Ofoten Line	Mill.	541,9	6,8
Bildrift/Road traffic:			
Rutelengde/Length of lines	Km	12981	2,3
Busser og kombinerte biler/Buses and combined vehicles		621	÷ 0,6
Lastebiler/Lorries		276	÷ 2,8
Tilhengere/Trailers		110	÷ 7,6
Persontrafikk/Passenger service:			
Reiser/Journeys	Mill.	17,1	÷ 3,4
Person km/Passenger-km	Mill.	270,0	÷ 10,6
Godstrafikk/Freight service:			
Tonn km/Ton-km	Mill.	26,4	÷ 1,5
Jernbane-, reisebyrå og bildrift/Railways, travel agencies and road services:			
Personale (årsgj.sn.)/Personnel (annual av.):		15130	÷ 4,2
Av dette: Driftspersonale/Of which: Operating personnel:		14626	÷ 4,6
Regnskapsresultat/Financial statement			
Driftsinntekter/operating income	Mill. kr	3153	Absolutte tall + 19
Driftskostnader/operating cost	Mill. kr	4601	–
Netto andre kostn./Net. other costs	Mill. kr	663	+ 122
Tilskudd fra staten/Total state grant	Mill. kr	2111	+ 103
Årsresultat/Result	Mill. kr	0	–

Styrets beretning



Det økonomiske resultat for NSB i 1988 ble 75,7 mill. kroner bedre enn budsjettert. Effektiviseringstiltak på kostnadssiden var avgjørende for oppnåelsen av årets resultat. Resultatet ble oppnådd til tross for svikt i etterspørselen etter godstrafikk- og reisebyråtenester.

Sammenlignet med 1987 økte driftsinntektene med 0,6% til 3 153,1 mill. kroner, mens driftskostnadene økte med 0,5 mill. til 4 601,3 mill. kroner. Driftsinntektene i prosent av driftskostnadene var 68,5% mot 68,1% i 1987.

Totale kapitalkostnader i 1988 var 952,3 mill. kroner. Dette utgjør en økning på 17,7% fra foregående år, noe som hovedsakelig skyldes økte renter på statens kapital.

Tilskuddet fra staten økte nominelt med 5,2% fra 1987 til 2 111,1 mill. kroner.

Totale investeringer beløp seg til 1 182,1 mill. kroner, hvorav 40 mill. kroner er privat lånefinansiert til investeringer i bussmateriell.

Styret vedtok i april en strategisk

plan for NSB. Denne planen trekker opp hovedlinjene for NSBs utvikling i 1990-årene. I august vedtok styret et handlingsprogram for årene 1989-93. Hovedidéen er at NSB skal være en effektiv og samfunnsøkonomisk lønnsom bedrift, som gjennom miljøvennlig, sikker og rask transport er nyttig for kundene og for samfunnet.

Handlingsprogrammet trekker opp retningslinjene for NSBs satsing og effektivisering i årene fremover. Det foreslås et investeringsprogram på ca. 8 milliarder kroner i perioden 1989-93. I handlingsprogrammet har styret tatt sikte på en gjennomgripende effektivisering av bedriftens virksomhet og en forbedring av det årlige økonomiske resultatet med 500 millioner kroner i løpet av de neste 3 år.

Det har i 1988 blitt nedlagt et betydelig arbeid i å videreutvikle NSBs organisasjon. Styret ga i juni sin prinsipielle tilslutning til at det ble arbeidet videre med en organisasjonsendring som hadde som siktemål full divisjonering av NSBs virksomhet. Fra tidligere var reisebyråvirksomheten skilt ut som egen

divisjon (1.1.85), og fra 1. september 1988 skjedde det samme med NSB Biltrafikk.

15. desember vedtok styret ny organisasjonsløsning for NSB basert på divisjonering, og endringen ble i all hovedsak gjennomført fra 1. januar 1989. Siktemålet med den nye organisasjonen er å sikre klare og entydige ansvarsforhold i alle ledd, samt å kunne opptre mer slagkraftig og omstillingsdyktig overfor markedet.

Stortinget behandlet i 1988 flere saker av vidtrekkende betydning for NSB. Størst virkning får trolig vedtaket om et nytt, økonomisk styringssystem for NSB som Stortinget vedtok 2. juni. Etter det nye opplegget skal bl.a. NSB i budsjett-, regnskaps- og plansammenheng todeles i en trafikkdel og en kjørevegsdel. Systemet vil trolig kunne tas i bruk fra og med 1990.

Samme dag som Stortinget behandlet styringssystemet, ble det også truffet vedtak vedrørende NSBs sidebaner. Fra 1. januar 1989 er Kragerøbanen nedlagt og persontrafikken innstilt på Valdresbanen og Numedalsbanen. På de to siste

oppretholdes godstrafikk på deler av banestrekningene. Trafikken på Flekkefjordbanen opprettholdes ut 1990.

Persontrafikkutviklingen i 1988 karakteriseres av en fortsatt sterk vekst i intercity- og mellomdistansetrafikken og en mindre nedgang i fjern-togtrafikken. På grunn av endringene i reiseavstand gikk persontrafikken målt i personkilometer ned med 3,5%. Utviklingen i intercity- og mellomdistansemarkedet bekrefter at styrets satsing er rett. På Vestfoldbanen økte IC-trafikken med 6,7% over Drammen, og på Østfoldbanen var trafikkveksten 3,1% over Moss.

Styret har i 1988 vedtatt at det skal bestilles ni firevogns intercitytogsett for levering i 1992. De nye intercitytogene vil bli satt inn på Østfold- og Vestfoldbanen og vil føre til at reisetiden på strekningen Oslo-Skien og Oslo-Halden kan reduseres med nærmere en halv time.

I løpet av 1988 ble de 15 siste mellomvognene til nærtrafikktoget av type 69 D levert. Den samlede setekapasiteten i Oslo-området er dermed økt med 2 950 sitteplasser. For ytterligere økning av lokaltogtilbudet er 5 nye 3-vogns lokaltogsett — type 69 D — bestilt for levering i 1990.

Når det gjelder leveranser av rullede materiell til NSB fra EB Strømmens Verksted A/S, gjorde Stortinget i desember vedtak som ytterligere understreker kravet om konkurransedyktige priser, og som dessuten reduserer NSBs bestillingsforpliktelse hos Strømmens Verksted.

Et viktig markedstiltak i 1988 var innføringen av NSB Kundekort fra 1. mars. Kortet gir 30% rabatt på ordinær pris fredager og søndager og 50% rabatt øvrige dager. Det ble lagt vekt på en omfattende markedsføring av tilbudet, noe som har gitt et resultat på nærmere 70 000 solgte Kundekort og en netto inntektseffekt for NSB på ca. 10 mill. kroner i 1988. De samlede inntekter fra persontrafikken var i 1988 på 1 191 mill. kroner. Det er 3,8% mer enn i 1987.

Styret har i 1988 vært opptatt av service-aspektet overfor publikum i flere sammenhenger. Det gjelder bl.a. utforming av stasjonsmiljøene som er NSBs ansikt mot omgivelsene. Det gjelder også betydningen av informasjon til publikum i tog og på stasjoner bl.a. i form av bedre skilting. Og det er videre lagt til rette for gjennomføring av anbudskonkurranse for serveringstilbudet om bord i togene med sikte på eventuelle endringer på enkeltstrekninger eller hele banenettet fra og med 1990.

Den intensive innsatsen mot togforsinkelser har gitt gode resultater. Innen alle togkategorier, bortsett fra nærtrafikken, ble det satt rekord i punktlighet i 1988. Også innen nærtrafikken i Oslo-området var det en klar forbedring. 79% av rushtidogene var i rute mot 71% året før. Den positive utviklingen har fortsatt også i 1989.

Innen persontrafikk er det i 1988 initiert enkelte større prosjekter som etter omorganiseringen fra 1. januar 1989 ivaretas av en egen enhet i NSB. Fremst blant disse er planene om en tilbringertjeneste til ny hovedflyplass på Hurum. NSBs planer om en ringbane som krysser Oslo-fjorden og binder Østfoldbanen og Drammenbanen sammen over Hurum, har i denne forbindelse fått en bred presentasjon i media. Status for planarbeidet er at NSBs prosjektorganisasjon er under etablering, og samarbeid med Luftfartsverkets prosjektadministrasjon og med Vegdirektoratet er innledet. Hovedplanarbeidet er påbegynt.

I NSBs spesielle prosjektorganisasjon inngår også NSBs rolle i forbindelse med transporter til OL på Lillehammer i 1994. Styret behandlet i november en foreløpig vurdering av muligheter og investeringsbehov i forbindelse med transporter i det

før-, under- og etterolymiske mar-
ked i regionen.

I godstrafikken gikk antall transpor-
terte tonn (ekskl. malm Ofofbanen)
ned med 15,6%. Målt i tonnkilome-
ter var nedgangen på 10,3%.

Malmtrafikken på Ofofbanen deri-
mot økte med 6,8%. De samlede
inntekter ble i 1988 1 241,6 mill.
kroner, som er en nedgang på 3,4%
i forhold til året før.

Innstrammingen i det private for-
bruk og nedgang i investeringene har
reduisert det totale transportbehov
og gitt som resultat at det etterspør-
res mindre enkeltsendinger.

I tillegg har situasjonen også gitt
overkapasitet i transportmarkedet
og derved sterkt pressede priser.
Effektiviseringsarbeidet innenfor
godstrafikken har hatt høy prioritet
i 1988. Bedre kapasitetsutnyttelse i
togene og konsentrasjon og rasjona-
lisering i produksjonsapparatet førte
til at kostnadsveksten bare ble på
0,9% i forhold til 1987 i løpende
priser. Selv med redusert volum
innebærer dette på bakgrunn av
NSBs kostnadsstivhet en betydelig
effektivisering.

Til tross for de generelle nedgangs-
tendensene finnes det klare lyspunk-
ter. Trafikken til/fra kontinentet

hadde f.eks. en inntektsvekst på hele
10%. Etablering av nytt driftsopp-
legg Oslo-Hamburg — «Norgesto-
get» — og en intensivert markeds-
innsats har vært blant årsakene til
den positive utviklingen.

Styret behandlet i 1988 og gav sin
tilslutning til et nytt godstrafikktil-
bud mellom Sør-Norge og Nord-
Norge via jernbane, båt og bil. Opp-
legget startet opp 01.02.89. Rute-
opplegget er koordinert med Norges-
toget, og det nye rutetilbudet gir en
transporttid mellom Oslo og Tromsø
på 36 timer, og mellom Tromsø og
sentrale destinasjoner i Vest-Tysk-
land på 75 timer.

På anleggssiden var linjeomleggin-
gen på Ofofbanen fra 1. oktober en

viktig begivenhet i 1988. Den 86 år
gamle Norddalsbrua ble erstattet av
en 1,5 kilometer lang ny trasé.

På Bergensbanen er linjeomleggin-
gen Voss-Bulken startet opp i 1988.
Dette er et samarbeid mellom NSB
og Statens Vegvesen.

På Østfoldbanen ble fornyelsen av
kontaktlednings- og sikringsanlegg
mellom Oslo og Ski fullført i 1988.
På Østfoldbanen pågår også arbeid
med en dobbeltsporstrekning ved
Vestby som vil bli en del av det
fremtidige dobbeltsporet mellom Ski
og Moss. Hele denne strekningen
skal etter planene stå ferdig i 1996,
men styret har bedt om at alle mu-
ligheter for en ytterligere forsering
blir undersøkt.



I Lodalen er arbeidet med ny vognhall med sportilknytninger fullført. Hallen ble offisielt åpnet 18. januar 1989. Vognhallen, som er hele 379 meter lang, har fire jernbanespor i hele hallens lengde. Det innebærer at rengjøring og klargjøring av jernbanevogner nå kan foregå innendørs i et trivelig miljø. Tidligere ble dette arbeidet utført under åpen himmel og til dels svært vanskelige arbeidsforhold.

Vognhallen legger til rette for en mer rasjonell og effektiv produksjon, og for publikum forventes vognhallen å gi seg utslag i form av bedre kvalitet med hensyn til renholdsstandard og punktlighet.

Vognhallen med sidebygning for kontorer, møterom, tekniske anlegg m.m., har kostet 230 mill. kroner.

Forut for etableringen av en egen divisjon for NSBs eiendomsforvaltning og -utvikling har styret i 1988 sterkt engasjert seg i denne virksomheten. Det har behandlet arbeidsprogram med mål for eiendomsforvaltningen og behandlet en rekke større enkeltprosjekter som overbyggingsprosjekt i Stavanger, stasjonsutvikling på Ski og Mysen, flytting av godsterminalen fra Larvik sentrum foruten eiendomsprosjektene rundt Oslo S, først og fremst Østbanehallen og Byporten.

I samsvar med Stortingets pålegg er det inngått avtaler om salg av eiendommer for 52,6 mill. kroner i 1988, hvorav 45,8 mill. kroner er inntektsført i 1988. Restbeløpet innbetales i 1989.

NSB Biltrafikk ble organisert som egen divisjon fra 1. september 1988. Trafikkinntektene var i 1988 421,6 mill. kroner, en økning på 2,1% sammenlignet med 1987. Den rela-



tivt svake inntektsøkningen skyldes i hovedsak reduserte tilskudd fra fylkeskommunene som har nødvendiggjort redusert produksjon fra NSB. Tilskuddet fra fylkeskommunene beløp seg til 80 mill. kroner, en nedgang på 10% i forhold til 1987. Utgiftene ble redusert tilsvarende, slik at man oppnådde et overskudd på 4,3 mill. kroner. Dette er 3,2 mill. kroner høyere enn i 1987.

For NSB Reisebyrå ga 1988 et driftsunderskudd på 13,2 mill. kroner. Dette er 10,7 mill. kroner dårligere enn budsjettet. I tillegg kommer avskrivninger av tap på balansekonto fra tidligere år på 9,9 mill. kroner.

Hovedårsaken til underskuddet er svikt i inntekter på 9,7 mill. kroner. Personalkostnadene viste besparelser på 2,0 mill. kroner i forhold til budsjettet.

NSB Reisebyrå er inne i en betydelig omstrukturingsprosess, og 10 reisebyråer ble nedlagt i 1988. Avviklingen av byråene har medført ekstraordinære kostnader på 2,6 mill. kroner. Dette skyldes umiddelbart inntektsbortfall kombinert med etterslep på lønns- og husleiekostnader.

Oslo, 13. mars 1989

Markedet forventes fortsatt å falle, og også i 1989 må det foretas løpende tilpasninger til markedssituasjonen.

I 1988 ble det nyttet 15 130 årsverk i NSB. Det er 658 færre enn i 1987. 2 027 av de tilsatte var kvinner, 15 færre enn i 1987. På grunn av den relativt store nedgangen i personalantallet har imidlertid kvinneandelen økt med 0,4%.

Generaldirektør Robert F. Nordén ble sykemeldt f.o.m. 23.11.87 og var sykemeldt inntil han fratrådte 30.4.88. Kjeld Rimberg ble beskikket som generaldirektør i statsråd 9.9.88 og tiltrådte stillingen med tittel av administrerende direktør 1.1.89. Tore Lindholt fungerte som generaldirektør i hele året 1988.

Styret ønsker å gi honnør til medarbeiderne på alle plan i NSB for den innsats som er utført i 1988. Spesielt vil styret fremheve oppslutningen rundt det betydelige omorganiseringsarbeid som ble utført mot slutten av året. Det er styrets klare oppfatning at den nye organisasjon vil være et godt middel til å møte utfordringene i fremtiden med.

Styret regner med at vesentlige avklaringer i forholdet mellom NSB og overordnet myndighet vil komme i stortingsmeldingen om norsk jernbaneplan som blir lagt fram i 1989. For å fortsette den positive utviklingen mot økt markedsorientering er det viktig at NSB nå gis en friere stilling.

Styret har i 1988 avholdt 14 møter. Det har vært 3 møter i Jernbanerådet. Styret har hatt befarings til Kristiansand og Stavanger, og med Jernbanerådet til Kongsberg og Larvik.

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, Leif Thue, Oslo, Tore Haugen, Oppegård (formann), Liv Torjusen, Stavanger (nestformann), Ove Dalsheim, Trondheim, Thore Westermoen, Mandal.



Jernbanerådets merknader til styrets beretning

Jernbanerådet har i møte 14. mars 1989 behandlet Styrets beretning for 1988, og tatt denne til etterretning. I denne forbindelse vil Jernbanerådet slutte seg til Styrets presisering av nødvendigheten av å gi NSB en friere stilling og slike rammevilkår at den positive utvikling mot økt markedsorientering kan fortsette. Jernbanerådet slutter seg til Styrets honnør til alle medarbeidere i NSB for innsatsen i 1988.

Bjørn Foss
Jernbanerådets formann

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, Molde, formann
Ordfører Einar Haatvedt, Rjukan, varaformann
Statsaut. eiendomsmegler Erland Steenberg, Solbergmoen
Sorenskriver Haakon Steen, Kristiansand
Sivilingeniør Rolf Aalerud, Furnes
Ordfører Paul Otto Johnsen, Kristiansand

Førstekonsulent Kari Vik Mariussen, Svolvær
Kantinebestyrer Ragnhild Holsen, Bergen
Rektor Ole Kr. Bjune, Narvik
Bestyrer Jakob Grava, Syverud
Hovedkasserer Harald Sjom, Oslo
Forbundsformann Gunnar Tønder, Oslo
Vognfører Øystein Sneisen, Hommelvik
Togkontrollør Per Bro, Langhus
Stasjonsformann Bjørn Olav Solberg, Lillestrøm.

Regnskapsprinsipper i NSB-regnskapet

- ★ NSB er en forvaltningsbedrift under Samferdselsdepartementet og er ikke underlagt regnskapsloven.
- ★ I utgangspunktet skal NSB benytte kontantprinsippet i sin regnskapsføring. Utviklingen av og endringer i regnskapsføringen over tid har imidlertid medført at regnskapet med små avvik nå avlegges etter regnskapsprinsippet.
- ★ NSB er pålagt av Stortinget å opprettholde ulønnsomme ruter og et fast rutenett. For å dekke opp kostnadene ved dette bevilges NSB et årlig tilskudd som fremkommer ved at man trekker totale inntekter fra totale kostnader.
- ★ I stortingsmeldingen om norsk jernbaneplan som framlegges i 1989, blir nye retningslinjer på dette området trukket opp.

Resultatregnskap

Resultatregnskap pr. 31.12.

	Mill. kr	
	1988	1987
Inntekter		
Persontrafikk	1191.0	1147.6
Godstrafikk	1241.6	1284.8
Reisebyrådivisjonen	122.0	121.6
Biltrafikkdivisjonen	421.6	413.0
Andre inntekter	176.9	166.9
Driftsinntekter	3153.1	3133.9
Personalkostnader	3032.8	3063.5
Andre kostnader	1257.0	1256.7
Ordinære avskrivninger	311.5	280.6
Driftskostnader	4601.3	4600.8
Driftsresultat	(1448.2)	(1466.9)
Finansinntekter	56.2	24.0
Finanskostnader	482.4	360.7
Netto finansposter	(426.2)	(336.7)
Ekstraordinære kostnader	22.1	12.3
Resultat før årsoppgjørdisposisjoner	(1896.5)	(1815.9)
Saldo meravskrivning	214.6	191.8
Tilskudd fra staten	2111.1	2007.7
Årsresultat	0	0

Balanse

Balanse pr. 31.12.

	Mill. kr	
Eiendeler	1988	1987
Kasse, bank, postgiro	114,9	76,0
Fondsmidler	0,6	0,5
Betalingsmidler	115,5	76,5
Kundefordringer	376,3	283,4
Andre fordringer	47,1	33,0
Beholdninger	321,5	318,8
Verdipapir	29,7	29,0
Andre omløpsmidler	774,6	664,2
Grunn m.v.	2.974,9	3.000,0
Inventar og utstyr	152,5	90,6
Bygninger	1.068,5	904,5
Rullende materiell	3.165,7	3.194,1
Verksted utstyr	40,4	43,4
Kjørevegsaktiva	4.710,0	4.279,9
Varige driftsmidler	12.113,0	11.512,5
Sum eiendeler	13.003,1	12.253,2
Gjeld		
Leverandørgjeld	197,8	39,9
Skattetrekk, folketrygd, mva. m.v.	188,8	172,9
Kortsiktig gjeld	386,6	212,8
Mellomvær med statskassen	399,0	431,8
Sykekassens, pensjonskassens og hjelpekassens innestående hos NSB	0,3	0,1
Kapitalfond og avsetninger	2,1	2,1
Langsiktig gjeld	41,1	-
Materialfond	66,2	66,2
Rentebærende kapital	3.392,4	2.824,8
Ikke rentebærende kapital	8.715,4	8.715,4
Statens kapital	12.174,0	11.606,4
Sum gjeld	13.003,1	12.253,2

Oslo, 13. mars 1989

Tore Haugen

Thore Westermoen

Liv Torjusen

Leif Thue

Arne Nilsen

Ove Dalsheim

Kjeld Rimberg
adm. direktør

NSB status

Jernbanedriften

Resultatregnskap	Mill. kr.	1988	1987
Driftsinntekter		2609,5	2599,3
Driftskostnader		4082,6	4084,4
Driftsresultat		(1473,1)	(1485,1)
Finansposter		(406,7)	(318,0)
Ekstraordinære poster		(9,6)	(3,0)
Saldo meravskrivinger		(201,6)	(173,7)
Tilskudd fra staten		2091,0	1979,8
Årsresultat		0	0

Ytelse		1988	1987
Godstrafikk			
Mill. tonn		22,7	23,6
Mill. tonnkilometer		2617,1	2822,0
Persontrafikk			
Mill. reiser		34,1	36,7
Mill. personkilometer		2110,0	2186,7

Reisebyrådivisjonen

Resultatregnskap	Mill. kr.	1988	1987
Driftsinntekter		122,0	121,6
Driftskostnader		135,2	141,6
Driftsresultat		(13,2)	(20,0)
Finansposter		1,3	0,3
Ekstraordinære poster		(12,5)	(9,3)
Saldo meravskrivinger		(0,3)	-
Årsresultat		(24,7)	(29,0)
Ytelse		1988	1987
Omsetning (mill. kr.)		1136	1200
Resultatgrad (dr.res./omsetn.)		÷ 1,2	÷ 1,6

Biltrafikkdivisjonen

Resultatregnskap	Mill. kr.	1988	1987
Driftsinntekter		421,6	413,0
Driftskostnader		383,5	374,8
Driftsresultat		38,1	38,2
Finansposter		(20,8)	(19,0)
Saldo meravskrivinger		(13,0)	(18,1)
Årsresultat		4,3	1,1

Ytelse	Tall i 1 000	1988	1987
Godstrafikk:			
Tonn		550	610
Vognkm		7128	7516
Persontrafikk:			
Reiser		17062	17700
Vognkm		24071	23000
Rutelengde (km)		12981	12691

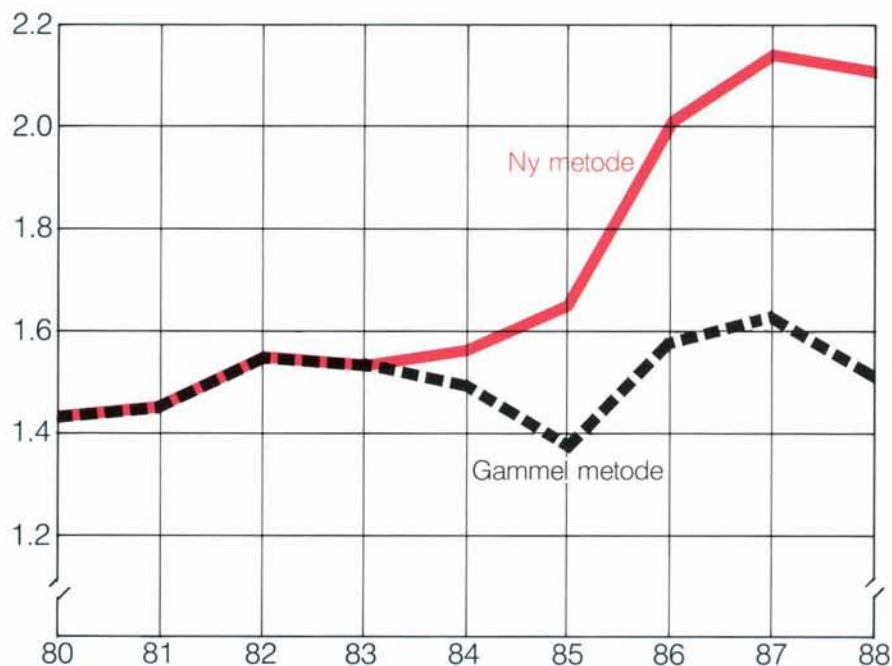
Endring varige driftsmidler – Konsernet

(Mill.kr)	1987	Avskr. 88 og nedskr.	Salg	Anskaffelse	1988
Grunn	3000,0		25,2		2974,9
Inventar og utstyr	90,6	20,2		82,1	152,5
Bygninger	904,5	32,3	20,6	217,9	1068,5
Rullende materiell	3194,1	253,5	0,2	225,3	3165,7
Verkstedutstyr	43,4	3,4		0,4	40,4
Kjøreevaktiva	4279,9	226,0	0,3	656,4	4710,0
Sum	11512,5	535,4	46,3	1182,1	12113,0

Finansieringsanalyse

		Mill. kr 1988
Kapital anskaffelse		
Driftstilskudd fra staten		2111,1
Statlige lån til investeringsformål (brutto)		1102,9
Private lån til investeringsformål		41,1
Salg av eiendommer		46,6
Sum	A	3301,7
Kapital anvendelse		
Årets resultat før årsoppgjørdisposisjoner		1896,5
Årets avskrivninger (ordinære)		(311,5)
Årets investeringer i varige driftsmidler		1182,1
Nedbetaling på lån til staten		526,1
Nedbetaling på private lån		-
Sum	B	3293,2
Endring i arbeidskapital (A - B)		8,5
A - B:		
Økning i betalingsmidler		39,0
Økning andre omløpsmidler		110,4
Økning i kortsiktig gjeld		(140,9)
Sum		8,5

Driftstilskudd Faste 1988-priser
Milliarder kroner



Aksjebeholdning pr. 31.12.88

Navn	Bokført
Akershus Godstransport	300.000
Aust Agder Trafikkselskap A/S	6.855.501
Bennett Reisebureau A/S	23.090
Bergen - Dale - Voss Billag A/S	90.000
Bergen - Hardanger Billag A/S. S.A.	26.000
Bergen - Hardanger Billag A/S. S.B.	60.000
Drammen Rutebilstasjon A/S	22.000
Elverum Rutebilstasjon A/S	0
Eurofima	184.187
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
A/S Hedmark Trafikksikringsentral	152.000
Horten Rutebilstasjon	25.000
Hønefoss Rutebilstasjon	1.500
A/S Informatours	850.000
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
Lillehammer Busstasjon	5.000
Lilleteigen Boligselskap A/S	52.500
Linjegods A/S	10.000.000
Narvesen A/S	1.000.000
Nord-Aurdal Kraftlag A/S	1.400
Norway House, London	235.300
Norway Line A/S	200.000
Oslo og Akershus Trafikkservice A/S	30.000
Otta Skysstasjon A/S	50.000
Rutebileierne, avd. Hedmark/Opland	4.000
Rutebileiernes Hovedsentral	3.000
Rutebil Holding A/S	121.000
Rutebilservice A/S, Haugesund	17.000
Safir Reiser A/S	13.800
Sandnes Rutebilstasjon	9.000
Sokndal Bilruter A/S	14.483
Stavanger Bussterminal	20.000
Stavanger Godsterminal	3.000
Stavanger og Omegn Trafikkselskap A/S	51.150
Sør-Vestreiser A/S	100.000
Teknostallen	60.000
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
Sum	25.894.102

Organisasjonen

Styret for Norges Statsbaner vedtok 15. desember 1988 at bedriften skulle omorganiseres fra 1. januar 1989. Vedtaket kom etter at administrasjonen i nærmere et halv år hadde arbeidet med et organisasjonsforslag basert på en divisjonering av NSB.

Den nye organisasjonen kom bare 22 måneder etter forrige organisasjonsendring. Ved organisasjonsendringen 1. mars 1987 ble NSB produktrettet, men koordinerende enheter på ddistrikts- og områdenivå ble beholdt. Det ble tidlig klart at denne løsningen ikke ga et tilstrekkelig klart resultatansvar tvers gjennom organisasjonen. Ved divisjonering rendyrkes produktrettingen, og det oppnås betydelige kostnadsbesparelser i de administrative funksjoner.

Omleggingen fra 1. januar 1989 kommer klartest til uttrykk ved at de tidligere jernbanedistriktene og driftsområdene er bortfalt. Det er opprettet divisjoner for persontrafikk, godstrafikk, bane, rullende materiell og eiendomsforvaltning. NSB Biltrafikk ble divisjonert fra 1.9.1988, mens NSB Reisebyrå har vært egen divisjon siden 1.1.1985.

Persontrafikkdivisjonen er organisert med divisjonsledelse, fire markedsregioner og 15 persontrafikkområder. Markedsregionene har fått sete i Oslo, Trondheim, Bergen og Kristiansand.

Godstrafikkdivisjonen er organisert med divisjonsledelse og åtte markedsregioner. Disse har sete i Oslo, Fredrikstad, Hamar, Drammen, Kristiansand, Stavanger, Bergen og Trondheim. I tillegg er Ofotbanen fortsatt en egen enhet, men nå underlagt godstrafikkdirektøren.

Banedisvisjonens organisasjon er tilnærmet som tidligere, med en divisjonsledelse og baneregionseter i Oslo, Drammen, Bergen og Trondheim.

Materielldivisjonen som har ansvaret for lokomotiver og vogner, er organisert med divisjonsledelse og fem verksteder lokalisert til Grorud i Oslo, Marienborg i Trondheim, Hamar, Sundland i Drammen og Kronstad i Bergen. Verkstedene i Kristiansand og Stavanger er underlagt Sundland i Drammen.

Eiendomsdivisjonen består av en eiendomsdirektør med stab, samt seks eiendomskontorer i Oslo, Drammen, Hamar, Kristiansand, Bergen og Trondheim.

Det vil bli opprettet internstyre for Reisebyrådivisjonen, Biltrafikkdivisjonen og Eiendomsdivisjonen.

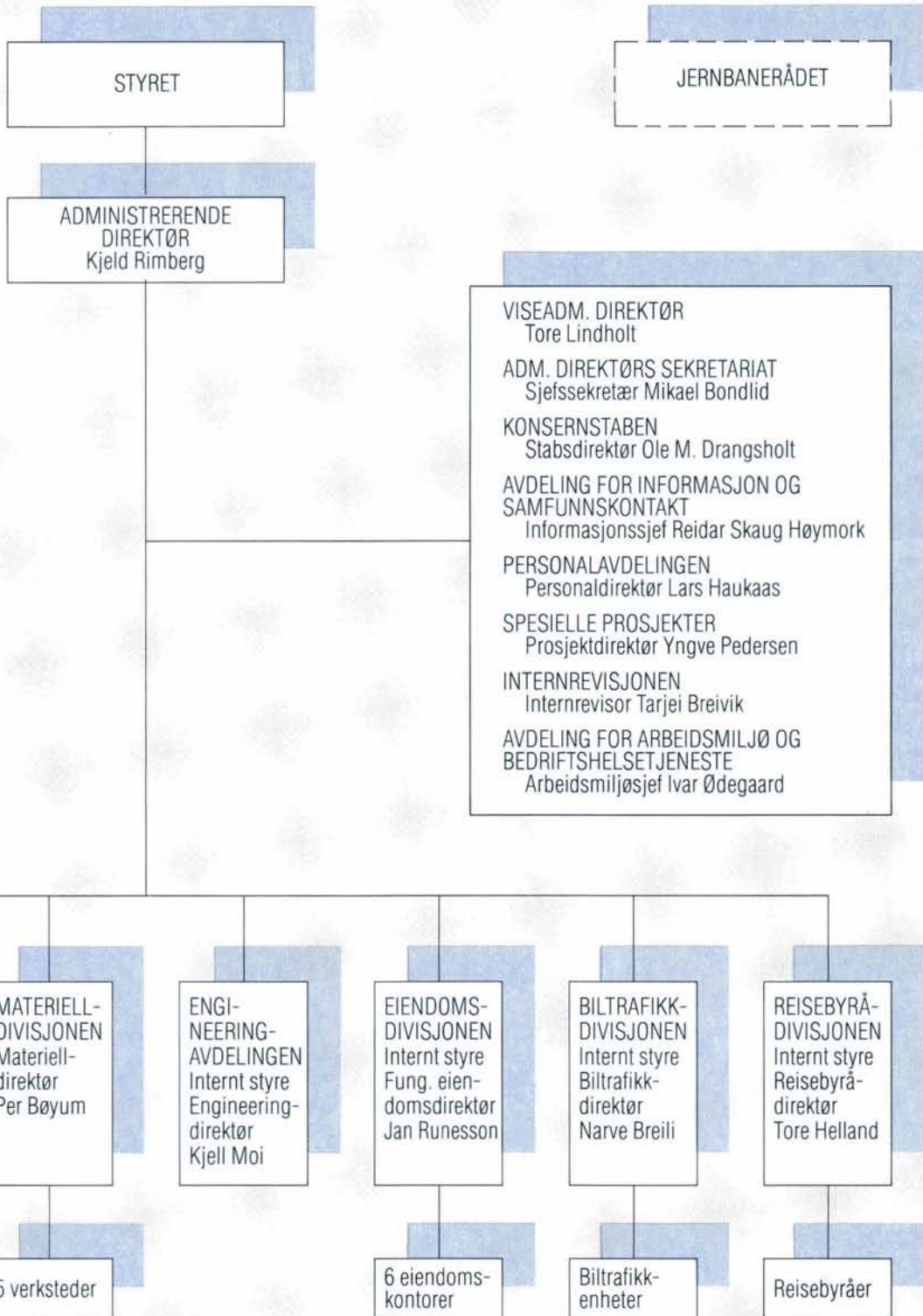
Engineeringavdelingen er i den nye organisasjonen etablert med en avdelingsledelse bestående av en engineeringdirektør med underlagte fagkontorer. Avdelingen vil dessuten få et internstyre. Avdelingen er å betrakte som en konsulentenhet med spisskompetanse, og er som sådan ikke en «divisjon» på linje med de andre.

Omorganiseringen har i det vesentlige berørt personale i administrasjonstjenesten og i områdedriften. Målet er blant annet å oppnå en personalbesparelse på ca. 300 årsverk. Foreløpig viser omorganiseringen å kunne gi en besparelse på ca. 210 årsverk. Ytterligere tiltak for å øke dette tallet vil bli iverksatt.

Reduksjonen av årsverk innenfor administrasjonstjenesten og områdedriften må nødvendigvis i en overgangstid gi en viss overtallighet. Det er besluttet at ingen tilsatte skal sies opp. En del av det personale som omorganiseringen vedrører, må imidlertid være innstilt på å bli overført fra dagens funksjoner til tilsvarende funksjoner i ny organisasjon. Andre vil få tilbud om opplæring/omskolering for å fylle andre funksjoner. Administrasjonen arbeider også med å få opp et tilbud om førtidspensjonering.



Organisasjonen pr. 15.3.1989



Persontrafikken

Virksomheten i 1988

NSB solgte i 1988 persontrafikk-tjenester på jernbane for 1191 mill. kr. Persontrafikkinntektene ble 3,8% høyere enn i 1987. Realisert gjennomsnittsinntekt pr. personkm økte med 7%, dvs. noe mer enn økningen i konsumprisene på 5,6% fra desember 1987 til desember 1988.

Innenfor NSBs produktspekter har det gjennom 1988 vært en markant vekst i trafikken med *Intercity-tog* og *mellomdistansetog*. For disse tog-grupper viser snittellingene en samlet passasjerøkning på 6,8%. Økningen var:

- 6,7% på Vestfoldbanen ved Drammen
- 3,1% på Østfoldbanen ved Moss
- 11,0% på Rørosbanen ved Koppang
- 19,9% på Dovrebanen ved Lillehammer

På reiseavstander mellom 60 og 150 km var jernbanens transportarbeid (personkilometer) 3,2% større i 1988 enn i 1987. Trafikktallene tyder på at jernbanen har forbedret sin posisjon i deler av markedet for mellomlange reiser, som særlig preges av konkurranse fra privat-bilen.

På lengre reiseavstander tapte NSB trafikk i 1988. I dette markedet har jernbanen fått skarpere konkurranse fra fly og ekspressbuss. Flysel-skapene utvidet i 1988 sine tilbud på rabattreiser rettet mot privatreise-markedet. Samtidig er nettet av ekspressbussruter bygget ut.

For *fjerntog* viser snittellingene en samlet nedgang i passasjertallet på 2,0% i forhold til 1987. Endringene for de mest trafikksterke baner var:

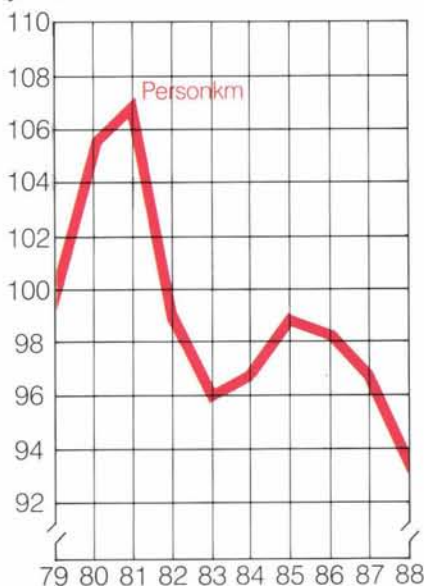
- ÷ 4,2% på Sørlandsbanen ved Lunde
- ÷ 3,0% på Bergensbanen ved Finse
- ÷ 1,7% på Dovrebanen ved Hjerlann
- ÷ 0,4% på Nordlandsbanen ved Mo i Rana
- ÷ 3,2% på Kongsvingerbanen ved Charlottenberg
- ÷ 3,1% på Østfoldbanen ved Kornsjø

På reiseavstander over 300 km var transportarbeidet (personkm) 7,3% mindre i 1988 enn i 1987.

Samlet gikk persontrafikken på jernbane ned med 3,5% målt i person-kilometer.

Av markedstiltak var innføringen av NSB Kundekort fra 1. mars en stor suksess.

Persontrafikkens utvikling, jernbane Indeks 1979 = 100



Fra 15.07.88 ble NSBs plassreserveringssystem knyttet til det internasjonale plassreserveringssystemet IRIS. Det vil si at de salgssteder som har NSB-EP-terminal eller terminal tilknyttet SMART-systemet, kan foreta reservering av sitte-, ligge- og soveplasser i tog i hele Vest-Europa. Dette er en betydelig forenkling av reserveringsrutinene i forhold til tidligere.

Rute-endringen i månedsskiftet mai/juni i fjor ga nye ruteopplegg bl.a. på Raumabanen og Sørlandsbanen. Omleggingene har vært vellykte, og særlig de nye ekspressstogene på Sørlandsbanen har hatt stor trafikk.

Den 2. juni i fjor behandlet Stortinget innstillingen fra samferdselskomiteén vedrørende NSBs sidebaner. Vedtaket innebar blant annet at Kragerøbanen ble nedlagt fra 01.01.89. Persontrafikken ble innstilt på Valdresbanen og Numedalsbanen.





70.000 voksne reiser som barn på toget.

Gjør ikke du? Det er faktisk tvingt.

All du behøver gjøre for å få det til er

å ta med passfoto og 250 kroner til

næraste ombestanden eller

reisebyrå. Der får du ditt NSB

Kundekort, som gjelder et helt år og

gir rett til kapp av klapptoler 2. Klasse

til 50% av vanlig voksen pris - altså

det samme som en barnbillett

kostar. Dette gjelder for reiser som

starter hver dag umiddelbart før og

skjeddager. På reiser som starter stase

to dager før du 30% rabatt.

Det er ingen begrensninger i ferier og

høyfrier og kortet gjelder for alle

pendantreiser og umiddelbart lokale

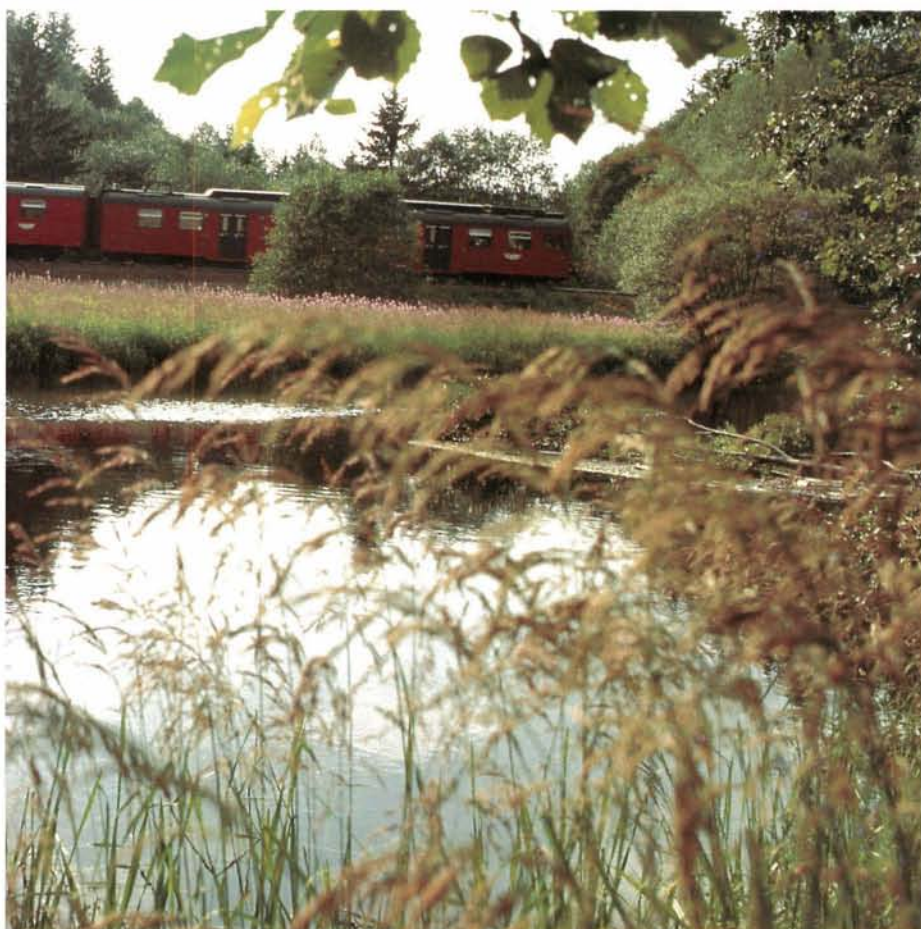
reiser i Oslo og Akershus (Sj, om-

rådet).

Regnersekkel er enkelt. For 250

kroner blir du som barn igjen!

NSB Kundekort - et helt år med kjemperabatt.



Nytt materiell

I løpet av 1988 ble de 15 siste mellomvognene til nærtrafikktoget av type 69 D levert. Den samlede setekapasitet i Oslo-området er dermed økt med 2 950 sitteplasser.

For ytterligere økning av lokaltogs-tilbudene er 5 nye 3-vogns lokalsett - type 69 D - bestilt for levering i 1990. For disse sett er det utviklet en forsterket og forbedret utgave av allerede kjente klapptoler.

I direkte tilknytning til denne leveranse er det også bestilt en motorvogn og en styrevogn til erstatning for vogner som ble total-skadet ved brann og kollisjon.

Styret har i 1988 vedtatt at det skal bestilles ni firevogns intercitytogsett for levering i 1992. De nye intercitytogene vil bli satt inn på Østfold- og Vestfoldbanen og vil føre til at reise-tiden på strekningen Oslo-Skien og Oslo-Halden kan reduseres med nærmere en halv time.

For ytterligere bedring av servicetilbudet i ekspressstogene ombygges kioskvognene. Vognene vil, i tillegg til egne sitte-/spise plasser i tilknytning til kiosken, også få et separat reisegodsrom.

Videre er det bestilt 5 nye ekspress-togvogner for innsetting i ekspressstogene Oslo-Trondheim og Oslo-Stavanger.

For de eldre sovevognene gjennomføres det nå et «foryngelses-program». I 1988 ble 5 eldre vogner pusset opp og gitt en høyere standard. Ytterligere 5 av de eldste sovevognene vil bli gitt tilsvarende oppussing i 1989.

Toggang og punktlighet

Den positive utviklingen i regulariteten fra 1986 til 1987 har fortsatt også i 1988. Vinteren 1988 var mild, noe som betyr færre problemer, men det var stedvis store snømengder som kan påvirke regulariteten negativt. I juni hadde vi en periode med uvanlig høy temperatur i Østlandsområdet. Dette førte til en rekke tilfeller med solsleng – sommertidens største forsinkelsesårsak.

Værforholdene vil alltid påvirke regulariteten i en viss grad. Men den positive trenden vi er inne i, tyder på at intensivering av regularitetsarbeidet nå viser resultater.

Fjerntog

Målsettingen er at 80% av togene skal være i rute til endestasjonen.

Resultatet for 1988 ble 81%. Dette er det beste som er målt i det tidsrommet vi har sammenliknbar statistikk – fra 1971 – og er 3 prosentpoeng bedre enn i 1987.

Intercitytog på Vestfoldbanen

Målsettingen er at 90% av togene skal være i rute til endestasjonen.

I 1988 ble resultatet 86% i rute. Dette er 4 prosentpoeng bedre enn i 1987, og det beste som er målt i den tiden vi har sammenliknbar statistikk – fra 1983.

Intercitytog på Østfoldbanen

Målsettingen er at 90% av togene skal være i rute til endestasjonen.

Med store anleggsarbeider og mange tekniske feil har Østfoldbanen i flere år hatt regularitet som har ligget langt under det akseptable. Anleggsarbeidene på strekningen Oslo-Ski er nå fullført, og Ski stasjons sikringsanlegg blir ferdig våren 1989. Forholdene har bedret seg etter hvert som de forskjellige arbeidene er fullført, og regulariteten var i 1988 73%. Forbedringen fra 1987 var på hele 19 prosentpoeng.

Nærtrafikktoget i Oslo-området

Målsettingen er at 90% av togene skal være i rute til endestasjonen.

Etter 3 år med til dels svært dårlig regularitet ble det satt som mål at



NSB Kundekort en stor suksess

NSB introduserte 1. mars 1988 et nytt rabatttilbud – NSB Kundekort. Kortet gir 30 prosent rabatt på ordinær pris fredager og søndager og 50 prosent rabatt øvrige dager. Det ble lagt vekt på en omfattende markedsføring av kortet og salgspersonalet gjorde en aktiv innsats. Målet for det første året var å selge 20 000

kort, men resultatet ble 70 000 solgte Kundekort. Dette har gitt en netto inntektseffekt på ca. 10 millioner kroner i 1988.

En spørreundersøkelse som ble gjennomført høsten 1988, konkluderer med at 38% av billett-salget utstedt på kundekort var ny trafikk hos NSB. Av nye reiser var 63% reiser som ellers ville gått med bil.

regulariteten i 1988 skulle komme opp i 80%. Dette målet ble nesten nådd, idet regulariteten i 1988 ble 79%. Togene mellom Oslo og henholdsvis Lillestrøm, Asker og Grefsen har hatt regularitet mellom 80 og 90%, mens togene mellom Oslo og Ski har hatt dårligere regularitet. Gjennomsnittlig forbedring fra 1987 – nærtrafikken i Oslo-området sett under ett – er på 8 prosentpoeng.

Arbeidet med å bedre regulariteten i toggangen vil bli ført videre. Det er utarbeidet regularitetsplaner, og tiltak som vil gi bedre regularitet, vil bli gitt høyeste prioritet.

Virksomheten framover

Det vil bli arbeidet videre med tiltak for å redusere kostnadene og øke inntektene i persontrafikken.

På kostnadssiden er det en hovedoppgave å realisere de besparelser som er forutsatt ved endringene i NSBs organisasjon. Arbeidet med å videreutvikle rapporteringssystemer/ resultatregnskap har høy prioritet.

Markedsstrategien for NSBs persontrafikk på jernbane for de kommende 5 til 8 år ble gjennomgått og oppdatert i 1988.

Innenfor de hovedvalg som er gjort, vil det i 1989 bli arbeidet med konkrete tiltak som f.eks.:

- Sterkere differensiering i tilbudet (service og pris) med sikte på ulike markedssegmenter
- fortsatt sterk markedsføring av NSB Kundekort
- videreføring av Nordturisttilbudet for ungdom
- utvidet tilbud av Inter Rail-billetter fra 01.05.89. Det blir nå mulig å kjøpe Inter Rail for alle aldersgrupper (Inter Rail + 26).

De viktigste endringene i togtilbudet fra 28.05.89 kommer som en følge av at all persontrafikk overføres fra Oslo V til Oslo S. Oslo V legges ned som persontrafikkstasjon.

Markedsmessig gir dette fordeler ved bedre overgangsmuligheter mellom de forskjellige baner samtidig som bruken av servicetilbudene som finnes på og i nær tilknytning til Oslo S, kan nyttes av flere. For NSB gir det gode muligheter for effektivisering og bedre ressursutnyttelse.

Vestfoldbanens tog vil i tillegg til Oslo S stoppe ved Nationaltheatret og Lysaker. Nytt stopp opprettes også i Sande i Vestfold.

Reisebyrådivisjonen

Virkomheten i 1988

Regnskapet for 1988 viser et negativt driftsresultat på 13,2 millioner kroner. Hovedårsaken til underskuddet er en svikt i inntekter på 9,7 millioner kroner. Personalkostnadene gikk i 1988 ned med 2,0 millioner kroner.

Ti reisebyråer ble nedlagt i 1988. Avviklingen av byråene har medført ekstraordinære kostnader på 2,6 millioner kroner.

I tillegg ble det foretatt avskrivning av balanseposter slik at reisebyrådivisjonen totalt regnskapsførte et underskudd på 24,7 mill. kroner.

Virkomheten framover

For 1989 viser budsjettet et overskudd på 0,6 millioner kroner. Det forventes en gjennomsnittlig volumnedgang på 5% i Norge.

En ytterligere avvikling av byråer vil bli vurdert. Antall ansatte vil i gjennomsnitt bli redusert med ca. 30 årsverk i 1989 i forhold til gjennomsnitt for 1988.

På finanssiden vil Reisebyrådivisjonen i løpet av 1989 gjennomføre en sterkere likviditetsstyring/cash management. Siktemålet er å redusere utestående med i gjennomsnitt 4-5 dager, noe som vil «friggi» en kapital i størrelsesorden 15 millioner kroner.

Reisebyrådivisjonen vil satse på et økt salg av NSB-billetter.

Årsomsetningen pr. ansatt vil øke med 10% med basis i bl.a. en bedre utnyttelse av data-anlegg.

Inngåtte leverandøravtaler vil øke den prosentvise avanse og sammen med en øket kostnadskontroll påvirke årsresultatet for 1989 positivt.

Reisebyrået i London på offensiven

Helt siden 1875 har NSB vært engasjert i reisebyrådrift i London, og siden 1921 har NSB alene drevet reisebyrået i Norway House i London. Byrået har i dag 20 ansatte.

De siste årene har vært vanskelige. I 1986 dempet Tsjernobylulykken reiselysten til Skandinavia, og de to siste årene har tunge investeringer og moderniseringer tynget regnskapet.

Etter en rekke kostnadsreduerende tiltak er byrået nå på offensiven, og en viktig nyhet i 1988 var overtakelsen av generalagenturet for salg av Hurtigruten i Storbritannia.





Godstrafikken

Virksomheten i 1988

1988 var et meget vanskelig år for NSB Godstrafikk. Eksklusiv Ofotbanen gikk transporterte tonn ned med 15,6% og transportarbeidet med 10,3%. På Ofotbanen økte imidlertid transporterte tonn med 6,8%. De samlede inntekter ble på 1242 millioner kroner, en nedgang på 3,4% fra året før.

Innstrammingen i det private forbruk og nedgang i investeringene har redusert det totale transportbehov og gitt mindre sendingsstørrelser pr. transport. I tillegg har situasjonen også gitt overkapasitet i transportmarkedet og derved sterkt pressede priser. Resultatet er at NSB i tillegg til konjunkturedgangen også har mistet noe trafikk til lastebilene.

Effektiviseringsarbeidet innenfor godstrafikken er intensivert. Bedret kapasitetsutnyttelse i toggangen samt konsentrasjon og rasjonalisering i det stasjonære produksjonsapparat har gitt en kostnadsvekst på bare 0,9% i forhold til 1987. Med en stor andel faste kostnader har det ikke vært mulig å redusere totalkostnadene i takt med trafikknedgangen.

Størst inntektsnedgang er det innen-

for konsumtransportene med ca. 8% av totalt 330 mill. kr. Dette er vesentlig samlastere og transportmidler som alene utgjør 230 mill. kr pr. år. Resultatet er en direkte følge av myndighetenes innstrammingspolitikk, og jernbanen har opprettholdt sin markedsandel.

Transportene for treforedlingsindustrien har økt inntektene med 4,5% til 180 mill. kr. Ferdighus og trelast viser stor nedgang, men det er økning for tømmer og flis. I samarbeid med industrien er arbeidet med effektivisering av tømmer- og flistransportene startet opp. Det økonomiske resultat er imidlertid ikke akseptabelt verken for industrien eller NSB. Et av hovedproblemene er myndighetenes ensidige satsing på veitbygging parallellt med jernbanen, mens veiene fra skogen til jernbane holder meget lav standard. Dette fører til at transporten fram til jernbane blir uforholdsmessig dyr, og jernbanens konkurransevne er sterkt svekket de senere år. Samarbeidet med industrien om utvikling av nye driftsopplegg og innføring av ny teknikk vil bli ført videre i 1989.

I den øvrige del av industrien i



Norge har jernbanen hatt en svak tilbakegang. Dette som følge av nedgang i tradisjonelle markeder, omstrukturering i bedriftene samt nedgang i investeringene.

For ekspressgods var det i 1988 en nedgang på 12% og for postsendinger en svak nedgang på ca. 1%.

På tross av gode konjunkturer i våre naboland er den nordiske trafikken gått sterkt tilbake med en inntektsnedgang på 15%. Selv om en stor del av trafikkbortfallet skyldes redusert import, har prispresset fra lastebiltransportørene resultert i at jernbanen har mistet trafikk til vei.

Trafikken til/fra kontinentet derimot har en inntektsvekst på hele 10%. Etablering av nytt driftsopplegg Oslo-Hamburg – «Norges-



toget» – og en intensivert markedsinnsats har vært årsakene til det gode resultatet.

Virksomheten framover

Arbeidet med effektivisering og kostnadsreduksjoner i godstrafikken vil bli ført videre. I første rekke vil arbeidet intensiveres innenfor administrasjonen og vedlikeholdssektoren. Noen større effekt av dette arbeidet kan imidlertid ikke påregnes før fra 1990 og utover. Det påbegynte arbeidet med effektivisering av driftsapparatet vil fortsette.

Fra 01.06.89 vil det bli gjennomført et nytt driftsopplegg for gods-transporter mellom de store befolknings- og industrikonsentrasjonene i landet. Dette vil sikre rask og pålitelig transport mellom disse viktige områder.

Første trinn i utbygging av Alnabu Godsterminal vil være ferdig 01.07.89. I tillegg vil man videreføre utbygging av Kristiansand og starte opp utbygging av Drammen og Grenland godsterminal.

I løpet av 1989 vil NSB opprette 11 GODScenter på sentrale trafikkknutepunkter i Norge. Målsettingen er å tilby et mest mulig komplett transporttilbud, tilpasset de lokale forholdene i de respektive regionene. NSB GODScenter i Trondheim ble etablert allerede i 1988.

Nytt godstrafikktilbud mellom Sør-Norge og Nord-Norge via bil, jernbane, båt og bil startet opp 01.02.89. Foreløpig vil tilbudet ha en frekvens på 2 ganger pr. uke, men tilbudet kan utvides etter behov. Transporttid mellom Oslo og Tromsø vil bli 36 timer. Ruteplanene for togene er koordinert med Norgestoget og et nytt direktetog til Ruhr. Tromsø vil dermed få et framføringstilbud til hjertet av Vest-Tyskland på 75 timer.

Også i 1989 vil NSB GODS arbeide videre med utvikling av tilbud for temperaturregulerte transport, og allerede i februar 1989 startet et nytt

heltog med kjølecontainere opp mellom Åndalsnes og Gøteborg. Tilbudet er utviklet i samarbeid med Wilh. Wilhelmsen Agencies A/S, og er et utviklingsprosjekt som vi regner med vil kunne etableres også på andre strekninger.

NSB har også under utvikling et nytt Godsinformasjonssystem – GTI. Systemet er beregnet ferdig 01.11.89, og vil være tilgjengelig for brukerne 10.02.90.

Kontinentaltransportene øker

Transportene til og fra kontinentet økte i 1988 med 10 prosent. Innføringen av Norgestoget fra 31. mai er en vesentlig årsak til dette. Toget består kun av vogner og containere som skal til Hamburg eller lenger og tilbakelegger strekningen Oslo–Hamburg på 26 timer. Suksessen med «Norgestoget» vil bli fulgt opp i 1989. Fra 1. juni starter NSB, i samarbeid med de øvrige nordiske land, opp med et nytt direktetog mellom Oslo og Ruhr i Vest-Tyskland. Transporttiden blir i første omgang 36 timer.

Biltrafikkdivisjonen

Virksomheten i 1988

NSB Biltrafikk hadde i 1988 en resultatforbedring i forhold til 1987. Resultatet ble et overskudd på 4,3 mill. kroner, mens det i 1987 var et overskudd på 1,1 mill. kroner. Resultatet er på linje med sammenlignbare selskaper.

Trafikkinntektene utgjorde 341,6 mill. kroner, en økning på 2% sammenlignet med 1987. Den relativt svake inntektsøkningen skyldes i hovedsak svikt i godstrafikken og mindre aktivitet for fylkeskommunene.

Tilskuddet fra fylkeskommunene beløp seg til 80 mill. kroner, en nedgang på 10% i forhold til 1987.

Av persontrafikkinntektene utgjorde inntektene for kjøring for Stor-Oslo Lokaltrafikk A/S 59,5 mill. kroner.

Inntektene for godstrafikken var på 69 mill. kroner, en nedgang på 4% fra foregående år.

Driftsutgiftene utgjorde 348,1 mill. kroner, en økning på 1% i forhold til 1987.

Personalutgiftene gikk ned med 0,1 mill. kroner og ble på 227,5 mill. kroner, mens materialutgiftene økte med 3% og utgjorde 120,5 mill. kroner.

Kapitalutgiftene økte med 3% fra 1987 til 1988.

NSB Biltrafikk foretok i 1988 investeringer for 57,1 millioner kroner. Det er en økning på 9,6 millioner kroner fra året før. Finansieringen er i det vesentligste skjedd ved privat lånekapital (50 millioner kroner).

Antall kjørte kilometer økte i 1988 med 2%, mens antall reiser gikk ned med 2%. Antall tonn gods var 11% mindre enn i 1987.

Det var 21 færre vognenheter ved utgangen av 1988 enn ved utgangen av 1987. Det ble anskaffet 34 nye busser og 9 lastebiler i 1988. Standarden på NSBs bilmateriell er tilfredsstillende, men løpende fornyelser er nødvendig.

Det ble anvendt 1177 årsverk i 1988 mot 1211 årsverk i 1987.

Virksomheten framover

Biltrafikkdivisjonen er fra 1.1.89 tilført en egenkapital på 30 mill. kroner.

Den overordnede styring av divisjonen vil fra våren 1989 bli ivaretatt av et internstyre, i prinsipp

med de samme funksjoner som styret i et aksjeselskap.

De økonomiske målene for 1989 er en omsetning på 443 mill. kroner med et overskudd på 7 mill.

Konkurransesevnen vil bli søkt bedret ved en tilpasning av den lokale organisasjon til markedsmulighetene og -kravene. I denne hensikt er enhetene på Sør- og Vestlandet fra 1.3.89 slått sammen til en enhet. Fra våren 1989 vil det skje tilpasninger av godsorganisasjonen på Østlandet.

NSB Biltrafikk divisjonert fra 1.9.88

Fire måneder før divisjonering ble gjennomført som prinsipp i hele NSB, ble NSB Biltrafikk skilt ut som egen divisjon.

Divisjonen har ansvaret for den transportvirksomhet som NSB driver i egen regi med buss og lastebil, og ivaretar eierinteresse i 11 bilaksjeselskaper. NSB's egen virksomhet er organisert med et hovedkontor og 10 enheter med resultatansvar og tilhørende beslutningsmyndighet.

Ved egne selskaper og bilaksjeselskaper er NSB den største rutebileieren i det sentrale Østlandsområdet og utfører dessuten betydelige transportoppgaver på Vestlandet og i Trøndelag.

Omsetningen fordeler seg med 70% på busstrafikken, 25% på lastebiltrafikken og 5% på andre inntekter.

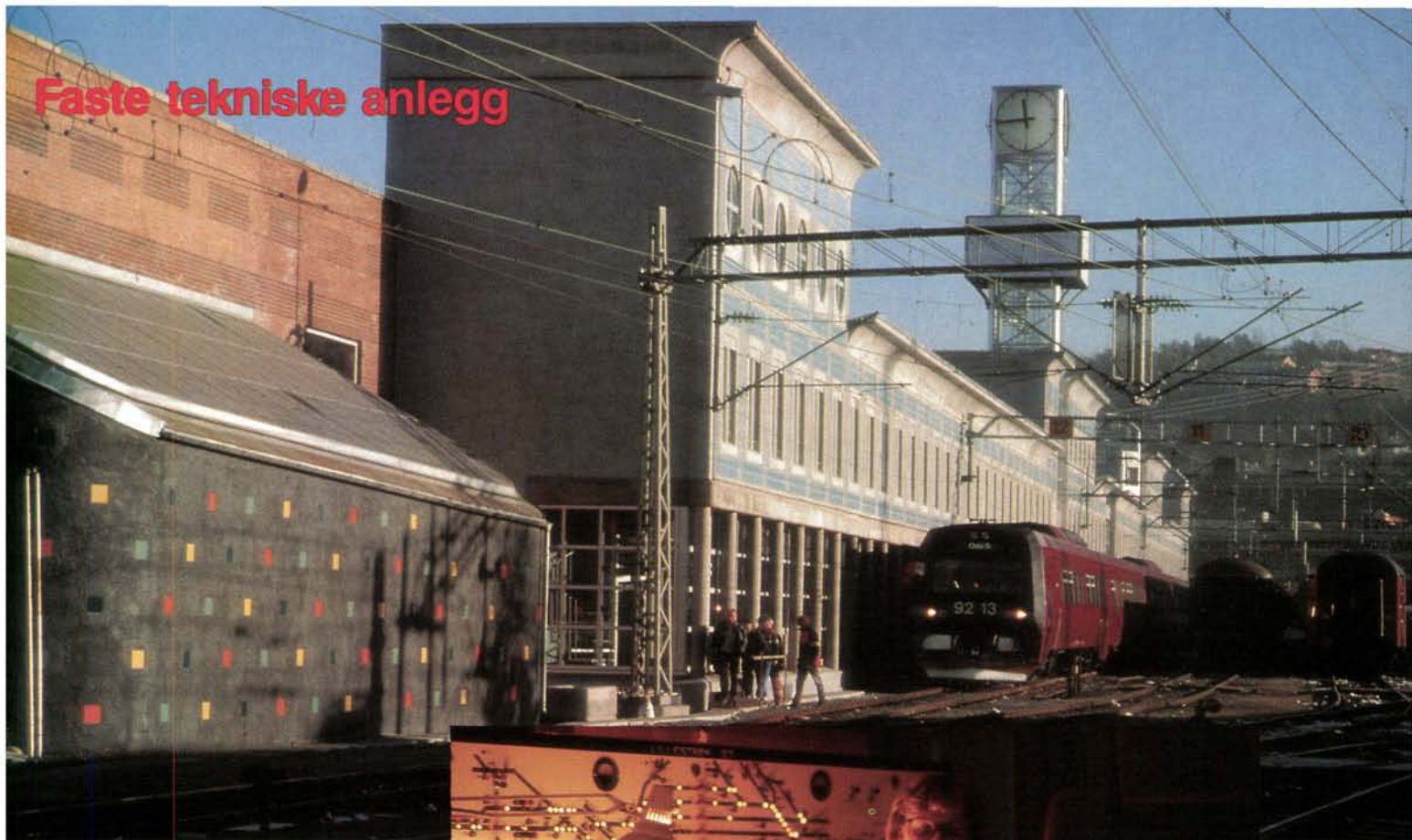
Biltrafikkdivisjonen har et eget budsjett- og regnskapsopplegg og et eget EDB-basert styringsystem.

Forholdet mellom NSB Biltrafikk og fylkeskommunene/Stor-Oslo Lokaltrafikk er det samme som for andre selskaper.

NSBs biltrafikk har høyere avlønning av store deler av sitt personale, men lavere totale kostnader (høyere effektivitet) enn andre sammenlignbare selskaper.



Faste tekniske anlegg



Virksomheten i 1988

I 1988 har virksomheten vært konsentrert om

- forbedringer av regulariteten i Oslo-området
- linjeomlegginger på Bergensbanen
- fornyelse av spor og kontaktledning
- økning av tillatt aksellast til 22.5 t
- fornyelse av sikringsanlegg og telesystemer

På Østfoldbanen pågår arbeidet med dobbeltspor Ski-Moss. Arbeidet er planlagt utbygd etappevis i tiden framover, slik at de deler som betyr mest for kjøretiden, vil bli prosjektert og utbygd først.

På delstrekningen Tvetter-Kjenn på Østfoldbanen startet anlegg av dobbeltspor i desember 1987. Strekningen Tvetter-Vestby fullføres innen utgangen av 1989, mens Vestby-Kjenn fullføres i løpet av 1990.

Moderne toganviseranlegg er under anskaffelse til lokalstrekningene rundt Oslo, og det er foretatt forlengelse av enkelte plattformer på Østfoldbanen for å utnytte kapasiteten i lokaltogsettene bedre.

På Bergensbanen ble linjeomleggingen Voss-Bulken startet opp i



1988. Dette er et samarbeid mellom NSB og Vegvesenet. Linjeomleggingen vil gi kortere kjøretid for NSB og eliminere en utsatt vegstrekning for Vegvesenet.

Ny forkortet trasé mellom Bolstadøyri og Dale ble tatt i bruk ved årsskiftet 1987-88. Dette var et tilsvarende samarbeidsprosjekt mellom NSB og Vegvesenet.

Fornyelsen av spor er videreført i omtrent samme tempo som tidligere. Tyngden av arbeidene har i 1988 foregått på de viktigste hovedlinjene og på Nordlandsbanen. I 1988 ble det lagt inn ca. 146 000 nye betongsviller og ca. 60 sporkm. med 49 kg. skinner og ca. 28 sporkm. med 54 kg. skinner. Dette er tiltak som gir en standardforbedring og lengre levetid for sporet.

På en stor del av banenettet vil det fra januar 1989 bli tillatt aksellast

inntil 22.5 t, uten hastighetsreduksjoner.

Det bygges hvert år om ca. 50 km. kontaktledning for å få en mest mulig moderne kontaktledningskonstruksjon. Fornyelsesarbeidet pågår på Sørlandsbanen og Østfoldbanen. Den langsiktige målsetningen er å fornye de anleggene som er eller blir 50 år i kommende tiårsperiode.

På en del av de strekninger hvor det ikke er aktuelt å fornye hele kontaktledningsanlegget, foretas det arbeider for å tilpasse eksisterende anlegg til større kjørehastigheter.

Fornyelse av sikringsanleggene mellom Oslo og Ski, med unntak av Ski st., er gjennomført i 1988, og anleggene fjernstyres fra sentralen på Oslo S. Ski stasjon vil få nytt sikringsanlegg i 1989.

Et nytt og meget rimelig sikrings-



system er utviklet ved NSB for bruk på svakt trafikkerte baner. Dette er under utbygging på Rørosbanen. Elverum-Koppang vil bli fjernstyrt i løpet av 1990. Nordlandsbanen, Mosjøen-Mo i Rana, vil også i løpet av året bli utstyrt med dette systemet.

På planoverganger er det tatt i bruk 7 nye sikringsanlegg i 1988. Det er nedlagt 16 offentlige og 200 private planoverganger, delvis som følge av nedlegging av sidelinjer. Totalt er det nå 5 942 (hvorav 5 508 private).

Oslo Sentralstasjon

I tilknytning til Oslo Sentralstasjon, under Inngangstorget, ble informasjonssenteret for kollektivtrafikken i Oslo-området («Trafikanten») åpnet i begynnelsen av 1988.

Den kunstneriske utsmykning i vannfallet mellom Inngangstorget og Jernbanetorget er under montering.

Arbeidene på byggetrinn 3, som utgjør siste ledd i utbyggingen av primærfunksjonene på Oslo S, ble igangsatt i begynnelsen av 1988. Dette byggetrinn forutsettes fullført høsten 1990. Byggetrinnet inneholder viktige atkomstveier mellom Sentralhallen, søndre buttsportplattformer, sekundæratkomsten fra sjøsiden og Østbanehallen. Dessuten gir det plass for sorterings- og oppbevaringsanlegg for reisegods, publikumstoiletter og et sentralt anlegg for oppbevaringsbokser.

Det gamle takhvelvet i Østbanehallen vil bli gjenoppbygd i sin opprinnelige form og fremstå som et takoverbygg over deler av byggetrinn 3. Dette byggetrinn omfatter også rehabilitering av østre del av sydfløyen på Oslo Ø.

Ytre del av plattform 15/16 med tilhørende spor ble tatt i bruk i desember 1988. Nylandsveien 3 er revet for å gi plass for bygging av plattform 19.

Persontunnelen er fullført under samtlige spor på Oslo S og trappeoppgangen i syd er ferdig. Dette gjør det mulig å komme direkte til alle plattformer uten å gå via Sentralhallen. Persontunnelen vil senere også få tilknytning til den nye nedgang til Jernbanetorget T-banestasjon og til Vaterlandsområdet.

I Lodalen står den nye vognhallen ferdig. Den ble offisielt åpnet av statsråd Engseth og adm. dir. Rimberg den 18. januar 1989.

Vognhallen, som er hele 379 meter lang, har fire jernbanespor i hele hallens lengde. Det innebærer at rengjøring og klargjøring av jernbanevogner nå kan foregå innendørs i et trivelig miljø. Tidligere ble dette arbeidet utført under åpen himmel og til dels svært vanskelige arbeidsforhold.

Vognhallen med sidebygning for kontorer, møterom, tekniske anlegg m.m., har kostet 230 mill. kroner. Bygget er tegnet av NSBs arkitekt Arne Henriksen som tidligere har

Norrdalsbrua – Ofofbanens stolthet – er pensjonert

1. oktober 1988 var det feststemning på Ofofbanens høyfjell. En 1,5 kilometer lang ny jernbanetrasé ble åpnet, og den 86 år gamle brua kunne pensjoneres.

Den nye linjen går i en slak bru utenom Norrdalsbrua, og foruten fri linje er det bygget to betongbruer, 66 meter og 99 meter lange, og to tunneler 230 meter og 311 meter lange. Ca. 45 000 kubikkmeter steinmasser fra tunnelene er benyttet til fyllinger og ballastpukk.

Det finnes neppe noe annet byggverk ved NSB enn Norrdalsbrua som det knytter seg så mange dramatiske hendelser til, både under byggingen i 1901–1902 og senere fram til i dag.

Brua er bygget med stålbeiler og virker på avstand spinkel, men den har hatt en utrolig styrke. Dens totale lengde er 180 meter fordelt på 10 spenn, og høyden er

40 meter over dalbunnen. Brua ble bygget av rallarer med håndredskap under kummerlige forhold i ulendt fjellterreng.

Norrdalsbruas historie er vårt århundres historie. Trafikken over brua har vært en målestokk for svingninger i hele den moderne sivilisasjon. Brua har gjennomlevd høykonjunkturer, vekst og stadige transportrekorder, men også lavkonjunkturer og depresjon. Brua har stått fra to verdenskriger og ble selv nesten et offer i den siste.

Utenom selve togtrafikken har brua vært gjenstand for mange slags hendelser, små og store. Under krigshandlingene i 1940 på Bjørnfjell unngikk brua såvidt å bli sprengt, og i 1975 skjedde en stor togavsporing.

Norrdalsbrua har båret mer enn 1 milliard tonn i løpet av de 86 år den har vært i bruk. Av dette nærmere 700 millioner tonn malm for skipning over Narvik.



høstet internasjonal anerkjennelse for flere bygg innen jernbanearkitekturen, bl.a. Moelv stasjon.

På Alfaset har arbeidet med Alfaset godsterminal i 1988 bestått i masseutskifting, planering, bygging av kummer og legging av drenerings- og overvannsledninger. Det ble sist sommer oppdaget et område med infisert grunn. Forurensingen skyldes

tidligere søppelbrenning i regi av Oslo kommune.

På det fremtidige terminalområdet er arbeidene kommet så langt at NSBs frilastterminal på Alnajordet kan overflyttes til Alfaset i 1989. I denne forbindelse er et lager- og ekspedisjonsbygg oppført. Linjegods A/S overtar det frigjorte området på Alnajordet.

Eiendomsvirksomheten

I forbindelse med omorganiseringen av NSB fra 1.1.89 er eiendomsforvaltningen etablert i egen divisjon.

NSB Eiendom tar mål av seg til å holde salgs- og inntektsmål i et eiendomsmarked som for tiden preges av lave priser og redusert omsetning.

På viktige stasjonsområder arbeides det med utviklingsprosjekter for å bedre service- og terminalforhold.

Trinn I i utbyggingen av stasjonsområdene på Ski og Mysen blir ferdige våren 1989. I Stavanger pågår arbeidet med overbygging av stasjonsområdet. I 1989 vil det i tillegg bli gitt prioritet til tiltak ved Sandvika, Jessheim og Fredikstad stasjoner.

Nedbyggingen av anleggene på Vestbanen ventes ferdig i løpet av 1989. Bygninger og arealer blir deretter leid ut midlertidig av NSB inntil Bygge- og eiendomsdirektoratet kan kjøpe eiendommen.

Tidligere interessenter i Østbanehallprosjektet har trukket seg, og NSB arbeider med å etablere en ny eiergruppering.

På grunn av stortingsbeslutning har NSB måttet trekke seg som medeier i «Byporten», utbyggingsprosjektet i den såkalte sekundærbebyggelsen til Oslo S. Byggestart her er planlagt til årsskiftet 1989/90.

Personalet

I 1988 ble det nyttet 15 130 årsverk i NSB. Det er 658 færre enn i 1987. I løpet av året sluttet 1 077 arbeidstakere, av disse 441 med alderspensjon og 371 for å ta seg arbeid annet sted. Avgangen neste år antas å ligge på ca. 800 personer.

Det ble rekruttert 323 nye medarbeidere. Dette er 548 færre enn i 1987. Fra 1. april ble det innført rekrutteringsstopp for alle tjenestegrupper.

Søkertilgangen til aspirantstillingene er gjennomgående tilfredsstillende, for andre stillinger varierende. Det var flere søkere pr. stilling enn året før, og dette skyldes bl.a. at arbeidsmarkedet har færre tilbud til arbeidssøkende.

Transporttjenester pr. sysselsatt, jernbane ekskl. malm Ofotbanen

Indeks 1979 = 100



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

Virksomheten framover

Det arbeides med en ny opplæringsordning for grunnopplæring i de forskjellige jernbanefag som er tilpasset en fleksibel og markedsrettet organisasjonsform.

Organisasjonsendringene som ble gjennomført fra 1.1.89, har gitt mange nye ledergrupper og nye samarbeidsmønstre. For å møte de nye kravene vil NSB starte opp et omfattende lederutviklingsprogram som skal gjennomføres på alle ledernivåer. Hensikten er bl.a. å virkelig gjøre intensjonene om at NSB skal bli en mer markedsorientert bedrift med et bedre økonomisk resultat.

De ordinære lederutviklingsprogrammene vil fortsette.

Medarbeidersamtaler vil bli brukt som ledd i utviklings- og målstyringsarbeidet.



Likestilling

Ved utgangen av 1988 var det 2 027 kvinner tilsatt i NSB. Dette er 15 færre enn i 1987. På grunn av den relativt store nedgangen i personalantallet har imidlertid kvinneandelen økt med ca. 0,4%. Av de 323 nye medarbeiderne var 72 kvinner. Det arbeides aktivt for å få tilsatt flere kvinner i de mannsdominerte tjenestetegruppene.

Det er startet et planmessig arbeid for å gi bedre grunnlag for tilsetting av flere kvinnelige medarbeidere i lederstillinger. NSB har bare to kvinner i stilling som kontorsjef og noen få kvinner i stillinger med spesialistavlønning.

Lederutviklingsprogram på høyt nivå (LUP) er omarbeidet og startet opp høsten 1988 med 21 deltakere, hvorav 5 kvinner.

I forbindelse med likestillingsarbeidet ble det gjennomført to kurs i personlig utvikling og effektivitet for kvinner i Oslo og Drammen.

Kvinner i NSB pr. 31.12.88

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	12	11	91,6	138	98	71,0	547	78	14,2	697	187	26,8
Alle distrikter	2947	903	30,6	8108	535	6,6	776	61	7,9	11831	1499	12,7
Alle hovedverksteder	330	19	5,8	1029	29	2,8	85	8	9,4	1444	56	3,9
Separate virksomheter	131	70	53,4	547	196	35,8	120	19	15,8	798	285	35,7
I alt	3420	1003	29,3	9822	858	8,7	1528	166	10,9	14770	2027	13,7

Directors' Report

NSB's financial result for 1988 was NOK 75.7 million kroner over budget. Measures to improve efficiency on the cost side were decisive factors in achieving this result. This figure was achieved despite a drop in the demand for freight and travel agency services.

Operating income was NOK 3,153.1, 0.6% up on 1987, while operating costs increased by NOK 0.5 million to NOK 4,601.3 million. Operating income expressed as a percentage of operating costs was 68.5% as against 68.1% in 1987.

Capital costs in 1988 totalled NOK 952.3 million. This represents an increase of 17.7% on the previous year and was largely due to higher interest on government capital. The

nominal increase in allocations from the government to NSB was 5.2% up on 1987, totalling NOK 2,111.1 million.

Total investment for the year constituted NOK 1,182.1 million, of which NOK 40 million derived from loans raised on the private market for investment in buses.

In April of 1988 the Board adopted a strategic plan for NSB's future. This plan outlines the main features of the development of the organization during the 1990's. In August the Board adopted a plan of action for the years 1989 to 1993. The overall idea is that NSB should be an efficient organization, profitable in terms of social economics, and should provide its passengers and

society as a whole with transportation which is environment-friendly, safe and fast.

The action plan outlines areas of activity in which investment should be increased and others where costs must be reduced during the coming years. It proposes an investment programme totalling approximately NOK 8,000 million for the years 1989 to 1993. In the action plan the Board expresses its intention of thoroughly improving the efficiency of the organization and of increasing the annual financial result by NOK 500 million over the next three years.

During 1988 considerable effort was put into continuing to develop NSB's organizational structure. In



June the Board gave its support in principle to the continuation of the work to change the organizational structure, the ultimate goal of which is to divide NSB's areas of activity into separate divisions. NSB's Reisebyrå (NSB's travel agency) has been a separate division since 1 January 1985 and from 1 September 1988 onwards the same applied to NSB's Biltrafikk (NSB's bus company).

On 15 December the Board adopted a resolution to implement a new organizational structure based on the creation of separate divisions within NSB, and these changes were largely implemented from 1 January 1989 onwards. The purpose of the new organizational structure is to secure a clear and unequivocal sense of responsibility at all levels of the organization and to enable NSB to react flexibly and efficiently to the demands of the market.

During 1988 the Norwegian Storting debated a number of issues of wide reaching importance for NSB. The most significant of these was probably the decision taken on 2 June to introduce a new system of financial control for NSB. One element of the new scheme is that NSB will be divided into two parts — a traffic section and a road section — for purposes of budgeting, accounting and planning. This scheme will probably be operational from 1990 onwards. On the same day the Storting also reached a decision on NSB's branch lines. From 1 January 1989 onwards the Kragerø line will be closed down and passenger traffic will cease on the Valdres and the Numedal lines. On the latter two lines goods traffic will continue on certain sections. Traffic on the Flekkefjord line will continue until the end of 1990.

Passenger traffic on intercity and medium distance routes continued to grow strongly during 1988 and there was a slight reduction in long distance traffic. Because of the changes in the length of journeys, passenger traffic, expressed in passenger/kilometres, fell by 3.5%. The developments on the intercity and medium distance market confirm that the Board's interpretation of the market for rail services was correct. On the



Vestfold line intercity traffic via Drammen increased by 6.7% and on the Østfold line the increase in traffic via Moss was 3.1%.

During 1988 the Board decided to order nine four-coach intercity train sets for delivery in 1992. These new intercity trains will be put into service on the Østfold and Vestfold lines and will lead to reductions in travelling time of almost half an hour for passengers on the Oslo-Skien and Oslo-Halden routes.

During the course of 1988, the last 15 unpowered coaches for the short haul trains of the 69 D type were delivered. The total seating capacity in the Oslo area has thus been increased by 2,950 seats. To further extend the stopping train service, five new three-coach local train units of the 69 D type have been ordered for delivery in 1990.

As regards the delivery of rolling stock to NSB by EB Strømmens Verksted A/S, the Storting passed a resolution in December 1988 which further emphasised the requirement that prices be competitive and which reduced NSB's obligation to order material from Strømmens Verksted.

An important step in terms of marketing was taken during 1988 with the introduction of the NSB Kundekort on 1 March. This card entitles holders up a 30% discount on the

full fare on Fridays and Sundays and a 50% discount during the rest of the week. The card was advertised extensively, the result of which was the sale of almost 70,000 cards and a net income effect for NSB of approximately NOK 10 million during 1988. Total income in 1988 from passenger traffic was NOK 1,191 million. This is 3.8% higher than 1987.

During 1988 the Board focused its attention on certain aspects of the services NSB offers the travelling public, including the design of stations and their surroundings, which represent the face NSB presents to the world. A further aspect was the importance of improving the quality of the information provided to the public on trains and in stations by e.g. clearer signposting. Furthermore, steps have been taken to invite tenders for catering services on trains, with a view to possible changes on certain routes or on the entire network from 1990 onwards.

The intense efforts to reduce delays have paid off. With the exception of local services, 1988 was a record year in terms of punctuality for all categories of services. There has also been a marked improvement on local services in the Oslo area. 79% of rush-hour trains were on time compared with 71% during the previous year. This promising trend also seems to be continuing into 1989.

In the field of passenger traffic certain major projects were initiated during 1988, which owing to the re-organization implemented as at 1 January 1989, are being conducted by a separate unit within NSB.

The most significant of these projects is the plan to create a rail link to the new national airport at Hurum. NSB's planned circle railway, which will cross the Oslo fjord and link the Østfold line and the Drammen line together at Hurum, has been widely publicised. Planning has reached the stage where NSB is in the process of establishing a project organization and cooperation has been initiated with the Civil Aviation Administration's project management division and the Directorate of Public Roads. Work has started on the overall planning.

NSB's special project organization is also looking at NSB's role in connection with transport services for the Winter Olympics at Lillehammer in 1994. In November the Board discussed an interim evaluation of various possibilities and investment requirements connected with the transport market in the region before, during and after the Winter Olympics.

The number of tons transported by goods trains (excluding ore carried on the Ofoten line) dropped by 15.6%. Measured in tons/kilometres, this represented a 10.3% reduction. On the other hand, the amount of ore carried on the Ofoten line increased by 6.8%. Total income for 1988 was NOK 1,241.6 million which is 3.4% down on the previous year.

Reductions in private consumption and the cut-back in investment has reduced the need for transport services and has resulted in smaller sized consignments. The situation has also led to excess capacity on the transport market which in turn has resulted in a downward pressure on prices.

During 1988 high priority was given to measures to increase the efficiency of our goods services. By improving the utilization of capacity on trains and concentrating and rationalizing our production machinery,

we managed to confine cost increases to 0.9% on 1987 in terms of non-adjusted prices. Because of NSB's rigid cost structure, this represents a considerable increase in efficiency even at the reduced volume of business.

Despite the overall downward trend, there are grounds for optimism. For example, income derived from traffic to and from the Continent increased by no less than 10%. The reasons for this satisfying result include the establishment of a new Oslo-Hamburg service — "The Norway Train" — as well as increased marketing. During 1988 the Board discussed and gave its support to a new goods traffic service between South Norway and North Norway by rail, ferry and road. This



scheme started on 1 February 1989. The timetable has been coordinated with the Norway Train and this new service offers transportation between Oslo and Tromsø in 36 hours and between Tromsø and central destinations in West Germany within 75 hours.

As regards fixed installations the re-routing of the track on the Ofoten line from 1 October onwards was one of the most important projects of 1988. The 86 year-old Norddal Bridge was replaced with a 1.5 km long train pass.

Re-routing of the track between Voss and Bulken on the Bergen line started in 1988. NSB is carrying out this work in cooperation with the Public Roads Administration.

Work to renew the overhead contact line and safety systems on the Østfold line between Oslo and Ski was completed during 1988. On the Østfold line work is underway to lay a section of double track at Vestby, which will form part of the future double track between Ski and Moss. The plan is that this entire section should be completed in 1996. However, the Board has requested that every effort be made to speed up this work.

In Lodalen the construction of a new wagon shed with connecting



tracks has now been completed. This shed was officially opened on 18 January 1989. The wagon shed, which is all of 379 metres long, has four railroad tracks running down its entire length. This means that rolling stock can now be cleaned and repaired indoors in a pleasant environment. Previously this work had to be carried out in the open air, sometimes under very difficult working conditions. The wagon shed will make production more cost effective and efficient and for passengers its inception will mean a higher standard of cleanliness and improved punctuality.

The wagon shed, which also includes wings for offices, conference rooms, and technical equipment, cost NOK 230 million.



Prior to the formation of a separate property management and development division, the Board was strongly committed to many of these activities during 1988. It discussed a programme outlining goals for the management of NSB's property and dealt with a number of major individual projects such as the plan to construct a lid over Stavanger station, the development of stations at Ski and Mysen, the relocation of Larvik goods terminal outside the town centre, as well as property projects in the area around Oslo Central Station, primarily the Eastern Station building and Byporten (the City Gate Project).

In accordance with instructions from the Storting, agreements were



reached to sell properties valued at NOK 52.6 million during the course of 1988, NOK 45.8 million of which was entered as income for 1988. The remainder will be paid in in 1989.

NSB Biltrafikk (NSB's bus company) was organized as a separate division at at 1 September 1988. Income from traffic for 1988 was NOK 421.6 million which was an increase of 2.1% over 1987. This relatively low increase in income was primarily due to a reduction in subsidies from the county administrations, which in turn necessitated a reduction in production on NSB's part. Subsidies from the counties totalled NOK 80 million, which is 10% less than in 1987. Expenditure was reduced correspondingly and a surplus of NOK 4.3 million was achieved. This is NOK 3.2 million higher than in 1987.

NSB Reisebyrå (NSB's travel agency) showed an operating loss of NOK 13.2 million in 1988. This is NOK 10.7 millioner lower than budget. To this must be added write-offs of losses on the balance sheet from previous years totalling NOK 9.9 million.

The primary reason for the loss is a reduction in income of NOK 9.7 million. Personnel expenses were NOK 2.0 million lower than budget.

NSB Reisebyrå is undergoing extensive restructuring and ten travel agencies were closed down during 1988. The closure of the travel agencies has entailed extraordinary costs of NOK 2.6 million. This derives from immediate reductions in income combined with lags in wages and rent.

The market is expected to continue to shrink with the result that continuous adaptations to market conditions will also be required in 1989.

In 1988 NSB utilized 15,130 man labour years. This is 658 fewer than during 1987. 2,027 of the staff were women, 15 fewer than in 1987. However, because of the relatively high reductions in staffing levels the proportion of female employees has increased by 0.4%.

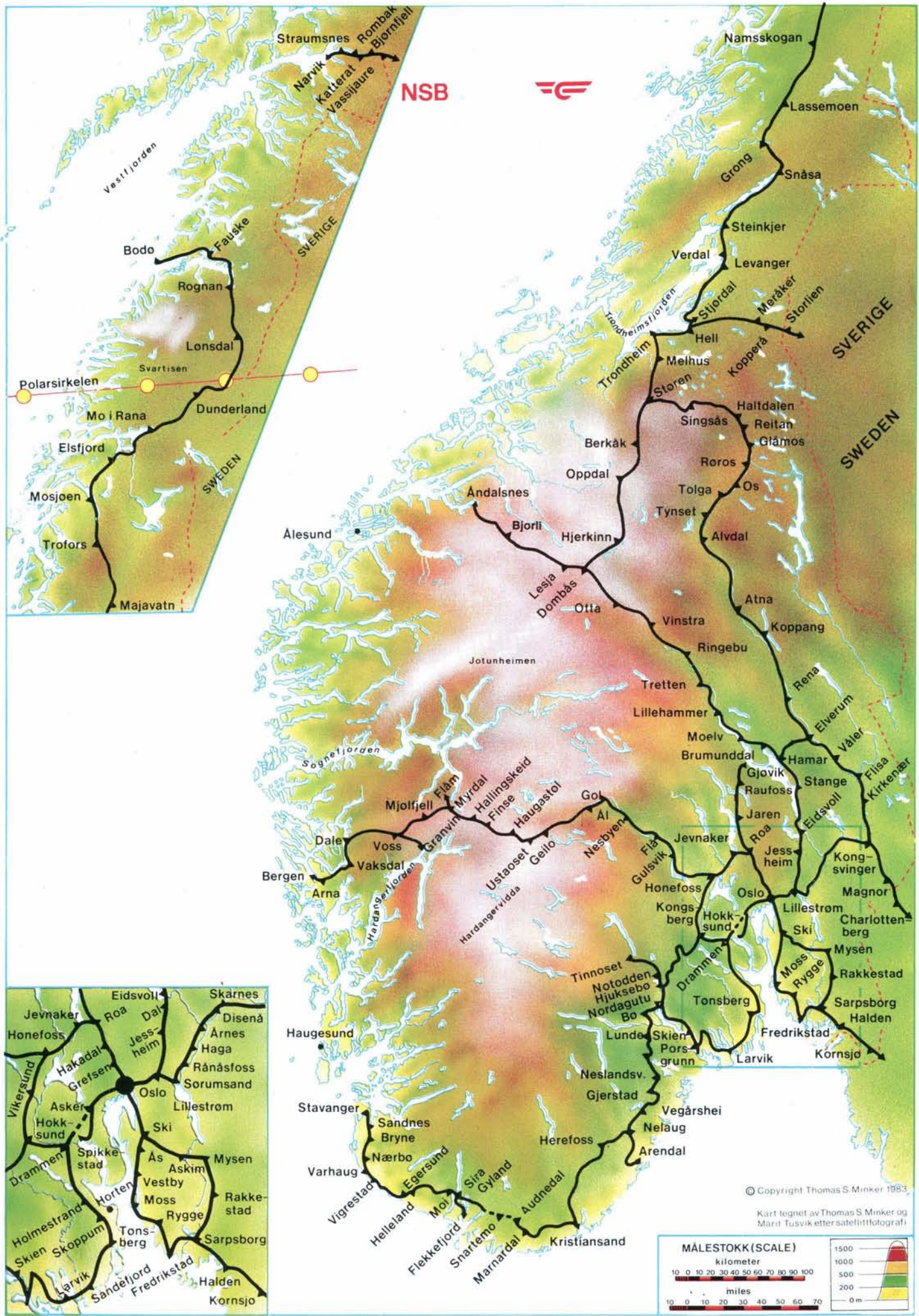
Director General, Mr. Robert F. Nordén, was reported sick from 23.11.87, and he was off sick until he retired 30.4.88. Mr. Kjeld Rimberg was appointed Director General in cabinet meeting 9.9.88, and took up his duties under the title of

Managing Director 1.1.89. Mr. Tore Lindholt was Acting Director General throughout the year 1988.

The board would like to pay tribute to staff at all levels of NSB for their efforts during 1988, in particular for their hard work in connection with the extensive reorganization carried out towards the end of the year. The board is convinced that with our new organizational structure we will be perfectly equipped to meet the challenges of the future.

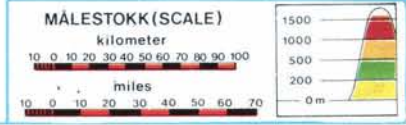
The board expects the relationship between NSB and the authorities to be clarified in the report to the Storting on Norwegian railways, which is due to be presented during the course of 1989. For NSB to be able to continue or progress towards greater market orientation it is essential that we be given a freer position.

The board held 14 meetings during 1988. The Railway Council held 3 meetings. The board made inspection visits to Kristiansand and Stavanger and, together with the Railway Council, to Kongsberg and Larvik.



© Copyright Thomas S Minker 1983

Kart tegnet av Thomas S Minker og Mari Tuvskjeter satellittfotografi





NSB Hovedkontoret

Postboks 9115, Vaterland
0134 Oslo 1
Storgaten 33, Oslo 1
Telefon (02) 36 80 00
Telefax (02) 41 55 81

Jernbaneverket
Biblioteket

JBV



h11000768