

Årsrapport 1995

NSB





Innhold

1	Hovedtall
2	Organisasjonen
4	Året som gikk
5	Styrets beretning
10	Regnskapsprinsipper
11	Trafikkdelens resultatregnskap
12	Trafikkdelens balanse
13	Kontantstrømanalyse
14	Noter
20	Kjørevegens regnskap og noter
21	Virksomhetsrapporter
22	NSB Persontrafikk
26	NSB Gods
30	NSB Eiendom
33	NSB Teknisk sektor
34	NSB Kjørevegen
36	NSB Biltrafikk
38	NSB Gardermobanen A/S
40	Personalet
43	NSB Reisebyrå
44	Helse, miljø og sikkerhet
46	Kvalitet

47	En reise i NSB
48	Tiden står stille i ekspressfart
50	Et ankerfeste i lokalsamfunnet
52	NSB Biltrafikk bør styre selv
54	Gods og grønne skoger
56	Full honnør til Personalsenteret
58	NSB på nytt spor

NSB Hovedtall

Finansielle hovedtall

	1995	1994	1993	1992	1991
Trafikkdelen (mill. kr)					
Salgsinntekter, andre inntekter	4207	4252	4081	4098	3766
Offentlige tilskudd	169	153	931	750	561
Offentlige kjøp av tjenester	793	773	373	405	373
Driftsresultat	215	76	350	469	-132
Årsresultat	-54	-202	-101	259	-318
Investeringer i varige driftsmidler	631	860	1284	810	684
Kjørevegen (mill. kr)					
Nyinvesteringer	1071	871	904	889	555
Drifts- og vedlikeholdskostnader	1701	1632	1496	1656	1413
Øvrige måltall					
Persontrafikk (mill.)					
Reiser	39,6	37,9	35,7	35,8	35,15
Personkilometer	2381	2398 ¹⁾	2316	2256	2201
Godstrafikk (mill.)					
Tonn	20,9	20,0	20,3	18,6	21,79
Tonnkilometer	2715	2678	2368	2479	2548
*Banenettet (km)					
Banenettet totalt	4023	4023	4027	4027	4027
Herav elektrisk drift	2422	2422	2422	2422	2422
Dobbeltspor	115	111	104	99	99
Stasjoner					
Betjente ekspedisjonssteder	143	152	157	163	167
**Fast ansatte pr. 31.12.					
Trafikkdelen	9138	9217	9626	9785	10069
Kjørevegen	3005	2910	2684	2752	2810
Totalt	12143	12127	12310	12537	12879

Rullende materiell pr. 31.12.95

	Antall	Gjennomsnittsalder
Elektriske lokomotiver	115	26
Diesellokomotiver	70	32
Elektriske motorvogner	123	17
Dieselmotorvogner	22	20
Personvogner	719	22
Godsvogner	3841	20

¹⁾Inkluderer OL-trafikken = 52 mill. km.

*Fra 1995 er også alle rene godstrekkninger medregnet, og tallene for tidligere år er oppjustert.

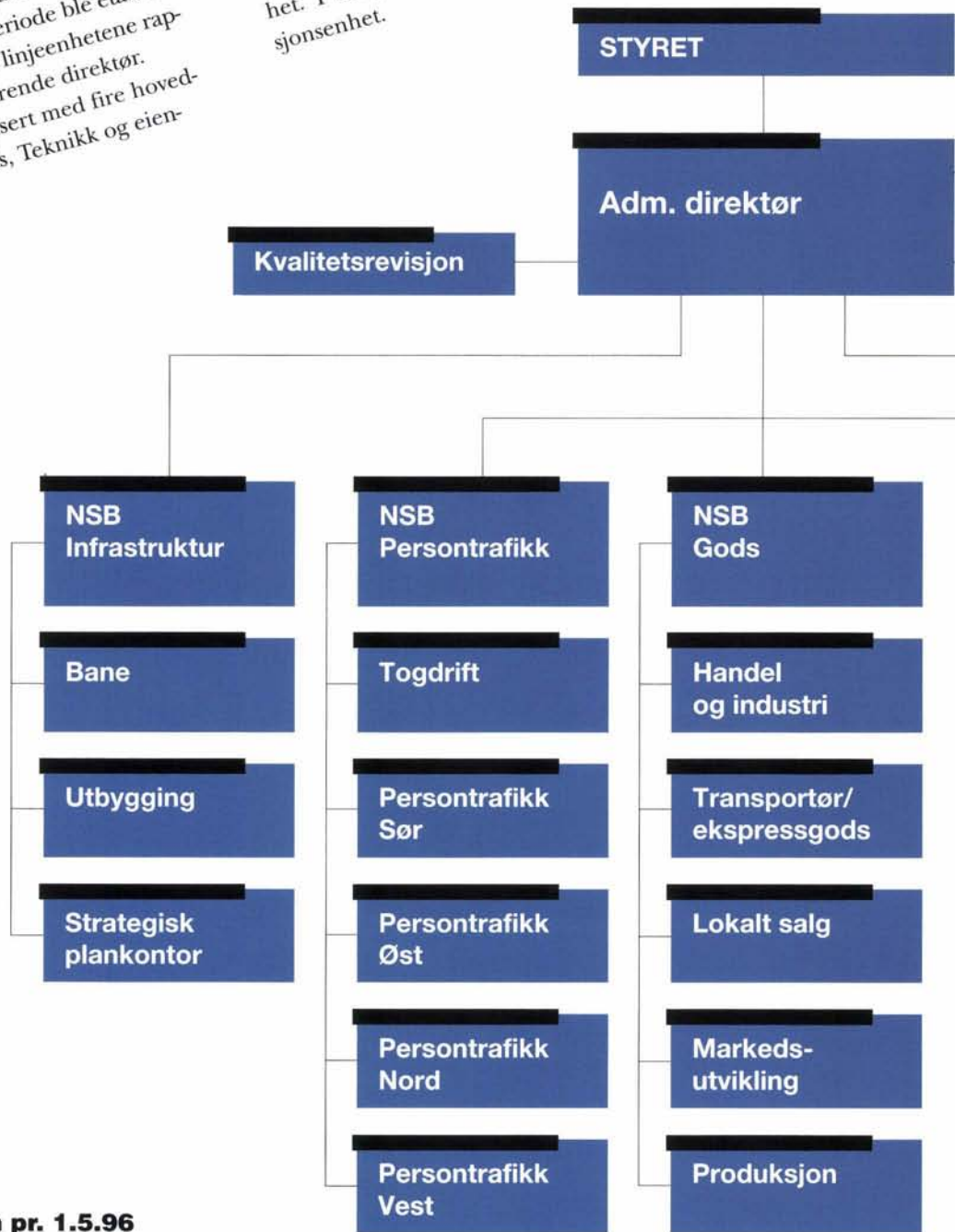
**Fast ansatt i aktiv tjeneste 31.12.95. Personale i NSB Personalsenter er ikke medregnet.

Organisasjonen

NSB er en forvaltningsbedrift underlagt Samferdselsdepartementet. Styret består av sju medlemmer oppnevnt av Kongen. To av medlemmene er valgt av og blant NSBs ansatte. Organisasjonen ble endret i september 1995 da organisasjonsenheten Jernbanevirksomheten falt bort og det i en overgangsperiode ble etablert en flatere organisasjon der alle linjeeenheter rapporterte direkte til administrerende direktør. Fra april 1996 er NSB organisert med fire hovedenheter; Persontrafikk, Gods, Teknikk og eien-

dom samt Infrastruktur. NSB Gardermobanen A/S og NSB Reisebyrå AS (1.1.96) er organisert som aksjeselskaper heleid av NSB. Styret har foreslått at også NSB Biltrafikk opprettes som eget aksjeselskap.

Det sentrale statsapparatet omfatter økonomi og finans, informasjon, organisasjon og personal, HMS (helse, miljø, sikkerhet) samt trafiksikkerhetsenheter. I tillegg et sekretariat og en kvalitetsrevisjonsenhet.



Organisasjonen pr. 1.5.96

NSBs sentrale ledelse

Adm. dir.
Osmund Ueland



Direktør
Toril Ressem
Personal og organisasjon



Direktør
Jan Runesson
Teknikk og eiendom
Stedfortreder for adm.dir.



Direktør
Magne Paulsen
Infrastruktur



Direktør
Leif Øverland
Persontrafikk



Direktør
Randi Flesland
Økonomi og finans



Sekretariat

Sentrale staber

Direktør
Bjørn Kristiansen
Gods



Direktør
Svein Horrisland
Informasjon



NSB
Teknikk og
Eiendom (*)

NSB
Gardermo-
banen A/S

Teknisk sektor

NSB
Reisebyrå
A/S

Eiendom

NSB
Biltrafikk
A/S (**)

(*) Adm. direktørs stedfortreder
(**) A/S i løpet av 1996 forutsatt
Samferdseldepartementet og
Stortingets godkjenning

Datterselskaper



Direktør
Vidar Østreng
NSB Biltrafikk



Adm. dir.
Kjell Ivar Sælid
NSB Reisebyrå A/S



Adm. dir.
Ottar Remman
NSB Gardermobanen A/S

Året som gikk – 1995



- 10. jan.** NSBs nye styreleder, Jan Reinås, avholder sitt første styremøte.
- 15. feb.** Sørlandsbanen får nytt ekspressstog-materiell til to avganger i hver retning.
- 23. feb.** Kontrakten om leveranse av flytog til Gardermobanen underskrives med ABB Strømmen.
- 3. apr.** NSB legger frem melding om utvidelse av Nationaltheatret stasjon.
- 22. mai** NSB styre vedtar å utrede overgang til statsaksjeselskap.
- 22. mai** NSBs styre ber tidligere administrerende direktør i NSB Gardermobanen A/S, Osmund Ueland, om å lede NSB på midlertidig basis.
- 5. juni** Flom sperrer trafikken på Dovrebanen, Rørosbanen, Kongsvingerbanen og Solørbanen. Dette får store konsekvenser for både person- og godstrafikken. Trafikken kom i normal gjenge først mandag 19. juni.
- 15. juni** NSBs styre går inn for å omgjøre NSBs trafikkdel til statsaksjeselskap.
- 22. juni** Avtale med økonomisk omfang på 200 millioner kroner, gjeldende frem til år 2000, inngås mellom NSB og Fundia Norsk Jernverk A/S.
- 27. juni** LKAB, Statens Järnvägar (SJ) og NSB inngår prinsippavtale om å danne et malmtrafikk-selskap.
- 1. okt** NSBs Stamkundeprogram med punktlighetsgaranti trer i kraft.
- 19. des** Konstituerende generalforsamling for NSB Reisebyrå AS.

1995

styrets beretning



Fra venstre: adm.dir. Osmund Ueland
NSBs styre: Ove Dalsheim,
Ragnhild Setsaas,
Tor Espedal,
styreleder Jan Reinås,
Björg Simonsen,
Bjørn Sund og
Roar Aasen.

Regnskap

Noter

Kjørevegens regnskap

NSBs trafikkdel (*) fikk i 1995 et resultat på -54 millioner kroner. Det er 37 millioner kroner bedre enn budsjettet. Resultatet ble oppnådd gjennom streng økonomisk styring.

NSB var sterkt i fokus i 1995. Bedriftens økonomiske og styringsmessige sider hadde stor ekstern oppmerksomhet. Styret har lagt vekt på å belyse at bedriftens situasjon er kritisk og at nåværende rammebetingelser ikke er slik at det er mulig raskt å få til de nødvendige forbedringer. Styret vedtok i mai at NSBs trafikkdel bør omdannes til et statsaksjeselskap og ba Samferdselsdepartementet snarest igangsette utredning om overgang til ny styringsmodell. Utredningen ble gjennomført i NSBs regi og sluttbehandlet av styret 25. mars 1996.

Administrerende direktør Kristian Rambjør meddelte 22. mai 1995 at han ønsket å fratse sin stilling med øyeblikkelig virkning. Administrerende direktør Osmund Ueland i NSB Gardermobanen A/S er konstituert som administrerende direktør i NSB fram til 31.12.1996. Styret mener det er helt nødvendig å gjennomgå og avklare NSBs framtidige styringsstruktur før arbeidet med rekruttering av ny administrerende direktør påbegynnes.

Økonomisk resultat

Styret vedtok før årsskiftet 1994/95 en handlingsplan som har ligget til grunn for de økonomiske innsparingene som er gjennomført i 1995. Flere av tiltakene i planen er videreført i 1996 gjennom arbeidsprosessen Effekt 600. Effekt 600 har som mål å oppnå en resultatforbedring på 600 millioner i løpet av tre år. En slik resultatforbedring er nødvendig for å sikre lønnsom drift i NSB.

De samlede trafikkinntektene var i 1995 på 3.607 millioner kroner. Det er en svak økning fra året før. Totale inntekter utgjorde 5.169 millioner kroner.

Kjørevegen (*) har i henhold til kontantprinsippet hatt et mindreforbruk på 186 millioner kroner i forhold til budsjett.

Investeringer

Totalt ble det i 1995 investert for 1.702 millioner kroner. Investeringene fordeler seg med 631 millioner kroner i trafikkdelen og 1.071 millioner kroner i kjørevegen.

Ett nytt motorvognsett av en bestilling på fire til InterCity-trafikken ble levert i 1995. NSB har bestilt 22 nye elektriske lokomotiver, 12 nye diesellokomotiver og 20 store skiftelokomotiver som vil bli levert i perioden 1996-98. Investeringene i lokomotiver var en dominerende post på trafikkdelens investeringsbudsjett i 1995, og vil bli det også i de kommende årene.

De største postene i kjørevegens investeringsbudsjett har i 1995 vært utbyggingsprosjekter på Østfold- og Vestfoldbanen og i det sentrale Østlandsområdet forøvrig. I 1998, når Gardermobanen åpner, vil jernbanen få et styrket potensiale, og Styret har derfor lagt vekt på å kanalisere midler til prosjekter som løser opp flaskehalsene sentralt i Oslo-området.

Et slikt prosjekt er utvidelsen av Nationaltheatret stasjon til fire spor. Arbeidet med utvidelsen, som vil øke kapasiteten i Oslo-tunnelen, starter i 1996.

Bygging av ny togdriftssentral for Østlandsområdet er vedtatt og startet opp i 1995.

Styret valgte i 1995 trasé for Ringeriksbanen og går inn for alternativet om Sandvika. Saken vil bli behandlet i Regjeringen våren 1996. Forutsatt tilstrekkelig høy investeringsramme vil styret prioritere Ringeriksbanen i neste jernbaneplan, som vil omfatte perioden 1998-2007. Styrets forslag til neste jernbaneplan vil bli fremlagt for Samferdselsdepartementet i oktober 1996.

Investeringene i inneværende jernbaneplanperiode har til nå vært i tråd med den vedtatte basisrammen.

Styret ser behov for forsert utbygging av de jernbanestrekningene som er sentrale i utviklingen av jernbane rundt de større byer og på fjernstrekningene, Sørlandsbanen, Bergensbanen og Dovrebanen.

Styret er opptatt av å utnytte de ressursene som er nedlagt i infrastruktu-

(*) NSB er regnskapsmessig delt i en trafikkdel og en kjørevegsdel. I rapportering etter statsregnskapet og oppfølging av statsbudsjettet følges tilnærmet kontantprinsippet. I trafikkdelen har NSB internt et regnskaps- og rapporteringssystem som følger regnskapsprinsippet. For konvertering mellom statsregnskap og resultatregnskap, se regnskapets note 22.

ren. En slik ressurs er NSBs fiberkabelnett. Etter vedtak i Stortinget ble det i 1995 inngått avtale med Telenor AS om leie av kapasitet i nettet. Leieinntektene ble tilført kjørevegen.

Vekst i persontrafikken

Antall reiser med tog økte med 4,4 prosent fra 1994 til 1995. Veksten er størst i lokaltrafikken der Trønderbanen kan vise til en vekst på 15 prosent og Jærbanen en vekst på 14 prosent. For InterCity-togene lå trafikken på samme nivå som i 1994. Det var en vekst på 6,5 prosent på Østfoldbanen, men en nedgang på 12,6 prosent på strekningen Oslo-Lillehammer. I antall passasjerer hadde Vestfoldbanen den største veksten.

Fjertogene hadde samlet en svak nedgang fra 1994. I 1995 er nye ekspressvogner introdusert på Sørlandsbanen og Bergensbanen. Dette er nyoppussede og ombygde tog med bistrovogn, salongavdeling, lekevogn og et generelt oppgradert tilbud. Disse togene er et viktig tiltak for å styrke fjertogenes konkurransevne. I løpet av første halvår 1996 kom «Nytt Ekspressstog» også i trafikk på Dovrebanen.

Flommen på Østlandet reduserte trafikk tallene for juni, da flere togavganger ble innstilt over en lengre periode.

NSB lanserte høsten 1995 et «Stamkundeprogram» som gir flere fordeler for de daglige trafikantene som reiser med NSB-månedskort i Østlandsområdet. Sentralt i programmet er en punktlighetsgaranti som fører til refusjon av 5 prosent av månedskortets pris dersom punktligheten på en strekning kommer under et visst nivå i løpet av en måned. Stamkundeprogrammet har blitt godt mottatt av pendlerne, og har ført til ytterligere fokus på punktligheten internt i NSB.

Punktligheten for alle togslag under ett, forbedret seg med fire prosentpoeng fra 1994 til 1995.

Gods

Godstrafikken økte med 1,4 prosent målt i tonnkilometer. Økningen skyldes vekst i malmtrafikken på Ofotbanen. Eksklusive malmtransportene er produksjonsvolumet redusert med 1,2 prosent fra 1994 til 1995. Nedgangen kan delvis forklares ved bortfall av transporter på Østlandet under flommen i juni 1995.

NSB Gods har inngått flere større samarbeidsavtaler i 1995. Det er bl.a.

inngått en rammeavtale om logistikk-samarbeid med Fundia Norsk Jernverk og et langsiktig logistikksamarbeid med Narvesen AS.

Styret ga høsten 1995 administrasjonen fullmakt til å inngå en avtale med LKAB og SJ om å starte et felles transportselskap, Malmtrafikk AB - med sitt norske datterselskap Malmtrafikk AS - for transport av malm fra Kiruna og omliggende områder til Narvik og Luleå. Eierandelene i Malmtrafikk AB er fordelt med 24,5 prosent på hvert av jernbaneselskapene og 51 prosent på LKAB.

Oppstarten for Malmtrafikk AS er avhengig av at selskapet godkjennes som jernbaneforetak og gis trafikkeringsrett. Dette er for tiden til behandling i departementet. Avtalen skal godkjennes av Stortinget, og det er ventet at behandlingen vil skje i løpet av vårsesjonen 1996. LKAB har allerede fått trafikkeringsrett i Sverige. Det er Styrets oppfatning at den foreliggende avtalen sikrer NSBs interesser i malmtrafikken på best mulig måte. Styret har lagt stor vekt på at de ansatte i Narvik sikres best mulig forhold ved omleggingen.

Reisebyrå og biltrafikk

Både NSB Reisebyrå og NSB Biltrafikk lever i svært konkurranseutsatte markeder, og det er nødvendig at begge sikres den samme forretningsmessige frihet som konkurrentene.

Styret anbefalte derfor i juni at både NSB Reisebyrå og NSB Biltrafikk etableres som statsaksjeselskaper, heleid av NSB, fra 1.1. 1996.

Omdanningen av NSB Reisebyrå ble vedtatt av Stortinget 15.12.95, og NSB Reisebyrå AS ble stiftet 19.12.95. NSBs styre utgjør selskapets generalforsamling. NSB Reisebyrå oppnådde i 1995 et resultat på 3 millioner kroner.

Den framtidige organisasjonsformen for NSB Biltrafikk er ennå ikke godkjent i departement og Storting. Etter at anbudsprinsippet ble innført skjer det nå store strukturendringer i bransjen. Flere oppkjøp er foretatt de senere årene, og det er viktig at NSB Biltrafikk sikres en finansiell styrke som gjør det mulig å posisjonere seg for det framtidige transportmarkedet. NSB Biltrafikk kjøpte i 1995 BO-bussene i Grenland og er nå eier av åtte større busselskaper i Norge.

Resultatet for NSB Biltrafikk ble i 1995 20 millioner kroner. Det er en bedring på 8 millioner kroner fra året

før. Omsetningen økte med 5,0 prosent til 562 millioner kroner.

Full aktivitet på Gardermobanen

Utbyggingen av Gardermobanen følger i hovedtrekk den oppsatte framdriftsplanen. Den økonomiske rammen for utbyggingen ble i februar 1996 oppjustert med 650 millioner kroner. Ansvaret for utbyggingen er lagt til datterselskapet NSB Gardermobanen A/S. Ansvaret for planlegging av driften var fram til våren 1995 NSBs ansvar.

Det ble i februar 1995 inngått kontrakt med ABB Strømmen om leveranse av 16 motorvognsett som skal trafikker Gardermobanen med en hastighet på 200 km/t.

Kontrakten har en verdi på 846 millioner kroner, inkludert merverdiavgift.

Etter Stortingets behandling av St.prp. 42 (1994-95) er NSB Gardermobanen A/S også tillagt ansvaret for planleggingen av driften av flytogene og banevedlikeholdet. NSBs ordinære tog vil imidlertid også spille en vesentlig rolle i trafikken til og fra hovedflyplassen. Styret følger planleggingen og utbyggingen nøye for å sikre at kravene til lønnsomhet og en markedsandel på 50 prosent av flypassasjerene oppnås.

Stasjonsutvikling

Trondheim sentralstasjon ble åpnet høsten 1995. Stasjonen er utviklet til et senter for kollektivtrafikken i Trondheim med fellesekspedisjon for lokaltrafikken og ny rutebilstasjon i tilknytning til jernbanestasjonen. Selve jernbanestasjonen og Narvesens anlegg er opprustet.

Det er satt i gang utbygging av Sandnes stasjon som blir utviklet sammen med rutebilstasjonen til et effektivt knutepunkt. Dette arbeidet ferdigstilles i 1996.

På Lillestrøm er arbeidene med utbygging av stasjonen startet opp i regi av NSB Gardermobanen A/S.

Helse, miljø og sikkerhet

Styret legger vekt på at det settes aggressive og konkrete mål for HMS-arbeidet i NSB og at trafikksikkerheten gis absolutt prioritet.

Det er i 1995 foretatt en kritisk gjennomgang av alle former for HMS-rapportering og oppfølging av uønskede hendelser for hele HMS-området. De største arbeidsmiljøutfordringene er

det psykososiale- og organisatoriske arbeidsmiljøet, belastningslidelser og ulykker/personskader.

Antall registrerte personskader med fravær ble redusert fra 345 i 1994 til 320 i 1995. Sykefraværet i 1995 var på 7,3 prosent mot 6,8 prosent året før. Økningen følger utviklingen i samfunnet forøvrig.

Sentrale temaer for arbeidet med det ytre miljø var kartlegging av gamle «miljøsynder», spesielt kreosot- og oljeforurenset grunn, utarbeiding av enkelte miljøplaner på enhetsnivå, videreføring av arbeidet med å utvikle NSB til en «grønn bedrift» med bl.a. miljøkrav til produkter og materiell, energioptimering og minimalisering av luftforurensinger. Arbeidet med å ivareta biologisk mangfold, viltvern og miljøvennlig vegetasjonskontroll er styrket. Det samme gjelder opprensninger langs banen og bedret visuell profilering.

Personalet

I juli vedtok Styret NSBs kompetanseplan for perioden 1995-99, - en milepæl i NSBs satsing på kompetanseutvikling både på kort og lang sikt. Planen gjenspeiler de viktigste satsingsområdene framover; omstilling og markeds-tilpasning, jernbanedrift, ny teknologi og ledelse.

Antallet fast ansatte ved utgangen av 1995 var 12.143, dvs. en økning på 16 personer fra året før. Av disse har 9.138 sin tilhørighet i trafikkdelen, mens 3.005 er knyttet til ulike virksomhetsområder i kjørevegsdelen. Trafikkdelen hadde en reell nedgang i sin bemanning på 89 personer, mens kjørevegsdelen hadde en økning på 95 personer. Økningen innenfor kjørevegsdelen skyldes etableringen av en utbyggingsenhet og styrking av planfunksjonen. I alt sluttet 468 personer i NSB i løpet av 1995. Av disse gikk 104 av med førtidspensjon.

NSBs personalsenter ble etablert i 1991 som et alternativ til oppsigelse og skal dyktiggjøre medarbeidere som er blitt overtallige, til nytt arbeid i eller utenfor NSB. Av i alt 799 personer som har vært tilknyttet Personalsenteret, er 561 tilbakeført til NSB. 301 av disse ble tilbakeført til nytt arbeid i NSB i løpet av 1995. Den eksterne rekrutteringen har vært lav. Ved utgangen av 1995 var 280 personer tilknyttet Personalsenteret. Det er 197 færre enn ved utløpet av 1994.

Organisasjonen

Styret sluttet seg i september til forslaget om å etablere et Statens jernbanetilsyn. Styret legger vekt på at det blir klare ansvarsforhold mellom tilsynet, Styret og Samferdselsdepartementet og er opptatt av at Jernbanetilsynet må være en uavhengig instans. Tilsynet vil bli etablert i løpet av 1996 og vil i starten være administrativt organisert innenfor NSB.

Det er i 1995 gjennomført en del endringer i NSBs interne organisasjon. Organisasjonsleddet Jernbanevirksomheten ble avskaffet fra september 1995, og det ble i en periode etablert en flattere organisasjon der flere enheter rapporterte direkte til administrerende direktør.

Styrets arbeid

Det er avholdt 14 styremøter i 1995. Styreperioden for styremedlem Ingrid Stange utløp 31.12.95. I hennes sted er Ragnhild Setsaas utnevnt som fast styremedlem fra 1.1.96. Wenche Meldahl ble utnevnt som 1. varamedlem fra 1.1.96.

Områder NSB må lykkes på

I løpet av annet halvår 1995 er det lagt vekt på å utarbeide et strategisk grunnlag for omstillingen i NSB. Det er definert 10 områder som NSB må lykkes på. Først og fremst må virksomheten kjennetegnes ved pålitelighet. Toget må være tilgjengelig og det skal være enkelt å få tak i billett. Reisetiden vil gradvis reduseres etter som mer moderne materiell settes inn på hovedstrekningene. Kunde- og markedsorientering må gjennomsyre bedriften og det må legges vekt på god informasjon. Styring og kontroll, miljøvennlighet og

sikkerhet er grunnleggende krav til NSB. Bedriften må kjennetegnes av utvikling og omstilling og det må legges vekt på samarbeid og ledelse.

Utsiktene for 1996

Året 1996 vil bli viktig for NSB. De ti punktene vil være retningsgivende for den satsing som skal skje. Gjennom omstillingsprosessen «Effekt 600» legges grunnlaget for en framtidig lønnsom drift i NSB. Styret har i mars 1996 vedtatt hovedprinsippene for omstillingen og vil prioritere den videre framdrift i omstruktureringen av NSB.

Styret tok 25. mars 1996 stilling til nødvendig omstrukturering av NSBs finansielle situasjon og forutsetningene for omdanning av NSB Trafikkdelen til et statlig eid aksjeselskap. Nødvendig underlag er oversendt Samferdselsdepartementet for deres behandling av saken. Konkurransen innen transportsektoren blir stadig hardere, og transportpolitikken liberaliseres mer og mer. Styret ser det som helt avgjørende at NSB Trafikkdelen gis en forretningsmessig frihet som setter bedriften i stand til å møte den økte konkurransen både på og utenfor sporet.

Norsk Jernbaneplan 1998/2007 vil bli et sentralt dokument som trekker opp hovedretningslinjene for utviklingen de neste år. Styret vil behandle sitt utkast til Norsk Jernbaneplan i løpet av siste halvår 1996.

Gjennom arbeidet i 1996 må grunnlaget legges for å etablere et NSB som kan være slagkraftig og konkurranedyktig inn i neste århundre.

Styret vil takke de ansatte for innsatsen i året som gikk og ser fram til et godt samarbeid i det omstillingsarbeidet NSB står foran.

Oslo, 29. april 1996


Jan Reinås
Styrets leder


Ove Dalsheim



Tor Espedal


Ragnhild Setsaas


Bjørg Simonsen


Bjørn Sund


Roar Aasen


Osmund Ueland
adm.dir.

Generelt

Regnskapet presenteres særskilt for Trafikkdelen og Kjørevegen. Trafikkdelen er underlagt krav til bedriftsøkonomisk lønnsomhet og rapportering. Styret har derfor vedtatt at Trafikkdelens regnskap skal settes opp i samsvar med regnskapsprinsippet.

Kjørevegen ivaretar samfunnsøkonomiske hensyn og er Statens økonomiske ansvar. Kjørevegen rapporterer i henhold til kontantprinsippet. Med bakgrunn i at de to enhetene i NSB rapporterer etter forskjellige regnskapsprinsipper er det ikke hensiktsmessig å presentere et samlet regnskap for NSB.

Regnskapsprinsipp for Kjørevegen

Kjørevegens aktivitet finansieres gjennom årlig bevilgning over statsbudsjettet. Ubenyttet del av bevilgning kan innenfor visse rammer overføres til neste regnskapsår.

Bevilgning til Kjørevegen er i regnskapet klassifisert som driftsinntekt. Andre inntekter og utgifter godskrives/belastes etterhvert som de betales. Investeringer utgiftsføres fortløpende.

Regnskapsprinsipp for Trafikkdelen

Gjennomføringen av regnskapsprinsippet innebærer at regnskapsrapporteringen skal skje i henhold til god regnskapskikk. Den regnskapsmessige behandling av anleggsmidler er i henhold til statens regler.

Konsernregnskap

Det konsoliderte regnskap omfatter NSB Trafikkdelen og de datter- og tilknyttede selskap som fremkommer av note 10. Ved konsolidering er kjøpsverdimetoden benyttet. Dette innebærer at aksjer i datterselskaper er eliminert mot egenkapitalen i datterselskapet på kjøpstidspunktet. Merverdi som ikke kan henføres til aktuelle eiendeler er oppført som goodwill i balansen. Interne fordringer og gjeld er eliminert.

Driftsinntekter/driftskostnader

Driftsinntekter/driftskostnader er periodisert i henhold til regnskapsprinsippet. Herunder anses driftsinntekter opptjent når varene/ytelsene er levert og driftskostnader påløpt når varene og tjenestene er forbrukt.

Varebeholdning

Varebeholdningen består av alminnelige forbruksvarer og er vurdert til det laveste av gjennomsnittlig anskaffelseskost og virkelig verdi.

Reservedeler tilknyttet rullende materiell er aktivert under driftsmidler.

Aksjer

Aksjeinvesteringer vurderes som strategiske poster og er derfor klassifisert som anleggsmidler.

Investeringer i aksjer vurderes til historisk kost.

Valuta

Kortsiktige fordringer og gjeld er omregnet til kurs på balansedagen.

Varige driftsmidler

Varige driftsmidler vurderes til anskaffelseskost etter fradrag for planmessige avskrivninger.

Opp- eller nedskrivning skjer i samsvar med stortingsvedtak.

**TRAFIKKDELENS
RESULTATREGNSKAP
01.01 - 31.12.95**

	Note	KONSERNET		NSB	Mill.kr
		1995	1994	1995	1994
Inntekter:					
Salgsinntekter	1	3971	3876	3607	3.602
Salg til Kjørevegen	1	347	356	347	356
Offentlig kjøp av tjenester	1	793	773	793	773
Offentlige tilskudd/erstatninger	1,2	169	153	169	153
Andre inntekter	1,3	280	396	253	294
Driftsinntekter		5.560	5.554	5.169	5.178
Kostnader:					
Personalkostnader		2982	3016	2810	3.002
Kjøp av varer og tjenester m.m.		1924	2106	1775	1.793
Kjøp fra Kjørevegen		61	63	61	63
Ordinære avskrivninger	11, 14	361	275	308	244
Driftskostnader		5.328	5.460	4.954	5.102
Driftsresultat		232	94	215	76
Resultatandel tilknyttede selskaper	10	46	31		
Finansinntekter		25	27	30	32
Finanskostnader		358	316	349	310
Netto finanskostnader		333	289	319	278
Resultat før ekstraordinære poster		-55	-164	-104	-202
Ekstraordinære inntekter	4	50		50	
Resultat før skattekostnad		-5	-164	-54	-202
Skattekostnad		5	5		
Minoritetsandel av årets resultat		2	3		
Årsresultat		-12	-172	-54	-202
Disponering av årets resultat:					
Mot øvrig egenkapital		-12	-172	-54	-202

**TRAFIKKDELENS BALANSE
PR. 31.12.95**

	Note	KONSERNET		NSB	Mill.kr
		1995	1994	1995	1994
Eiendeler:					
Betalingsmidler		382	152	218	122
Kundefordringer	5	327	306	310	298
Fordring på Kjørevegen		19	58	19	58
Andre fordringer		204	132	184	116
Varebeholdning	7	30	29	28	27
Sum omløpsmidler		962	677	759	621
Aksjer og obligasjoner	8	18	20	77	54
Gardermobanen	9	2060	477		
Invest. i tilknyttede selskaper	10	314	273		
Varige driftsmidler	11,12,15	3852	3491	3.681	3.358
Goodwill	14	22	17		
Sum anleggsmidler		6.266	4.278	3.758	3.412
Sum eiendeler		7.228	4.955	4.517	4.033
Gjeld og egenkapital:					
Driftskreditt		274	153	272	153
Leverandørgjeld		592	425	371	317
Gjeld til Kjørevegen		64	28	29	26
Skattetr., feriep.,arb.g.avg., mva		464	435	428	405
Betalbar skatt		5	5		
Annen kortsiktig gjeld		384	366	312	331
Sum kortsiktig gjeld		1.783	1.412	1.412	1.232
Langsiktig lån fra Staten	15	3401	3094	3.401	3.094
Annen langsiktig gjeld	16	2311	709	314	263
Utsatt skatt		4	2		
Sum langsiktig gjeld		5.716	3.805	3.715	3.357
Minoritetsinteresser		20	17		
Materialfond		66	66	66	66
Øvrig egenkapital		-357	-345	-676	-622
Sum egenkapital	13,15	-291	-279	-610	-556
Sum gjeld og egenkapital		7.228	4.955	4.517	4.033
Pensjonsforpliktelser	17	2	1		
Pantstillelser	18	126	93		

KONTANTSTRØMANALYSE 1995

	KONSERNET		NSB	Mill.kr
	1995	1994	1995	1994
Likvider tilført/brukt i virksomheten:				
Tilført fra årets virksomhet ¹⁾	285	20	197	-41
Endring i varebeholdninger	-1	8	-1	8
Kundefordringer og leverandørgjeld	221	135	84	50
Endringer i andre tidsavgrensningsposter	-43	-93	-45	-114
Netto likviditetsendring fra virksomheten	462	70	235	-97
Likvider tilført/brukt på investeringer:				
Gardermobanen	-1583	-386		
Investeringer i varige driftsmidler	-722	-911	-631	-860
Andre investeringer	-44	-33	-23	-9
Salg av varige driftsmidler	64	87	57	83
Netto likviditetsendring fra investeringer	-2.285	-1.243	-597	-786
Likvider tilført/brukt på finansiering:				
Opptak av lån (kortsiktig og langsiktig)	2.414	1.482	766	1.173
Nedbetaling av lån	-361	-253	-308	-244
Netto likviditetsendring fra finansiering	2.053	1.229	458	929
Netto endring i likvider gjennom året	230	56	96	46
Likviditetsbeholdning pr. 1.1.	152	96	122	76
Likviditetsbeholdning pr. 31.12.	382	152	218	122
¹⁾Fremkommer som følger:				
	1995	1994	1995	1994
Årsresultat	-12	-172	-54	-202
Gevinst ved salg av anleggsmidler	-64	-83	-57	-83
Ordinære avskrivninger	361	275	308	244
Tilført fra årets virksomhet	285	20	197	-41

NOTER

Note 1. Fordeling av driftsresultat på virksomhetsområder

	Pers. trafikk	Godstrafikk	Reisebyrå	Biltrafikk	Konsolidert
Eksterne driftsinntekter	2.146	1.386	148	470	4.150
Interne inntekter	63	32	1	92	188
Offentlig kjøp	793	0	0	0	793
Off. tilskudd/erstatninger	118	51	0	0	169
Salgsgevinst anleggsmidl.	41	14	0	2	57
Inntekter	3.161	1.483	149	564	5.357
Personalkostnader	1.715	723	86	286	2.810
Varer og tjenester	913	643	56	174	1.786
Interne kostnader	51	130	0	7	188
Avskrivninger	212	30	3	63	308
Netto finansposter	258	46	1	14	319
Kostnader	3.149	1.572	146	544	5.411
Årsresultat NSB	12	-89	3	20	-54
Årsresultat Konsernet	40	-77	2	23	-12

For virksomhetsområdene Persontrafikk og Gods er kostnader og inntekter knyttet til felles- og støttefunksjoner fordelt etter en nøkkel basert på områdenes bruk av disse funksjoner. Nøkkelen baserer seg hovedsakelig på interne omsetningstall. For Reisebyrå og Biltrafikk er fordelingen basert på interne avtaler.

Note 2. Offentlig tilskudd/erstatninger

	1995	1994
Tilskudd Personalsenter	115	113
Erstatning flom	54	
Erstatning Ål-og Nordstrandulykkene		40
Sum	169	153

Vårflommen på Østlandet medførte store ekstra kostnader og inntektstap for NSB Trafikkdelen. Som selvassurandør (se note 19) må NSB bære slike kostnader over driften. Stortinget bevilget 53,5 mill kr. til dekning av dette.

Note 3. Andre inntekter

	1995	1994
Gevinst ved salg av anleggsmidler	57	83
Andre driftsinntekter	68	85
Leieinntekter	128	126
Andre inntekter	253	294

Note 4. Ekstraordinære inntekter

Tilbakeføring av avsetning til dekning av latente forpliktelser knyttet til kreosotforurensing av grunn. Avsetningen ble foretatt i forbindelse med overgang til regnskapsprinsippet i 1993 og da belastet egenkapitalen direkte. Årsaken til tilbakeføringen er at utgifter knyttet til kreosotforurensing i 1995 har blitt belastet Kjørevegen.

Note 5.
Kundefordringer

Avsetning til tap på kundefordringer i morselskapet og konsernet, utgjør ved utgangen av 1995 kr 14 mill. (1994 kr 12 mill.)

	1995	1994
Note 6.		
Andre fordringer		
Samtrafikkavregning	16	42
Personalfordringer	4	5
Forskuddsbetalte utgifter	127	54
Påløpne inntekter	37	15
Andre fordringer	184	116

Note 7.
Vurdering av varelager

Varelageret består kun av alminnelige forbruksvarer. Lageret er vurdert til de laveste av anskaffelseskost og virkelig verdi. Reserverdeler tilknyttet rullende materiell er aktivert under anleggsmidler. Datterselskapenes varelager består av (diesel)olje og handelsvarer. Samtlige er bokført til anskaffelseskost.

Note 8.
Aksjer i andre selskaper

<i>Selskapet navn:</i>	Mill. NOK			
	Selskapets AS-kapital	Antall aksjer i vårt eie	Bokført verdi pr 31.12.95	Eierandel i %
Aksjer i døtre og tilknyttede selskaper:				
Kjell Lindhjem AS		1000	21	100
Ødegården Bilruter AS	1	1570	9	
Aust Agder Trafikkselskap AS	5	792137	9	78
Narvesen AS	100	164	9	41
UniReiser AS	4	10000	8	100
Engeseth Buslinjer AS		85	4	85
Østfold Bilruter AS			1	69,5
NSB Gardermobanen AS	1	1000	1	100
Ålesund Bilruter AS			1	50
Bergen-Hardanger Billag AS			0	80
Hadeland Bilselskap AS			0	61,7
Sum aksjer i døtre og tilknyttede selskaper			63	
Andre aksjer			14	
Sum NSB			77	
Spesifikasjon av andre aksjer:				
Transportinvest AS	32	24	6	7
Jernbanepersonalets ferie og rekreasjon AS	3	1617	2	49
Andre aksjer og obligasjoner			6	
Sum andre aksjer eid av morselskap			14	
Andre aksjer og langsiktige fordringer eid av døtre			4	
Sum Konsernet			18	

Note 9.
Gardermobanen

Alle medgåtte kostnader til utbygging av infrastrukturen på Gardermobanen er aktivert i NSB Gardermobanen AS. Prosjektet er ikke ferdigstilt, og det er av den grunn ikke foretatt avskrivning på aktiverte kostnader.

Fordeling av investeringene:	investert		Sum
	pr. 1.1.1995	i 1995	
Maskiner, inventar og transp. midler	11	76	87
Aktiverte renter	16	55	71
Andre aktiverte kostnader	450	1452	1902
Sum	477	1583	2060

Note 10.
**Investeringer i
tilknyttede selskaper**

	Mill. NOK	Ålesund	Andre	Sum
	Narvesen AS	Bilruter		
Verdi pr. 1.1.1995	254	5	14	273
Resultatandel 1995	45	1	0	46
Utbytte	-5	0	0	-5
Verdi pr. 31.12.95	294	6	14	314

Note 11.
Varige driftsmidler

	Kontorutstyr					Datter- selskap	Kon- sernet	
	maskiner kjøretøy	Person- vogner	Gods- vogner	Trek- kraft	Byg- ninger			Total
Kostpris:								
Kostpris pr. 01.01.95	1681	3299	835	1004	2371	9190	366	9556
Tilgang i året	106	138	24	308	55	631	91	722
Avgang i året	-40	-6	-10	0	-8	-64	-9	-73
Kostpris 31.12.95	1747	3431	849	1312	2418	9757	448	10205
Av- og nedskrivninger:								
Akk. av- og nedskrivninger pr. 01.01.95	1256	1726	814	944	1092	5832	233	6065
Avgang i året	-40	-6	-10	0	-8	-64	-9	-73
Årets ordinære avskrivninger	86	156	7	4	55	308	53	361
Akkumul. av- og nedskrivn. pr. 31.12.95	1302	1876	811	948	1139	6076	277	6353
Bokført verdi pr. 31.12.95	445	1555	38	364	1279	3681	171	3852
Avskrivningstid	5 år	15 år	15 år	20 år	30 år			

Varige driftsmidler ble i henhold til stortingsvedtak nedskrevet med kr 2.115 mill. i 1994.

Note 12.
Investeringer og salg (salgssum):

	Kontorutstyr maskiner kjøretøy	Person- vogner	Gods- vogner	Trek- kraft	Byg- ninger	NSB	Datter- selskap	Kon- sernet
1991 Investert	190	378	3	0	113	684		
Solgt	1	0	0	0	66	67		
1992 Investert	156	314	15	148	177	810		
Solgt	1	0	0	0	100	101		
1993 Investert	331	370	36	230	317	1284	35	1319
Solgt	1	0	0	0	84	85	2	87
1994 Investert	279	334	57	55	135	860	51	911
Solgt	4	0	0	36	43	83	4	87
1995 Investert	106	138	24	308	55	631	91	722
Solgt	2	0	0	10	45	57	7	64

Note 13 a.
Egenkapitalbevegelse

	Material- fond	EK	Sum EK NSB
Pr. 31.12.94	66	-622	-556
Årsresultat 1995		-54	-54
Pr. 31.12.95	66	-676	-610

Note 13 b.
Egenkapitalbevegelse

	Material- fond	EK	Sum EK Kon- sernet
Pr. 31.12.94	66	-345	-279
Årsresultat 1995		-12	-12
Pr. 31.12.95	66	-357	-291

Materialfondet er et rente- og avdragsfritt lån gitt for å finansiere lageroppbygging i NSB. Dets spesielle betingelser har gjort at det i praksis kan ansees som bunden egenkapital.

Note 14.
Immaterielle eiendeler.

Goodwill representerer merverdien som ikke kan henføres til aktuelle eiendeler ved kjøp av andre virksomheter.

	Konsernet
Kostpris pr. 01.01.95	25
Tilgang i året	10
Kostpris pr. 31.12.95	35
Akkumulerte avskr pr. 01.01.95	8
Avgang i året	0
Årets ordinære avskrivninger	5
Akk. av- og nedskrivninger	13
Bokført verdi pr. 31.12.95	22

Note 15.
Langsiktig lån fra Staten

Investeringer i varige driftsmidler og aksjer finansieres med lån fra Staten som avdras i samsvar med avskrivningstakten. Det ble i 1994 gjennomført en gjeldsanering på kr. 2.249 mill. som reduserte gjelden.

Note 16.
Annen langsiktig gjeld

	1995	1994
Pensjonsforpliktelse tilknyttet førtidspensjonering	89	78
Privatfinansiert lån – Biltrafikk	225	185
Annen langs. gjeld	314	263

Note 17.
Pensjonsforpliktelser

Ansatte i NSB trafikkdelen er medlemmer av Statens Pensjonskasse, og virksomheten har derfor ikke udekkede pensjonsforpliktelser.

Antall ansatte omfattet av pensjonsordningen: 10.010

Pensjonspremie for 1995: **kr 164 mill.**

Førtidspensjon:

NSB har fått fullmakt til å tilby førtidspensjonering til medarbeidere over 60 år i jernbaneplanperioden 1994-97. Kostnaden ved ordningen dekkes over driften.

I samsvar med regnskapsprinsippet er førtidspensjonskostnadene for det enkelte år beregnet til å være den andel av totale beregnede førtidspensjonsutbetalinger som er opptjent dette året.

Antall personer omfattet av førtidspensjonsordningen 1994-97: 328

Beregnet pensjonsforpliktelse knyttet til førtidspensjonering 31.12.1995: **kr 89 mill.**

Forpliktelsen er klassifisert som annen langsiktig gjeld.

Førtidspensjonskostnad 1995: **kr 44 mill.**

I enkelte datterselskaper er det etablert pensjonsordninger gjennom livsforsikringsselskap. I disse tilfellene er premiene direkte kostnadsført som personalkostnad. I tillegg er det enkelte pensjonsordninger som går direkte via driften.

Beregnete pensjonsforpliktelser: **kr 2 mill.**

Note 18.
Pantstillelser

NSB har ingen pantstillelser. Av datterselskapenes bokførte gjeld er kr 126 mill sikret ved pant. Bokført verdi av de eiendeler som er stilt som sikkerhet er kr 208 mill.

Note 19.
Betingede forpliktelser

Staten er selvassurandør og ansvarsbetingede hendelser vil enten dekkes av virksomheten eller gjennom særskilte bevilgninger. Nye regler for miljøansvar kan medføre at NSB kan bli stilt økonomisk ansvarlig for å rette opp eventuelle miljøskader oppstått før gjeldende lovverk trådte i kraft.

Note 20.
Leieforpliktelser

Ved utgangen av 1995 hadde NSB kontraktsfestede leieforpliktelser som medfører følgende utbetalinger:

Rullende materiell	kr 84 mill.
Annet	kr 14 mill.

Note 21.
Godtgjørelser

NSBs styre og administrerende direktør er godtgjort med henholdsvis kr 428.000,- og kr 732.000,-
Revisjonen utføres av Riksrevisjonen. I godtgjørelse for revisjon i 1995 er det betalt: kr 5.335.000,-
Det er ikke inngått avtale om særskilt vederlag til administrerende direktør eller styrets leder ved opphør eller endring i ansettelsesforhold/verv.

Note 22.
Avstemning mot Statsregnskapet

	1995
Resultat i henhold til regnskapet	-54
Konvertering i henhold til	
Statsregnskapsprinsipper:	
– inngående balanse 1995	-679
– utgående balanse 1995	709
– endring reguleringsfond	-31
Resultat i henhold til Statsregnskapet	-55

Statsregnskapet er et tilnærmet kontantregnskap. Med unntak av betalingsmidler, varebeholdning, anleggsmidler og gjeld knyttet til anleggsmidler, konverteres balanseposter til inntekts- og utgiftsposter når man skal sammenligne resultatet i Statsregnskapet og Finansregnskapet.

KJØREVEGENS REGNSKAP OG NOTER

	Note	Mill. kr 1995	Mill. kr 1994
Bevilget over statsbudsjettet	1	2772	2503
Andre driftsinntekter	2	71	93
Sum driftsinntekter		2843	2596
Driftsutgifter	3, 4	2772	2503
Tilbakeført statskassen		71	93
Årsresultat Kjørevegen		0	0

NOTER – KJØREVEGEN

Note 1. Bevilgninger over statsbudsjettet

	1995	1994
Bevilgning over statsbudsjettet for regnskapsåret	2.794	2.404
Overført fra forrige år	38	74
Overført til neste år	-186	-38
Overskridelse tilsvarende merinntekter	126	63
Sum	2.772	2.503

Note 2 Andre driftsinntekter

Driftsinntekter i NSB Kjørevegen omfatter i 1995 Kjøreveisavgift som belastes NSB Trafikkdelen. Avgiften fastsettes årlig på kalkulatorisk grunnlag av overordnet myndighet og skal dekke Kjørevegens trafikkavhengige kostnader. Bakgrunnen er at transportsektoren skal belastes for de kostnader som samfunnet påføres. Avgifter for 1995 er fastsatt til 0,9 øre pr. bruttotonn-kilometer.

Note 3. Spesifikasjon av driftsutgifter

	1995	1994
Eksterne kjøp av varer og tjenester	1.625	1.445
Interne kjøp av varer og tjenester	336	250
Personalutgifter	811	808
Sum	2.772	2.503

Note 4. Spesifikasjon av driftsutgifter på områder

	1995	1994
Nyinvesteringer	1.071	871
Løpende vedlikehold og reinvesteringer	549	471
Drift	1.152	1.161
Sum	2.772	2.503

Virksomhetsrapporter



NSB**Persontrafikk**

«NSB Persontrafikk skal være ledende innen landsbasert kollektivtransport i Norge. Fornøyde kunder sikkert frem til rett tid, skal være en rettesnor for virksomheten.».

NSB og konkurrentene

NSB Persontrafikk har også i 1995 hatt en økning i antall passasjerer. Størst har økningen vært i lokaltrafikken og på InterCitytogene på Østfold- og Vestfoldbanen. Dovrebanen fikk hard medfart under flommen på forsommeren og har dessuten økt reisetiden med opptil et kvarter i forbindelse med den pågående Gardermobanebyggingen. Ikke uventet har dette medført noe nedgang i trafikken på strekningen.

Det er en utfordring at det er materiell- og sporkapasiteten som begrenser veksten i lokaltrafikken i østlandsområdet.

Den økte konkurransen fra fly, buss og privatbil ga en liten nedgang i passasjerantallet på fjerntogene, spesielt i første halvår. Samtidig med at det ble satt inn nyoppusset materiell og miljøavgiften ble innført på fly på hovedrelasjonene i Sør-Norge, stoppet nedgangen opp.

NSB har forbedret sin konkurransekraft gjennom Nytt Ekspresstog på Sørlandsbanen, Bergensbanen og Dovrebanen. Dette er oppgraderte og nyoppussete tog der man kan velge grad av komfort, spise godt i Bistrovognen og barna kan boltre seg i Barnevognen underveis.

Nytt materiell

I 1994 ble det bestilt 4 motorvognsett av typen BM70, to ble levert i løpet av 1995, de neste to leveres i forkant av ruteendringen 1996. NSB vil da ha 16 BM70 togsett i drift i InterCity triangelet Oslo - Halden, Skien, Lillehammer.

I løpet av 1995 fikk både Sørlands- og Bergensbanen nyoppusset materiell med nytt servicetilbud om bord på ekspressavgangene i begge retninger. I løpet av 1996 har også Dovrebanen fått nyoppussete Ekspresstog.

I markedsføringen av NSB i 1995 ble det bygget videre på togets egenart og fordeler. Siden 1992 har sommerkampanjen vært en stor og viktig del av markedsføringen, med reklamefilmer vinklet mot positiv oppmerksomhet rundt toget som trivelig reisealternativ. I 1995 var det Erik Bye som fortalte om noen av de tankene han gjør seg om tog.

Syngende jern

*dager og netter, vinter og sommer,
noen som reiser, noen som kommer,
reiser og kommer, reiser og kommer,
Hjulene spinner, spinner og spinner,
videre, videre, vet vi
hvorhen.*

*Hamrende, jagende, lokkende, klagende,
bærer oss frem.*

*Dagtoner, drøm, natt-toget skriker hvile-
løst videre, gjennom de forjettede hemme-
lige riker,
og syngende jern.*

Stamkundeprogrammet

I oktober 1995 lanserte NSB sitt «Stamkundeprogram», i første omgang som en prøveordning for NSBs måneds-kortbrukere utenfor Oslo/Akershusområdet.

Programmet er en satsing på, og oppfølging av, NSBs faste kunder, og pendlerforeningene har vært viktige medspillere i etableringen av en punktlighetsgaranti. Denne innbefatter at kunden automatisk får tilbakebetalt 5% av månedsbillettens verdi dersom NSB ikke klarer å nå de punktlighetsmålene som er satt for de ulike strekningene.

I tillegg til å sette konkrete mål for punktligheten har målet vært å bedre kommunikasjonen mellom NSB og den viktige kundegruppen som pendlerne utgjør.

NSB ser fremover

1996 vil bli preget av at NSB er i endring. Målet er gjennom effektivisering

og omstrukturering å bli en markedsrettet og lønnsom bedrift.

NSB vil møte konkurransen med stadig bedre produkter der kvalitet settes i høysetet. Dagtogene vil få nytt service-tilbud, ikke ulikt det man finner i det nye nattoget som ble satt inn på Dovrebanen i 1994.

Ruteplanene skal videreutvikles slik at man oppnår bedre utnyttelse av materiellet. Nye lokomotiver, både dieseldrevne og elektriske, skal erstatte en del eldre materiell.

Stamkundeprogrammet skal etter hvert omfatte også andre faste kunde-grupper. NSBs passasjerer skal oppleve en stadig bedre service om bord i togene og enklere tilgang på NSBs tjenester.

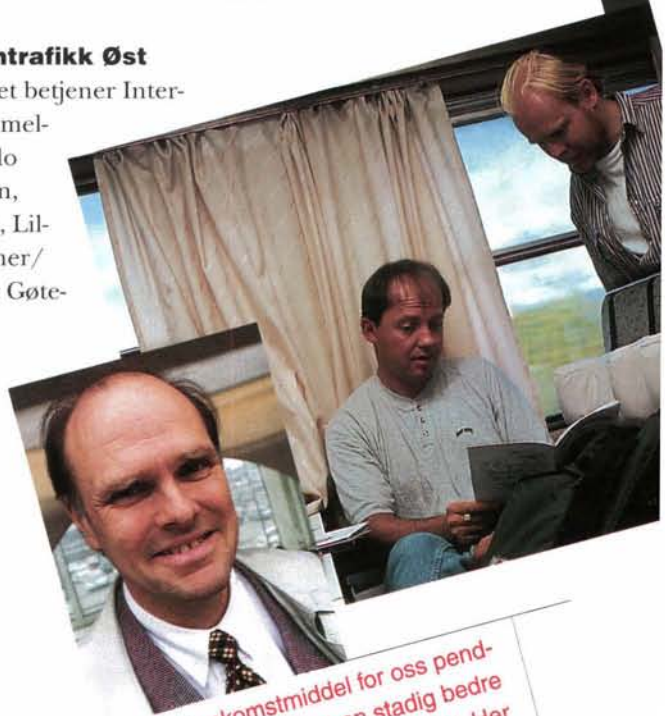
Tilgjengeligheten skal bedres ved et landsdekkende og døgnåpent telefonsenter der det blir mulig både å få opplysninger om togreiser og bestille bil-

letter. Dessuten skal det bli mulig å kjøpe billetter fra automat og stasjonene skal få lettere adkomst for buss, taxi og privatbil.

NSB Persontrafikk ble i 1995 organisert i fire geografiske enheter med jernbanesjefer stasjonert i Oslo, Kristiansand, Bergen og Trondheim. Gjennom desentraliseringen har man oppnådd kortere vei fra kunden via produktet til ledelsen, og dertil bedre samordning mellom enhetene internt i NSB.

Persontrafikk Øst

Området betjener Inter-City tog mellom Oslo og Skien, Halden, Lillehammer/Otta og Gøte-



«Toget er et godt framkomstmiddel for oss pendlere. Vi har de siste årene hatt en stadig bedre dialog med konduktørene på Østfoldbanen. Her har det skjedd en positiv utvikling.»

Bjørn Alvær
Pendler i 20 år



borg, Gjøvikbanen, utlandstogene over Charlottenberg samt lokaltogene rundt Oslo. Størst trafikkøkning i 1995 var det på Østfoldbanen og Vestfoldbanen. Det er dessuten gledelig å se at stadig flere av Vestfoldbanens passasjerer velger InterCity Ekspress-tilbudet på strekningen. I 1996 skal NSBs nyeste motorvognsett settes inn på de fleste av avgangene på Vestfoldbanen.

Dovrebanen har naturlig nok hatt



nedgang i antall passasjerer i forhold til OL-året. Det har dessuten vært nødvendig å øke reisetiden på strekningen i 1995 på grunn av anleggsarbeid på strekningen, noe som også har medvirket til nedgangen.

I lokaltrafikken øker antallet passasjerer hvert år. Kapasiteten, både når det gjelder materiell og tilgang på banen, er nå fullt utnyttet i rushtidene mens det er god plass i togene om formiddagen og kvelden.

Stamkundeprogrammet, der NSB, sammen med pendlere i østlandsområdet satte fokus på punktlighet, kom i gang som et pilotprosjekt høsten 1995. Dette medførte utbetalinger til kundene på strekningene der punktlighetsmålet ikke ble nådd. For oktober, november og desember i 1995 beløp dette seg til ca 500 000 kroner. Det er både i pendlernes og NSBs interesse at beløpene blir redusert i tiden som kommer.

Tilgjengelighet er et gjennomgående satsningsområde i NSB. Sommeren 1995 ble tilgjengeligheten på telefon betydelig bedret, og gjennom etableringen av nye telefonsentre fra 01.06.96 er målet at minst 80% av kundene får svar innen 20 sekunder.

Persontrafikk Sør

Området betjener alle tog på Sørlandsbanen og alle stasjoner på strekningen Stavanger – Kongsberg, Notodden og Bratsbergbanen medregnet.

Passasjertellingene på Sørlandsbanen viser en stabil og positiv tendens. På Jærbanen har passasjerantallet økt med over 200% etter at lokaltogprosjektet ble satt i gang i 1991.

Også på Arendalsbanen er det trafikkøkning etter at banen har vært stengt i perioder på grunn av anleggsarbeid.

Bratsbergbanen har et stabilt antall passasjerer.

Sørlandbanen var først ute med Nytt Ekspresstog og fikk det første før jul i 1994. Det nye tilbudet ble komplett med morgen- og ettermiddagsavganger både fra Oslo og Stavanger i februar 1995.

Arendal og Bø stasjoner ble i 1995 rustet opp med nye plattformer og nyoppussede venterom.

Persontrafikk Nord

Persontrafikk Nord betjener alle fjern- tog, regiontog og stasjoner på Dovrebanen, Nordlandsbanen, Rørosbanen og Raumabanen. Trafikktellingene viser at det er Trønderbanen, lokal- og regiontogene rundt Trondheim, som har hatt størst suksess i 1995. En trafikkøkning på nesten 17%, tilsvarende drøyt 42 000 passasjerer, viser at toget, i korrespondanse og billettsamarbeid med buss, blir en viktig konkurrent til privatbilen.

I september 1995 åpnet nye Trondheim Sentralstasjon. Stasjonen er nå et funksjonelt knutepunkt for båt, buss og tog i byen.

Bodø stasjon er også modernisert i løpet av 1995, til fordel både for passasjerer og medarbeidere.

På fjerntogstrekningene er det ekspresbuss og fly som er hovedkonkurrentene. Raumabanen har hatt betydelig nedgang i trafikken, og det er naturlig å se dette i sammenheng med at det både er etablert direktebuss og at frekvensen i flytrafikken mellom Mørebyene og Oslo er økt.

Nattogtilbudet på Dovrebanen, som er landets eneste nattog med liggesete-tilbud og betjent serveringsvogn, har vist seg å bli et attraktivt alternativ på reiser mellom Trondheim og Oslo. I 1996 er Nytt Ekspresstog satt inn også på Dovrebanen. NSB møter således konkurransen i markedet med økt komfort og bedre sevicetilbud.

Persontrafikk Vest

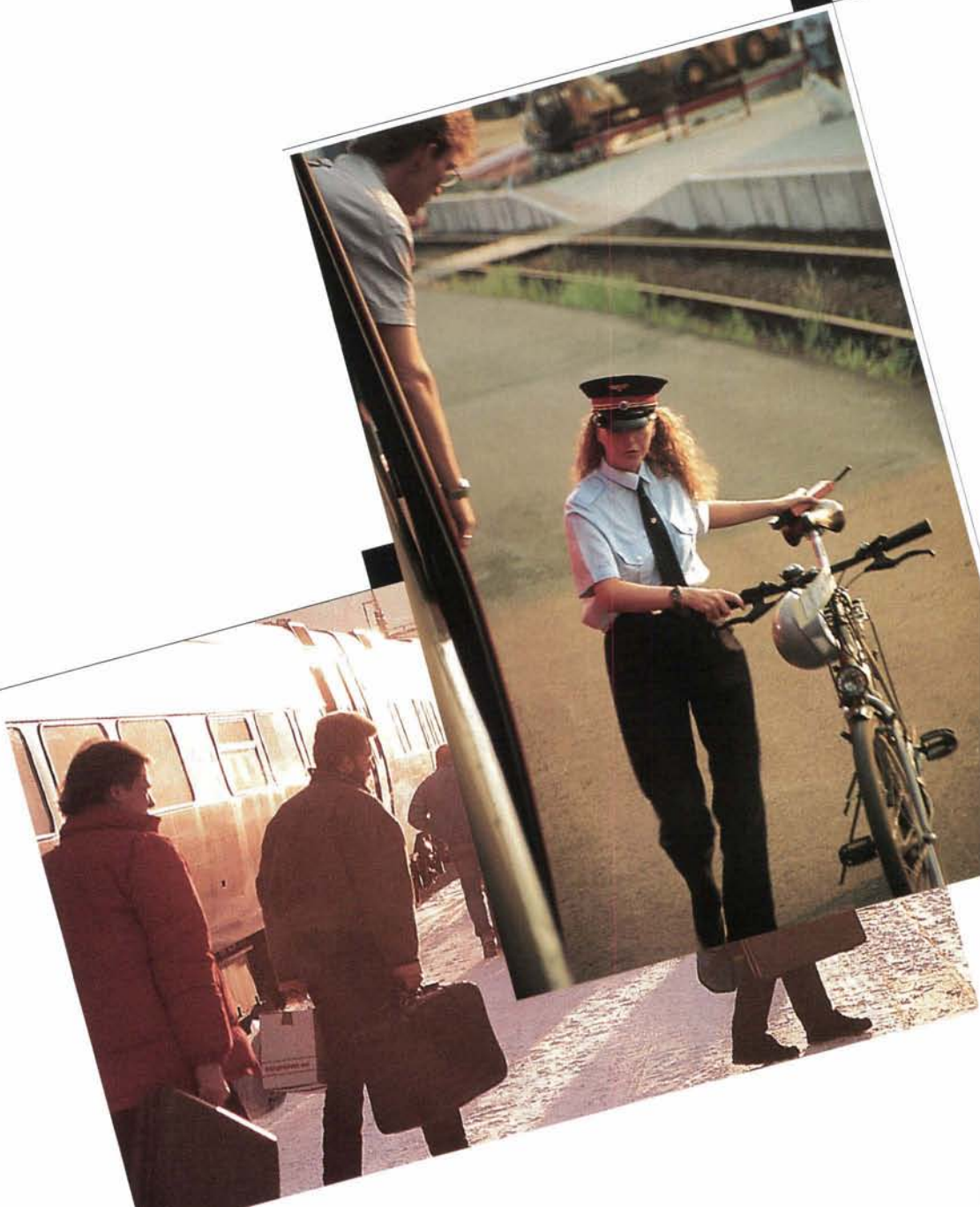
Persontrafikk Vest betjener alle tog på Bergensbanen, herunder også Flåmsbana. Mens passasjerantallet var noe lavere enn normalt våren 1995, var det

høyere i sommer- og høstsesongen og totalt sett likt med fjoråret.

Lokaltrafikken mellom Bergen og Voss/Myrdal har et stabilt antall kunder.

Bergensbanen med Flåmsbana er et attraktivt turistmål. Spesielt reiser mange med Flåmsbana og videre med båt til Gudvangen, som en del av pakketuren «Norway in a nutshell». Plattformen på Myrdal stasjon ble utbedret i løpet av året og stasjonen er nå rustet til å ta imot flere turister.

NSB, Sogn og Fjordane fylkeskommune, Aurland kommune og Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane har sammen utarbeidet planer der Flåmsbana skal utvikles til en stadig bedre turistattraksjon. Toget skal gå oftere, og det skal bli gitt interessant informasjon om banen og dalen underveis i den bratte fjellsiden. I 1995 hadde Flåmsbana 365 000 passasjerer.



har LKAB søkt og fått trafikkeringsrett på svensk jernbane. Oppstarten er avhengig av at foretaket får lisens og trafikkeringsrett på norsk side, og at Stortinget godkjenner den inngått avtalen.

De øvrige NSB aktiviteter i Narvik vil i stor grad bli opprettholdt. NSB Gods vil forsterke satsingen på ARE, og investerer i utbygging av godsterminalen i Narvik.

Ny markedsstrategi

I september 1995 reviderte NSB Gods sin markedsstrategi. NSB Gods satser både nasjonalt og internasjonalt og skal produsere lønnsomme jernbanebaserte transporter, slik at samarbeidspartnerne, både kunder og aktører i transportbransjen, får økt sin langsiktige konkurranseevne.

Salgsapparatet er reorganisert og styrket. Den lokale salgs- og kundeservice er styrket ved de 14 kundesentrene lokalisert fra Narvik i nord til Kristiansand i sør. Internasjonale transporter er en utfordring i et turbulent og lite forutsigbart Europa, der NSB Gods er avhengig av forhandlinger med andre jernbaneforvaltninger vedrørende pris og kapasitet for å kunne garantere konkurransedyktig kvalitet og fremføringstid. De internasjonale produkttilbudene er derfor organisert som en egen resultatenheter.

NSB Gods konkurrerer som direkte leverandør av transporttjenester til hurtigfraktmarkedet og til bedrifter med store transportvolum innen handel og industri. Innenfor Transportørbransjen opererer NSB Gods som underleverandør til store kunder og samarbeidspartnere. Målet er å øke andelen av grenseoverskridende trafikk gjennom sterkere integrasjon med utvalgte distribusjonspartnere på kontinentet.

I 1995 har NSB Gods implementert en ny og markedsbasert prisstruktur og tok i bruk et nytt IT-system for avtaleregistrering og fakturering.

Ved bransjeretningen i 1994 ble forholdene lagt til rette for å styrke salgsapparatets logistikk-kompetanse og kunnskap om de utvalgte markedssegmentene og kunders behov og utvikling.

Dette har gitt gode resultater i 1995:

Markedssegment Råvare:

Juni 95 inngikk Fundia Norsk Jernverk AS og NSB Gods en rammeavtale om logistikksammarbeid inn i det neste århundret.

Generell utvikling 1995

– Resultatutvikling

Totalt produksjonsvolum regnet i tonnkm. økte med 1,4 % fra 1994 til 1995. Økningen skyldes økte malmtransporter på Ofofbanen. Eksklusive malmtransporten er produksjonsvolumet redusert med 1,2 % fra 1994 til 1995. Nedgangen kan delvis forklares ved bortfall av transporter på Østlandet under flommen i juni -95. Totalt transporterte NSB Gods 21 mill. tonn i 1995.

Ekstern omsetning i 1995 var på samme nivå som i 1994 på tross av inntektsbortfall p.g.a. flommen på Østlandet.

Internasjonalt var omsetningen i 1995 ca 300 mill. kr. Dette er en reduksjon på ca. 1 % fra 1994. Nedgangen skyldes redusert trelasteksport og tømmerimport innenfor en konjunkturømfintlig bransje.

Fra 1994 til 1995 er personaltallet i NSB Gods redusert med 62. I mars 1995 ble imidlertid vedlikeholdstjenester som tidligere ble kjøpt fra andre enheter i NSB, overført til NSB Gods. Integrering av denne funksjonen på godsterminalene har bidratt til mer effektivt vedlikehold av godsvogner. Totalt medførte dette at antall årsverk i NSB Gods pr. 31.12.95 utgjorde 1.130.

Markedsutvikling 1995

Malmtrafikken på Ofofbanen

Malmproduksjonen i Kiruna er konjunkturutsatt, og transportkostnadene på Ofofbanen har, som ett ledd i LKAB's logistikk-kjede, vært gjenstand for prisdiskusjoner. Høsten 1995 inngikk NSB en avtale med LKAB og SJ om å starte et felles trafikkelskap MTAB (Malmtransport AB) for transport av malm fra Kiruna og omliggende områder til Narvik og Luleå. Eierandelene er fordelt med 24,5 % på hver av jernbaneselskapene og 51% på LKAB. Med hjemmel i EU-direktivene

I nært samarbeid med Fundia er det utviklet en ny transportstruktur som effektiviserer hele transportkjeden. Transportmønsteret omfatter seks hovedterminaler knyttet sammen i et effektivt pendeltogsystem. Effektivisering av terminalene og ombygging og utvikling av vognmateriell bedre tilpasset godsets egenart, er viktige elementer i arbeidet. Resultatet er bedre vognutnyttelse, redusert vognbehov og raske omløpstid på vognene. Dette gir optimal styring og koordinering av innenlandstransportene.

Markedssegment Næringsmiddel/

Ferdigvare:

Kjededannelsene innenfor detaljist/grossistbransjen har økt fokuset på logistikkostnader, nedbygging av distriktslagere og styring av distribusjon mellom produsent og detaljist.

Våren -95 inngikk NSB et langsiktig logistikksamarbeide med Narvesen AS. Narvesen AS er den første grossist i landet som betjener sine kunder ut fra ett sentrallager i Norge uten bufferlagere regionalt. NSB Gods har i samarbeid med NSB Biltrafikk, påtatt seg et totalt transportoppdrag som innbefatter ca 10.000 leveringssteder pr. uke. Leveransene er blader, tørrmat, kjøle- og frysevarer levert på samme lastebærer i spesialcontainere med regulerte temperatursoner. NSB Gods' tjenester har en meget høy kvalitet med en feilmargen på 0,2 – 0,3 % av leveransene.

Markedssegment Skog:

I juni-95 etablerte NSB Gods et nytt transportopplegg for trelastprodukter til utlandet.

I samarbeid med ca 30 bedrifter tilsluttet Trelastindustriens servicekontor, er det etablert en struktur basert på tre heltog pr. uke mellom Oslo og Hamburg. Kvalitet, presisjon og frekvens er viktige elementer i driftsopplegget.

Markedssegment Transportør:

ARE (Arctic Rail Express) er i dag et godt etablert transporttilbud til de nordligste delene av Norge (Oslo – Narvik) med god omsetning og lønnsomhet. Fra 1994 til 1995 er omsetningen økt med 10%. Ved årsskiftet 95/96 utvides transporttilbudet mot Finnmark ved tilrettelegging av transporter mellom fylket og Gällivarre. Samtidig utvides relasjonen ved to fisketog pr. uke til Malmö.

ContainerExpressen mellom Oslo og byene Bergen, Stavanger, Trondheim og Bodø er meget etterspurt.



For å bli tatt på alvor i Nord-Norge må vi vise at vi kan holde «ruta». Ni av ti godstog ankommer presis – etter å ha tilbakelagt opptil 1280 kilometer.

Mar Andreassen
Driftsområdesjef
NSB Gods, Bodo

Frekvens, punktlighet og tidsgaranti er stikkordet for dette nattpendeltilbudet. Høy punktlighet har resultert i halvering av utbetalte tidsgarantier i 1995 sett i forhold til 1994. Dagpendeltilbudet Oslo – Bergen ble etablert i september 1994, og har bevist sin berettigelse med en kapasitetsutnyttelse på rundt 70 %.

Hurtigfraktmarkedet – Ekspressgods:

De fire ekspressgodsproduktene til hurtigfraktmarkedet blir stadig videreutviklet i samsvar med markedets krav og behov. Arbeidet med utvikling av et landsdekkende dør-dør-tilbud fortsetter i 1996.

I 1995 er et betydelig arbeid nedlagt for å skape økt kjennskap til produktene ved utvikling av egen logo, bedre

merking av ekspedisjoner og distribusjonsbiler, samt forenkling av fraktbrev for de fire produktene.

Produksjon – Kapasitetsutnyttelse og punktlighet

NSB Gods fortsetter sitt arbeid med å tilrettelegge for containerbaserte transporter ved effektivisering av terminaler, materiell og fremføringsopplegg. Med effektive pendeltogstammer mel-

satt sattes i to trafikksvake områder, Namsos og Gjøvik.

I 1995 er kvalitetssystemet i produksjonsområdene sør og vest, samt ved en del terminaler, ajourført og supplert. Det er gjennomført to kvalitetsrevisjoner for sikring og forbedring av kvaliteten på produktene. Dokumenterte rutiner for informasjon og håndtering av togforsinkelser og avvikshåndtering er iverksatt.

Investeringer i 1995 – Prioriteringer for 1996

Terminaler

I 1995 startet arbeidet med ny godsterminal i Bergen som forutsettes ferdigstilt i løpet av 1996. Samtidig ble fase I i utbygningen av godsterminalen i Narvik fullført. I perioden 1994 og 1995 er ca 12 mill. investert i forlengelser av lastegater for en mer profesjonell og effektiv håndtering av ARE-togene. I 1996 planlegges ytterligere ombygningsarbeider både i Narvik, Bodø, Fauske og Kristiansand.

Materiell

Også materielltilpasninger for effektiv drift har fortsatt i 1995. Det er investert 9,1 mill. kr. i seks unimoger som skifteløk. Disse kan kjøres både på vei og bane, og fremføres derved mellom skifteområder uavhengig av toggangen. 18,2 mill kroner er investert i ombygging av 170 containervogner for å få plass til to 25 fots containere pr. vogn. Ytterligere 25 nye 6-akslede vogner er satt i drift, slik at totalt 81 slike vogner pendler i ContainerExpressen. 38 vogner er ombygd og tilpasset skraptransporter for Fundia.

I 1996 vil ytterligere 85 containervogner bli ombygd, og nytt flismateriell anskaffet. Totalt budsjett er 20 mill. kr.

Utsiktene fremover for NSB Gods

Som et ledd i arbeidet med økt lønnsomhet og mer tilfredse kunder, arbeider NSB Gods med standardisering av produkttilbudet til markedet. I 1997 starter arbeidet med implementering av en ny produktkatalog. Presisjon og kontroll er viktig for å holde høy kvalitet på produkttilbudet, og gjennom dette innfri kundenes forventninger.

I 1996 starter et kvalitetssikringsprosjekt for å definere kvalitetsstandarder som sikrer styring og kontroll av alle deler av virksomheten ut fra utvalgte

lom hovedterminalene reduseres fremføringstid og vognomløp samtidig som antall omlastinger reduseres. Frem til tusenårsskiftet vil NSB bygge ut nye terminaler i Bergen, Trondheim og Stavanger for effektiv håndtering av hele togstammer. Parallelt vil terminalene i Bodø, Fauske, Hamar, Kristiansand og Rolvsøy bli videreutviklet og tilpasset containerbaserte transporter.

Kapasitetsutnyttelse

Omløpstiden på godsvogner er forbedret med 6% fra 1994 til 1995, og andel tomvogner som må posisjoneres i togene, er redusert med 8%. Vognparken er redusert med 500 vogner, og vedlikeholdet av vogner er redusert med 14% fra 1994 til 1995. Antallet fremførte lastede vogner er dessverre også redusert med 3% fra 1994 til 1995.

Trafikkavvikling og punktlighet

Punktligheten innenfor 30 min. er forbedret fra 83% i 1994 til 91% i 1995. Målet for 1996 er 95%. Et betydelig arbeid er nedlagt for å sikre lokomotiv, vogner og korrespondansene i Alnabru. Alle ContainerExpresser har tidsgaranti. Denne punktligheten er forbedret med 17 % fra 1994 til 1995.

Transporttilbudet i Halden og Østerdalen er redusert, mens det fort-



kvalitetssegenskaper. Disse egenskaper skal måles ved årlige kundetilfredshetsanalyser hvor kundens krav, ønsker og forventninger er utgangspunktet. NSB Gods vil i større grad bruke kvalitetsrevisjoner som verktøy for å sikre og forbedre kvaliteten på sine produkter.

NSB Gods arbeider for å få etablert fagarbeiderstatus for personalet ved terminalene. Dette gir mulighet for etablering av lærlingeordninger som fremtidens innfallspor for ekstern rekruttering til terminalene. Ved årsskiftet 94/95 ble et lederutviklingsprogram i samarbeid med BI avsluttet. I 1996 vil det bli satset på å bibeholde og videreutvikle høy kompetanse både innen logistikk, salgsteknikk og forhandlingsteknikk.

NSB Gods går inn i 1996 med en samordnet IT-strategi og vil gjennom året arbeide med å heve kvaliteten på alle prosesser og tilrettelegge enklere rutiner mot kunden. IT skal være et av hjelpemidlene for å oppnå dette.

Markedssegment Skog:

Fra 1987 til 1994 har NSB Gods tatt 30% av trelastmarkedet på internasjonale transportør.

Kontrakt med NSI (Norske Skog Industrier) i 1995 har gitt nye transportør på ca 30.000 tonn papir til Italia. Det forventes en økning innen dette markedssegment i 1996, hovedsakelig til Italia og Tyskland. Import av massevirket fra Sverige øker vesentlig på bane, både til Trøndelag og Østfold.

Markedssegment Råvare:

Råvareindustrien i Norge er inne i en positiv utvikling, og dette gir positive ringvirkninger for NSB Gods.

Siste halvår av 1995 er det inngått et nært logistikksamarbeid med Elkems transportledelse i Oslo på nasjonale transportør. Samarbeidet forventes å gi økte transportør både nasjonalt og internasjonalt i årene fremover. I 1996 skal ca 200.000 tonn forflyttes for Fundia Norsk Jernverk A/S. Frem mot århundredeskiftet ventes en vesentlig økning av volumet etterhvert som Fundias nye trådvalseverk kommer i full drift.

NSB Gods er et miljøvennlig transportalternativ i utbygging av Gardermoen. Eget sidespor fra Hauer seter stasjon til anleggsområdet egner seg for spesialtransportør som betongelementer, dragere, stålkonstruksjoner og anleggsutstyr.

Markedssegment Næringsmiddel/

Ferdigvare:

Bransjen etterspør totale transportløsninger som innebærer dør-dør-løsninger av «full-loads» levert til avtalt tid, effektivt containermateriell, skadefrihet og transportovervåking. NSB Gods har en meget lav skadefrekvens, tilsvarende 0,3 % av omsetningen. Det arbeides videre med interessante prospekter innenfor detaljist/ grossistbransjen.

Markedssegment Transportør:

Bransjen preges fortsatt av overkapasitet. Internasjonale aktører er på vei inn, særlig på hovedstasjonene. EØS-regler for lisensiering, EUs regler om kjøre- og hviletidsbestemmelser sammen med krav til effektiv utnyttelse av transportmidlene, vil øke aktualiteten av kombinerte transportør.

En av de større kundene, Linjegods A/S, har i 1995 inngått avtale med Hakon distribusjon. Som en følge av dette vil kombinerte transportør på bane øke i 1996.

Samarbeidet med større transportør er gradvis utviklet. Ved årsskiftet 95/96 er det inngått transportavtale med NorCargo som vil medføre betydelig trafikkøkning på bane.

I løpet av 1996 vil EDI-baserte faktureringsystemer bli tatt i bruk for de største kundene.

Internasjonal trafikk:

I 1996 vil NSB Gods videreutvikle sine standardprodukter på Italia, Tyskland, Sverige og Frankrike. Produktene utvikles i nært samarbeid med norsk industri for å tilfredsstille deres behov for transportløsninger.

Lokalt salg og produksjon:

1996 vil bli et år med aktivt salg- og markedsarbeid utført gjennom de 14 kundesentrene.

Arbeidet med et mer kunde- og markedsorientert produksjonsapparat vil fortsette i 1996. Gjennom kursing av personalet, forbedring av rutiner for plassreservering og avviksmeldinger, forbedret telefonservice og utvikling av IT-løsninger, vil NSB Gods sikre en stadig bedre samhandling med kundene. Totalt er det satt av 5 mill. kr. til disse tiltakene.



NSB Eiendom skal utvikle og forvalte eiendom slik at NSB disponerer hensiktsmessige anlegg for kundenes behov og slik at NSBs økonomi styrkes på lang sikt.

En effektiv utvikling, forvaltning, drift og utnyttelse av eiendommene representerer en verdiskapning som styrker konsernet både markedsmessig og finansielt. NSB Eiendom skal derfor være konsernets kompetansesenter innen eiendomsdrift og utvikling, se utviklingsmuligheter for eiendomsmassen og stille krav til en effektiv og forretningsmessig bruk av bygninger og grunn.

Totalt forvalter NSB 161.000 dekar grunn og 1.076.000 kvadratmeter bygningsmasse. Ved utgangen av 1995 hadde NSB Eiendom 418 fast ansatte årsverk mot 413 året før. Sykefraværet viste i løpet av 1995 en økning fra 10,8 til 11,4%. Nivået skyldes i hovedsak sykefraværet blant renholdere, som fra 1994 utgjør omlag halvparten av arbeidsstyrken.

Økonomi

Totale inntekter i 1995 utgjorde 512 mill kr, mot 487 mill kr i 1994. Av inntektene var 133 mill kr eller 26 % inntekter utenfor NSB. Dette er en økning på 4 mill kr i forhold til fjoråret. Driftsresultatet eksklusive salg av eiendeler ble 149 mill kr mot 130 mill kr i 1994.

Investeringer

Totale investeringer i bygg og anlegg utgjorde 36 mill kr mot 114 mill kr

foregående år. De største prosjektene i 1995 omfattet Trondheim Sentralstasjon, diagnosestasjon ved Marienborg, påbegynnelse av ny driftssentral lokalisert i Oslo, opprustning av varmeanlegg på Marienborg verksted og arbeider ved Sundland Verksted. Økte byggekostnader som følge av høy kapasitetsutnyttelse i byggebransjen har medført at enkelte prosjekter er blitt dyrere enn antatt.

Trondheim Sentralstasjon ble offisielt åpnet 26 september. Stasjonen er ved gode helhetsløsninger, rene flater og gjennomtenkt materialbruk utviklet til et senter for kollektivtrafikken, med felles ekspedisjon for lokaltrafikken og ny rutebilstasjon i tilknytning til jernbanestasjonen. Planlegging og utbygging har forøvrig skjedd i samråd med Handikap- og Blindforbundet. En vesentlig del av opprustningen av stasjonen er finansiert med storbymidler.

Bodø stasjon er ved utgangen av 1995 opprustet med modernisering av venterom og ekspedisjonslokaler. I tillegg til bedret inneklima for kunder og ansatte, gir ombyggingen driftsmessige forenklinger og mer arealøkonomiske løsninger.

Hovedtyngden av investeringene i 1995 gjelder bygg som nyttes i togproduksjonen. Marienborg diagnosestasjon ble ferdigstilt i oktober. Det nye anlegget gir kostnadseffektivt vedlikehold av diesellok og dieselaggregater. Det er i byggingen tatt særlig hensyn til arbeidsmiljøet med vekt på blant annet materialvalg, inneklima og varslingsanlegg.

Ved Marienborg verksted er ombygging av anlegg for vannbåren varme og fyring med tilfeldig kraft slutført. Tiltaket gir lavere driftskostnader.

Brannsikring av bygninger er en viktig oppgave for NSB Eiendom. Slike arbeider er blant annet gjennomført ved Marienborg Verksted med seksjonering av bygg, installering av sprinkling og automatiske brannvarslingsanlegg. Hamar motorvognhall har vært gjenstand for verdibevarende arbeider, hvor det også er lagt betydelig vekt på energiøkonomisering og tiltak for å bedre inneklima.

Ved containerterminalen i Drammen er det gjennomført investeringer som samler godsvirksomhetens admi-



nistrasjon, markeds- og salgfunksjoner i funksjonelle, kostnadseffektive og gode lokaler. Det gir en mer markedsrettet og konkurransedyktig organisering. Arkitekter og øvrige brukere har vist interesse for prosjektet.

Ved Verkstedet Sundland er det foretatt investeringer for å konsentrere verkstedproduksjonen i effektive lokaler. Ombyggingen har frigjort betydelig bygningsmasse til annen bruk.

Bygging av ny togdriftsentral for Østlandet, startet i 1995. I tilknytning til drift av Gardermobanen moderniserer NSB anlegget og legger styringen av Gardermotogene og øvrig togtrafikk på Østlandet i en felles sentral. For å få plass til togdriftsentralen rives den øverste etasje over sporene på Oslo S for å bygge to nye.

Aktiviteter og utvikling i 1995

NSBs kostnader til drift av bygninger utgjør et betydelig beløp. Samtidig er vedlikeholdsbehovet stort og økende. I FoU-prosjektet «Eiendomsforvaltning i NSB» fra 1992 til 1994 ble det utarbeidet løsninger for å øke produktivitet og kvalitet innen utvikling, drift og vedlikehold av bygninger. Arbeidet har avdekket potensiale for besparelser i NSB. De praktiske tiltak for å oppnå besparelsene er satt i gang i 1995 med vekt på systematikk og planlegging.

Et større arbeid for å tilpasse eiendomsvirksomhetens organisasjon har tidligere vært gjennomført etter at ansvar for bygningsmessig drift ble tillagt NSB Eiendom. Det ble opprettet egne enheter innen renhold, drift og vedlikehold. Hovedtanken bak tilpasningen er at det stilles

økte krav til profesjonalitet og effektivitet.

Renholdsvirksomheten har i 1995 arbeidet med å redusere kostnader og skaffe nye kontrakter. Nye arbeidsplaner og metoder for å øke produktiviteten er innført. I tillegg er det i samarbeid med NKI, gjennomført lederutvikling og kompetanseheving for ledere av



renholdsenhetene innen økonomi, marked og teknikk. Medarbeidere innen renhold er tilført større kunnskaper om eiendomsvirksomhetens hensikt og mål i seminarer, hvor også kommunikasjon, mellommenneskelige forhold og motivasjon sto sentralt. Utviklingen i økonomisk resultat har vært positiv.

NSB kan ved mer konkurransedyktige leveranser og energiøkonomiserende tiltak redusere årlige strømknudener. En rekke enøktiltak er gjennomført i bygninger, og kostnadsbesparelsene er betydelige. Også oppfølging av bygningsmassen ved driftsteknikere har lagt grunnlag for effektiv strømbruk. For å skape en kostnadseffektiv organisasjon og av hensyn til miljøet, er det likevel behov for å bedre oversikten over energibruken i stasjonære anlegg og styre forbruket bedre.

Det er tidligere inngått avtale om kjøp og innføring av et nytt grafisk informasjonssystem for drift og vedlikehold. Systemet skal bidra til effektiv drift og vedlikehold av NSBs bygningsmasse. I løpet av 1995 er tegninger og

situasjonskart overført på digital form.

Innen områdene helse, miljø og sikkerhet har arbeidet med eiendomsvirksomhetens internkon-

trøllbok vært et prioritert område. Internkontrollrunder er utført i hele virksomheten.

Asbest i bygningsmassen fjernes fortløpende. Eiendomsvirksomheten har tillatelse til å drive asbestsanering i egen regi.

Arbeidet med å bekjempe graffiti har i løpet av 1995 vært intensivt og har gitt gode resultater. Det er etablert

egen vektertjeneste i samarbeid med øvrige enheter i NSB for å spåne og pågripe taggere. NSB Eiendom har frem til 1995 hatt ansvaret for kreosotforurensning etter nedlagte impregneringsverk i Råde, Brakerøya, Lillestrøm og Hømelvik. Der resultat av kartlegging foreligger, er rapporter sendt til SFT for vurdering. NSB Eiendom har deltatt i forskningsprosjekter for å finne en egnet måte å løse kreosotproblemene på.

Utsiktene fremover

NSB Eiendom har kjernekompetanse innen utvikling og forvaltning av eiendom i tilknytning til jernbanedrift. Virksomheten ønsker å satse på utvikling og forvaltning av stasjoner og andre sentrale eiendommer, enten i bruk av jernbanedriften eller på arealer som kan gi et tilskudd til trafikken i form av flere fornøyde reisende eller godskunder. I tillegg skal eiendomsvirksomheten gi et forsvarlig overskudd av utleie.

NSBs situasjon krever omstilling. NSB har som et ledd i omstillingsprosessen mot større konkurransedyktighet behov for å gjennomføre investeringer i mer effektivt materiell og anlegg. Eiendomsvirksomheten vurderer således salg av eiendom som ikke er nødvendig for driften, som ledd i å finansiere investeringer i NSBs trafikkdel. Det er også forutsatt at fremtidige eiendomssalg i større grad enn tidligere nyttes til å finansiere nødvendige investeringer i eiendom. Investeringer i andre deler av NSB kan derved gjennomføres raskere. En slik frigjøring av eiendomsressurser til investeringer er forøvrig i tråd med økte fullmakter Stortinget har gitt NSB. Fremtidig salg av eiendom representerer således en

mulighet ved at lønnsomme investeringer kan gjennomføres raskere og ikke må finansieres med lån.

For å oppnå like konkurranseforhold mellom jernbane og andre transportmidler anbefaler NSBs styre overfor Samferdselsdepartementet et endret økonomisk skille mellom trafikkdel og kjøreveg. Et endret skille kan få betydning for organisering av NSB Eiendom. Endringene kan i hovedsak medføre at publikumsområder på stasjoner regnes som en del av Kjørevegen. Vurdering av omgjøring av trafikkdelen som aksjeselskap kan også påvirke hvilken organisering og funksjon NSB Eiendom får i fremtiden.

Gjennom prosjektet «Stasjoner -98» ivaretar NSB Eiendom et helhetlig ansvar for gjennomføring og koordinering av NSBs stasjonsaktiviteter, slik at stasjoner i Gardermobanens trafikkområde er operative ved åpningen.

Byggearbeider vil foregå ved Asker, Lysaker og Skøyen stasjoner. Også for Nationaltheatret og Oslo Sentralstasjon vil det finne sted betydelige arbeider frem til åpningen av Gardermobanen. NSB Eiendoms arkitektkontor står for prosjektering av Gardermobanens terminal på Oslo Sentralstasjon. Langs Hovedbanen vil det foregå utvikling og opprustning av stasjonene Eidsvoll, Lillestrøm og Kløfta.

Eiendomsvirksomhetens investeringer vil i 1996 være konsentrert om Asker stasjon og bygging av ny Driftssentral på Oslo Sentralstasjon. Nye Sandnes stasjon er under bygging i samarbeid med kommunen og samferdselsmyndigheter. Stasjonen lokaliseres i Sandnes sentrum og representerer et bedret tilbud i forhold til den gamle stasjonen. Det er videre planlagt investeringer i energiøkonomisering og bedret arbeidsmiljø.

Store deler av konsernets eiendoms masse har meget sentral beliggenhet, og det arbeides aktivt med planer for stasjons- og eiendomsutvikling. Foruten samarbeid om Sandnes stasjon er utviklingen ved Asker og Lillestrøm stasjoner viktige samarbeidsprosjekter i 1996.

Selv om det er tegn til avmatning i den økonomiske veksten, er eiendoms markedet fortsatt utfordrende med stor konkurranse og økende byggekostnader. Det må arbeides aktivt for å opprettholde eller øke inntektene av eiendom som NSB ikke bruker i sin virksomhet.



**NSB**

Teknisk sektor

Teknisk sektor i NSB har ansvar for det rullende materiellets tekniske pålitelighet og sikkerhet. NSB Teknisk sektor ble i 1995 organisert i tre enheter; materiellteknologi, operasjon og produksjon.

Enheden for materiellteknologi har ansvaret for nødvendig dokumentasjon som sikrer at vedlikeholdsplanene gir de beste løsningene både materiellteknisk, produksjonsmessig og økonomisk.

Enheden for operasjon har til oppgave å planlegge og styre vedlikeholdet slik at reparasjoner og ettersyn kan utføres mest mulig effektivt i forhold til den tiden materiellet skal være i trafikk. Enheden skal bidra til effektiv kommunikasjon mellom togpersonalet og vedlikeholdsenhetene slik at feil og mangler kan utbedres til neste tur.

Produksjonsenheden omfatter verkstedene Grorud i Oslo, Lodalen i Oslo, Sundland i Drammen, Marienborg i Trondheim, Hamar, samt virksomheter i Skien, Kristiansand, Stavanger og Bergen.

Virksomheten i 1995

Hovedaktiviteten i 1995 har vært å etablere og utvikle bedre driftsindikatorer for effektivt vedlikehold gjennom det databaserte informasjonssystemet for rullende materiell (IRMA).

Med det forbedrede informasjonsgrunnlaget som etterhvert er utviklet, er tilgjengeligheten på materiell bedret, og vedlikeholdskostnadene har gått ned. Arbeidet som er utført, er et helt nødvendig grunnlag for det videre omstillingsarbeidet "Effekt 600."

Av større arbeider i verkstedene kan nevnes ombygging og oppgradering av ekspresstogmateriell til Nytt Ekspresstog ved verkstedet Sundland, forberedelser til idriftsettelse av nye diesellokomotiver (Di6) ved verkstedet Marien-

borg og nye elektriske lokomotiver (E118) ved verkstedet Grorud.

Viktige utfordringer i 1996

En viktig del av omstillingsprosessen, Effekt 600, som ble vedtatt av styret i mars 1996, er omleggingen av NSBs togproduksjon. Dette vil stille NSB Teknisk sektor overfor store utfordringer. Prinsippet med at togene skal vedlikeholdes i de naturlige driftspausene skal legges til grunn. Antall materielltyper skal reduseres, og utnyttelsesgraden på nyere materiell skal øke. Kompetansen på de ulike materielltypene skal konsentreres til baser. Disse prinsippene skal gradvis innføres fram mot år 2002.

Hovedverkstedene Sundland, Grorud og Marienborg skal fortsatt utføre 2. linje vedlikehold.

Vedlikeholdsbasene ved Sundland, Skien, Bergen, Trondheim og Grorud skal stå ferdig i 1997. Aktiviteten i Lodalen i Oslo vil bli avviklet i 1999, og gradvis trappet ned i tiden som kommer.

Mye av grunnlaget for omstillingen legges i 1996. Spesielt står NSB Teknisk sektor overfor krevende oppgaver når det gjelder kompetansekrav og omplasseringskapasitet.



NSB Kjørevegen har ansvaret for drift, vedlikehold og utvikling av jernbanens kjøreveg. Denne består av skinnegang, strømforsynings-, signal-, sikrings-, og sambandssystemer i tillegg til omgivelser i form av bruer og tunneler. Sammen med NSB Eiendom utgjorde i 1995 NSB Kjørevegen infrastrukturen av konsernet. NSB Eiendom ble overført til Trafikkdelen i mars 1996.

De langsiktige retningslinjene for NSB Kjørevegen gis gjennom fireårige jernbaneplaner, hvor den nåværende har varighet ut 1997. Denne danner grunnlag for NSB Kjørevegens virksomhet i perioden og gir rammer for drift, vedlikehold og investeringer. Jernbaneplanen konkretiseres gjennom de årlige bevilgninger over statsbudsjettet.

Økonomisk resultat

NSB Kjørevegen har et regnskap lagt opp etter kontantprinsippet, dvs. at inntekter og utgifter er periodisert etter betalingstidspunkter. Resultatet presenteres som netto utgifter, som tilsvarer bevilgningen over statsbudsjettet. Regnskapet for NSB Kjørevegen er adskilt fra det øvrige NSB i henhold til skillet mellom kjøreveg og trafikkdel fastsatt av Stortinget.

På grunn av reelle besparelser og forsinket fremdrift for enkelte prosjekter fikk NSB Kjørevegen et mindreforbruk totalt for hele året som beløper seg til 186 mill. kr. Beløpet er søkt overført til 1996. I denne sammenheng skal det nevnes at det ble gitt en ekstrabevilgning på 110 mill. kr. medio 1995 til investeringsprosjekter det har tatt noe lengre tid enn planlagt å iverksette. Flommen sommeren 1995 førte til utsettelse av

driftsaktiviteter pga. utbedringsarbeidene som måtte gjøres i forbindelse med skadene flommen påførte linjen.

I 1995 satte NSB Kjørevegen spesielt fokus på effektiviteten. Effektivitetsprogrammet er hovedsakelig rettet inn mot en mer effektiv ressursbruk, slik at en innenfor de til enhver tid gjeldende budsjettrammer kan tilby en best mulig kjøreveg med hensyn til driftssikkerhet, standard og kapasitet. Programmet videreføres i 1996.

Tekniske anlegg

Standarden på kjørevegens tekniske anlegg er av stor betydning for togtrafikkens sikkerhet og punktlighet. Det er derfor svært viktig å redusere feilnivået. Sikkerhet mot ulykker har høyeste prioritet i denne forbindelse, men det settes også inn store ressurser på punktlighetsfremmende tiltak. Prosjektet «Mot null feil» har i 1995 vært under gjennomføring i hovedenhetene. Prosjektet videreføres i 1996.

Antall punktlighetsfeil er redusert med ca. 18 % i forhold til 1994. Værforholdene har betydning for feilnivået, og den harde vinteren i 1994 kontra den forholdsvis milde vinteren i 1995 må også ta en viss del av æren for reduksjonen i antall punktlighetsfeil. NSB Kjørevegens fremtidige målsetting er en årlig reduksjon i antall punktlighetsfeil på 10 %.

Investeringer

Investeringsnivået i kjørevegen har økt i 1995, fra investeringer på 871 mill. kr i 1994 til 1071 mill. kr i 1995. Fremdriften i de enkelte prosjekter har i store trekk vært i tråd med planene, og det samme gjelder kostnadsutviklingen. På grunn av økt investeringsaktivitet og aktivitet for å utnytte de mulighetene utbyggingen av Gardermobanen gir, har oppstart og fremdrift på enkelte andre prosjekter blitt forsinket. Dette førte til et mindreforbruk i forhold til budsjett. Det største prosjektet er dobbeltsporet mellom Ski og Sandbukta nord for Moss, som totalt er kostnadsberegnet til 1,6 mrd. kr. Østfoldbanen er en av de tettest trafikkerte jernbanestrekningene i landet, og det nye dobbeltsporet vil bedre kapasiteten betydelig. Ferdigstillelse vil skje i november 1996. Over Drammenselva bygges to nye jernbanebruer for å utvide til dobbeltsporet drift. Dette er den eneste gjen-

værende enkeltsporede del av strekningen Oslo – Drammen. Prosjektet er beregnet å koste 28 mill. kr og blir fullført i juni 1996.

Ved Skoger i Vestfold ble det åpnet en 5 km lang dobbeltsporstrekning i henhold til planene 17.10.95. Ytterligere utbygging av Vestfoldbanen har vært under planlegging i løpet av 1995, og parsell 3 og 4 fikk anleggsstart i 1996. Vestfoldbanen er en bane med høy trafikk tetthet, og utbyggingene vil bidra til økt kapasitet for toggangen.

På Bergensbanen ble parsellen Kongsnut på høyfjellsstrekningen åpnet 19.10.95. Det er en 4 km lang strekning hvor linjeomlegging og traséheving vil bedre driftssituasjonen betydelig.

I 1995 var det høy aktivitet på planleggingssiden. Fokus i 1996 vil i stor grad være rettet mot forholdene i og rundt Oslo. Byggingen av Gardermobanen og den framtidige veksten som ventes i togtrafikken, avstedkommer flere, og tildels store prosjekter for å øke kapasiteten på og utnyttelsen av eksisterende anlegg. Sentralt her står utbedringen av stasjonene Nationaltheatret, Skøyen, Asker, Lillestrøm og ny driftssentral på Oslo S.

Organisasjon

I 1995 ble det opprettet et strategisk plankontor og en egen utbyggingsenhet i Infrastruktur, slik at NSB Kjørevegen nå består av Bane, Utbygging og Strategisk plankontor. Enhetene i NSB Kjørevegen rapporterer til infrastrukturdirektøren. Utbygging har ansvaret for utbygging av alle større nyanlegg i infrastrukturen og består av to utbyggingsenheter lokalisert i Oslo og Drammen. Ved ferdigstillelse vil prosjektene bli overlevert til Bane som står med eier- og forvaltningsansvaret for det nasjonale jernbanenettet. Bane består av fire geografiske regioner og to interne leverandører: Ingeniør-tjenesten og Baneservice. De to interne leverandørene skal, basert på konkurranse med eksterne leverandører, levere varer og tjenester til regionene i Bane.

Utviklingen fremover

NSB Kjørevegen vil de kommende år prioritere

en fortsatt sterk reduksjon av feil i tekniske anlegg og en generell bedring av effektiviteten knyttet til utnyttelsen av midlene som stilles til rådighet. I tråd med forretningsplanene til Persontrafikk og Gods står man på prosjektsiden overfor store og utfordrende oppgaver, særlig knyttet til jernbanen i det indre østlandsområdet. I tillegg til de store prosjektene som tidligere er nevnt, planlegges nye dobbeltspor mellom Oslo og Ski på Østfoldbanen og mellom Skøyen og Asker på Drammenbanen. Bergensbanens forkortelse, Ringerikstunnelen mellom Oslo og Hønefoss, blir ventelig ferdig planlagt i 1998.

NSB Kjørevegen vil i 1996 iverksette prøvedrift av krengetog. Dette vil gi viktig informasjon om muligheter og begrensninger ved fremtidig bruk av denne type materiell på jernbanenettet i Norge.

I 1996 skal NSB levere sitt bidrag til Norsk Jernbaneplan for perioden 1998-2007. Det vil være en viktig oppgave for NSB Kjørevegen å sikre god kvalitet i plan-underlaget for den videre utviklingen av det nasjonale jernbanenettet.



NSB Biltrafikk



Økonomi

1995 har vært et positivt år for NSB Biltrafikk. Omsetningen var 564 millioner. Det er en økning på ca. 26 millioner fra 1994. 70% av omsetningen er knyttet til kollektivtrafikk i rute, 21% til gods, 8% turbusskjøring og 1% er annen omsetning. NSB Biltrafikk har dominerende eierandel i åtte bussaksjeselskaper. Disse hadde et samlet omsetning på 511 millioner kroner og et samlet resultat på 20 millioner kroner. I sum gir dette en omsetning på 1075 millioner kroner.

Viktigste utviklingstrekk og hendelser i 1995

Norsk bussnæring er i endring. I 1995 ble den første anbudsutlysningen av rutetrafikk gjennomført. Norsk bussnæring hadde frem til da levd en «beskyttet» tilværelse, gjennom konsesjonssystemet. Slik sett var 1995 av historisk be-

tydning for busselskapene. Den første anbudsutlysningen, i Oppland, viste at mange busselskaper er interessert i å delta i konkurransen. NSB Biltrafikk deltok ikke i anbudskonkurransen, kun indirekte gjennom Hadeland Bilselskap AS. Senere gjennomførte Stor Oslo Lokaltrafikk og Oslo Sporveier mindre anbudsutlysninger. Her vant Hadeland Bilselskap ett anbud, NSB Biltrafikk vant to og tapte ett.

Innføring av anbud i rutetrafikken har medført store strukturelle endringer i næringen. Det er inngått nye strategiske allianser, og flere oppkjøp er foretatt de seneste årene. Swebuss, Nordens største busselskap eid av Statens Järnvägar, har foretatt flere oppkjøp i Mjøsregionen. Norgesbussgruppen ekspanderer raskt over hele landet. NSB Biltrafikk kjøpte i 1995 BO-Bussene i Grenland, og er nå eier i ni større busselskaper i Norge. Kjøpene gir positive synergieffekter og bidrar til å styrke konkurransekraften til NSB Biltrafikk. NSB Biltrafikk har imidlertid begrenset handlefrihet i forbindelse med slike oppkjøp. I 1995 ble det arbeidet med å omgjøre divisjonen til et aksjeselskap heleid av NSB. Den 26. juni besluttet Styret i NSB at NSB Biltrafikk skulle omdannes til aksjeselskap 01.01.96. Dette har ikke latt seg gjennomføre innen denne tidsramme. NSB avventer nå den politiske behandlingen av aksjeselskap-spørsmålet.

NSB Biltrafikk har introdusert eget kvalitetssystem som inkluderer kravene til et HMS-system. Dette er nå godt i gang og flere tusen kunder har deltatt i spørreundersøkelser for å kartlegge deres krav og forventinger.

I 1995 ble det dessu-

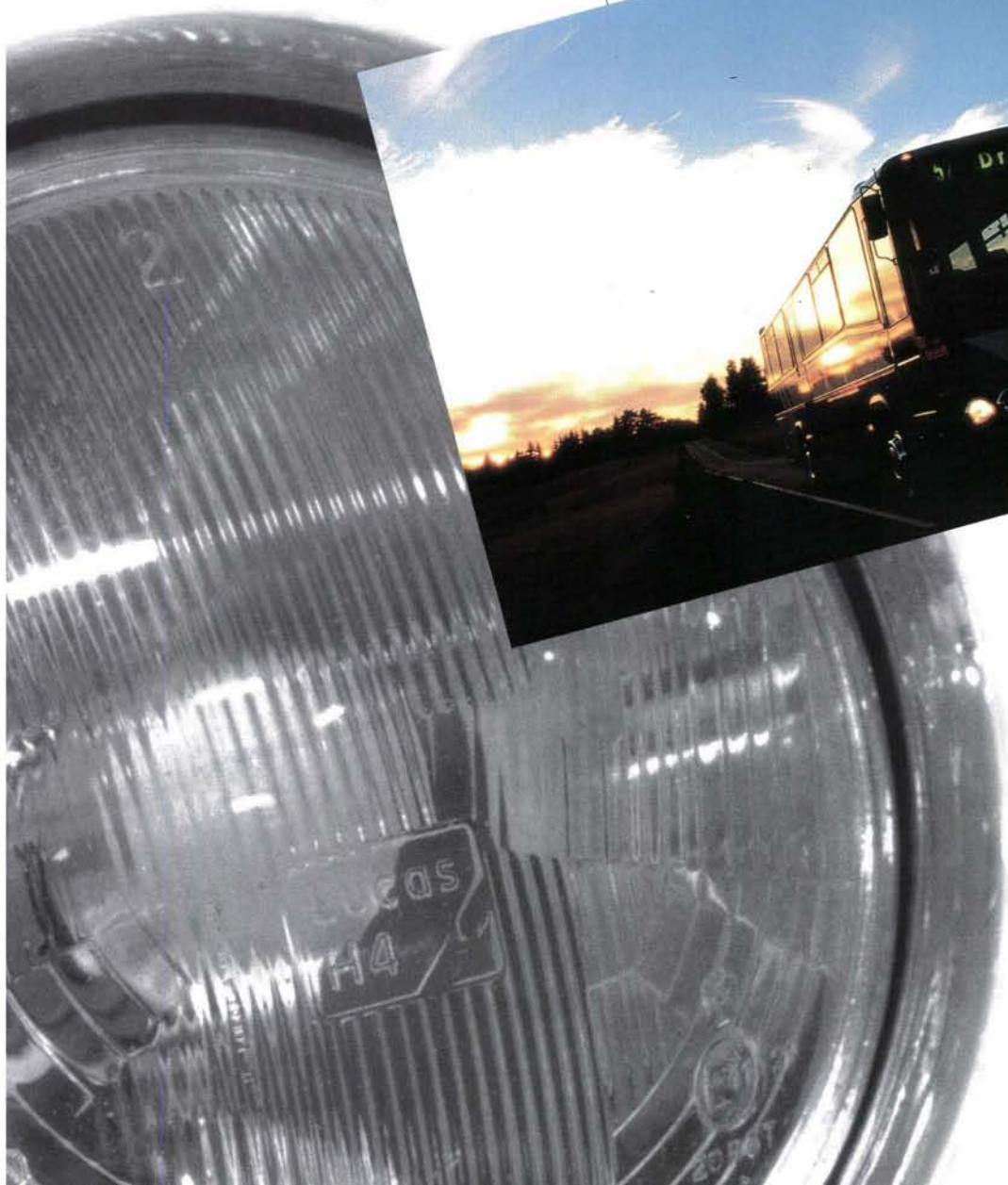
Noen fakta om NSB Biltrafikk og aksjeselskapene:

	Omsetning	Årsverk	Busser	Lastebil	Hengere	Bilv.
NSB Biltrafikk	564	1155	666	162	88	15
Aksjeselskapene	511	962	562	42	17	11
Totalt	1075	2117	1228	204	105	26

ten besluttet å omorganisere godsvirk-
somheten til en enhet, med en egen le-
der. Dette arbeidet videreføres i 1996.

I 1995 ble NSB Bussgruppen eta-
blert. Dette er en mer formalisert sam-
ling av NSB Biltrafikk og aksjeselskape-
ne, der man fremover søker å integrere
mer enn å koordinere.

For 1996 forventes nye retningslin-
jer for behandling av ekspressbussøk-
nader. NSB Biltrafikk vil søke løyver
der det er naturlig for NSB Biltrafikk å
være engasjert. Spørsmålene bearbei-
des i fellesskap mellom NSB Person-
trafikk, NSB Biltrafikk og bussaksjesel-
skapene majoritetseiet av NSB.



Mot ferdigstillelse til rett tid

Stortinget vedtok 8. oktober 1992 å bygge ut Gardermoen som ny hovedflyplass og bygge ny høyhastighetsjernbane på strekningen Oslo-Gardermoen-Eidsvoll. NSB Gardermobanen A/S ble stiftet 24. november 1992 som aksjeselskap heleid av Staten ved NSB.

I juni 1995 besluttet Stortinget gjennom behandlingen av St. prp. nr. 42 (1994-95) også å overføre ansvaret for planlegging og forberedelser av driften på Gardermobanen fra NSB til NSB Gardermobanen A/S. Beslutningen medførte at investeringene til rullende materiell, organisasjonsoppbygging, kjøp av teknisk utstyr og rekruttering av personell for driften inngår i budsjettene til NSB Gardermobanen A/S.

Overordnede premisser og styringsmål for NSB Gardermobanen A/S er basert på forretningsmessig lønnsomhet med et avkastningskrav på åtte prosent for investert kapital i baneutbygging, tog og driftsmidler for øvrig. Det er forutsatt en markedandel på minst 50 prosent for flypassasjerer og 40 prosent for ansatte til og fra flyplassen.

Utbygging

I 1995 var NSB Gardermobanen A/S i sitt tredje driftsår. Alle ordinære reguleringsplaner for traseen til Gardermobanen er vedtatt.

Høsten 1995 ble de siste av de 12 store grunnarbeidskontraktene inngått, og ved utgangen av året var det stor anleggsaktivitet langs hele strekningen fra Etterstad til Eidsvoll. Anleggsarbeidene følger stort sett vedtatte fremdriftsplaner, med unntak av

Romeriksporten som med sine nesten 13 km blir Norges lengste jernbanetunnel, og løsmassetunnelen ved Eidsvoll. Nødvendige tiltak for å innhente forsinkelsene er igangsatt. Det er ingen forhold eller forsinkelser som er kritiske med tanke på rettidig ferdigstillelse.

På elektrosiden er det i løpet av 1995 inngått totalentreprisekontrakter for strømforsyning og telematikk.

Trafikkdrift

Etter Stortingets vedtak juni 1995 er det i dag NSB Gardermobanen A/S som planlegger, bygger og idriftsetter et totalt togsystem for tilbringertjeneste til og fra Oslo lufthavn Gardermoen. Togsystemet skal samtidig inngå i det lokale kollektivnettet med tog i Osloområdet og InterCity-nettet idet sentrale østlandsområdet.

Hovedaktiviteter for Trafikkdrift har i 1995 vært knyttet til oppfølging av togkontrakten og arbeidene innenfor marked, togdrift, terminaler og kvalitetssikring av de produktløsninger som er valgt. Et omfattende arbeid er nedlagt i å etablere en distribusjonsstrategi for salg og tilhørende billetteringsløsninger. Et sentralt spørsmål i det markedsrettede arbeid er strategiske allianser og samarbeidsløsninger for å skape enkle og konkurransekraftige helreiseløsninger.

Driftsopplegg for Gardermobanen består av ialt seks Flytog i timen. Tre av disse går Asker-Oslo S-Gardermoen. De øvrige tre går Oslo S-Lillestrøm-Gardermoen.

Banedrift

De tekniske løsninger som er valgt for Gardermobanen, representerer det fremste innen europeisk jernbaneteknologi for høyhastighetsbaner opp til 200 km/t. Som første bane i Norge bygges det ATC (Automatic Train Control). Kontaktledningsanleggene som bygges, er identiske med de som bygges for høyhastighetsbaner i Tyskland som trafikkeres med hastigheter opp til 280 km/t. Utbyggingen skjer med de strengeste krav til kvalitet for å ivareta sikkerhet og pålitelighet i driftsfasen. Det utføres kontinuerlig kvalitetskontroller, både langs traseen og hos de forskjellige leverandører.

Samtlige delanlegg skal være ferdig senest 1. april 1998. Etter denne dato er det satt av seks måneder til utprøving og igangkjøring fram til åpningen den 4. oktober 1998.

Økonomi

Utbyggingen av Gardermobanen er lånefinansiert. De samlede påløpte kostnader for selskapet var ved årsskiftet 1995/96 2.060 mill. kroner mot budsjett 2.054 mill. kroner, et negativt avvik på ca. 6 mill. kroner. Framdriften for utbyggingen var samlet på 30% mot planlagt 32%, med dertil hørende kostnadsavik.

Den samlede kostnadsrammen for utbyggingen ble av styret i NSB Gardermobanen A/S på møte 20. februar 1996 vedtatt justert opp med 650 mill. kr. til 5.585 mill. 1996-kroner. Dette er 450 mill. kr. mer enn estimatet i St.prp. nr. 1 (1995-96). Den nye budsjettrammen for utbygging ligger fortsatt godt innenfor usikkerheten på 20% i rammebeløpene fra hovedplanen i 1992.

Prosjektreserven for forberedelse til trafikkdrift ble vedtatt oppjustert med 80 mill. 1996-kroner. Den samlede budsjettrammen for utbygging og forberedelse trafikk- og banedrift er etter dette 6.950. mill. 1996-kroner.

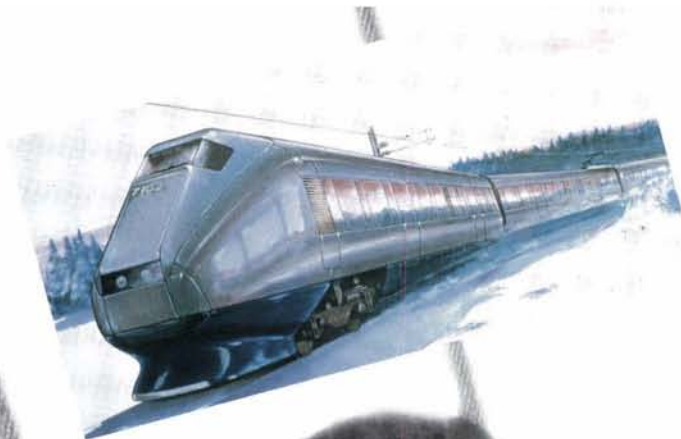
Oppjusteringen reduserer avkastningen av prosjektet, men Styret i selskapet vurderer fortsatt lønnsomheten som god med en gjennomsnittlig avkastning på omlag 8 prosent pr. år for perioden fram til 2020.

Gjenstående kontrakter

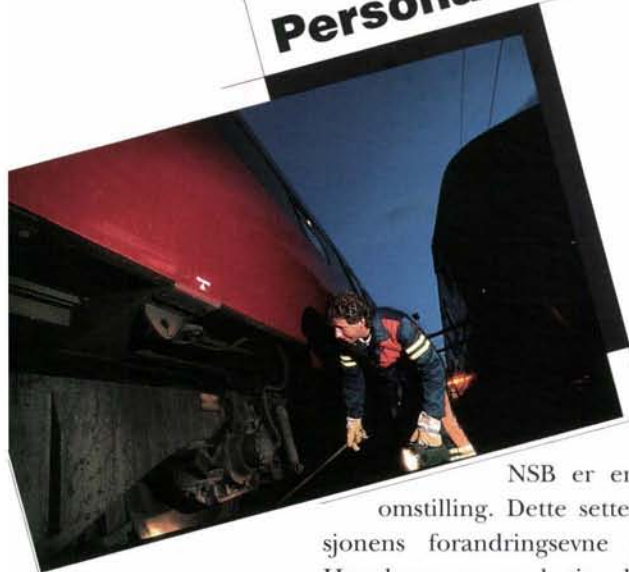
De siste store kontraktene innen baneutbygging for NSB Gardermobanen A/S er entreprisen på permanente spor og innkjøp av skinner. Begge disse kontraktene skal inngås i løpet av april 1996.

Terminalutviklingen er også inne i en avgjørende fase. Kontrakt for bygging av flytogterminalen på Oslo S vil bli inngått i september, mens kontrakten for terminalen på Lillestrøm ble inngått i mars.

Når det gjelder togkontrakten med Adtranz Norway (tidligere ABB Strømmen), vil utvendig og innvendig design bli fastlagt i løpet av første halvår 1996. Videre skal det etableres et vedlikeholdsopplegg for togene, basert på leveranse fra underleverandører.



Personalet



NSB er en bedrift i omstilling. Dette setter organisasjonens forandringsevne på prøve. Hverdagens rammebetingelser som arbeidsinnhold, arbeidsprosesser og arbeidssted endres for mange av NSBs ansatte. Noen vil miste jobben og tilbys ny jobb i eller utenfor NSB, omskoleing til nytt arbeid i NSB, mens andre får tilbud om utdanning for ei ny framtid utenfor NSB. Kanskje vil også noen av NSBs seniorer velge å gå av med førtidspensjon. For mange av de som skal være med videre i NSB, vil hverdagen bestå av nytt jobbinnhold, nye mål, ny teknologi, krav til ny kompetanse og for noen også nye kolleger. Mange vil vegre seg, andre vil glede seg. En nøkkelfaktor i dette er ledelse.

For å sikre at NSB lykkes med omstillingen vil ledelse stå på dagorden i tiden framover. NSB har behov for et lederkorps som både har evne til å formidle budskapet om hvilken retning NSB skal gå i, tar ansvar for å involvere og motivere sine medarbeidere i endringsprosessene og håndterer sitt personalansvar i tråd med NSBs personalpolitiske retningslinjer.

For å lykkes i omstillingsarbeidet vil samarbeid og nær dialog med de ansattes organisasjoner være en viktig forutsetning.

Bemanning

Antallet fast ansatte ved utgangen av 1995 var på 12143, dvs en økning på 16 personer i forhold til året før. 9138 av disse har sin tilhørighet i trafikkdelen, mens 3005 er knyttet til ulike virksomhetsområder i kjørevegen. Trafikkdelen hadde en reell nedgang i sin bemanning på 89 personer, mens kjørevegen hadde en økning på 95 personer. NSB Biltrafikk økte med 14 og NSB Reisebyrå reduserte sin bemanning med 4 personer.

I alt har 468 personer sluttet i NSB i løpet av året. Av disse gikk 104 av med førtidspensjon. For første gang på mange år representerer gruppen «sluttet etter eget ønske» den største avgangsårsaken. Av de 151 som tilhører denne kategorien, hadde ca 52% et ansettelsesforhold til NSB på mellom 0 og 5 år. Gruppen skiller seg ut fra gjennomsnittet, i det de aller fleste i NSB har et svært langsiktig perspektiv på sitt arbeidsforhold.

Den eksterne rekrutteringen var på 146 personer. Ca 300 personer har gjennom kompetanseutviklingstiltak i Personalsenteret fått nye arbeidoppgaver i NSB i løpet av 1995.

Kompetanseutvikling

I juli vedtok styret NSBs kompetanseplan for perioden 1995 – 99 – en milepæl i NSBs satsing på kompetanseutvikling både på kort og lang sikt. Planen gjenspeiler de viktigste satsingsområdene framover; omstilling og markeds-tilpasning, jernbanedrift, ny teknologi og ledelse. Hvert satsingsområde er beskrevet i form av mål og aktiviteter pr år og danner grunnlaget for resultat-enhetenes virksomhetsplaner.

Med unntak av grunnopplæring har det vært relativt liten opplærings- og utviklingsaktivitet i regi av Jernbane-skolen i 1995. Det har sammenheng med at enhetene selv har gjennomført en rekke tiltak som har vært skreddersydd til spesielle formål.

Ett av de konsernovergripende kompetanseutviklingstiltakene som likevel er gjennomført dette året, er seminaret «Forretningskunnskap – et spørsmål om lønnsomhet» – en simulering av forretningsmessig basert jernbanedrift. 30 av de øverste lederne i NSB deltok. Seminaret endte ut i en handlingsplan for gjennomføring av en rekke forbedringstiltak/effektiviseringstiltak.

I løpet av våren 1995 avsluttet 35 ledertalenter et Masterprogram som NSB arrangerte i samarbeid med BI. Utvelgelse og satsing på ledertalenter blir videreført også i 1996.

For å øke NSBs interne styringsevne også når det gjelder personalressurser, ble det i løpet av høsten igangsatt et større arbeid med utvikling av NSB Personalplan. Personalplanen vil bli et viktig redskap for omstillingsprosessen i NSB og vil danne grunnlaget for bedriftens langsiktige bemannings- og kompetanseplanlegging.

Offentlig fagopplæring

Offentlig fagopplæring er ett av satsingsområdene i NSBs kompetanseplan. Prosjektet «Fra etatsopplæring til offentlig fagopplæring» har, i samarbeid med Norsk Jernbaneforbund, utarbeidet søknader om godkjenning av tre nye lærefag: Banemontør, togmekaniker og salg-servicefag. Søknadene ble undertegnet av administrerende direktør i NSB Osmund Ueland og forbundsleder i Norsk Jernbaneforbund Ove Dalsheim, i oktober. Både banemontørfaget og togmekanikerfaget ble anbefalt av Rådet for fagopplæring i arbeidslivet i november, mens salg- og servicefaget er ute på høring. Endelig godkjenning av fagene skjer i Kirke- utdannings- og forskningsdepartementet.

Hvis disse fagområdene får sin plass i det offentlige fagopplæringssystemet, vil all grunnopplæring i NSB, unntatt lokomotivfører og togleder, være lagt under Lov om fagopplæring i arbeidslivet. NSB vil da ta inn lærlinger i følgende fag: Signalmontør, energimontør, svakstrømsmontør, telekommunikasjonsmontør, togelektriker, terminalarbeider, yrkessjåfør, renholdsoperatør og etter godkjenningen også banemontør, tog-

mekaniker og lærlinger i salg- og servicefag.

I løpet av 1996 skal NSB ha økt sitt antall lærlinger fra ca 60 til 210. Gjennom utviklingen av ytterligere tre offentlige fag, har NSB i løpet av 1995 lagt et solid grunnlag for å ta ansvar som læringsorganisasjon både for egen og andres framtidige arbeidskraft.

Personalsenteret

Personalsenteret ble etablert i 1991 som alternativ til oppsigelse:

«Personalsenteret er en organisasjon som etter avtale med organisasjonene har til formål å sørge for at overtallig personell i NSB bl.a. gjennom kompetanseheving, omskolering, kan innpasses i ordinær virksomhet i eller utenfor NSB».



I all hovedsak har Personalsenteret omskolert overtallig personell til nye jobber i NSB. Av i alt 799 personer som har vært tilknyttet Personalsenteret, er 561 tilbakeført til NSB, 301 av disse ble tilbakeført til nytt arbeid i NSB i løpet av 1995. Dette har vært mulig bl.a. pga lav ekstern rekruttering. Fem personer fra Personalsenteret har fått arbeid utenfor NSB. Ved utgangen av 1995 var det 197 færre i Personalsenteret enn året før. 280 personer var fortsatt tilknyttet Personalsenteret ved overgangen til 1996.

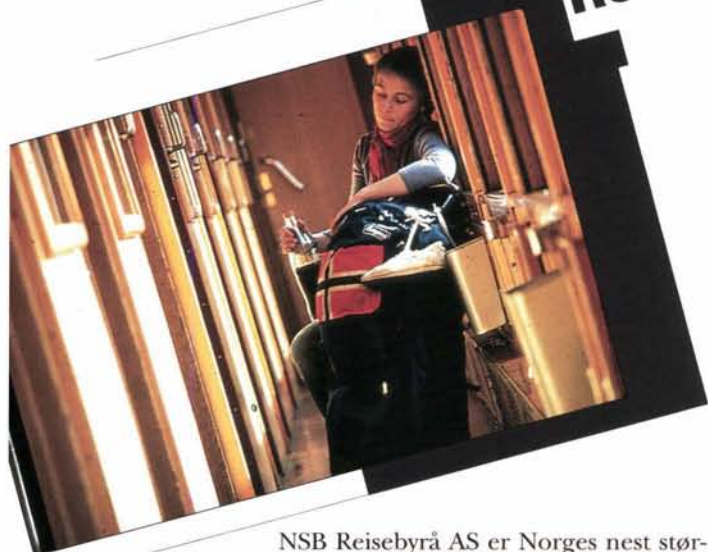
NSB har i løpet av høsten 1995 gjennomgått Personalsenterets aktiviteter og har utviklet og forankret en ny og offensiv strategi for 1996 med en langt større fokusering på kvalifisering for det eksterne arbeidsmarkedet enn hva som har vært tilfellet tidligere.

Personalsenteret vil i de nærmeste fire årene bli en viktig strategisk faktor i omstillingen av NSB og håndtere overtalligheten i forbindelse med kostnadseffektiviseringen «Effekt 600».

Ny arbeidstidsavtale

NSB har i lengre tid arbeidet med forenkling av særavtalene. Dette arbeidet har også tatt mye oppmerksomhet i 1995. Etter lange og vanskelige forhandlinger ble ny arbeidstidsavtale inngått med virkning fra og med ruteendring 1995. De såkalte straffebestemmelsene ble i all hovedsak fjernet. Arbeidsmiljøloven og Hovedtariffavtalen ble i større grad enn tidligere lagt til grunn. Vern av fritiden for de ansatte ble også innført som et viktig prinsipp. Avtalen vil bli reforhandlet i løpet av første halvår 1996.



NSB**Reisebyrå AS**

NSB Reisebyrå AS er Norges nest største reisebyråkjede med 28 selvstendige byråer og 11 avdelingskontorer. I tillegg eier byrået UniReiser AS med 4 byråer.

NSB Reisebyrå AS skal produsere, markedsføre og selge konkurransedyktige reiselivstjenester, og forretningsreiser er byråets hovedområde med over 75 av omsetningen.

Økonomi

Eksterne driftsinntekter nådde 148 millioner kroner i 1995. Dette er sju prosent lavere enn året før. I samme periode økte kostnadene med to prosent. Omsetningen var tre prosent lavere enn i 1994.

Markedsutvikling

De store reisebyråkjedene øker sin andel av det totale markedet og konkurransen mellom disse kjedene er stor om både private og offentlige kundegrupper. Norges største reisebyråkjede, Bennett, ble i 1995 sammen med de øvrige skandinaviske Bennett-byråer kjøpt av britiske Hogg Robinson.

Utviklingen i norsk innenriks luftfart har vist en økning, men den utvidede konkurransen og økte tilbudet av lavpriser har medført at det gjennomsnittlige prisnivå har gått ned.

Omdannelse til aksjeselskap

Etter at NSBs styre i juni vedtok å anbefale at NSB Reisebyrå skulle omdannes til aksjeselskap, har det vært nedlagt et betydelig arbeid med å legge grunnlaget for den politiske behandling og de praktiske endringer et stortingsvedtak om omdannelse ville medføre.

Stortinget vedtok i desember at NSB

Reisebyrå skulle omdannes til aksjeselskap med virkning fra 1. januar 1996. Selskapet er 100% eiet av NSB og er etablert med en egenkapital på 37 mill kroner.

Investeringer

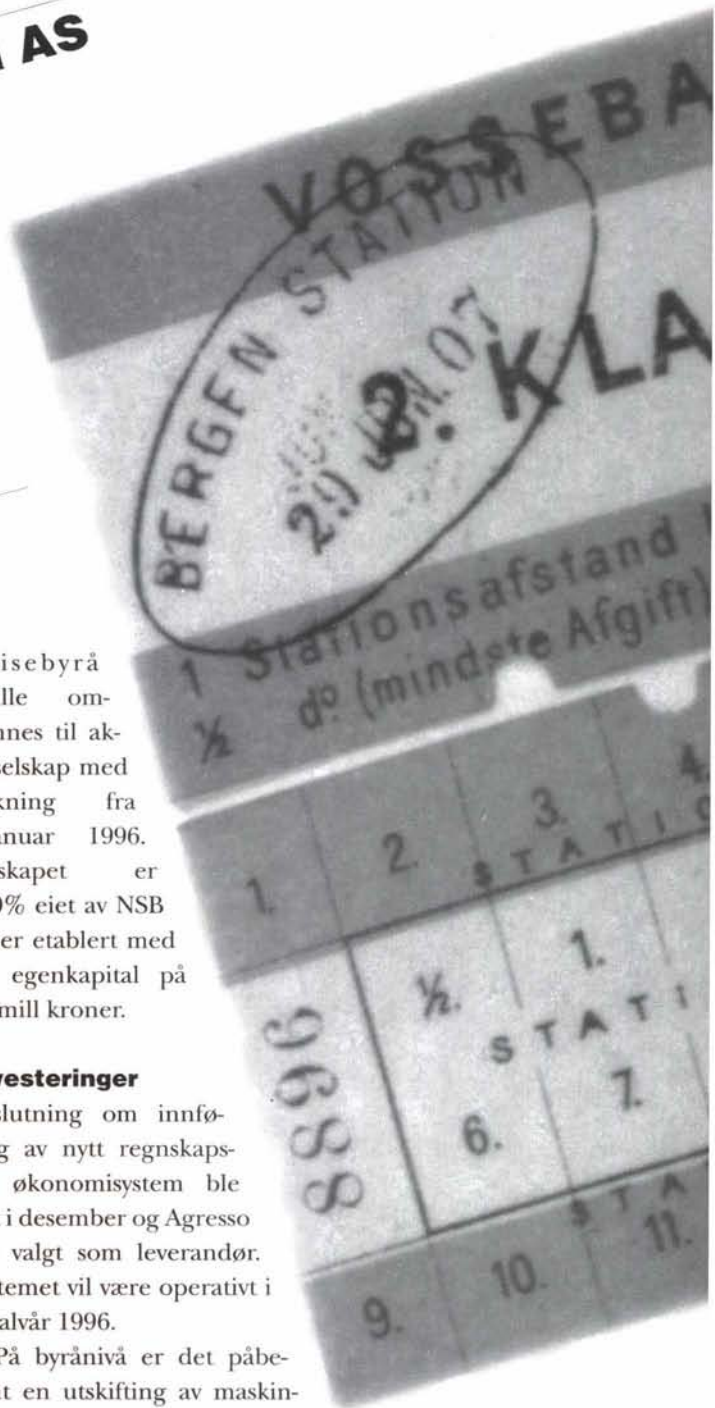
Beslutning om innføring av nytt regnskaps- og økonomisystem ble tatt i desember og Agresso ble valgt som leverandør. Systemet vil være operativt i 2. halvår 1996.

På byrånivå er det påbegynt en utskifting av maskinplattform som vil bli videreført i 1996.

Utviklingen framover

Det forventes at det totale reisebyråmarked også i 1996 vil ha en positiv utvikling. Konkurransen mellom kjedene og kundenes økende krav vil imidlertid presse bransjens fortjenestemarginer.

For NSB Reisebyrå AS vil hovedutfordringene være å utnytte de rammebetingelser som overgangen til aksjeselskap innebærer og øke selskapets konkurransekraft ved utnyttelse av ny teknologi.



Helse, miljø og sikkerhet



NSBs innsats

for å forbedre de ansattes helse, sikre arbeidsmiljøet, drive miljøvennlig, ivareta høy sikkerhet og beskytte seg mot kriminelle handlinger ble økt i 1995. HMS-arbeidet har konsentrert seg om å planlegge, igangsette eller videreføre enkelte systemreformer innenfor forebyggende eller skadereduserende tiltaksområder.

Internkontrollsystem og systemrevisjon

Overordnet håndbok for internkontroll i NSB ble utgitt i helt ny, revidert versjon. NSBs internkontrollsystem er nå dokumentert i alle organisasjonssenheter, mens den aktive oppfølgingen ikke er kommet like langt innenfor alle enheter. Noen enheter har utviklet et kombinert dokumentasjonssystem for kvalitetsutvikling og HMS-styring, mens andre har utarbeidet et separat internkontrollopplegg. I løpet av hele året samarbeidet NSB nært med Arbeidstilsynet om å modernisere HMS-filosofien og styringssystemet. 20 forbedringspunkter er blitt identifisert og nøye fulgt opp. Arbeidstilsynet og enkelte andre tilsynsmyndigheter gjennomførte også systemrevisjoner av en-

heter. NSB gjennomførte dessuten for første gang en overordnet HMS-revisjonen i hver av de fire store organisasjonssenheter. Hovedenhetene har ennå for liten egenaktivitet på HMS/kvalitetssikringsrevisjoner.

NSB har gjennomført en kritisk gjennomgang av alle former for rapportering, registrering og oppfølging av uønskede hendelser innenfor hele HMS-området. Analysen medførte at NSB valgte å satse på et nytt rapporteringssystem basert på forenklede skjemaer og rutiner. Som et viktig ledd i systemet inngår et eget databasebasert HMS-verktøy (SYNERGI) for registrering, årsaks- og tiltaksanalyse og risikovurdering av både tilløp til og faktisk forekomst av alle uønskede hendelser. Rapporteringssystemet er tilrettelagt for NSB og prøvd ut i 1995.

Helse og arbeidsmiljø

NSB gjennomførte i 1995 flere store organisasjonsendringer kombinert med omfattende omstillingsprosesser. Disse reformene fikk konsekvenser for lederne og den enkelte ansattes situasjon, for leder-medarbeider forholdet og for arbeidsmiljøet.

Styrkingen av NSBs verneapparat er blitt sterkere prioritert. Det har bl.a. medført en økning i engasjement, deltakelse og kompetanse til medlemmer i NSBs Sentrale arbeidsmiljøutvalg (SAMU) og i de 31 lokale underutvalg (AMUer). Kontinuiteten i arbeidet er blitt svekket gjennom en rekke endringer i representasjonen fra arbeidsgiversiden i de enkelte arbeidsmiljøutvalg. For den nye perioden 1996-97 er det blitt utarbeidet handlingsplaner for arbeidet i SAMU/lokale AMUer, samtidig som det er lagt opp en opplæringsplan for nyvalgte representanter.

De største arbeidsmiljøutfordringene er det psykososiale/organisatoriske arbeidsmiljøet, belastningslidelser og ulykker/personskader. I alt 320 personskader med fravær er registrert i 1995 mot 345 i 1994. Dette tilsvarer en H-verdi på 13,7 mot 13,6 i 1994.

Belastningslidelser og psykososiale forhold er medvirkende årsak til minst 50 % av sykefraværet.

Rusmiddelarbeidet er styrket gjennom en egen erklæring om rusmiddelpolitikk, et nytt organisasjonsopplegg basert på AKAN-modellen og økt informasjon og lederstøtte, bl.a. gjen-

nom utgivelse av en egen rusmiddel-brosjyre.

Ytre miljø

Miljøvennlighet er ett av jernbanens store konkurransefortrinn. Samtidig er det et mål for NSB å styrke miljøprofilen ytterligere og skjerpe kravene til NSB selv som miljøbedrift. På sikt skal NSB kunne tilby sine kunder og samarbeidsparter et økologisk forankret og miljøtilpasset transporttilbud som kjennetegnes ved å være i samsvar med premisene for en bærekraftig utvikling.

Sentrale temaer for miljøarbeidet i 1995 har vært kartlegging av gamle «miljøsynder», spesielt kreosot- og oljeforurenset grunn, utarbeiding av enkelte miljøplaner på enhetsnivå, videreføring av arbeidet med å omdanne NSB til en «grønn bedrift» med bl.a. miljøkrav til produkter og materiell, energiokonomisering og minimalisering av luftforurensninger. Arbeidet med å ivareta biologisk mangfold, viltvern og miljøvennlig vegetasjonskontroll er styrket sammen med opprensninger langs banen og bedret visuell profilering.

Det sentrale miljøarbeidet er reorganisert gjennom bl.a. etablering av et eget NSB Miljøforum. Arbeidet med å utarbeide NSBs nye miljøprogram, en egen miljøerklæring og en egen miljøplan 1997-2000 ble startet opp. Utredning og dokumentasjon av jernbanens miljøkonsekvenser ble pågynt som ledd i arbeidet med Norsk jernbaneplan 1998-2007.

NSB har i 1995 arbeidet aktivt for å styrke det nasjonale og nordiske miljø-samarbeidet innenfor transportsektoren.

Sikkerhet og beredskap

Omstillingsarbeidet fra hendelsesbasert til risikobasert HMS-styring og fra skippertaksmentalitet etter større ulykker til kontinuerlig forbedring av sikkerhetstyringen har preget det overordnede sikkerhetsarbeidet. Ved etablering av Jernbanetilsynet høsten 1996 vil det bli et klarere skille mellom myndighetenes tilsynsoppgaver og NSBs eget internkontrollopplegg.

Arbeidet med å innføre nytt styringssystem for NSB innebar også at en revisjon av konsernkravet til styringen av HMS-aktivitetene ble påbegynt i 1995. Også øvrige sikkerhets- og beredskapsbestemmelser er under revisjon.

Et større utredningsarbeid om sikkerhetsopplæring i NSB basert på 6 del-

utredninger, ble på det nærmeste slutført med identifisering av 31 forslag til forbedringer. Hovedsiktemålet var dels bedre fagteknisk opplæring gjennom et modulbasert trafikkopplærings-system sammen med en bedre desentral opplæring gjennom instruktører/veiledere og dels en helhetlig og moderne sikkerhetsledelse basert på felles kunnskaper og forståelse av systematisk sikkerhetsstyring. Vurderingen av forslagene og gjennomføringen videreføres i 1996.

NSB gjennomførte i 1995 både en større øvelse i krisehåndtering for toppledelsen og en rekke regionale/lokale beredskapsøvelser. Vernelederne som har ansvaret for industriverberedskapen i NSBs verksteder, styrket sitt samarbeid, bl.a. gjennom to verneledersamlinger. Ved to av verkstedene bygger nå beredskapsopplegget på gjennomførte risikoanalyser.



Sikring

Det er for første gang gjort forsøk på å få en totaloversikt over forekomsten av og de økonomiske konsekvensene av skadelige hendelser og direkte kriminelle handlinger rettet mot NSB, dvs. aktiviteter som brann, innbrudd, hærverk, sabotasje, trusler, tagging o.l. NSB hadde flere slike uønskede hendelser, og de økonomiske konsekvensene



ne er langt større enn antatt. Det forebyggende og skadereduserende potensialet vurderes som meget stort med betydelige innsparingsgevinster.

Bedriftshelsetjenesten

Bedriftshelsetjenesten har i 1995 arbeidet med oppfølging av arbeidsmiljøkartleggingen fra perioden 1991-94, gjennomført helsemessig godkjenninger for sikkerhetstjeneste samt andre arbeidsmiljørelaterte konsultasjoner. Dessuten har Bedriftshelsetjenestens personell i stor grad drevet undervisning i emner innenfor arbeidsmiljøfeltet som er en god måte å drive forebyggende helsearbeid på. Måten bistanden til bedriftsintern attføring er organisert på i enheten, ser så langt ut til å være vellykket.

Bedriftshelsetjenesten har også orientert seg mer mot omstillingsarbeidet i NSB og vil framover legge stor vekt på å være en støtte for ledere og medarbeidere i den prosessen.

Bedriftshelsetjenesten ble i september tilknyttet NSB Servicesenter for å kunne dra fordel av en mer forretningsmessig drift i samarbeid med andre tjenesteleverandører internt i NSB. Samtidig har det nære samarbeidet med Konsernstab Helse, miljø og sikkerhet gitt klare, styrende dokument for Bedriftshelsetjenestens virksomhet som gir bedre oppfølging av enhetens kvalitet og økonomi.

Kvalitet

**NSBs kvalitetsmål er å levere kostnads-
effektive transporttjenester som til-
fredsstiller krav og forventninger fra
eier, kunder og ansatte innenfor de til
enhver tid gjeldende regler, forskrifter
og økonomiske rammer.**

For å nå kvalitetsmålet skal NSBs styringssystem dekke alle hovedaktiviteter i NSB. Kvalitesledelse innenfor alle områder og alle aktiviteter vil være førende for den langsiktige utviklingen av NSB.

Kvalitet har vært sterkt prioritert i 1995. Det er etablert planer for opplæring i alle hovedenhetene, samtidig som enhetenes styringssystemer er under utvikling. Det er satt i gang et omfattende arbeid med NSBs totale styringssystem fra topp til bunn i organisasjonen slik at det nåværende dokumenterte systemet blir strømlinjeformet og lettere tilgjengelig for alle brukere.

Det er opprettet en egen enhet for kvalitet som koordinerer arbeidet. Denne enheten har vært en pådriver i kvalitetsarbeidet som skal dekke både økonomi, HMS, IT trafiksikkerhet og riktige arbeidsprosesser.

Kvalitetsarbeidet har fokusert på de virkemidler som påvirker NSBs resultater. Det er særlig fokusert på tiltak som skal gi tilfredse kunder og tilfredse, engasjerte medarbeidere som bidrar til å få suksess med de 10 områder NSB må lykkes på. Dokumentet KVALITET I NSB er utarbeidet og viser NSBs policy på dette området.

En reise i


NSB



Få fart og flyt, raskt av sted.
Ingen tvil, bruk NSB.

Arild Nyquist
poet

Tiden står stille i Ekspressfart



Leif Erik Forbergs P4-stemme sklir gjennom bistrovognen. Ekspresstoget fra Oslo til Trondheim står stille, men parat i spor 11, Oslo S. Sola lurer de hurtig hastende passasjerene til å tro at våren har kommet. Oslo S er et ståkete lydbilde som rammes inn av hul høyttalerklang, raske skritt og tog som lastes og losses. Men ombord i ekspresstoget regjerer roen – og overkonduktør Helge Bye.

De åtte vognene som skal over Dovre til Trondheim er besatt med hip-hopere, nickersgenerasjoner, barn og foreldre. 290 reisende er på vei mot 290 forskjellige opplevelser – men én opplevelse har de felles: Et tog der alt er tilrettelagt for en reise der tiden føles å stå stille, og hvor alt gjøres for at alle passasjerer i alle aldre skal trives.

Klokka 08.00: Toget ruller lydløst ut fra spor 11, og i bistrovognen lukter det allerede kaffe og nystekte rundstykker. Etter Lillestrøm er det frokost! Spis så mye du vil for 50 kroner. Noen velger en kjølig pils – det er ferie! Entusiastiske og morgenvåkne barn herjer rundt i lekevogna. Konduktør

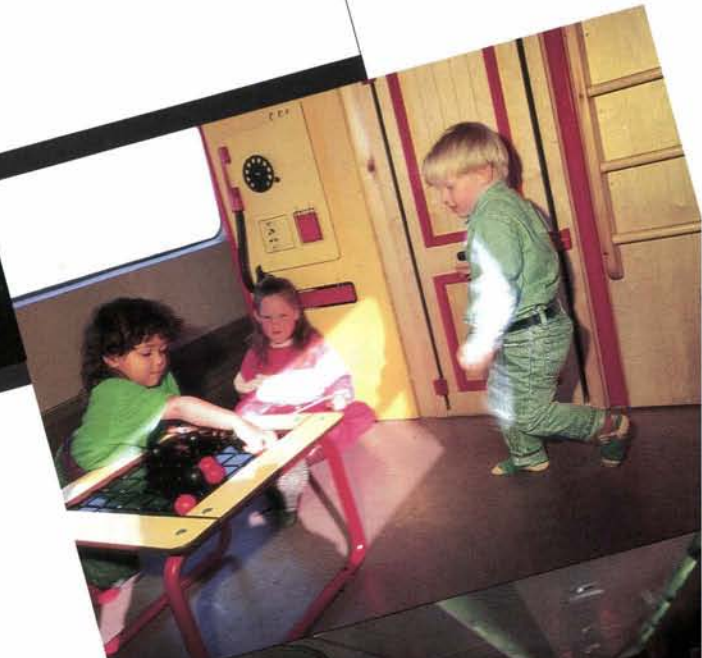
Helge Bye og kollega Jan Lyngen smiler – livet er som det skal være på ombord i NSBs nye stolthet.

150 millioner kroner har NSB investert i opprustingen av det nye Ekspresstoget, som trafikkerer Sørlandsbanen, Begensbanen og Dovrebanen. Togsettene ble bygget i tidsrommet 1982-87, men etter moderniseringen og ombyggingen i 1995 og 1996 framstår togsettene med en standard som duger lenge etter tusenårskiftet.

Trondheimstoget slynger seg forsiktig oppover Gudbrandsdalen. Lokfører Rolf Syversen fra Hamar har 400 tonn bak ryggen, men den erfarne NSB-mannen loser toget trygt forbi telehiv og planoverganger. En rådyrflokk deler seg aktsomt i to, toget kiler seg forbi i 100. – Sikkerheten er overordnet, sier Syversen. Selv har han aldri opplevd alvorlige uhell.

Det er tid for middag, bistrovognen har jevnt tilsig av sultne passasjerer. Noen velger en enkel rett – andre spanderer 150 kroner på en bedre middag og et glass vin. Utenfor suser Midt-Norge forbi – kledd i finstasen – inne i toget høres bare en svak susing. Noen av passasjerene har sluppet roen helt inn – enkelte snorkelyder blander seg med lavmælte samtaler, latterhikst og barnestemmer: – Jeg vil ha mer banaan! Og om to timer er vi Trondheim.

Tekst: Einar B. Strømstad
Foto: Trond Isaksen



Et ankerfeste i lokalsamfunnet

Skulle det være en sopelime? Eller kanskje et dusin egg fra frittgående høns? Ved Tretten stasjon tilbys mer enn togbilletter og rutetabeller til Dovrebanen. På et høyst særegent vis er Tretten en av flere NSB-stasjoner som er i ferd med å gjenerobre det de en gang mistet. Sin plass som et sentralt knutepunkt og møtested i lokalsamfunnet.

– Folk får omtrent sjokk når de kommer hit, ler Arnhild Nachtnebel. – Men de synes det er trivelig, veldig trivelig.

Vi forstår dem godt. Det som tidligere var et tomt, trist og nedslitt lokale er forvandlet til det ugjenkjennelige. Men trivelig er det – med sofagruppe og langbord, hvite blondgardiner og blomster. Masser av blomster.

Du finner likevel raskt det du er kommet for. Langs den ene veggen får du øye på ekspedisjonen, og bak den lille, runde luken står hun klar til tjeneste. Arnhild Nachtnebel: stasjonsbetjent, kafébestyrer, galleriansvarlig, godsekspeditør, turistguide og butikksjef – og enda litt mer. På Tretten stasjon.

Hundreåring med nytt liv

Med entusiasme og stå-på-vilje sto Arnhild Nachtnebel i spissen for en gruppe kvinner som bokstavelig talt kastet seg over Tretten stasjon da den ble nedlagt høsten 1994. Etter nøyaktig ett hundre års drift måtte kroken settes på døra. Inntektene fra billettsalg var for magre til at NSB kunne forsvare å opprettholde driften.

Som deltaker i kvinnenettverket NettOpp og med tilskudd fra Øyer kommune og Oppland fylke, kontaktet Arnhild Nachtnebel NSB Eiendom for å leie lokalene. Responen var uforbeholden positiv. For en rimelig sum fikk Arnhild leie første etasje i stasjonsbygningen.



– Vi hadde jo ledige lokaler etter at NSB Persontrafikk sluttet med billettsalg. For oss er det bedre å få noe i leieinntekter, enn å la lokalene bare stå der tomme, forteller eiendoms-sjef Lars Grøstad ved NSB Eiendom Hammar.

Med kafédrift og kunstutstillinger, eldretreff og arrangementer for barn, er det mye som venter den som kommer til venterommet på Tretten. Men Arnhild har mer å by på.

På godsekspedisjonen i den andre enden av bygningen er det ikke bare reisegods som passerer over disken. Avlagte klær, gamle LP-plater og bøker, samt diverse brukte pyntegjenstander og husgeråd skifter eiere her. Dessuten husflid og håndlagde smykker, foruten ferske egg. Alt er levert fra folk – og frittgående høner – i bygda.

Økt trafikk

Områdesjef for NSB Persontrafikk Hammar, Hans Brendjord er strålende fornøyd med samarbeidet.

– Med åpent venterom, godsekspedisjon og billettsalg på stasjonen, har vi kunnet opprettholde et servicenivå for kundene. Dessuten har det vist seg at Arnhild Nachtnebel har greid å opparbeide en del ny trafikk på Tretten. Det er helt klart positivt å ha en person på stasjonen som er kjent i lokalmiljøet, og stasjonen er nå blitt til et møtested for folk, sier Brendjord.

Tretten stasjon er blitt et møtested ikke bare i fysisk forstand. En sak er turistinformasjonen som Arnhild tar seg av. I tillegg kommer tjenestefordeling for folk på stedet.

– Det dreier seg om alt fra barnepass og husvask, til hjelp med å stryke duker eller hogge ved, forteller Arnhild.

Med så mange jern i ilden, er det kanskje ikke til å undres over at Arnhild like gjerne har åpningstider langt utover det avtalen med NSB forutsetter. Etter at hun overtok, er ekspedisjonen åpen også lørdager og søndager.

– Det at folk vet det er åpent, gjør at salget har gått oppover og at flere velger å ta toget, sier Arnhild fornøyd.

Samarbeid mellom flere parter

Kontrasten er stor mellom den drøyt ett hundre år gamle trebygningen på Tretten stasjon, til det nybygde, moderne stasjonsområdet på Sandvika utenfor Oslo. Forskjellene er opplagte også når vi ser på trafikken. På en eneste hverdag er det innpå like mange passasjerer innom Sandvika, som de 6520 som tok toget til eller fra Tretten stasjon i løpet av hele 1995.

Men likhetene finnes. Begge stasjonene har fått en ny og sentral plass i lokalsamfunnet gjennom samarbeid med flere parter.

– Utbyggingen av Sandvika er resultat av et vellykket samarbeid med blant annet Bærum kommune og Samferdselsjefen i Akerhus fylke. Sammen har vi fått bedret hele kommunikasjonssystemet i kommunen, forteller direktør Eivind Moe ved NSB Eiendom.

Med bussterminal integrert i stasjonsområdet er det slutt på de tider da folk måtte krysse både trafikkerte veier og fulle parkeringsplasser for å komme til toget. Og med fire jernbanespor mot tidligere to, er det blitt flere avganger fra Sandvika stasjon. Kombinasjonen av dette har trukket flere passasjerer til jernbanen.

Christian Opdahl er én av dem som nå nøyer seg med lokalbussen til Sandvika, for så å ta tog videre til Oslo.

– Korrespondansen er jo glimrende når det bare tar et minutt å gå fra busen til toget. Dessuten går det så mange flere toget enn tidligere, sier Christian.

Estetisk opprusting

Sporet på Sandvika ligger på en opphøyet voll midt i sentrum. Tidligere var det en smal, mørk og lite koselig korridor under som bandt de to delene av byen sammen, og som også ledet til trappen mot plattformene. Idag er det utvidet og omgjort til et stort og lyst rom. Langs den ene veggen er det gitt plass til kafé og forretninger, med NSBs ekspedisjon plassert i midten. Supplert med telefonkiosker, oppbevaringsbokser og fotoautomat, blir det hele et sted å komme til – ikke bare å haste forbi.

Kombinasjonen av estetisk opprustning og tilgjengelighet på Sandvika stasjon har gitt resultater som blitt etertykkelig bemerket, blant annet med tildeling av NSBs byggeskikkpris. Også eiendomsdirektør Eivind Moe er svært fornøyd.

– Stasjonen er blitt et ankerfeste i nærmiljøet.



NSB Biltrafikk

bør styre selv

Velg buss med omtanke

NSB Biltrafikk



– Skal vi delta i den frie konkurransen om bussrutene, må vi ha handlefrihet. Får vi gjennomslag for vårt ønske om å etablere NSB Biltrafikk som et selvstendig aksjeselskap står vi godt rustet til å møte bevegelsene i markedet!

Direktør i NSB Biltrafikk, Vidar Østreng, er klar i sin oppfatning om at NSB Biltrafikk fortsatt skal være en av hovedaktørene i det norske rutebilmarkedet!

– Vi ser en ny operatørstruktur i vår bransje – færre, men større trafikkselskaper hvor de som allerede er store vil vokse og øke sine markedsandeler, forteller Østreng.

Bakgrunnen for den nye konkurransesituasjonen ligger i stortingsvedtaket som ble fattet våren 1994, hvor det ble bestemt at anbud skulle tas i bruk i rutetrafikken i Norge. Dette vedtaket skal bidra til at fylkene får rimeligere samferdselstjenester. Når 70 prosent av NSB Biltrafikks omsetning kommer fra rutetrafikken får dette betydelige konsekvenser. Anbudsprinsippet som skal brukes ved valg av leverandør av persontransporttjenester i fylkene, gir strammere driftsmarginer – i tillegg har buss-selskapene også fått svekket sitt inntektsgrunnlag fordi de offentlige tilskuddene er redusert.

Må omstille seg

– Bransjen har møtt de nye kravene med blant annet effektivisering, omlegging og i enkelte tilfeller et redusert tilbud, forteller Østreng. – Selv om oppdragene i utgangspunktet kan tildeles etter anbud, har flere fylkesadministrasjoner heller valgt å ta i bruk effektiviseringsavtaler, hvor busselskapene må redusere kostnadene etter en fremforhandlet prosentsats. For å illustrere hvordan de offentlige tilskuddene til rutetrafikk er blitt redusert, forteller Østreng at i 1991 utgjorde tilskudd 41 prosent av inntektsgrunnlaget, i 1995 var andelen 28 prosent. – Mye tyder på at vi må forvente ytterligere reduksjon. Derfor må vi hele tiden tilstrebe å finne forbedringsmulighetene. Vi er også nødt til å kunne velge løsninger ut fra egne prioriteringer for raskt å kunne gripe mulighetene i markedet, understreker Vidar Østreng.

Flertallet av de ansatte er skeptiske og betenkte til aksjeselskap-planene, ikke minst med tanke på hva som blir deres arbeidssituasjon i et selvstendig selskap. Mange spørsmål melder seg, men Østreng er ikke i tvil om at et marked som endrer seg så raskt krever omstilling, men sier det ikke vil oppstå et overtallighetsproblem som følge av aksjeselskapsdannelsen.

Bransjen er i endring, selskapsstrukturene forandres gjennom fusjoner, allianser og kjededannelser. NSBs største konkurrenter er Norgesbuss og Nordnorbuss. I tillegg har svenske Swebus fått et godt tak på markedet i Mjøs-regionen og har antakelig stor lyst til å ekspandere ytterligere på det norske markedet

– Vi vil styrke vårt nettverk i Sør-Norge, og så lenge jernbanen går til Bodø er det naturlig at våre busser også beveger seg nordover fra Trondheim, som i dag er vårt nordligste operasjonsområde, sier Østreng. NSB Biltrafikk kommer foreløpig ikke til å satse på markeder utenfor Norge. – Det er nok av utfordringer her hjemme ennå, mener biltrafikkdirktøren.

I godt selskap

NSB Biltrafikk nyter stor tillitt både blant passasjerer og oppdragsgivere – i 1994 tok 18 millioner passasjerer NSB-bussen.

Mange av passasjerene identifiserer NSB med de blå bussene, men selska-

pet – som i dag er en divisjon i NSB-konsernet – administrerer tilsammen 1228 busser i mange farger. NSB Bussgruppen består av NSB Biltrafikks blå busser samt åtte aksjeselskap som eies helt eller delvis av NSB. Tilsammen har gruppen en omsetning på drøyt én milliard kroner, hvorav NSB Biltrafikks blåbusser kjørte inn 559 millioner kroner i 1995.

Rutebiltrafikken er den mest synlige delen av bussgruppens virksomhet, og bidrar med 72 prosent av omsetningen. Turbussene kjørte inn 13 prosent og godsfrakt langs landeveien utgjorde 12 prosent.

Østreng forteller at NSB satser på rutebilene, og fra dagens markedsandel på 13 prosent har selskapet ambisjoner om ytterligere å øke fram mot tusenårsskiftet.

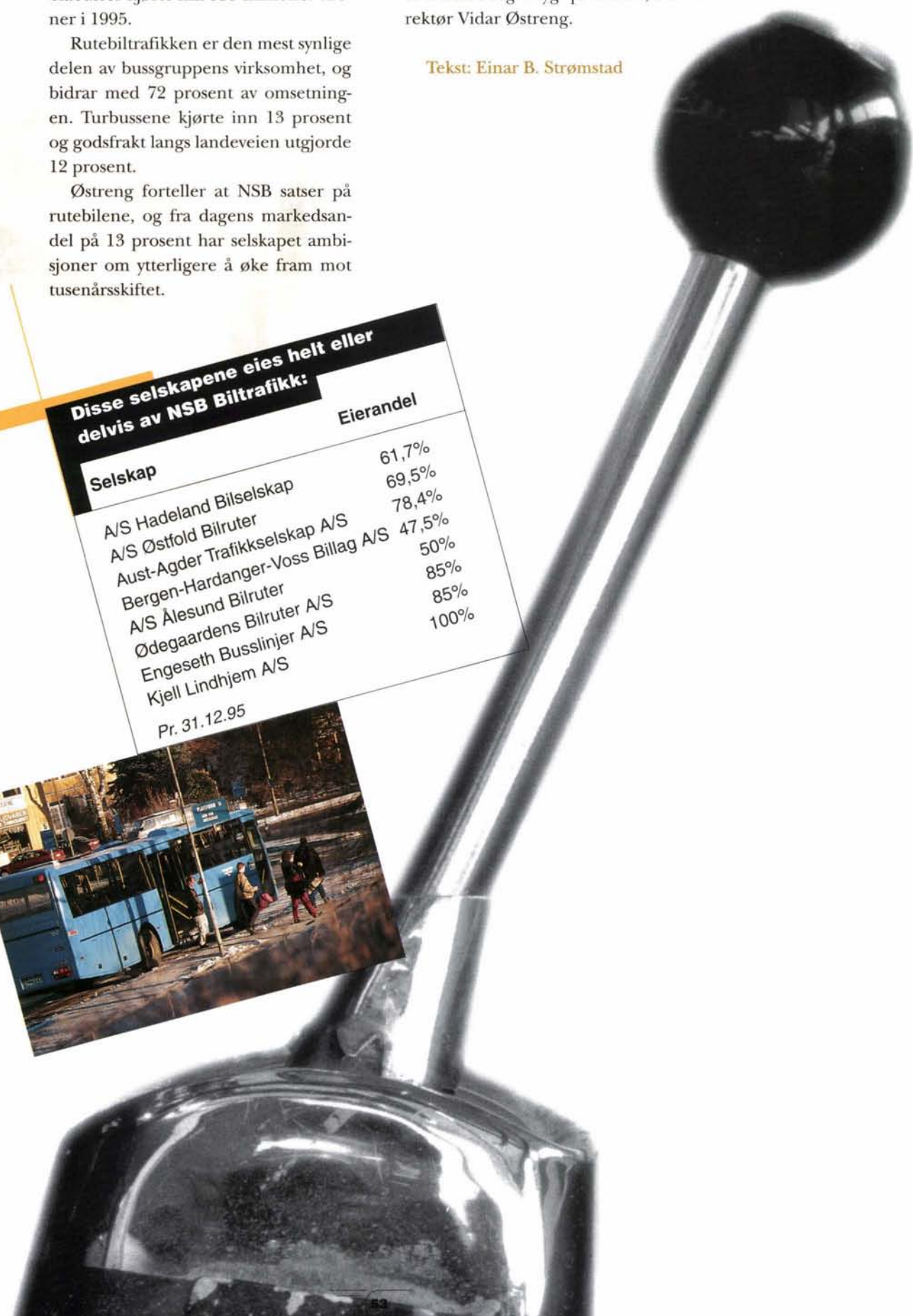
Men i mellomtiden sitter Vidar Østreng og hans medarbeidere og venter på at Kostøl-utvalget, som utreder norske statsbedrifters videre virke, skal komme med en anbefaling. – Mitt håp er at 1996 vil markere slutten på en epoke, men begynnelsen på en ny som gjør NSB Biltrafikk enda bedre i stand til å holde seg «trygt på veien», sier direktør Vidar Østreng.

Tekst: Einar B. Strømstad

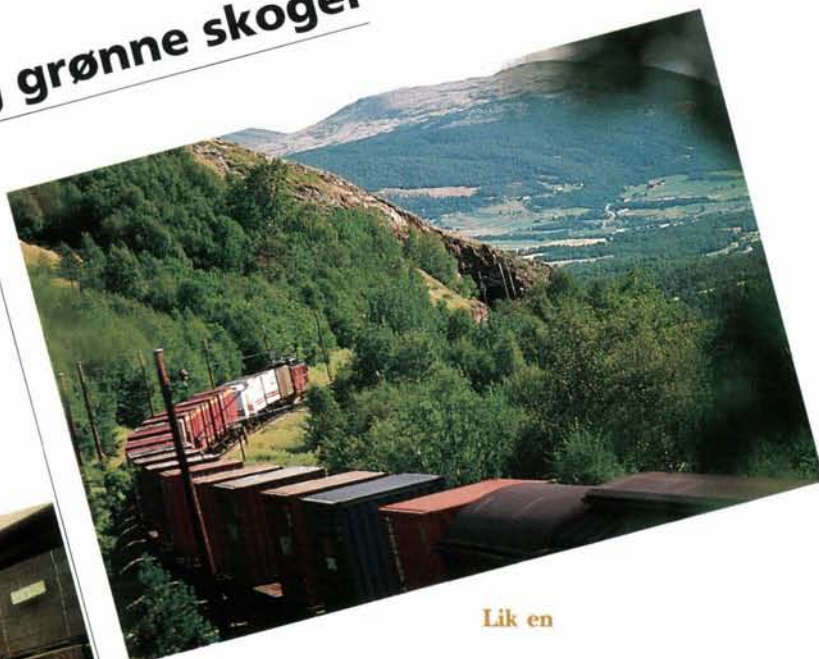
Disse selskapene eies helt eller delvis av NSB Biltrafikk:

Selskap	Eierandel
A/S Hadeland Bilselskap	61,7%
A/S Østfold Bilruter	69,5%
Aust-Agder Trafikkselskap A/S	78,4%
Bergen-Hardanger-Voss Billag A/S	47,5%
A/S Ålesund Bilruter	50%
Ødegaardens Bilruter A/S	85%
Engeseth Busslinjer A/S	85%
Kjell Lindhjem A/S	100%

Pr. 31.12.95



Gods og grønne skoger



Lik en
gedigen metallorm snor vogntoget
seg ut av skogholtet, glir over sletta og
følger skinnegangen mot den store
murbygningen. Idet klokka tikker mot
elleve ruller raden av vogner inn i
bygningen: NSBs godsvogner er
ankommet Norpapp Industri. Presis
etter skjema.

– Samarbeidet med NSB er særdeles tilfredsstillende, sier Anders J. Bleikelia, logistikksjef ved Norpapp Industri utenfor Hønefoss. – Det gjelder såvel måten vi samarbeider på, som resultatene vi har oppnådd.

Bleikelia har all grunn til å være tilfreds. I 1992 valgte bedriften å si opp alle sine transportavtaler, fordi kostnadene var blitt for høye. Et treårig samarbeid ble innledet med NSB Gods som hovedleverandør av transporttjenester på langdistanser. Samarbeidet førte til at bedriften reduserte sine totale transportutgifter med innpå ti prosent årlig. Med slike resultater valgte Norpapp i fjor høst å inngå en tiårs transportavtale med NSB Gods.

– Vi erfarte at alle mål vi hadde satt oss var blitt hundre prosent innfridd, sier Bleikelia fornøyd.

Norges største

Inne i den store lagerhallen på Norpapp er det stabler på stabler med pal-

ler. Paller fulle med bølgepapp – verdens mest brukte emballasjemateriale. Norpapp Industri er Norges største produsent av bølgepapp. Fabrikken på Hensmoen har 300 ansatte og produserer 41 000 tonn bølgepapp årlig. Selv i europeisk sammenheng er dette en stor bølgepapp-fabrikk.

I den ene enden av hallen er dagens første vognskift i gang. Med rutinerte grep og kjappe bevegelser kobles fulllastede vogner på, og tomme godsvogner hektes av lokomotivet.

To ganger daglig ankommer NSB med tomme godsvogner som skiftes med fulllastede vogner. Det går raskt unna. Idet lokomotivet trekker seg tungt ut mot skogholtet, er lastingen av de nyankomne vognene allerede i full gang. For om seks timer er NSB tilbake for nytt vognskift. Omlag tusen paller med bølgepapp produseres daglig for levering til kunder over hele Norge. Drøyt halvparten fraktes med jernbane.

– Tidligere var det nødvendig med fire skift i døgnet. Nå er det tilstrekkelig med to vognskift, selv om produksjonsøkningen har vært betydelig, forteller Bleikelia.

– En av årsakene er at utnyttelsen av plassen i vognene er forbedret fra 55 prosent til 85 prosent etter at størrelsen på pallene er blitt standardisert. Størsteparten av pallene er 120 cm høye. Før varierte de fra 60 til 180 cm, forteller Bleikelia mens lastetruckene smyger seg rundt oss. Med stor presisjon plasseres pallene eksakt på centimeteren inne i godsvognene.

Raskt og forutsigbart

Det er likevel mer enn standardmål og bedre plassutnyttelse som har muliggjort den sterke reduksjonen av transportkostnadene ved Norpapp.

– Sammen med NSB Gods har vi gjennomgått i detalj alle ledd i transporten ut til kundene. Tidligere erfarte vi at vognene kunne bli stående i dagervis for lossing hos våre underleverandører. Nå har NSB ansvaret for hele transporten gjennom egne avtaler direkte med sine underdistributører, som sørger for at lossingen skjer på noen timer. Det har gitt oss et raskt og forutsigbart transportsystem. Hasteoppdragene er eliminert og den totale transporttiden er kortet ned, sier Bleikelia. Han peker spesielt på leveringen til kunder helt nord i landet.

– Etter at NSB overtok totaltrans-

porten til Trondheim og nordover, har transporttiden til Finnmark blitt redusert med innpå en uke.

Forutsigbarheten i transporten ligger i at Norpapp har en fast avtale om et bestemt antall godsvogner til sine destinasjoner. Daglig går åtte vogner ut fra Hensmoen med kurs mot Arna, Sandnes, Kristiansand, Trondheim og Bodø. Avtalen er basert på at Norpapp leier en stall på 28 godsvogner fra NSB, som går i turnus over hele landet.

Miljøvennlig

Samtidig som økonomien har stor betydning, er Bleikelia også opptatt av den miljømessige siden ved samarbeidet med NSB Gods.

– Bølgepapp er et miljøvennlig produkt, som kan gjenvinnes fire-fem ganger. Når vi nå benytter jernbane til en større del av transporten, styrker vi ytterligere den miljømessige siden ved bedriften. Jeg føler meg meget vel ved å ha vært med på å utvikle dette samarbeidet med NSB Gods, sier Anders J. Bleikelia.

Tekst: Merete Lindstad

Foto: Rune Fossum og Trond Isaksen



Full honnør til Personalsenteret



«Her møter du ikke saksbehandlere, men idealistiske folk som går opp i jobben sin. Folk som bryr seg om deg. Folk som skjønner hvordan du har det.» De er rause i sin hyllest, NSB-medarbeiderne som har kommet seg helskinnet gjennom skjærsilden med hjelp fra NSBs Personalsenter.

Vi kaller dem overtallige. Det lyder tørt og upersonlig. Saklig, som om det gjaldt vareopptelling av en lagerbeholdning. Men det dreier seg om mennesker. Enkelt personer som hver og en har fått beskjeden – eller selv forstått hvor det bærer hen: Du er overtallig.

Frykten for at tilværelsen raser sammen, kan være snublende nær. Greitt nok, du er ikke sagt opp. Og det er ikke noe galt med hvordan du har skjøttet arbeidet ditt. Det er bare rasjonaliseringen og teknologiseringen, effektiviseringen og moderniseringen som krever sitt. Og nå krever den deg.

Idet rammene rundt hverdagen tas fra deg, oppstår et tomrom. Et tomrom du selv må erobre og fylle med innhold.

Skadeskutte

– Hva føler du? Hva vil du? Hvordan kommer du dit? Det er de første spørsmålene vi stiller til de som kommer hit, sier Åge Olsen, saksbehandler ved NSB Personalsenter.

I løpet av 1995 hadde Olsen og hans kolleger arbeidsgiveransvar for drøyt 600 overtallige NSB-ansatte. Men samtidig som NSB rasjonaliserer innen renhold, skifting og stasjonstjeneste, utlyser bedriften mer en tusen andre stillinger årlig. I fjor fikk mer enn halvparten av de overtallige nye, faste jobber i NSB. Størstedelen av de andre tok videreutdanning. – De fleste som kom-

mer til Personalsenteret har lav formell utdanning. Mange av disse har et siktemål om en ny og bedre jobb, forteller Olsen. Han underslår likevel ikke at omstillingen kan være tøff for mange.

– Det finnes de som blir skadeskutt i rasjonaliseringsprosessen.

Vanskelige valg

Hvis hun ble skadeskutt, har hun i så fall ettertrykkelig fått leget sine sår. Inger Jensrud anno 1995 er en avgjort oppgående dame, med selvtilit og en jobb som hun stortives i. Men høsten 1993 fikk hun den vonde meldingen. Etter ni år som renholdsbetjent i NSB var hun overtallig. Valget sto mellom forflytning til renhold i Lodalen, eller å bli overført til Personalsenteret.

I likhet med andre overtallige fikk Inger tilbud om å beholde den faste lønnen hvis hun valgte utdanning. Som godt voksen med sine 42 år var det likevel ikke bare enkelt å tenke seg et avbrekk fra arbeidslivet for å sette seg på skolebenken.

– For meg var det vanskelig å tenke på utdanning, forteller Inger.

– Men på Personalsenteret møtte jeg folk som støttet meg. Alle stolte på meg, stolte på at jeg ville klare det. De ga meg en selvtilit jeg ikke hadde fra før.

Støtten fra Personalsenteret fikk Inger til å kaste seg ut i det. I løpet av halvannet år gjennomførte hun gymnas og sekretærutdanning. Sist sommer fikk hun fast stilling som sekretær ved NSB Bane Utbygging.

Rød løper

Muligheten for utdanning med fast lønn står sentralt i Personalsenterets tilbud for de overtallige. Alle som er tilknyttet senteret beholder også fullt ut sine øvrige rettigheter som NSB-ansatte. Denne rausheten er likevel ingen sovepute, verken for de overtallige eller de ansatte ved Personalsenteret.

– Vår oppgave er å ta vare på de overtallige og bidra til at de så raskt som mulig får nytt arbeid, i eller utenfor NSB. Det dreier seg om en målrettet omskolering til en ny jobb, og det uten at folk skal måtte flytte, forklarer Per Kaland, leder for NSBs Personalsenter.

– De som blir overtallige står overfor et veivalg. De har muligheten til å virkelig gjøre ønsket om å gjøre noe helt annet, bli noe helt annet. For

mange er det kanskje deres første og viktigste valg siden konfirmasjonsalderen, sier Kaland. Han mener Personalsenterets oppgave er å hjelpe folk til gripe de positive mulighetene som situasjonen åpner for.

– Vi skal rulle ut en rød løper for de overtallige.

Frivillige

Til nå er det mange som frivillig har valgt å sette sine ben på Personalsenterets røde løper. Trond Aaring var ikke et øyeblikk i tvil, da han ble forespeilet mulighetene for å begynne på gymnaset. Trond sto på liste over overtallige stasjonsbetjener, men valgte å hoppe av før han måtte.

– Jeg så at det bød seg en anledning til å foreta et valg. For meg hadde det mye med modenhet å gjøre. Jeg ville ikke gå på skolen da jeg skulle, og når du er i fast jobb har du begrenset med tid og ressurser til å realisere ønsket om utdanning. Men da jeg hørte om dette med gymnaset, tenkte jeg med en gang: «Der skal jeg gå!».

Jill Beate Sørå kastet seg også begjærlig over muligheten for å ta igjen forsømt skolegang.

– Tenk å få betalt for å bli glupere, for å gå på skolen, utbryter Jill. Hun var 27 år og hadde arbeidet med renhold i fire år, da hun erfarte at da hun ikke lenger maktet jobben. I stedet for å fortsette for halv maskin med stadige sykemeldinger, ville hun over i en ny jobb og meldte seg frivillig som overtallig.

Etter gymnas og kurs i juss ved Merkantilt Institutt fikk Jill fast jobb som sekretær ved Gods IT i NSB i fjor sommer. Trond ble ansatt som konsulent ved Gods Internasjonalt på nyåret.

Begge understreker at det er Personalsenterets fortjeneste at de har kommet dit de er nå, i nye jobber – jobber som de trives med. Ingen av dem er i tvil om hva som likevel har vært det aller viktigste. Personalsenterets medarbeidere har gitt dem: Selvtillit.

– Det var en overraskelse å komme hit og bli spurt om hva jeg syntes og hva jeg ville. Her er det rette

folk på rett sted. Personalsenteret er en særklasse innen NSB, mener Trond Aaring.

– Her er det folk som bryr seg om deg, som er åpne og skjønner hvordan du har det, slår Jill fast.

Personligheter

Også blant de som fortsatt befinner seg midt i omstillingsprosessen, deles det ut lovord med generøs hånd. Anne Gunn Engen Brustuen kom til Personalsenteret på sensommeren i fjor, og er nå i gang med økonomistudier på Bedriftsøkonomisk Institutt.

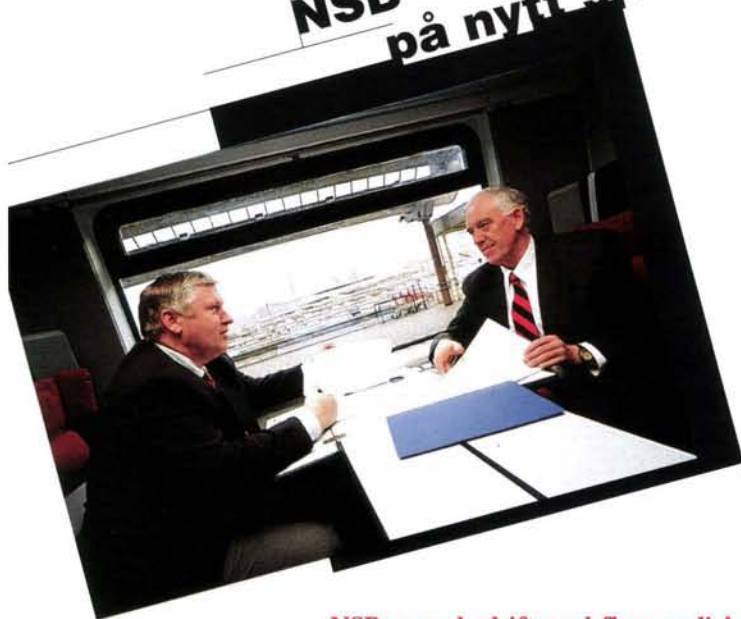
– Her er folk utelukkende positive til det du foreslår. Det er jeg som må jobbe hardt for å oppnå noe, og det føler jeg som en forpliktelse å gjøre. Men jeg har fått et tilbud og et valg.

Anne Gunn håper å fortsette med studier i eiendomsmekling neste skoleår. Selv om framtiden er uvis, er hun ikke tyngt av bekymringer. Hun føler seg i trygge omgivelser, omgitt av medarbeidere hun gir de beste skussmål.

– Det er personligheter, de som jobber her.

Tekst: Merete Lindstad

Foto: Trond Isaksen



NSB er en bedrift med flere muligheter enn problemer, og 1995 markerer på mange måter et vendepunkt. Det er styreleder Jan Reinås og administrerende direktør Osmund Ueland enige om. En rekke tiltak er satt i gang for å videreutvikle organisasjonen. Tillit og handlekraft, smidighet og effektivitet, er rettesnorer som skal lede jernbanen inn i fremtiden.

Jernbanen har en egen evne til å påkalles oppmerksomhet. Alle har en mening om NSB, enten de er pendlere fra Østfold eller politikere fra en stasjonsby på Bergensbanen. I media er det gjerne de økonomiske sidene som får omtale, som for eksempel når en streng vinter og mangelfull arbeidsutførelse fører til telehiv i skinnegangen og forårsaker reparaasjoner for titalls millioner. For passasjerene er det gjerne rutetabellen som er viktigst. Minutters forsinkelse kan utløse de hissigste reaksjoner.

Det er ikke til å legge skjul på at en del oppmerksomhet har vært negativ de siste årene. Kritikken har gått på budsjettavvik og at NSB har vært en stor og tungrodd bedrift som har fått store statlige overføringer.

– Min viktigste oppgave er å forandre dette bildet. Vi skal vise at vi klarer

å stå på egne ben og ta ansvarlige beslutninger som skal gjøre NSB til en konkurransedyktig og attraktiv part i norsk samferdsel, sier administrerende direktør Osmund Ueland som overtok direktørstolen i mai 1995.



Nye rammer

Styreleder Jan Reinås deler Uelands optimisme. Selv ble han kastet inn i det i slutten av 1994, et år som er blitt karakterisert som nokså vanskelig for etaten. I desember 1995 ble han gjenoppnevnt som styreleder – frem til årtusenskiftet. Han er sikker på at NSB de neste årene vil gjennomgå en helt avgjørende utvikling.

– En viktig forutsetning for etaten er at samferdselen er blitt en næring med fri konkurranse. På bakgrunn av deregulering har det vokst fram et kraftfullt transportsystem i Norge, både på gods- og personsiden. Luftfarten har vist en sterk omstillings- og utviklingsevne de siste årene og tar seg av en stor del av persontransporten på lange og mellomlange strekninger. Ser vi på rutebiltrafikken har det foregått en utvikling i retning av anbudssystem med konkurranse. Og innenfor godstransport med bil har vi hatt fri konkurranse lenge, sier Reinås.

– Alt dette har vært med på å øke utfordringene for NSB. Det blir viktig å definere hvilken forretning vi er i. Vi må ta utgangspunkt i at vi er en servicevirksomhet. For selv om det i NSB handler mye om teknisk materiell, så er den viktigste ressursen de menneskene som jobber her. Den måten vi møter kundene på vil være avgjørende for om vi lykkes. Vi må skape dynamikk i organisasjonen og tro blant de ansatte på at vi skal bli en vinner i konkurransen. Det betyr at vi må legge bort en del av de gamle kjørerreglene som var basert på det å forvalte en offentlig eiendom og en offentlig tjeneste for å drive Norge. Den tiden er definitivt slutt. I dag krever det helt andre spilleregler hvor vi skal kunne møte konkurrenter på en mer effektiv måte. Det stiller krav til god ledelse, et effektivt beslutningssystem og en omstillingsdyktig organisasjon som kan snu seg på hælen og alltid ligge et hakk foran konkurrentene.

NSB AS og Effekt 600

To viktige virkemidler for å nå målet, er forslaget om å gjøre NSB om til AS og effektiviserings- og moderniseringsprogrammet Effekt 600.

– Når AS-saken har vært oppe til styrebehandling det siste år, har de ansattes representanter stemt mot forslaget. Hvorfor er det så nødvendig å gjøre NSB om til AS?



– Når styreflertallet har gått inne for at NSB skal bli et statsaksjeselskap, skyldes det at vi ønsker en enklere rollefordeling mellom NSB som organisasjon og staten som eier. Vi ønsker ganske enkelt at NSB skal bli vinneren i den stadig hardere konkurransen på persontrafikk- og godsmarkedet. For å nå dit må styret og administrasjonen ha de nødvendige fullmakter som kan sette oss i stand til å greie jobben, sier Reinås.

– Med dagens forvaltningsmodell kan beslutninger og forslag bli overprøvd så vel i departementet som i Stortinget, legger Ueland til. – En slik situasjon virker lett demotiverende på både ledelsen og de ansatte. Vi ønsker tvert i mot en organisasjon og en tilknytning som gjør det mulig å stå på egne ben, en bedrift som kan ta avgjørelser, vite at de er endelige og ta ansvar for sine valg. Det vil stimulere til initiativ og gi medarbeiderne et eierforhold til beslutningene og prosessene.

Et annet viktig tiltak som tok form høsten 1995, er en pakke virkemidler som har fått navnet Effekt 600. Planen skal gi en resultatforbedring på 600 millioner kroner pr år fra 1998. Problemet er at i dag går NSBs trafikkdel med underskudd, mens kravet fra myndighetene er det motsatte. Beregninger viser at underskuddet vil øke til 5–600 millioner kroner i 1998 dersom noe ikke gjøres.

– Vi har derfor utviklet et bredt fornyelsesprogram med blant annet langsiktige forretningsplaner for persontrafikk og gods, og nye opplegg for togproduksjon, forteller Ueland.

De viktigste satsingsområdene i persontrafikken er: Fjerntogene på Bergensbanen, Dovrebanen og Sørlandsbanen, InterCity-tog på Østlandet (Skien, Lillehammer, Halden, Oslo) og lokaltrafikk rundt Oslo, Stavanger,

Bergen og Trondheim. Og gammelt og tungdrevet materiell skal byttes ut.

Materiellfornyelse og kapasitetsøkning i lokaltrafikk og innføring av krengetog på hovedstrekningene blir en viktig satsing de nærmeste årene, forteller Ueland. Først ut med krengetog blir Sørlandsbanen i 1999, deretter følger Bergensbanen og Dovrebanen. Dette vil korte ned reisetiden med over en time på disse strekningene. Men det er ikke flyet NSB vil ta opp konkurransen med. Litt spøkefullt heter det på jernbanemunne at «fly er frakt, tog er reise».

– På lange strekninger har flyet sine fordeler. Men vi vet at omkring 60 prosent av passasjerene på for eksempel Dovrebanen går på og av av toget mellom Oslo og Trondheim. Her har jernbanen et stort fortrinn og et potensiale, sier Ueland og tenker over på en liste med ti punkter som NSB vil legge til grunn for sine prioriteringer i årene som kommer.

10 punkter å lykkes på

NSB skal først og fremst være pålitelig. Toget skal være i rute, og NSB skal som organisasjon være til å stole på. Et annet viktig sjekkpunkt er tilgjengelighet. Det skal være enkelt å benytte seg av NSBs tilbud, enten det handler om komme seg til stasjonene, gode overganger mellom tog og buss eller å nå fram på telefonen for å bestille billett.

Reisetiden er et annet viktig stikkord.

– For dem som reiser med tog er det den totale reisetiden som teller, ikke bare den tiden kunden er om bord på toget. Vi skal forkorte reisetiden, men vi skal også legge vekt på opplevelsen og utnyttelsen av tiden om bord i toget. Dessuten må vi lykkes bedre med informasjon, og vi vil legge større vekt på kunde- og markedsorientering både i og utenfor toget, sier Ueland.

Han peker på at en klar rammebetingelse for alt NSB gjør, er kravet om sikkerhet. Dessuten skal også jernbanens miljøvennlighet fokuseres skarper. Det gjelder ikke bare at tog drives av ren og fornybar elektrisk energi, men at man også tar miljøet på alvor i ledelse, innkjøpspolitikk, materialvalg og arbeidsrutiner.

– Internt må vi ha god styring og kontroll for at samfunnet skal få mest mulig igjen for de investeringer som gjøres i jernbanen, og vi må motivere

våre medarbeidere gjennom samarbeid og ledelse, og ledere og ansatte må komme over i en arbeidsform hvor evnen til utvikling og omstilling blir en del av den daglige jobb.

Overtallighet

– Men uansett gode strategier, det legges fortsatt opp til at staten skal kjøpe tjenester av NSB for hundrevis av millioner kroner pr. år. Noen vil kalle det en form for kamuflerte subsidier?

– På ingen måte, svarer Ueland bestemt. – Det er riktig at staten kjøper tjenester av NSB som den gjør av andre transportselskaper, og vi legger opp til en avtale med staten om kjøp av slike tjenester. Gjennom denne avtalen ivaretar staten samfunnsansvaret. Avtalen definerer hvilke tog NSB skal kjøre som ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomme. Når staten velger å kjøpe disse tjenestene, skal det være fordi NSB har det samfunnsmessig mest konkurransedyktige tilbudet. Når avtalen er inngått, skal også disse togene være lønnsomme for NSB. Dette har klare paralleller til at staten kjøper tjenester for eksempel fra Hurtigruten og Widerøe Flyselskap og at fylkeskommuner kjøper tjenester fra busselskaper.

– En virkning av Effekt 600 er at omkring 1000 personer vil bli overtallige innen 1999. Mange spør nå om NSB vil bli en tøffere arbeidsplass?

– Selv om prosessen med omstillingen av NSB – Effekt 600 – har skapt spenninger, har det lært oss mye. Det enstemmige positive styrevedtaket til omstillingen har styrket NSB både internt og eksternt. Når det gjelder AS-spørsmålet er de ansattes representanter i styret enige om behovet for klare ansvarslinjer og handlefrihet, men mener at dette vil kunne oppfylles innefor dagens forvaltningsmodell. Men vi er enige om hovedmålet, nemlig å styrke NSB i den fremtidige konkurransen på transportmarkedet. Vi skal ikke gå til oppsigelser. Reduksjonen vil skje ved naturlig avgang og ulike tiltak basert på frivillighet. På dette punktet er det viktig å utvikle en god dialog mellom ledelsen og de ansatte. Jeg ser det som uhyre viktig å utvikle en god ledelseskultur hvor åpenhet og pålitelighet vil stå sentralt. Alle har krav på en god leder, og alle har krav på rask og korrekt informasjon, sier Ueland.

– Det er viktig at begge disse tiltakene blir satt ut i livet meget raskt, skyter

Reinås inn. – Men det betyr ikke at vi om et eller to år kan si at vi nå er ferdig med for eksempel Effekt 600. Det handler om å gå inn i en ny arbeidsform som går ut på å forandre seg og kjempe for en plass i konkurransebildet hver dag.

Fremtidens transportmiddel

Når vi ber styrelederen skue fremover med visjonært blikk, er hans generelle motto at det er viktig «å tenke nytt». Det gjelder både innenfor persontrafikk og godstrafikk. På det siste feltet ser han et stort potensiale hvor NSB burde kunne ta markedsandeler og bli en meget konkurransedyktig gods-transportør på de lange strekningene.

– Ellers ser jeg for meg et strømlinjeformet NSB som for det første er selve hjertet i utvikling av trafikken på en miljømessig og sikker måte i og rundt de store byene. For det andre bør vi ta hånd om trafikken på det som kalles InterCity-strekningene på en god måte. Dette krever kortere kjøretid og høyere presisjon. På de lengre strekningene er det viktig at NSB finner sin kundegruppe, samtidig som man erkjenner konkurransen fra fly, sier styreleder Jan Reinås.

Administrerende direktør Osmund Ueland nikker:

– Toget er fremtidens transportmiddel. Det er et flott og krevende utsagn. Dersom det skal bli innfridd er det vi i NSB som må ta ansvar for at utviklingen går raskt og i riktig retning. 1995 markerte et nytt startpunkt for en slik utvikling. Gjennom klare ansvarsregler mellom NSB og eier, økt handlefrihet og det brede moderniserings- og utviklingsprogrammet vi nå legger opp til, har vi lagt grunnlaget for å lykkes i fremtiden.

Tekst: Odd Letnes

Foto: Trond Isaksen





**Alf Cranner
trubadur**

Toget er det framkomstmiddel jeg liker best utenom sykkel, og togpersonalet er så hyggelig og hjelpsomt at jeg nærmest føler meg hjemme, men på hjul. Å kunne gå en tur, for eksempel til kafevognen og tilbake til plassen min samtidig som jeg reiser lange mil, er en av de mange gleder toget gir.

NSBs årsrapport 1995 er utgitt av

NSB Konsernstab Informasjon

Redaksjonen avsluttet 30.04.96

Opplag: 7 500

Repro og trykk: Optimal

Design: Gazette

Bakgrunnsfoto: Trond Isaksen

Foto: Trond Isaksen,

Rune Fossum,

Anders Haakonsen