

NSB

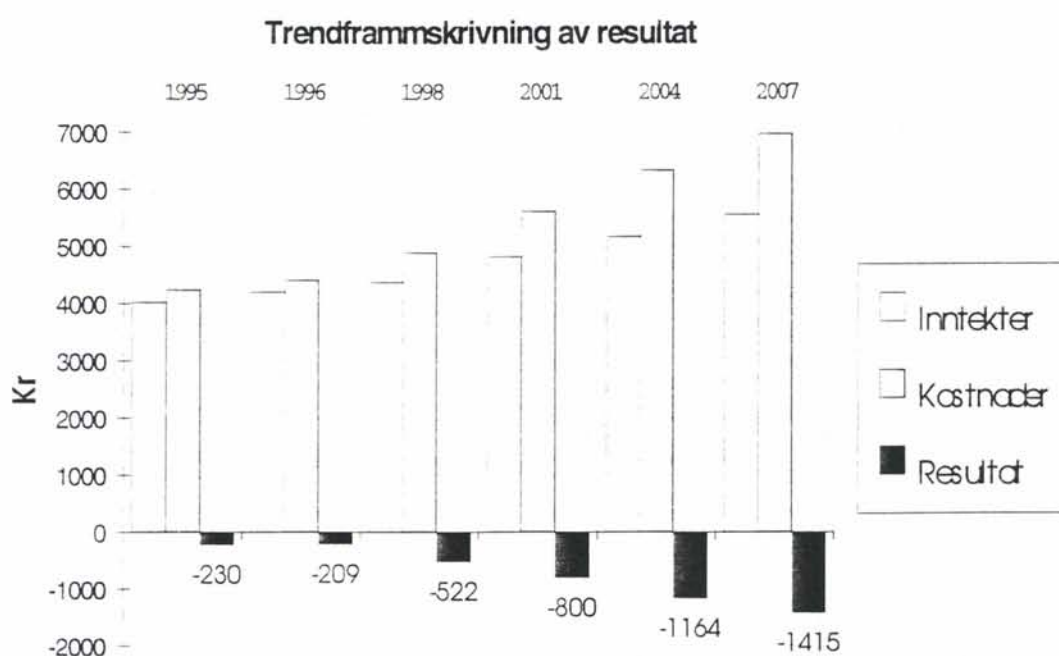


Effekt 600

Veien til et markedsrettet  
og konkurransedyktig NSB

Jernbaneloverket  
Biblioteket

## NSB Togs sannsynlige utvikling dersom ikke radikale tiltak blir iverksatt:



Alternativet til effektivisering er gjentatte, store underskudd. Dette vil kunne true arbeidsplassene og hele bedriften på sikt. Alternativet vil også innebære en stadig debatt om NSB hos eierne, Stortinget, og i samfunnet generelt. Fortsatt turbulens rundt NSB vil gjøre det vanskelig å bygge opp ro og kompetanse i organisasjonen.

## Sentrale utfordringer

1. Etablere et markedstilpasset og konkurransedyktig NSB.
2. Hvordan skape langsiktig lønnsomhet ?
  - NSB må sette kundenes behov i høysetet. Vi må tilby produkter som kunden er villig til å betale for og som NSB tjener penger på.
  - Kapitalkostnadene vil øke kraftig de nærmeste årene. For å skape lønnsomhet er det behov for betydelig effektivisering.
  - NSB kan ikke investere seg ut av lønnsomhetsproblemene.
  - Skjerpet konkurranse både innen persontrafikk og godstrafikk setter ytterligere krav til effektivisering.
  - NSB må evne å satse og sanere samtidig.
  - NSB må lykkes både med NSB Gardermobanen A/S og den øvrige NSB-virksomheten

## EFFEKT 600

... er navnet på den arbeidsprosess som er valgt for å sikre gjennomføring av tiltak for å oppnå en resultatforbedring på minst 600 mill.kr.

Arbeidsprosessen er:

- Nødvendig for å bli konkurransedyktig i markedet.
- Nødvendig for å kunne forrente investeringer i nytt materiell i årene som kommer.
- Fokuserert på strukturelle tilpasninger, ikke kostnadsutt etter osthøvelprinsippet.
- Gjennomgripende og ser hele verdikjeden i sammenheng.



- Et bidrag til at, i tillegg til radikalt bedret tilgjengelighet, både NSB Gardermobanen A/S og NSB vil lykkes i 1998.
- Forutsatt gjennomført i løpet av 1996, 1997 og 1998.

Effekt 600 omfatter følgende prosjekter:

1. **Markedstilpasning**
2. **Ny togproduksjon**
3. **Verkstedtilpasning**
4. **Bemanning / kompetanse**
5. **Togøkonomi**
6. **Videre effektivisering Gods**
7. **Effektivisering administrasjon**

# NY TOGPRODUKSJON

Arbeidsgruppe: Einar Evensen

Terje Myrland  
Ulf Bakke  
Petter Lund  
Leif Skovly  
Ivar Hagland

- Maksimal grad av standardisering
- Maksimal utnytting av nyinvesteringer
- Reduksjon i materiell-volum
- 90% materielltilgjengelighet
- Faste togstammer
- Trafikksvake strekninger med annen type materiell
- Krengetog som prøveprosjekt



# VERKSTEDTILPASNING

Arbeidsgruppe

Stein Erik Haslestad

Øystein Risan

- Driftspausevedlikehold
- Komprimering / spesialisering av vedlikehold
- Reviderte vedlikeholdsforskrifter
- Et produksjonsanlegg kan frigjøres i Oslo-/Drammen-området
- Industrielt samarbeid kan gi:
  - \* tilført kompetanse/kraft til omstilling
  - \* flere muligheter til å gi overtallige nye arbeidsmuligheter
  - \* bedre utnyttelse av anlegg
  - \* åpning for nye markeder

## BEMANNING / KOMPETANSE

Arbeidsgruppe    Torbjørn Slaatbraaten

Thorbjørn Næss  
Sverre Tobiassen  
Roy Sanderhaugen  
Runar Hauge  
Thore Sveum

- Beskrive dagens kompetanse og bemanning i hele verdikjeden
- Beskrive morgendagens kompetanse- og bemanningsbehov gitt ny togproduksjon/verkstedtilpasning
- Hvordan skaffe ny kompetanse samtidig med driftstilpasninger
- Hvordan ta ut overtallighet
- Hvordan avvikle overtallighet
- Overtallighet blir en konsekvens av besluttede tiltak som gjennomføres



# TOGØKONOMI

Arbeidsgruppe    Anders Kirsebom

Erik Brodal  
Terje Steffensen  
Svein Berntsen  
Nils Petter Aspestrand  
Randi Jansen  
Øystein Risan

- Kartlegge kostnadsdrivere og kostnadsstruktur
- Lage kalkylemodell
- Vise togs lønnsomhet

# Kundeservice

Arbeidsgruppe:

Leif Øverland

Tom Ingulstad  
Oddvar Hodne  
Dagfinn Berge  
Øyvind Rørslett  
Arne Veggeland

- Effektivisere og utvikle distribusjon
  - Nytt landsdekkende telefonnr. fra 1.6.96 (info + salg)
  - Billetten hjem i posten
  - 80% av kundene skal ikke ha ventetid lenger enn 20 sek.
  
- Videreutvikle ombordservice tog
  - Konduktør som serviceleder
  
- Utvikle salg på stasjon
  - Skille salg/kundeoppgaver fra Drift

## Det videre arbeid

- Konsepter for ny togproduksjon og verkstedstruktur ferdig 4.1.96.
- Ledere og tillitsvalgte involveres med hensyn på å kvalitetssikre og å forbedre konseptene og gi råd på gjennomføring
- Konsept for salg og distribusjon i Persontrafikk ca 20.1.96
- 1.3.96 velges de løsninger som skal gjennomføres når det gjelder togproduksjon og verkstedtilpasning

Eventuelle forhandlinger/drøftinger med personal-organisasjonene foretas fortløpende etter hvert som løsninger klarlegges

- Styret vil behandle Effekt 600 i styremøte i mars -96
- I løpet av mars - desember 1996 planlegges gjennomføring av fase 1 i Effekt 600 ved ny ruteplan fra 1.1.97.

Vi kommer tilbake med gjennomføringsplaner for det enkelte delprosjekt.

## LEDERINVOLVERING

- Vi er avhengig av alle ledere for å få NSB markedsrettet og konkurransekraftig
- Lederne forutsettes å bidra med forbedringer av fremlagte konsepter og løsningsforslag
- Leder tar ansvar for involvering av medarbeidere / tillitsvalgte
- Det vil bli utarbeidet felles presentasjonsmateriell
- Det vil bli behov for flere faser med info til alle ansatte
- Ads har definert forventninger til ledere i NSB

## Forventninger og krav til ledere i omstilling og utvikling av NSB

1. Setter seg inn i og stiller seg bak de 10 innsatsområdene NSB skal lykkes på.
2. Kjenner NSBs utfordringer i «Effekt 600», og stiller seg fullt og helt bak behovet for omstillingsprosjektet.
3. Utarbeider virksomhetsplaner og mål for eget ansvarsområde som bygger opp under de 10 innsatsområdene.
4. Har forretnings- og lønnsomhetsforståelse, og er resultatrettet i all sin adferd.
5. Har daglig styring og kontroll innen eget ansvarsområde spesielt når det gjelder økonomiplaner og framdrift, personalansvar, bemanning og bemanningsutvikling, kompetanseutvikling, helse, miljø og sikkerhet.



## Forventninger og krav til ledere i omstilling og utvikling av NSB

6. Samarbeider med og følger opp egne medarbeidere, praktiserer medvirkning, søker å skape delaktighet og lojalitet, gir informasjon.
7. Føler ansvaret for helheten i NSB, finner de beste løsninger for NSB som helhet og tar initiativ til samarbeid på tvers av organisasjonsskiller.
8. Er pålitelig og lojal når tiltak skal planlegges, forberedes og når nødvendige beslutninger er tatt og tiltak gjennomføres. (Søker råd og hjelp i tide).
9. Har vilje og mot, og føler seg trygg og gjennomfører de vedtak som ledelsen i NSB mener er viktige.
10. Erkjenner og tar konsekvensen av at egen lederadferd er avgjørende viktig som signal og forbilde for adferd, motivasjon, holdninger og verdier i NSB.



## Samarbeid med personalorganisasjonene

- **Styringsgruppe bestående av:**
  - \* **AD + konsernledelse**
  - \* **NJF                    3 repr.**
  - \* **NLF                    1 "**
  - \* **NIF                    1 "**
  - \* **NITO                   1 "**
  - \* **STAFO                1 "**
  
- **Løsninger for:**
  - \* **Markedstilpasning**
  - \* **Ny togproduksjon**
  - \* **Verkstedtilpasning**
  - \* **Bemanning/kompetanse -  
stilles skriftlig til rådighet for  
organisasjonene**
  
- **Delprosjektlederne svarer for skikkelig  
innføring i valg av løsninger og drøfter saken  
inngående med personalets utvalgte  
tillitsvalgte.**
  
- **Prinsipielle sider ved de ulike delprosjektene  
drøftes i styringsgruppen og ved direkte  
møter mellom ledelsen og den enkelte  
personalorganisasjon.**

Eventuelle forhandlinger/drøftinger (i henhold til Hovedavtalen) som følge av at løsningene eller tilpassede løsninger skal gjennomføres, skjer direkte mellom linjeledelsen og hver enkelt organisasjon.

## Informasjon:

Arbeidet er delt inn i tre faser:

- Lanseringsfasen er avsluttet. Nå er vi inne i utredningsfasen som består av flere delprosjekter. Utredningsfasen varer fram til 1.3.1996. Det er i denne fasen de viktigste beslutningene vil bli tatt.
- Opplysningene i dette møtet forutsettes videreført til egne ansatte.
- Personalorganisasjonene orienteres via deltakerne i sentral styringsgruppe.
- Eksterne henvendelser (media/lokale myndigheter) i utredningsfasen, henvises til jernbanesjefene eller Konsernstab Informasjon.

Generell kommentar vil være:

- NSB er i en situasjon der kostnadsproblemene vil øke i årene som kommer. Ikke minst vil de økte kapitalkostnadene som følge av nytt materiell, kreve endringer i vår togproduksjon og i våre vedlikeholdsrutiner. NSB utreder nå hvordan dette kostnadsproblemet kan løses, i nært samarbeid med de ansattes organisasjoner. Det er foreløpig ikke trukket endelige konklusjoner i prosjektet.
- Fra 1.3.96 går vi over til gjennomføringsfasen. Denne fase krever en atskillig grundigere og mer konkret målgruppedefinisjon. Det vil da bli utarbeidet en detaljert informasjonsstrategi, også med lokale tilpasninger.

Basis for effekt 600 for P

- KOSTNADSTILPASNING

- Kostnadene må bringes ned på et nivå hvor vi driver lønnsomt med nåværende forretningsvoium

- MARKEDSTILPASNING

- Produktene må utvikles slik at de viktigste kundene blir stadig mer fornøyd med de transportene vi tilbyr

## Overordnet mål med endringene - P

- Varig lønnsomhet gjennom
  - Sanering av ulønnsomme produkter
  - Mer effektiv ressursbruk
  - Introduksjon av mer framtidsrettede produkter

### Økt kundeservice:

- Økt tilgjengelighet gjennom
  - telefonservice
  - nye distribusjonskanaler
  - automater for lokaltrafikksalg
- Konduktør som serviceleder
- Opplæring/kompetanseheving

## Prinsipper for produksjon av Persontrafikks tjenester:

- Sanere gammelt materiell
- Færre materiell typer
- Faste togstammer
- Pendel gjennom Oslo
- Driftspausebasert vedlikehold

Hvor skal vi være best innen P ?

- Lokaltog Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim
- IC i østlandsområdet
- Hovedstrekningene Bergensbanen, Dovrebanen og Sørlandsbanen
  - innføring av krengetog



## Produktendringer - P

- Nytt Dagtog/Nattog-konsept
- Lettmateriell til baner med lav trafikk
- Krengetog
- EI 18/B5
- Nytt lokaltogmateriell

# Forutsetninger/hovedsatsingsområder i Gods

- Økte markedsandeler i et voksende transportmarked
  - ved økt internasjonal satsing
  - ved å bygge allianser
- Gjennomføre en markedsbasert produktstandardisering
- Tilrettelegge terminaler for godspendler/systemløsninger
- Øke utnyttelsesgrad på vogner
- Lok tilpasses markedsenhetenes spesifikke behov:
  - økt utnyttelsesgrad for lok
  - reduserte vedlikeholdskostnader

## Terminaler:

- Ombygging av terminaler for å kunne ta imot hele togstammer

Bergen, Trondheim, Stavanger, Fauske, Bodø, Narvik

- Redusert skifting av vognstammer
- Effektivisering av driftsopplegget på de enkelte terminaler
- Økt volum

## Markedsbasert produktstandardisering - G:

- Redusere antall produkter
- Produsere standardiserte produkter og produktløsninger
- Effekt
  - høy kvalitet
  - rimeligere og forenklet produksjon

## Vogner - G

- Gods overtar alt 1. linje vedlikehold av vogner
- Antallet godsvogner reduseres fra 3.600 i 1995 til 3.000 i år 2000 (inkludert volumøkningen)
- Standardisering av vognmateriell
- Anskaffelse av nytt vognmateriell til stål-, flis-, papir- og matvaretransport
- Ombygging av containervogner fortsetter
- Omløpshastigheten på vogner øker betydelig

Jernbaneverket  
Biblioteket

JBV



09TU08666