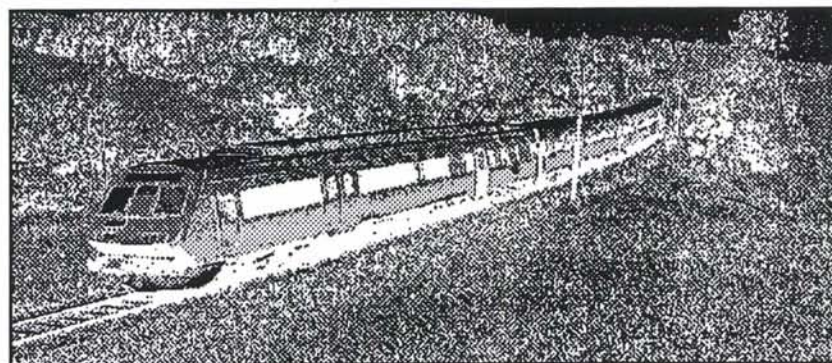


# STRATEGI FOR ET OFFENSIVT OG SLAGKRAFTIG NSB



- Omstilling 1995 - 1998
- Handlingsplaner 1995

**NSB**

**12.12.94**

**Innholdsfortegnelse****Side**

|       |  |    |
|-------|--|----|
| 0.    | Sammendrag - Hovedtrekk i omstillingsprosessen .....         | 3  |
| 1.    | Hensikt .....  | 8  |
| 2.    | Bakgrunn/Historikk .....                                     | 8  |
| 2.1   | Økonomisk utvikling .....                                    | 8  |
| 2.2   | Norsk jernbaneplan .....                                     | 8  |
| 2.3   | Statsbudsjettet 1994 .....                                   | 9  |
| 3.    | Situasjonen ved inngangen til 1995 .....                     | 10 |
| 3.1   | Behovet for kostnadsreduksjoner - Risiko og usikkerhet ..... | 10 |
| 3.2   | Driftssituasjonen .....                                      | 11 |
| 3.3   | Konkurransesituasjonen .....                                 | 12 |
| 4.    | Fremtidig situasjon uten tiltak .....                        | 12 |
| 5.    | Behov for omstilling - strategier jernbanen .....            | 13 |
| 6.    | Tiltak, effekter og konsekvenser .....                       | 16 |
| 6.1   | Sammendrag .....   | 16 |
| 6.2   | Generell effektivisering i driften .....                     | 16 |
| 6.3   | Tilpasninger i verkstedsvirksomheten .....                   | 18 |
| 6.3.1 | Generelt .....   | 18 |
| 6.3.2 | Effektivisering av verkstedsdriften .....                    | 19 |
| 6.3.3 | Industrielt samarbeid .....                                  | 21 |
| 6.4   | Bemanningsreduksjoner .....                                  | 23 |
| 6.4.1 | Reduksjon i administrasjon/stab/støttefunksjoner .....       | 23 |
| 6.4.2 | Reduksjon i driftsapparatet .....                            | 25 |
| 6.5   | Erstatte egenproduserte tjenester med innkjøp .....          | 26 |
| 6.5.1 | Renhold .....  | 26 |
| 6.5.2 | EDB-driftstjenester .....                                    | 29 |
| 6.6   | Avtalefestede ordninger .....                                | 31 |
| 6.6.1 | Arbeidstidsavtalen. ....                                     | 31 |
| 6.6.2 | Fribillettordninger. ....                                    | 32 |
| 6.6.3 | Jernbanepersonalets sykekasse. ....                          | 34 |
| 6.6.4 | Statens pensjonskasse .....                                  | 36 |
| 6.6.5 | Nye vilkår for nyansatte .....                               | 37 |
| 6.7   | Driftsmessige tiltak .....                                   | 38 |
| 6.7.1 | Retur av innleide materiell .....                            | 38 |
| 6.7.2 | Standardisering/omlegging godstrafikk .....                  | 39 |
| 6.7.3 | Lokførertjenesten .....                                      | 41 |
| 6.7.4 | Salg/distribusjon/stasjonsdrift/togekspedisjon .....         | 42 |
| 6.7.5 | Togservering .....   | 43 |
| 6.7.6 | Inntektsskapende/sikrende tiltak Persontrafikk .....         | 44 |
| 6.8   | Finansielle tiltak .....                                     | 45 |

|     |   |    |
|-----|---|----|
|     |   | 2  |
|     | 6.8.1 Gardermorelaterte kostnader . . . . .   | 45 |
|     | 6.8.2 Salg av eiendom . . . . .   | 47 |
|     | 6.8.3 Aktuarmessig betaling av arbeidsgiverandel til Statens<br>Pensjonskasse . . . . . | 49 |
|     | 6.8.4 Andre finansielle reserver . . . . .  | 50 |
| 6.9 | Andre tiltak . . . . .  | 51 |
|     | 6.9.1. Reisebyrå . . . . .  | 51 |
|     | 6.9.2 Biltrafikk . . . . .  | 55 |
|     | 6.9.3 Vedlikeholdsforskriftene . . . . .  | 58 |
|     | 6.9.4 Drift og vedlikehold (D&V) (1.linje og klargjøring) . . . . .                     | 59 |
|     | 6.9.5 Kjørevegsavgiften . . . . .   | 60 |
|     | 6.9.6 Ofotbanen (Malmtrafikken) . . . . .   | 61 |
|     | 6.9.7 Reserver . . . . .  | 62 |
| 7.  | Investeringsbudsjett 1995 - Nye prioriteringer . . . . .                                | 63 |
|     | 7.1 NSB Trafikkdelen . . . . .  | 63 |
|     | 7.2 NSB Kjørevegen . . . . .  | 63 |
| 8.  | Videre fremdrift . . . . .  | 65 |
|     | 8.1 Organisering av omstillingsarbeidet . . . . .                                       | 65 |
|     | 8.2 Virkemidler i omstillingsarbeidet . . . . .   | 66 |
|     | 8.3 Kompetanse- og lederutvikling . . . . .   | 67 |
|     | 8.3.1 Lederutvikling . . . . .  | 67 |
|     | 8.3.2 Samlet satsing på kompetanseutvikling . . . . .                                   | 68 |
|     | 8.4 Informasjonsplan . . . . .  | 69 |
| 9.  | Kostnadstrukturen i NSB Trafikkdelen . . . . .  | 71 |



## 0. *Sammendrag - Hovedtrekk i omstillingsprosessen*

I styremøte 1.11.94 fattet Styret, under behandling av sak 83/94 Budsjett 1995 - kap.2451 Statsbanens Trafikkdel - usikkerhet/risikovurdering, følgende vedtak:

"Styret påla administrasjonen å utarbeide en handlingsplan med tiltak som er i henhold til Statsbudsjettet for 1995. Forslaget legges frem i førstkommende styremøte."

I styresak 83/94 var budsjettavvik for 1995 angitt til 384 millioner kroner. I det videre arbeid med budsjettet, er administrasjonen kommet til at budsjettavviket, uten ekstraordinære tiltak, kan reduseres til 330 millioner kroner.

Ut fra dette, og for å ha nødvendig robusthet i budsjettet, har Styret pålagt administrasjonen å utarbeide en handlingsplan med tiltak i størrelsesorden 430 millioner kroner for å ha rimelig sikkerhet for å holde 95-budsjettet.

I styremøtene i november og ekstraordinære styremøter i desember '94, er Styret blitt løpende orientert om:

- krav til omstilling
- foreslåtte strategier, også mot NSBs forbedrede materiellsituasjon i 1998 (98-perspektivet)
- hovedområder hvor man i.h.t. administrasjonens vurdering må hente kostnadsreduksjoner.

Styret har fastlagt at budsjettet for 1995 skal holdes, og administrasjonen er pålagt å utarbeide en handlingsplan til styremøte 15.12.94 som skal sikre dette.

Styret har videre pålagt administrasjonen å innarbeide de ekstraordinære tiltak som skal sikre budsjettbalanse i en helhetlig handlingsplan. Finansielle tiltak som salg av aktiva skal ikke benyttes for å saldere et eventuelt driftsunderskudd.

Budsjettrammen, materiellsituasjonen, ruteplanen '94 og ruteplanarbeidet for '95 er basis for handlingsplanen. Styret har videre forutsatt at tilbudet til kundene ikke skal svekkes.

Utover dette har Styret ikke ønsket å legge spesielle føringer for administrasjonens arbeid, men understreket at budsjettoppnåelse i 1995 er et absolutt krav.

I dette dokument foreslår administrasjonen i tråd med tidligere vedtak i Styret, tiltak på 430 millioner kroner som er nødvendig for at Styret skal kunne fatte de vedtak som sikrer budsjettoppnåelse i 1995. Dette vil gi Styret nødvendig grunnlag for klarering av budsjettsituasjonen for '95 med Statsråden. Statsråden kan deretter forelegge Stortinget de tiltak som krever behandling der primo '96.

I tillegg til beskrivelse av de enkelte tiltak i kap. 6, gir dette dokument hovedtrekkene i:



- hensikt
- bakgrunn/historikk
- situasjonen ved inngangen til 1995
- fremtidig situasjon uten omstilling
- behov for omstilling - strategi
- investeringsbudsjettet 1995 - nye prioriteringer
- videre fremdrift
- kostnadsstrukturen i NSB Trafikkdelen
- Investeringsprioritering Trafikkdel
- Investeringsprioritering Kjøreveg.

Parallelt med arbeidet med ekstraordinære tiltak i handlingsplanen, har administrasjonen, på basis av Styrets vedtak videreført arbeidet med de kostnadsreducerende tiltak fra 1994 inn i 1995, og kvalitetssikring av tiltakene.

Det er administrasjonens oppfatning at dersom omstillingen skal føre til et varig og sterkt redusert kostnadsnivå i NSB, må tiltakene iverksettes snarest for å sikre konkurransekraft og legge et grunnlag for lønnsomhet og ny vekst.

Kostnadsreduksjonene på 430 millioner kroner foreslås gjennomført innenfor hovedområdene:

|     |   |                       |
|-----|---|-----------------------|
| 6.2 | Generell effektivisering i driften            | = 80 millioner        |
| 6.3 | Tilpasning i verkstedvirksomheten             | = 80 millioner        |
| 6.4 | Bemanningsreduksjoner                         | = 90 millioner        |
| 6.5 | Erstatte egenproduserte tjenester med innkjøp | = 18 millioner        |
| 6.6 | Avtalefestede ordninger                       | = 8 millioner         |
| 6.7 | Driftsmessige tiltak                          | = 8 millioner         |
| 6.8 | Finansielle tiltak                            | = 77 millioner        |
| 6.9 | Andre tiltak                                  | = <u>69 millioner</u> |
|     | Tot.  | <u>430 millioner</u>  |

Tiltakene vil bli gjennomgått med de ansattes organisasjoner 12.12.94.

Resultatet vil bli forelagt Styret før møtet den 15.12.94.

Budsjetteffekten i 1995 forutsetter at fristilt personell finansieres via Personalsenteret med ny finansiering.

Administrasjonen ser det slik at omstillingsprosessen krever ekstraordinære investeringer i perioden 1995-1998. For å få raskest mulig effekt, krever det investeringer i 1995. Effekten av investeringene vil gi størst utslag i 96/97.

Det forutsettes investeringer i Trafikkdelen på ca. 100 millioner kroner i 1995. Disse midler forutsettes skaffet til veie gjennom salg av aktiva.

Administrasjonen vil komme tilbake til Styret med en kost-/nyttevurdering av investeringene.

Det er administrasjonens vurdering at de foreslåtte tiltak er realistiske og gjennomførbare, men med en usikkerhet på tempo i gjennomføringen og økonomisk resultat som kjennetegner krevende omstillingsprosesser.

Administrasjonen legger opp til en åpen kommunikasjon med de ansattes organisasjoner.

Når det gjelder Reisebyrå og Biltrafikk har administrasjonen i kap. 6.9.1 og 6.9.2, i tråd med vedtak i Styret 2.9.94, fremlagt en vurdering for å bringe klarhet i hva som skal til for å sikre divisjonene den nødvendige konkurransemessige handlefrihet.

Reisebyråkjedens akkumulerte investeringsbehov gjør det nødvendig å omdanne Reisebyrådivisjonen til aksjeselskap heleid av NSB tidlig i '95 for å:

- beholde og vinne nye kunder
- få til en rask etablering av ny teknologisk plattform gjennom investeringer på 50 millioner kroner utenfor Trafikkdelens investeringsbudsjett
- unngå budsjettsvikt i '95 og underskudd i '96
- redusere usikkerheten om virksomhetens fremtid

Biltrafikkdivisjonen foreslås på samme måte omdannet til aksjeselskap heleid av NSB. Dette forslag har imidlertid ikke tilknytning til handlingsplanen for de kostnadreduserende tiltak i 1995. Beslutningen må imidlertid treffes snarest for å sikre et godt og sikkert grunnlag for 1996-års budsjett, samt sikre konkurransedyktighet for å møte de forventede anbudsinvitasjoner medio '95. Forslaget tar derfor sikte på å:

- redusere risiko for tap av anbudskonkurranser
- unngå svikt i inntektene
- redusere usikkerheten om virksomhetens fremtid.

Administrasjonen har analysert budsjettet grundig, og lagt opp retningslinjer for styring og kontroll som samsvarer med de krav som administrasjonen har utarbeidet og som Styret har blitt orientert om.

Dersom Styret gjennom sitt vedtak 15.12.94 gir sin tilslutning til tiltakene vil Statsbudsjettet for kap.2451 Trafikkdelen, med et resultatkrav på ÷ 90.5 millioner kroner kunne sikres.

**FORSLAG TIL VEDTAK:**

1. Styret godkjente handlingsplanen for å sikre budsjettoppnåelse i 1995 for Statsbudsjettets kap.2451. Som en følge av dette forutsetter Styret at det iverksettes tiltak som reduserer utgiftene med 430 millioner kroner i 1995. Utgiftsreduksjonen fordeles som følger:

|     |   |   |                     |
|-----|---|---|---------------------|
| 6.2 | Generell effektivisering i driften            | = | 80 millioner        |
| 6.3 | Tilpasninger i verksteddriften                | = | 80 millioner        |
| 6.4 | Bemanningsreduksjoner                         | = | 90 millioner        |
| 6.5 | Erstatte egenproduserte tjenester med innkjøp | = | 18 millioner        |
| 6.6 | Avtalefestede ordninger                       | = | 8 millioner         |
| 6.7 | Driftsmessige tiltak                          | = | 8 millioner         |
| 6.8 | Finansielle tiltak                            | = | 77 millioner        |
| 6.9 | Andre tiltak                                  | = | <u>69 millioner</u> |

Tot. 430 millioner

2. ✓ Styret forutsetter ekstraordinær bevilgning på ca. 120 mill.kroner til Personalsenteret. Beløpet vil dekke kostnader for de overtallige samt kostnader til omskolering.
3. Styret forutsetter at før en inngår avtaler om kjøpe av eksterne tjenester, må en innen 1.2.95 klarlegge hvorvidt en med spesielle tiltak kan bringe kostnadene på egenproduserte tjenester ned på nivå med innkjøpte tjenester, og på den måten oppnå den forutsatte kostnadsreduksjonen.
4. I den meget anstrengte økonomiske situasjon NSB befinner seg i, finner Styret det nødvendig å be Samferdselsdepartementet om at kostnaden med Jernbanepersonalets sykekasse finansieres utenfor NSBs budsjett.
5. Styret forutsetter at NSB i 1995 betaler arbeidsgiverandel til Statens Pensjonskasse basert på aktuarberegninger.
6. Styret anbefaler at investeringer til rullende materiell for Gardermobanen og kostnadene til planlegging og oppbygging av organisasjon og teknisk utstyr for driften av Gardermobanen føres til et eget forretningsområde/ansvarssted, slik at de kan isoleres og behandles særskilt, for senere å bli henført til Gardermobanen i drift.
7. Styret godkjenner at Reisebyrådivisjonen etableres som heleid aksjeselskap eiet av NSB, med virkning fra januar '95, og at Jernbaneverkstedets investeringsbudsjett derigjennom tilføres 50 millioner kroner, hvorav 25 millioner i 1995. Beløpet benyttes til investeringer i Jernbaneverkstedet. Åpningsbalanse og vedtekter forutsettes behandlet i Styret snarest. Styret forutsetter at de ansatte sikres tilfredsstillende vilkår.



8. Styret godkjenner at administrasjonen fortsetter arbeidet med å forberede omdannelse av Biltrafikkdivisjonen til heleid NSB aksjeselskap. Styret forutsetter at de ansatte sikres tilfredsstillende vilkår.

Styret forutsetter at arbeidet skjer i et tempo som sikrer Biltrafikkdivisjonens konkurranseposisjon spesielt i forbindelse med de forestående anbudsinvitasjoner.

9. Administrasjonen skal i hvert styremøte holde Styret orientert om utviklingen i arbeidet med å gjennomføre handlingsplanener og med spesiell vekt på den økonomiske utvikling.
10. Styret tok til orientering hovedtrekkene i NSBs omstilling for perioden 1995-1998. Styret godkjente handlingsplanene for 1995 og forutsetter at enkelttiltak som krever styrebehandling blir behandlet av Styret snarest,
11. Styret forutsetter at kompetanse og lederutvikling prioriteres, og at egen plan for dette legges frem til godkjenning i Styret innen mars '95.

## 1. *Hensikt*

I denne styresaken ønsker administrasjonen:

- a) å gi styret oversikt over tiltak som foreslås iverksatt for å holde budsjettet i 1995
- b) å gi styret oversikt over effekten av foreslåtte tiltak frem til 1999 med hovedvekt på budsjettoppnåelse i 1995
- c) å gi styret oversikt over nødvendige investeringer for å muliggjøre omstillingen i perioden 1995-99
- d) å få styrets godkjenning på NSBs omstillingsstrategi frem til 1999
- e) å få styrets godkjenning til å iverksette tiltakene.

Dette dokument beskriver også kort historisk bakgrunn, nåsituasjonen og fremtidig situasjon hvis tiltak ikke gjennomføres.

## 2. *Bakgrunn/Historikk*

### 2.1 *Økonomisk utvikling*

De regnskapsmessige resultatene for Trafikkdelen i statsregnskapet har variert mellom et overskudd på 50 mill. kr i 1992 til et anslått underskudd i 1994 på 195 mill. kr. Regjeringens forslag til budsjettbalanse dekkes inn ved fond- og investeringsmidler.

Ser en bort fra det ekstraordinære tilskuddet til gjeldssanering i 1994, samt endringer i regnskapsprinsipp i perioden, har inntektene nominelt økt med 16% fra 1990 til 1994. Holdes alle offentlige kjøp og tilskudd utenfor, har inntektene i perioden økt med 25% nominelt. Under samme forutsetninger har driftsutgiftene (ekskl. avskrivninger) i samme periode vist en nominell økning på 24%. Personalutgiftene har i perioden økt med 13%, samtidig som personalantallet, inkl. medarbeidere i Personalsenteret, er redusert med 7%, mens materialutgiftene nominelt har økt med hele 43% fra 1990 til 1994.

Høye og stigende drifts- og administrasjonskostnader er situasjonen ved inngangen til 1995.

NSBs konkurransesituasjon vil således bli dramatisk forverret dersom det ikke iverksettes dyptgripende omstillingstiltak.

### 2.2 *Norsk jernbaneplan*

NJP 1994-97 slår fast at jernbanens situasjon ved inngangen til 1994 var kjennetegnet ved:

- fallende markedsandeler
- høy alder på store deler av materiellet med tilhørende dyrt vedlikehold, driftsproblemer og dårlig punktlighet; jfr. avsnittet om nåsituasjonen
- lav standard på og manglende kapasitet i Kjørevegen; jfr. kap. 3.

Planen slår videre fast at denne negative trenden ikke kan snus uten en betydelig satsing på å forbedre jernbanens infrastruktur og materiell. Regjeringen foreslo i alt 11,9 milliarder kroner utenom utbyggingen av Gardermobanen.

I St.prp.nr. 1 (1994-95) er det gitt signaler om at målsettingen om et "illustrativt ekstraordinært satsingsprogram" vil bli vanskelig å gjennomføre innenfor rammene av regjeringens økonomiske opplegg. Departementet har i brev av 29.11.94 oppfordret NSBs styre til å ta utgangspunkt i ovennevnte i arbeidet med styrets budsjettforslag for 1996.

### **2.3 Statsbudsjettet 1994**

#### **Forslag til revidert budsjett 1994**

I St.prp. nr. 14 (1994-95) om revisjon av trafikkdelens driftsbudsjett for 1994 som passerte statsråd 28.10.94 er NSB-budsjettet gjort opp med et underskudd på 195 mill kr. Underskuddet dekkes opp ved reduksjon av investeringsbudsjettet for Statsbanenes trafikkdel med 148 mill kr., og ved reduksjon av budsjettet for Statsbanenes kjøreveg med 47 mill kr. Underskuddet på 195 mill foreslås dekket opp ved lån som tillegges trafikkdelens gjeld. Samferdselskomiteens innstilling ventes å bli behandlet av Stortinget 20.12.94.



### 3. *Situasjonen ved inngangen til 1995*

#### 3.1 **Behovet for kostnadsreduksjoner - Risiko og usikkerhet**

I styremøtet 01.11.94 la administrasjonen fram en resultatprognose for 1995. Prognosen var basert på en grundig risiko og usikkerhetsvurdering av de enkelte postene i statsbudsjettet for 1995 for NSBs Trafikkdel. Vurderingen konkluderte med at dersom ikke ytterligere tiltak ble iverksatt, ville underskuddet i statsregnskapet kunne bli ca 475 mill. kr, eller en forverring med ca. 385 mill.kr i forhold til statsbudsjettets underskudd på 90,5 mill. kr.

Styret fattet følgende vedtak i saken:

"Styret påla administrasjonen å utarbeide en handlingsplan med tiltak som er i henhold til forslag til statsbudsjett for 1995. Forslaget legges fram i førstkommende styremøte.

Styret forutsatte dessuten at all rapportering skjer i forhold til vedtatt statsbudsjett."

Til styremøte 16.11.94 fremgår det av sak K 24/94 at avviket fra statsbudsjettet, uten ekstraordinære tiltak, kunne reduseres til ca. 330 mill. kr.

Administrasjonen anbefalte, og Styret sluttet seg til, at det ble lagt inn en reserve på 100 mill.kr for bl.a. å kunne møte usikkerheten i tallmaterialet. Som følge av dette har arbeidet med å tilpasse virksomheten til Statsbudsjettets rammer og forutsetninger tatt utgangspunkt i tiltak som skal redusere utgiftene i 1995 med 430 mill.kr.

Usikkerheten i tallmaterialet er særlig knyttet til:

- Inntektsanslagene for persontrafikken som følge av en forverret konkurranse situasjon.
- Driftsstabiliteten på gammelt og nedslitt materiell - som vil kunne slå ut både i tapte inntekter og økte kostnader.

De inngåtte kontrakter på nytt togmateriell medfører betalingsforpliktelser i 1995 som ikke gjør det mulig å saldere et driftsunderskudd i 1995 med investeringsmidler.

Styret fattet følgende vedtak i saken:

"Styret tok det fremlagte forslag i sak K 24/94 "Budsjett 1995 og Dokument 95" til orientering. Styret legger til grunn at det kan bli et budsjettunderskudd på 430 mill kr i 1995 (avvik i forhold til Statsbudsjettet på 330 mill kr). Styret viste til Stortingets vedtak om budsjettbalanse og understreket nødvendigheten av at dette overholdes. Styret forutsetter at et bearbejdet forslag som sikrer budsjettbalanse i 1995, og som er utarbejdet i samarbeid med de ansattes organisasjoner, blir fremlagt i styremøtet 15.12.94. Styret legger til grunn at de tiltak som allerede er

vedtatt for 1994, videreføres i 1995, forutsatt at disse tiltakene ikke berører NSBs kunder. Styret viser spesielt til nødvendigheten av å redusere konsulentutgiftene i NSB. Ressursforbruket i alle ledd i administrasjonen må dessuten reduseres til et nødvendig minimum."

Resultatet av dette arbeidet er beskrevet under pkt. 6 nedenfor.

### 3.2 Driftssituasjonen

NSBs driftssituasjon kjennetegnes av **lokomotiver** med høy alder. Disse har i tillegg stor variasjon i alder, trekraft, hastighet og kapasitet. Videre er det relativt få av hver type. Dette gir liten fleksibilitet og dårlig materiellutnyttelse. Høy alder gir igjen høye vedlikeholdskostnader. Som en generell regel kan man si at det lønner seg å fornye materiellet når vedlikeholdskostnadene overstiger kapitalkostnadene ved nye lokomotiver. De eldste lokomotivene har passert en slik terskel. Mange lokomotiver er dessuten tatt ut av trafikk pga. slitasje og utmattingsproblemer. Dette har tvunget NSB til leie av et ikke ubetydelig antall lokomotiver, da særlig fra de svenske jernbaner (SJ). Mange av disse lokomotivene er leid inn på relativt korte "engasjementer" - noe som er kostbart. Leveringstiden på nye lokomotiver er 2-2½ år. NSB har i bestilling 22 elektriske lokomotiver fra ABB i tillegg til 12 diesel lokomotiver og 20 skiftelokomotiver fra Krupp/Siemens.

97-98% av banelengden er enkeltsporet med relativt store avstander mellom kryssingspunktene. 60% av banelengden er elektrifisert. Dette setter svært stramme betingelser til **produksjonskapasitet** og ruteplaner. Store deler av vårt banenett ble bygget rundt århundreskiftet. De trasémessige forhold setter i dag klare begrensninger for toghastighet og maksimale aksellaster.

Dagens situasjon kjennetegnes av store problemer med å fremføre togene med målsatt **punktlighet**. Punktligheiten er ikke tilfredsstillende for noe togslag. En nærmere analyse viser at manglende punktlighet kan henføres til følgende hovedårsaker:

- 1/3 av årsakene skyldes feil ved rullende materiell
- 1/3 av årsakene ligger i manglende kapasitet i infrastrukturanleggene i forhold til dagens ruteplaner
- 1/3 av årsakene skyldes trivielle feil i anleggene p.g.a. alder, teknologi og design.

2/3 av alle punktlighetsproblemene forårsakes således av manglende kapasitet og kvalitet i Kjørevegen. Med tilfredsstillende kapasitet og kvalitet vil punktligheten kunne forbedres med 10-12 prosentpoeng på de viktigste strekningene. Person- og godstrafikk-kundene blir direkte rammet av dårlig punktlighet. Manglende kapasitet reduserer også muligheten for "spot-transporter" i godsmarkedet .

Organisasjonens evne til å håndtere avvikssituasjoner er i en positiv utvikling, men hemmes av lite forutsigbare teknologiske vanskeligheter i kjørevei og på materiell.

Vesentlig reduksjon i togproduksjonen vil erfaringsmessig skape "storm" i opinionen samtidig som det gir relativt liten besparelse, da en stor andel av jernbanevirksomhetens



kostnader er faste. Det blir således en viktig oppgave å opprettholde et akseptabelt rutetilbud de nærmeste 2-3 årene frem til nytt materiell er levert. Tilbudet medfører stor grad av usikkerhet i driften noe som det må tas hensyn til i omstillingsprosessen.

### **3.3 Konkurransesituasjonen**

Konkurransesituasjonen har blitt sterkt skjerpet de siste år. Denne konkurranse forventes å bli dramatisk forsterket frem til 1999. Presset på marginer og kampen om kundene nødvendiggjør en langt større og profesjonell innsats i salg og markedsføring samtidig som omstillingsprosessen må gis et format som ivaretar kundenes behov på kort sikt.

Markedsinformasjonen må derfor prioriteres sterkt opp slik at kundene og andre målgrupper til enhver tid har et korrekt og helhetlig bilde av NSBs arbeid med å heve kvalitet og pålitelighet i togfremføringen, bygge ut infrastruktur og stasjoner i prioriterte områder, samtidig som en utgiftsreduksjon på 1 milliard skal oppnås frem til 1999. Det er en forutsetning for et offensivt og lønnsomt NSB mot år 2000.

## **4. Fremtidig situasjon uten tiltak**

Uten at det iverksettes dyptgripende omstillingstiltak med varig effekt vil NSBs kostnader fortsette å øke samtidig som inntektene presses p.g.a. pris- og kvalitetsutviklingen. Renter og avskrivninger vil øke sterkt de nærmeste år. Kostnadsnivået må i lys av den fremtidige konkurransesituasjonen senkes med 1 milliard kroner frem til 1999.



## 5. *Behov for omstilling - strategier jernbanen*

Jernbanen vil stå overfor en fullstendig ny markedssituasjon i 1998, bl.a. idriftsettelse av ny hovedflyplass med en Gardermobane som vil betjene 8 millioner reisende til/fra denne det første hele driftsår (1999). Oppgradering og satsing på Inter City-tilbudet i triangelet Skien-Halden-Lillehammer, med Oslo S i sentrum vil gi ny mulighet for flere reisende med toget.

Levering av 54 nye lokomotiver, 4 motorvognsett type BM 70 og 15 motorvognsett til Gardermobanen vil være fullført i 1998.

Det er derfor nødvendig å omstille Jernbanevirksomheten til den nye drifts- og materiellsituasjonen, slik at jernbanen i 1998 kan utnytte sine nye muligheter på en offensiv og kundeorientert måte.

Viktige forutsetninger for konkurransedyktighet vil være:

- Resultatforbedring i Jernbanevirksomheten i størrelsesorden 800 mill.kr sammenliknet med 1994.
- I perioden frem til 1998 må det gjennomføres krevende kompetanse- og opplæringsprosesser for å sikre optimal utnyttelse av materiellet. Dette vil kreve et langt mere effektivt driftsopplegg enn i dag dersom de opptatte lån til investeringer skal forsvares ved trafikkinntektene.
- Godstransporten må prioritere arbeidet med utvikling av effektive containerterminaler.
- Gardermobanen er ferdig bygget frem til Eidsvoll med en antatt gjeldsbyrde på 4,75 milliarder (94-kroner) (ekskl. toganskaffelsen og kostnader til opplæring og driftsforberedelsen, samt renter i byggetiden).
- Gardermotog til en antatt pris på henimot 800-900 mill.kroner er levert og satt i drift.
- Drift av Gardermobanens kjørevei med en kostnadseffektiv driftsorganisasjon er etablert og innkjørt.
- Alle investeringer og driftskostander for Gardermobanens kjørevei og trafikk skal betales ved inntekter fra trafikken. Inntektene skal i tillegg til å betjene gjeld og driftskostnader være tilstrekkelige til fornyelse av kjørevei og materiell samtidig som lønnsomheten må være tilstrekkelig til løpende kompetanseheving av personalet.

Underskuddet i Jernbanevirksomheten i 1994 og det faktum at utgiftsnivået ved inngangen til 1995 er i overkant av 400 mill.kroner for høyt i forhold til Statsbudsjettets rammer, gjør det imidlertid nødvendig raskt å iverksette omfattende tiltak som sikrer at Statsbudsjettets resultatkrav for 1995 nås. I det omstillingsprogram som nå utarbeides må

det derfor legges hovedvekt på budsjettoppnåelse i 1995.

### **Utgangspunkt for omstilling**

Styrets og NSBs nye instruks av 1994 pålegger Styret et renere forretningsmessig ansvar enn tidligere.

Det omfattende omstillingsarbeid som nå forberedes krever prinsipielle og strategiske beslutninger, som i hovedsak ligger innenfor Styrets fullmakter.

Hvor foreslåtte tiltak ligger utenfor Styrets fullmakter, vil disse måtte tas opp med Departementet.

Omstillingsarbeidet har perspektiv mot 1998, men har som primært mål å holde budsjettet i 1995, dvs. et resultat på -90,5 mill.kroner for NSBs Trafikkdel.

### **NSBs økonomiske situasjon**

NSBs Trafikkdel har i dag ingen reserver i form av fonds eller egenkapital. Budsjettavvik på kostnads- og inntektssiden slår direkte inn i statsregnskapet. NSBs driftssituasjon er særdeles vanskelig å forutsi, særlig i vinterhalvåret.

Ressurser utenom hovedvirksomheten (jernbanen) må frigjøres og bidra til en sunn finansiell struktur for jernbanen og for å skaffe midler til omstillingsarbeidet, og å etablere nødvendig robusthet i budsjettet.

### **Kostnadsreduksjon**

De totale driftskostnader i NSBs Trafikkdel må reduseres med 10% for å holde budsjettet i 1995. Reguleringsfond må bygges opp for å møte fremtidige svingninger på kostnads- og inntektssiden.

Ut fra kostnadsnivået i 1994, kan Statsbudsjettets rammer for 1995 ikke oppfylles uten fristilling av et stort antall ansatte, samt gjennom dyptgripende omstillingstiltak.

Den forbedrede materiellsituasjon frem til 1998 vil bidra til å senke driftsutgiftene, men dersom driftskostnadene skal reduseres vesentlig, må verkstedkapasiteten tilpasses den nye og forbedrede materiellsituasjon. Foreløpige vurderinger indikerer en overkapasitet i verkstedene på 30% ved inngangen til 1998.

### **Konsentrasjon om NSBs hovedvirksomhet - Jernbanen**

NSB har i dag ingen økonomiske reserver som kan benyttes til omstilling. Det må skaffes tilveie midler som kan muliggjøre omstillingsarbeidet. Videre vil det være en knapphet på ledere med erfaring fra omstillingsarbeid.

NSB må derfor konsentrere sine økonomiske og personalmessige ressurser for å styrke hovedvirksomheten.

NSB må i størst mulig grad klare omstillingsprosessen uten tilførsel av ny kapital fra staten. Dette kan skje ved å frigjøre bundet kapital og ved å avvikle virksomhet som ikke understøtter jernbanedriften og ved å foreta organisasjonsmessige tilpasninger.



I de tilfeller hvor NSB utfører tjenester med eget personell, som ikke inngår i NSBs primære satsingsområder/togområder, og hvor slike tjenester kan kjøpes billigere av eksterne spesialfirma, må slike virksomheter helt eller delvis avvikles dersom ikke kostnadsnivået kan senkes til et konkurransedyktig nivå.

### Strategier

Følgende strategier vil bli fulgt i det forestående omstillingsarbeidet:

- Hovedoppgaven i arbeidet med å omstille NSB er arbeidet med å identifisere og utvikle områder hvor NSB har eller kan oppnå vesentlige og varige konkurransemessige fortrinn som øker antallet tilfredse kunder og som derved kan danne grunnlaget for lønnsom drift og sikre arbeidsplasser.
- Rutetilbudet skal ikke endres utover hva som ligger inne i NSBs forslag til R95.
- Arbeidet med å markedsorientere og kunderette Jernbanevirksomheten må gis fornyet kraft. Basis for dette arbeid er kvalitetsheving og kostnadsreduksjon.
- Økonomiske og ledelsesmessige ressurser som blir allokert til NSBs Trafikkdel må prioriteres til omstilling av Jernbanevirksomheten og således bidra til at jernbanens fortrinn innen person- og godstransport kan realiseres.
- Opprettholdelse av markedsandeler gjennom å ivareta og pleie NSBs viktigste kunder må gis spesiell oppmerksomhet i omstillingsfasen.
- Tiltakene som iverksettes for å innfri kravene til 1995-budsjettet, må settes inn i en langsiktig sammenheng. Grunnlaget for et slagkraftig og offensivt NSB mot 1998 legges gjennom 1995-års tiltak.
- Prioritering av investeringer til kjørevegen i perioden 1995-1998 må skje der muligheten for rask resultatforbedring er størst, dvs. Inter City-området.
- For Trafikkdelen må midler prioriteres til de områder som underbygger omstilling mot mer lønnsom drift, bl.a.
  - \* utvikling av nye godsterminaler
  - \* kostnadseffektivisering og tilpasning av verkstedkapasiteten
  - \* effektivisering av drifts- og vedlikeholdsfunksjonene
  - \* administrativ rasjonalisering og avbyråkratisering
  - \* forbedring av kjøreveiens kvalitet og kapasitet
  - \* stasjonsutvikling med nødvendige servicefunksjoner spesielt innen Inter City-området.
- Bredt anlagte kompetanse- og lederutviklingsprogrammer for å møte den dramatisk endrede konkurransesituasjonen.



## 6. Tiltak, effekter og konsekvenser

### 6.1 Sammendrag

I arbeidet med å tilpasse utgiftsnivået i 1995 til Statsbudsjettets rammer har det også vært foretatt en gjennomgang av mulige tiltak for å bedre inntektssiden. Usikkerheten knyttet til denne type tiltak er imidlertid så stor at administrasjonen ikke finner det riktig å innkalkulere effekten av disse tiltakene på det nåværende tidspunkt.

I det etterfølgende er det tabellarisk vist :

- a) Samlet økonomisk effekt av tiltak pr. år fra 1995 til 1998. Videre er det samlede investeringsbehovet for å realisere gevinstene angitt pr. tiltak (tabell 1).
- b) Analyse av risiko og usikkerhet knyttet til tiltakene (tabell 2).
- c) Oversikt over fristilt personell i 1995 som følge av omstillingstiltakene, og oversikt over utgifter som er forutsatt finansiert særskilt (tabell 3).
- d) Resultatoppstilling for NSBs Trafikkdel, kap. 2451, post 24 og kostnadsreduksjonene fordelt på Statsregnskapets poster og vist i sammenheng med Styrets vedtak av 16.11.94 (tabell 4).

### 6.2 Generell effektivisering i driften

#### Bakgrunn

I styresak K 24/94 anslo administrasjonen at resultatet for 1995 ville kunne bli ca. 330 mill. kr svakere enn resultatet på -90,5 mill. kr i statsbudsjettet.

Administrasjonen har etter 16.11.94 arbeidet med å gjennomgå planlagte aktiviteter på lavere nivå i organsiasjonen og identifisert en rekke mindre tiltak som sammen med omstillingsaktivitetene har gitt kostnadsreduserende effekt. Dette arbeidet har samlet bedret resultatet med ca. 80 mill. kr.

#### Årsaker til endringer

De viktigste endringene på 80 mill. kr i forhold til det anslåtte budsjettavviket i styresak K24/94 er:

- \* Reduserte personalutgifter i Servicedivisjonen gjennom kvalitetssikring av årsverkutgifter for vedlikeholdssektoren og lokførertjenesten
- \* Diverse tiltak for å redusere negative inntektsavvik i forhold til statsbudsjettets persontrafikkinntekter
- \* Reduserte driftsutgifter i Gods gjennom bl.a. Østhavna-prosjektet og reduserte materialutgifter
- \* Endringer i finansposter

**Fullmakt**

Endringene kan gjennomføres uten nye fullmakter.

**Effekt 1995**

80 mill. kr realiseres direkte.

**Effekt 1999**

80 mill kr.

## 6.1 Sammendrag

### Tabell 1 Samlet økonomisk effekt av tiltak

(Beløp i mill.kr)

| Tiltak \ år   | 1995       | 1996       | 1997       | 1998       | Invest.behov | Risiko/usikkerhet:   |
|---|------------|------------|------------|------------|--------------|--|
| 6.2 <b>Generell effektivisering i driften:</b>            | 80         | 80         | 80         | 80         |              | Se tabell 2 "Risiko/usikkerhet knyttet til tiltakene. Bemanningsreduksjoner"   |
| 6.3 <b>Tilpasninger i verkstedsdriften:</b>               | 80         | 19         | 36         | 52         | 50           |  |
| 6.3.1 Drift   |            | 19         | 36         | 52         | 50           |  |
| 6.3.2 Effektivisering av verksteddriften                  | 80         |            |            |            |              |  |
| 6.4 <b>Bemanningsreduksjoner:</b>                         | 90         | 90         | 90         | 90         |              | <ul style="list-style-type: none"> <li>o Fellesmøtet</li> <li>o P. Sentret</li> <li>o Fullm.</li> <li>o Pensjonskassen</li> <li>o Bit / Kurilbyrå</li> </ul> |
| 6.4.1 Reduksjon i administrasjon/stab/støttefunksjoner    | 40         | 40         | 40         | 40         |              |  |
| 6.4.2 Reduksjon i driftsapparatet                         | 50         | 50         | 50         | 50         |              |  |
| 6.5 <b>Erstatte egenproduserte tjenester med innkjøp:</b> | 18         | 42         | 66         | 66         |              |  |
| 6.5.1 Renhold   | 15         | 38         | 60         | 60         |              |  |
| a) bygningsrenhold  |            | 1          | 3          | 3          |              |  |
| b) renhold av rullende materiell (alt. 1)                 | 10         | 30         | 50         | 50         |              |  |
| c) vask av sengetøy                                       | 5          | 7          | 7          | 7          |              |  |
| 6.5.2 EDB driftstjenester                                 | 3          | 4          | 6          | 6          |              |  |
| 6.6 <b>Avtalefestede ordninger:</b>                       | 8          | 12         | 12         | 12         |              |  |
| 6.6.1 Arbeidstidsavtalen                                  |            | 4          | 4          | 4          |              |  |
| 6.6.2 Fribillettordninger                                 | 8          | 8          | 8          | 8          |              |  |
| 6.6.3 Jernbanepersonalets sykekasse                       |            |            |            |            |              |  |
| 6.6.4 Statens Pensjonskasse                               |            |            |            |            |              |  |
| 6.6.5 Nye vilkår for nyansatte                            |            |            |            |            |              |  |
| <b>Sum side 1:</b>  | <b>276</b> | <b>243</b> | <b>284</b> | <b>300</b> | <b>50</b>    |  |



(Beløp i mill.kr)

| Tiltak \ år   | 1995       | 1996       | 1997       | 1998       | Invest.behov | Risiko/usikkerhet:   |
|---|------------|------------|------------|------------|--------------|--|
| <b>6.7 Driftsmessige tiltak:</b>  | <b>8</b>   | <b>90</b>  | <b>122</b> | <b>139</b> | <b>340</b>   | Se tabell 2 "Risiko/usikkerhet knyttet til tiltakene. Bemanningsreduksjoner" |
| 6.7.1 Retur av innleid materiell  | 0          | 57         | 73         | 73         |              |  |
| 6.7.2 Standardisering/omlegging godstrafikk                                     | -1         | 7          | 13         | 20         | 290          |  |
| 6.7.3 Lok.førertjenesten  |            |            |            |            |              |  |
| 6.7.4 Salg/distribusjon/stasjonsdrift/<br>togeekspedisjon                       |            | 7          | 15         | 23         | 50           |  |
| 6.7.5 Togservering  | 9          | 19         | 21         | 23         |              |  |
| 6.7.6 Inntektsøkende/sikrende tiltak<br>Persontrafikk                           |            |            |            |            |              |  |
| <b>6.8 Finansielle tiltak:</b>  | <b>77</b>  | <b>76</b>  | <b>104</b> | <b>166</b> |              |  |
| 6.8.1 Gardermobanerrelaterte kostnader  | 13         | 36         | 64         | 126        |              |  |
| 6.8.2 Salg av eiendom   | 24         |            |            |            |              |  |
| 6.8.3 Aktuarmessig betaling av arbeidsgiver-<br>andel til Statens Pensjonskasse | 40         | 40         | 40         | 40         |              |  |
| 6.8.4 Andre finansielle reserver  |            |            |            |            |              |  |
| <b>6.9 Andre tiltak:</b>  | <b>69</b>  | <b>61</b>  | <b>111</b> | <b>155</b> | <b>60</b>    |  |
| 6.9.1 Reisebyrå   | 4          | 15         | 18         | 20         |              |  |
| 6.9.2 Biltrafikk  |            | 10         | 15         | 20         |              |  |
| 6.9.3 Vedlikeholdsforskriftene  |            | -3         | 8          | 23         |              |  |
| 6.9.4 Drift og vedlikehold (1.linje og klargjøring)                             |            | 24         | 55         | 62         | 60           |  |
| 6.9.5 Kjørevegsavgiften   | 15         | 15         | 15         | 30         |              |  |
| 6.9.6 Ofotbanen, malmtrafikk  |            |            |            |            |              |  |
| 6.9.7 Reserver  | 50         | 0          | 0          | 0          |              |  |
| <b>Sum totalt:</b>  | <b>430</b> | <b>470</b> | <b>621</b> | <b>760</b> | <b>450</b>   |  |

## 6.1 Sammendrag

**Tabell 2 Risiko/usikkerhet knyttet til tiltakene. Bemanningsreduksjoner**

| Tiltak  | Risiko/usikkerhet   | Bemanningskonsekvenser  |
|---|---|---|
| 6.2 Generell effektivisering av driften           | 1) En bedring av persontrafikkinntektene kan vise seg vanskelig<br>2) Mindre reduksjon i driftsutgiftene i Gods enn antatt  | Se pkt. 6.4   |
| 6.3 Tilpasninger i verkstedsvirksomheten          |   | Ingen   |
| 6.4 Bemanningsreduksjoner                         | Betinging bevilgning (personalsenteret)   | Innebærer fristilling av ca. 275 årsverk                                  |
| 6.5 Erstatte egenproduserte tjenester med innkjøp | Betinging bevilgning (personalsenteret)   | Innebærer fristilling av ca. 60 årsverk                                   |
| 6.6 Avtalefestede ordninger                       | Liten. Tiltaket sikter mot begrensnig av reiser på fribillett (skal ikke gjelde på hvite avganger)  | Ingen   |
| 6.7 Driftsmessige tiltak                          | Liten. Tiltaket gjennomføres uten å redusere kundeservicen  | Ingen   |
| 6.8 Finansielle tiltak                            | 1) Må få aksept fra Samf./Fin.dept. (pkt. 6.8.1 og 6.8.3)<br>2) Salg av boliger anses ikke problematisk   | Ingen   |
| 6.9 Andre tiltak                                  | 1) Nødvendig med overordnet myndigheters godkjenning av endret organisasjons-/tilknytningsform<br>2) Motstand mot selskapsdannelse<br>3) Endring i kjørevegsavgiften - avhenger av Stortingets samtykke | Tiltakene medfører i seg selv ingen konsekvenser for bemanningsstørrelsen |

## 6.1 Sammendrag

Tabell 3 Fristilt personell - utgifter som må bevilges særskilt

| Tiltak \ år   | 1995           |           |
|---|----------------|-----------|
|   | Antall ansatte | Mill.kr   |
| <b>6.4 Bemanningsreduksjoner:</b>                         | <b>276</b>     | <b>79</b> |
| 6.4.1 Reduksjon i administrasjon/stab/støttefunksjoner    | 125            | 36        |
| 6.4.2 Reduksjon i driftsapparatet                         | 151            | 43        |
| <b>6.5 Erstatte egenproduserte tjenester med innkjøp:</b> | <b>60</b>      | <b>20</b> |
| 6.5.1 Renhold   |                |           |
| a) bygningsrenhold  |                |           |
| b) renhold av rullende materiell (alt. 1)                 | 30             | 10        |
| c) vask av sengetøy                                       | 25             | 8         |
| 6.5.2 EDB driftstjenester                                 | 5              | 2         |
| <b>Sum totalt:</b>  | <b>336</b>     | <b>99</b> |



## 6.1 Sammendrag

## Tabell 4 Resultatoppstilling for Statsbanenes trafikkdel

## Kap. 2451, post 24

|                          |   | BUDSJETT<br>1995   | PROGNOSE<br>1995        | PROGNOSE<br>1995                                      |
|--------------------------|---|--|-------------------------|---|
|                          |   | BUDSJETT<br>1995<br>Budsj.innst.<br>S. nr. 14<br>(1994-95) | PROGNOSE<br>pr 16.11.94 | Avvik pr. post<br>15.12.94 ("+" =<br>pos. res.virkn.) |
| <b>Kapittel<br/>2451</b> | <b>Kapittel 2451, Post 24 Statsbanenes<br/>Trafikkdel</b> |  |                         |   |
| Post 24                  | Driftsresultat  |  |                         |   |
|                          | Persontrafikkinntekter                                    | 1.743,0  | 1.704,0                 | 28,0  |
|                          | Godstrafikkinntekter                                      | 1.145,0  | 1.208,0                 | -11,0   |
|                          | Øvrige innt. vedr. jernbanedriften                        | 765,0  | 644,0                   | 131,0   |
|                          | Reisebyrå   | 147,0  | 155,0                   | 4,0   |
|                          | Bil   | 421,9  | 431,0                   | 0,0   |
|                          | Sum øvrige inntekter                                      | 1.333,9  | 1.230,0                 | 135,0   |
|                          | <b>Sum driftsinntekter</b>                                | <b>4.221,9</b>   | <b>4.142,0</b>          | <b>152,0</b>  |
|                          | Offentlig betaling mm                                     | 858,0  | 858,0                   | 99,0  |
|                          | Fylkeskommunale kjøp (Bil)                                | 80,0   | 82,0                    | 0,0   |
|                          | <b>Sum inntekter</b>                                      | <b>5.159,9</b>   | <b>5.082,0</b>          | <b>251,0</b>  |
|                          | <b>Sum fra reguleringsfond</b>                            | <b>0,0</b>   | <b>0,0</b>              | <b>0,0</b>  |
|                          | Personalutgifter  | 2.740,0  | 2.833,0                 | 111,0   |
|                          | Materialutg.  | 1.807,4  | 2.007,0                 | 19,0  |
|                          | <b>Driftsutg. i alt, overslagsbevilgn.</b>                | <b>4.547,4</b>   | <b>4.840,0</b>          | <b>130,0</b>  |
|                          | <b>Avskrivninger</b>                                      | <b>278,0</b>   | <b>255,0</b>            | <b>2,0</b>  |
|                          | Avskrivninger, bil utenom statsbud                        | 63,0   | 63,0                    | 0,0   |
|                          | Renter av statens kapital                                 | 332,0  | 344,0                   | 14,0  |
|                          | Rtr. på lån vedr. akk. underskudd                         |  |                         | -17,0   |
|                          | E.o. nedskrivning   |  |                         | 0,0   |
|                          | Til avskrivning av gjeld                                  |  |                         | 0,0   |
|                          | Sum avskrivninger, nedskr., renter                        | 673,0  | 662,0                   | -1,0  |
|                          | <b>Sum til reguleringsfond</b>                            | <b>30,0</b>  |                         | <b>0,0</b>  |
|                          | <b>Driftsresultat, undersk. for staten</b>                | <b>90,5</b>  | <b>420,0</b>            | <b>380,0</b>  |
|                          | Reserve kjøreveg  |  |                         | 50,0  |
|                          | <b>SUM TILTAK</b>   |  |                         | <b>430,0</b>  |

### 6.3 Tilpasninger i verkstedsvirksomheten

#### 6.3.1 Generelt

Verkstedene i NSB består i dag av verkstedene på Sundland, Grorud, Hamar og Marienborg. Vedlagte skisser viser arealer og funksjoner innen de enkelte verksteder.

I perioden fra 1991 til idag har det vært utført flere oppgraderinger ved verkstedene, bl.a.

- nytt motorvognverksted på Sundland
- forlengelse av verkstedhall på Hamar
- nytt boggi-verksted på Grorud.

Verkstedene er omorganisert innbyrdes, og arbeidsdelingen mellom verkstedene er endret med tanke på større spesialisering.

Arbeidsdelingen er nå:

|                       |   |   |
|-----------------------|---|---|
| Verkstedet Grorud     | - | Hovedverksted for komponenter, elektriske lokomotiver, personvogner og godsvogner |
| Verkstedet Hamar      | - | Banemateriell   |
| Verkstedet Marienborg | - | Dieselmateriell   |
| Verkstedet Sundland   | - | Vedlikehold av elektriske motorvogner og ombygging og nybyggingsprosjekter        |

Prosjektene RESPONS og IRMA er begge igangsatt for å forbedre systemer og arbeidsformer gjennom å bygge opp erfaringsdatabase, og samtidig få en mer detaljert oppløsning i lager- og produksjonsstyringssystemer. Begge prosjekter vil muliggjøre økt tilgjengelighet og pålitelighet for rullende materiell og redusere alle beholdninger. Det knytter seg store forventninger til resultatet av disse prosjektene.

Totalt har verkstedene idag 130000 m<sup>2</sup> under tak, inklusive lager, administrasjonsbygg etc.

Arealbruken er fordelt som følger:

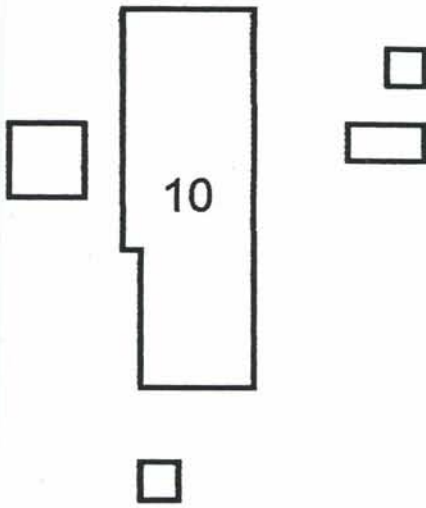
|              |                              |
|--------------|------------------------------|
| - Grorud     | : 90 m <sup>2</sup> /årsverk |
| - Hamar      | : 95 m <sup>2</sup> / "-     |
| - Marienborg | : 95 m <sup>2</sup> / "-     |
| - Sundland   | : 140 m <sup>2</sup> / "-    |

Til sammenligning var arealbruken i 1971 ca 50 m<sup>2</sup>/årsverk.

Årsverkfordelingen er:

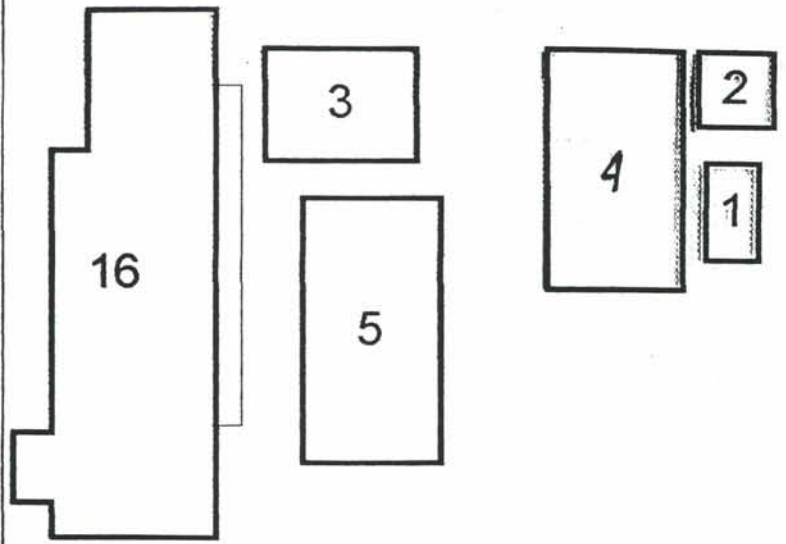
|              |       |
|--------------|-------|
| - Grorud     | : 520 |
| - Sundland   | : 360 |
| - Hamar      | : 120 |
| - Marienborg | : 250 |

### HAMAR 12

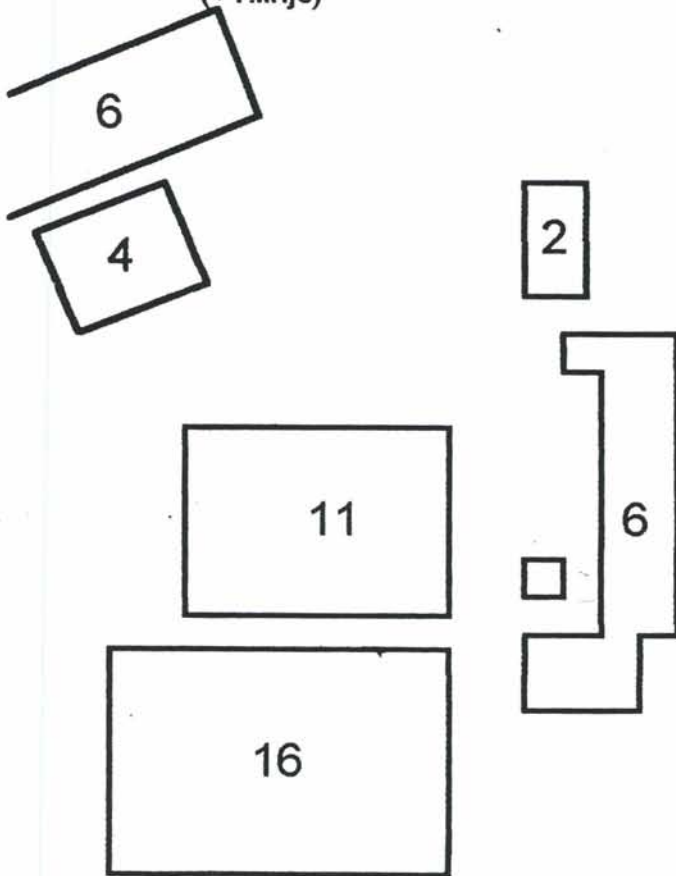


### MARIENBORG 31 (+Mosjøen)

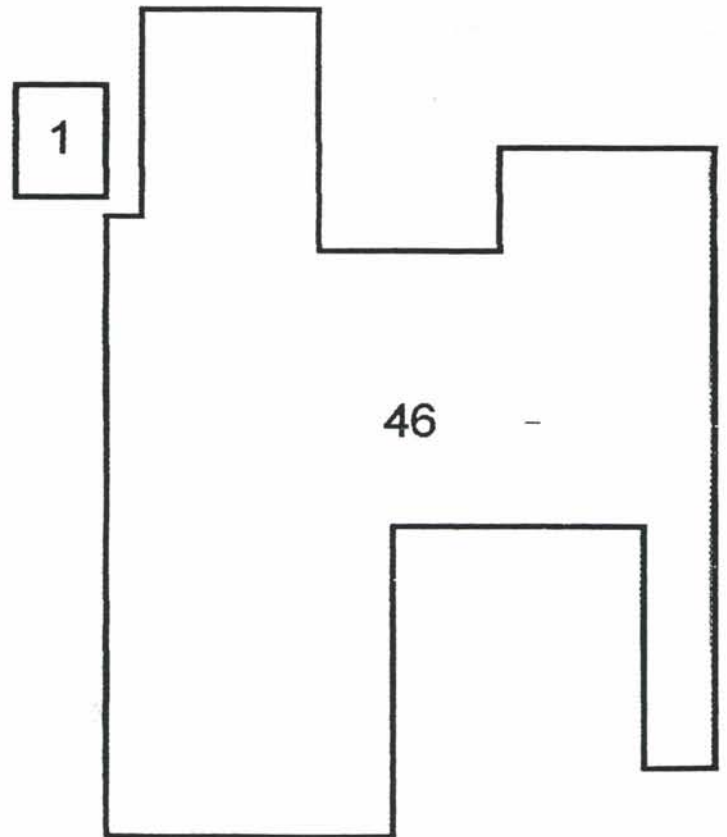
18a



### SUNDLAND 45 (+1.linje)



### GRORUD 47 (+Alnabru)





### 6.3.2 Effektivisering av verkstedsdriften

#### Bakgrunn

Driftsstabiliteten på dagens rullende materiell er ikke god nok, noe som fører til høyt kostnadsnivå. En vesentlig årsak til dette er den tekniske standarden på materiellet.

Når nytt, mindre vedlikeholdskrevende materiell, blir levert de nærmeste årene vil denne situasjonen bedres. Systematisk arbeid med preventivt vedlikehold på dagens materiell vil også bidra til bedret driftsstabilitet og dermed reduksjon i tilfeldige reparasjoner.

Tabellen nedenfor viser estimert utvikling i antall timer på ulike typer verkstedoppgaver som må utføres frem til år 2000 for å oppnå høyere driftsstabilitet på materiellet. Planen er bygget på ruteplaner, driftsplaner, løpskilometer, innkjøpsplaner for nytt materiell, samt utraneringsplaner for gammelt materiell.

**Tabell 5:** Arbeidspådrag i verkstedområdet. (1000 timer)

|                      | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Planlagt vedlikehold | 273  | 279  | 273  | 260  | 255  | 245  | 236  |
| Komponentvedlikehold | 343  | 338  | 319  | 307  | 274  | 264  | 257  |
| Reparasjon           | 156  | 155  | 146  | 129  | 119  | 102  | 100  |
| Tekn. standardheving | 133  | 148  | 193  | 183  | 166  | 100  | 100  |
| Nyombygging          | 80   | 53   | 95   | 85   | 30   | 30   | 30   |
| Annet                | 110  | 90   | 80   | 80   | 80   | 80   | 80   |
| Sum                  | 1095 | 1063 | 1106 | 1044 | 924  | 821  | 803  |

Den ovenstående volumreduksjonen vil både føre til reduserte direkte vedlikeholdskostnader og den vil frigjøre arealer/bygg.

Som vist ovenfor er det i dag dobbelt så mange kvadratmeter pr ansatt i verkstedområdet som det var for 20 år siden. Ytterligere volumnedgang vil gi enda større behov for redusert arealbruk.

Det er mange og små lagre på verkstedet Grorud, noe som virker kostnadsdrivende. Det er behov for et nytt hovedlager for å effektivisere lagerholdet.

Det vil kreves investeringer på om lag 30 mill.kr i nytt hovedlager og 20-40 mill.kr. i forbindelse med optimalisert arealbruk.

#### Potensiale

Volumendringen gir et potensiale på 57 mill.kr i reduserte kostnader i 1999.

I tillegg vil frigjort areal enten kunne selges, eller leies ut. Det forutsettes at det i 1995 vil være mulig å frigjøre arealene på verkstedet Sundland, med unntak av den nye vognhallen og lokstallen Videre planlegges betydelige arealreduksjoner på verkstedet Marienborg. Potensialet knyttet til frigivelse av arealer anslås til 9 mill.kr. Nytt hovedlager gir et netto innsparingspotensiale på 6 mill.kr..

#### **Administrasjonens vurdering**

Volumnedgangen, og det fortsatte effektiviseringsbehovet vil innebære følgende tiltak de nærmeste årene:

- \* Verkstedet Sundland konsentrerer sin vedlikeholdsvirksomhet til den nye vognhallen og lokomotivstallen
- \* Administrativt overtar verkstedet Grorud ansvaret for Sundland. Dette frigjør kontorlokaler og administrativ kapasitet
- \* På Marienborg samordnes vedlikeholdsaktivitetene geografisk, og det foretas arealmessig konsentrasjon
- \* Det bygges nytt hovedlager på Grorud.

Arbeidet med å tilpasse kapasiteten til volumutviklingen vil forseres.

#### **Effekt 1995**

Inkludert i pkt. 6.2

#### **Effekt 1999:**

72 mill.kroner.

### 6.3.3 Industrielt samarbeid

#### **Bakgrunn**

I styremøtet 8/12-94 (96/94) (bilag 2), ble det informert om foreløpig vurderinger av verkstedkapasiteten indikerer "en overkapasitet i verkstedene på ca 30% ved inngangen til 1998".

Denne situasjonen gjør at omstillingsarbeidet må forseres betydelig. I perioden frem til 1998 vil det være flere utviklingstrekk knyttet til både nybyggings- og vedlikeholdsoppgaver som vil være avgjørende for verkstedenes fremtidige rolle innenfor NSB. Her kan nevnes:

- mulige samarbeid eller leveranser knyttet til Gardermoen-materiell
- kostnadseffektiv heving av teknisk standard på eldre NSB materiell
- vedlikehold av nytt trekkraft og Gardermoen-materiell.

NSBs evne til å kunne være konkurransedyktig på kompetanse, pris, tid og kvalitet vil være avgjørende, ikke bare for hvorvidt verkstedene vil få anledning til å utføre slikt arbeid, men også i forhold til om NSB kan oppgradere sitt eget materiell.

Med bakgrunn i dette har NSBs administrasjon vurdert mulighetene for å sikre størst mulig konkurransekraft, og dermed flest mulig arbeidsplasser, gjennom å inngå industrielle samarbeidskonstellasjoner, med eksterne bedrifter.

Dette vil kunne gi flere betydelige effekter:

- salg av eiendom og fasiliteter
- tilførsel av eksternt arbeidsvolum som verkstedene idag ikke har mulighet til å utføre
- tilførsel av ekstern kompetanse, teknologi og metoder som NSB ikke har finansielle muligheter til å utvikle alene.
- muligheter for ekstern finansiering.

De foreløpige anslag viser således at det frem til 1998 må være lagt et grunnlag for konkurransedyktighet i det eksterne marked på henimot ½ mill timer (direkte og indirekte). Dette vil kreve kompetanseheving innen markedsføring og salg samtidig som kvalitetsikring og kontraktskompetanse må økes.

Dette vil kreve ressurser i seg selv samtidig som eventuell omstilling av anlegget finner sted.

I den forbindelse kan et industrielt samarbeid med norske teknologibedrifter om komponentleveranser og elektromekanisk vedlikehold vurderes. Samarbeide om restruktureringen av verkstedene i NSB mellom offentlige myndigheter og institusjoner, leverandører og fremtidige kunder bør vurderes.

For norsk industri kan et slikt samarbeid bety en ressursmessig og kompetansemessig forankring i jernbanekompetanse som kan gi bærekraftige industrielle muligheter. Samtidig kan oppdrag for landets totale verkstedssektor kunne økes.



Det anbefales også et nærmere samarbeid mellom SJ og norske industribedrifter for å etablere et arbeidsfellesskap som kan bidra til å bevare arbeidsplassene ved verkstedet Marienborg i Trondheim. Utgangspunktet for dette bør være Verkstedet Marienborgs solide materiellkompetanse og vedlikehold av dieselmotorer m.v.

**Anbefaling:**

Det foreslås at Styret vedtar at NSB i nært samarbeid med de ansatte søker å etablere et industrielt samarbeid hvor lønnsomme arbeidsplasser og nye oppdrag for å sikre arbeidsplassene er målet.

**Effekt 1995**

Resultateffekten av omstillingen på verkstedsektoren er svært usikker. En nedleggelse av virksomheten ved et verksted vil kunne gi en salgsgevinst på 80 mill kr. Den økonomiske effekt av et samarbeid i en eller annen form kan ikke anslås før det er nærmere vurdert og diskutert med aktuelle samarbeidspartnere.

Den planlagte løpende tilpasning av verkstedkapasiteten i nåværende drifts sektor må forseres for å møte 1998 situasjonen. En avklaring på hvilken løsning som velges for å møte situasjonen vil bli fremmet for Styret i løpet av 1. kvartal 1995.

## 6.4 Bemanningsreduksjoner

### 6.4.1. Reduksjon i administrasjon/stab/støttefunksjoner

#### Bakgrunn

NSB har i dag ca. 12970 årsverk fordelt på følgende virksomheter:

**Tabell 2:** Personaloversikt

|                        | Årsverk       |
|------------------------|---------------|
| Konsernfunksjoner      | 302           |
| Personalsenteret       | 471           |
| Jernbanevirksomheten   | 7.330         |
| Infrastrukturenheterne | 3.378         |
| Reisebyrå              | 339           |
| Biltrafikk             | 1.147         |
| <b>Totalt</b>          | <b>12.967</b> |

Til å gjennomføre virksomhetens mål og aktiviteter har lederne i NSB i dag et administrativt stabs- og støtteapparat på totalt ca. 1430 årsverk fordelt omtrent slik:

**Tabell 7:** Personale i administrativt stabs- og støtteapparat (Årsverk)

|                      | AØP        | Marked/Produkt<br>Teknikk/Ingeniør | Totalt       |
|----------------------|------------|------------------------------------|--------------|
| Konsernfunksjoner    | 190        | 95                                 | 285          |
| Jernbanevirksomheten | 420        | 187                                | 607          |
| Infrastruktur        | 153        | 325                                | 478          |
| Reisebyrå            | 25         | 5                                  | 30           |
| Biltrafikk           | 27         | 5                                  | 32           |
| <b>Totalt</b>        | <b>815</b> | <b>617</b>                         | <b>1.432</b> |

Jernbanevirksomheten trenger å styrke kompetansen på materiell-teknisk side mens Infrastrukturenheterne har støttefunksjoner som i ikke ubetydelig grad arbeider for investerings-prosjekter.

**Kostnader:**

Ovennevnte adm.\stab\støtte-funksjoner og som dekker de sentrale, regionale og lokale nivåer koster ca. 430 mill.kr.

**Innsparingspotensiale:**

Kostnader til adm.\stab\støtte må tilpasses et forsvarlig nivå ut fra hovedvirksomhetens lønnsomhet. Følgende tiltaksområder er vurdert nærmere og bidrar til å frigjøre kostnader:

- organisasjonstilpasning jernbanevirksomheten (samling av sentrale funksjoner som økonomi, personal, strategi etc.)
- reduksjon av ansvarsnivåer/steder
- reduksjon av fakturering i forbindelse med internhandel

Flere av de administrative tjenester (slik som juridiske etc.) er vurdert mot eksternt kjøp av tjenester uten at det kan påvises besparelser av noe omfang.

Den administrative bemanningen i stabs- og støttefunksjonene i konsern, Jernbanevirksomhet og Infrastrukturenheter vil bli gjennomgått etter en felles lest. Særlig fokus blir viet de sentrale staber i konsern, i tillegg til at reisevirksomheten og det internasjonale arbeid vil bli vurdert kritisk.

Ved en radikal gjennomgang av alle adm.\stab\støttefunksjoner med vektlegging på høy kompetanse og desentral struktur vil det kunne spares inntil 40 mill.kr., hvorav 36.5 mill.kr. er kostnader til personale som blir fristilt.

**Fremdrift:**

Frem til 1.2.95 vil det utarbeides en ny bemanningsplan for den totale administrasjon såvel på sentralt som regionalt og lokalt nivå. Deretter vil uttak av fristilt personale finne sted etter de retningslinjer som gjelder og med de virkemidler som er stilt til rådighet.

**Konsekvenser:**

For å lykkes med en slik nedbygging vil oppgaver måtte nedprioriteres og oppgaver sluttet å utføre med dertil svakere fleksibilitet.

Overtiden vil kunne øke radikalt i perioder dersom ikke togdriftssituasjonen kommer under bedre kontroll.

**Administrasjonens vurdering:**

Det knyttes usikkerhet til om bedriften har tilstrekkelig ledelsesmessig kapasitet til å gjennomføre kraftige innsparingstiltak samtidig med en ustabil materiellpark og endringer av organisasjonen.

Usikkerheten til tross finner administrasjonen det nødvendig å anbefale en besparelse som nevnt ovenfor.

**Effektmål 1995:**

40 mill.kr. (Forutsatt at kostnadene (36.5 mill.kr.) til 122 årsverk som blir fristilt kan belastes personalsenteret med ny finansiering.)



#### 6.4.2 Reduksjon i driftsapparatet

##### **Bakgrunn**

Den foreliggende prognosen for 1995 er det innarbeidet utgifter på ca. 50 mill. kr som gjelder 151 ansatte som kan fristilles fra den ordinære driften, men som det pr. i dag ikke er finansiering for i Personalsenteret.

Dersom det kan oppnås separat finansiering for denne overtalligheten, vil Trafikkdelens regnskap for 1995 kunne forbedres tilsvarende.

Denne overtalligheten er primært knyttet til divisjonene i Jernbaneviksomheten.

##### **Effekt 1995**

50 mill. kr ved separat bevilgning til overtallighet

## 6.5 Erstatte egenproduserte tjenester med innkjøp

### 6.5.1 Renhold

#### a) *Bygningsrenhold*

##### **Bakgrunn**

Det samlede ansvar for bygningsrenhold ble fra 1.1.94 lagt til eiendomsdivisjonen. I dag er kostnaden for bygningsrenhold 57 mill.kr. pr år og består av totalt 199 årsverk hvorav 4 i administrasjon. Bygningsmassen er fordelt over hele landet men med en stor del lokalisert i byområdene.

Det er foretatt omfattende analyser av kostnadsstruktur og sammenligninger med hva tjensten ville koste i markedet. Eiendomsdivisjonen har et ansvar for å levere tjenstene til en tilnærmet markedspris. Ved inngangen til 1994 var det en underdekning på 25 mill.kr. som i utløpet av året vil være redusert til en underdekning på 17 mill.kr. i forhold til markedspris.

I løpet av 1995 (ligger i budsjettet) er det forutsatt at denne underdekning blir redusert til 10 mill.kr. En reduksjon ut over dette vil ta lang tid å realisere på grunn av alderssammensetning og gjeldende arbeidsvilkår.

##### **Potensiale**

I løpet av 1995 vil det vesentligste av effektiviseringsarbeidet være utført og NSB vil fremstå som en rimelig partner i et eventuelt samarbeid med andre seriøse renholdsvirksomheter.

Et mulig samarbeid med en ekstern partner vil ikke gi noen ytterligere besparelse i 1995 utover det som er omtalt ovenfor.

Ved en nedleggelse av renholdstjenesten i egen regi vil det være mulig totalt å kjøpe tjenestene ca. 10 mill.kroner rimeligere enn det som er lagt til grunn i budsjettet (forutsatt at personalet kan overføres Personalsenteret med ny finansiering).

##### **Anbefaling**

Administrasjonen forutsetter at samarbeid med eksterne renholdsvirksomheter utvikles videre med den hensikt å bedre kompetansen og redusere kostnadene.

##### **Effekt 1995**

Ingen.

##### **Effekt 1996-98**

4 mill.kroner.

## b) *Renhold av rullende materiell*

### **Beskrivelse**

NSBs vask og renhold av vogner og motorvogner i egen regi kan deles i 2 områder; vask og renhold utvendig og innvendig

Renhold utvendig besørges i det store og hele maskinelt. Det er plassert 2 maskiner i Lodalen pr. idag, men det ligger inne forslag om anskaffelse av ytterligere maskiner for renhold av vogner og motorvogner andre steder i landet. Det er idag knyttet et fåtall årsverk til driften av dette renholdsarbeidet.

Innvendig renhold av vogner og motorvogner skjer i all hovedsak i egen regi. Det er knyttet 300 årsverk til dette arbeidet. Arbeidet utføres på forskjellige steder i landet, men med hovedvekten i Oslo.

### **Dagens kostnadsnivå.**

Renholdskostnadene i NSB ligger i størrelsesorden 150 mill. kr. Utvendig renhold utgjør en relativt beskjeden andel av totalen.

### **Innsparingspotensiale**

2 alternativer er vurdert

- vognrenhold drives fortsatt i NSBs regi, men i en langsiktig allianse med en ekstern partner
- privat, ekstern renholdstjeneste overtar vognrenholdet, samt personalet.

### **Anbefaling**

Administrasjonen har valgt å gå videre med det første alternativet. Dette vil gi en besparelse på 50 mill.kr. pr. år, forutsatt at en partneringavtale inngås på gjensidig akseptable vilkår, og at renholdsvirksomheten omorganiseres.

### **Fullmakt**

Det kreves ingen ekstra fullmakter for å gjennomføre tiltaket.

### **Fremdrift**

Anbudsinnydelse kan gå ut tidlig i 1995.

### **Effekt i 1995**

10 mill.kr.

### **Effekt i 1999**

50 mill.kr.



c) *Vask av sengetøy*

**Bakgrunn**

NSB har et sentralt vaskeri i Lodalen som vasker tilnærmet alt sengetøy fra nattog og overnattingsrom. Sengetøy sendes som ekspressgods fra alle deler av Norge.

Nattog har i dag sengetøy 9 ganger det som brukes hver natt. Et gjennomsnittlig drevet hotell har til sammenligning 3 ganger. Fraktkostnadene er også meget høye.

Deler av bygningsmassen og det tekniske utstyret i Lodalen er foreldet og må byttes ut innen kort tid. Dette vil kreve en investering på 16 mill kr. Investeringer er ikke mulig å prioritere inn i allerede sprengte lånerammer de første 2-3 år.

Vaskeriet har 25 årsverk og en kostnad på ca. 13 mill kr.

**Fullmakt**

Det kreves ingen ekstra fullmakter ut over det administrasjonen har i dag.

**Administrasjonens vurdering**

Det er administrasjonens oppfatning at forsvarlig og kostnadseffektiv videre drift av NSBs sentralvaskeri ikke vil være mulig.

Dette skyldes i hovedsak

- behov for betydelige investeringer og endringer i vaskeriet for å møte arbeidsmiljøkrav
- manglende midler til slike investeringer
- uhensiktsmessig og fordyrende logistikk-løsninger som følge av at vasseritjenestene ikke kan desentraliseres geografisk.

Administrasjonen ønsker derfor å nedlegge vaskeriet i Lodalen og legge disse tjenester ut på lokale anbud, med det formål å oppnå kostnadsreduksjoner for NSBs nattogstilbud.

**Fremdrift**

Anbudsinndrivelse kan gå ut tidlig i 1995.

**Effekt 1995:**

5 mill.kroner.

**Effekt 1999**

7 mill.kroner.

## 6.5.2 EDB-driftstjenester

### Bakgrunn

NSB har 40 edb-regnskapssystemer, dvs systemer som direkte eller indirekte leverer underlag for posteringer i regnskapet. I tillegg finnes det nærmer 30 applikasjoner og databaser. Endelig finnes det 75 lokale kommunikasjonsnett (LAN) knyttet sammen i ett landsomfattende datanett.

Økonomi- og personalsystemene driftes utenfor NSB, henholdsvis av Statens datasentral og Teamco. Det samme gjelder for plassreserveringssystemet, BRIS, som driftes av DSB i København. Andre produksjonsorienterte systemer som GTI, IRMA og FAKTA, driftes i egen regi. Oppsummeringsvis kan man si at de riktig store systemene driftes utenfor huset, mens vi drifter halvstore og små systemer selv.

70 personer arbeider med EDB-drift (Banedivisjonens andel er 12 personer). 40 av disse personene arbeider med "systemdrifting", det vil si tradisjonelle EDB-driftsoppgaver eller drifting av datanett. Begge deler ligger godt til rette for kjøp som tjeneste fra utenforstående leverandør.

| Status 1994                   | Kostnad (ca.)      |
|-------------------------------|--------------------|
| Drifting utenfor huset        | 18 Mill.kr.        |
| <u>Systemdrifting (40 åv)</u> | <u>16 Mill.kr.</u> |
| Totalt                        | 34 Mill.kr.        |

Resten av edb-driftspersonellet (ca. 30 personer hvorav 24 innenfor Trafikkselskapet) arbeider med brukerstøtte og applikasjonsdrifting. Det siste dreier seg eksempelvis om innlegging av nye rutetabeller, nye kontostrukturer etc. Disse driftsoppgavene er nærmere knyttet til NSB-spesifikke applikasjoner og brukere enn "systemdriftingen". Tjenestekjøp fra ekstern leverandør er bare delvis aktuelt.

### Innsparingspotensiale

30 - 50 personer vil kunne fristilles dersom NSB kjøper edb-driftstjenester i steden for å produsere selv.

Motposten vil være økte utgifter til eksternt kjøp av disse tjenestene. På den annen side vil dette frigjøre lokaler bl.a. på Tomtekaia. Det dreier seg om sentralt plasserte lokaler som vil kunne erstatte andre leiekontrakter i sentrum.

**Tabell 4:** Potensiale Trafikkdelen innen EDB

|                                      | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 |
|--------------------------------------|------|------|------|------|
| Innsparing/år                        | 2,5  | 4,0  | 6,0  | 6,0  |
| Fristilt personale (akkumulert tall) | 20   | 30   | 40   | 40   |
| Personalkostnad (Mill.kr./år)        | 7    | 10   | 16   | 16   |

**Anbefaling**

Det anbefales at NSB snarest foretar en nærmere vurdering av muligheter for tjenestekjøp og innhenter tilbud fra ekstern leverandør om overtakelse eller arbeidsfelleskap for å dekke NSBs fremtidige behov..

**Videre fremdrift**

Fremtidig driftsform for NSBs driftstjenester innen EDB forutsettes avklart innen januar -95.

**Effekt 1995**

3 mill.kroner.

**Effekt 1999**

6 mill.kroner.



## 6.6 Avtalefestede ordninger

Sammenlignet med konkurrerende virksomheter har NSB en del avtalemessige særordninger som er dyre for bedriften.

### 6.6.1 Arbeidstidsavtalen.

#### **Bakgrunn:**

NSB har en arbeidstidsavtale som i større grad må tilpasses de transport-markeder vi konkurrerer i. Avtalen er vanskelig å forstå, administrativt kostbar å følge opp, og har en del kostnadsdrivende særbestemmelser (straffebestemmelser) som ikke er i samsvar med det som gjelder i staten og arbeidslivet for øvrig.

#### **Fullmakt:**

Bedriften i samarbeid med personalorganisasjonene har fullmakt til å endre/ reforhandle arbeidstidsavtalen.

#### **Administrasjonens vurdering:**

Forhandlingene om en ny arbeidstidsavtale pågår. En ny avtale vil ikke bli iverksatt før tidligst 1.7.95 (pga. opplæring etc.). Forberedelse til innføring av en ny arbeidstidsavtale vil medføre merkostnader til nye datasystemer, nye rutiner og opplæring av personalet. Fra det tidspunkt den nye og sterkt forenklede avtale tas i bruk forventes en besparelse på 4 mill.kroner årlig.

#### **Fremdrift:**

Det tas sikte på å ha en ny avtale klar i midten av desember 1994.

#### **Effekt 1995:**

0 mill.kr

## 6.6.2 Fribillettordninger.

### **Bakgrunn:**

Fribillettordningene skiller mellom tilsatte som begynte i NSB før 01.07.75 som har fulle rettigheter for ektefelle/samboer og barn under 18 år, og tilsatte som begynte etter denne dato og som har begrensede fribillett-rettigheter. Begrensede fribillett-rettigheter vil si at der ektefelle/samboer tjener mer enn to ganger folketrygdens grunnbeløp, tilstås 1 datokort pr. år. Fribillettrettighetene betraktes som en del av tilsetningsvilkårne. Mellom 50-55 tusen personer, inklusive alle pensjonister, har fribillettrettigheter idag.

### **Fullmakt:**

Fullmakten ligger i Samferdselsdepartementet.

I fribillett-reglementet (trykk 201) artikkel 9115 "Innskrenkende bestemmelser" § 2 heter det dog:

"Hovedadministrasjonen kan under spesielle forhold bestemme at alle fribilletter, eller nærmere angitte sorter fribilletter, ikke skal gjelde til bestemte tider eller bestemte tog".

### **Kostnader:**

NSB tilsatte som reiser på fribillett i tjeneste, til/fra arbeid og i ferie og fritid, utgjør 10% av kundene i ekspress-, dag- og intercity-tog og 9% i nattog. NSB tilsatte som benytter lokaltogene til/fra arbeide er ikke registrert. NSB personalets fribilletter gjelder idag i alle tog uavhengig av om det er ledige plasser til betalende kunder. Dette innebærer at fribilletteisende kan fortrenge betalende kunder.

Fribillettene benyttes i hovedsak til arbeidsreiser og i mindre utstrekning til fritidsreiser.

### **Potensiale:**

Det foreligger 2 alternative muligheter:

#### Alt. 1

NSB praktiserer idag prisdifferensiering mellom grønne og hvite avganger for kunder som har kundekort. Rabatten varierer fra 50% på grønne avganger til 25% på hvite avganger. Prisdifferensieringen er innført for å stimulere til økt trafikk på tidspunkter med lav trafikk.

Bestemmelsene i fribillett-reglementet utdypes slik at fribillett ikke gjelder på hvite avganger. Det gjøres unntak for reiser til/fra arbeid og pass-reiser. Fribilletten kan f.eks. gi samme rabattbetingelser som kundekortinnehavere. Tilsatte som var ansatt før 1975 oppbærer de opprinnelige fribillett-rettighetene.

Tjenestereiser på hvite avganger betales på samme måte som eksterne kunder.

Ved den ovenstående utdypingen av fribillett-reglementet, antas at NSB vil få en inntektsøkning på i størrelsesorden 8 mill.kr.

Alt. 2

Det er i samfunnet en økende oppmerksomhet om verdier og godtgjørelser som bedriftene betaler de ansatte og som i et ansettelsesforhold tillegges økonomisk verdi for den ansatte. Tilbud om fri reise har allerede skattemyndighetenes oppmerksomhet i flere kommuner.

Vi har antatt at det vil være i bedriftens interesse å legge forholdene tilrette for ordninger som sikrer personalet verdiene ved å kunne bruke jernbanen til reiser utenom arbeidstid men slik at det blir synliggjort at det er en verdi den enkelte i tilfelle har betalt for.

En slik ordning kan være at den enkelte betaler kr. 2000,- for å kunne beholde fribillettordningen. For øvrige fam.medlemmer betales kr 250,- pr.stk. For to voksne og et barn blir det totalt (2000ggr.12000 +500ggr.24000) 36 mill.kr.

**Tidsplan:**

Alt. 1 kan gjennomføres umiddelbart etter avklaring med departementet.

**Konsekvenser:**

Det vil bli en større forskjell mellom de som var ansatt før 1975 og de som er ansatt etter 1975, men dette vil på sikt jevne seg ut.

**Administrasjonens vurdering:**

Alt. 1 anbefales gjennomført. Hvite avganger har stor pågang fra betalende kunder. Det ligger et potensiale for økte inntekter på ca. 8 mill.kr. ved å begrense reiser på fribillett. Reiser til/fra arbeidet og pass-reiser rammes ikke av ordningen.

Administrasjonen vil ta opp og arbeide videre med alt. 2 men slik at en evt. betalingsordning ikke rammer pensjonistene.

**Effekt 1995:**

8 mill.kr.



### 6.6.3 Jernbanepersonalets sykekasse.

**Bakgrunn:**

Sykekassen er en suppleringskasse med formål å yte tillegg til folketrygdens stønader. Sykekassen gir ytelser til de ytelsesberettigede i tillegg til folketrygdens medisinske stønad i henhold til folketrygdlovens kap.2. Ytelsene begrenses til de tilleggsytelser jernbanesykekassene hadde frem til 1. januar 1971, og som til enhver tid dekkes av folketrygden (fra statutter godkjent av Samf.dep.)

Suppleringskassen kan ikke dekke andre tilleggsytelser eller tilleggsytelser i større utstrekning enn Statsbanenes sykekasser tidligere dekket. Etter hvert som folketrygdens ytelser utvides til å omfatte omhandlede tilleggsytelser, innskrenkes suppleringskassens tilleggsytelser tilsvarende. Når folketrygden omfatter alle tilleggsyttelsene, nedlegges suppleringskassen, og suppleringskassens eventuelle formue overføres til folketrygden (St.prp. nr. 151 1970/71).

Det tilskudd NSB gir til sykekassen idag er etter de samme prinsipper som bestemt av Stortinget i 1971.

Ytelser til fysikalsk behandling, akupunktur, psykolog m.v. er fra "det særskilte fond" som bl.a. er evt. overskudd av medlemspremien.

Stønadberettigede i sykekassen er NSBs fast tilsatte, pensjonister, ektefeller, etterlatte og barn under 18 år. Tilsammen et sted mellom 50-55 tusen personer.

**Fullmakt:**

Fullmakten ligger i Stortinget.

**Kostnader:**

De tilsatte, pensjonister og etterlatte betaler en egenandel på kr. 50,- pr. måned. NSBs tilskudd beløper seg til et sted mellom 30-32 mill.kr.

**Potensiale:**

Sykekassens representantskap (medlemsmajoritet) har fullmakt til å fastlegge medlemspremien.

En økning av egenandelen med f.eks. kr. 10,- pr. mnd. vil utgjøre ca. 3,5 mill.kr. pr. år og kan f.eks. dekke ytelsene til gravferdshjelp. Ytterligere økning på kr. 10,- pr. mnd. kan dekke sykekassens administrasjons-kostnader.

Årlig besparelse for NSB vil evt. bli på ca. 4-5 mill.kr. Gjenstående ytelser fra NSBs tilskudd vil da være til lege-, tannlege- og medisintgifter.

**Konsekvenser:**

Sykekassens medlem dekker besparelsen i NSB. Positivt resultat er avhengig av representantskapet hvor NSB er i minoritet.

**Administrasjonens vurdering:**

Saken foreslås tatt opp med representantskapet. Administrasjonen er av den oppfatning at kostnadene til kassen på 30-32 mill.kr må løftes ut av NSBs budsjett/regnskap.

**Effekt 1995:**

0 mill.kr

**Effekt 1999:**

30 mill.kr..

#### 6.6.4 Statens pensjonskasse

**Bakgrunn:**

NSB betaler i dag 8% arbeidsgiverandel til Statens Pensjonskasse. NSB dekker også arbeidstakerandelen på 2%.

Ved samordning av pensjonsytelsene ved innføring av folketrygd fra 01.01.1967 ble de tilsattes medlemspremie satt til 2% av innskuddgrunnlaget både for Statens pensjonskasse og Statsbanenes pensjonskasse. Medlemsinnskuddet i Statsbanenes pensjonskasse var tidligere 2% lavere enn i Statens pensjonskasse, noe som forklarer refusjonen av NSB-tilsattes pensjonsinnskudd.

**Fullmakt:**

Fullmakten ligger i Stortinget

**Kostnader:**

Pensjonsordningen kostet NSB i 1993 227,5 mill.kr. Av dette beløpet utgjorde refusjonen av egenandelen (på 2%) 45,5 mill.kr., og arbeidsgiverandelen (på 8%) 182 mill.kr.

**Administrasjonens vurdering:**

Våre konkurrenter dekker ikke den enkeltes andel av pensjonskasseinnskuddet. Det regnes dog som lite sannsynlig å oppnå en endring i gjeldende pensjonsordning for de som nå er ansatt i NSB.

**Effekt i 1995:**

0 mill.kr.



#### 6.6.5 Nye vilkår for nyansatte

De avtalefestede ordninger nevnt under pkt. 6.6.2., 6.6.3 og 6.6.4 ovenfor er kostnadsdrivende sammenlignet med situasjonen til våre konkurrenter.

Av hensyn til NSB's langsiktige konkurransevne vil administrasjonen foreslå at ordningene med

- fribilletter
- tilskudd til sykekassen og
- dekning av pensjonsinnskudd

kommer til opphør ved nyansettelser

## **6.7 Driftsmessige tiltak**

### **6.7.1 Retur av innleide materiell**

#### **Bakgrunn**

NSB har pr. i dag innleid 9 RC-lok fra Sverige samt 12 T44 og 9 Mak skiftelok. I 1994 har også flere lok, dieselmotorvogner og personvogner vært innleid for kortere perioder. Innleiekostnadene i 1994 er på ca. 130 mill kr.

#### **Fullmakt**

I Statsbudsjettet for 1995 er det gitt fullmakt til innlele for 160 mill.kroner, hvilket tilfredsstiller det prognostiserte innleiebehov.

#### **Kostnader**

Ingen.

#### **Administrasjonens vurdering**

Alt innleid materiell returneres til Sverige og Nederland så snart Di6, Di 8 og El 18 er levert og i drift.

#### **Fremdrift**

Retur av materiell så snart som praktisk mulig.

#### **Effekt 1995:**

Se punkt 6.2

#### **Effekt 1999:**

73 mill kr. utover 1995 effekt

## 6.7.2 Standardisering/omlegging godstrafikk

### Bakgrunn

Godsdivisjonen har ca. 475 mill.kr. i kostnader knyttet til terminalbehandling, betjening av sidespor og drift av vogner og containere. I tillegg kommer fremføringskostnader, herunder kjørevegsavgift; jfr. 6.9.5.

En foreløpig analyse viser at det er dårlig samsvar mellom verdiskapende aktiviteter og ressursbruken i terminalene. Dette gjelder spesielt skifting av vogner som ikke skal til sidespor eller spesielle terminalspor. En av årsakene er at flere større terminaler, f.eks. Bergen, Trondheim og Stavanger, ikke har nødvendig sporelengde til å ta i mot hele vognstammer. En annen årsak ligger i behovet for å laste om fra lukket vogn til lastebil. En forenkling av produktene gjennom containerisering av transportene vil ha flere positive effekter, bl.a. bedre kvalitet til kundene, redusert behov for lokomotiver og lavere lønnskostnader. På den annen side vil det påløpe kostnader som følge av økt distribusjon med bil og høyere rente- og avskrivningskostnader på de investeringer som er nødvendig for å få til omleggingen.

### Fullmakt

Det planlegges ikke tiltak som går ut over den fullmakt administrasjonen har i dag. Skulle dette bli aktuelt vil saken på ordinær måte forelegges styret og eventuelt departementet.

### Kostnader

Det er anslått et investeringsbehov på 360 mill.kr. i Gods og 30 mill.kr. i Bane utover gjeldende budsjetttramme.

**Tabell 9:** Investeringsbehov 1)

(Mill.kr.)

|                      | Gods | Bane |
|----------------------|------|------|
| Bergen               | 30   |      |
| Trondheim            | 80   | 20   |
| Stavanger            | 70   | 10   |
| Øvrige terminaler    | 30   |      |
| Vogner og containere | 150  |      |
| Sum                  | 360  | 30   |

- 1) Det forutsettes at terminalinvesteringer delfinansieres ved salg av terminalområder som fraflyttes.

### Administrasjonens vurdering

Administrasjonen anslår at en standardisering av godstransporten vil gi netto resultatforbedring på 30-50 mill.kr. To betingelser må være oppfylt:



1. Det må finnes investeringsmidler utover vedtatte lånerammer
2. Det må finnes en løsning for de kunder som i dag har volumer som vanskelig lar seg containerisere.

Terminalene i Bergen og Rogaland (Ganddal) er ferdig prosjektert, mens forstudien er ferdig for Trondheim. Det vil ta 1 til 4 år å ferdigstille terminalene. Avhengig av kommunenes reguleringsplaner vil det kunne frigis arealer i forbindelse med flytting, noe som kan gi salgsgevinster som kan reinvesteres i trafikkdelens kjernevirksomhet. Dette vil imidlertid kreve Stortingsbehandling av NSBs fullmakter vedrørende salg av eiendommer. En positiv forrentning av Gandal-prosjektet er avhengig av at salgsgevinsten ved fraflytting Stavanger sentrum tilfaller prosjektet som helhet

De positive effektene av standardisering av godstransporter kan forsinkes hvis ikke takten i overføring fra vognlast til containertransport kan økes betraktelig.

### **Fremdrift**

Investeringsforslag og planer for fremdrift for terminaler utover Bergen fremmes for styret i 1995.

### **Effekt 1995**

0 mill.kr..

### **Effekt 1999**

30-50 mill.kr., avhengig av investeringstempo og tidspunkt for ferdigstillelse av terminalene.

### 6.7.3 Lokførertjenesten

**Bakgrunn:**

Lokførertjenesten har tilsammen ca. 1240 ansatte og et totalt ressursforbruk på i overkant av 400 mill kr.

**Fullmakt:**

Det planlegges pr. i dag ikke tiltak som går utover den fullmakt administrasjonen har. Det kan bli aktuelt å reforhandle enkelte særavtaler.

**Kostnader:**

Effektivisering av lokførertjenesten kan gjennomføres uten vesentlige kostnader. Innføring av EDB-basert system for planlegging av tjenesteoppsett vil gjøre uttak av effekter lettere. Dette er kostnadsberegnet til 10 mill kr.

**Administrasjonens vurdering**

Administrasjonen vurderer at det er mulig å ta ut en betydelig effektiviseringsgevinst innen lokførertjeneste.

Effektivisering kan primært gjøres på fire måter:

- optimering av tjenestelister
- optimering av stasjoneringsmønster
- mer kostnadseffektiv praktisering av forskriftene
- endring av regelverket for fremmøte og avslutningstider

**Fremdrift:**

Fortløpende.

**Effekt 1995:**

Se punkt 6.2

**Effekt 1999:**

75 mill kr. Det må forventes noe overtallighet. Effekt vil avhenge sterkt av ny arbeidstidsavtale.

#### 6.7.4 Salg/distribusjon/stasjonsdrift/togekspedisjon

**Bakgrunn:**

Persontrafikkdivisjonen har i 1994 tilsammen 567 mill kr i kostnader i salgsområdene. Tillagt ca. 65 mill kr i sentrale kostnader til EDB utvikling og drift, billetter, rutetabeller, salgsinformasjon, reklamekampanjer etc. utgjør denne delen av virksomheten 632 mill kr. Av dette utgjør togekspedisjon 155 mill kr, en kostnad det er vanskelig å gjøre noe med. Tilsammen ca. 1400 årsverk er inkludert i disse aktivitetene.

Sammenligninger med øvrige nordiske jernbaneforvaltninger tilsier at NSB ligger omtrent på samme kostnadsnivå i forhold til omsetning. Det anses som en strategisk fordel for NSB å kontrollere sitt eget salgs- og distribusjonsapparat, og dette vil danne basis for salg av jernbanebilletter også i den neste 5-års perioden.

**Fullmakt:**

Det planlegges pr. i dag ikke tiltak som går utover den fullmakt administrasjonen har i dag. Skulle dette bli aktuelt, vil saken på ordinær måte forelegges Styret og eventuelt departementet.

**Kostnader:**

Det er anslått et investeringsbehov på 50 mill kr utover eksisterende lånerammer. Investeringene vil være i IT-utvikling, billettautomater, stasjonsombygginger etc., som er nødvendige for å ta ut effektivisering.

**Administrasjonens vurdering**

Administrasjonen anslår at det er mulig å ta ut nettoeffekter innenfor salg/distribusjon/togekspedisjon og stasjonsdrift tilsvarende 50 mill kr på 5 år. De viktigste tiltakene er:

- effektivisering av salg, inkl. salgssystemene
- automatisering av salg og betalingsrutiner
- enklere oppgjør rutiner
- effektivisering av reisegods
- bedre arealutnyttelse
- bedre utnyttelse av inntektsmuligheter på stasjonene
- fleksibel personalbruk på stasjonene
- automatisering av signal og sikringsanlegg

**Fremdrift:**

Fortløpende.

**Effekt 1995:**

Se punkt 6.2.

**Effekt 1999:**

24 mill kr.



## 6.7.5 Togservering

### **Bakgrunn**

NSB har i dag togservering i alle ekspress-, dag-, region, intercity- og ICE-tog. Tjenesten utføres av Narvesen Togservice og NSB kjøper tjenester for tilsammen 50 mill kr i 1994.

Ny togserveringsavtale vil bli inngått i løpet av første kvartal 1995. Avtalen vil bli bygd på partneringsprinsipper der totaløkonomi og kvalitet er styrende.

Effektivisering av den totale personalbruk i fjerntog, overgang til selvbetjeningsløsninger i enkelte tog, samt effektivisering av restaurant/kafeteriavogner er de mest aktuelle tiltak.

### **Fullmakt:**

Inngåelse av ny togserveringsavtale vil forelegges Styret første kvartal 1995.

### **Kostnader:**

For å gjennomføre fleksibel personalbruk i fjerntog må det gjennomføres opplæring av ca. 500 personer. Videre effektivisering vil kun kreve mindre kostnader.

### **Administrasjonens vurdering**

Disse tiltakene kan nesten i sin helhet gjennomføres uten å redusere kundeservicen. Tvertimot vil kundene gjennom bl.a. innføringen av nytt ekspresstog oppleve en standardheving innenfor serveringsområdet, i likhet med ICE og nytt nattog.

Tiltakene vil gjennomføres så hurtig som mulig.

### **Fremdrift:**

Anbud for ny togserveringsavtale er under vurdering.

- Ny serveringsavtale vil bli implementert. R 95.
- Fleksibel personalbruk fjerntog R 96
- Øvrige tiltak, delvis i takt med innføring av nytt ekspresstogprodukt

### **Effekt 1995:**

9 mill kr.

### **Effekt 1999:**

29 mill kr.

## 6.7.6 Inntektsskapende/sikrende tiltak Persontrafikk

### Bakgrunn

Persontrafikken har sommeren og høsten 1994 vist negativ utvikling på flere relasjoner sammenlignet med samme periode 1993. Dette har dels sammenheng med kvalitetsbrister i sommer, samt skjerpet konkurranse, særlig for endepunktstrafikken på fjernstrekningene. Lokal- og InterCity-trafikken viser imidlertid en positiv tendens. For å sikre inntektene, og om mulig øke dem, er det iverksatt en rekke tiltak.

### Pristiltak:

Pris-tiltakene tar sikte på å markedstilpasse prisene der det ligger til rette for det, hindre utglidninger i omfanget av rabatter, samt starte med forenklinger av prissystemet :

- \* Videreutvikling av kundelojalitetsprogrammet, spesielt rettet mot pendlere/arbeidsreisende samt ferie/fritidssegmentet. Kunder med NSB månedskort kan benytte dette som grønt kundekort. 14-dagersbilletten for arbeidsreisende videreføres. Familietilbudet på grønne avganger med kundekort vil bli ytterligere forbedret. Neste fase vil bli en gjennomgang av framtidige pristiltak som skal virke lojalitetsbyggende.
- \* Sanering av enkelte rabatt-typer som superjoker, økonomikort og spesialpriser knyttet til strekning. Arbeidet med forenkling av rabattstrukturen vil bli videreført.
- \* Det gjennomføres en vinterkampanje med 20% rabatt på grønne avganger for å stimulere etterspørselen når togene har ledig kapasitet.
- \* Innstramming av hvor stor omsetning som kreves for å oppnå reiseavtale med NSB, samt nye fullmaktsgrenser for prising av gruppereiser.
- \* Det legges opp til spesiell lokal salgsinnsats mot studenter, militære og foreninger.
- \* Takstene økes med 3%, med unntak av reiser mellom 60 og 299 km som får 3.8%økning. (ekskl. månedskort)

### Øvrige tiltak:

- \* Forsterket bemanning av lokaltogene i Oslo-området og av billettsalget på Oslo S, samt bedre billettkontrollrutiner på viktige stasjoner i lokaltog-området for å forhindre inntektslekkasje.
- \* Relansering av nytt ekspress tog på Sørlandsbanen 19.12.94 med økt service og oppgradert materiell.
- \* Relansering av ICE og IC tog våren 1995 med tilpasninger av servicenivå og prisprofil.
- \* Midlertidig økt kapasitet på telefonservice Oslo S.
- \* Fram-avtalen (reklame på NSB-områder) og Autoboks-avtalen (oppbevaringsbokser på NSB-områder) er under reforhandling med sikte på å øke inntektsgrunnlaget for NSB.
- \* Markedsaktivitetene i 1995 rettes inn mot å gjøre toget som reisealternativ mer synlig, samt å gjenopprette tilliten til NSB. Det legges opp til målrettet PR for å få positiv redaksjonell omtale av bl.a produktnyheter.

Alle de ovennevnte tiltakene er innarbeidet i punkt 6.2.

## 6.8 Finansielle tiltak

### 6.8.1 Gardermorelaterte kostnader

#### **Bakgrunn**

I grunnlaget for Stortingets beslutning om å bygge Gardermobanen var det beregnet at både investeringene i kjørevegen og materiell kunne tjenes inn via driftsoverskuddet fra flyplasstrafikken og økt dekningsbidrag fra øvrige tog som trafikkerer banen. Trafikken på banen var for 1999 beregnet å gi et overskudd (etter at kapitalkostnader til rullende materiell var inndekket) på 380 mill. kroner pr. år som skal nedbetale og forrente banen, jfr. St.prp. nr. 90 (1992-1993), side 36. Det ble lagt vekt på at Gardermobanen ikke skulle belaste statsbudsjettet eller de ordinære investeringene til NSB.

Lønnsomheten skal følges opp og synliggjøres.

#### **Dagens situasjon/praksis**

Investeringene til utbygging av kjørevegen og terminalene på Gardermo-banen dekkes gjennom låneopptak til NSB Gardermobanen A/S, og er dermed isolert fra NSB forøvrig.

Investeringene til rullende materiell og kostnadene til planlegging og oppbygging av organisasjon og teknisk utstyr for driften dekkes gjennom bevilgningene til NSB. For å kunne følge opp og synliggjøre lønnsomheten av Gardermobanen etter åpningen av banen, må disse kostnadene allerede nå isoleres og behandles slik at de senere kan henføres til Gardermobanen i drift.

#### **Anbefaling**

Det anbefales derfor at disse investerings- og driftskostnadene føres til et eget "forretningsområde / ansvarsted" isolert fra NSBs øvrige virksomhet. Videre foreslås at kostnadene under :

- kap 2451, post 30 gis som lån på samme vilkår som til NSB Gardermobanen A/S, slik at rentene akkumuleres til lånene og uten avskrivninger før trafikken gir inntekter, og at
- kap. 2451, post 24 til planlegging og forberedelse av drift gis som egen bevilgning til egenkapital/ansvarlig lån for senere overføring til den fremtidige resultatenheter for Gardermotrafikken.

Investeringene som foreslås flyttet over til eget "forretningsområde / ansvarsted" og behandlet spesielt er følgende:



**Tabell 6:** Investeringer (Kap. 2451; post 30)

(Mill.kr.)

|                    | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 |
|--------------------|------|------|------|------|
| Rullende materiell | 130  | 110  | 110  | 470  |
| IT-utstyr          |      |      | 20   | 20   |
| Sum investeringer  | 130  | 110  | 130  | 490  |

Investeringene til rullende materiell for Gardermobanen er lagt inn i rammene for NSB. Flyttingen over til eget "forretningsområde/ansvarsted" vil derfor for disse ikke gi grunnlag for å øke investeringsrammene til NSB. De 40 mill.kroner til IT-utstyr kommer derimot som nytt behov knyttet direkte til Gardermobanen i drift.

Forslaget innebærer videre følgende lettelser i kostnadsbudsjettet (regnet etter nåværende regler) for den øvrige delen innenfor kap. 2451, post 24:

**Tabell 7:** Kostnader driftsorganisasjonen

(Mill.kr.)

|                | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 |
|----------------|------|------|------|------|
| Avskrivninger  |      | 9    | 16   | 25   |
| Renter         | 5    | 13   | 22   | 45   |
| Planlegging mm | 8    | 14   | 26   | 56   |
| Sum kostnader  | 13   | 36   | 64   | 126  |

**Effekt 1995**

- Drift                    13 mill.kr.
- Investering            130 mill.kr

## 6.8.2 Salg av eiendom

NSB har i perioden 1991-1994 ved salg av eiendom realisert en salgsgevinst på ca. 234 mill.kr.

Eiendommer NSB ikke trenger til sin virksomhet avhendes fortløpende etter at eiendommene er omregulert og/eller fraflyttet. Med unntak av hovedkontor har det ikke vært aktuell politikk å selge for å leie tilbake lokaliteter vi trenger til kjernevirksomheten.

### **Boliger**

NSB har i dag ingen boplikt for noen av sine ansatte. På høyfjellstrekninger er det dog aktuelt å fortsatt beholde noen boliger i beredskapsøyemed.

Salg av boliger kan i 1995 innbringe en nettogevinst på 24 mill.kr. NSB-ansatte vil som ved tidligere anledninger få anledning til å overta boligen/leiligheten til takst.

Dersom boligene selges til andre enn leietakerne, vil et salg antagelig måtte skje til en verdi under markedspris i 1995.

### **Verkstedområder**

Verkstedområdet **Kronstad** i Bergen er gjenstand for omregulering idet området er planlagt avviklet som NSB-bruk. Eiendommen har en bokført verdi på ca. 10 mill.kr.. Salg i 1995 kan innbringe 30 mill.kr. forutsatt at den resterende verkstedaktiviteten avvikles. Planene for dette foreligger men er betinget av et investeringsbehov på 20-26 mill.kr i lokstallområdet ved Bergen stasjon. Lønnsomheten i transaksjonen ligger i at det kan fremvises en årlig rasjonaliseringsgevinst innen jernbanedriften. NSB har eksterne inntekter på arealet på 0,5 mill.kr.

Netto salgsgevinst som kan benyttes til investering blir etter dette ca. 20 mill.kr.

Ved en nedbygging eller annen tilpasning av **Sundland i Drammen** kan det frigjøres eiendommer (bygg og grunn) for inntil 80 mill.kr. Da er den nye verkstedhallen forutsatt brukt av NSB.

Verdien tar utgangspunkt i en par år gammel takst for hele Sundlandområdet og hvor tilsvarende areal/bygninger ble verdsatt til 115 mill.kr. Selv om taksten ble foretatt i en lavkonjunktur er ikke industri/næring/eiendomsbransjen i Østlandsområdet i en slik situasjon (bl.a. mangel på langsiktige eiendomsutviklingsprosjekter) at det ved et eventuelt salg eller industrisamarbeid er rimelig å kunne regne med høyere verdier. Saken skal sees i sammenheng med sak 6.3.2.

### **Diverse salg**

I forbindelse med stasjonsutvikling av Asker stasjon er det planlagt solgt deler av stasjonsområdet for å finansiere ombygging av stasjonsbygget og som det ikke er funnet dekning for innenfor det ordnære investeringsbudsjettet. En mulig salgsgevinst på ca. 10 mill.kr. er betinget av at gevinsten reinvesteres i bygget for at hele samarbeidsprosjektet mellom Kommunen, samferdselssjefen Akershus, privat utbygger og NSB lar seg realisere.

**Administrasjonens vurdering**

Mulig realisering av eiendomsverdier på Sundland er nærmere omtalt under punkt 6.3.3. Salg av Kronstad og salg i forbindelse med stasjonsutvikling vil måtte ses i sammenheng med investeringssituasjonen innen jernbanevirksomheten. Boligmassen anbefales avhendet med en salgsgevinst på 24 mill.kr.

**Effekt 1995**

24 mill.kr (se pkt. 6.8.2).



### 6.8.3 Aktuarmessig betaling av arbeidsgiverandel til Statens Pensjonskasse

**Bakgrunn:**

NSB betaler i dag 8% arbeidsgiverandel til Statens Pensjonskasse. Fristilte statsvirksomheter har fått redusert sin sats til 4,75%. Dette understøttes også av aktuarberegninger som viser at andelen på 8% er for høy både sammenlignet med våre konkurrenter og ved beregning av størrelsen på pensjonsforpliktelsen for egen arbeidsstokk.

**Fullmakt:**

Fullmakten ligger i Stortinget

**Kostnader:**

Pensjonsordningen kostet NSB i 1993 227,5 mill.kr. Av dette beløpet utgjorde refusjonen av egenandelen (på 2%) 45,5 mill.kr., og arbeidsgiverandelen (på 8%) 182 mill.kr.

**Potensiale:**

En tilpasning av arbeidsgiverandelen til Statens pensjonskasse, fra 8 til 4,75% vil gi en besparelse på ca. 50 mill.kr. for NSB.

**Administrasjonens vurdering:**

Det foretas i departemental regi en ny vurdering av aktuarberegningene og administrasjonen vil foreslå at NSB søker om å få tilsvarende ordninger som fristilte statsvirksomheter. Dette vil avlaste NSBs budsjett med 50 mill.kroner årlig etter 1995.

**Effektmål i 1995:**

40 mill.kr.

#### 6.8.4 Andre finansielle reserver

I styresak 96/94 behandlet 8.12.1994, er det forutsatt at salg av aktiva som ikke er driftsnødvendig for jernbanedriften, (kan) vurderes som tiltak på kort og lang sikt. Administrasjonen har hatt som arbeidsforutsetning at salg av driftsmidler ikke skal brukes til å dekke driftsunderskudd.

Det kan imidlertid bli nødvendig å skaffe investeringsmidler i 1995 ut over budsjetttrimmen for NSB Trafikkdelen (1023 mill. kr). Mulig salg av boliger og annen driftsunødvendig eiendom er behandlet under pkt 6.8.2.

I forhold til ovennevnte prinsipp kan imidlertid følgende aktiva vurderes aktuelle for salg:

##### **Aksjer i Narvesen**

NSB eier 41% av aksjene i Narvesen AS. Aksjene er bokført med 9 mill. kr i NSBs balanse.

Det vil antakelig være få interesserte kjøpere, selv om lønnsomheten i Narvesen er god. Det vil med andre ord kunne være meget lønnsomt for NSB å foreta eventuelt salg av aksjene i Narvesen på et senere tidspunkt. Aksjene ventes å få en verdistigning og god avkastning.

## 6.9 Andre tiltak

### 6.9.1 Reisebyrå

#### **Innledning**

I tråd med vedtak i Styret 2.9.94 legger administrasjonen her frem en vurdering for å bringe klarhet i hva som skal til for å sikre divisjonen den nødvendige konkurransemessige handlefrihet.

Dersom NSB Reisebyrå skal hevde seg i konkurransen og dermed bestå som hovedaktører innen reiselivssektoren i Norge, er det nødvendig at divisjonen gis forretningsmessig handlefrihet og samme rammevilkår som konkurrentene.

I St. prp. nr. 43 (1993-94) om Televerket uttaler Departementet at "en ikke kan utvide dagens modell med ytterligere fullmakter som i tilstrekkelig grad vil ivareta de behov som Televerket vil ha i den konkurransesituasjon som nå avtegner seg" og "etter Departementets oppfatning vil de endringer av Televerkets forretningsmessige handlefrihet som er nødvendig for Televerket i den konkurransesituasjon som bedriften står overfor, ikke kunne gjennomføres innenfor forvaltningsbedriftsmodellen."

Etter administrasjonens oppfatning er ovennevnte sitater dekkende for den situasjonen som NSB Reisebyrå befinner seg i.

I styremøte 2.9.94 behandlet Styret en sak om "Reisebyrådivisjonen - utfordringer, muligheter og begrensninger", og fattet følgende vedtak i saken:

"Styret konstaterer at Reisebyrådivisjonen står overfor økt konkurranse fra norske og utenlandske aktører og at det har foregått en stor strukturendring i bransjen de siste år. Denne utviklingen gjør det nødvendig at denne divisjonen gis anledning til å konkurrere på lik linje med de øvrige aktører i markedet.

Styret forutsetter derfor at administrasjonen snarest mulig igangsetter vurderinger/utredninger for å bringe klarhet i hva som skal til for å sikre divisjonen den nødvendige konkurransemessige handlefrihet.

Styret forutsetter dessuten at det avsettes nødvendige investeringsmidler til ny teknologisk plattform i divisjonen over årene 1995/96."

#### **Dagens situasjon**

NSB Reisebyrå har idag 370 ansatte (340 årsverk) fordelt på 36 byråer og en omsetning på 1,4 milliarder kr.

Fra primært å være en omsetningskanal for NSB Persontrafikk har reisebyrået utviklet seg til å bli en reisebyråkjede som konkurrerer med andre kjeder i ferie/fritids- og forretningsmarkedet.



Selv om NSB Reisebyrå idag omsetter like mye togbilletter som andre norske reisebyråer tilsammen, utgjør det i 1994 kun 5% av NSBRs totale omsetning og i beløp ca. 70 millioner kroner. Dette vil i 1994 utgjøre ca. 6% av Persontrafikks totale inntekter (ekskl. offentlig betaling). Salget av togbilletter gjennom NSB Reisebyrå har vært synkende i de senere år og gjenspeiler NSB Reisebyrås satsing på forretningsreisende, hvor inntekspotensialet er stort.

NSB Reisebyrå betyr idag således minimalt for utviklingen av NSB Persontrafikk.

### **Investeringsbehov**

NSB Reisebyrå står overfor absolutt nødvendige investeringer i størrelsesorden 50 millioner kroner i 1995/96. I dag har NSB Reisebyrå kun mulighet for å finansiere disse investeringene innenfor den av Stortinget vedtatte låneramme til Trafikkselskapet.

Styret har i sitt vedtak 2.9.94 forutsatt at det avsettes investeringsmidler til ny teknologisk plattform over årene 1995/96.

### **Kjedens langsiktige overlevelsessevne.**

Styret i NSB har satt som mål å utvikle NSB Reisebyrå til et "konkurransedyktig reisebyråkonsern med økonomisk og forretningsmessig handlefrihet på lik linje med andre reisebyråer".

Denne målsettingen oppfylles ikke idag, og vil etter administrasjonens oppfatning ikke bli oppfylt med NSB Reisebyrå som en forvaltningsbedrift.

NSB Reisebyrå's konkurranseulempes er systematiske og divisjonen kan kun bli likestilt med konkurrentene gjennom omdannelse av NSB Reisebyrå til et aksjeselskap.

### **Kjedens konkurransemessige ulemper.**

#### *Beslutningsområder og beslutningstempo:*

Samtlige av NSBs konkurrenter kan gjennomføre investeringer, inngå strategiske allianser, helt eller delvis oppkjøp og salg av byråer, og opprette franchise-avtaler i et tempo som i det vesentlige bestemmes av bedriftens egne finansielle rammebetingelser og Styrets beslutninger.

NSB Reisebyrå's investeringsmessige handlefrihet er bundet opp mot statsbudsjettprosessen. Dette krever en tidshorison på minst 12 måneder fra innspill til budsjettet gis i november år 1 til statsbudsjettet er saldert i desember år 2.

NSB Reisebyrå har i dag anledning til å opprette og nedlegge reisebyråer, men kan ikke som konkurrentene foreta salg eller kjøp av byråer eller opprette franchise-byråer uten en tidkrevende og omstendelig intern prosess.

Forøvrig skal "saker av politisk og prinsipiell interesse", som f.eks. inngåelse av forpliktende allianser, i henhold til regelverket forelegges overordnet myndighet.



*Finansiell handlefrihet:*

NSB Reisebyrå vil ved årsskiftet 94/95 ha en "egenkapital" i størrelsesorden 22-23 millioner kroner som et resultat av akkumulert overskudd fra 1989, og har til tider også stor overskuddslikviditet.

"Inntil reguleringsfondet når det fastlagte minimumsnivå, vil ikke NSB Reisebyrå - selv om reisebyråene går med overskudd - kunne finansiere ekstra investeringer på denne måten" (Norsk Jernbaneplan 1994-97).

NSB Reisebyrå står overfor investeringer i størrelsesorden 50 millioner i løpet av 1995/96. For NSBs konkurrenter ville finansiering av en slik investering sannsynligvis være en kombinasjon av lån, kredittkjøp og anvendelse av egenkapital. NSB Reisebyrå er avhengig av at midler stilles til rådighet innenfor NSBs knappe investeringsrammer.

NSB Reisebyrå har idag konto i Sparebanken NOR med kredittsaldo som en del av NSBs totale kontosystem og kan ikke fritt disponere "egen" overskuddslikviditet. Dette medfører at NSB Reisebyrå har relativt sett lavere finansinntekter enn konkurrentene.

NSB Reisebyrå betaler i 1994 ca. 3 millioner kroner til fellestjenestene i NSB hvorav en hoveddel ikke ville være nødvendige ved overgang til eget rettssubjekt.

Forvaltningsbedriftsformen og tilknytningen til NSB krever behov for løpende informasjon og rapportering som ikke er nødvendig hos konkurrentene. Dette beslaglegger tid hos ledelsen og nøkkelpersoner som burde vært anvendt til markedsfokusering og salgsarbeid.

**Konklusjon**

NSB Reisebyrå's konkurranseulempen er systematiske og selv om det er mulig å forbedre de resultater man har hatt til nå, vil NSB Reisebyrå organisert som forvaltningsbedrift etter administrasjonens vurdering ikke kunne få den forretningsmessige handlefrihet som er nødvendig for langsiktig overlevelsessevne. For å sikre divisjonen like vilkår med konkurrentene omdannes NSB Reisebyrå til aksjeselskap.

**Administrasjonens anbefaling**

NSB Reisebyrådivisjon har et investeringsbehov i størrelsesorden 50 millioner kroner på kort sikt.

NSB Jernbanevirksomhet har behov for betydelige investeringsmidler for å realisere de effektiviseringsgevinster som er skissert. Dette vil medføre at de investeringer som Reisebyrådivisjonen må foreta for å posisjonere seg i markedet ikke vil være mulig å gjennomføre i 1995 så lenge divisjonens investeringsbehov skal dekkes innenfor Stortingets fastlagte rammer.

Det foreslås derfor at NSB Reisebyrådivisjon omdannes til et NSB heleiet aksjeselskap. En slik løsning vil, etter administrasjonens vurdering, også bidra til å sikre divisjonens fremtidige resultat.

Konsekvensene av ikke å omdanne Reisebyrådivisjonen til et NSB eiet aksjeselskap vil etter administrasjonens vurdering være:

- forsinket etablering av ny teknologisk plattform grunnet manglende investeringsmidler. Risiko for totalt sammenbrudd vil være overhengende
- resultatsvikt på 4 millioner kroner i 1995 (dvs. henimot 50%). Resultat- utviklingen vil gå mot underskudd i 1996
- svekket markedsposisjon
- kostnadsøkning ved tiltagende manuell behandling av arbeidsoperasjonene
- tiltagende større usikkerhet rundt virksomheten

## 6.9.2 Biltrafikk

### **Innledning**

I tråd med vedtak i Styret 2.9.94 legger administrasjonen her frem en vurdering for å bringe klarhet i hva som skal til for å sikre bildivisjonen den nødvendige konkurransemessige handlefrihet.

Dersom NSB Biltrafikk skal hevde seg i konkurransen og dermed bestå som hovedaktør innen samferdselssektoren i Norge, er det nødvendig at divisjonen gis forretningsmessig handlefrihet og tilnærmet samme rammevilkår som konkurrentene.

I St. prp. nr. 43 (1993-94) om Televerket uttaler Departementet at "en ikke kan utvide dagens modell med ytterligere fullmakter som i tilstrekkelig grad vil ivareta de behov som Televerket vil ha i den konkurransesituasjon som nå avtegner seg" og "etter Departementets oppfatning vil de endringer av Televerkets forretningsmessige handlefrihet som er nødvendig for Televerket i den konkurransesituasjon som bedriften står overfor, ikke kunne gjennomføres innenfor forvaltningsbedriftsmodellen."

Etter administrasjonens oppfatning er ovennevnte sitater dekkende for den situasjonen som NSB Biltrafikk befinner seg i.

I styremøtet 2.9.94 behandlet Styret en sak om NSB Biltrafikks utfordringer og fattet følgende vedtak i saken:

"Styret konstaterer at samferdselsloven er endret og at fylkesmyndighetene har innført anbud i rutetrafikken.

Denne utviklingen, sammen med økt utenlandsk konkurranse, gjør det nødvendig at NSB Biltrafikk gis anledning til å konkurrere på lik linje med de øvrige aktører i markedet.

Styret forutsetter derfor at administrasjonen snarest mulig igangsetter vurderinger/utredninger for å bringe klarhet i hva som skal til for å sikre divisjonen den nødvendige konkurransemessige handlefrihet."

### **Dagens situasjon**

Divisjonen har i dag 1210 ansatte (1080 årsverk) hvorav 973 er sjåførere, 91 verkstedansatte, 47 renholdere og 98 administrativt personell.

15. april 1994 besluttet myndighetene at anbud kunne tas i bruk i rutebiltrafikken. Konesjonssystemet med 10 års horisont og "garantert" forlengelse tok derved slutt. NSB Biltrafikks produksjon utgjøres av 10% tur-, 20% gods- og 70% ruteproduksjon. Ruteproduksjonen er således særdeles utsatt når anbud eller tilsvarende konkurranse innføres.

Dagens rammebetingelser vil medføre at de private selskapene vinner i konkurransen. NSB Biltrafikk står i stor fare for å bli betydelig svekket. Kostnadsnivået ligger for høyt, beslutningshierarki og -prosesser er svært vanskelige, budsjett- og strategiarbeidet dyrt,



komplisert og for lite målrettet. Systemet er ikke hensiktsmessig for en bedrift i åpen konkurranse. De NSB-interne samordningsprosesser er dessuten byråkratiske og det personaladministrative regelverk og struktur er ikke tilpasset en bedrift i et konkurransemarked.

Innen godssektoren har divisjonen i stigende grad tapt flere betydelig kontrakter som har vært ute på anbud.

Det oppstår derfor et betydelig spenningsforhold mellom markedsorientert samferdselspolitikk og forvaltningsmessig styring og drift. Midt i en slik situasjon befinner NSB Biltrafikk seg.

### **Spesielt om konkurransesituasjonen**

Beslutningen om at anbud kan brukes i rutetrafikken har ført til stor uro i markedet. En uro som i mange tilfeller også må anses som sunn. Nødvendige strukturendringer som tidligere ble hindret gjennom stivbente konsesjonsgrenser og regler, ser nå sin løsning - frivillig eller ikke. Små og mellomstore selskaper som er noe usikre på sin fremtid søker ikke bare allianser med de større, men også oppkjøp. Det er videre også et trekk i markedet at eiere av større selskaper ønsker å selge ut fordi de ser at fremtiden i dette markedet kun vil gi marginal inntjening. En ser derfor konturene av en selskapsstruktur kun for de profesjonelle som evner å skape resultater i et marginenes marked.

NSB Biltrafikk befinner seg således i et marked i betydelig endring. Eksempelvis utviser de svenske selskapene SWEBUS og Linjebuss stor interesse for det norske marked. SWEBUS som er et heleiet selskap av Statens Järnvägar (SJ) i Sverige, har sikret seg 48% av aksjene i bussdivisjonen i Oslo Sporveier, som etableres som aksjeselskap våren 1995. Linjebuss har gitt overtakelsestilbud til flere norske busselskaper. Hittil uten å lykkes, men de vil med stor sannsynlighet lykkes med det første. BFB (Bærum Forenede Bilruter) er nå til salgs, et selskap som passer utmerket i NSBs Biltrafikks strategi. Forhandlinger med forbehold om "Stortingets godkjennelse" er i beste fall svært vanskelig og idag ikke realistisk.

Stor-Oslo Lokaltrafikk har på sin side som mål at 50% av trafikken skal være ute på anbud i løpet av 1997. De første anbudsinnbydelser forventes i 2.kvartal 1995.

NSB Biltrafikk har gjennomført en rasjonalisering og potensialet for ytterligere effektivisering er begrenset.

NSB Biltrafikk vil som fremtidig forvaltningsbedrift sannsynligvis måtte oppleve at veksten i biltrafikkvirksomheten vil skje i datterselskapene.

### **Administrasjonens anbefaling.**

NSBs Biltrafikk investeringer finansieres idag kun utenfor Statsbudsjettets rammer. Divisjonens konkurransesituasjon er imidlertid sterkt utsatt og vil bli svekket ved inntreden av nye aktører i markedet.



Innføringen av anbud i rutetrafikken, og utviklingen mot og konkurranse fra større (og internasjonale) selskaper, gjør det nødvendig å velge organisasjonsmessige løsninger som gir divisjonen mulighet til offensivt å møte den skisserte utvikling.

Dette kan, etter administrasjonens oppfatning, best ivaretas ved at NSBs Biltrafikkdivisjon omdannes til et heleiet NSB aksjeselskap.

Det er helt nødvendig at NSB Biltrafikk posisjonerer seg i tide, og ikke blir tilskuer til den restrukturering og posisjonering som nå finner sted.

Konsekvensene av ikke å omdanne Biltrafikkdivisjonen til et aksjeselskap vil etter administrasjonens vurdering være:

- stor risiko for å tape i anbudskonkurranser
- gradvis svikt i inntektene
- gradvis økning i kostnadene pr. produsert enhet
- tiltagende usikkerhet rundt virksomhetens eksistens.

Det foreslås på denne bakgrunn at NSB Biltrafikk omdannes til et heleiet NSB aksjeselskap. En slik løsning vil, etter administrasjonens vurdering bidra til å sikre divisjonens fremtidige resultater.

### 6.9.3 Vedlikeholdsforskriftene

#### **Bakgrunn**

NSB har i dag gammelt rullende materiell med lav teknisk standard og forskrifter for disse som ikke kontinuerlig er forbedret på mange år. Dette medfører mange avvikssituasjoner i driften med høye kostnader flere steder i organisasjonen.

Det er viktig for bedriften at kostnadene reduseres, driftsstabiliteten økes og at de reisende kan stole på at togene holder den oppsatte ruteplan. Revisjon av vedlikeholdsforskriftene vil gi et viktig bidrag til dette.

#### **Fullmakt**

Det kreves ingen ekstra fullmakter ut over det administrasjonen har i dag.

#### **Kostnader**

Innsatsen vil være 50 årsverk fordelt på 2 år, tilsvarende ca 15 mill.kr

#### **Administrasjonens vurdering**

Administrasjonen har anslått at det er mulig å ta ut en årseffekt på 43 mill.kr etter en fullstendig gjennomgang av forskriftene. Effektene vil først bli store i 1998 og 1999.

#### **Fremdrift**

Arbeidet igangsettes umiddelbart.

#### **Effekt 1995:**

Se punkt 6.2

#### **Effekt 1999:**

43 mill kr. Det må forventes noe overtallighet i årene fra 1996 til 1999 både innen Drift og Vedlikehold og Verkstedsektoren.

#### 6.9.4 Drift og vedlikehold (D&V) (1.linje og klargjøring)

##### **Bakgrunn**

Drift og Vedlikehold har i 1994 ca. 270 mill.kr. i kostnader knyttet til 1.linje vedlikehold og klargjøring. I tillegg kommer kostnader knyttet til renhold og interne kjøp. Gammelt materiell har sammen med svikt i det preventive vedlikeholdet ført til et relativt høyt tilfeldig utfall av lokomotiver, motorvogner og vogner. Tilfeldig utfall bidrar sterkt til å øke kostnadene, bl.a. fordi avvikene fører til ekstra skiftebehov, vanskelige planlegging, flere reparasjoner og dårligere utnyttelse av personalet.

##### **Fullmakt**

Det planlegges ikke tiltak som går ut over den fullmakt administrasjonen har i dag. Skulle dette bli aktuelt, vil saken på ordinær måte forelegges Styret og eventuelt departementet.

##### **Kostnader**

Det er anslått et investeringsbehov på 60 mill.kr. i Skien, Bergen og Trondheim. Investeringene er viktige for å kunne ta ut effektiviseringen.

##### **Administrasjonens vurdering**

Administrasjonen anslår at det er mulig å ta ut nettoeffekter på ca. 65 mill.kr. over en 3 års periode. Dette forutsetter:

- Faste togstammer
- Fast turnering av materiellet (følger ruteplanens turnering)
- Utnytte naturlige driftspauser
- Investeringer på 60 mill.kr.

Faste togstammer ligger som prinsipp i dagens ruteplanmodell, men på grunn av høyt tilfeldig utfall er det ikke mulig å etterleve prinsippet. Økt driftssikkerhet for nye lokomotiver vil imidlertid bidra til større grad av forutsigbarhet og mindre tilfeldig utfall. Opprettelsen av Operasjonssenteret vil på sin side bidra til å styre vedlikeholdet mot å bli mer preventivt, og ikke korrektivt som i dag. Totalt sett må en forvente at dette bidrar til at avvikene reduseres, og således også merkostnadene i Drift og Vedlikehold. En mer fleksibel bruk av personalet ligger inne som et virkemiddel for å ta ut effektene. Spesielt i forhold til internt transport på D&Vs område, og på kjøring til og fra plattform på Oslo S.

##### **Fremdrift**

Investeringsforslag og planer for fremdrift fremmes for Styret våren 1995.

##### **Effekt 1995**

Se punkt 6.2.

##### **Effekt 1999**

65 mill.kr.



### 6.9.5 Kjørevegsavgiften

Endret avgiftssystem for lastebilnæringen førte til en forverring av Gods konkurransevne på kombinerte transporter. Etter samtaler mellom NSB, TØI og Samferdselsdepartementet er det oppnådd enighet om at kjørevegsavgiften bør reduseres med mellom 15 og 18 mill.kr. for å oppveie for dette. Forslag om reduksjon forventes fremlagt for Stortinget i "Revidert Nasjonalbudsjett for 1995".

**Effekt 1995**

15 mill.kr.

**Effekt 1999**

30-36 mill.kr.

### 6.9.6 Ofofbanen (Malmtrafikken)

#### **Bakgrunn**

Det henvises til Styrets behandling av sak K 25/94 den 24.11.94 om den videre utvikling av malmtrafikken over Ofofbanen i et samarbeid mellom NSB og SJ. Styret fattet følgende vedtak i saken:

Styret behandlet status for Ofofbanen, herunder alternative strategivalg og konsekvenser for NSB ved en eventuell konkurranse på sporet.

1. For å ivareta NSBs virksomhet og interesser i malmtrafikken i et langsiktig perspektiv konstaterer Styret at et samarbeid mellom NSB og SJ, med en sentral rolle for NSB, synes å være den beste løsning.  
Styret forutsetter at administrasjonen utreder hvilke former et slikt samarbeid skal ha og legger dette fram for Styret.  
Styret understreker viktigheten av at et eventuelt arbeidsfellesskap med SJ må gis rammebetingelser som sikrer nødvendig konkurransemessig handlefrihet.
2. Styret forutsetter at konsekvensene for NSB av de ulike former for samarbeid mellom NSB og SJ, spesielt de personalmessige konsekvensene, blir grundig belyst.
3. Styret konstaterer at tolkningen av EUs direktiv 91/440, og de konsekvenser dette direktivet vil få, ikke synes å være entydig. Styret anmoder derfor Samferdselsdepartementet om å gi retningslinjer på dette punkt.
4. Styret forutsetter at arbeidet med å effektivisere virksomheten i Narvik, i samarbeid med SJ, gis høy prioritet.
5. Forutsetningene for ovennevnte arbeid legges fram i tilknytning til handlingsplan for 1995 og investeringsbudsjett for 1996.

LKABs søknad om trafikkeringsrett er avslått i statsråd 2.12.94. Partene (SJ, NSB og LKAB) har oppnådd enighet om å fortsette drøftingene om å opprette et samarbeid mellom SJ og NSB for å ivareta malmtransporten.

#### **Administrasjonens vurdering**

En rask fremdrift i samarbeidsdrøftingene er viktig for NSBs mulighet til å oppnå innsparinger i 1995, og ikke minst rasjonalisering av driftsstrukturen i Narvik.

#### **Potensiale**

Potensialet for kostnadsreduksjoner i Narvik (NSB og LKAB) anses for å være betydelig, forutsatt en ny samarbeidsform og investeringer i nytt materiell - og samt at slike investeringer finansieres utenfor NSBs ordinære rammer. Besparelsene må også sees i sammenheng med den investeringstakt som en ny samarbeidsform legger opp til.

#### **Effekt 1995**

Det er ikke innarbeidet noen effekt av tiltaket.

### 6.9.7 Reserver

For å opprettholde reserven på 100 mill.kroner for å møte risiko og usikkerhet i arbeidet med å realisere budsjettet for 1995 på 90,5 mill.kroner (underskudd), foreslås at 50 mill.kroner av Kjørevegens drifts- og vedlikeholdsutgifter søkes overført til kap. 2451, post 24 resultatregnskap, Statsbanenes Trafikkdel.

Budsjett 1995 for drift og vedlikehold for Statsbanenes Kjøreveg er 1700,1 mill.kroner (Innst. S.nr. 14 - 1994-95), slik at overføringen utgjør ca. 3% av det samlede drifts- og vedlikeholdsbudsjettet for 1995.

Effekten for Statsbanenes Kjøreveg vil være at planlagte tiltak av drifts-/vedlikeholdsmessig karakter må utsettes fra (høsten) 1995 til (tidlig) 1996.

**Effekt 1995**

50 mill.kr.



## **7. Investeringsbudsjett 1995 - Nye prioriteringer**

### **7.1 NSB Trafikkdelen**

Styrets forslag til investeringsbudsjett (datert 4.7.94, vedtatt 7.7.94) hadde en ramme på 1421,9 mill kr.

I St.prp. nr. 1 (1994-95) foreslo Regjeringen en investeringsramme på 1023,3 mill kr. Stortingets behandling av Budsj.innst. S. nr. 14 (1994-95) medførte ingen endring av dette.

Den samme prioriteringsrekkefølge som i Styrets budsjettforslag, ble lagt til grunn for Statsbudsjettet for 1995 i St.prp. nr. 1 (1994-95) og NSBs bidrag til Nasjonalbudsjettet 1995.

Av flere årsaker har det vært nødvendig å revurdere prioriteringene og fordelingene av rammene. Den nye prioriteringen fanger bl.a. opp følgende forhold:

- Det er nødvendig med investeringer for i alt 15 mill kr (av i alt 50 mill kr i 1995/96) til nye systemer i NSB Reisebyrå. Dersom Reisebyrådivisjonen ikke gis mulighet til å finansiere dette utenom statsbudsjettets låneramme for NSB Trafikkdelen, må behovet dekkes av Trafikkdelens ramme til fortrengsel for investeringer i Jernbanedriften. Foreløpig er 15 mill.kroner innarbeidet i rammen for 1995 ved å forutsette at 1. forskudd på El 18-leveransen er redusert fra opprinnelig 87 mill.kroner til 70 mill kr.
- Endringer som følge av investeringsfrysen i 1994 (forskyvninger i betalingstidspunkt eller forsinket framdrift)
- Nye tiltak innen Jernbanevirksomheten.

I vedlagte lister "Budsjett 1995 - Statsbanenes Trafikkdel - Investeringer", versjon nr. 2.0, er både den tidligere disponeringen (kolonnen St.prp. nr. 1) og det nye forslaget angitt. Beløp i det nye forslaget er merket med uthevet skrift.

Investeringsrammen for Trafikkdelen i 1995 kan øke i tilfelle resultatet for 1994 i NSB Trafikkdelen blir bedre enn de budsjetterte 194,6 mill kr (underskudd i statsbudsjettet). Regjeringen har i St.prp. nr. 14 (1994-95) foreslått at et evt. mindreforbruk kan overføres til 1995 på kap. 1350 (Statsbanenes Kjøreveg) og kap. 2451, post 30 (Statsbanenes Trafikkdel, investeringer).

### **7.2 NSB Kjørevegen**

Styrets forslag til investeringsbudsjett (forslag datert 4.7.94, vedtatt 7.7.94) var på 2172 mill kr.

I St.prp. nr. 1 (1994-95) foreslo Regjeringen en investeringsramme for Kjørevegen på 880,8 mill kr. Prioriteringen i St.prp. nr. 1 avviker fra Styrets budsjettforslag slik:

- Elektrifisering av Arendalslinjen er gitt slik prioritet at prosjektet faller innenfor rammen i St.prp. nr. 1 med et beløp tilsvarende NSBs egne utgifter i 1995 (eksl. forskuttering) 16 mill kr.

Ved Stortingets behandling, jfr. Budsj.innst. S. nr. 14 (1994-95) vedtok Stortinget å øke bevilgningen til 1059,8 mill. kr. Økningen var gjennom særskilt vedtak (Vedtak XI), knyttet til følgende prosjekter:

|   |                    |
|---|--------------------|
| - Bergensbanen, fullføring parsell Kongsnut (prio nr. 61) | 4 mill kr          |
| - Østfoldbanen, Ski-Sandbukta (prio. nr. 57)              | 95 mill kr         |
| - Vestfoldbanen, Skoger-Åshaugen (prio nr. 79)            | 5 mill kr          |
| - Vestfoldbanen, Åshaugen-Sande-Holm (prio nr. 81)        | <u>75 mill kr</u>  |
| Tilsammen   | <u>179 mill kr</u> |

Administrasjonen har gjennomgått behovet og mulig framdrift på de enkelte prosjekter og foreslår en ny prioritering, bl.a. å omdisponere deler av de øremerkede tiltak til andre prosjekter.

I vedlagte lister "Budsjett 1995 - Statsbanenes Kjøreveg - Investeringer", versjon nr. 2.0, er både den tidligere disponeringen (kolonnen St.prp. nr. 1) og det nye forslaget angitt. Beløp i det nye forslaget er merket med uthevet skrift.

En del av endringene i forhold til tidligere lister består i at en del bevilgninger som tidligere bare var ført opp under vedkommende anleggstype nå er spesifisert på enkeltprosjekter. Utover dette er det en viss omfordeling mellom anleggstyper.

|  |              |
|--|--------------|
| Nyanlegg   | - 34 mill kr |
| Elektrisk banedrift (omformere, ledning)                                   | +32 mill kr  |
| Teleanlegg (togradio og fiberkabel for togradio)                           | +18 mill kr  |
| Signal- og sikringsanlegg (utsettelse CTC/ATS på Røros- og Nordlandsbanen) | -35 mill kr  |
| Kryssingsspor  | -12 mill kr  |
| Stasjonsendringer (bl.a. Drammen-Gulskogen, Asker st.)                     | +28 mill kr  |
| Planoverganger, profilutvidelser, rassikring, prosjektering                | +2 mill kr   |

Administrasjonen vil fremme dette som egen sak.

## 8. Videre fremdrift

### 8.1 Organisering av omstillingsarbeidet

En viktig milepæl i omstillingsarbeidet ble satt gjennom omorganiseringen av konsernets ledelse 2.9.94. Dette ble fulgt opp gjennom ny organisasjon for Jernbanevirksomheten, som Styret ga sin prinsipielle tilslutning til den 16.11.94.

Omstillingsarbeidet vil bli organisert på følgende måte:

- administrerende direktør leder arbeidet
- en styringsgruppe bestående av administrerende direktør, viseadministrerende direktør, konserndirektør med ansvar for infrastrukturvirksomhetene og personalavdelingen, samt representanter for de tillitsvalgte
- et omstillingssekretariat bestående av 2-3 personer med kompetanse innenfor ekstern informasjon og controller-/planleggingsfunksjonen.

Styret ble orientert om dette opplegget i styremøtet 1.12.94.

I tillegg til ovennevnte vil det bli organisert en referansegruppe bestående av konsernledelsen og representanter for de ansatte.

## 8.2 Virkemidler i omstillingsarbeidet

Til å bidra til den nødvendige omstilling er det i vedlegg gitt en oversikt over de totale virkemidler som i dag er tilgjengelige for NSB og en del virkemidler som etter evt. godkjenning fra administrasjonsdepartementet kan settes i verk.

Følgende er omtalt nærmere i vedlegget:

- Personalsenteret. Ved ny finansiering, er det behov for å utvide fullmaktene slik at det både blir sterkere fokus på tilrettelegging for arbeid utenfor NSB og at omstillings-tiltakene ikke begrenses til tiltak som ligger utenfor NSB's ordinære driftsansvar, slik som med dagens ordning.
- Førtidspensjonsordningen
- Stimuleringstiltak for frivillig fratreden (administrasjonen vil komme tilbake med forslag til endringer/utvidelser av tiltaksmuligheter)
- Videreutdanning/omskolering
- Omplussing mellom statlige virksomheter



### 8.3 Kompetanse- og lederutvikling

#### 8.3.1 Lederutvikling

##### **Bakgrunn:**

NSBs evne til å lykkes med de omstillinger en står foran de neste årene vil blant annet være svært avhengig av at en på alle nivå har ledere som kan håndtere prosessene på en god måte. For å lykkes i denne sammenheng vil det også være viktig for NSB at arbeidet med å få til god ledelse bygger på et grunnfjell av ensartet lederstil og systemer rundt ledelse og at lederressursene i konsernet utnyttes mest mulig hensiktsmessig ut fra konsernets helhetlige behov.

Dette er utgangspunktet for at følgende systematiske og målrettede arbeid nå er satt i gang:

##### **Mål:**

- 1) Etablering av plan og rutiner som på en systematisk måte sikrer større kvalitet og kontinuerlig forbedring av ledelsesprosessene i NSB.
- 2) Etablering av ordninger som innebærer målbevisst og langsiktig vedlikehold og utvikling av lederkompetanse på alle nivåer.

##### **Produkt:**

- Rutiner som sikrer at det skjer løpende evaluering av ledelsesprosessene på alle linjenivåer i løpet av det omstillingsarbeidet som skal gjennomføres.
- En felles og helhetlig plattform for vedlikehold og utvikling av ledelse bestående av nødvendige systemer, retningslinjer og hjelpemiddel støttet opp av tilbud innen rådgivning/veiledning og opplæring/trening.
- Avklaring av organisering og kompetanse i forhold til framtidig utvikling og drift av lederutvikling i NSB (herunder forholdet mellom bruk av interne og eksterne ressurser).

##### **Prosess:**

Dette utviklingsarbeidet går over følgende etapper:

1. 15. januar skal det være klart et opplegg for løpende evaluering av ledelse knyttet til omstillingsprosessene som gjennomføres våren 1995.
2. 1. juni skal det foreligge et utkast til den felles plattformen for kvalitetsikring og utvikling av ledelse - herunder også forslag til organisering av de oppgavene som ligger i plattformen..
3. 1. juli skal det foreligge en oppsummering av erfaringene med evaluering av ledelse (jfr. pkt. 1).
4. 1. september skal hovedtrekkene av innholdet i plattformen for lederutvikling være klar for iverksetting.

Det praktiske utviklingsarbeidet organiseres med tilknytning til Jernbaneskolen og vil basere seg på først og fremst å bruke NSBs egne krefter.

### 8.3.2 Samlet satsing på kompetanseutvikling

#### **Bakgrunn:**

Bedre tilpasning til markedskrav og ny teknologi og i tilknytning til dette også nye organisasjonsformer og produksjonsmetoder vil i årene framover stille tildels nye krav til kompetanse i ulike deler av NSBs organisasjon. Endringer i holdninger, formell utdanning og alderssammensetning kan også få stor betydning for våre muligheter til å utvikle og nyttiggjøre kompetanse. Samtidig vil også god styring av personalressursene være en svært viktig faktor i forhold til å få til en bedre styring med kostnadene i NSB. Den måten vi disponerer og utvikler kompetanse internt bør styres av hvordan disse utfordringene vil arte seg i åra framover.

Dette er utgangspunktet for at følgende systematiske og målrettede arbeid nå settes i gang:

#### **Mål:**

Skaffe innsikt i hva slags kompetansemessige utfordringer NSB vil stå overfor fram mot år 2000 og etablere en plan for hvordan en kan møte disse.

#### **Produkt:**

- En samlet framstilling av hvordan personal- og kompetansesammensetningen vil kunne være ved årtusenskiftet sammenholdt med i dag (med bakgrunn i utviklingen innen marked, økonomi, teknologi og organisasjon). (Eks.: Bemanningsbehov i ulike hovedgrupper, opplæringsbehov innen hovedgrupper, alternativer og behov når det gjelder omskolering, rekrutteringsbehov og avhengighet av ekstern kompetanse, omfang av klart tidsbegrensede bemanningsbehov).
- En oversikt over sentrale forutsetninger som må realiseres, initiativ som må tas og tiltak som må iverksettes for at kompetanseutfordringene skal kunne møtes effektivt. (Eks.: Omfang og organisering av grunnopplæring, omskolering og etterutdanning, samarbeidsordninger med eksterne utdanningsinstitusjoner, ordninger for midlertidig omstasjonering, intern arbeidsformidling og rekruttering, retningslinjer for personalomstilling og bruk av stimuleringstiltak)

#### **Prosess:**

Analysen lages på grunnlag av en scenario-teknikk (framtidbilder). Både studie av gitte og kjente utviklingstrekk, kreativ ideutvikling og systematiske analyser og beregninger vil bli brukt. Arbeidet organiseres på tvers av hele konsernet med forankring i Konsernledelsen. Det er viktig å få til en kopling med andre aktuelle prosjekter innen NSB (eks. arbeid med framtidig personalsenter og utvikling av offentlig fagopplæring).

Fase 1. 20.2.95 Delrapport som vil omhandle utviklingstrekk når det gjelder kompetansebehov og trekke opp spørsmål disse vil sette på dagorden.

Fase 2. 10.4.95 Sluttrapport som vil beskrive størrelsen på de utviklingstrekkene vi ser for oss og plan for de tiltak som bør settes i gang etter påske.



## 8.4 Informasjonsplan

Informasjonsprosessen videre må ta utgangspunkt i følgende hovedpunkter:

- Stortinget har vedtatt NSBs driftsresultat i Trafikkdelen med et underskudd på 90,5 mill.kroner i 1995.
- Styret har slått fast at Stortingets budsjettvedtak må overholdes.
- Styret har enstemmig pålagt administrasjonen å utarbeide et budsjettforslag for framlegg i Styret 15.12.94 som sikrer budsjettoppnåelse. Etter risiko-/usikkerhetsvurderingen skal budsjettforslaget inneholde handlingsplaner og tiltak som reduserer kostnadene med 430 mill.kroner.
- Tilbudet til kundene skal ikke svekkes.
- Ruteplan R95 skal tilpasses materiellkapasitet og den tekniske vedlikeholdssituasjon.
- Finansielle tiltak som salg av aktiva skal ikke benyttes for å saldere et eventuelt driftsunderskudd.

Omstillingsprosessen krever en åpen og troverdig informasjon. Egen medarbeider vil bli allokert til dette. Det vil bli utarbeidet en enkel informasjonsplan som gir hovedtrekkene i hvilken informasjon som skal ut til:

- alle ansatte
- ledere
- Styret
- departementet
- berørte samarbeidspartnere
- media.

Informasjonsplanen vil også klargjøre hvem som uttaler seg om hva.

Markedsinformasjonen vil bli prioritert sterkt opp slik at kundene og andre målgrupper til enhver tid har et korrekt og helhetlig bilde av NSBs arbeid med å heve kvalitet og pålitelighet i togfremføringen samtidig som en utgiftsreduksjon på 1 milliard skal oppnås frem til 1999. Det er en forutsetning for et offensivt og lønnsomt NSB mot år 2000.

Den senere tids mediaoppslag viser at det må forventes lekkasjer og spekulasjoner med stor sannsynlighet for desinformasjon om de enkelte tiltak i handlingsplanen.

## **Milepæler i informasjonsplanen**

### **12.12.94 Drøftemøte med NJF, NLF, STAFO, NIF og NITO**

- Tiltakene i administrasjonens styreframlegg angående budsjettet for 1995 vil bli lagt fram.

### **15.12.94 Styremøte i NSB.**

### **16.12.94 Styremøte i NSB.**

- Oversendelse av Styrets vedtak med tilhørende dokumentasjon til departementet.
- Pressekonferanse med deltakelse av styreformannen og administrerende direktør, evt. også Dalsheim (evt. flere deltakere).
- Pressemelding om Styrets vedtak.
- Ekstraavgave av "Vingehjulet" til alt personale.
- Utvidet informasjon med bakgrunnsstoff og begrunnelser til ledere innenfor områder som blir sterkest berørt.
- Spesiell informasjon til de regionale samordningskontakter.

### **20.12.94 Ordinært "Vingehjul"**

- Administrerende direktør presiserer situasjonens alvor ut fra Styrets vedtak.

**Januar -95           Etatsmøte.**

**Januar -95           Pressekonferanse.**

**Januar -95           Besøk av Stortingets samferdselskomité.**

**Månedlig Vingehjulet**

**Månedlig Rapportering om gjennomføring av tiltak (evt. i Vingehjulet).**



## 9. *Kostnadstrukturen i NSB Trafikkdelen*

På neste side er det tatt inn en oversikt som viser kostnadsstrukturen i NSB Trafikkdelen ekskl. Personalsenteret. Tallene baserer seg på driftsregnskapet pr. 31.10.94 (etter regnskapsprinsippet).

### **Kommentarer til oppsettet:**

#### 1. Personalsentret

Tallene er vist ekskl. Personalsenteret. Dette er teknisk gjennomført ved at Personalsenterets personalkostnader reduserer konsernfunksjoners personalkostnader (se også pkt.3).

#### 2. Direkte og indirekte kostnader varer og tjenester.

Det er her skjønnsmessig skilt mellom typer av varer og tjenester som direkte kan henføres til produksjon og andre typer kostnader som ikke kan fordeles på særskilte områder/produkter.

#### 3. Konsernkorreksjoner

75 mill kr. er aktiverte investeringer i Persontrafikk basert på interne kjøp.  
(F.eks. Verkstedenes arbeid på investeringer i rullende materiell)

13. mill kr. er kostnader ved innleie av vikarer m.v. fra Personalsenteret.

### **Kommentarer til tallene:**

Tallene illustrerer at andelen av personal- og personalrelaterte kostnader er av vesentlig betydning for Trafikkdelen

Rene personalkostnader utgjør 55% av kostnadsmassen (ekskl.. Personalsenteret)

Inkl. sykekasse og kost/reisegodtgj. øker dette til 58%

Leiekostnadene utgjør også vesentlige beløp. Leiekostnader omfatter leie av fast eiendom, rullende materiell og andre driftsmidler.

## Kostnadsstruktur NSB Trafikkdelen 1994

(ekskl. Personalsenteret)

Mill.kr

| Pr. 31. oktober 1994                   | Jernbanevirksomheten |            |              | Eien-<br>dom | Reise-<br>byrå | Bil<br>trafikk | Kons-<br>ernf. | Sum<br>Trafikk-<br>delen |
|--|----------------------|------------|--------------|--------------|----------------|----------------|----------------|--------------------------|
|  | Person-<br>trafikk   | Gods       | Service      |              |                |                |                |                          |
| <b>Personalkostnader:</b>              | 522                  | 256        | 970          | 81           | 68             | 226            | 87             | 2.210                    |
| - Lønn                                 | 340                  | 183        | 634          | 65           | 49             | 160            | 130            | 1.561                    |
| - Variable tillegg                     | 59                   | 24         | 128          | 5            | 1              | 15             | 8              | 240                      |
| - Overtid                              | 62                   | 17         | 88           | 3            | 3              | 22             | 3              | 198                      |
| - Personalsenter                       |                      |            |              |              |                |                | -82            | -82                      |
| - Div. sosiale kostn.                  | 61                   | 32         | 120          | 8            | 15             | 29             | 28             | 293                      |
| <b>Varer og tjenester:</b>             | 198                  | 364        | 590          | 128          | 51             | 132            | 97             | 1.560                    |
| <i>Direkte kostnader:</i>              | 8                    | 217        | 364          | 24           | 0              | 58             | 1              | 672                      |
| - Kjørevegsavgift                      |                      | 80         |              |              |                |                |                | 80                       |
| - Utenlandsk andel<br>av godsinntekter |                      | 122        |              |              |                |                |                | 122                      |
| - Andre material/<br>driftskostnader   | 8                    | 15         | 364          | 24           |                | 58             | 1              | 470                      |
| <i>Indirekte kostnader:</i>            | 265                  | 147        | 226          | 104          | 51             | 74             | 109            | 976                      |
| - Tilskudd til Sykek.                  | 2                    | 1          | 5            |              |                |                | 16             | 24                       |
| - Kost-/reisegodtj.                    | 23                   | 9          | 33           | 2            | 2              | 6              | 5              | 80                       |
| - Leiekostnader                        | 22                   | 36         | 99           | 30           | 18             | 6              | 8              | 219                      |
| - Eksterne transporttj.                | 15                   | 78         |              |              |                |                |                | 93                       |
| - Togservering                         | 38                   |            |              |              |                |                |                | 38                       |
| - Markedsføring m.m.                   | 34                   | 2          | 5            | 1            | 9              | 3              | 14             | 68                       |
| - Konsulentkostnad                     | 19                   | 8          | 18           | 7            | 4              | 1              | 8              | 65                       |
| - Øvrige ind. kostn.                   | 112                  | 13         | 66           | 64           | 18             | 58             | 58             | 389                      |
| <i>Konsekorkorleksjoner:</i>           | -75                  |            |              |              |                |                | -13            | -88                      |
| <b>Kjøp fra Kjørevegen</b>             | 12                   | 12         | 16           | 9            |                |                | 2              | 51                       |
| <b>Avskrivninger</b>                   | 106                  | 1          | 0            | 47           | 2              | 47             | 0              | 203                      |
| <b>Sum driftskostnader</b>             | <b>838</b>           | <b>633</b> | <b>1.576</b> | <b>265</b>   | <b>121</b>     | <b>405</b>     | <b>186</b>     | <b>4.024</b>             |

## VEDLEGG

## PERSONALSENTERET

For å styre og samordne de nødvendige tiltak i forbindelse med overtallighet er det opprettet et personalsenter med følgende formål:

- Personalsenteret skal bidra til at overtallige personer snarest mulig kommer inn i faste stillinger.

I den tiden overtallige er registrert i personalsenteret, skal de så langt som mulig, gis arbeid av midlertidig karakter eller gå inn i en opplæringssituasjon.

Det er ved behov for, ved ny finansiering, å kunne utvide fullmaktene slik at det både blir sterkere fokus på tilrettelegging for arbeid utenfor NSB og at omstillings-tiltakene ikke begrenses til tiltak som ligger utenfor NSB's ordinære driftsansvar, slik som med dagens ordning.

## FØRTIDSPENSJON

Antall innvilgede førtidspensjoner i 1994 og hittil for 1995:

|                         | 1994 | 1995 |
|-------------------------|------|------|
| Konsernstaber           | 8    | 3    |
| Servicedivisjonen       | 36   | 5    |
| Banedivisjonen          | 25   | 6    |
| Persontrafikkdivisjonen | 30   | 3    |
| Godsdivisjonen          | 18   | 1    |
| Eiendomsdivisjonen      | 1    |      |
| Reisebyrådivisjonen     | 3    | 1    |
| Biltrafikkdivisjonen    | 6    |      |
| Sum                     | 127  | 19   |

NSB må dekke pensjonsutgiftene ved førtidspensjon. I 1994 vil førtidspensjon koste NSB ca. 12 mill. kroner. Med samme antall avgang med førtidspensjon i 1995, vil pensjonsutgiftene for 1995 samlet fort kunne bli vel 30 mill. kroner. Mye her vil også avhenge av departementenes svar på NSBs brev av 10.11.1994, som følger vedlagt, i det spørsmålet vil være for hvor mange år NSB må dekke pensjonsutgiftene til de som går av med førtidspensjon.

Pensjonsutgiftene pr. individ som går av med førtidspensjon vil avhenge av hvor stor lønn vedkommende har. For 1994 vil pensjonsutgiften pr. person være omlag kr 115 000,- pr. år.

I forbindelse med førtidspensjon kan det benyttes stimuleringsiltak, noe NSB ikke benytter i dag (2 personer har fått bedret sin pensjonsansiennitet):

- Det kan i særskilte tilfeller utbetales et månedlig beløp i tillegg til ordinær pensjon fram til 67 år eller fram til stillingens aldersgrense med opptil 1/4 G (ca. kr 793,-



pr. måned. (1 G er f.t. kr 38 080,- pr. år.)

- Bedret pensjonsopptjening til de som ikke har fullt medlemskap i Statens Pensjonskasse. Bedret pensjonsopptjening begrenses til den tid arbeidstakeren ville fått ved fortsatt arbeide fram til ordinær aldersgrense.

Før slike stimulerings tiltak evt. kan gis må det innhentes samtykke fra Administrasjonsdepartementet.

## **NYE VIRKEMIDLER**

Retningslinjene framhever at informasjon og medvirkning fra tillitsvalgte og berørte arbeidstakere er grunnleggende forutsetninger for vellykket omstillingsprosess. Dette er også understreket i retningslinjene og i den intensjons erklæring som Regjeringen ga i forbindelse med tariffoppgjøret i 1992. Det er hovedavtalen og lokal tilpassingsavtale som danner grunnlaget for slik medvirkning.

### **Stimulerings tiltak for frivillig fratreden:**

- Permisjon uten lønn for å ta seg annet arbeid i privat virksomhet. I spesielle tilfeller kan også dekning av lønn for en periode vurderes. Dette må i tilfelle tas opp med Administrasjonsdepartementet på forhånd.
- Permisjon med lønn for å prøve seg i annen statlig virksomhet.
- Utvidet rett til permisjon uten lønn for å videreutdanne seg eller omskolere seg til annet arbeid i eller utenfor staten.
- Stipend eller annen økonomisk stimulans for videreutdanning uten at det stilles krav til pliktjeneste etter endt utdanning.
- Praksisplasser/vikariater/rotasjonsordning.
- Utbetaling av et samlet beløp svarende til lønn i oppsigelsestiden uten at vedkommende har arbeidsplikt i oppsigelsestiden. Perioden som beløpet beregnes for settes vanligvis til 3 måneder, jf. tjenestemannslovens § 11. Beløpet kan utvides til 6 måneders lønn dersom vedkommende ville hatt krav på så lang frist ved oppsigelse fra arbeidsgiver. Vedkommende kan ikke heve dagpenger som arbeidsledig i denne perioden.
- Tilrettelegging for aktivitet i arbeidstiden som kan bidra til nytt arbeid utenfor virksomheten (karriereplanlegging, jobbsøking osv.).
- Tilrettelegging for utprøving i ny virksomhet (dekning av opplæringskostnader, permisjon).
- Økonomiske stimuleringsordninger for personer som ønsker (og som har forutsetninger for), å starte ny virksomhet. Dette må eventuelt tas opp med Administrasjonsdepartementet.

### **Kompetanseutvikling/videreutdanning/omskolering**

Slike tiltak kan være:

- Skolegang, studier
- Etterutdanning
- Videreutdanning
- Omskolering

- Kurs-, konferansedeltakelse
- Selvstudier
- Studiereiser
- Opplæring/utvikling gjennom arbeidsoppgaver/jobbrotasjon-/fadderordning
- Læring i arbeidet/av kolleger
- Prosjektarbeid
- Hospitering
- Utveksling

Dersom det skulle være forhold i regelverket som vanskeliggjør gjennomføringen av viktige tiltak, må det tas kontakt med Arbeidsgiveravdelingen, Administrasjonsdepartementet.

### **Omplassering innenfor og mellom statlige virksomheter**

Omplassering innenfor virksomheten:

- Forhold vedr. flytteutgifter
- Bistand ved kjøp av ny bolig
- Boliglån i Statens Pensjonskasse, Pantelån fra pensjonskassefondet.
- Tilrettelegging av arbeidstid der hvor det blir pendling
- Dekking av merutgifter ved pendling
- Tiltak rettet mot ektefelle (bolig, arbeid o.l.), dette må tas opp med Administrasjonsdepartementet.
- Permisjoner med lønn for å ta tilleggs- eller etterutdanning.
- Prøvetid på nytt arbeidssted (dvs. "angrefrist").

### **Omplassering mellom virksomhetene**

- Økt mobilitet mellom statlige virksomheter. Dette krever innsats både fra arbeidsgiver og arbeidstaker.
- Villighet til satsing på overtallige og søkere fra virksomheter med redusert bemanningsbehov når stillinger skal besettes, så sant de er kvalifisert for stillingen. Sannsynlig best innen avgrensede geografiske områder.
- Gjensidig informasjonsflyt vedr. ledige stillinger.

### **Overføring av personale mellom virksomheter**

For 1994 ble det opprettet 300 stillingshjemler til statlige virksomheter som ikke hadde ledige stillingshjemler eller fullmakt til å opprette stillingshjemler, men som ønsket å rekruttere overtallige eller medarbeidere fra virksomheter i nedbemanning. Administrasjonsdepartementet kan etter samråd med Finansdepartementet stille midler til disposisjon til mottakende virksomheter. Hvordan dette er for 1995 vites ikke i skrivende stund.



Versjon nr. 2.0  
 (forslag til Styret 15.12.94)  
 erstatter liste datert 4.7.94  
 (vedtatt av Styret 7.7.94)

**BUDSJETT 1995**  
**STATSBANENES TRAFIKKDEL**  
**INVESTERINGER**

Ikke off., par. 5,1

| Prio. | Divisjoner      | Prosjekt                                   | Total investering | St.prp. nr. 1 (1994-95) | Endringsforslag | Nytt forslag 1995 pr. 15.12.94 | Budsjett Akkumulert |
|-------|-----------------|--|-------------------|-------------------------|-----------------|--------------------------------|---------------------|
| 1     | Persontraf.div. | ATS  | 36,0              | 2,000                   |                 | 2,000                          | 2,000               |
| 2     | Persontraf.div. | Togradio                                   | 30,0              | 5,000                   |                 | 5,000                          | 7,000               |
| 3     | Persontraf.div. | Glidevern Bm 69                            | 7,0               | 4,000                   |                 | 4,000                          | 11,000              |
| 4     | Persontraf.div. | Glidevern B7                               | 7,0               | 3,000                   |                 | 3,000                          | 14,000              |
| 5     | Persontraf.div. | Varmebatterier P-vogner                    | 9,0               | 3,000                   |                 | 3,000                          | 17,000              |
| 6     | Persontraf.div. | Brannvarslingsanlegg                       | 3,0               | 1,000                   |                 | 1,000                          | 18,000              |
| 7     | Persontraf.div. | UIC-boks P-vogner                          | 8,0               | 2,000                   |                 | 2,000                          | 20,000              |
| 8     | Konsernstaber   | Nytt EDB-system Bedriftshelsetjenesten     | 4,3               | 1,500                   |                 | 1,500                          | 21,500              |
| 9     | Eiendomsdiv.    | Marienburg varmeanlegg                     | 10,0              | 3,300                   |                 | 3,300                          | 24,800              |
| 10    | Eiendomsdiv.    | Marienburg brannsikring                    | 0,5               | 1,000                   | -1,000          |                                | 24,800              |
| 11    | Eiendomsdiv.    | Oftb., lokstaller rehab el. installasjoner | 1,5               | 1,500                   |                 | 1,500                          | 26,300              |
| 12    | Eiendomsdiv.    | Finse, tilkopling kom. avløp               | 1,5               | 1,500                   |                 | 1,500                          | 27,800              |
| 13    | Eiendomsdiv.    | Voss tilfluktsrom                          | 0,5               | 0,250                   |                 | 0,250                          | 28,050              |
| 14    | Persontraf.div. | SIG-boggier                                | 6,0               | 6,000                   |                 | 6,000                          | 34,050              |
| 15    | Persontraf.div. | Reservedeler                               |                   | 10,000                  |                 | 10,000                         | 44,050              |
| 16    | Service div.    | Reservemateriell                           |                   | 8,793                   | -8,793          |                                | 44,050              |
| 17    | Verksted        | Universaldreiebenk SvM                     | 6,0               | 4,000                   | -4,000          |                                | 44,050              |
| 18    | Verksted        | Banegård/spor SvG SvS                      | 8,0               | 8,000                   | -8,000          |                                | 44,050              |
| 19    | Eiendomsdiv.    | Nye Sandnes stasjon                        | 5,5               | 5,500                   |                 | 5,500                          | 49,550              |
| 20    | Eiendomsdiv.    | Asker stasjonsutvikling                    | 8,0               | 8,000                   |                 | 8,000                          | 57,550              |
| 21    | Eiendomsdiv.    | Oslo S, ombygging, kontor                  | 12,0              | 6,000                   |                 | 6,000                          | 63,550              |
| 22    | Eiendomsdiv.    | Trondheim stasjon                          | 10,0              | 7,000                   |                 | 7,000                          | 70,550              |
| 23    | Eiendomsdiv.    | Mo verksted                                | 10,0              | 5,000                   |                 | 5,000                          | 75,550              |
| 24    | Godsdiv.        | Omb. skrapvogner                           | 5,0               | 2,000                   | 4,100           | 6,100                          | 81,650              |
| 25    | Godsdiv.        | Unimoger                                   | 9,0               | 9,000                   | -1,000          | 8,000                          | 89,650              |
| 26    | Godsdiv.        | Godsterm.Bergen                            | 35,0              | 35,000                  | -35,000         |                                | 89,650              |
| 27    | Godsdiv.        | Containerterm.Narvik                       | 8,0               | 8,000                   | -8,000          |                                | 89,650              |
| 28    | Persontraf.div. | 4 Bm70                                     | 275,0             | 75,000                  | -60,000         | 15,000                         | 104,650             |
| 29    | Persontraf.div. | Nytt ekspresstog                           | 150,0             | 70,000                  |                 | 70,000                         | 174,650             |
| 30    | Persontraf.div. | Nytt billettsyst.                          | 75,0              | 20,000                  | 15,000          | 35,000                         | 209,650             |



Versjon nr. 2.0  
 (forslag til Styret 15.12.94)  
 erstatter liste datert 4.7.94  
 (vedtatt av Styret 7.7.94)

**BUDSJETT 1995**  
**STATSBANENES TRAFIKKDEL**  
**INVESTERINGER**

Ikke off., par. 5,1

| Prio. | Divisjoner      | Prosjekt                    | Total investering | St.prp. nr. 1 (1994-95) | Endringsforslag | Nytt forslag 1995 pr. 15.12.94 | Budsjett Akkumulert |
|-------|-----------------|-----------------------------|-------------------|-------------------------|-----------------|--------------------------------|---------------------|
| 31    | Persontraf.div. | Datafangst i tog            | 9,0               | 8,000                   | 2,000           | 10,000                         | 219,650             |
| 32    | Persontraf.div. | Ny Rak                      | 16,0              | 12,000                  | -12,000         |                                | 219,650             |
| 33    | Persontraf.div. | Gardermotog                 | 900,0             | 130,000                 |                 | 130,000                        | 349,650             |
| 36    | Servicediv.     | Vent.bygg Lodalen           | 8,0               | 6,000                   | -6,000          |                                | 349,650             |
| 37    | Servicediv.     | Driftsbaneg. Tr.H.          | 100,0             | 35,000                  | -35,000         |                                | 349,650             |
| 38    | Servicediv.     | Diesellok (Di6)             | 410,0             | 221,300                 | 60,500          | 281,800                        | 631,450             |
| 39    | Servicediv.     | Skiftelok (Di 8)            | 364,5             | 180,000                 |                 | 180,000                        | 811,450             |
| 40    | Servicediv.     | Ventilasjon EI 16           | 6,0               | 5,300                   | -5,300          |                                | 811,450             |
| 41    | Servicediv.     | Rute/matr.plansystem        | 12,6              | 10,000                  | -10,000         |                                | 811,450             |
| 42    | Servicediv.     | Nye SAB hjul                | 10,5              | 3,757                   | 0,043           | 3,800                          | 815,250             |
| 43    | Verksted        | Diagnosestasjon Marienborg  | 25,0              | 9,000                   | 1,000           | 10,000                         | 825,250             |
| 44    | Servicediv.     | EI - lok (EI 18)            | 760,0             | 86,600                  | -16,600         | 70,000                         | 895,250             |
| 70    | Persontraf.div. | Dørlukkingssystem Bm69      | 4,0               |                         | 1,000           | 1,000                          | 896,250             |
|       | Konsernstaber   | Foreløpig ufordelt          | 24,6              |                         | 24,150          | 24,150                         | 920,400             |
|       | Godsdiv.        | Ombygging av 50 Lgjs-vogner | 8,0               |                         | 8,000           | 8,000                          | 928,400             |
|       | Persontraf.div. | Sprekkutbedring Bm 69       | 57,0              |                         | 24,000          | 24,000                         | 952,400             |
|       | Servicediv.     | Galleri lokstall            | 1,5               |                         | 1,500           | 1,500                          | 953,900             |
|       | Persontraf.div. | Gardermotrafikk (PGT)       | 60,1              |                         | 6,000           | 6,000                          | 959,900             |
|       | Persontraf.div. | Bm 92 oppgradering          | 5,0               |                         | 5,000           | 5,000                          | 964,900             |
|       | Verksted        | Maleverksted Grorud         | 7,5               |                         | 6,000           | 6,000                          | 970,900             |
|       | Verksted        | Omlegging til 380 kV Grorud | 4,8               |                         | 3,200           | 3,200                          | 974,100             |
|       | Verksted        | Utbedring skiftespor Grorud | 1,4               |                         | 0,800           | 0,800                          | 974,900             |
|       | Servicediv.     | IT Operasjonssenteret       | 1,2               |                         | 1,200           | 1,200                          | 976,100             |
|       | Servicediv.     | Reserveboggi EI-lok         | 33,2              |                         | 16,700          | 16,700                         | 992,800             |
|       | Servicediv.     | Lufttørke EI 16             | 1,5               |                         | 1,500           | 1,500                          | 994,300             |
|       | Servicediv.     | ATS testutstyr              | 1,0               |                         | 1,000           | 1,000                          | 995,300             |
|       | Servicediv.     | Traksjonsmotor EI 14        | 50,0              |                         | 5,000           | 5,000                          | 1000,300            |
|       | Servicediv.     | Kabelbytte EI 14            | 40,2              |                         | 3,000           | 3,000                          | 1003,300            |
|       | Servicediv.     | Snøplog Di 6                | 0,6               |                         | 0,600           | 0,600                          | 1003,900            |
|       | Servicediv.     | Miljøtiltak                 | 3,0               |                         | 3,000           | 3,000                          | 1006,900            |

Versjon nr. 2.0  
(forslag til Styret 15.12.94)  
erstatter liste datert 4.7.94  
(vedtatt av Styret 7.7.94)

BUDSJETT 1995  
STATSBANENES TRAFIKKDEL  
INVESTERINGER

Ikke off., par. 5,1

| Prio. | Divisjoner    | Prosjekt                              | Total investering | St.prp. nr. 1 (1994-95) | Endringsforslag | Nytt forslag 1995 pr. 15.12.94 | Budsjett Akkumulert |
|-------|---------------|---------------------------------------|-------------------|-------------------------|-----------------|--------------------------------|---------------------|
|       | Reisebyrådiv. | Økonomisystem                         |                   |                         | 5,000           | <b>5,000</b>                   | 1011,900            |
|       | Reisebyrådiv. | Front Office system                   |                   |                         | 10,000          | <b>10,000</b>                  | 1021,900            |
|       | Konsernstaber | Personbil AD                          | 0,4               |                         | 0,400           | <b>0,400</b>                   | 1022,300            |
|       | Eiendomsdiv.  | Marienburg diagnosestasjon (EI's del) |                   |                         | 1,000           | <b>1,000</b>                   | 1023,300            |

BUDSJETT 1995  
 STATSBANENES KJØREVEG  
 INVESTERINGER

| Prio. | Kategori               | Prosjekt                                   | Total investering | St.prp. nr. 1 (1994-95) | Endring Budsj.innst. S. nr. 14 (1994-95) | Endringsforslag | Nytt forslag 1995 pr. 15.12.94 | Budsjett akkumulert |
|-------|------------------------|--|-------------------|-------------------------|--|-----------------|--------------------------------|---------------------|
| 1     | Nyanlegg               | Østfoldbanen Dobbeltspor Ski-Sandbukta     |                   | 235,000                 | 95,000                                   | 35,000          | <b>365,000</b>                 | 365,000             |
| 2     | Nyanlegg               | Drammensbanen Brakerøya-Drammen            |                   | 141,000                 |  |                 | <b>141,000</b>                 | 506,000             |
| 3     | Nyanlegg               | Vestfoldbanen Åshaugen-Sande-Holm          |                   | 10,000                  | 75,000                                   | -69,000         | <b>16,000</b>                  | 522,000             |
| 4     | Gardermobanen          | Gardermobanen, grunnverv                   |                   | 50,000                  |  |                 | <b>50,000</b>                  | 572,000             |
| 5     | Gardermobanen          | Gardermobanen, tilknytningstiltak          |                   | 50,000                  |  |                 | <b>50,000</b>                  | 622,000             |
| 6     | Nyanlegg               | Vestfoldbanen Kobbervikdalen-Skoger        |                   | 56,000                  |  | 14,600          | <b>70,600</b>                  | 692,600             |
| 7     | Nyanlegg               | Bergensbanen Tunga-Finse                   |                   | 18,000                  |  | 12,000          | <b>30,000</b>                  | 722,600             |
| 8     | Nyanlegg               | Drammensbanen Brakerøya-Drammen            |                   | 35,000                  |  | -35,000         | <b>0,000</b>                   | 722,600             |
| 9     | Nyanlegg               | Østfoldbanen Dilling - Råde, Prosjektering |                   | 5,000                   |  |                 | <b>5,000</b>                   | 727,600             |
| 10    | Nyanlegg               | Drammensbanen Skøyen, Prosjektering        |                   | 5,000                   |  |                 | <b>5,000</b>                   | 732,600             |
| 11    | Telesamband            | Togradio                                   |                   | 21,500                  |  | -21,500         | <b>0,000</b>                   | 732,600             |
| 12    | Planoverganger         | Planoverganger                             |                   | 10,000                  |  | -10,000         | <b>0,000</b>                   | 732,600             |
| 13    | Rassikring/snøsikring  | Rassikring                                 |                   | 10,000                  |  | -10,000         | <b>0,000</b>                   | 732,600             |
| 14    | Telesamband            | Drammensbanen Lysaker-Asker, toganviser    |                   | 2,000                   |  |                 | <b>2,000</b>                   | 734,600             |
| 15    | Signal-/sikringsanlegg | CTC/ATS Asker-Spikkestad                   |                   | 5,000                   |  | -5,000          | <b>0,000</b>                   | 734,600             |
| 16    | Signal-/sikringsanlegg | CTC/ATS Grong-Bodø                         |                   | 23,650                  |  | -23,650         | <b>0,000</b>                   | 734,600             |
| 17    | Signal-/sikringsanlegg | CTC /ATS Rørosbanen                        |                   | 13,200                  |  | -13,200         | <b>0,000</b>                   | 734,600             |
| 18    | Signal-/sikringsanlegg | CTC /ATS Roa-Jaren                         |                   | 0,500                   |  | -0,500          | <b>0,000</b>                   | 734,600             |
| 19    | Signal-/sikringsanlegg | CTC /ATS Raumabanen                        |                   | 6,400                   |  | -4,400          | <b>2,000</b>                   | 736,600             |



BUDSJETT 1995  
 STATSBANENES KJØREVEG  
 INVESTERINGER

| Prio. | Kategori               | Prosjekt   | Total investering | St.prp. nr. 1 (1994-95) | Endring Budsj.innst. S. nr. 14 (1994-95) | Endringsforslag | Nytt forslag 1995 pr. 15.12.94 | Budsjett akkumulert |
|-------|------------------------|--|-------------------|-------------------------|--|-----------------|--------------------------------|---------------------|
| 20    | Signal-/sikringsanlegg | CTC /ATS Ski-Hafslund                                  |                   | 11,000                  |  |                 | 11,000                         | 747,600             |
| 21    | Telesamband            | Fiberkabel nødvendig for togradio                      |                   | 25,000                  |  | -25,000         | 0,000                          | 747,600             |
| 22    | Stasjonsendringer      | Sporanlegg Ofofbanen-Fagernes                          |                   | 6,000                   |  | 0,000           | 6,000                          | 753,600             |
| 23    | Miljøtiltak            | Diverse miljøtiltak BrØ                                |                   | 5,000                   |  | 0,000           | 5,000                          | 758,600             |
| 24    | Elektrisk banedrift    | Dovrebanen<br>Banestrømforsyning                       |                   | 15,000                  |  | -15,000         | 0,000                          | 758,600             |
| 25    | Elektrisk banedrift    | Elkraftsentral Oslo                                    |                   | 12,100                  |  | 0,000           | 12,100                         | 770,700             |
| 26    | Elektrisk banedrift    | Østfoldbanen Koblingshus Ski, omformer                 |                   | 6,000                   |  | 4,300           | 10,300                         | 781,000             |
| 27    | Stasjonsendringer      | Stasjonsendring Drammen-Gulskogen                      |                   | 5,000                   |  | 10,000          | 15,000                         | 796,000             |
| 28    | Kryssingsspor          | X-spor Brusand (Hinna)                                 |                   | 8,000                   |  | 0,000           | 8,000                          | 804,000             |
| 29    | Kryssingsspor          | X-spor Fåvang  |                   | 6,000                   |  | 1,500           | 7,500                          | 811,500             |
| 30    | Kryssingsspor          | X-spor Midtsandan                                      |                   | 7,500                   |  | 4,700           | 12,200                         | 823,700             |
| 31    | Kryssingsspor          | X-spor Bjørkvoll                                       |                   | 6,400                   |  | -4,000          | 2,400                          | 826,100             |
| 32    | Kryssingsspor          | X-spor Kvam  |                   | 6,550                   |  | -6,550          | 0,000                          | 826,100             |
| 33    | Stasjonsendringer      | Stasjonsendring Kristiansand-Langemyr                  |                   | 0,600                   |  | 0,000           | 0,600                          | 826,700             |
| 34    | Stasjonsendringer      | Hovedbanen Lørenskog<br>Stasjonsendring                |                   | 0,400                   |  | 0,000           | 0,400                          | 827,100             |
| 35    | Profilutvidelse        | Profilutvidelse Alnabru-Grindvoll                      |                   | 4,300                   |  | 0,000           | 4,300                          | 831,400             |
| 36    | Profilutvidelse        | Profilutvidelse BrV A-85                               |                   | 3,700                   |  | 0,000           | 3,700                          | 835,100             |
| 37    | Elektrisk banedrift    | Sørlandsbanen Strømforsyning<br>Kristiansand-Stavanger |                   | 10,000                  |  | -4,000          | 6,000                          | 841,100             |
| 38    | Profilutvidelse        | Profil Ofofbanen                                       |                   | 4,000                   |  | -4,000          | 0,000                          | 841,100             |
| 39    | Kryssingsspor          | X-spor Jensrud   |                   | 10,300                  |  | -10,300         | 0,000                          | 841,100             |

BUDSJETT 1995  
 STATSBANENES KJØREVEG  
 INVESTERINGER

| Prio. | Kategori            | Prosjekt                                 | Total investering | St.prp. nr. 1 (1994-95) | Endring Budsj.innst. S. nr. 14 (1994-95) | Endringsforslag | Nytt forslag 1995 pr. 15.12.94 | Budsjett akkumulert |
|-------|---------------------|--|-------------------|-------------------------|--|-----------------|--------------------------------|---------------------|
|       | Nyanlegg            | Arendalsbanen, elektrifisering           |                   | 16,000                  |  |                 | 16,000                         | 857,100             |
| 40    | Kryssingsspor       | X-spor Gulsvik                           |                   | 14,700                  |  | -14,700         | 0,000                          | 857,100             |
|       | Nyanlegg            | Fullføring parsell Kongsnut / Gråskallen |                   |                         | 4,000                                    | -4,000          | 0,000                          | 857,100             |
|       | Nyanlegg            | Vestfoldbanen: Skoger-Åshaugen           |                   |                         | 5,000                                    | 5,000           | 10,000                         | 867,100             |
|       | Nyanlegg            | Vestfoldbanen, Barkåker-Tønsberg         |                   |                         |  | 3,000           | 3,000                          | 870,100             |
|       | Nyanlegg            | Bergensbanen, Gråskallen                 |                   |                         |  | 4,000           | 4,000                          | 874,100             |
|       | Elektrisk banedrift | Stavne omformer                          |                   |                         |  | 15,000          | 15,000                         | 889,100             |
|       | Elektrisk banedrift | Otta omformer                            |                   |                         |  | 2,000           | 2,000                          | 891,100             |
|       | Elektrisk banedrift | Dovrebanen, returledning                 |                   |                         |  | 1,500           | 1,500                          | 892,600             |
|       | Elektrisk banedrift | Drammen, koplingshus                     |                   |                         |  | 7,000           | 7,000                          | 899,600             |
|       | Elektrisk banedrift | Moss, omformer                           |                   |                         |  | 20,000          | 20,000                         | 919,600             |
|       | Elektrisk banedrift | Oslo S, kjørestrøm                       |                   |                         |  | 1,300           | 1,300                          | 920,900             |
|       | Kryssingsspor       | Marienburg, spor 3                       |                   |                         |  | 1,000           | 1,000                          | 921,900             |
|       | Kryssingsspor       | Røros, kryssingsspor                     |                   |                         |  | 3,000           | 3,000                          | 924,900             |
|       | Kryssingsspor       | Ler, kryssingsspor                       |                   |                         |  | 6,100           | 6,100                          | 931,000             |
|       | Kryssingsspor       | Hafslund, forb.spor Østfoldbanen         |                   |                         |  | 0,400           | 0,400                          | 931,400             |
|       | Kryssingsspor       | Nykirke, kryssingsspor                   |                   |                         |  | 7,000           | 7,000                          | 938,400             |
|       | Planoverganger      | Banereg. Nord                            |                   |                         |  | 2,000           | 2,000                          | 940,400             |
|       | Planoverganger      | Egersund-Stavanger, planoverganger       |                   |                         |  | 1,000           | 1,000                          | 941,400             |
|       | Planoverganger      | Banereg. Sør, planoverganger             |                   |                         |  | 4,000           | 4,000                          | 945,400             |
|       | Planoverganger      | Kongsvingerbanen, planoverganger         |                   |                         |  | 5,000           | 5,000                          | 950,400             |
|       | Øvrige              | Banereg. Nord, prosjektering             |                   |                         |  | 6,000           | 6,000                          | 956,400             |



BUDSJETT 1995  
 STATSBANENES KJØREVEG  
 INVESTERINGER

| Prio. | Kategori               | Prosjekt                                | Total investering | St.prp. nr. 1 (1994-95) | Endring Budsj.innst. S. nr. 14 (1994-95) | Endringsforslag | Nytt forslag 1995 pr. 15.12.94 | Budsjett akkumulert |
|-------|------------------------|---|-------------------|-------------------------|--|-----------------|--------------------------------|---------------------|
|       | Rassikring/snøsikring  | Saltfjellet linjeomlegging              |                   |                         |  | 8,000           | 8,000                          | 964,400             |
|       | Signal-/sikringsanlegg | Banereg. Nord, Innkorting av sporfelter |                   |                         |  | 1,000           | 1,000                          | 965,400             |
|       | Signal-/sikringsanlegg | HK, X400 (databaserte togmeldinger)     |                   |                         |  | 5,500           | 5,500                          | 970,900             |
|       | Signal-/sikringsanlegg | Hk, ATC                                 |                   |                         |  | 5,680           | 5,680                          | 976,580             |
|       | Stasjonsendringer      | Porsgrunn st., undergang                |                   |                         |  | 1,600           | 1,600                          | 978,180             |
|       | Stasjonsendringer      | Tønsberg st., plf.tak                   |                   |                         |  | 0,800           | 0,800                          | 978,980             |
|       | Stasjonsendringer      | Ny Sandnes st.                          |                   |                         |  | 6,000           | 6,000                          | 984,980             |
|       | Stasjonsendringer      | Asker st.                               |                   |                         |  | 10,000          | 10,000                         | 994,980             |
|       | Telesamband            | Grong-Mosjøen, fiberkabel               |                   |                         |  | 13,320          | 13,320                         | 1008,300            |
|       | Telesamband            | Vestfoldbanen, togradio                 |                   |                         |  | 10,700          | 10,700                         | 1019,000            |
|       | Telesamband            | Banereg. Sør, fiberkabel                |                   |                         |  | 5,000           | 5,000                          | 1024,000            |
|       | Telesamband            | Hønefoss-Bergen, togradio               |                   |                         |  | 3,600           | 3,600                          | 1027,600            |
|       | Telesamband            | Banereg. Vest, fiberkabel for togradio  |                   |                         |  | 17,000          | 17,000                         | 1044,600            |
|       | Telesamband            | Ski-Sarpsborg ø.lj., togradio           |                   |                         |  | 7,200           | 7,200                          | 1051,800            |
|       | Telesamband            | NMS (Styringsystem for telenettet)      |                   |                         |  | 8,000           | 8,000                          | 1059,800            |



MIKROMAROC

Jernbanelibeteket  
Biblioteket

JBV



09TU08663