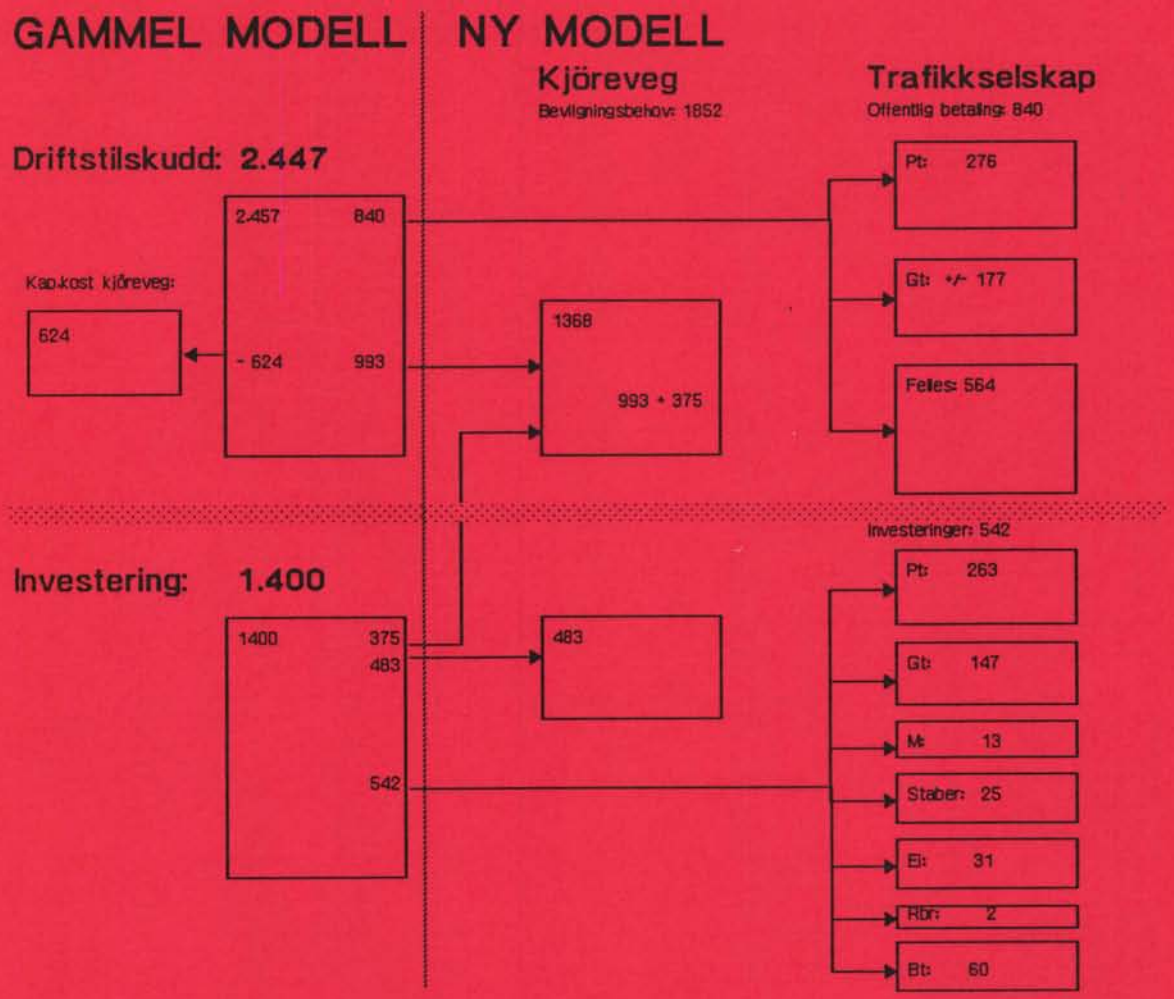
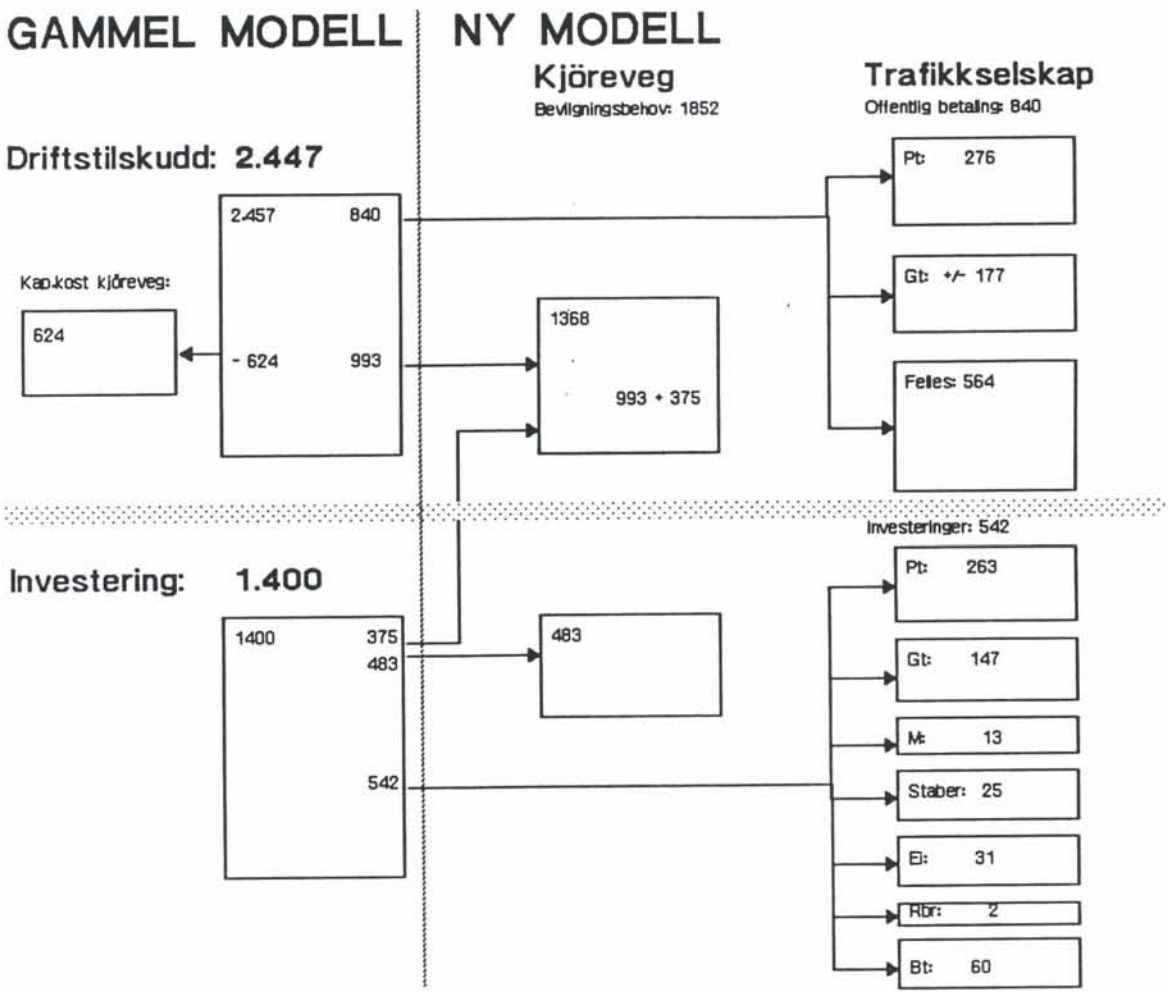
NSB PLAN 1990



NSB Hovedkontoret
Konsernstaben

NSB PLAN 1990



NSB Hovedkontoret
Konsernstaben

FORORD

1989 er omstillingenes år for NSB. Vi gikk inn i året med en helt ny organisering av NSB. Distriktenes lange tradisjoner måtte vike plass for et divisjonalisert NSB. Det blir nå lagt vekt på mål- og resultatstyring av bedriften. Det betyr i praksis at den enkelte enhet/divisjon må ta ansvar for sitt resultat. Kostnadsbudsjettet er ikke lenger en fullmakt til å anvende penger. Inntektsbudsjettet er ikke lenger et anslag forbundet med forbehold og gitt av eksterne omstendigheter alene. Kostnader og inntekter er uløselig knyttet sammen i resultatmål som alle må forholde seg til.

På forsommeren behandlet Stortinget "Norsk Jernbaneplan 1990-93". Stortinget følger i det vesentligste opp NSBs egne vurderinger og prioriteringer for perioden 1990-93. NSB har fått definerte mål og investeringsrammer som skal oppfylles i perioden.

Fra og med 1990 skal NSB styres etter det nye økonomiske styringssystemet. Det stilles store forventninger til at systemet vil gi et bedre bilde av de mål og resultater som NSB oppnår, samt hva virksomheten egentlig koster samfunnet. Regnskapsmessig blir NSB skilt i en kjørevegsdel og en trafikkdel. Kjørevegen skal kunne sammenliknes direkte med riksvegene, mens trafikkdelen skal kunne sammenliknes med private transportselskap som også får tilskudd fra det offentlige. Delingen understreker trafikkdelens resultatansvar. Fra 1990 vil eventuelle skiftninger i markedet bæres av trafikkdelen alene.

Plan 1990 er styrets budsjettforslag ovenfor de politiske myndigheter. Men planen vil også være det første steget inn i nytt styringssystem og Norsk Jernbaneplan. La derfor planen være et verktøy til realisering av de mål og ambisjoner som NSB har satt seg.

Ole M. Drangsholt
stabsdirektør

INNHOLDSFORTEGNELSE Side

1. NSB I 1990: NYE STYRINGSPRINSIPPER

1.1 Innledning - Nytt økonomisk styringssystem.

1. januar 1989 gikk NSB over til en divisjonalisert organisasjonsstruktur. F.o.m. 1990 endres i tillegg det overordnede økonomiske styringssystem.

I det nye økonomiske styringssystemet er grensen mellom NSB og de politiske myndigheters rolle og ansvarsområde klarere.

NSBs styre og administrasjon har det bedriftsøkonomisk ansvar og sørger for at virksomheten drives etter forretningsmessige prinsipper, mens regjering og Storting fastsetter de overordnede rammebetingelser og ivareta sentrale politiske målsettinger.

Jernbanens virksomhet er budsjett- og regnskapsmessig delt i to:

Kjørevegsdelen består av jernbanens kjørevei (linjen, elektriske baneanlegg, signal- og sikringsanlegg). Organisasjonsmessig består kjørevegsdelen av Banedivisjonen og Engineeringavdelingen. Kjørevegen finansieres over det ordinære statsbudsjettet. For investeringer i kjørevegen skal NSB ikke lenger betale kapitalkostnader.

Trafikkdelen består av "Trafikkselskapet NSB". Trafikkselskapet består av de øvrige divisjoner og enheter i konsernet. Godstrafikkdivisjonen skal betale en nærmere fastsatt avgift til staten for bruken av kjøreveien. Trafikkselskapets inntekter vil bestå av tradisjonelle trafikkinntekter, samt inntekter fra myndighetenes kjøp av tjenester fra NSB.

I følge det nye styringssystemet skal NSB styres etter økonomiske mål. Dette innebærer at NSB gis større frihet til å disponere over sine ressurser samt å tilpasse seg markedsmessige svingninger. De store endringene i styringssystemene medfører at det blir vanskelig å foreta sammenligninger med tidligere år. For likevel å gjøre en viss sammenligning mulig er budsjettet for 1989 omarbeidet etter nytt system.

1.2 Målstyring

Målstyring ble innført som internt styringsprinsipp i NSB f.o.m. budsjettåret 1989. Målstyring innen bedriften er en forutsetning for at intensjonene i divisjonaliseringen av bedriften og det nye økonomiske styringssystemet kan oppfylles. Målstyring skal særlig bidra til at bedriften i større grad styres på en økonomisk rasjonell måte, og til at effekter av tiltak skal kunne la seg måle gjennom økonomisk resultat.

Målstyring i NSB er basert på tre grunnleggende prinsipper:

Resultatorientering, som innebærer at det budsjetteres etter resultatmål for de enkelte resultatenheter.

Produktretting, som innebærer at både organisasjon og resultatmål bygges opp omkring de markedsrettede virksomheter. Med markedsrettet menes her både eksterne og interne markeder. Gjennom opprettingen av egne divisjoner også innenfor jernbanedriften er det etablert et gjennomgående resultatansvar i organisasjonen.

Delegering, som innebærer at myndighet og ansvar for delmål overføres til resultatansvarlige på ulike nivåer. Delegering forutsetter et hierarki av resultatmål og resultatansvarlige, der mål på ett nivå brytes ned til mål på neste nivå.

Divisjonaliseringen innebærer å ta skrittet fullt ut m.h.t. produktretting og muliggjør en mer reell delegering av resultatansvar. I 1990 vil vi arbeide spesielt med å gjennomføre den nye ledelsesfilosofien i bedriften. Innføringen av målstyring som ledelsesfilosofi innebærer en radikal endring av tradisjonelle holdninger i bedriften NSB. For å lykkes i denne holdningsendringen er det viktig at divisjonsledelsen ser sitt ansvar og arbeider aktivt for en videreføring av målstyringsånden.

2. BUDSJETT ETTER GAMMEL MODELL

Definisjoner:

Tilskudd til drift: Personal- og materialkostnader fratrukket inntekter
Driftstilskudd: Tilskudd til drift med tillegg av kapitalkostnader.

2.1 Driftsbudsjettet

2.1.1 Tilskuddsutvikling 1988, 1989 og 1990

Tabell 1 viser tall i tråd med NSBs forslag til budsjett inklusive virkningene av lønnsoppgjøret for 1989. Omregnet til 1988-prisnivå er tilskuddet til driften redusert med 73 mill.kroner fra 1988 til 1990. Tilskuddsandelen reduseres til samme nivå som i 1980-81, fra 32 til 30% etter gammel avskrivningsmetode.

Tabell 1: Tilskudd (mill.kroner)

	Regnskap 1988	Budsjett 1989	Forslag 1990	Res.utv. 88 - 90
Tilskudd til drift	1190.8	1280.1	1216.8	+ 26.0
Driftstilskudd	2111.1	2354.6	2446.6	+ 335.5
Tilskudd til drift 88-priser	1190.8	1230.9	1117.7	- 73.1

Divisjonene tar i sine interne budsjetter sikte på et høyere resultatmål.

2.1.2 Regnskap 1988.

NSBs totale inntekter var i 1988 3237 mill. kroner. Driftskostnadene beløp seg til 4427 mill.kroner. Tilskuddet til driften var på 1190 mill.kroner.

Totalt driftstilskudd (gammel modell) i 1988 beløp seg til 2111 mill. kroner. I 1987 var driftstilskuddet 2007 mill. kroner.

Økningen i tilskuddsbehovet har sammenheng med rente- og avskrivningsordningen, som gir stigende kapitalkostnader. I 1988 var tilskuddsandelen 32 % etter gammel avskrivningsmetode for beregning av kapitalkostnadene. Etter ny metode er det tilsvarende tallet 39%. For 1989 og 1990 er tilsvarende andeler 32% / 40% og 30% / 40%.

2.1.3 Driftsbudsjettet for 1989.

De totale inntekter etter gammel modell er i S-III budsjettert til 3272 mill. kroner, som er 1% høyere enn 1988. Inntekter fra biltrafikkdivisjonen utgjør 435,9 mill. kroner (iberegnet fylkeskommunale tilskudd).

Driftskostnadene er budsjettert til 4552 mill. kroner inkl. lønnsoppgjøret 1989. Dette gir en økning på 2,8 %, en økning som er lavere enn inflasjonen. Tilskuddet til driften er 1280 mill.kroner.

Totalt driftstilskudd for 1989 er 2354.6 mill. kroner. I budsjettet for 1989 regnes det et forbruk av 14830 årsverk, som er en reduksjon på 2 % i forhold til regnskap 1988.

2.1.4 Driftsbudsjett for 1990

For 1990 budsjetterer vi en inntekt på 3323 mill.kroner, en økning på 1,8% i forhold til 1989. Driftskostnadene er på 4540 mill.kroner inkl. lønnsoppgjøret for 1989. Reduksjonen er på 0.3% i forhold til 1989. Tilskuddet til driften er 1217 mill.kroner.

Totalt driftstilskudd er etter gammel modell 2446.6 mill.kroner. I forhold til budsjett 1989 forventes en nedgang i årsverksforbruket på 2.9%.

2.2 Investeringsbudsjettet

2.2.1 Investeringsbudsjettet for 1989.

Utover rammen på 1177 mill.kroner (St.prp.nr 1 (1988-89)) kan NSB benytte inntil 50 mill. kroner til finansiering av bilmateriell. I tillegg kan det benyttes 16.7 mill.kroner fra salg av eiendommer (en tredjedel av et eventuelt salg på 50 mill.kroner). 55 mill. kroner er overført fra 1988.

Det blir i 1989 lagt særlig vekt på å konsentrere investeringsmidlene til de felt der jernbanen har sine sterke sider.

Innen området persontrafikk blir det brukt 153.3 mill. kroner til anskaffelse av rullende materiell. 5 vogner av ekspresstogmateriell blir levert i 1989.

Til videreføring av arbeidene ved Oslo S inkl. sporanlegg, samt driftsbanegården i Lodalen budsjetteres det med 283.3 mill. kroner i 1989. De ferdigstilte deler av Oslo S framstår idag som et moderne og publikumsvennlige terminalområde. Den endelige stasjonsutformingen tilfredsstiller kravene til et tidsmessig trafikk-knutepunkt.

Innen godstrafikken går investeringsmidlene i hovedsak til utbygging av godsterminaler og det er budsjettert med 97.8 mill. kroner. Til EDB-utstyr, GTI, er det ført opp 43.6 mill. kroner. Det er budsjettert med 17.6 mill. kroner til anskaffelse av rullende materiell.

I biltrafikken er det i 1989 planlagt investert ca. 70 mill.kroner.

Til infrastrukturen er det budsjettert med 581 mill. kroner i 1989, herav 182 mill. kroner til nyanlegg.

Investeringer i infrastrukturtiltak gir både økt kapasitet og sikkerhet, og innsparinger gjennom redusert vedlikehold.

Investeringene i infrastrukturen er i 1989 i større grad prioritert til trafikksterke strekninger. Det er fortsatt Østfoldbanen som har de mest omfattende arbeidene.

Investeringsbudsjettet for 1990

Styrets forslag til investeringsramme er etter gammelt styringssystem 1400 mill.kroner.

Tabell 2: Investeringsoversikt NSB (Mill.kroner)

	Regnskap 1988	Budsjett 1989	Forslag 1990
Stabene	82.9 1)	18.5	25.0
Materielldivisjon		16.1	12.6
Persontrafikkdivisjon	140.6	207.7	263.2
Godstrafikkdivisjon	143.7	78.4	147.7
Eiendomsdivisjon		34.8	30.8
Reisebyrådivisjon	0.9	3.7	2.2
Biltrafikkdivisjon 2)	57.1	73.0	60.0
A:Sum trafikkselskap	425.2	432.2	541.5
Oslo Sentralstasjon	276.9	199.1	185.1
Alnabru godsterm.	59.1	84.2	100.8
Sum Anlegg Oslo S	336.0	283.3	285.9
Nyanlegg kjøreveg	104.5	182.5	197.5
Reinv. kjøreveg	319.5	399.1	375.1
B:Sum kjøreveg	760.0	864.9	858.5
Sum NSB = A + B	1085.2	1297.1	1400.0

1) Inkluderer Materiell- og Eiendomsdivisjon i 1988
2) Inklusive privat finansiering

3. BUDSJETT 1990 - NY MODELL

3.1 Konsekvenser av det nye økonomiske styringssystemet

I det nye økonomiske styringsystemet ligger det noen endringer som må påpekes. Beløp for 1989 er kalkulatoriske og innarbeidet i 1989 budsjettene for sammenligningens skyld.

Kontraktene mellom divisjonene er pr.dato ikke reforhandlet. Dette medfører at resultatene for den enkelte divisjon vil endres noe. For konsernet som helhet vil det derimot være uten betydning.

Tabell 3: Tilskudd til felleskostnader (mill.kroner)

	Staber	Persontr.div.	Godstr.div.	Sum
1989	153	300.0	100.0	553.0
1990	156	305.8	101.9	563.7

3.1.1 NSB Trafikkselskap

* **Offentlig betaling for persontransport**: Staten kjøper samfunnsøkonomisk begrunnede persontrafikktjenester. Kjøpene er for 1989 og 1990 bestemt til henholdsvis 284.0 og 275.6 mill.kroner. For 1990 er det inkludert et tilskudd på 10 mill.kroner til Hovedtog.

* **Overføringer til felleskostnader**: Til diverse administrative og drifts/sikkerhetsfunksjoner er det bevilget 553 mill.kroner i 1989 og 563.7 mill.kroner i 1990. Beløpene er inntekstført på følgende enheter i budsjettene:

* **Tilskudd til godstrafikk:** Godstrafikkdivisjonen er bevilget et tilskudd til dekning av kjørevegsavgiften i 1990. Beløpet er inntekstført og utgiftsført med 176.8 mill.kroner i budsjettet, og har dermed ingen virkning på resultatet for 1990. Tilskuddet er foreslått bevilget kun for året 1990 og medfører en kraftig skjerping av resultatkravene i de påfølgende år.

* **Kapitalkostnader** er fordelt på divisjonene i NSB Trafikkselskap. Fordelingen er basert på enhetenes investeringer og andeler av rentebærende kapital. En grundig vurdering av kapitalkostnader gjennomføres innen utgangen av 1990.

* **NSB Trafikkselskapets Årsresultat.** Trafikkselskapets årsresultat disponeres av konsernet. Beløpet avsettes til et reguleringsfond og kan benyttes til delfinansiering av investeringer i trafikkselskapet. For 1990 er det budsjettert et årsresultat på 8 mill.kroner.

3.1.2 Kjørevegen

Kjørevegen vil også i framtiden følge det offentlige bevilgningssystem, med følgende endringer:

* **Reinvesteringer**: Reinvesteringsmidler ble tidligere bevilget sammen med investeringsmidler. I det nye systemet er reinvesteringer definert som vedlikehold og bevilgningen slås sammen med det tradisjonelle driftsbudsjettet. Reinvesteringer er i 1990 budsjettert med 375.1 mill.kroner.

* **Kapitalkostander**: Kjørevegen skal fra 1990 ikke belastes med kapitalkostnader. For 1990 innebærer denne endringen at konsernet reduserer sine kapitalkostnader med i overkant av 620 mill.kroner.

3.1.3 Andre endringer

* **Refusjoner fra rikstrygdeverket** er i motsetning til tidligere tilbakeført divisjonene. Fordelingen av refusjonene er basert på personaldata. Likeledes er divisjonene belastet for sin andel av **tilskudd til sykekassen**. De totale beløpene for konsernet er henholdsvis 145.5 og 27.5 mill.kroner.

* **Intern handel**: Det nye interne økonomiske styringssystemet innebærer at divisjonene kjøper varer og tjenester av hverandre etter selvkostmetoden. Systemet medfører at budsjetter og regnskaper for den enkelte divisjon gir uttrykk for enhetens reelle ressursforbruk og resultat.

3.2 Mål for trafikk og økonomi i 1990

Prisforutsetning: løpende priser

NSBs hovedmål for 1990 er fortsatt økonomisk resultatforbedring.

Resultat før årsoppgjørsdisposisjoner defineres som gjennomgående resultatbegrep for trafikkselskapet. Resultatbegrepet omfatter alle ordinære inntekter og kostnader, inklusive avskrivninger og finansposter, men eksklusive saldomeravskrivninger.

Tabell 4: Årsverksutvikling

NSB konsern	1988	1989	1990
Årsverk	15130	14830	14395

Totalt for konsernet planlegges en reduksjon på 435 årsverk fra 14830 til 14395 årsverk, eller 2.9%, i forhold til budsjett 1989.

Trafikkselskapets resultat er budsjettert til 278.0 mill.kroner, en forbedring på 100.9 mill.kroner i forhold til omarbeidet budsjett 1989.

For Persontrafikkdivisjonen er det satt som mål å forbedre resultatet med 25.7 mill. kroner. Det forventes en trafikknedgang på 0,2% i 1990 i forhold til 1989. Transport av passasjerer på nær- og mellomdistansestrekninger med stort trafikkgrunnlag vil bli prioritert.

Arbeidet med å bedre regulariteten vil bli ført videre i 1990. Det vil bli lagt særlig vekt på å forbedre tekniske løsninger og å forbedre drifts- og kontrollrutiner.

For Godstrafikkdivisjonen budsjetteres en resultatforbedring i forhold til 1989 på 77 mill.kroner. Det forventes en svak konjunkturoppgang med en antatt trafikkvekst på 1% fra 1989 til 1990. For å redusere kostnadene, vil gods i større grad bli framført i heltog, det vil bli innført mer rasjonelle skifteopplegg, og toggangen vil i større grad bli tilpasset transportmengde.

Nytt informasjonsystem, GTI, planlegges tatt i bruk i 1990, og medfører en bedre styring med vogner og gods. Det blir arbeidet videre med å utforme brukerorienterte transport- og driftsopplegg og med å forbedre distribusjonssystemer.

Eiendomsdivisjonen planlegger å selge eiendommer for ca. 50 mill. kroner i 1990, avhengig av markedsutviklingen. På utleiesiden satser divisjonen på å øke omsetningen ved økt differensiering av utleieprisene. De økte inntekter skal gi en resultatforbedring på 30 mill.kroner.

Både Biltrafikkdivisjonen og Reisebyrådivisjonen forutsettes å gi positivt økonomisk resultat i 1990.

Tabellen under viser resultatene etter nytt økonomisk styringssystem.

Tabell 5: Resultatoversikt NSB Trafikkselskap (mill.kroner)

	Budsjett 1989	Budsjett 1990	Endring 89-90
Stabene	54.9	41.4	- 13.5
Materielldivisjon	0.5	-27.6	- 28.1
Persontrafikkdivisjon	74.7	100.4	25.7
Godstrafikkdivisjon	-4.2	72.8	77.0
Eiendomsdivisjon	43.5	73.5	30.0
Reisebyrådivisjon	0.6	2.2	1.6
Biltrafikkdivisjon	7.1	15.2	8.1
RESULTAT FØR ÅRSOPPGJ	177.1	278.0	100.9
Årsoppgjørsdisp.	120.3	143.7	23.4
SUM TRAFIKKSELSKAP	56.8	134.3	77.5

NSB Trafikkselskapets resultat før årsoppgjørsdisposisjoner i 1990 er forbedret fra 1989 med 100.9 mill. kroner.

Godstrafikkens budsjetter forutsetter imidlertid en svak konjunkturoppgang. Endrede konjunkturforutsetninger medfører lavere inntektsanslag enn antatt i tabell 5. Reduksjonen i inntektsanslagene er betydelige og vil få konsekvenser også for andre divisjoner. Reviderte budsjetter vil foreligge senhøstes 1989.

Kjørevegsdelen har innarbeidet en produktivitetsbedring på 3.5% i sitt driftsbudsjett, målt i faste priser.

Tabell 6: Bevilgning kjøreveg (mill.kroner)

Bevilgnings-forslag	Budsjett 1989	Budsjett 1990	Endring i faste priser
Kjøreveg	1365.0	1368.0	- 3.5%

Til drift og vedlikehold av kjørevegen foreslår Styret en bevilgning på 1368 mill.kroner.

3.3 Investeringsbudsjettet 1990

Hovedprioriteringene og rammene for NSBs investeringer er trukket opp i Norsk Jernbaneplan (St.meld. nr 54 (1988 - 89)). I meldingen er det tilsammen regnet med en ramme på 5616 mill.kroner for årene 1990 - 1993. Styrets forslag for samme periode er 6550 mill.kroner.

Forslaget fra styret til investeringsramme for 1990 etter gammel modell er på 1400 mill. kroner i 1990-priser. Styret mener at igangsetting av Finsetunnelen og videreutbygging av godsterminaler bør ligge innenfor investeringsrammen for 1990.

Investeringene i 1990 vil bli prioritert prosjekter som gir effekt i form av bedre, og mer konkurransedyktige tilbud innen NSBs satsingsområder, samt til kostnadsreduserende tiltak.

Tabell 7: Investeringsoversikt NSB Trafikkselskapet (Mill.kroner)

	Regnskap 1988	Budsjett 1989	Forslag 1990
Stabene	82.9 1)	18.5	25.0
Materielldivisjon		16.1	12.6
Persontrafikkdivisjon	140.6	207.7	263.2
Godstrafikkdivisjon	143.7	78.4	147.7
Eiendomsdivisjon		34.8	30.8
Reisebyrådivisjon	0.9	3.7	2.2
Biltrafikkdivisjon 2)	57.1	73.0	60.0
Sum trafikkselskap	425.2	432.2	541.5

1) Inkluderer Materiell- og Eiendomsdivisjon i 1988
2) Inklusive privat finansiering

Tabell 8: Investeringsoversikt kjørevegen (mill.kroner)

	Regnskap 88	Budsjett 89	Budsjett 90
Oslo Sentralstasjon	276.9	199.1	185,1
Alnabru godsterm.	59.1	84.2	100,8
Sum Anlegg Oslo S	336.0	283.3	285,9
Nyanlegg kjøreveg	104.5	182.5	197,5
Sum kjøreveg	440.5	465.8	483.4

Sum NSB	865.7	898.0	1024.9

Differansen mellom "Sum NSB" og styrets forslag på 1400 mill.kroner er 375.1 mill.kroner til vedlikehold av kjøreveg som i nytt system er tatt inn i kjørevegens driftsbudsjett.

Av nye prosjekter kan nevnes oppstarting av arbeidet med Finsetunnelen og anskaffelse av nytt InterCitymateriell til Østfold- og Vestfoldbanen og nærtrafikkmateriell for levering i 1990.

3.3.1 Trafikkselskapet

InterCity-trafikken på Østfold- og Vestfoldbanen er blant NSBs viktigste satsingsområder innen persontrafikken. Både trekkraft og vogner er av utilfredsstillende standard, og må erstattes med raskere og bedre materiell dersom trafikkmengden skal kunne opprettholdes og økes.

Et forbedret tilbud på Østfold- og Vestfoldbanen vil avlaste et allerede overbelastet veinett og bidra til reduserte forurensings- og støyplager, samt til en sikrere trafikkavvikling. Med

nytt materiell vil reisetiden kunne reduseres med 1/2 time på strekningene Oslo-Halden og Oslo-Skien. Reisetidsreduksjonen vil ifølge beregninger kunne gi en trafikkvekst på 15 - 20%.

Nytt materiell vil også gi mulighet for en bedre materiellutnyttelse. Det bør saneres minst et tilsvarende antall lokomotiv- og vognenheter som det nye materiellet representerer - noe som vil ha en svært gunstig innvirkning på vedlikeholdskostnadene.

Det føres opp 109 mill. kroner til nytt InterCity-materiell. Materiellet beregnes satt i trafikk i 1992.

Som ledd i omstruktureringen av NSBs godstrafikk, skal det etableres 11 større, landsdelsbaserte godsterminaler. Alnabru godsterminal er kjernen i den nye terminalstrukturen. Arbeidene vil bli forsert i forhold til tidligere planer.

Det føres opp 100 mill. kroner til Alnabru godsterminal (se investeringer i kjørevegen (kapittel 5.6)).

Øvrige prioroterte terminaler i 1990 er Drammen med 12,1 mill.kroner. Det føres også opp midler til videreutbygging av Menstad, Langmyr og til avslutningsarbeider i Larvik på tilsammen 36 mill.kroner.

3.3.2 Kjørevegen

Arbeidet med linjeomlegging Finse - Høgheller (Finsetunnelen) var fra NSBs side planlagt startet opp i 1988. I Norsk Jernbaneplan (1990-93) er oppstartingen tidfestet til siste del av perioden. Det er av største betydning at tunnelen påbegynnes i 1990, dersom omfattende fornyingsarbeid på eksisterende trase skal kunne unngås.

Det føres opp 78 mill. kroner til prosjektet, hvorav 1 mill. kroner til prosjekteringsarbeid for videre linjeomlegging Tunga -Finse.

Finsetunnelens lønnsomhet er svært god. Et finansieringsselskap har vurdert prosjektet og har funnet at med utgangspunkt i NSBs anslag for de økonomiske konsekvensene vil prosjektet være meget interessant. Internrenten i faste priser er over 14%, og tilbakebetalingstiden (nominelt) vil være 4 til 5 år etter ferdigstillelsen. Selv inklusive renteutgifter vil prosjektet være tilbakebetalt innen år 2000 ved anleggsstart i 1989 og ferdigstillelse i 1993/94.

Arbeidene ved Oslo S (persontrafikkdelen) fullføres i 1990. Det er av stor betydning både for driftsavviklingen og for tilbudet til de reisende, at anlegget kan ferdigstilles innen denne tidsramme og i tråd med foreliggende planer.

De gjenstående arbeider i søndre del av Oslo S er plattformer, spor og driftstunnel. Det føres opp 52 mill.

Byggetrinn 3 er under oppføring og vil knytte gammel og ny bebyggelse sammen pluss inneholde en rekke service- og driftsfunksjoner. Til dette føres det opp 60 mill. kroner. Driftsbanegården i Lodalen fullføres i 1990 og føres opp med 60 mill. kroner.

3.4 Finansiering av investeringer i NSB Trafikkselskap

Det nye økonomiske styringssystemet innebærer at NSB ikke lenger skal betale kapitalkostnader for investeringer i infrastrukturen. Myndighetene foretar bevilgninger til disse postene og postene utgiftsføres direkte i perioden.

Trafikkselskapet må på sin side ta de økonomiske konsekvensene av sine investeringer. Investeringer kan finansieres enten ved at bedriften selv genererer midler gjennom f.eks. et positivt årsresultat, eller ved at bedriften opptar lån.

Tabell 9: Finansiering av investeringene - Trafikkselskapet (Mill.kroner)

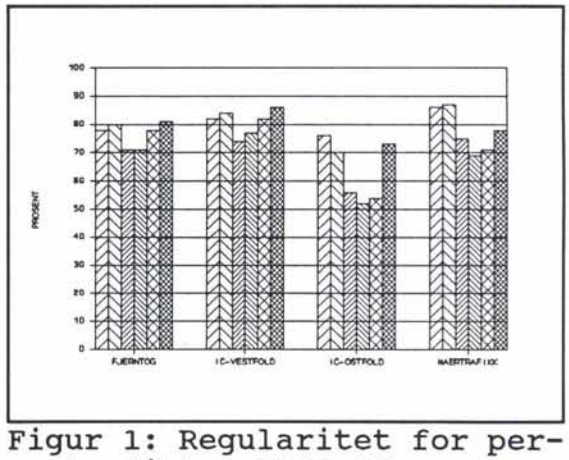
	Budsjett 1989	%	Budsjett 1990	%
Årsresultat	0.0		8.0	
Avskrivninger	319.5		354.3	
Salg av eiendom				
Salg av utstyr	2.0		2.0	
Egenfinansiering	321.5	78	364.3	65
Lån fra Staten	42.0		150.2	
Lån fra private	50.0		50.0	
Låneopptak (netto)	92.0	22	200.2	35
Investeringer	413.5	100	564.5	100

Styret mener at NSB selv bør disponere midler fra salg av eiendommer og varige hjelpemidler. En slik endring vil medføre en mer rasjonell bruk av kapitalen samt virke motiverende på personalet.

Styret og NSBs administrasjon vurderer fortløpende sitt engasjement i aksjeselskap. Engasjementene skal bidra til oppnåelse av bedriftens målsettinger. Dersom et engasjement ikke lenger tjener NSBs målsetting, vil aksjene bli avhendet.

3.5 Regularitet

Regulariteten er et særlig viktig kvalitetsaspekt ved transporttilbudet. Det er derfor viktig å forbedre driftsopplegg, tekniske anlegg og organisatoriske løsninger med sikte på å nå de fastsatte mål for regularitet i trafikkavviklingen. Særlig viktig er det å fjerne årsakene til feil ved sikringsanlegg og kontaktledningsanlegg, som står for brorparten av forsinkelsene, målt i tid. Oversikten nedenfor viser utviklingen i regulariteten for forskjellige tog-grupper i tidsrommet 1984-1988.Som oversikten viser, utviklet regulariteten seg negativt fra 1984 til 1986. I 1987 gikk det igjen i positiv retning, men fortsatt lå regulariteten for flere toggrupper under målsettingen. Regulariteten i 1988 viste en fortsatt bedring på de fleste baner. Dette må ses i sammenheng med de omfattende tiltakene som er satt i verk for å bedre regulariteten samt at vinteren både i 1987/88 og 1988/89 har vært milde. Det er lagt større vekt på å samle inn og bearbeide data om forsinkelser, noe som har forbedret beslutninger om prioriteringer av tiltak. Den bedriftsinterne forståelsen av regularitetens viktighet har virket motiverende på organisasjonen og er den enkelt faktor som bidrar mest til den positive utviklingen.



Figur 1: Regularitet for persontrafikken 1983-88

4. NSB TRAFIKKSELSKAP

VI VIL

- VÆRE EFFEKTIVE OG LØNNSOMME: Vi skal være en effektiv og samfunnsøkonomisk lønnsom bedrift, som gjennom rask, sikker og miljøvennlig transport er til nytte for kundene og samfunnet.

- VÆRE LANDSDEKKENDE: Vi skal tilby mest mulig landsomfattende person- og godstransport og andre reiselivsprodukter.

- VÆRE MARKEDSORIENTERTE: Vi skal utvikle transportløsninger som ivaretar kundenes totale transportbehov. Vi skal utvikle lønnsomme produkter og aktivitetsområder og være åpne for samarbeid med andre selskaper.

- VÆRE KVALITETSBEVISSTE: Vårt materiell og vårt personale skal holde en standard som profilerer NSB som en moderne og tidsmessig transportbedrift.

4.1 Persontrafikkdivisjonen

VI VIL

- VÆRE KONKURRANSEDYKTIG, med prioritet til trafikksterke strekninger
- VÆRE MARKEDSORIENTERT, med differensiert pris, kvalitet og service
- LEGGE STOR VEKT PÅ SERVICE, ved å tilby informasjon, korrespondanser, stasjonsutforming. mm.
- TILBY SAMFUNNSØKONOMISK TRANSPORT, til kostpris for det offentlige

4.1.1 Økonomiske mål

Den offentlige betaling for transporttjenester vil i 1990 beløpe seg til 275.6 mill.kroner, med følgende fordeling på produktgrupper:

Hovedtog	7.3 mill.kroner
InterCitytog	23.9 mill.kroner
Regiontog	48.9 mill.kroner
Lokaltog i nærtrafikkområdene:	
Bergen, Oslo og Stavanger	118.6 mill.kroner
Andre lokaltog	76.9 mill.kroner

For InterCitytog og lokaltog i nærtrafikkområdene er det en svak forverring i resultatet som følge av økte kapitalkostnader, mens det for de øvrige grupper regnes med en resultatforbedring.

Tabell 10: Persontrafikkdivisjonens budsjett (mill.kroner)

	Budsjett 1989	Budsjett 1990
Trafikkinntekter	1229.5	1284.4
Andre inntekter	1175.0	1166.1
Sum inntekter	2404.5	2450.5
Personal/material/ interne kostnader	2140.4	2140.2
Ordinære avskrivninger	96.1	99.4
Sum kostnader	2236.5	2239.6
Driftsresultat	168.0	210.9
Netto finanskostnad	93.3	110.5
RES FØR ÅRSOPPGJ.DISP	74.7	100.4
Årsoppgjørsdisp.	51.9	53.7
Resultat	22.8	46.7

4.1.2 Produkter og planer

NSB solgte i 1988 persontrafikktjenester på jernbane for 1190.9 mill.kroner Persontrafikkinntektene ble 3.8% høyere enn i 1987. Realisert gjennomsnittsinntekt pr personkm økte med 7%.

Innenfor deler av markedet for mellomlange reiser har jernbanen i 1988 forbedret sin konkurranseposisjon. På reiseavstander mellom 60 og 150 km ble jernbanens transportarbeid (personkm) 3,2% større enn i 1987. Den positive trafikkutvikling i dette markedet har fortsatt i 1989. På reiseavstander over 300 km gikk antall personkm ned med 7% i 1988. Fra begynnelsen av 1989 viser imidlertid fjerntrafikken økning. I sum ble trafikkarbeidet for persontrafikken på jernbane i 1988 3% mindre enn i 1987. For 1990 regnes det med 2120 mill personkm, som er tilnærmet lik resultatet for 1988 og budsjettet for 1989. Det forventes fortsatt skarp konkurranse fra privatbil, fly og ekspressbusser.

Jernbanens viktigste markedsgrunnlag i årene fremover vil for persontrafikkens del være:

- sentrumsrettede arbeidsreiser til og fra større byområder,
- fritidsreiser og forretningsreiser mellom byer og tettsteder.

NSB vil særlig satse der trafikkgrunnlaget er stort. Innenfor de hovedveivalg som er trukket opp for persontrafikkstrategien vil det i 1990 bli arbeidet videre med å :

- differensiere tilbudet i pris og servicegrad, tilpasset de ulike markedssegmentene
- profilere de enkelte produktene
- heve kvaliteten, i togene, på stasjonene og i serviceapparatet for øvrig
- effektivisere produksjonen

Et overordnet mål for persontrafikken er å forbedre togenes regularitet. De generelle normer for regularitet er satt slik pr 01.01.90.

Hovedtog	80%
InterCitytog	90%
Lokaltog	90%

Av regularitetsfremmende tiltak som er i gang, kan nevnes:

- montering av varmeelementer i sporvekslene
- forsterkninger og ombygning av kontaktledningsanlegget på strekninger der det ofte forekommer feil, og/eller der standarden ikke tilfredstiller dagens krav til hastighet
- intensivert preventivt vedlikehold av signalanlegget.

Regulariteten på landsbasis påvirkes i stor grad av trafikkaviklingen i Osloområdet, slik at det er nødvendig å legge særlig vekt på å løse problemer her.

Fra 28.05.89 ble persontrafikken ved Oslo Vestbanestasjon flyttet til Oslo Sentralstasjon. Overføringen innebærer at det oppnås fordeler ved en sentral terminal for den Oslorettede jernbanetrafikken, med bedre tilgjengelighet, lettere omstigning og flere servicetilbud. Forøvrig ble det ved ruteendringen 28.05.89 gjennomført en rekke andre forbedringer i togtilbudet.

Med sikte på ruteendringen i 1990 arbeides det bl.a. med en ny rutemodell for InterCitytrafikken.

4.1.3 Investeringstiltak

Tabell 11: Investeringer persontrafikkdivisjonen (mill.kroner)

	Regnskap 1988	Budsjett 1989	Budsjett 1990
Lokomotiver	10.2	8.9	8.3
Person- og motorvogner	119.7	170.4	213.8
Utstyr, persontrafikkstasjoner	3.8	4.2	3.6
EDB-prosjekter m.v.	6.9	24.2	37.5
SUM	140.6	207.7	263.2

Investeringsmidlene til trekkraft skal i hovedsak anvendes til opprustning av eldre lokomotiver, spesielt til støyisolering (arbeidsmiljøtiltak). Investeringene i person- og motorvogner skal brukes til nye motorvognsett for henholdsvis InterCitytrafikk og nærtrafikk. Det er bestilt 9 stk 4-vognsett til IC-trafikk og 5 stk 3-vognsett til nærtrafikk, pluss 1 motorvogn og 1 styrevogn til erstatning for totalskadet nærtrafikkmateriell. Avsetningen til persontrafikkstasjoner skal anvendes til å forbedre servicefunksjoner ved stasjonene. Investeringer til bygninger er ført opp under Eiendomsdivisjonen. De oppførte investeringer til EDB-prosjekter skal i hovedsak brukes på nytt plassreserveringssystem og nye skranketerminaler.

4.2 Godstrafikkdivisjonen

4.2.1 Økonomiske mål.

NSB Gods skal være forretningsmessig begrunnet og inntektene skal dekke de kostnader godstrafikken er opphav til - særkostnadene. Godstrafikkens økonomiske resultat har, med få unntak, vist en synkende lønnsomhet gjennom mange år. Det er flere årsaker til den dårlige resultatutviklingen.

- veiene er blitt betydelig bedre, noe som har gitt hurtigere framføring, høyere akseltrykk og større totalvekt. De tyngre lastebilene har som følge av dette hatt en bedre produktivitetsvekst enn NSB Gods.
- NSBs tradisjonelle markeder har vært synkende, og med en stor andel faste kostnader har det ikke vært mulig å redusere totalkostnadene i takt med trafikknedgangen.

Til sammen har disse to forhold gitt et prisnivå som fører til problemer med å konkurrere i markedet.

VI VIL

-være effektive og forretningsmessig lønnsomme, og yte sikker og hurtig transport som er nyttig for kundene og samfunnet.

-tilby landsomfattende godstransport som dekker kundenes krav til kvalitet.
-satse på godstransport til/fra de store industri-og befolkningskonsentrasjonene i Norden og på kontinentet.

-ha jernbane som hovedsatsingsområde, men bruk av andre transportmidler skal inngå som del i utviklingen av et integrert transportsystem.

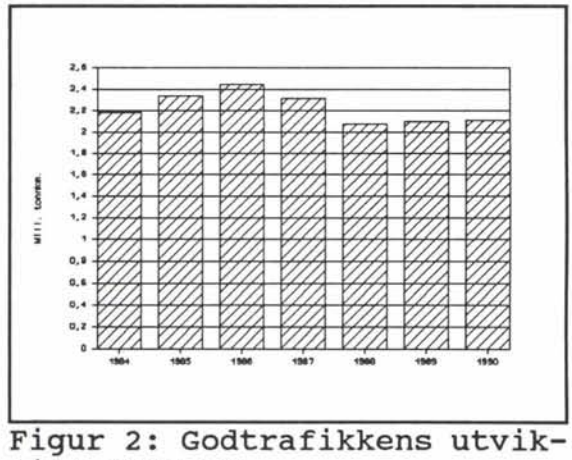
-utvikle nye og lønnsomme produkter og aktivitetsområder.

Tabell 12: Godstrafikkdivisjonens budsjett (mill.kroner)

	Budsjett 1989	Budsjett 1990
Trafikkinntekter	1296.7	1371.7
Andre inntekter	331.5	347.4
Sum inntekter	1628.2	1719.1
Personal/material/ interne kostnader	1409.7	1411.0
Kjørevegsavgift	170.0	176.8
Ordinære avskrivninger	22.4	22.8
Sum kostnader	1602.1	1610.5
Driftsresultat	26.1	108.6
Netto finanskostnad	30.3	35.8
RES FØR ÅRSOPPGJ.DISP	- 4.2	72.8
Årsoppgjørsdisp.	26.9	27.4
Resultat	- 31.1	45.4

I omregnet budsjett 1989 og i budsjettet for 1990 er tilskuddet til dekning av kjørevegsavgiften innteksført. Tilskuddet faller bort i 1991 og medfører en klar skjerping av målsetningen. Vi må derfor gjennomføre ytterligere tiltak for å nå målsettingen.

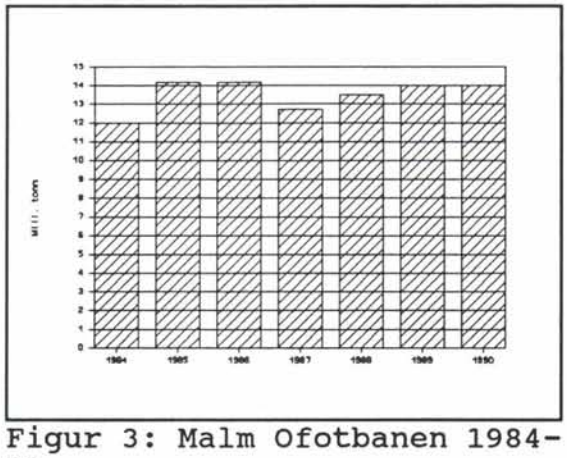
For 1990 er det beregnet at konjunkturene vil vise en svak oppgang. Bl.a. endrede konjunkturforutsetninger medfører lavere inntektsanslag for 1990 enn det som fremgår av tabellen. Reduksjonen i inntektsanslaget er betydelig og vil få konsekvenser på flere divisjoner (mindre internsalg til gods). Revidert budsjettforslag vil foreligge i løpet av høsten 1989.



Figur 2: Godtrafikkens utvikling 1984-90

I 1988 ble antall tonn transportert med NSB redusert med ca 15% transportarbeidet med ca 10 % og inntektene med ca 4.5 % i forhold til 1987, eksklusive malmtrafikken på Ofotbanen.

Malmtrafikken på Ofotbanen varierer i takt med malmprisene på verdensmarkedet.Det er regnet med en transportmengde på ca 14 mill.tonn både i 1989 og i 1990.



Figur 3: Malm Ofotbanen 1984-90

4.2.2 Produkter og planer.

Markedets krav til transportløsninger retter seg i økende grad mot punktlighet og sikker behandling i framførings- og lagerleddet. Denne utviklingen betyr at NSB Gods må fortsette arbeidet med å utforme brukerorienterte transport- og driftsopplegg samtidig som distribusjons- og informasjonssystemene forbedres.

For å sikre punklighet, kortere transporttid og reduserte skiftekostnader er det fra 01.06.1989 gjennomført et nytt driftsopplegg mellom Godssentrene. Dette forutsettes videreutviklet i 1990. Den tekniske utbyggingen av Godssentrene vil fortsette. 01.07.89 iverksettes 1. driftstrinn på Alnabru og 01.06.1990 vil 2. driftstrinn bli gjennomført. Utbyggingen av Drammen, Grenland og Kristiansand er planlagt ferdig i 1990. Tilbudene ved Godsentrene skal være etablert 1. halvår 1990.

Nytt direktetog mellom Oslo og Ruhr i Vest-Tyskland ble startet september 1989. I 1990 vil tilbudet på kontinentet utvides med direktetog mellom Oslo og Nord-Italia. Tilbudene utvikles i samarbeid med de øvrige nordiske land.

Tilbudet mellom Nord-Norge og Sør-Norge via bil, jernbane og båt startet opp 01.02.1989. I 1990 vil frekvensen økes fra 2 til 5 ganger pr uke. Ruteplanene for togene vil bli koordinert med tilbudene på kontinentet.

Det nye konseptet for transport av kjølecontainere, som er utviklet i samarbeid med Wilh. Wilhelmsen Agencies på strekningen Åndalsnes - Gøteborg, vil bli forsøkt etablert også på andre strekninger. I første rekke Nord-Norge, Trondheim og Bergen.

Det er startet opp et samarbeid for effektivisering av tømmertransportene mellom Hedmark/Akershus og Østfold. Opplegget vil bli forsøkt etablert også andre steder i landet slik at dette gir effekt i 1990.

Det vil også bli startet opp et arbeide med effektivisering av flistransportene. Ny lossteknikk og utvikling av hensiktsmessige terminaler kan gi grunnlag for en vesentlig effektivisering.

NSB Gods har også under utvikling et nytt Godstransport-informasjonssystem GTI. Målet for dette er å:

- gi økt produkt- og serviceverdi for kundene, i form av:

  * transportovervåkning via egen terminal, bruk av NSB som rullende lager, sikre framføringen.

- gi en effektiv utnyttelse av det totale transportapparat, i form av:

  * bedre samordning med bil ved kombinerte transporter, bedre kapasitetsutnyttelse, mer effektiv utnyttelse av vogner og utstyr, bedre organisering av transporten.

GTI skal erstatte det gamle driftsovervåkingssystemet GTL som nå må skiftes ut. Systemet er beregnet ferdig i slutten av 1989, og vil være tilgjengelig i februar 1990.

4.2.3 Investeringstiltak

Med bakgrunn i lønnsomhetskravet til godstrafikken, må investeringene vurderes nøye bl.a på grunn av kapitalkostnadene som følger av høyt investeringsnivå.

I denne situasjonen begrenser NSB Gods nyanskaffelser av godsvogner. Det vil fortsatt bli arbeidet med ombygging av eldre vogner. Videre vil det bli anskaffet containere eller vekselbeholdere tilpasset nye behov bl. a. innen termotransporten.

Det vil bli lagt vekt på å videreføre endringene i terminalstrukturen slik at driftsoppleggene kan effektiviseres. Driftsoppleggene ved terminalene vil også bli effektivisert ved utskifting av eldre skifteaggregater.

Tabell 13: Investeringer godstrafikkdivisjonen (Mill.kroner)

Tiltak	Regnskap 1988	Budsjett 1989	Budsjett 1990
Rullende materiell	35.9	7.2	36.2
Terminaler,tekn.utstyr	77.9	29.7	85.7
EDB og øvrig utstyr	29.9	41.5	25.8
Sum Godstrafikk	143.7	78.4	147.7

Tabell 14: Investeringsbudsjett 1990 (Mill.kroner)

Tiltak	Overslag	Tidl. bevilget	Budsjett 1990	Gjenstår
Containermateriell			20,7	
Godsvogner			15.5	
Alnabru sporbremser	33,7	13,2	14,5	6,5
Drammen godsterminal	24,0	0,6	12,1	11,7
Regionpott terminaler			7,5	
Ofotbanen			4,0	
Omstillingstiltak			3,0	
Teknisk hjelpeutstyr			7,6	
Radio i skiftetj			1,0	
GTI	86,9	61,1	25,8	0
Larvik godsterminal	15,4	7,7	10,0	0
Menstad godsterminal	16,5	1,0	12,5	4,7
Langemyr godst. 1+2	52,5	34,5	13,5	5,0
Sum			147,7	27,9

Drammen godsterminal føres opp med 12.1 mill og beregnes fullført i 1991. Det planlegges også utbygging av godsterminaler i Larvik og Menstad (Grenland). Ved Langemyr blir trinn 1 ferdig i 1989. For 1990 føres opp 13.5 mill.kroner til trinn 2. Dette prosjekt vil bli omtalt i egen ekspedisjon. Når det gjelder Alnabru sporbremser vil utprøving av anlegg og justering av spor bli foretatt i 1989. Den videre utbygging vil finne sted i 1990. Det føres opp 14.5 mill.kroner, og prosjektet forutsettes fullført i 1991. Alnabru Godsterminal er omtalt under kapittel 5 - Kjøreveg.

Til rullende materiell føres opp 36.2 mill.-kroner, som planlegges nyttet til anskaffelse av containere/vekselbeholdere i forbindelse med avtaler om termotransporter og til ombygging av eldre godsvogner.

EDB-systemet GTI (Godstransportinformasjon) er under levering. Systemet forventes ferdig i 1990 og det føres opp 25.8 mill.kroner

4.3 Konsernfunksjoner

I den nye organisasjon er en rekke enheter skilt ut i staber under administrerende direktør. Disse stabene utfører administrative fellesfunksjoner.

* Konsernstaben; økonomi-, administrasjons- og juridiske funksjoner, samt sentrale EDB-funksjoner.
* Personalavdelingen
* Arbeidsmiljø og bedriftshelsetjenesten
* Spesielle oppdrag; store konsern orienterte prosjekter som hovedflyplassen på Hurum og OL på Lillehammer.
* Avdeling for informasjon og samfunnskontakt

Stabenes funksjoner er å:

- støtte og være serviceorganer for divisjonene
- ivareta konsernets behov for spisskompetanse
- utføre oppgaver som er av forvaltningsmessig karakter.

De strategiske satsingsområder for stabene i årene fremover er:

- Fortsatt implementering av EDB-verktøy
- Utvikling av økonomiske styrings- og planleggingssystemer
- Innføring av målstyring
- Å utvikle former for medinnflytelse ved de enkelte arbeidsplasser der medarbeidernes kunnskaper og erfaringer kan nyttiggjøres i større grad.
- Å arbeide for likestilling
- Lederutvikling på ulike nivå i bedriften
- Å ivareta arbeidsmiljøarbeidet
- Å utvikle informasjonsvirksomheten til et strategisk verktøy for å skape forståelse, aksept og oppslutning om konsernets og divisjonenes mål og strategier

Konsernstaben, den største av stabsenhetene, har i sitt budsjett for 1990 innarbeidet en personalreduksjon på 3% .

Tabell 15: Stabenes budsjett (mill.kroner)

	Budsjett 1989	Budsjett 1990
Sum inntekter	259.5	260.3
Personal/material/ interne kostnader	146.3	160.7
Ordinære avskrivninger	9.8	15.0
Sum kostnader	156,0	175.7
Driftsresultat	103.4	84.6
Netto finanskostnad	48.5	43.2
RES FØR ÅRSOPPGJ.DISP	54.9	41.4
Årsoppgjørsdisp.	20.6	31.4
Resultat	34.3	10.0

Arbeidet med å avklare arbeidsdelingen mellom stabene og divisjonene fortsetter i 1990. Til investeringer er det budsjettert 25 mill.kroner, hvorav 18.8 mill.kroner til SLP 2.

4.4 Materielldivisjonen

VI VIL

- Være serviceorientert
- Utvikle en stadig mer effektiv verksteddrift
- Inneha NSBs spisskompetanse på jernbanemateriell
- Utvikle en stadig mer effektiv innkjøps- og lagerfunksjon

Etter omorganiseringen av NSB fra 1.1.89 omfatter Materielldivisjonen funksjoner innenfor forsyning, samt vedlikehold og anskaffelse av rullende materiell.

4.4.1 Økonomiske mål

Materielldivisjonen yter tjenester av teknisk og anskaffelsesmessig art. Kunder er primært de øvrige divisjonene innen konsernet. Planen omhandler alt 1.linje vedlikehold ekskl. Lodalen, og alt vognrenhold ekskl. Trondheim, Kristiansand og Stavanger. Narvik er trukket ut i alle tabeller. Skadereparasjoner og modifikasjoner inngår ikke i de nåværende kontrakter.

I 1990 legges følgende forutsetninger til grunn for Materielldivisjonens resultatkrav:

- 7.5% kostnadsreduksjon overfor Godstrafikkdivisjonen, hvorav 1% er volumnedgang.
- 4% kostnadsreduksjon overfor Persontrafikkdivisjonen, uendret volum.
- 2% kostnadsreduksjon overfor Banedivisjonen.

Tabell 16: Materielldivisjonens budsjett (mill.kroner)

	Budsjett 1989	Budsjett 1990
Inntekter	667.3	658.7
Personal/material/ andre kostnader	662.6	681.9
Ordinære avskrivninger	2.5	2.4
Sum kostnader	665.1	684.3
Driftsresultat	2.2	- 25.6
Netto finanskostnad	1.7	2.0
RES FØR ÅRSOPPGJ.DISP	0.5	- 27.6
Årsoppgjørsdisp.	0.7	0.7
Resultat	- 0.2	- 28.3

Som det går frem av tabelloppstillingen vil resultatet for Materielldivisjonen forverres med 28.1 mill.kroner fra 1989 til 1990. Årsaken til forverringen er de effektiviseringskrav øvrige divisjoner stiller til divisjonen. Kravene medfører en intern inntektssvikt som divisjonen ikke kan tilpasse seg på kort sikt.

For 1990 budsjetteres det med et personalantall på 1974, en nedgang på 1.4% i forhold til 1989.

4.4.2 Produkter og planer

Godstrafikken har en markert nedgang i antall godsvogner og godstog. Selv om dette har medført en økning i kilometerløpet pr. godsvogn og antall skader, er ressursforbruket i vedlikeholdet av godsvogner totalt sett redusert. En begrenset reduksjon i antallet skiftetraktorer har også bidratt i positiv retning.

I persontrafikken har det vært en økning i etterspørselen etter materiell, og dermed etter Materielldivisjonens tjenester. For trekkraftmateriell er det stilt krav om økt tilgjengelighet, utover de 85% som er gjennomsnittet for parken. En stor del av trekkraftparken er meget gammel (30-40 år), og blir stadig mer vedlikeholdskrevende. Det kreves derfor en betydelig ressursinnsats for å kunne opprettholde tilgjengeligheten.

Mengden vedlikeholdsoppgaver som utføres for Banedivisjonen er økende. Dette skyldes anskaffelser av nytt tungt maskinelt utstyr, uten en tilsvarende utrangering av eldre materiell.

4.4.3 Investeringstiltak

Materielldivisjonen planlegger å investere 12.6 mill.kroner i 1990, hvorav 8.8 mill.kroner i EDB-prosjekter og øvrige 3.8 mill.kroner i verkstedutstyr. Investeringsbudsjettet for 1989 er på 16.1 mill.kroner.

4.5 Eiendomsdivisjonen

VI VIL

- Bidra til forbedringen av bedriftens økonomiske resultat
- Sørge for maksimal utnyttelse av NSB eiendommer
- Prioritere trafikkrelaterte oppgaver

4.5.1 Økonomiske mål

Eiendomsdivisjonen tar sikte på å øke inntektene ved utleie av eiendom med 12% p.a. (i gjennomsnitt 1988-92) i løpende priser.

Eiendomsdivisjonen overordenede målsetting er å bidra til det best mulige økonomiske resultat for bedriften, med hensyn tatt til mål for servicenivå, trafikkutvikling og personalpolitikk.

Dette skal oppnås gjennom:

- bedre arealutnyttelse
- salg/utleie av grunn, bygninger og lokaler som ikke vil bli benyttet til trafikale formål
- utvikling av supplerende servicefunksjoner i tilknytning til eksisterende terminaler
- boligforvaltning
- sanering, enten ved salg eller riving.

Eiendomsdivisjonen forventer en realvekst på ca. 7 prosent på eksterne inntekter ved utleie av eiendom i 1990. I forhold til budsjetterte inntekter for 1989 vil veksten utgjøre ca 7 mill.kroner

Tabell 17: Eiendomsdivisjonen budsjett (Mill.kroner)

	Budsjett 1989	Budsjett 1990
Sum inntekter	219.9	275.4
Personal/material/ interne kostnader	96.8	107.6
Ordinære avskrivninger	19.6	23.2
Sum kostnader	116.4	130.8
Driftsresultat	103.5	144.6
Netto finanskostnad	60.0	71.1
RES FØR ÅRSOPPGJ.DISP	43.5	73.5
Årsoppgjørsdisp.	20.1	23.8
Resultat	23.4	49.7

4.5.2 Produkter og planer

Markedsområder av spesiell interesse er:

* Stasjonsutvikling
* Utleie av lokaler/- tomter

Stasjonsutvikling:

Eiendomsdivisjonen sees som en del av bedriftens forretningside, for bl. a. å styrke bedriftens markedsposisjon. Der er fortsatt marked for eiendomsprosjekter hvor ulike virksomheter går sammen om å utvikle et område. Våre stasjoner er attraktive med sin sentrale beliggenhet, og for NSB er det interessant å delta i slike prosjekter fordi det vil kunne bidra til å styrke vår markedsposisjon og økonomi.

Utleie av lokaler og tomter:

Det har inntrådt en viss avdemping av etterspørselen etter forretnings - og kontorlokaler, en situasjon som trolig vil vare de nærmeste årene. Men sentralt beliggende lokaler og tomter vil alltid være attraktive utleieobjekter.

Handlingsprogram:

Vi har omfattende grunnarealer og en stor bygningsmasse spredt over store deler av landet. Det arbeides med å videreutvikle disse i samarbeid med lokale interessenter. Innen 1991 regnes de viktigste stasjonsområdene å være vurdert med henblikk på å frigi eiendom for utleie eller salg. Bygninger vi ikke har behov for, og som heller ikke har noen annen verdi, vil bli revet.

Etter 1991 vil det bli investert i utvikling av stasjoner og terminaler. Innsatsen vil konsentrere seg om bedring av terminalforhold og service.

Boligforvaltning:

Boligforvaltningen opprettholdes som et personalpolitisk virkemiddel, men slik at det til enhver tid tilpasses behovet.

4.5.3 Investeringstiltak

Tabell 18: Investeringer eiendomsdivisjonen

Prosjekter 1990:	(mill.kr.)
Mo i Rana stasjon	6.5
Anlegg/personalbygg Sandesund	2.5
Tomtekaia	6.3
Sandvika	15.5
SUM	30.8

Det totale investeringsbudsjett for 1990 er på 30.8 mill.kroner, mot 34.8 mill.kroner i 1989.

Personalbygg, ledningstjenesten, Sandesund

Nåværende anlegg for ledningspersonalet i Sarpsborg er ikke tilfredsstillende. Fra AMU foreligger pålegg om å bedre arbeids- og personalforholdene. Prosjektforslag foreligger med overslag ca 4 mill.kroner For 1989 er det til prosjektet satt av 1,1 mill.kroner For 1990 føres opp 2.5 mill.kroner

Tomtekaia 21, Oslo

Grunnet fraflytting av leietakere stilles et betydelig areal til rådighet i Tomtekaia 21. Samtidig står NSB foran store investeringer-/vedlikeholdsomkostninger i Bispegt. 12, dersom NSB opprettholder sine aktiviter der. Ved oppussing/rehabilitering av Tomtekaia 21 kan NSB frigi Bispegt. 12 for salg eller utleie. Til oppussing/rehabilitering av Tomtekaia 21 føres opp 6.3 mill.kroner for 1990.

Til orientering meddeles at det i budsjettet for 1989 er omdisponert midler for innredning av et felles EDB-maskinrom i Tomtekaia 21. Maskinrommet vil dekke behovet for havende datautrustning og for endel framtidig utrustning. Investeringen i Tomtekaia 21 for 1990 kommer i tillegg til investering i EDB-maskinrom i 1989.

Sandvika stasjonsområde, utbygging

NSB har behov for å bygge om Sandvika stasjon til en moderne buss-/baneterminal med nye adkomster til plattformene og bedre servicetilbud til de reisende. Prosjektet er prioritert av Stor-Oslo Lokaltrafikk (SL). I avtale med NSB har Bærum kommune forpliktet seg til å delta i investering og drift av adkomstveier og parkeringsplasser. Styret for NSB har sluttet seg til at prosjektet videreutvikles i samarbeide med kommunen og SL. Skisseforslag for prosjektet er utarbeidet.

4.6 Biltrafikkdivisjonen

VI VIL

- bruke biltransport til å gi kundene det best mulige totalprodukt innen både person- og godstransport, for dermed å styrke NSBs konkurranseposisjon.

- innen **persontrafikken** prioritere lokal trafikk på strekninger der jernbane ikke er et hensiktsmessig alternativ samt trafikk i korrespondanse med jernbane. Biltrafikken skal kunne søke konsesjon for ekspressbussruter i konkurranse med andre ruteselskaper.

- innen **godstrafikken** drive utkjørings- og tilbringertjenste i forbindelse med jernbanens godssentra, og forøvrig konkurrere med andre transportører der forholdene ligger til rette.

- at biltrafikken skal samarbeide med jernbanen, men den skal også kunne konkurrere i det åpne marked innenfor gitte rammer.

4.6.1 Økonomiske mål og tilskuddsbehov.

NSB Biltrafikk er fra 1.9.88 en divisjon som driver virksomheten etter forretningsmessige prinsipper. Lønnsomheten skal være minst like god som for veldrevne sammenlignbare private selskap i bransjen. Biltrafikkdivisjonen vil legge opp virksomheten slik at NSBs egen virksomhet og de bilaksjeselskaper som NSB er hovedaksjonærer i er blant de beste i markedet.

For de transporter som utføres for fylkeskommunene settes det økonomiske mål til minimum balanse mellom trafikkinntekter pluss tilskudd og de fulle kostnader denne kjøringen medfører, herunder full inndekning av personal-, avskrivnings- og rentekostnader.

Tilskuddsbehovet fra fylkeskommunene føres i 1989 opp med full inndekning av personalutgiftene.

Tabell 19: Biltrafikkdivisjonens budsjett (mill.kroner)

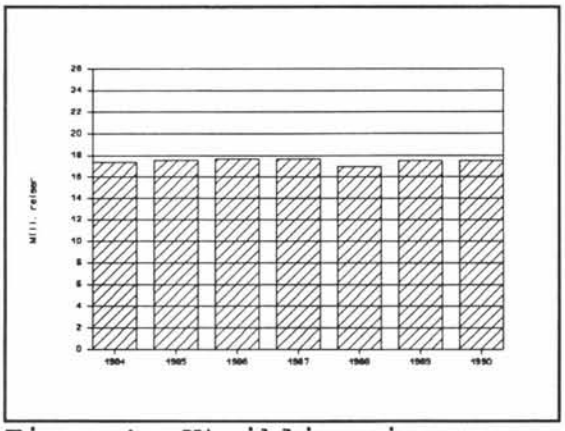
	Regnskap 1988	Budsjett 1989	Budsjett 1990
Driftsinntekter	341.6	357.8	360.0
Tilskudd fra fylkene	80.0	78.1	80.0
Sum inntekter	421.6	435.9	440.0
Personal/material/ interne kostnader	348.2	355.2	354.0
Ordinære avskrivninger	48.3	48.2	47.4
Sum kostnader	396.5	403.4	401.4
Drifstsresultat	25.1	32.5	38.6
Netto finanskostnad	20.8	25.4	23.4
RES FØR ÅRSOPPGJ.DISP	4.3	7.1	15.2
Årsoppgjørsdisp.	0.0	0.0	6.7
Resultat	4.3	7.1	8.5

Utviklingen innen den del av **persontrafikken** som mottar fylkeskommunale tilskudd har de siste årene vært preget av stabilitet. Året 1988 viste derimot et trafikkbortfall og en produksjonnedgang for denne aktivitetsgruppen. Dette har sammenheng med en tilpasning til fylkeskommunenes reduserte betalingsvilje. Betalingsviljen forventes ikke å øke i denne planperioden.

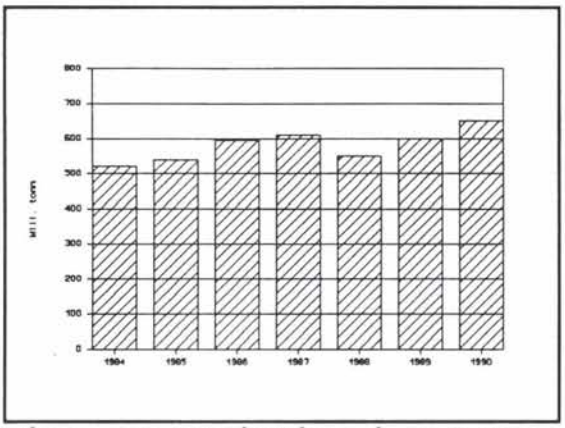
Vekst innenfor **andre** aktivitetsgrupper vil bidra til at antall reiser og produserte vognkilometer i persontrafikk vil holde seg forholdsvis stabil.

Godstrafikken målt i antall transporterte tonn har de siste årene hatt en jevn vekst. Svikt i innenlandsk vareetterspørsel har for 1988 ført til en nedgang i produksjonen. For 1989 forventer man at etterspørselen vil ta seg noe opp. økningen vil øke inn i 1990 slik at man for dette året planlegger en produskjon på 650 tusen tonn.

De siste års utvikling innenfor biltrafikkens godstransporter er preget av en overgang til større og tyngre vognmateriell med større lasteevne, tilpasset transport av lastebærere i



Figur 4: Utvikling i persontrafikk 1984-90



Figur 5: Utvikling i godstrafikk 1984-90

kombinerte bane-biltransporter. Man forventer fortsatt vekst fram til 1990 innenfor disse transporter, men de interregionale direktetransporter med bil vil utgjøre en større andel av virksomheten.

Innen godstrafikken vil satsingen konsentreres om NSBs godssentra.

4.6.2 Produkter og planer

Persontrafikk i rute (dvs. kjøring som er berettiget tilskudd fra fylkeskommunene) vil, til tross for nedgang de siste to år, fortsatt være biltrafikkens største aktivitetsområde. Det vil bli etterstrebet en fortsatt effektivisering slik at mest mulig av rutetilbudet kan oppretholdes innfor rammene av fylkeskommunenes betalingsvilje. God korrespondanse mellom bil og tog vil bli tilstrebet.

Annen persontrafikk utenfor rute (dvs. bestillingsturer, turkjøring, ekspress-/langruter, arbeidskjøring og kjøring for jernbanedriften) er fortsatt satsingsområder. NSB Reisebyråer er en naturlig samarbeidspartner innenfor turkjøring.

Distribusjon av bane-biltransporter vil fortsatt være biltrafikks største aktivitesområde på godssiden. Det tas sikte på en bedre døgnutnyttelse av materiellet bl.a. ved å kombinere distribusjon av bil/banetransporter om dagen med interregionale transporter om kvelden.

Markedets krav til transportløsninger rettes i økende grad mot kvalitet, d.v.s. punktlighet, sikker framføring og evne til å tenke totalløsninger (logistikk).

Biltrafikkdivisjonen vil i samarbeid med jernbanesiden arbeide for en kvalitetsheving av produktene. Den know-how man sitter inne med innenfor kombinerte bane/biltransporter skal videreutvikles.

4.6.3 Investeringstiltak

Tabell 20: Investeringer i biltrafikken 1990 (Mill. kroner)

Tiltak	Regnskap 1988	Budsjett 1989	Forslag 1990
Materiell m.v., tilskuddsberettiget kj.	37.6	50.0	50.0
Materiell m.v. for øvrig	13.4	23.0	10.0
Anlegg	6.1		
Sum biltrafikk	57.1	73.0	60.0

Til nødvendig fornyelse av den del av vognparken og anlegg som er knyttet til tilskuddsberettiget kjøring føres opp et lånebehov på 50.0 mill. kroner

Til fornying og nødvendig nyanskaffelser innenfor godssektoren og annet materiell utenom tilskuddsberettiget trafikk føres opp 10.0 mill. kroner.

Man har beregnet en utvidelse av denne aktiviteten som følge av NSB Biltrafikks skisserte mer offensive holdning til transportmarkedet generelt, med en mer utstrakt bruk av biltjenester.

4.6.4 Finansiering av investeringene

Tabell 21: Finansiering av investeringer (Mill.kroner)

	Budsjett 1990
Avskrivninger statens kapital	26.0
Avskrivninger andre investeringer	23.0
Sum egenfinansiering	49.0
Avdrag på lån fra staten (avskrivninger)	-26.0
Avdrag privatfinansierte lån	-23.0
Låneopptak fra staten	10.0
Låneopptak privat lånemarked	50.0
Sum låneopptak (netto)	11.0
Sum investeringer	60.0

En vesentlig del av biltrafikkens investeringer finansieres av avskrivninger. Det forutsettes at privat låneopptak til finansiering av materiell m.v. i tilskuddsberettiget kjøring på forhånd er klarert med fylkeskommune og at økte kapitalkostnader dekkes av tilskuddene.

Alle biltrafikkinvesteringer ble inntil 1987 finansiert over NSBs ordinære investeringsbudsjett, dvs. ved låneopptak fra staten. I 1990 er avdragene (lik avskrivningene) på disse lånene 26 mill.kroner, mens nytt låneopptak fra staten er 10 mill.kroner. Dvs. at biltrafikkens låneforpliktelser overfor staten reduseres med 16 mill.kroner.

NSB ber om fullmakt til å ta opp lån på det private lånemarked for inntil 50 mill. kroner. Avdrag på slike lån utgjør i 1990 23 mill.kroner slik at netto privatfinansiert låneopptak utgjør 27 mill.kroner.

F.o.m. 1988 har NSB fått fullmakt til å oppta lån på det innenlandske private lånemarked til anskaffelse av nytt bussmateriell som skal nyttes til tilskuddsberettiget kjøring. NSB Biltrafikk har et behov også for andre investeringer som gjelder tilskuddsberettiget kjøring, bl.a. nye driftsanlegg i Egersund og Elverum, ny garasje på Årnes samt til utstyr, mindre overtakinger m.v.. Styret foreslår at man likestiller denne del av virksomheten med finansiering av anskaffelse av selve bussmateriellet.

4.7 Reisebyrådivisjonen

VI VIL

- at NSB Reisebyrå skal være en mest mulig landsdekkende, fullservice reisebyråkjede, som skal utføre handel samt noe egenproduksjone av jernbanerelaterte produkter.
- at NSB Reisebyråer skal prioritere NSBs tjenester i den samlede profileringen av kjeden.
- at økonomisk resultat skal være overordnet styringsmål for NSB Reisebyrå.

4.7.1 Økonomiske mål

Den overordnede målsetning for divisjonen er å oppnå et resultat tilsvarende bransjenormen innen utgangen av planperioden 1989 - 1993. Resultatkravet blir dermed en netto fortjenestemargin på ca. 1% i forhold til omsetning, og ca. 10% i forhold til inntekter. Dette forutsetter at Reisebyrådivisjonens rammebetingelser tilsvarer det som gjelder for private reisebyråer.

For å nå denne målsetningen legger vi opp til en resultatforbedring etter ekstraordinære poster på 40-45 mill. kroner i perioden fra 1988 til 1993.

NSB Reisebyrå har de siste årene slitt med betydelige økonomiske problemer. En "snuoperasjon" er under gjennomføring, og vi venter at den økonomiske målsettingen nås i løpet av de nærmeste år.

Tabell 22: Reisebyrådivisjonens budsjett (Mill.kroner)

	Regnskap 1988	Budsjett 1989	Budsjett 1990
Inntekter	122,0	123.7	126.2
Kostnader	135.5	124.4	126.5
Ordinære avskrivninger	-	0.5	0.5
Sum kostnader	135.5	124.9	127.0
Driftsresultat	- 13.5	- 1.2	- 0.8
Netto finanskostnad	- 1.3	- 1.8	- 3.0
RES. FØR ÅRSOPPGJ.DISP.	- 12.2	0.6	2.2
Årsoppgjørsdisp.	12.5	0.0	0.0
Resultat	- 24.7	0.6	2.2

4.7.2 Produkter og planer

Reisebyrådivisjonen driver 42 reisebyråer i Norge og ett i London, med 15% markedsandel målt i omsetning.

Markedet for reisebyråtjenester var i sterk vekst i første halvdel av 80-årene, men viste stagnasjon i 1988. Det forventes nedgang i fritids- og forretningsreiser i 1989 og 1990. På samme tid er konkurransen innen næringen skjerpet, som følge av mange nyetableringer.

NSB Reisebyråer vil vektlegge følgende tiltak i videreutviklingen av divisjonens virksomhet:

* intern rasjonalisering
* endret byråstruktur
* bedret opplæring og motivasjon
* nærmere samarbeid med SJ's og DSB's reisebyråer
* produktutvikling, rettet mot de viktigste målgrupper

4.7.3 Investeringstiltak

Det er for 1990 satt av 2 mill.kroner til investeringer i bl.a. EDB-utstyr.

5. NSBs KJØREVEG

NSBs kjøreveg består av jernbanelinjen, kontaktledningsanlegg med strømforsyning, signal- og sikringsanlegg, telekommunikasjoner og andre framføringsinstallasjoner.

VI VIL

- at kjørevegen skal opprettholdes i en standard som tilfredsstiller grunnleggende sikkerhetskrav. Utover dette skal de faste tekniske anlegg inkl. kjørevegen tilfredsstille krav til kvalitet og kapasitet, slik disse er utformet av NSB Trafikkselskap.
- at nye tekniske løsninger skal utvikles og tas i bruk der disse kan bidra til økt standard og bedre ressursutnyttelse.
- at arbeidet med å drive, vedlikeholde og videreutvikle de faste tekniske anlegg skal foregå på en kostnadseffektiv måte.

5.1 Kjøreveg, vedlikehold og drift

Infrastrukturarbeidene utføres av Banedivisjonen og Engineeringavdelingen. Banedivisjonen er leverandør av ytelser også utenom selve kjørevegen til NSB Trafikkselskap (bl.a. i form av vedlikehold av øvrige faste tekniske anlegg). På den annen side mottar også NSBs kjøreveg representert ved Banedivisjonen ytelser fra NSB Trafikkselskap i form av vedlikehold av maskinparken, trekkraft, lagerhold og togledelse, samt administrative fellesfunksjoner.

5.1.1 Økonomiske mål for kjørevegen i Norsk Jernbaneplan 1990-93

I St.meld. 54 (1988-89) er det i planperioden 1990-93 forutsatt en bevilgning i 1989-kr. på 3670 mill. kr. til drift og 1460 mill. kr. til vedlikehold av jernbanens kjøreveg.

Tabell 23: Kjørevegens driftsbudsjett (mill.kroner)

	Budsjett 1989	Budsjett 1990	Endring faste pr.
Inntekter	146.5	151.6	-
Vedlikehold	399.1	375.1	- 9.2%
Personalkostnader	585.1	601.3	- 1.5%
Materialkostnader	527.3	543.2	- 0.5%
Sum kostnader	1511.5	1519.6	- 3.1%
Tilskuddsbehov	1365.0	1368.0	- 3.5%

Forslaget er basert på utgiftsnivået i 1989 og med en målsetting om en produktivitetsforbedring på 2 % pr. år i planperioden 1990-93.

Det er lagt til grunn at krav til hastighet og aksellast ikke endres vesentlig i perioden.

I tillegg til Regjeringens forutsetninger må det være rimelig å legge til grunn at produktivitetskravet knyttes til tilnærmet samme trafikkmengde, anleggsmengde og trafikkstruktur.

Kravet om 2 % årlig produktivitetsvekst tilsier følgende årsfordeling (forutsatt en generell prisstigning på 3.5% fra 1989 til 1990):

1990-priser

	Drift	Vedlikehold	Sum
1990	979 mill.	389 mill.	1368 mill.
1991	959 mill.	382 mill.	1341 mill.
1992	939 mill.	374 mill.	1313 mill.
1993	921 mill.	366 mill.	1287 mill.
Sum	3798 mill.	1511 mill.	5309 mill.

Beløpene i påfølgende tabeller er i løpende priser, mens prosentendringer er basert på faste priser.

5.2 Engineeringavdelingen: Drifts- og vedlikeholdsbudsjett

Engineeringavdelingens personale innehar en stor del av prosjektkompetansen og den tekniske spisskompetanse innen NSB. Avdelingen har også en entreprenørdel og kan for enkelte prosjekter utføre totalentreprisen. Avdelingen utfører i hovedsak tjenester for interne oppdragsgivere, men kan også påta seg eksterne oppdrag når avdelingen har ledig kapasitet. Omfanget av de tjenester avdelingen kan utføre er meget bredt.

Tabell 24: Engineeringavdelingens budsjett (mill.kroner)

	Budsjett 1989	Budsjett 1990	Endring
Inntekter	49.7	52.0	0.6%
Kostnader	47.2	51.1	3.8%
RESULTAT	2.5	0.9	-60.4%

5.3 Banedivisjonen: Drifts- og vedlikeholdsbudsjett

Tabell 25: Banedivisjonens budsjett (mill.kroner)

Budsjett	1989	1990	Endring
Inntekter	96.8	99.6	-
Kostnader	1045.6	1074.0	-1.3%
Vedlikehold	399.1	375.1	-9.2%
Resultat:	-1347.9	-1349.4	3.7%

Generelt vil arbeidene bli prioritert for å ivareta følgende krav i prioritert rekkefølge:

1. sikkerhet
2. regularitet
3. aksellast og hastighet

Innenfor budsjettforslaget anses det mulig å opprettholde sikkerheten på samme nivå som i dag innenfor planperioden, og slitasjen på hovednettet kan holdes under kontroll. På de svakest trafikkerte baner vil det fortsatt måtte skje en viss standardreduksjon.

For å oppnå denne resultatutviklingen vil bl.a. følgende tiltak bli forsøkt gjennomført:

* Reduksjon i antall banemesterområder
* Reduksjon i antall baneingeniørområder
* Ytterligere mekanisering
* Endrede regler for utkopling og jording av kontaktledning
* Rasjonalisering av gartnertjenesten
* Utgiftene til drift og vedlikehold på Flekkefjordbanen begrenses til det strengt nødvendige, og utgiftene reduseres på øvre del av Bratsbergbanen (Notodden - Tinnoset)

5.3.1 Driftsutgifter

Personalantallet forutsettes redusert med ca. 3% , men p.g.a. lønnsoverhenget vil utgiftsreduksjonen på personalutgifter vedr. drift bare reduseres med ca. 1,7 %. Materialutgiftene er forutsatt redusert med 1,2% i faste priser. Det økende sambandsbehovet medfører ca. 1 mill. kroner mer i driftsutgifter (volumøkning).

Eksklusive lønnsoverhenget og volumøkning har vi en produktivitetsvekst på driftsbudsjettet på ca. 1,8 % . Totalt (inklusive vedlikehold) oppnår divisjonen en produktivitetsbedring på 3.7% målt i faste priser.

5.3.2 Vedlikehold

I nytt økonomisk styringssystem skal reinvesteringene som består av konsentrert, systematisk vedlikehold bevilges sammen med driftsutgiftene som brukes til løpende vedlikehold m.v.

Fornyelsestiltakene er en kontinuerlig prosess, hvor takten tilpasses slitasjen. Fornyelsesbehovet oppstår gjennom bl.a. akkumulerte trafikkmengder, klimatiske og topografiske forhold m.v. Dette innebærer at det ikke er direkte proporsjonalitet mellom kortsiktige trafikksvingninger og vedlikeholdsbehov. På den annen side er det en viss avhengighet idet togtettheten påvirker vedlikeholdsmulighetene og dermed produktiviteten.

Arbeidene omfatter både fornyelse av selve linjen, inkl. bruer og øvrig underbygning, arbeider på kontaktledningen, fornyelse av signal- og sikringsanlegg og av telenettet.

Ved prioritering av reinvesteringstiltakene er det tatt utgangspunkt i de trafikkmessig viktigste strekningene, samtidig som det har vært nødvendig å reinvestere i deler av infrastrukturen også på enkelte av de mindre

trafikksterke strekninger for å sikre fortsatt drift med rimelig standard på disse.

Fornyelse av det maskinelle hjelpeutstyr er en vesentlig forutsetning for fortsatt produktivitetsvekst. Dette gjelder både Banedivisjonen og Engineeringavdelingen.

Tabell 26: Vedlikehold av kjørevegen (1000 kr.)

Vedlikehold	Regnskap 1988	Budsjett 1989	Forslag 1990
Linjen	172925	193575	175180
Elektrisk banedrift	72996	74069	70369
Signal- og sikringsanl.	943	1407	1640
Telesamband	30629	44403	62176
Teknisk hjelpeutstyr	42014	85637	65735
Banes bygninger	0	0	0
Diverse			
SUM	319507	399091	375100

Tabell 27: Strekningsvis fordeling av vedlikehold (1000 kr.)

Strekningsvis fordeling	1988	1989	1990
Oslo-Kornsjø	48414	54840	63116
Oslo-Hamar-Trondheim	42372	47613	38328
Oslo-Drammen	11064	10492	7638
Drammen-Larvik-Skien	16290	9354	6771
Drammen-Hokksund	239	1500	717
Hokksund-Hønefoss-Bergen	33750	45495	33849
Hokksund-Stavanger	53852	44862	51707
Oslo-Roa	1311	1481	2906
Goa-Gjøvik	2052	3010	3511
Lillestrøm-Charlottenberg	7144	12112	9229
Hamar-Elverum-Støren	8728	9304	14361
Trondheim-Bodø	36958	40932	19294
Øvrige baner	2426	7254	17298
Felles	55097	110882	106806
SUM	319507	399091	375100

Linjen

Ved prioriteringen av tiltak er det lagt vekt på å opprettholde sikkerheten, og prioritere de sterkest trafikkerte strekningene hvor de regularitetsmessige virkningene av nedslitt materiell er størst.

Innenfor budsjettrammen er det nødvendig å prioritere svillebytte på bekostning av skinnebyttet. For fornyelse av skinner er det imidlertid lagt opp en plan for systematisk gjenbruk av delvis slitt materiell på mindre trafikkerte baner, hvor faren for materialtretthet er mindre. Det er derved mulig samtidig å oppnå en viss standardforbedring i det sentrale øst-

landsområdet, hvor behovet for opprettholdelse av høy kvalitet er størst.

Utskiftingstakten er imidlertid for tiden for lav både for skinne- og særlig for svillebyttet.

I de nærmeste årene vil fornyelsen måtte konsentreres om utskifting av tresviller til betongsviller. I slutten av 50-årene ble det lagt et stort antall tresviller og disse er nå i ferd med å bli utslitt. Levetiden for tresviller regnes til ca. 25 år. Vi regner med et reelt behov for utskifting av 230000 sviller pr. år i 3-4 år. Innenfor budsjettrammene de siste år har det imidlertid bare vært plass til 160000 til 200000 sviller pr. år, i 1990 ca. 160000 sviller.

For å kunne få størst mulig nytte av utskiftingen av utslitte skinner, er det utarbeidet et program for å utnytte de beste skinnene i det sentrale østlandsområdet kombinert med systematisk reanvendelse av delvis slitte skinner fra hovedlinjene på mindre trafikkerte strekninger. Dette vil gi grunnlag for 22,5 t aksellast på de trafikksterke strekningene på østlandet.

Svillefornyelsen må imidlertid gis høyere prioritet enn skinnefornyelsen, fordi slitasjen er kommet lenger på dette område. Innenfor det foreslåtte budsjett for 1990 vil det derfor ikke være plass til å oppfylle det forutsatte minimumskvantum på 9500 tonn pr. år og dette vil føre til en svært høy pris på skinnene.

Planlagte sporfornyelsesarbeider i 1990 innenfor de oppførte beløp er

- 70 km skinnebytting, herav en del systematisk flytting av en del delvis brukte skinner til mindre trafikkerte baner.
- 40 stk sporveksler fordelt på alle hovedlinjer,
- 107 sporkm sviller, herav flytting av en del brukte betongsviller til rette strekninger på mindre trafikkerte baner.

Arbeidet med sikring mot solslyng forutsettes videreført. Det krever midler til utvidelse av smale fyllinger og til systemet for sikring av sporets riktige beliggenhet (Varig utfesting av linjen, VUL).

Situasjonen m.h.t. brufornyelsen begynner å bli vanskelig. Levetiden for stålbruer regnes til ca. 80 år. Et stort antall mindre stålbruer er fra perioden ca. 1900-1910. For å opprettholde en sikker togframføring må man regne med en opptrapping av utskiftingen i årene framover. Dette gjelder både mindre og mellomstore bruer. I denne omgang har vi funnet å måtte prioritere utskifting av noen få mindre bruer. Videre vil vi sikre en del av bruundergangene med fenderbjelker mot påkjørsel av lastebiler, og montere gangbaner og rekkverk. Disse arbeidene samordnes hvor det er mulig. Vi foreslår i alt ca. 2,3 mill. kr. til bruer i 1990.

Det er også et stort antall overgangsbruer som må løftes for å tilfredsstille kravene til kontaktledningshøyde. I alt er overslaget på 87 mill. kr. I 1990 vil det ikke bli mulig å videreføre dette arbeidet.

Snøoverbygg, tunnelsikring, rassikring, elveforbygging, teleforbygging er tiltak for å sikre sporet mot naturens påvirkning.

Elektrisk banedrift

Reinvesteringene omfatter fornyelse og forsterkning av strømforsyningsanlegg for elektrisk banedrift og av kontaktledningsanlegg.

Elektrisk jernbanedrift er en miljøvennlig og relativt energiøkonomisk transportform. Det er derfor viktig å holde standarden ved like, både når det gjelder kontaktledningen og matestasjonene.

Det er i gang arbeid med nye sonegrensebrytere, nye utgående linjebrytere, varmluftoverføring i omformerstasjoner og seriekondensatorer på Bergensbanen.

Videre fortsetter arbeidene med ombygging (fornyelse) av eldre kontaktledningsanlegg med sikte på å holde en gjennomsnittlig alder på kontaktledningsanleggene på 50 år. De strekninger som vil være under ombygging er Kongsberg-Neslandsvatn, Ski-Fredrikstad og Ofotbanen.

Dessuten vil det bli utført arbeider på forskjellige strekninger for å forbedre den dynamiske

standard på anlegg som ikke blir ombygget i nærmeste framtid.

Fornyelse av sikringsanlegg

De eldste sikringsanleggene må nå etter hvert fornyes, men i 1990 vil det bare være rom for avgrensede arbeider på to anlegg.

Telesamband

Arbeidene omfatter en rekke ulike prosjekter vedr.

- Kabelanlegg
- PCM-anlegg
- Blokktelefonanlegg
- Digitale telefonsentraler
- Dataanlegg
- Radioanlegg

Det meste av bevilgningen er knyttet til fornyelsen av NSBs kabel- og telenett, som dels skjer i samarbeid med Televerket som skal bygge om sine langlinjesamband til fiberoptisk transmisjon. Dette gjør at fremdriften på kort sikt må avtales med Televerket, samtidig som vi prioriterer de strekninger hvor vårt fornyelsesbehov er størst. I 1990 vil arbeidene særlig foregå langs Røros- og Sørlandsbanen.

Dessuten vil arbeidet med etablering av nye telefonsentraler for de største administrasjonssentra bli fullført.

Maskinelt hjelpeutstyr

Maskinelt hjelpeutstyr i bane- og elektrotjenesten er en avgjørende forutsetning for fortsatt produktivitetsvekst. Innenfor de senere års budsjettrammer har man fått anskaffet en del maskintyper som har effektivisert sporfornyelsen og kontaktledningsombyggingen, men det har oppstått et fornyelsesunderskudd i den delen av maskinparken som benyttes til mer lokale vedlikeholdsarbeider.

NSB har fått forlenget dispensasjon til 1.1.90 med å oppfylle støyforskriftene for lastetraktorer m.v. og til 1.1.92 for banebearbeidingsmaskiner. Dette har vi ikke maktet innenfor de senere års budsjettrammer, og det er nå nødvendig å øke bevilgningene for denne sektor til et nivå som gjør det mulig å oppfylle krav fra arbeidstilsynet.

I beløpet til maskinelt hjelpeutstyr er inkl. 3 mill. kr til Eng.avd.

5.4 Kjøreveg, nyanlegg

5.4.1 Nyanlegg Linjen

Tabell 28: Nyanlegg, linjen (1000 kr.)

Post 30 Kjøreveg, anlegg: linjen	Regnskap 1988	Budsjett 1989	Budsjett 1990
1. Nye baner og linjeoml	-4309	34324	95600
2. Utv. til dobbeltspor	33540	64932	33900
3. Kryssingsspor m.v.	4505	12127	0
4. Plattformer	1725	3080	2400
7. Bruer			
8. Snøoverbygg, tunnelsikr, rassikr.elveforbygging, teleforebygging			
9. Div., inkl. miljømessig tiltak og prosjektering	2997	4230	0
SUM LINJEN	38458	118693	131900

Nye baner og linjeomlegninger.

Linjeomlegninger på Bergensbanen:

Trinn 1. Finsetunnelen
Trinn 2. Traseforbedringer Tunga-Finse

NSB foreslår derfor en bevilgning på 78 mill.kroner til igangsetting av arbeidet med Finsetunnelen. Det forelås at inntil 1 mill. kroner av dette beløpet kan brukes til prosjektering av strekningen Tunga-Finse, som kan bruke massene fra Finsetunnelen.

Arbeidene på Voss-Bulken i 1988 og delvis i 1989 og 1990 forskutteres av Vegvesenet. Det vises til omtale i St. prop. 1 (1987-88). I 1990 budsjetteres et beløp på 18.2 mill.kroner.

Utvidelse til dobbeltspor

Til fullføring av dobbeltsporseksjon Vestby føres opp 13.0 mill. kroner. Overslaget er på 112.3 mill.kroner (1989). Til dobbeltspor Ski-Moss (eksl. dobbeltsporseksjon Vestby) føres opp 20.9 mill.kroner til prosjekteringsutgifter og anleggsstart. Skisseforslaget (eksl. dobbeltsporseksjon Vestby) er på ca. 890 mill.kroner (1989). Det understrekes at dette er et foreløpig overslag. Det arbeides nå med alternative planer med fullføring i hhv. 1996 og 1994.

Plattformer m.v.

Beløpet forutsettes brukt i Oslo-området.

5.4.2 Kjøreveg, nyanlegg elektro

Tabell 29: Nyanlegg, elektro (1000 kr.)

Post 31 Kjøreveg, anlegg: elektro	Regnskap 1988	Budsjett 1989	Forslag 1990
Strømforsyningsanl.			2700
Kontaktledningsanl.			0
Diverse		70	0
2.SUM ANL. FOR EL.BANEDR.		70	2700
Ord. sikr.anl.	29274	20215	6333
Linjeblokk og CTC	15618	11349	28322
Sikr. av planoverg.	1918	781	1421
Diverse		13025	1624
3. SUM SIGNAL OG SIKR.AN	46810	45370	37700
Kabelanl.			
Transmisjonsutstyr			
Sentraler			
Radioanl.	12784	9277	22165
Datasamband			
Infosyst. for publ.	6238	4114	1035
Diverse		1607	
4. SUM TELESAMBAND	19022	14998	23200
7. ADM. STYRINGSSYST.	251	3346	2000
9. DIVERSE			
SUM ELEKTROANLEGG	66083	63784	65600

Elektrisk banedrift

Forslaget om anskaffelse av flere nærtrafikktogsett medfører behov for forsterkning av strømforsyningen i Oslo-området. Totalt vil behovet være på ca. 74,5 mill.kroner (1989). For 1990 føres opp 2,7 mill.kroner.

Ordinære sikringsanlegg

Automatisk togstopp ATS er under montering for å sikre mot at tog skal kjøre mot rødt lys p.g.a. menneskelig svikt. Alle hovedstrekninger, bortsett fra Nordlandsbanen, Bergensbanen og Oslo-Asker er nå utstyrt med ATS. Bergensbanen ferdigstilles i 1989 og Oslo-Asker i 1991. Arbeidene på Vestfoldbanen starter i 1989. Det er planer om å utstyre østre linje med ATS etter 1990.

Linjeblokk og CTC

Utbygging av linjeblokk og CTC på strekningen Lysaker-Asker vil starte i 1989 og ventes ferdigbygd i 1992. Lysaker st. vil da bli lagt inn under Oslo S i likhet med Skøyen og Loenga stasjoner. Kostnadsoverslaget på Lysaker-Asker gjennomgås nå på nytt p.g.a. planendringer og prisstigning, og taes opp i egen sak.

Disse arbeidene må samordnes med reinvesteringer i telekabler på strekningen og bygging av nye blokkposter. I forbindelse med legging av ny telekabel i østerdalen startes arbeidet med et forenklet CTC-system med fjernstyring av 10 stasjoner på Rørosbanen, på strekningen Elverum-Røros. Kostnadene er foreløpig beregnet til ca. 20 mill.kroner (1989) og vil gi redusert bemanning på flere stasjoner på strekningen. Strekningen Røros-Støren har vanskeligere utbyggingsforhold og tas foreløpig ikke med i prosjektet.

Radioanlegg

Den pågående utbygging av vedlikeholdsradio vil gi økt sikkerhet for personalet og etter hvert mulighet for en mer rasjonell utnyttelse av tiden mellom togpasseringer til å utføre arbeid på linjen. I 1990 vil arbeidene foregå på strekningene Kristiansand-Sira, Drammen-Skøyen og Tynset-Støren. Det er ført opp ca. 3,6 mill.kroner til dette formål.

Det pågår også samarbeid med Statens Järnvägar og Banverket i Sverige vedrørende utvikling av et system for togradio, som forventes å kunne gi grunnlag for mer effektiv togfremføring og evt. mulighet for redusert bemanning på godstog. Utbyggingen av basisstasjoner i Oslo-området pågår, og det føres opp 8,6 mill. kroner til prosjektet i 1990. Prototypen på togradio ble forsinket, men vil foreligge i 1989, og det er aktuelt å starte utbygging på nærtrafikkstrekningene i Oslo-området og på strekningen Oslo-Trondheim.

Utbygging av toganviseranlegg vil fortsette på Ski-Asker i 1990. Slike anlegg er viktige for å gi fullgod informasjon til publikum om oppsetting av tog og endringer i toggangen.

Adm. styringssystemer.

Det er under utvikling et system vedr. anleggsregister og tilstandskontroll.

5.5 Post 35 og 36. Jernbaneanlegget Oslo S.

Følgende oversikt viser kostnadsoverslag, gjenstår å bevilge pr. 31.12.89, samt forslag for de enkelte prosjekter:

Tabell 30: Jernbaneanlegget Oslo S (Mill.kroner)

	Kostnads-overslag pr. 31.12.89	Antatt gj.st. å bevilge pr. 31.12.89	Forslag 1990
Sentralstasjonsområdet:			
1. Spor m.v.	746.2	97.6	52.8
2. Stasjonsbygning, mindre arbeider			9.7
3. Stasjonsbygning, Byggetrinn 3	270.0	94.6	62.1
4. Driftsbanegård i Lodalen, 2.byggetr.	557.5	58.6	60.5
Alnabruområdet:			
Alnabru godsterminal,			
5. Byggetrinn 2u	125.0	83.8	64.1
6. Byggetrinn 3 foreløpig	-	-	36.2
Fellesutgifter:			0.5
Post 35 i alt	1698.7	334.6	285.9

1) Anslag i 1989-priser

Spor m.v.

Det foreslås bevilget 51 mill.kroner i 1990. De forutsatte arbeider under denne konto omfatter fortsatt utbygging av plattformer, driftstunnel og spor i den søndre del av stasjonen med sikte på fullføring av anlegget i 1990.

Prisstigning på gjenstående arbeider gir en økning av byggeoverslaget på 9 mill.kroner til 746 mill. kr.

Stasjonsbygning, mindre arbeider

Det foreslås bevilget 9.7 mill.kroner til mindre gjenstående arbeider i forbindelse med Sentralhallen og inngangstorget, herunder 4.5 mill.kroner til arbeidet med bussterminalen på Oslo M.

Stasjonsbygning. Byggetrinn 3.

Det foreslås bevilget 62.1 mill.kroner. Det er en overslagsøkning på 24.8 mill.kroner. Planleggingen er blitt meget arbeidskrevende p.g.a. diverse planendringer for å tilpasse anlegget til krav fra brukerne, antikvariske hensyn og endrede reguleringsforutsetninger.

Driftsbanegården i Lodalen, byggetrinn 2.

Det foreslås bevilget 60.5 mill.kroner. Sporarbeidene m.v. fullføres. Driftsbanegården i Lodalen fullføres i 1990.

Alnabru godsterminal.

NSB har i brev av 7.6.88 redegjort for reviderte planer for den videre utbyggingen av Alnabru skiftestasjon, hvor hovedtrekkene er følgende:

- Det tidligere vedtatte byggetrinn 2 forseres så lang som teknisk mulig.
- Det anlegges en ny container- og frilastterminal på Alfaset utformet for å kunne behandle blokktog og hvor lastegatene er dimensjonert for containertrafikk. NSBs container- og frilasttrafikk overføres fra nåværende terminaler på Alnajordet og til den nye terminalen.

- Arealene på Alnajordet frigjøres gradvis for utleie til Linjegods A/S som dermed kan samle sin terminalvirksomhet i Oslo-området.
- I direkte tilknytning til den nye terminalen på Alfaset etableres det terminaler for andere større kunder. Disse terminalene forutsettes utformet og etablert i samarbeide med de aktuelle kundene.
- De nye terminalområdene gis sportilknytning både til Alnabru Skiftestasjon og til Hovedbanen ved Grorud stasjon via et nytt spor fra Alfaset bak Verkstedet Grorud.

Byggetrinn 2.

Byggetrinn 2 på Alnabru godsterminal ventes avsluttet i 1989. Kostnadsoverslaget på 108 mill.kroner er økt med 10 mill.kroner og skyldes problemer med tidligere dumping av forurensede masser, utvidelser av kabelnettet og innstøping av rør under lastegater.

Det føres ikke opp bevilgning i 1990. økt kostnadsoverslag forutsettes oppdekket ved omdisponering innenfor investeringsbudsjettet for 1989.

Byggetrinn 2u

Kostnadsoverslaget er ført opp med 125 mill.kroner, en økning på 10 mill.kroner. Kostnadsøkningen skyldes at sikringsanlegg blir dyrere enn tidligere anslått samt generell prisstigning på elektroutstyr. Det foreslås bevilget 64.1 mill.kroner til utbygging av spor og lastegater, tekniske anlegg, ekspedisjonshus og garasjeanlegg.

Byggetrinn 3A og 3B.

Videre utbygging av Alnabru skiftestajon og godsterminal er tidligere omtalt i St.prp. nr. 27 (1981-82) og St.prp. nr. 1 (1988-89). Det foreslås bevilget 36.2 mill.kroner til anleggsstart. Nærmere redegjørelse oversendes Departementet i særskilt brev.

Post 36 Tunnel øst-Vest m.v.

Sammenlignet med byggeoverslaget pr. 31.12.87 gjensto pr. 31.12.88 ca. 1.5 mill.kroner. Anlegget er for lengst ferdig, men det gjenstår ennå et par tvistesaker. Før disse er avklart er det ikke mulig å si om regnskapet kan avsluttes uten økning av byggeoverslaget.

Det foreslås ingen bevilgning til dette formål i 1990.

6. BESTILLINGSFULLMAKTER M.V.

For enkeltprosjekter med kostnadsoverslag over 25 mill.kroner og hvor Stortinget har gitt startbevilgning, kan nødvendig bestillinger foretas innen kostnadsoverslagets ramme uavhengig av bestillingsfullmaktene nedenfor.

Styret foreslår følgende bestillingsfullmakter:

1. At styret for NSB i tiden inntil 31.desember 1990 kan foreta forskuddsvise bestillinger av følgende utstyr utover gitte bevilgninger:

a) Maskinelt hjelpeutstyr til linjevedlikehold:	30 mill.kroner
b) Elektroteknisk materiell:	33 mill.kroner
c) Rullende materiell:	500 mill.kroner
d) Verkstedutsytr:	10 mill.kroner
e) Bilmateriell:	17 mill.kroner
f) EDB-utstyr:	5 mill.kroner

2. At styret for NSB i tiden inntil 31.desember 1990 kan foreta forskuddsvise bestillinger av lagervarer begrenset til 150 mill.kroner utover gitte bevilgninger.

3. At styret for NSB kan overtrekke materialfondet i budsjetterminen 1990 med i gjennomsnitt 250 mill.kroner.

4. At styret for NSB i tiden inntil 31.desember 1990 kan inngå avtale om leie/lease containere innenfor et årlig beløp på 5,0 mill.-kroner, dog slik at samlet forpliktelse ikke overstiger 25,0 mill.kroner.

5. At styret for NSB for 1990 får fullmakt til å nytte inntil 50 mill.kroner ut over bevilget beløp under kap.2451, post 31 - 48 mot inntektsføring av et tilsvarende beløp under kap.2451, post 31, salg av eiendommer.

For å få en rasjonell utnyttelse av investeringene vil NSB i likhet med for 1989 anmode Departementet om å utvirke Stortingets samtykke til at styret for NSB får fullmakt til å anvende bevilgningene under postene 31 - 48 under en annen av disse poster når det er avgjørende grunner for det.

Man forutsetter i denne forbindelse samme vilkår som tidligere:

a) At omdisponeringene skjer innen rammen av godkjent kostnadsoverslag for tiltak som etter bestemmelsene skal forelegges Stortinget.

b) At omdisponeringen ikke medfører at en tar standpunkt til politiske eller prinsipielle spørsmål som bør forelegges Departementet.

7. DIVERSE

7.1 Salg av eiendommer m.m. (Kap.5451)

Som inntekt i 1990 føres opp:

Post 31,Eiendommer m.m.	0 mill.kroner
Post 34,Varige hjelpemidler ekskl.eiendommer	2 mill.kroner
Sum	2 mill.kroner

I 1989 har NSB fullmakt til å nytte inntil en tredjedel av inntekten vedrørende salg av eiendommer til investeringsformål. Salgsfullmakten for 1989 og 1990 er på 50 mill.kr pr.år. Styret foreslår at NSB får fullmakt til å disponere hele beløpet.