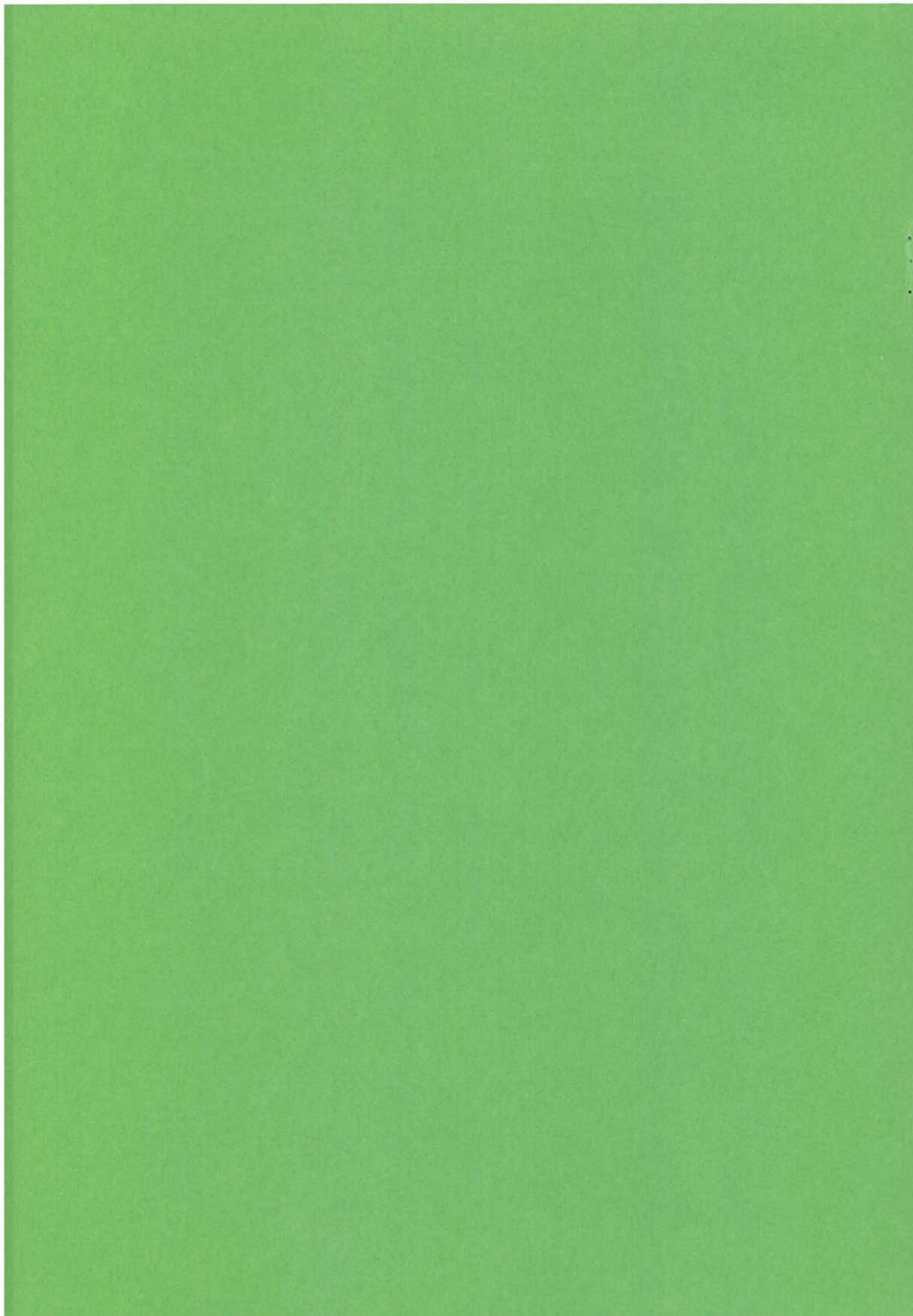


NSB



NSB PLAN 1989



Dato: 25.3.88

N S B P L A N 1 9 8 9

Dette dokumentet er NSBs forslag til 1989-budsjett. Forslaget ble behandlet i styret 24.3.88.

NSB vil i juni 1988 sende inn sitt endelige budsjettforslag til samferdselsdepartementet der blant annet virkningene av lønnsoppgjøret 1988 og takstforslag for 1989 er innarbeidet.

Prisforutsetninger

Drifts-/resultatbudsjett, samt investeringsbudsjett

Regnskap 1987 er regnskapsførte tall

Budsjett 1988 og 1989 er i antatte 1988-priser

<u>Innholdsfortegnelse</u>	<u>Side</u>
1. NSB I 1989: RESULTATFORBEDRING - NYE STYRINGSPRINSIPPER .	3
1.1 Mål for trafikk og økonomi i 1989.	3
1.2 Investeringsbudsjettet 1989.	4
1.3 Nytt økonomisk styringssystem.	8
1.4 Målstyring	9
1.5 Ny plan- og budsjettprosess	9
2. GJENNOMFØRING AV 1987- OG 1988-BUDSJETTET	11
2.1 Driftsbudsjettet	11
2.2 Investeringsbudsjettet	12
2.3 Regularitet	14
3. STRATEGI OG PLANER	16
3.1 Persontrafikk	17
3.2 Godstrafikk	22
3.3 Fellesfunksjoner jernbanedriften	27
3.4 Bildriften	34
3.5 Reisebyrådivisjonen	39
3.6 Infrastruktur (kjøreveg)	40

1. NSB I 1989: RESULTATFORBEDRING - NYE STYRINGSPRINSIPPER

1.1 Mål for trafikk og økonomi i 1989.

NSBs hovedmål for 1989 er økonomisk resultatforbedring. Målet er fastsatt til 81 mill. kroner resultatforbedring i forhold til 1988, regnet i faste 1988-priser. Markedsutsiktene for både person- og godstrafikken tilsier at det meste av resultatforbedringen må komme gjennom kostnadsreduksjoner.

I budsjettforslaget forutsettes det en kostnadsreduksjon på 1.1% og en reduksjon på 480 årsverk fra 1988, til 14380 årsverk.

For persontrafikken er det satt som mål å forbedre det økonomiske resultat med 30 mill. kroner. Det forventes en trafikknedgang på 0.5% fra 1988.

Det vil bli prioritert å heve kvalitetsnivået, herunder å forbedre service og informasjon til de reisende, både på stasjoner og i tog.

På Bergensbanen vil det bli kjørt et nytt ekspresstogpar fra ruteendringen 28. mai 1989. Svakt belagte tog vil bli innstilt.

For godstrafikken er det satt som mål å bedre det økonomiske resultat med 17 mill. kroner. Blant annet som følge av fortsatt svake konjunkturer, forutsettes en trafikknedgang på ca. 3% i 1989.

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.

Arbeidet med å utforme brukerorienterte transport- og driftsopplegg og med å forbedre distribusjonssystemer og databaserte informasjonssystemer vil fortsette.

Arbeidet med å bedre regulariteten vil bli ført videre i 1989. Det vil bli lagt særlig vekt på å forbedre tekniske løsninger og å forbedre drifts- og kontrollrutiner. Regulariteten på Østfoldbanen forventes å bli bedre i 1989, som følge av at ombyggings- og fornyingsarbeidet på strekningen Oslo - Ski da vil være fullført.

Det forutsettes en økning i takstene på ca. 5%, som tilsvarer den alminnelige prisstigning.

Både Bildriften og Reisebyrådivisjonen forutsettes å gi positivt økonomisk resultat i 1989.

Eiendomsvirksomheten etableres som eget resultatområde 1.1.1989. Det planlegges solgt eiendommer for ca. 35 mill. kroner i 1989.

Tabell 1 Resultatoversikt - NSB totalt

(Mill.kroner)

	Regnskap 1987	Resultat- budsjett 1988	Forslag budsjett 1989 (1988-priser)
Persontrafikk	- 265.5	- 280.2	- 249.5
Godstrafikk	- 24.5	- 3.3	13.5
Felles pers./gods	- 338.8	- 329.9	- 336.3
Bildriften	20.0	23.3	33.4
Reisebyråene	- 29.4	- 4.0	4.0
Sum trafikkdel	- 638.2	- 594.1	- 536.9
Infrastruktur	- 879.2	- 851.1	- 827.4
Sum driftsresultat	- 1517.4	- 1445.5	- 1364.3
Finansutgifter og ekstraord. poster	490.3	663.3	822.1
Tilskudd	2007.7	2108.5	2186.4
Årsverk	15325	14860	14380

NSBs driftsresultat viser en klar forbedring fra 1987 til 1989. Driftsresultatet i 1987 var på - 1517.2 mill. kroner, mens budsjettert driftsresultat i 1989 er på - 1364.3 mill. kroner.

Blant annet som følge av gjeldende regler for beregning av renter og avskrivninger, øker imidlertid tilskuddsbehovet fra 1987 til 1989. Tilskuddet er i 1989 beregnet å bli 2186.4 mill. kroner i 1988-priser.

Antall årsverk vil bli redusert fra 15325 i 1987 til 14380 i 1989. Dette er en reduksjon på ca. 6%.

1.2 Investeringsbudsjettet 1989.

Hovedprioriteringene og rammene for NSBs investeringer er trukket opp i jernbanemeldingen (St.meld. nr 84 (1982 - 83) og tilleggs-meldingen (St. meld. nr 44 (1983 - 84)). I meldingen er det tilsammen regnet med en ramme på 9905 mill. kroner (1988-kr) for årene 1982 - 1989. Beløpet er redusert med 145 mill. kr. i forhold til meldingen, som følge av billigere materiellanskaffelser til nærtrafikken.

I perioden 1982 - 1988 er det bevilget i alt 8090 mill.kr (1988-priser). Dette tilsier en ramme på 1670 mill. kr. i 1989 for å oppfylle jernbanemeldingens intensjoner. Dette anses imidlertid idag ikke som realistisk.

Forslaget til investeringsramme for 1989 er på 1335 mill. kroner i 1988-priser. Dette er det samme investeringsnivået som styret foreslo for 1988-budsjettet. Skal intensjonene fra jernbanemeldingene opprettholdes, mener styret at det er nødvendig å holde investeringene på et høyere nivå enn i de siste årene.

I tillegg kommer 50 mill. kroner til privatfinansiering av nytt bussmateriell til bildriften. Den foreslåtte ramme er nødvendig for å sikre tilstrekkelig framdrift innen igangværende investeringsprosjekter, samtidig som nye, høyt prioriterte tiltak kan igangsettes.

Investeringene i 1989 vil bli prioritert til prosjekter som gir effekt i form av bedre, og mer konkurransedyktige tilbud innen NSBs satsingsområder, og til prosjekter med kostnadsreducerende virkninger.

Blant de mest omfattende nye prosjekter innenfor rammen kan nevnes oppstarting av arbeidet med Finsetunnelen og anskaffelse av nytt materiell til Intercitytogene på Østfold- og Vestfoldbanen.

Arbeidet med linjeomlegging Finse - Høgheller (Finsetunnelen) var fra NSBs side planlagt startet opp i 1988. Ved behandlingen av NSBs budsjett for 1988, ble imidlertid prosjektet utsatt. Det er av største betydning at tunnelen påbegynnes i 1989, dersom en skal unngå å måtte sette igang større fornyingsarbeid på eksisterende trasé.

Det føres opp 17 mill. kroner til prosjektet, og dessuten 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.

Intercity-trafikken på Østfold- og Vestfoldbanen er blant NSBs viktigste satsingsområder innen persontrafikken. Både trekraft og vogner er av utilfredsstillende standard, og må erstattes med raskere og bedre materiell dersom trafikkmengden skal kunne opprettholdes og økes. For de reisende innebærer det nye materialet 1/2 time kortere reisetid Oslo-Halden og Oslo-Skien. Beregninger viser at på Østfoldbanen kan man forvente en trafikkvekst på 15 - 20%, og det bør være sannsynlig med en tilsvarende utvikling på Vestfoldbanen. Nytt materiell vil også gi mulighet for en bedre materiellutnyttelse. Dette innebærer at det bør kunne saneres minst et tilsvarende antall lokomotiv- og vognheter som det nye materielle representerer - noe som vil ha en svært gunstig innvirkning på vedlikeholdskostnadene. Lønnsomhetsberegningene viser at prosjektet er samfunnsøkonomisk

lønnsomt dersom tidsgevinstene inkluderes. I tillegg vil et godt Intercitytilbud gi muligheter for betydelig avlastningseffekt på hovedveinettet i det sentrale Østlandsområdet, og gi gunstig effekt både på forurensing, støy og trafikkulykker. Det føres opp 132 mill. kroner til nytt Intercity-materiell.

Arbeidene ved Oslo S (persontrafikkdelen) skal fullføres i 1990, da også all trafikk ved Oslo V blir overført til Oslo S. 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 ved Oslo S er i første rekke byggetrinn 3 av stasjonsområdet (Sydfløyen) med sporene 13-19, og fullføring av de omfattende arbeidene i Lodalen driftsbanegård.

Det føres opp 188.9 mill. kroner til Oslo S (persontrafikkdelen) i 1989.

Som ledd i omstruktureringen av NSBs godstrafikk, skal det etableres 11 større, landsdelsbaserte godsterminaler. Alnabru godsterminal er kjernen i den nye terminalstrukturen og er høyest prioritert.

Det føres opp 99.3 mill. kroner til Alnabru godsterminal, byggetrinn 2.

Øvrige terminaler som er prioritert i 1989, er Rolvøy og Kristiansand, som hver føres opp med 13 mill. kroner. Det føres også opp midler til oppstarting av arbeidene ved Drammen og Grenland (Skien) godsterminaler.

For å dekke behovet for ny trekk-kraft, vil det bli vurdert billigere løsninger enn ny-anskaffelser, bl.a. kjøp av brukte diesellok.

Tabell 2 Investeringsoversikt - NSB totalt

(Mill.kroner)

Resultatområde	Regnskap 1987	Vedtatt budsjett 1988	Forslag budsjett 1989 (88-priser)
Persontrafikk	126.6	174.4	254.7
Godstrafikk	83.9	100.1	120.3
Felles pers./gods	178.9	100.0	98.2
Bildriften ¹	47.3	60.0	81.0
Reisebyråene	1.7	0.0	2.0
Sum trafikkdel	438.4	434.5	556.2
Oslo Sentralstasjon	201.1	243.0	188.9
Alnabru godsterm.	14.5	49.9	99.3
Sum Anlegg Oslo S	215.6	292.9	288.2
Fornyelse kjøreveg	287.3	343.4	388.8
Nyanlegg kjøreveg	166.8	121.2	151.8
Sum kjøreveg	454.1	464.6	540.6
Sum NSB	1108.1	1192.0	1385.0

1: Inklusive investeringer som er finansiert gjennom det private lånemarked.

Tabell 3 Finansiering av investeringene - NSB totalt
(Mill.kroner)

Resultatområde	Regnskap 1987	Vedtatt budsjett 1988	Forslag budsjett 1989 (1988-priser)
Avskrivninger	475.4	521.1	589.4
Salg av eiendom ²	29.0	0.0	0.0
Salg av utstyr	0.6	2.0	2.0
Egen finansiering	505.0	523.1	591.4
Avdrag til staten	- 475.4	- 521.1	- 576.4
Avdrag til private	0.0	0.0	- 13.0
Lån fra Staten	1078.5	1150.0	1333.0
Lån fra private	0.0	40.0	50.0
Låneopptak (netto)	603.1	668.9	793.6
Investeringer	1108.1	1192.0	1385.0

Styret foreslår at NSB får fullmakt til å benytte inntil 35 mill.kroner fra salg av eiendommer til investeringer. Styret mener også at salg av varige hjelpemidler bør kunne benyttes til investeringer. Dette ville virke motiverende for en mer rasjonell bruk av kapitalen.

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

1.3 Nytt økonomisk styringssystem.

I St.meld nr. 34 (1987-88) "Om nytt økonomisk styringssystem for NSB", legges det opp til et skarpere skille mellom NSBs og de politiske myndigheters rolle og ansvarsområde.

NSBs styre og administrasjon skal ha bedriftsøkonomisk ansvar og sørge for at virksomheten drives etter forretningsmessige prinsipper, mens regjering og Storting skal fastsette de overordnede rammebetingelser og ivareta sentrale politiske målsettinger.

Jernbanens virksomhet skal regnskapsmessig deles i to: Infrastrukturdelen, som består av jernbanens kjørevei (linjen, elektriske baneanlegg, signal- og sikringsanlegg) og som skal finansieres over det ordinære statsbudsjettet. Trafikkdelen som

2: Nullbudsjetteres. Det planlegges å selge eiendommer for 50 mill.kroner i 1988 og for 35 mill.kroner i 1989.

består av "Trafikkselskapet NSB", dvs. person- og godstrafikken som bruker kjøreveien. Trafikkselskapet skal betale en nærmere fastsatt avgift til staten for bruken av kjøreveien.

Trafikkselskapets inntekter vil bestå av ordinære trafikkinntekter og 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 i sin ressursdisponering og når det gjelder å tilpasse seg markedsmessige svingninger.

Den nye styringsmodellen gir langt på vei den nødvendige avklaring når det gjelder ansvaret for de ulike deler av NSBs virksomhet. Det vil nå i stor grad være de offentlige myndigheters oppgave å gi den nye styringsmodellen et reelt innhold.

NSB forutsetter at forslagene til nytt økonomisk styringssystem i hovedtrekk vil bli fulgt opp, og at det nye styringssystemet gjøres gjeldende f.o.m. budsjettåret 1990. NSBs interne styringssystem vil i 1989 bli lagt om, som en forberedelse til dette.

1.4 Målstyring

Målstyring innføres som internt styringsprinsipp i NSB f.o.m. budsjettåret 1989.

Målstyring innen bedriften er en forutsetning for at intensjonene i 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 vil bli basert på:

Resultatorientering, som innebærer at det også budsjetteres på resultatmål på de enkelte resultatområder.

Produktretting, som innebærer at både organisasjon og resultatmål bygges opp omkring de markedsrettede virksomheter. Gjennom opprettingen av egne avdelinger for persontrafikk og godstrafikk er det etablert et gjennomgående resultatansvar i organisasjonen, ved siden av budsjettansvaret, som følger funksjonslinjene.

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.

1.5 Ny plan- og budsjettprosess

I tilknytning til arbeidet med endringer i bedriftens interne organisering og innføring av nye styringsprinsipper, er en ny plan- og budsjettprosedyre under gjennomføring.

Den viktigste endring i forhold til tidligere, er at en nå legger større vekt på å analysere og beskrive mulighetene innen ulike markedsområder. På dette grunnlag blir det utarbeidet en strategisk plan for NSB.

Strategisk plan utarbeides for en 4-årsperiode. Med utgangspunkt i Strategisk plan utarbeides handlingsprogram, årsbudsjett og eksternt budsjettforslag til Samferdselsdepartementet. NSB PLAN 1989 er styrets budsjettforslag for 1989 til Samferdselsdepartementet.

NSBs rullering av strategisk plan danner grunnlag for Samferdselsdepartementet rullering av jernbanemeldingen. Jernbanemeldingen dekker samme tidsperiode som regjeringens langtidsprogram.

Siktemålet internt i NSB er å oppnå en desentralisert plan- og budsjettprosess der alle resultat- og budsjettansvarlige aktivt trekkes med for å virkeliggjøre både prinsippene for målstyring og de mål bedriften har fastlagt i NSB PLAN 1989.

2. GJENNOMFØRING AV 1987- OG 1988-BUDSJETTET

2.1 Driftsbudsjettet

2.1.1. Driftsbudsjettet for 1987.

NSBs totale inntekter var i 1987 3158 mill. kroner, som er en økning på 6,1% fra 1986. De totale utgifter, inklusive kapital-kostnader, var 5166 mill. kroner, som er en økning på 9.8% fra året før.

Totalt driftstilskudd for 1987 beløp seg til 2008 mill. kroner. Dette er 1 mill. kroner mindre enn i revidert budsjett av 13.11.1987 (St.prp. nr.22 1987-88), der NSB fikk økt budsjettet driftstilskudd med 141 mill. kroner fra 1868 mill. kroner til 2009 mill. kroner. Svikt i trafikkinntektene og uforutsette utgifter som følge av uhell og uvær, er viktige årsaker til det økte tilskuddet. I 1986 var driftstilskuddet 1725 mill. kroner.

I 1987 var tilskuddsandelen 32.5%, som er det samme som i 1986, etter gammel metode for beregning av kapitalkostnadene. Etter ny metode er de tilsvarende tallene 38.8% i 1987 og 36.7% i 1986.

Økningen i tilskuddsbehovet har også nær sammenheng med rente- og avskrivningsordningen, som gir automatisk stigende kapitalkostnader. Saldoavskrivningsmetoden og rentebelastning av nedlagt kapital ga i 1985 232 mill. kroner i økte kapitalkostnader i forhold til tidligere beregningsmetode, 364 mill. kroner i økte kostnader i 1986 og 486 mill. kroner i 1987.

2.1.2. Driftsbudsjettet for 1988.

For 1988 er de viktigste målsettingene at

- resultatet for godstrafikken totalt skal bedres i forhold til 1987.
- persontrafikken totalt skal ha minst samme dekningsgrad som i 1987.
- reisebyrådivisjonen skal oppnå resultatforbedring i forhold til 1987.

Tallene for utgifter og inntekter i 1988 er i henhold til forslag til revidert budsjett.

De totale inntekter er beregnet til 3337 mill. kroner, som er en økning på 5.7% i forhold til regnskap 1987. Av dette utgjør inntekter fra bildriften 445 mill. kroner (iberegnet fylkeskommunale tilskudd).

De totale utgifter er beregnet til 5289 mill. kroner. Da er ikke lønnsoppgjøret 1988 regnet inn. Dette er en økning på 2.4% i forhold til regnskap 1987. Økningen skyldes i hovedsak at kapitalutgiftene stiger med ca. 97 mill. kroner som følge av økte rente- og avskrivningskostnader.

Totalt driftstilskudd for 1988 anslås til 1952 mill. kroner. Lønnsoppgjøret i 1988 er ikke regnet inn her. I budsjettet for 1988 regnes det med 14860 driftsårsverk, som er en reduksjon på 465 i forhold til regnskap 1987.

2.2 Investeringsbudsjettet

2.2.1 Investeringsbudsjettet for 1987.

Stortingsbehandlingen av samferdselsbudsjettet for 1987 resulterte i at Regjeringens budsjettforslag (jfr. St.prp. nr. 1 (1986-87) og Innst. S. nr.14 (1986-87)) ble redusert med 98 mill. kroner, fra 1171 mill. kroner til 1073 mill. kr. Senere ble NSBs budsjett redusert med ytterligere 15 mill. kr, til 1058 mill. kroner. Utover rammen ble det dessuten godkjent at NSB kunne benytte inntil 20 mill. kroner fra salg av eiendommer til investeringer.

I tillegg ble det benyttet 30 mill. kroner i overførte investeringsmidler fra 1986.

Det ble i 1987 lagt særlig vekt på å konsentrere investeringsmidlene til de felt der jernbanen har sine sterke sider.

Innen området persontrafikk ble det brukt 123.5 mill. kroner til anskaffelse av rullende materiell.

Leveransen av en serie på 20 nye sovevogner ble avsluttet. De nye sovevognene er satt inn på alle nattog-relasjoner og har ført til betydelig økt standard og et bedre nattogtilbud.

Det ble levert 10 mellomvogner av en serie på 25, til nærtrafikken i Oslo-området. Sammen med senere leveranser, vil de nye vognene øke kapasiteten i nærtrafikken og gi bedre komfort for de reisende.

Det er levert 6 elektriske lok. av type El.17. Med denne leveransen er det anskaffet tilstrekkelig antall lok. til å gjennomføre ny ekspressvogngordning på Dovre-, Bergens- og Sørlandsbanen.

Til videreføring av arbeidene ved Oslo S inkl. sporanlegg, samt driftsbanegården i Lodalen ble det anvendt 103.5 mill. kroner i 1987. Sentralhallen ble offisielt åpnet i februar, og arbeidet med byggetrinn 3 (Sydfløyen) ble satt i gang i slutten av året. De ferdigstilte deler av Oslo S framstår idag som et moderne og publikumsvennlige terminalområde. Den endelige stasjonsutformingen vil tilfredsstillere kravene til et tidsmessig trafikk-knutepunkt.

Innen godstrafikken har investeringsmidlene i hovedsak gått til anskaffelse av vognmateriell og til utbygging av godsterminaler. Det ble brukt 61.7 mill.kroner til anskaffelse av rullende materiell. Det ble levert 115 nye lukkede storvolum-godsvogner som i større grad tilfredsstillere dagens krav til lasting og lossing.

Til godsterminaler, bygninger og teknisk utstyr ble det brukt 22.2 mill. kroner. Hoveddelen av midlene har gått til videre utbygging av Alnabru godsterminal, som er et knutepunkt i NSBs godstrafikk, og som derfor har høyeste prioritet når det gjelder investeringer til godstrafikken.

Det ble anskaffet 10 brukte skiftelok. fra Vest-Tyskland, dels til erstatning for eldre nedslitt og kostnadskrevende materiell.

Til infrastrukturen er det medgått 454.1 mill.kroner i 1987, herav 287.3 mill. kroner til fornyelse.

Ca 63 mill. kroner er benyttet i forbindelse med videreføring av CTC-anlegg og ATS-utbyggingen (Automatisk togstopp), og ca. 41 mill. kroner til linjeomleggingen Dale - Bolstadøyri på Bergensbanen.

Det er investert 65 mill.kroner i forbedringer av kontaktlednings- og strømforsyningsanlegg.

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

Investeringene i infrastrukturen er i 1987 i større grad prioritert til trafikksterke strekninger. Arbeidene på Østfoldbanen har vært meget omfattende i 1987. Det høye aktivitetsnivået har i noen grad gått ut over trafikkavviklingen men har vært helt nødvendig for å gi strekningen en tilfredsstillende teknisk standard.

I bildriften ble det i 1987 investert 30,2 mill. kroner i nye busser og nær 10 mill. kroner i nytt godsbilmateriell.

2.2.2 Investeringsbudsjettet for 1988

Stortingsbehandlingen av samferdselsbudsjettet for 1988 resulterte i at Regjeringens budsjettforslag (jfr. St.prp. nr 1 (1987-88) og Innst. S. nr.14 (1987-88) ble godkjent med en ramme på 1152 mill. kroner. Utover rammen ble det bestemt at NSB kan benytte inntil 30 mill. kr. fra salg av eiendommer til investeringer.

I tillegg ble NSB pålagt å selge aktiva for ytterligere 20 mill. kroner.

NSB ble gitt fullmakt til å lånefinansiere nytt bussmateriell for inntil 40 mill. kroner på det innenlandske lånemarked. Dette kommer i tillegg til bevilgningen på 1152 mill. kr.

Persontrafikk. Hovedtyngden av investeringene innen persontrafikken går til rullende materiell. Det vil bli investert 158.1 mill. kroner i rullende materiell i 1988.

De resterende 15 av i alt 25 nye vogner til nærtrafikken, med tilsammen ca. 3000 sitteplasser, vil bli levert i 1988. Det vil

dessuten bli bestilt 5 nye 3-vogns nærtrafikksett, for levering i 1989-90.

I 1988 blir det bestilt 5 ekspresstogvogner, som avslutning på serien med nytt ekspresstogmateriell. Denne leveransen gjør det mulig å iverksette ny ekspresstogordning fullt ut fra 1989.

Til Oslo S byggetrinn 3 (Sydfløyen) er det avsatt 65 mill. kroner

Godstrafikk. Det vil bli investert tilsammen 150.0 mill. kroner til gods-terminaler og vogn-materiell i 1988. Blant godsterminalene prioriteres Alnabru først. Til Alnabru godsterminal er avsatt 49.9 mill. kroner, eller ca 1/3 av de samlede investeringer i godstrafikk.

Rolvøy godsterminal blir tatt i bruk 1.6.1988.

Det er avsatt 43.6 mill. kroner til en serie nye storvolumvogner og ombygging av eldre vognmateriell.

Investeringene i godstrafikken har som siktemål å etablere mer rasjonelle og kostnadsbesparende transportopplegg, samtidig som materiell og terminaler tilpasses nye krav til transportkvalitet.

Infrastrukturen. Til infrastrukturen er ført opp i alt 462.8 mill. kroner, herav 343.4 mill. kroner til fornyelse. Fordelingen av midlene er bl.a. foretatt ut fra kravet om bedret teknisk standard tilpasset høyere hastighet, og behovet for bedre regularitet.

Til dobbeltsporseksjonen ved Vestby på strekningen Ski - Moss er det avsatt 53.4 mill. kroner i 1988. Dette prosjektet vil i første rekke gi sterkt utvidet kryssingskapasitet og dermed bidra til bedre regularitet på hele Østfoldbanen.

I løpet av 1988 vil kontaktledning og signal- og sikringsanlegg mellom Oslo og Ski være ferdig fornyet. Avslutningen av anleggsarbeidet vil fjerne en viktig hindring i trafikkavviklingen, og strekningen vil framstå med høy standard, der tekniske feil og mangler vil bli sterkt redusert.

Arbeidet med fornying av kontaktledningen vil i 1988 bli ført videre mot Fredrikstad.

Samferdselsdepartementet har i sitt budsjettforslag forutsatt oppstartning av arbeidet med linjeomleggingen Voss - Bulken. Prosjektet gjennomføres i samarbeid med Vegvesenet og vil ikke belaste NSBs investeringsbudsjett i 1988.

2.3 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 kontakt-

ledningsanlegg, som står for brorparten av forsinkelsene, målt i tid.

Oversikten nedenfor viser utviklingen i regulariteten for forskjellige tog-grupper i tidsrommet 1983 - 1987.

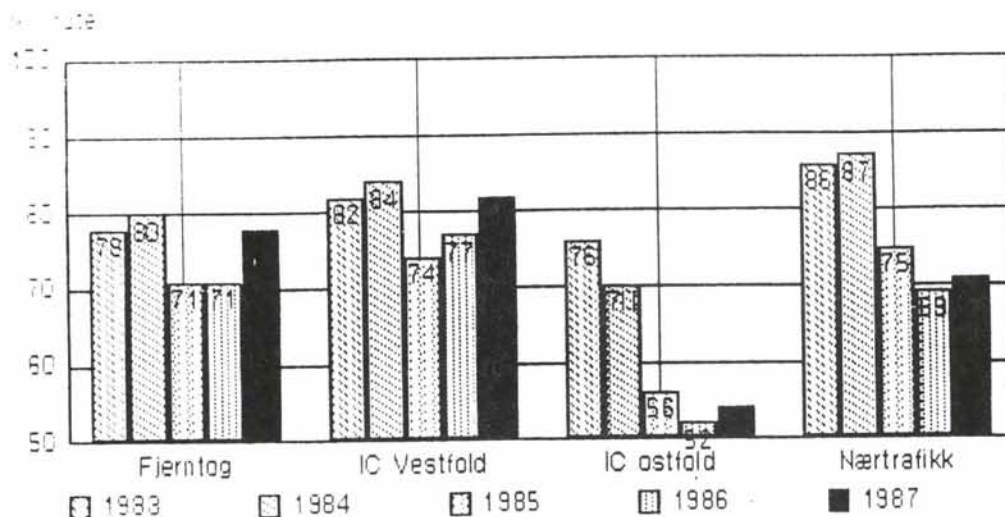


Fig.1 Persontrafikk. Regularitet fordelt på toggrupper.

Som oversikten viser, utviklet regulariteten seg negativt fra 1984 til 1986. I 1987 går det igjen i positiv retning, men fortsatt ligger regulariteten for flere toggrupper under målsettingen.

Arbeidet med å bedre regulariteten er intensivert, og dette har vært medvirkende til det forbedrede resultatet. Det er lagt større vekt på å samle inn og bearbeide data om forsinkelser, noe som har gjort det mulig å prioritere tiltakene riktigere. Nødvendigheten av rutemessig toggang er dessuten fokusert sterkt overfor alle ledd i NSB.

3. STRATEGI OG PLANER

VI VIL

- være en effektiv og samfunnsøkonomisk lønnsom bedrift, som gjennom rask, sikker og miljøvennlig transport er nyttig for kundene og for samfunnet.
 - tilby mest mulig landsomfattende person- og godstransport og andre reiselivs-produkter, som dekker kundenes krav til kvalitet, innenfor rammen av de økonomiske resultatkrav.
 - ha jernbanetransport som hovedområde, men busser, lastebiler og reisebyråer vil også bli brukt for å utvikle transportløsninger som ivaretar kundenes totale transportbehov.
 - alene eller i samarbeid med andre selskaper, utvikle nye lønnsomme produkter og aktivitetsområder innen transportsektoren eller på felter som er naturlig relatert til bedriftens transportvirksomhet.
 - at vårt materiell og vårt personale skal holde en standard som profilerer NSB som en moderne og tidsmessig transportbedrift.
 - at vårt økonomiske resultat primært skal komme fra transportmarkedet. Vi vil imidlertid også tilby transportløsninger som de offentlige myndigheter er villige til å betale for, når inntektene fra markedet ikke dekker kostnadene fullt ut.
-
-

3.1 Persontrafikk

VI VIL

- utvikle et konkurransedyktig, attraktivt og pålitelig transporttilbud, med prioritet til trafikksterke strekninger.
- tilby transporttjenester som fanger opp variasjoner i markedet, gjennom ulike typer kvalitet og service, til differensiert pris.
- ivareta kundenes behov for totalreise-løsninger, gjennom informasjon, korrespondanser, stasjonsutforming o.l.
- drive persontrafikk på mindre trafikksterke strekninger i den utstrekning offentlige myndigheter yter tilskudd til det tilbudet NSB kan gi.

3.1.1 Økonomiske mål

Det er satt som mål for persontrafikken å forbedre det økonomiske resultat med 30 mill. kroner i forhold til 1988, regnet i faste priser (1988-prisnivå).

Tabell 4 - Persontrafikk:

(Mill.kroner)

	Regnskap 1987	Resultat- budsjett 1988	Forslag Budsjett 1989 (88-priser)
Driftsinntekter	1186.9	1267.8	1271.0
Driftskostnader	1452.4	1548.0	1520.5
Tilskuddsbehov	265.5	280.2	249.5

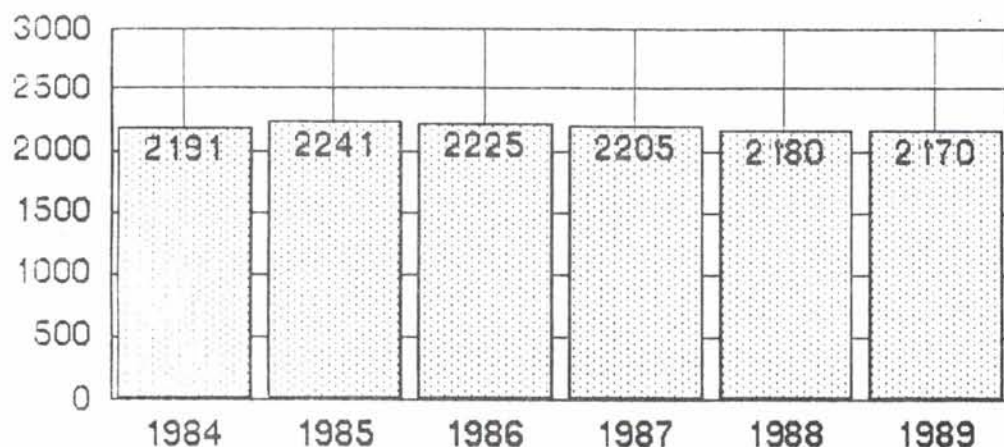
Det økonomiske målet for produktgruppen hovedtog (de fleste ekspress-, dag- og nattog) er satt til ca. 30 mill. kroner. De fire øvrige gruppene, intercitytog, andre fjern- og mellom-distansetog, nærtrafikktoget og lokale tog, forutsettes å få en underdekning på samlet ca. 280 mill. kroner. Dette beløpet forutsettes dekket gjennom tilskuddet.

Tabell 5 - Resultatanslag for produktgrupper

(Mill. kroner)

	Resultat- budsjett 1988	Forslag budsjett 1989 (88-priser)
Hovedtog	20.0	33.0
Intercity-tog	- 25.5	- 23.0
Andre fjern- og mellomdist. tog	- 85.0	- 77.0
Nærtrafikk	- 112.0	- 107.0
Lokale tog	- 68.0	- 59.9
Diverse	- 9.7	- 15.6
Sum	- 280.2	- 249.5

Mill.personkm



Figur 2 Persontrafikkens utvikling 1984 - 1989

Etter et år med stor trafikk i 1985, har NSB hatt trafikknedgang i 1986 og 1987. Trafikknedgangen er kommet som en følge av betydelig sterkere konkurranse fra både bil, buss og fly. Nye busstilbud, økende bilbruk og lavere priser på flyreiser har slått negativt ut på jernbanens persontrafikk.

Trafikken i 1988 ventes å ligge på omtrent samme nivå som året før. I 1989 ventes en mindre nedgang (0,5%). Mengdeanslagene er basert på tilnærmet uendret realpris for NSB både i 1988 og 1989.

3.1.2 Produkter og planer

Markedet for persontrafikk vil i 1989 bli preget av fortsatt skjerpet konkurranse både på pris, kvalitet og service.

Gjennom etableringen av ekspressruter vil busstransport i økende grad kunne konkurrere på mellomlange og lengre distanser. Undersøkelser Transportøkonomisk Institutt har gjennomført på

Sørlandsbanen, konkluderer f.eks. med at over 50% av passasjerene i ekspressbussene er overført fra tog.

Nye flyruter og tildeling av konsesjon til flere selskaper på samme flystrekning må også antas å føre til hardere konkurranse i reisemarkedet. Spesielt vil flyselskapenes økende bruk av lavpristilbud kunne true jernbanens posisjon på privatreise-markedet.

For å møte den forventede økte konkurransen vil NSB, så langt det er mulig innenfor de tildelte rammer for 1989,

- tilpasse produksjonen til markedets og det offentliges betalingsvillighet.
- tilpasse prisene til markedet og egen produksjonskapasitet, gjennom forskjellige typer pristiltak og differensiert gjennomføring av takstøkningene.
- utvide satsingen på kvalitet og service, særlig på terminaler og innen informasjonstjenesten.
- øke det lokale engasjement i markedsføring, og arbeide for bedret tilgjengelighet, gjennom samarbeid med buss og taxi og gjennom nye salgskanaler.
- sanere tilbud som faller utenfor satsingsområdene.

For de enkelte produktgrupper er følgende foreløpige forutsetninger om endrede tilbud lagt inn i 1989-budsjettet:

Hovedtog: Det vil i prinsippet bli kjørt etter samme ruter som fra ruteendringen 29.5.88. På Bergensbanen forutsettes imidlertid utvidet frekvens på ettermiddagen, med innsetting av et ekstra togpar som vil bli kjørt med nytt ekspressstogmateriell. Markedsområdet blir utvidet ved at nåværende ettermiddagsekspress blir kjørt via Drammen. Den samlede effekt av økt frekvens, hurtigere framføring, og utvidet markedsområde er beregnet å gi en resultatforbedring på ca. 1 mill. kroner i 1989 og ca. 4 mill. kroner i 1990.

Intercitytog: Ingen større endringer før nytt materiell kan settes inn.

Andre fjern og mellomdistansetog: Mindre rutejusteringer/markedstilpasninger.

Nærtrafikktoget: Økt plasskapasitet (helårsvirkning av leveransen av 25 mellomvogner, som avsluttes i 1988), forøvrig mindre rutejusteringer/markedstilpasninger.

Lokale tog: Innstilling av enkelte avganger med svakt belegg. Trafikken på sidebaner er medregnet i budsjettforslaget. Eventuelle justeringer forutsettes innarbeidet når den fremtidige status for disse banestrekninger er avklart.

Regularitet: Et overordnet mål for persontrafikken er å forbedre togenes regularitet. De generelle normer for regulariteten er satt slik pr. 1.1.88:

Hovedtog: 80 % (inntil 1.1.88: 75%)
 Intercitytog: 90 %
 Nærtrafikktog: 90 %

Av regularitetsfremmende prosjekter som er igang, kan nevnes:

- montering av varme-elementer i sporveksler.
- forsterking og ombygging av kontaktledningsanlegget på strekninger der det ofte forekommer feil, og/eller der standarden ikke tilfredsstillter dagens krav til hastighet.
- intensivert preventivt vedlikehold av signalanlegg.

Regulariteten på landsbasis påvirkes i stor grad av trafikk-avviklingen i Oslo-området, slik at det er nødvendig å legge særlig vekt på å løse problemene her.

Målsettingen for regulariteten i nærtrafikken er 90%. Første delmål er 80% regularitet i 1988, og deretter 90% i 1989.

Intercity-togene på Østfoldbanen kan imidlertid ikke forventes å få vesentlig regularitetsforbedring før anleggsarbeidene på strekningen Oslo - Ski er fullført høsten 1988 og dobbeltsporsseksjonen ved Vestby er tatt i bruk i 1989/90.

3.1.3 Investeringstiltak

Følgende tabell gir en oversikt over investeringer i persontrafikk 1987 - 1989:

Tabell 5 - Investeringer i persontrafikk 1987 - 1989.

(Mill.kroner)

Tiltak	Regnskap 1987	Resultat- budsjett 1988	Forslag Budsjett 1989 (88-priser)
Person- og motorvogner	123.5	158.1	226.2
Terminaler	2.7	7.9	13.0
EDB og diverse	0.4	8.4	15.5
Sum persontrafikk	126.6	174.4	254.7

Tabell 6 - Investeringsforslag for persontrafikken 1989.

(Mill. kroner; 1988-priser)

Tiltak	Overslag	Tidl. bevilget	Forslag 1989	Gjenstår
5 personvogner type 7	46.0	10.0	36.0	0
Modernisering av personvogner			4.6	
5 nærtrafikksett type 69	160.0	60.4	53.0	46.6
Intercity-materiell	400.0	0	132.6	267.4
Sum			226.2	

De oppførte 5 vogner av type 7 er en supplering av NSBs nyeste ekspressstogmateriell.

Anskaffelsen av IC-materiell tar sikte på å dekke Vestfold og Østfold med hurtiggående tog i rasjonelle driftsopplegg. Det tas sikte på å bestille i alt 9 motorvognsett. I tillegg til den oppførte sum i 1989, vil det være nødvendig å bevilge 267.4 mill. kroner for å fullføre leveransen.

5 nærtrafikksett (3-vognsett) av type 69 vil dekke opp det kortsiktige behovet. Markedsutvikling, utskiftingsbehov og infrastrukturens kapasitet, gir behov for ytterligere 20 togsett i første del av 1990-årene. Disse settene vil delvis dekke utskiften av eldre innsatsmateriell og er prioritert etter nytt IC-materiell. Det er derfor ikke ført opp midler til disse settene i 1989.

Modernisering av personvogner føres opp med et årlig beløp på 4.6 mill. kroner. Midlene brukes til oppussing av eldre personvogner type B3, som i hovedsak benyttes i Intercity-trafikken.

Opprustning av stasjoner er prioritert for å forbedre kvaliteten på servicefunksjoner, slik som informasjon, venteromskomfort, parkeringsmuligheter o.a.

Det er særlig påkrevd å foreta standardheving ved nærtrafikkstasjoner og stasjoner hvor ekspressstog og utenlandstog stopper.

3.2 Godstrafikk

VI VIL

- videreutvikle transporttilbudet mellom landsdeler og de viktigste industri/produksjonssentra og trafikken til Norden og kontinentet.
- tilby transportløsninger som er tilpasset kundenes krav til transporttid og transportkvalitet.
- bygge ut terminalfunksjoner, spedisjons- og tilbringer-tjenester i tilknytning til jernbanedriften, enten i egen regi eller i samarbeid med andre interessenter.
- drive godstrafikken etter forretningsmessige prinsipper, med økonomisk resultat som overordnet styringsmål.

3.2.1 Økonomiske mål

NSBs godstrafikk skal minst dekke sine særkostnader. De siste 15 årene har imidlertid godstrafikkens lønnsomhet sunket jevnt. Godstrafikken oppfyller idag ikke de økonomiske målkrav den er underlagt. Ekspressgods og malmtrafikken på Ofotbanen gir imidlertid positivt økonomisk resultat.

Det er flere årsaker til den dårlige resultatutviklingen for godstrafikken. To hovedårsaker peker seg imidlertid ut. For det første har konkurransen fra vegsiden blitt betydelig sterkere, og for det andre er NSBs tradisjonelle markeder redusert. Samtidig har NSB ikke klart å redusere kostnadene i samme grad som konkurrentene. Det vises i den forbindelse til at de tyngre lastebilene har hatt ca. 2% bedre produktivitet utvikling pr. år enn det NSB har klart å oppnå.

Tabell 7 - Godstrafikk:

(Mill.kroner)

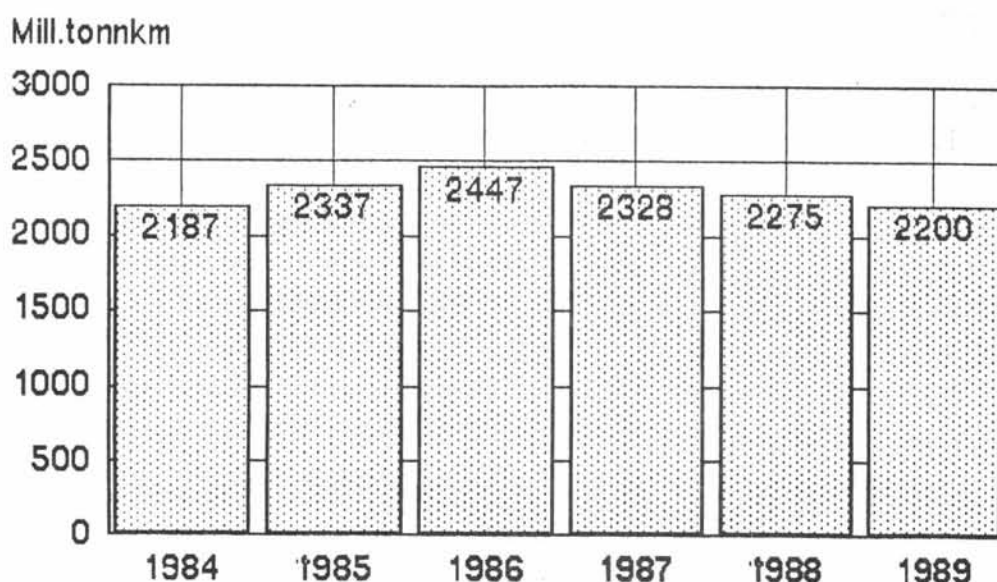
	Regnskap 1987	Resultat- budsjett 1988	Forslag Budsjett 1989 (88-priser)
Driftsinntekter	1280.0	1333.3	1307.0
Driftskostnader	1304.5	1336.6	1293.5
Driftsresultat	- 24.5	- 3.3	13.5

For at godstrafikken skal oppnå økonomisk balanse, som innebærer krav til dekning av administrative felleskostnader, kreves et resultat på 40 mill. kroner. Målet for 1989 er satt til et resultat på 13.5 mill.kroner. I 1990 skal godstrafikken drives i økonomisk balanse.

Et skifte i konjunktorene er av vesentlig betydning for at de økonomiske mål for godstrafikken skal kunne nås. I tabellen over er ikke godstrafikkens andel av administrasjonskostnader regnet inn.

For de enkelte produktgrupper er delmålet (dekningsgraden) i 1989 satt slik:

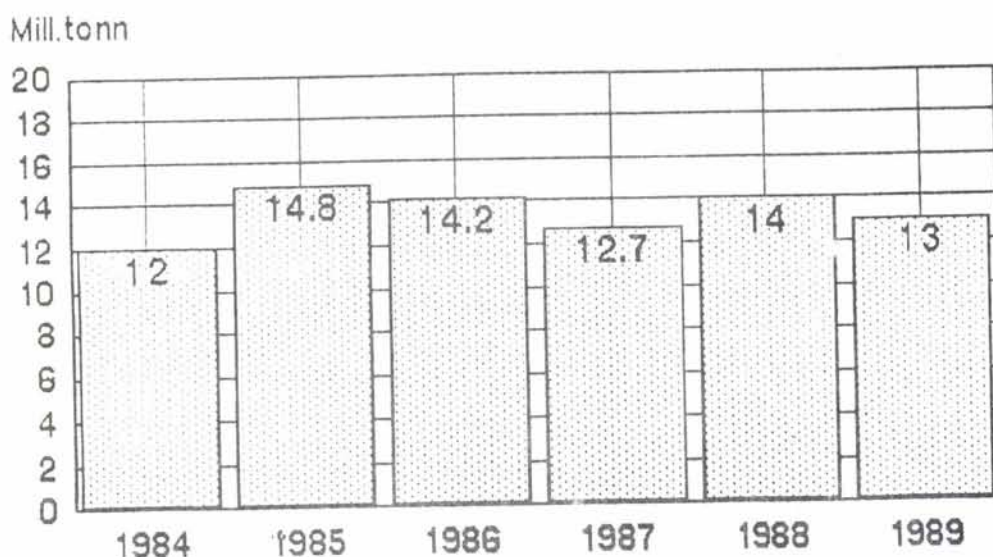
Ekspressgods	109%
Heltog (inkl. Ofotbanen)	120%
Kontinental vognlast	104%
Partilast/intercitygods	95%



Figur 3: Godstrafikkens utvikling og nøkkeltall 1984 - 1989

Fra 1984 til 1986 økte transportarbeidet ved NSB med ca. 12%, mens inntektene pr. tonnkm. økte med vel 6%. I samme tidsrom var det en vekst i det innenlandske transportmarkedet på ca. 15%. Fra 1986 til 1987 gikk antall tonnkm. ved NSB ned med 5%, vesentlig som følge av konjunkturedgang. Det er regnet med nedgang i trafikken både i 1988 og 1989.

Malmtrafikken på Ofotbanen varierer i takt med stålprisen på verdensmarkedet. Det er regnet med en transportmengde her på 13 mill. tonn i 1989.



Figur 4 Malm Ofotbanen 1984 - 1989

3.2.1 Produkter og planer

Jernbanens konkurranseflater i godstrafikken er som nevnt hovedsakelig knyttet til lastebiltransport, og relativt lite til sjøtransport. Den tekniske utviklingen innen lastebilnæringen og på vegsiden vil fortsatt bidra til en styrket konkurranseposisjon for langtransport med bil.

Markedets krav til transportløsninger retter seg i økende grad mot punktlighet og sikker behandling i framførings- og lagerleddet. Denne utviklingen betyr at NSB vil fortsette arbeidet med å utforme brukerorienterte transport- og driftsopplegg og forbedre distribusjons- og informasjonssystemene. Vi vil satse på å bli en fullservicebedrift i en del markeder, foruten å høyne kvaliteten på eksisterende tilbud.

Etablering av NSB Godssentre i de for NSB økonomisk mest interessante områder er et viktig ledd i dette arbeidet.

Etableringene krever imidlertid relativt store investeringer. Det vil bli lagt vekt på å hindre en unødig lang overgangsperiode, med en kostnadskrevende blanding av gammelt og nytt driftsopplegg.

De 11 godstrafikkterminalene som skal etableres, er Alnabru, Rolvsøy mellom Fredrikstad og Sarpsborg, Drammen, Grenland (Skien), Kristiansand, Stavanger/Sandnes, Bergen, Rudshøgda mellom Brumunddal og Moelv, Åndalsnes, Trondheim og Fauske/Bodø.

For å sikre punktlighet, reduserte skiftekostnader og redusert transporttid, vil godset mellom godssentrene bli transportert som enhetslaster i faste togstammer eller blokker av vogner i direktegående godstog.

NSB har store markedsandeler innen ulike typer råvarer. Dette er transporter som bl.a. krever stor grad av regularitet, men hvor

betalingsvilligheten er relativt lav. Vi har hatt vanskelig for å oppnå tilfredsstillende økonomisk resultat for en del av disse transportene. For å bedre dette vil vi bl.a. etablere egne transportopplegg for tømmer og flis atskilt fra øvrig godstrafikk.

En tilstrekkelig god transportkvalitet innen godstrafikken er avhengig av moderne EDB-baserte styrings- og oppfølgingssystemer. NSB utvikler nå et nytt system (GTI) som skal styrke NSBs konkurransevne i godstransportmarkedet og som skal løse de driftsoperative problemer i forbindelse med godstransportstyring.

3.2.3 Investeringstiltak

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

I denne situasjon har NSB funnet det nødvendig å begrense nyanskaffelser av godsvogner og heller bygge om gamle vogner til nye behov.

Derimot er det tvingende nødvendig å endre terminalstrukturen slik at driftsoppleggene på den enkelte terminal kan effektiviseres.

Tabell 8 Investeringer i godstrafikk 1987 - 1989

(Mill. kroner)

Tiltak	Regnskap 1987	Resultat- budsjett 1988	Forslag Budsjett 1989 (88-priser)
Rullende materiell	61.7	43.6	16.8
Terminaler, tekn. utstyr	22.2	49.0	62.0
EDB og øvrig utstyr	0	7.5	41.5
Sum Godstrafikk	83.9	100.1	120.3

Tabell 9 - Investeringsforslag for godstrafikken 1989

(Mill.kroner; 1988-priser)

Tiltak	Overslag	Tidl. bevilget	Forslag 1989	Gjenstår
Kristiansand godsterminal, trinn 1.	21.9	11.2	13.0	0
Rolvsey godsterminal, trinn 1.	26.0	17.0	13.0	0
Drammen godsterminal.	24.0	0.6	12.0	11.4
Grenland godsterminal.	12.6	0	10.0	2.6
Alnabru sporbremser.	33.0	11.4	3.0	18.6
Alnabru, utv. rombehov.	12.9	10.9	2.0	0
Diverse terminaler.			5.0	
Teknisk hjelpeutstyr.		8.6	4.0	
Sum			62.0	
Alnabru, byggetrinn 2.	223.0	78.0	99.3	45.7

I tabellen inngår på egen post utbygging av Alnabru godsterminal (del av anlegget Oslo S). Godsaktivitetene i Oslo-området vil i størst mulig grad bli samlet på Alnabru. Utbyggingen her er også nødvendig for å kompensere for kapasitetsbortfall ved andre terminaler i Oslo, bl.a. som følge av større veiprosjekter.

Tidligere vedtatte byggetrinn 2 vil bli forsert så langt det er teknisk mulig. I tillegg igangsettes et nytt byggetrinn 2U i 1989, med sikte på ferdigstillelse i 1990. For 1989 føres opp tilsammen 99.3 mill. kroner til Alnabru trinn 2/2U.

Det vil bli satsset på å gjøre de øvrige terminaler operative så raskt som mulig. Første trinn av terminalene i Kristiansand og Rolvsøy mellom Fredrikstad og Sarpsborg beregnes å stå ferdig i 1989. Disse er hver ført opp med 13 mill. kroner.

Til Drammen godsterminal føres opp 12.0 mill. kroner. Til Grenland godsterminal føres opp 10.0 mill. kroner.

Av øvrige prosjekter kan nevnes Alnabru sporbremser, som er ført opp med 3.0 mill. kroner, og som forutsettes fullført i 1991.

Til rullende materiell føres opp 16.8 mill. kroner, som går med til ombygging av eldre, lukkede vogner til flisvogner og til anskaffelse av vekselsbeholdere.

Et nytt EDB-system, Godstransportinformasjon (GTI), vil bli innført i 1989-90. Systemet vil gi bedre informasjon som grunnlag for mer effektiv utnyttelse av transportkapasiteten, bedre oppfølging av vognbruken og bedre kundeservice. For 1989 føres opp 40.5 mill. kroner, herav 21 mill. kroner til programutvikling. Til DAGMAR-prosjektet avsettes 1 mill. kroner.

3.3 Fellesfunksjoner jernbanedriften

I "fellesfunksjoner jernbanedriften" inngår flere resultat-områder/fagavdelinger:

- Person- og godstrafikk felles
- Administrasjon felles
 - Eiendomsforvaltningen
 - EDB-tjenesten
 - Økonomifunksjonen
 - Personalforvaltningen
 - Andre administrative funksjoner
- Forsyningsavdelingen
- Engineeringavdelingen
- Materiellavdelingen

Tabell 10 - Fellesfunksjoner jernbanedriften³:

(Mill.kroner)

	Regnskap 1987	Resultat budsjett 1988	Forslag budsjett 1989 (88-priser)
Driftsinntekter	109.1	109.6	119.1
Driftskostnader	447.9	439.5	455.4
Driftsresultat	- 338.8	- 329.9	- 336.3
Netto fin. og ekstraord.poster ⁴	471.7	641.8	797.7
Tilskuddsbehov	810.5	971.7	1134.0

Økningen på 156 mill.kroner fra 1988 til 1989 på posten finansielle/ekstraordinære poster skyldes i hovedsak den nye rente- og avskrivningsordningen.

3: Kostnadene vedrørende forsynings- og maskinavdelingene er fordelt på brukerne (i hovedsak person-, godstrafikk og infrastruktur)

4: Inkl. ekstraordinære avskrivninger som følge av saldo-metoden. (Differanse saldometode og lineære avskrivninger.)

3.3.1 Person- og godstrafikk felles

I 1989-budsjettet er målsettingen å effektivisere person- og godstrafikkens fellestjenester med minst 3%. Det arbeides med en kritisk gjennomgang av driftsapparatet med sikte på å redusere de relative kostnadene. Følgende tiltak er under arbeide:

- effektivisering av skifte- og ekspedisjons-tjenestene
- fleksibel bruk av personalet på tvers av gruppe-skiller og geografiske skiller

3.3.2 Administrasjon felles

3.3.2.1 Virksomhetsidé

De administrative felles-funksjoner skal:

- være støtte-/servicefunksjoner for selve jernbanevirksomheten, samtidig som det er et selvstendig mål å videreutvikle og effektivisere hver enkelt hovedfunksjon
- inneholde elementer av konsernopp-gaver og rene driftsopp-gaver
- omfatte oppgaver som er av forvaltningsmessig karakter.

De strategiske satsingsområder for resultatområdet i årene fremover er:

- eiendomsforvaltning
- EDB
- 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

3.3.2.2 Eiendomsforvaltningen

Den overordnede målsettingen er at eiendomsforvaltningen skal bidra til det best mulig økonomiske resultat for bedriften, hensyn tatt til mål for servicenivå, trafikkutvikling og personalpolitikk.

Dette skal oppnås gjennom:

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

Eiendomsforvaltningen sees som en del av bedriftens forretningsidé, for bl.a. å styrke bedriftens markedsposisjon. Det tas sikte på å etablere eiendomsfunksjonen som egen resultatenheter fra 1.1.89.

Det planlegges solgt eiendommer for ca 35 mill. kroner (hvorav 15 mill. kroner knytter seg til salg av Bildriftens gamle anlegg i Stavanger/Sandnes; se også avsnitt 3.4.4) i 1989. Andelen mindre salgsobjekter avtar fra 1989 og fremover og salgsmålene blir i ikke ubetydelig grad avhengig av hvorvidt NSB investerer i bedret arealutnyttelse f.eks etablering/flytting av godsterminaler som frigjør gamle terminalområder for salg.

Ser man bort fra salg av eiendommer som følge av investeringer antas at NSB i perioden 1990-92 med et unntak kunne selge eiendom for 1-10 mill. kroner pr. år. Unntaket er Vestbanearealet som i følge takst antas å ha en verdi på 410-420 mill. kroner. (1987-priser)

Et økt press på salg av eiendom vil resultere i at NSB må selge deler av stasjonsområder som NSB har behov for til service og annen trafikkskapende virksomhet, og som gir, eller kommer til å gi, store leieinntekter i tillegg til en styrkning av trafikkgrunnlaget.

3.3.2.3 EDB

EDB-tjenesten vil støtte opp om NSBs forretningside ved å skape konkurransefortrinn ved bruk av informasjonsteknologi. EDB-tjenesten vil være :

- konsern-instans m.h.t plan, policy og retningslinjer for NSBs EDB-virksomhet totalt. Hovedmålet er å sikre at NSB til enhver tid har en optimal utnyttelse av EDB sett i forhold til NSBs overordnede mål og strategier. De nye styringsprinsipper for bedriften setter økte krav til våre informasjons-og styringssystemer, og økt satsing på bruk av EDB vil være et sentralt virkemiddel i denne forbindelse.
- service- og støtteorgan for andre organisasjonsheter i NSB ved å tilby EDB-faglig støtte til utvikling, drift og vedlikehold av egne systemer, eller ved å påta seg drifts- og vedlikeholdsansvar for systemene.

3.3.2.4 Økonomifunksjonen

Økonomifunksjonen har:

- totalansvaret for bedriftens økonomiske styring.
- ansvaret for drift, vedlikehold og videreutvikling av bedriftens økonomiske styrings- og plan'eggingssystemer.

Etterhvert som EDB blir tatt i bruk på flere områder vil personalantallet bli redusert. I 1989 er målsettingen en reduksjon på 5% i personalantallet. Konsekvensene av en ytterligere reduksjon av personalantallet frem mot 1991 er under utredning.

3.3.2.5 Personalforvaltningen

Personalforvaltningen skal:

- være konserninstans overfor myndighetene vedrørende personalforvaltning
- ivareta arbeidsgiveransvaret
- ha overordnet styring av opplæringsaktiviteter for ulike deler av bedriften, samt gi bistand til personal, ledelses- og organisasjonsutvikling ut fra bedriftens overordnede mål.

3.3.2.6 Andre administrative funksjoner

Disse funksjonene (juridisk bistand, kontoradministrative funksjoner) skal være et tjenlig redskap for bedriften.

3.3.2.7 Økonomiske mål for administrasjon felles

Effektiviseringsarbeidet skal videreføres i 1989. Konsekvensene av en reduksjon av administrasjonspersonalet fram til 1991 er under vurdering. I 1989 er det lagt til grunn en forutsetning om 5% reduksjon i personalantallet.

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

3.3.3 Forsyningsavdelingen

Også for forsyningstjenesten er målsettingen i 1989 å oppnå en effektivisering på minst 3%. I tillegg pågår et kontinuerlig arbeid med å få et optimalt lagerhold slik at man kan få redusert den kapitalen som er bundet i lagervarer og dermed oppnå lavere rentekostnader. Målsettingen for 1989 er en ytterligere reduksjon av bunden lagerkapital på 3%.

Det er en målsetting at informasjonssystemet for forsyning skal være ferdig utviklet i 1989. Dette vil gi bedre grunnlag for rasjonelle innkjøpsbeslutninger og lagerdisposisjoner. Det vil

også gi høyere omløpshastighet for lagerbeholdningen samt bedre service overfor brukerne.

3.3.4 Engineeringavdelingen

En stor del av prosjekteringskompetansen og den tekniske spisskompetanse i NSB er organisert innenfor Engineeringavdelingen. Avdelingen omfatter også entreprenør-pregede enheter og vil for enkelte prosjekters vedkommende kunne utføre totalentrepriser.

Avdelingen skal levere tjenester til øvrige deler av NSB og belaste brukerne med avdelingens kostnader. Engineeringavdelingen vil også kunne påta seg eksterne oppdrag ved eventuell ledig kapasitet. Det er et mål for avdelingen å være en enhet som styrker NSBs økonomiske stilling ved å være konkurransedyktig med det private næringsliv etter vanlig forretningsmessige prinsipper.

3.3.5 Materiellavdelingen

Avdelingen skal utvikle og vedlikeholde rullende materiell og utstyr på en måte som tilfredsstiller produktavdelingenes behov og kvalitetskrav som på sin side er bestemt av markedets krav og betalingsvillighet. Det er et mål for avdelingen å være en enhet som styrker NSBs økonomiske stilling ved å være konkurransedyktig med det private næringsliv etter vanlige forretningsmessige prinsipper.

Budsjettallene for materiellavdelingen er innarbeidet under resultatområdene for person- og godstrafikken, samt infrastrukturen - noe som fremgår av tabell 11. De totale kostnadene vil bli redusert med ca 26 mill.kroner fra 1988 til 1989 i 1988-priser. Dette tilsvarer en reduksjon på 4%.

Tabell 11 Kostnader vedrørende materiellavdelingen

(Mill.kroner)

	Regnskap 1987	Budsjett 1988	Budsjett 1989 (88-priser)
Persontrafikk	349.7	352.1	341.2
Godstrafikk	207.7	216.1	202.1
Infrastruktur	73.0	71.6	71.2
Arbeid for fremmede	4.4	9.4	8.7
Totale kostnader	634.8	649.2	623.3
Antall årsverk	2343.7	2233.5	2137.3

For å oppnå de besparelser som budsjettet forutsetter vil bl.a. verkstedsstrukturen bli vurdert.

3.3.6 Investeringstiltak i fellesfunksjonene ved jernbanedriften

Tabellen under viser investeringene i fellesfunksjonene i jernbanedriften.

Tabell 12 Investeringer i fellesfunksjoner jernbanedriften
(Mill.kroner)

	Regnskap 1987	Budsjett 1988	Budsjett 1989 (88-priser)
Trekraft	123.6	1.2	5.7
Felles driftsbygn./utstyr	5.2	10.9	7.4
Verksteder og utstyr	10.2	15.2	15.8
Adm.bygninger og utstyr	7.4	20.8	25.5
Mask.hjelpeutstyr Eng.	13.0	20.4	16.3
Annet inkl. verdipapirer	19.5	31.5	27.5
Sum Fellesfunksjoner	178.9	100.0	98.2

Av større investeringstiltak :

Miljømessige krav til støy-isolering av El. 13 og Di. 3 medfører investeringer på 3.7 mill. kroner.

Felles driftsbygninger og utstyr

Utvidelsesarbeider ved Filipstad og Sundland lokstaller er igangsatt for vedlikehold og reparasjoner av nærtrafikkmateriell, noe som etterhvert vil få regularitetsmessig betydning. Til restarbeider er det i 1989 foreslått 5.2 mill. kroner.

Ny driftsbygning i Bergen og nytt varme- og ventilasjonsanlegg i Marienborg lokstall er ført opp med tilsammen 6 mill. kroner.

Verkstedbygninger og utstyr

Til denne posten er det ført opp 15.8 mill. kroner. Av dette går 10 mill. kroner til utvikling av EDB-systemer i verkstedene, 1 mill. kroner til nytt tak på lokstallen i Narvik, 4 mill. kroner til miljørom på Sundland.

Administrasjonsbygninger

NSB vil i løpet av 1988 få til rådighet ca 1100 m² areal i Tomtekaia som enten kan leies ut eller brukes til egne aktiviteter etter oppussing. Til oppussing av Tomtekaia føres opp 6.6 mill. kroner i 1989. Dette må ses i sammenheng med Bispegt. 12 som har dårlig utnyttelse og vil kreve store vedlikeholds/utbedringskostnader dersom bygningen beholdes. Ved å samle aktivitetene i Tomtekaia kan Bispegt. 12 fraflyttes og selges.

Andre felles investeringer

Blant annet er midler til hastetiltak i forbindelse med regularitetsproblemer er ført opp med 7.5 mill. kroner.

Sekundærbebyggelsen Oslo S

I forbindelse med utbyggingen av Oslo S er planen å utnytte et ledig tomteareal nord for Sentralhallen til supplerende servicefunksjoner (sekundærfunksjoner) m.v. av den art publikum venter å finne ved en moderne trafikkterminal. Tomtearealet som er på 9335 m², eies av Staten v/NSB, og ligger ved siden av den nye sentralhallen - delvis over tunnelen. Planene er senest omtalt i St.prp. nr 1 (1986-87).

Sekundærbebyggelsen påregnes ikke finansiert over statsbudsjettet. Opplegget har gått ut på å bortfeste tomtearealet til interessenter som vil etablere hoteldrift, parkeringshus og annen forretningsvirksomhet.

Tomteverdien er satt til 70 mill.kroner pr 15.11.85 med indeksregulering frem til tiltredelsen. Avgiften er fastsatt til 7% av tomteverdien på tiltredelsestidspunktet.

Etter samtykke fra Samferdselsdepartementet har NSB gjennomført en foranalyse for prosjektet og som et resultat av foranalysen, er det inngått en interessentskapsavtale med fire private eiendomsselskaper som skal ha 80 pst av en eventuell aksjekapital. NSB vil gå inn i selskapet med en 20% eierandel, noe som vil innebære kjøp av aksjer for 25 mill.kroner dersom denne selskapsform blir valgt, hvorav 12.5 mill.kroner føres opp i 1989.

NSB forskutterer forprosjektkostnadene som senere skal belastes eiergruppen.

Det er planlagt en total utbygging på 40-45000 m² avhengig av hva byplanmyndighetene finner å kunne godkjenne. Foreløpige beregninger av utbyggingskostnadene ligger mellom 425 og 475 mill. kroner. (1987-priser)

Prosjektet er tenkt å inneholde :

- butikk- og service	16000 m ²
- kontor	9000 m ²
- hotell	8000 m ²
- garasje m.m.	7000 m ²

Sum	40000 m ²

Det vil sannsynligvis komme en økning av arealet på kontor- og butikkdelen.

Staten har avtalerett til å kjøpe kontordelen til prosjektbudsjettkostnad. Eiendomsdirektoratet er positiv til at NSB overtar kontordelen og selger Storgt. 33.

Prosjektet er nå gjennom en full reguleringsbehandling og byggestart ventes i slutten av 1989 med ferdigstillelse primo 1992. Forprosjekteringen ventes avsluttet ultimo 1988 med etterfølgende detaljprosjektering.

3.4 Bildriften

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. Bildriften skal kunne søke konsesjon for ekspressbussruter i konkurranse med andre ruteselskaper.
 - innen **godstrafikken** drive utkjørings- og tilbringer-tjenste i forbindelse med jernbanens godssentra, og forøvrig konkurrere med andre transportører der forholdene ligger til rette.
 - at bildriften skal samarbeide med jernbanen, men den skal også kunne konkurrere i det åpne marked innenfor gitte rammer.
-

3.4.1 Økonomiske mål og tilskuddsbehov.

Bildriften i NSB er et selvstendig virksomhetsområde som skal drives etter forretningsmessige prinsipper. Lønnsomheten skal være lik det som er normalt for bransjen. Det skal ikke drives noen form for internsubsidiert mellom jernbanen og bildriften.

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.

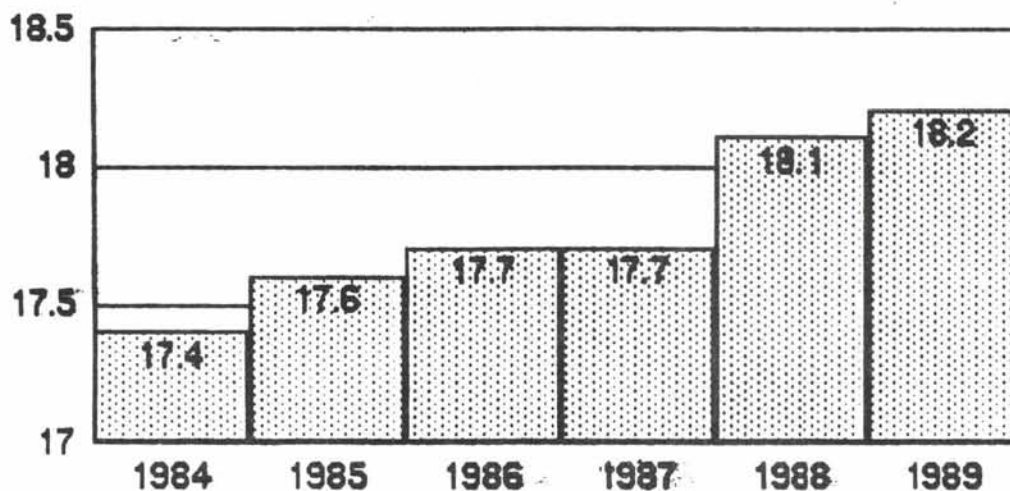
Tilskuddsbehovet fra fylkeskommunene føres i 1989 opp med full inndekning av personalutgiftene.

Tabell 13 - Bildriften:

(Mill. kroner)

	Regnskap 1987	Resultat- budsjett 1988	Forslag 1989 (88-priser)
Driftsinntekter	324.2	344.2	347.0
Tilsk. fra fylkene	88.8	104.7	107.1
-----	-----	-----	-----
Sum inntekter	413.0	448.9	454.1
Driftskostnader	392.9	424.9	420.7
Driftsresultat	20.1	23.3	33.4
Netto fin. og ekstraord.poster	19.0	21.6	26.4
Arsresultat	1.1	1.7	7.0

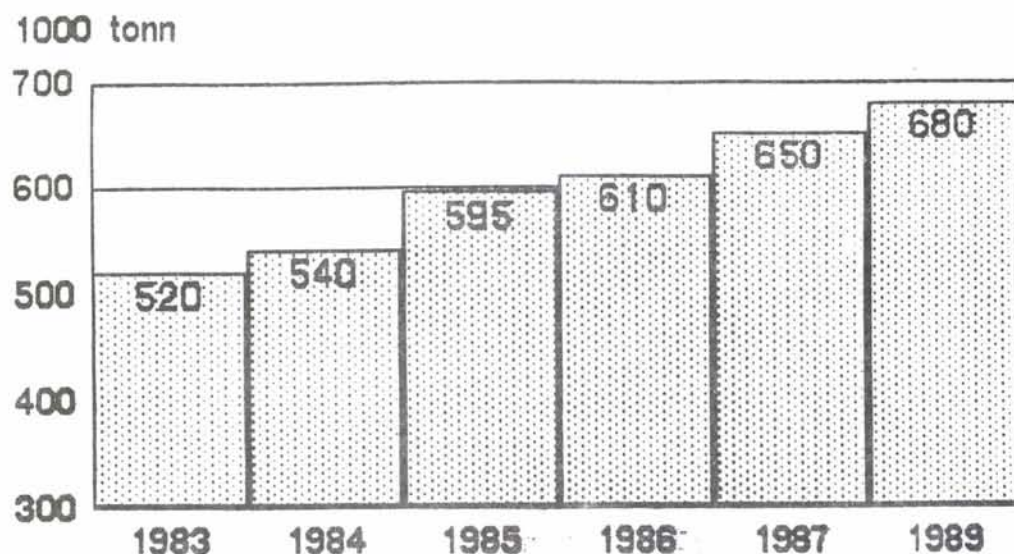
Mill.reiser



Figur 5: Utvikling i bildriftens persontrafikk 1984 - 1989.

Utviklingen innen den del av persontrafikken som mottar fylkeskommunale tilskudd har de siste årene vært preget av stabilitet. Veksten som fremkommer i tabellen over skyldes i det vesentligste et utvidet kjøreområde bl.a. i forbindelse med omlegging fra tog til busskjøring, samt til trafikk som ikke mottar tilskudd fra fylkene.

For årene 1988 og 1989 ventes en videre svak vekst innenfor den produksjon som ikke mottar tilskudd. For tilskuddsberettiget kjøring forutsettes uforandret trafikk.



Figur 6: Utvikling i bildriftens godstrafikk 1984 - 1989.

Godstrafikken målt i antall transporterte tonn har de siste årene hatt en jevn vekst. Denne utvikling har sin årsak i en systematisk overgang til større og tyngre vognmateriell med større lasteevne. Det har vært en betydelig økning i transporter av lastbærere i kombinerte bane-biltransporter (containere o.l.). Man forventer i 1988 og 1989 et økt engasjement med tilsvarende økt trafikk for denne type transporter.

3.4.2 Produkter og planer

Persontrafikk i rute, dvs. den kjøring som er berettiget tilskudd fra fylkeskommunene er Bildriftens største aktivitetsområde. Målet for Bildriften er minst å opprettholde trafikken i disse områdene. Dette produktet må imidlertid tilpasses til fylkeskommunenes betalingsvillighet i det enkelte år. Ut over dette er det særlig aktuelt med satsing i de områder som eventuelt vil få redusert tilbud med jernbane.

Annen persontrafikk utenfor rute (dvs. bestillingsturer, turkjøring, ekspress-/langruter, arbeidskjøring og kjøring for jernbanedriften) vil for NSB Bildrift bli et satsingsområde. For jernbanedriften vil egen bildrift være den nærmeste samarbeidspartner.

3.4.3 Investerings tiltak

Tabell 14 Investeringer i bildriften 1987, 1988, forslag 1989

(Mill. kroner)

Tiltak	Regnskap 1987	Budsjett 1988	Forslag budsjett 1989 (88-priser)
Materiell m.v., tilskuddsberettiget kj.	30.3	40.0	50.0
Materiell m.v. for øvrig	15.3	10.0	21.0
Anlegg	1.7	10.0	25.0
Sum bildrift	47.3	60.0	96.0

I finansieringen av bildriften (jfr. avsnitt 3.4.4) inngår salg av gammelt anlegg med 15 mill. kroner. Fordi slike salg nullbudsjetteres, føres bildriftens investeringsforslag opp med 96-15 = 81 mill. kroner i NSBs investeringsbudsjett.

Tabell 15 Investeringsforslag for bildriftsanlegg 1989

(Mill. kroner, 1988-priser)

Tiltak	Overslag	Tidl. bevilget	Forslag 1989	Gjenstår
Anlegg Stavanger	27.0	10.0	17.0	0.0
Anlegg Odal-Eidsv.	6.0	3.0	3.0	0.0
Garasje Hurum	5.0	0.0	5.0	0.0
Sum anlegg	-	-	25.0	-

Til nødvendig fornyelse av den del av vognparken og anlegg som er knyttet til tilskuddsberettiget kjøring føres opp et lånebehov på 50 mill. kroner

Til fornying og nødvendig nyanskaffelser innenfor godssektoren og annet materiell utenom tilskuddsberettiget trafikk føres opp 19 mill. kroner. Man har beregnet en utvidelse av denne aktiviteten som følge av NSB Bildrifts skisserte mer offensive holdning til transportmarkedet generelt, med en mer utstrakt bruk av bil-tjenester.

Nytt verksted NSB Bilruter Stavanger:

Av større tiltak er ført opp 17.0 mill. kroner for fullføring av anlegget. Anlegget vil erstatte gamle og uhensiktsmessige anlegg.

Kostnadsoverslaget er 27 mill. kroner inkl. tomt og investeringsavgift. Nåværende anlegg ved Ladegårdsveien i Stavanger og i

Sandnes forutsettes solgt og salgsbeløpet, anslått til ca. 15 mill. kroner, godskrevet nyanlegget.

Det ble i 1988 tildelt 10 mill. kroner til anlegget. For fullføring i 1989 føres opp 17 mill. kroner, herav 2 mill. kroner finansiert over NSBs ordinære investeringsbudsjett, dvs. ved låneopptak fra staten.

3.4.4 Finansiering av investeringene

Tabell 16 Finansiering av bildriftinvesteringer

(Mill.kroner)

	Budsjett 1989
Avskrivninger statens kapital	34.7
Avskrivninger andre investeringer	13.0
Salg av eiendommer: Gml. anlegg Stavanger/Sandnes	15.0
Sum egenfinansiering	62.7
Avdrag på lån fra staten (avskrivninger)	- 34.7
Avdrag privatfinansierte lån	- 13.0
Låneopptak (bevilgninger) fra staten	31.0
Låneopptak privat lånemarked	50.0
Sum låneopptak (netto)	33.3
Sum investeringer	96.0

Alle bildriftsinvesteringer ble inntil 1987 finansiert over NSBs ordinære investeringsbudsjett, dvs. ved låneopptak fra staten. I 1989 er avdragene (avskrivningene) på disse lånene 34.7 mill. kroner, mens nytt låneopptak (bevilgning) er 31.0 mill. kroner, dvs. at bildriftens låneforpliktelser overfor staten reduseres med 3.7 mill. kroner.

Det foreslås at NSB ber om fullmakt til å ta opp lån på det private lånemarked for inntil 50 mill. kroner. Avdrag på slike lån utgjør i 1989 13 mill. kroner slik at netto privatfinansiert låneopptak utgjør 37 mill. kroner.

For 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. Fortsatt er det imidlertid forskjellsbehandling av NSBs bildrift og de private rutebilselskaper når det gjelder finansieringsmulighetene. NSB har således et påtrengende behov også til andre investeringer som gjelder tilskuddsberettiget kjøring, bl.a. nye driftsanlegg i Egersund og Elverum, ny garasje på Arnes samt til utstyr, mindre overtakinger m.v., og det bør være riktig å likestille denne del av virksomheten med finansiering av anskaffelse av selve bussmateriellet. Når det gjelder NSBs godstransport med bil, skal denne gå i økonomisk balanse, og denne virksomheten bør på

tilsvarende måte kunne finansieres ved låneopptak der grunnlaget for lønnsom drift er til stede.

NSB vil komme tilbake til spørsmålet om å kunne finansiere bildriftens investeringer i sin helhet med låneopptak i det private lånemarked.

3.5 Reisebyrådivisjonen

VI VIL

- videreutvikle NSB Reisebyrå som en landsdekkende, fullservice reisebyråkjede som skal kunne utføre både produksjon av og handel med reisetjenester.
- med NSB Reisebyrå, som en divisjon innen NSB-konsernet, samordne vår byråvirksomhet med NSBs øvrige organisasjon der dette er hensiktsmessig for begge. Divisjonen skal prioritere NSBs tjenester i den samlede profilering av reisebyråkjeden.
- at divisjonen skal arbeide etter forretningsmessige prinsipper og med krav til lønnsomhet som er normale for bransjen.

3.5.1 Økonomiske mål

Som en følge av underskuddene i divisjonen både i 1986 og 1987 vil divisjonen i 1988 og 1989 måtte prioritere forretningsidéens lønnsomhetskrav, uansett om det delvis skulle gå på tvers av strategien å "være en landsdekkende, fullservice reisebyråkjede."

- Inntektene: Etter år med markedsvekst og vekst i divisjonens markedsandel, vil vi nå måtte oppleve en nullvekst i markedet og mulig tap av markedsandel som følge av nødvendig konsentrasjon om lønnsomme byråenheter.
- Utgiftene: Det er nødvendig å trimme organisasjonen med tanke på vesentlige kostnadsreduksjoner.
- Resultat: Målsettingen er at de tiltak som gjennomføres i 1988 vil medføre overskudd i 1989.

Tabell 17 - Reisebyrådivisjonen:

(Mill. kroner)

	Regnskap 1987	Resultat- budsjett 1988	Forslag budsjett 1989 (88-priser)
Driftsinntekter	123.2	134.0	131.0
Driftskostnader	143.3	138.0	129.0
Driftsresultat	- 20.1	- 4.0	2.0
Netto fin. og ekstraord.poster	- 9.3	0.0	2.0
Arsresultat	- 29.4	- 4.0	4.0

3.5.2 Produkter og planer

Lønnsomhetskravet tilsier en strengere prioritering av de produkter hvor divisjonen gjennom avtaler har sikret seg ekstra provisjonsprosenten og/eller andre former for bonus.

Reisebyrådivisjonen vil øke sin egenproduksjon, da dette vil gi større fortjeneste enn vanlig billettformidling.

3.5.3 Investerings tiltak

Det foreslås satt av 2 mill. kroner til tiltak for å kunne sette igang egenproduksjon. Egenproduksjon/spesialproduksjon er en nødvendig forutsetning for å sikre tilstrekkelig inntjening i divisjonen. Slik egenproduksjon har så langt utgjort en for liten andel av divisjonens totale salg. Det er et mål å øke denne andelen. Det kan bl.a. skje gjennom kjøp av eierandeler i produksjonsselskaper. Investeringsmidler er forutsatt anvendt til slike formål både i 1988 og 1989.

3.6 Infrastruktur (kjøreveg)

NSBs kjøreveg består av linjen, signaler- og sikringsanlegg, telekommunikasjoner og elektriske baneanlegg. NSBs faste tekniske anlegg består utover dette også av terminaler og bygninger.

VI VIL

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

3.6.1 Økonomiske mål og tilskuddsbehov

I St.meld nr. 34 (1987-88) er det drøftet hva som bør være det budsjettmessige styringsmål for NSBs kjøreveg. Meldingen anbefaler at målet for drift og vedlikehold knyttes til de totale driftsutgifter for kjørevegen. Styringen må konkret baseres på fysiske resultatmål som viser hvilken kvalitet og standard som skal oppnås gjennom de budsjetterte driftsutgiftene. Eksempler på slike standardkrav kan være krav til aksellast eller hastighet. Styringsmålet for driften av NSBs kjøreveg vil derved stort sett være uavhengig av de mer kortsiktige trafikkendringer. Til grunn for bevilgninger til drift og vedlikehold av kjørevegen bør det ligge et definert krav til produktivitetsutvikling, f.eks. 2 % pr. år. Dermed vil produktivitetsnivå i NSBs kjørevegsdel være bestemmende for avgiftene.

Tabell 18 - Infrastrukturen:

(Mill.kroner)

	Regnskap 1987	Vedtatt Budsjett 1988	Forslag Budsjett 1989 (88-priser)
Driftsinntekter	184.0	195.0	192.2
Driftskostnader	1063.2	1046.0	1019.5
Driftsresultat	- 879.2	- 851.0	- 827.4
Netto fin. og ekstraord.poster	0.0	0.0	0.0
Tilskuddsbehov	879.2	851.0	827.4

Budsjettnivået i 1987 og 1988 har medført en nedprioritering av visse bane- og elektrotekniske arbeider til et nivå lavere enn det som vil være akseptabelt i det lange løp. Det understreker nettopp behovet for å løsrive bevilgningene til kjørevegen fra kortsiktige trafikkendringer.

NSB anser at et rimelig mål for resultatutviklingen i 1989 kan være 2 % kostnadsreduksjon målt i faste priser. Dette er basert på en forutsetning om produktivitetsutvikling på samme nivå. En kostnadsreduksjon ut over dette vil medføre et lavere aktivitetsnivå i infrastrukturarbeidene.

Innenfor en resultatutvikling på 2 % anses det mulig å opprettholde en sikkerhetsmessig forsvarlig standard på hovedlinjene på lang sikt. Budsjetttrammene er imidlertid allerede så lave at det skjer en kvalitetsmessig forringelse også på hovednett. Det vil derfor bli vanskelig å opprettholde en tilfredsstillende kvalitetsmessig standard uten en økning av vedlikeholdsarbeidene eller en reduksjon av belastningen på sporet. Sidebanene vil måtte drives på nedslitningsbasis.

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

1. sikkerhet
2. regularitet
3. aksellast og hastighet

Stramme budsjetttrammer har generelt medført en streng prioritering av vedlikeholdsarbeidene i 1987. Spesielt i siste del av året har arbeidene måttet konsentreres om lite materialkrevende arbeider.

Infrastrukturarbeidene utføres av baneavdelingen som også har elektrofunksjonene. Baneavdelingen er leverandør av ytelser også utenom selve kjørevegen til NSBs trafikkdel (bl.a. i form av vedlikehold av terminaler, leveranse av banestrøm m.v.). På den annen side mottar også NSBs kjøreveg representert ved Baneavdelingen ytelser fra NSBs trafikkdel i form av vedlikehold av maskinparken, trekraft, lagerhold og togledelse, samt administrative fellesfunksjoner.

3.6.2 Investeringstiltak

Ved prioritering av investeringstiltakene 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 av rimelig standard på disse. Det er utarbeidet en handlingsplan for å redusere eller løse de problemer man har hatt med solslyng, vinterproblemer og øvrige regularitetsproblemer.

Tabell 19 Banevise investeringer i kjørevegen

(Mill.kroner)

Strekning	Regnskap 1987	Budsjett 1988	Forslag budsjett 1989 (88-priser)
Oslo-Kornsjø	98.6	82.7	112.7
Oslo-Drammen	4.3	13.9	28.5
Drammen-Larvik-Skien	8.2	14.8	13.4
Drammen-Hokksund	1.2	0.4	5.9
Hokksund-Hønefoss-Bergen	101.5	49.1	71.0
Oslo-Hamar-Trondheim	45.1	42.7	34.5
Oslo-Roa	3.0	2.5	2.4
Hokksund-Stavanger	51.6	70.7	42.2
Trondheim-Bodø	17.6	38.6	41.6
Ofofbanen	24.5	22.8	6.3
Kongsvingerbanen	8.4	10.7	13.5
Andre baner	17.3	6.3	18.5
Felles	72.8	126.1	147.9
Sum fornyelse	287.3	343.4	388.8

Tabell 20: Fornyelse av kjørevegen

(Mill.kroner)

Strekning	Regnskap 1987	Budsjett 1988	Forslag budsjett 1989 (88-priser)
Linjen	159.1	176.9	191.8
Anl. For el. banedrift	65.4	84.3	73.0
Signal og sikringsanlegg	0.7	1.9	1.0
Telesamband	13.6	37.4	55.5
Tekn. hjelpeutstyr	47.0	40.0	67.5
Baneavd.s bygninger	1.6	2.9	0.0
Sum fornyelse	287.3	343.4	388.8

Tabell 21: Investeringer i nyanlegg; kjørevegen

(Mill.kroner)

Strekning	Regnskap 1987	Budsjett 1988	Forslag budsjett 1989 (88-priser)
Linjen	83.8	56.2	97.0
Signal og sikringsanlegg	62.9	39.7	39.6
Telesamband	20.1	24.4	13.3
Administrative systemer	0.0	0.8	1.9
Sum nyanlegg	166.8	121.2	151.8

3.6.2.1 Fornyelser av kjørevegen (bane/elektro)

Arbeidene omfatter både fornyelse av selve linjen, inkl. bruer og øvrig underbygning, arbeider på kontaktledningen, fornyelse av signal- og sikringsanlegg og av telefonnettet. Når det gjelder sistnevnte, foregår det et utstrakt samarbeid med Televerket om fornyelse av langlinjeforbindelsene.

Videre inngår her fornyelse av det maskinelle hjelpeutstyr som er en vesentlig forutsetning for fortsatt produktivitetsvekst.

I forslaget til budsjett for disse områder er det lagt vekt på å sikre en tilfredsstillende kvalitet på de sentrale deler av nettet.

Sommeren 1986 var preget av solslyngproblemer, og vinteren 1986/87 av snø- og isproblemer. NSB har derfor satt i gang en analyse av forholdene på de strekninger som har vært særlig utsatt. Det er bl.a. konstatert behov for:

- bedring av ballastprofilet
- sikring av sporets nøyaktige beliggenhet og nøytralisering av for store trykkrefter i sporet enkelte steder
- bedre beskyttelse av en del sporveksler mot snø og is, og montering av kraftigere sporvekselvarme.

Slike tiltak er igangsatt i 1987 og vil bli videreført i de nærmeste år. Spesielt prioriteres regularitetstiltak i Oslo-området, selv om dette har medført en omprioritering som har medført lavere vedlikeholdsstandard på andre deler av nettet.

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 behov for utskifting av 230000 sviller pr. år i 3-4 år og deretter kan årlig utskifting igjen reduseres til ca. 170000 pr. år i ca. 5-6 år.

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 etter hvert gi grunnlag for 22,5 t aksellast på de trafikksterke strekningene på Østlandet.

Svillefornyelsen må imidlertid gis høyere prioritet, fordi slitasjen er kommet lenger på dette område. Det er derfor aktuelt å legge skinnefornyelsen ned mot det kontraktsbundne minimumskvantum på 9500 tonn pr. år t.o.m. 1990.

Arbeidet med sikring mot solslang forutsettes videreført. Det krever midler til utvidelse av smale fyllinger. Som et ledd i arbeidet med sikring mot solslang vil arbeidet med etablering av et system for sikring av sporets riktige beliggenhet (Varig utfesting av linjen, VUL) bli videreført.

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 en gradvis utskifting foretas. Ved utskifting legges det inn betongbruer som også gir jevnere elastisitet i ballasten og dermed mer stabilt spor. Vi foreslår 4,2 mill.kroner i 1989.

Det er også nødvendig å sikre mange av brundergangene mot påkjørsel av lastebiler. En slik påkjørsel betyr en stor sikkerhetsrisiko. Sikringen vil bli foretatt ved montering av fenderbjelker. En slik sikring vil kreve ca. 20 mill.kroner kr. Vi foreslår 1,0 mill.kroner i 1989.

Det er også et stort antall overgangsbruer som må løftes for å tilfredsstille kravene til kontaktledningshøyde. I alt er overslaget på 87 mill.kroner kr. I 1989 vil det bare bli anledning til å sikre et beskjedent antall bruer. Vi vil prioritere bruer hvor kontaktledningshøyden er lavere enn 4,7 m fordi disse innebærer en sikkerhetsrisiko.

P.g.a. utsettelsen av Finse-tunnelen, er det alt fra 1988 nødvendig å bruke noe mer midler enn tidligere forutsatt til fornyelse av snøoverbygg. Hvis Finsetunnelen utsettes ytterligere er det nødvendig å øke bevilgningen til snøoverbygg med 2,4 mill.kroner kr.

I 1989 foreslås det bevilget midler til nye transformatorer til Sande og Skollenborg transformatorstasjoner og til Nordagutu omformerstasjon i forbindelse med overgang til ny spenning på trefasesiden. Det er behov for ny fjernkontrollutrustning på Ofotbanen, 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-Lunde, Ski-Fredrikstad og Ofotbanen. Dessuten vil det bli utført arbeider på forskjellige

strekninger for å forbedre den dynamisk standard på anlegg som ikke blir ombygget i nærmeste framtid.

Telesamband omfatter en rekke ulike prosjekter vedrørende:

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

Det meste av bevilgningen er knyttet til fornyelsen av NSBs kabel- og telefonnett, 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 1989 vil arbeidene særlig foregå langs Røros- og Sørlandsbanen. På Rørosbanen er det prøvd en ny metode som virker meget prisgunstig.

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

Prosjektet kabelflytting på Ofotbanen fortsetter i 1989 etter to års pause.

NSB har fått dispensasjon til 1.1.89 med å oppfylle støyforskriftene. Dette har vi ikke maktet innenfor de senere års budsjetttrammer.

3.6.2.2 Nyanlegg (bane/elektro)

Her inngår linjeomlegginger, forbedring av kryssingsspor, støyskjerming, utbygging av signal- og sikringssystemer (ATS, CTC), radioutbygging, nye elektrifiseringstiltak m.v.

Til Norddalen linjeomlegging på Ofotbanen føres opp sluttbevilgning, ca. 1,0 mill.kroner

Til Rolvsvøy linjeomlegging føres opp et beløp til videre prosjektering og forberedende arbeider, ca. 1,1 mill.kroner Anleggsarbeidene forventes å kunne igangsettes i 1990.

Linjeomlegginger på Bergensbanen:

Trinn 1. Finsetunnelen

Trinn 2. Traseforbedringer Tunga-Finse

Prosjektet ble foreslått i NSBs budsjettforslag for 1988, men departementet utsatte det. Vi viser til omtale i St.prp. nr. 1 (1987-88), vedlegg 2, og til Samferdselskomiteens Budsjettinnstilling S. nr.14 1987-88, hvor Komiteen ba om at prosjektet blir vurdert på nytt i 1989-budsjettet.

Til Finse-tunnelen føres opp 17 mill.kroner Det er viktig at dette prosjektet nå får en endelig avklaring. En fortsatt utsettelse medfører at sporfornyelse og fornyelse av snøoverbygg

på strekningen må igangsettes. I så fall trengs 4,4 mill til den aktuelle delstrekningen i 1989. Overslaget for Finse-Høgheller er 290 mill.kroner kr., med følgende foreløpige utbetalingsplan: 1989: 17 mill.kroner kr., 1990: 70 mill.kroner kr., 1991: 70 mill.kroner kr., 1992: 70 mill.kroner kr., 1993: 63 mill.kroner kr. Prosjektes 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.

Til prosjektering av linjeomlegginger på strekningen Tunga-Finse, som kan bruke massene fra Finsetunnelen føres opp 1 mill.kroner til prosjektering. Prosjektet forventes å gi en internrente på omlag 15%. Videre vil prosjektet gjøre det mulig å fjerne en del skjemmende snøoverbygg.

Arbeidene på linjeomleggingen Voss-Bulken i 1988 og delvis i 1989 og 1990 forskutteres av Vegvesenet. Det vises til omtale i St. prop. 1 (1987-88). Revidert totalkostnadsoverslag er ca. 115 mill.kroner. Vegvesenet og NSB forhandler for tiden om kostnads- og årsfordeling. Forhandlingene ventes avsluttet i mai 1988.

Til dobbeltsporseksjon Vestby føres opp 53,4 mill.kroner kr. til fullføring av strekningen Tveter-Vestby og start på strekningen Vestby-Kjenn. Overslaget er på 101 mill.kroner (1988-)kr. Videre utbetalingsplan er 1990: 9,9 mill.kroner kr.

Til dobbeltspor Ski-Moss (eksl. dobbeltsporseksjon Vestby) føres opp 2,65 mill.kroner kr. til prosjekteringsutgifter. Skisseforslaget er på ca. 700 mill.kroner kr. Det understrekes at dette er helt foreløpig. NSB har vurdert utbyggingstakten og vil anbefale at strekningen deles opp i 6-7 delstrekninger og bygges ut etappevis over ca. 12 år. En samlet vurdering av prosjektet vil bli foretatt i løpet av 1988-89.

Utbyggingsprogrammet for økning av kryssingskapasiteten og bedring av regulariteten fortsetter. I 1989 vil Rolvsøy kryssingsspor bli anlagt som følge av Ny Rolvsøy godsterminal. Gjerstad kryssingsspor har stor regularitetsmessig betydning og påbegynnes i 1989. Videre tas det sikte på forlengelse av ytterligere 2 kryssingsspor innenfor rammen av regularitetsmidlene for eliminering av regularitetsproblemer.

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

Utbygging av linjeblokk og CTC pågår på strekningen Oslo-Ski. Utbyggingen er planlagt ferdig til høsten. I mars 1988 bygges Sarpsborg stasjon ferdig for fjernstyrt drift. Planleggings-

arbeidet for anlegget Lysaker-Asker vil starte i 1989 og ventes ferdigbygd i 1991. Lysaker st. vil da bli lagt inn under Oslo S i likhet med Skøyen og Loenga stasjoner. I forbindelse med legging av ny telekabel i Østerdalen vil Rena st. i år bli utstyrt med sikringsanlegg. Et prøveprosjekt vedrørende forenklet CTC vil bli gjennomført på strekningen Eleverum-Koppang i 1989/90.

Den pågående utbygging av vedlikeholdsradio gir etter hvert mulighet for en mer rasjonell utnyttelse av tiden mellom togpasseringer til å utføre arbeid på linjen, og er også med på å øke sikkerheten for personalet. Strekningen Hamar-Støren påbegynnes i 1989.

Det pågår også samarbeid med Statens Järnvägar i Sverige vedrørende utvikling av et system for togradio, som forventes å kunne gi grunnlag for mer effektiv togfremføring og mulighet for redusert bemanning på godstog. Prototypen på togradio er forsinket, og den første serien av prototypmodellen vil først foreligge i 1989.

3.6.2.3 Jernbaneanlegget Oslo S.

NSB foreslår i alt 288.2 mill.kroner kr. i 1989 under post 35 Oslo Sentralstasjon. I bilag 1 er anlegget spesifisert på de enkelte delprosjekt, byggeoverslag pr. 31.12.86 og pr. 31.12.87, samt disponible beløp i 1988. Forslaget for 1989 er på samme måte spesifisert pr. delprosjekt.

Overslagene pr. 31.12.87 for postene 35 og 36 er på tilsammen 2324 mill.kroner kr. I tillegg til dette kommer den delen av tunnelen som skal betales av Oslo kommune. Dette beløp, 177,1 mill.kroner kr. er beregnet med 33 1/3% av totalutgiften fram til utgangen av 1976 og med 20 % f.o.m. 1977.

Spor m.v.

Det foreslås bevilget 41.8 mill.kroner kr. i 1989. 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 20 mill.kroner kr.

Stasjonsbygning. Byggetrinn 2 A

Arbeidet avsluttes i 1988. Prisstigning på gjenstående arbeider og arbeider utført i 1987 gir en økning av overslaget på 2,2 mill.kroner kr.

Stasjonsbygning. Byggetrinn 3.

Det foreslås bevilget 90 mill.kroner kr. Arbeidene med byggetrinn 3, sydfløyen fortsetter og forutsettes fullført i 1990. Prisstigning gir en økning av overslaget på 18 mill.kroner kr. Merutgifter på i alt 24 mill.kroner kr. skyldes at planleggingen er blitt meget arbeidskrevende p.g.a. diverse planendringer for å tilpasse anlegget til krav fra brukerne, antikvariske hensyn, endrede reguleringsforutsetninger m.v.

Driftsbanegården i Lodalen.

Det foreslås bevilget 55.8 mill.kroner kr. Sporarbeidene m.v. fullføres. Driftsbanegården i Lodalen fullføres i 1990. Prisstigning gir økning i overslaget på 26,6 mill.kroner kr. I tillegg må overslaget økes med i alt 13,4 mill.kroner p.g.a. kvalitetsforbedring av togvarmeanlegget (3,4 mill.kroner) og utvidelse av sikringsanlegget til også å omfatte østre ende (10 mill.kroner)

Alnabru godsterminal. 1. byggetrinn.

Anlegget er regnskapsmessig avsluttet med medgått kr. 50,5 mill.kroner, i samsvar med byggeoverslag pr. 31.12.86.

Alnabru godsterminal. 2. byggetrinn.

Det foreslås bevilget 96 mill.kroner kr. Det bli foretatt fortsatt utbygging av spor og lastegater, tekniske anlegg, ekspedisjonshus og garasjeanlegg. Prisstigning betinger en økning på 9 mill.kroner kr. Utover dette må overslaget økes med 6 mill.kroner kr. til dekning av tidligere planleggingsutgifter og 1,3 mill.kroner kr. som skyldes ekstra vanskelige arbeidsforhold på grunn av den regnfulle sommeren 1987 i kombinasjon med bløte fyllmasser tilført tidligere.

Det vil i nær framtid bli fremmet ajourførte planer om utvidelse av anleggene på Alnabru i flere byggetrinn, jfr. tidligere forelegg i St.prp. nr. 27 (1981-82). Herunder vil NSB ta opp spørsmålet om å benytte deler av salgsinntektene fra godsterminalen på Filipstad (bl.a. i forbindelse med Fjell-linjen) til finansiering av utbyggingen på Alnabru.

Tunnel Øst-Vest m.v.

Det foreslås ingen bevilgning til dette formål i 1989.

