

Dokument nr. 8:9

(2000-2001)

Forslag fra stortingsrepresentantene Robert Eriksson, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker om å omdanne Norges Statsbaner BA (NSB BA) til et ordinært aksjeselskap, samt åpne for konkurranse på Jernbaneverkets anlegg

Til Stortinget

1. Innledning

Med tradisjoner tilbake til åpningen av den første jernbanen i Norge i 1854, er NSB fortsatt en av landets mest toneangivende transportbedrifter. Fortsatt er toget en svært viktig del av NSBs virksomhet, men transport av personer og gods med bil og buss utgjør også en stor del av omsetningen.

Konsernet NSB består av morselskapet NSB BA med dets syv enheter og fire heleide datterselskaper. Etter et stortingsvedtak 14. november 1996, ble NSBs tidligere trafikkdel omgjort til særlovsselskapet NSB BA fra 1. desember 1996. Samtidig ble forvaltningsorganet Jernbaneverket opprettet, og har ansvaret for bl.a. å bygge ut og vedlikeholde jernbanenettet.

Endringen i desember 1996 innebærer at NSB ikke lenger er en del av statsforvaltningen, med de til dels tidkrevende beslutningsprosesser dette medførte. NSB bærer nå selv det forretningsmessige ansvar for driften, og finansierer investeringer gjennom egen inntjening eller ved låneopptak. Eier av NSB BA er staten ved Samferdselsdepartementet, og samferdselsstatsråden er NSBs generalforsamling. Staten hefter imidlertid kun for innskutt kapital, og har derved begrenset ansvar (BA). Den nye styringsformen har mange likheter med et statsaksjeselskap.

NSB-konsernet hadde ved utgangen av 1999 i alt 9 267 ansatte. Konsernets driftsinntekter var i 1999 på 6 912 mill. kroner. Driftsresultatet var 20 mill. kroner.

1.1 Kort om de ulike enheter

NSBs persontrafikk er i dag NSB Langdistanse, NSB Mellomdistanse og NSB Kortdistanse.

NSB har satt seg som hovedmålsetning å innfri følgende løfte til sine kunder:

«Vi bringer deg raskt og pålitelig dit du skal, på en vennlig, trygg og komfortabel måte. Når du reiser

med oss, får du mest igjen for tiden din. NSB knytter Norge sammen på en miljøvennlig måte.»

NSB Langdistanse

Enheten opererer på kommersiell basis merkevaren Signatur på hovedstrekningene Dovre-, Bergens- og Sørlandsbanen. Foruten de moderne, kregende ekspressstogene utvikler enheten merkevaren til også å gjelde nattogene på de tre strekningene samt dagtog.

NSB Mellomdistanse

Enheten har ansvaret for mellomdistansestrekningene Skien-Oslo-Lillehammer og Oslo-Halden samt for merkevarekonseptet Agenda. Agenda er spesialtilpasset reiser som tar fra 45 minutter til 3 timer. Agenda skal gjøre hverdagen enklere for den faste kunden.

NSB Kortdistanse

Enheten er ansvarlig for all persontogtrafikk i Oslo, Bergen og Stavanger med en gjennomsnittlig reisetid på 45 minutter. NSB Kortdistanse frakter daglig ca. 100 000 passasjerer. NSB Kortdistanse har bestilt 36 nye togsett hos italienske Ansaldo som skal lanseres under merkenavnet Puls i 2002.

NSB Persontrafikk Nord

Enheten er ansvarlig for all NSBs persontrafikk på strekningene som har dieseldrevet drift. NSB Persontrafikk Nord vil ha ansvaret for alle tre produktmerkene med dieseldrift.

NSB Drift og teknikk

Enheten har ansvaret for det rullende materiells tekniske standard og vedlikeholdsprogram samt for fremføring av tog og ivaretar NSB BAs operatørrolle. NSB Drift og teknikk er også ansvarlig for å frem-

skaffe reservedeler og komponenter og vedlikehold av disse samt revisjoner av vogner.

NSB Gods

Enheten har ansvaret for godstrafikk i NSB BA. Målbevisst satsing på hurtig og fleksibel frakt av containere, vekselflak og semitrailere på tog i kombinasjon med bil og båt har skaffet NSB Gods gode økonomiske resultater i 1999. Muligheten for fortsatt vekst nasjonalt og internasjonalt er stor.

NSB Eiendom

By- og eiendomsutvikling med utgangspunkt i kollektivknutepunkt er sentrale satsningsområder for NSB Eiendom. Enheten konsentrerer sin virksomhet på det sentrale Østlandsområdet og i de største byene i Norge.

1.2 Kort om de ulike datterselskap

NSB Gardermobanen AS

Selskapets visjon er å være Norges ledende servicebedrift innenfor transportnæringen. Flytoget skal være et pålitelig, effektivt og konkurransedyktig transporttilbud integrert i Oslo Lufthavn. Flytoget hadde sitt første fulle driftsår i 1999, og blir fra år 2000 et rendyrket trafikkselskap.

NSB Biltrafikk AS

Selskapets oppgave er å produsere konkurransedyktige reise- og transporttjenester på vei, bestående av rute- og turkjøring med buss, og godstransport med vogntog. NSB Biltrafikk AS er et av landets største bilselskap med 13 datterselskap innenfor konsernet.

NSB Eiendomsutvikling AS

Selskapet utvikler kommersielle eiendommer i NSBs portefølje som ikke har direkte tilknytning til jernbanedrift. NSB Eiendomsutvikling AS hadde sitt første hele driftsår i 1999.

MiTrans AS

MiTrans AS ble etablert som aksjeselskap 1. juli 1999 med hovedkontor i Drammen. Mens hovedområdene i Drammen er togombygging og skadereparasjoner, ble et mekanisk NSB-verksted på Hamar utskilt og innlemmet i MiTrans AS 1. januar 2000. Enhetene på Hamar leverer i hovedsak vedlikehold av Jernbaneverkstedets materiell.

2. Bakgrunn

Antall reisende på mellomdistansetogene har hitil i år økt med 3 pst. i forhold til i fjor når Rørosbanen holdes utenfor. På langdistansetogene har det vært en nedgang på 8 pst., mest på Sørlandsbanen.

Togdriften i 2. tertial er preget av problemene med de nye kregende ekspressetogene, økte infrastrukturarbeider som utføres av Jernbaneverket og mangel på lokpersonale. Dette har medført at punktligheten til langdistansetogene er betydelig forverret i forhold til fjoråret. For mellomdistansetogene er punktligheten i august på nivå med gjennomsnittet for fjorårstallene per 2. tertial, mens kortdistansetogene viser en bedret punktlighet sammenlignet med fjoråret.

Konsekvenser av manglende leveranse av togmateriell og lokførermangel vises i inntektstap og økte kostnader for persontogtrafikken.

Driftsinntektene i godsvirksomheten ble sterkt påvirket av ulykken på Lillestrøm og viser derfor en svikt i forhold til fjoråret. Det foreligger imidlertid positive utviklingstrekk på alle produktområder på innenlandsmarkedet, mens utviklingen internasjonalt har vært svakere. Virksomheten arbeider fortsatt med fokus på kostnader og arbeider målbevisst med å legge grunnlaget for ytterligere utvikling av kombinerte transporter.

Eiendomsvirksomheten har et driftsresultat på 105 mill. kroner mot 137 mill. kroner i fjor. Resultatnedgangen henger sammen med lavere eiendomssalg i 2000.

Underkonsernet NSB Biltrafikk hadde i 2. tertial 2000 et driftsresultat på 25 mill. kroner mot 45 mill. kroner i 2. tertial 1999, noe som bl.a. skyldes økte dieselpriiser, svikt i godstrafikk og reduserte marginer i avtalene med fylkeskommunene.

Driftsresultatet i NSB Gardermobanen AS ble 41 mill. kroner mot 136 mill. kroner i fjor. Resultatforbedringen må sees i sammenheng med reduserte driftskostnader og avskrivninger som følge av overføring av infrastruktur til Jernbaneverket med virkning pr. 1. januar 2000.

2.1 Hendelser etter balansedagen

NSB Biltrafikk AS har inngått en intensjonsavtale med Posten BA om å overta lastebilvirksomheten i selskapene Nettlast AS, Nettlast Hadeland AS og Nettlast Helgeland AS.

På ekstraordinær generalforsamling i NSB BA 4. september 2000 ble innskuddskapitalen vedtatt forhøyet med 670 mill. kroner. Kapitalforhøyelsen i NSB BA skal benyttes til innskudd og kapitalforhøyelse i NSB Gardermobanen AS.

2.2 Finansielle forhold

Likviditet

Likviditeten i NSB-konsernet pr. 31. august 2000 var 1 800 mill. kroner. Denne er plassert i bank samt norske sertifikater og kortsiktige obligasjoner. NSB har en syndikert trekkrettighet på 2 000 mill. kroner og en kassekreditt på 50 mill. kroner.

Rentebærende gjeld

Av den samlede langsiktige gjelden i NSB-konsernet på 6 343 mill. kroner pr. 31. august 2000 var 3 462 mill. kroner lån fra staten. Herav er 2 135 mill. kroner lån gitt NSB BA i forbindelse med etableringen av selskapet pr. 1. desember 1996. Dette forfaller i sin helhet til betaling 1. desember 2001. NSB Gardermobanen AS er ved restruktureringen pr. 1. januar 2000 gitt et rentebærende lån fra staten på 1 119 mill. kroner, lånet forfaller i sin helhet pr. 1. desember 2001.

Øvrig rentebærende gjeld i NSB-konsernet var pr. 31. august 2000 2 881 mill. kroner. Inkludert i dette er to obligasjonslån på til sammen 650 mill. kroner som ble tatt opp i juni 1998. Lånet løper med fast rente og har endelig forfall i 2007. NSB etablerte i april 1999 et europeisk låneprogram (EURO Medium Term Note Program) på 750 mill. euro. Det første obligasjonslånet under programmet, 1 230 mill. kroner (150 mill. euro), med forfall i 2011, ble lagt ut i mai 1999. Det er tatt opp to nye lån i inneværende år, et i det japanske markedet på 151 mill. kroner (JPY 2 000 000 000/et års løpetid) og et lån på 754 mill. kroner i det sveitsiske markedet (CHF 150 000 000/5 års løpetid).

2.3 NSBs organisasjon

Forventninger til ny organisasjon

Omstillingen i NSB-konsernet ble i 1999 videreført med to hovedfokus: kundeorientering og kostnadseffektivisering. Oppbygging av sterke resultatenheter med ansvar for hver sine togkonsepter skal gi bedre togtilbud og økt lønnsomhet.

Organisasjonsstrukturen støtter merkevarekonseptene

NSB har besluttet å satse på utvikling av fire merkevarekonsepter innenfor persontrafikkvirksomheten for å skape sterke og konsistente tilbud til kundene. Flytoget ble lansert høsten 1988, Signatur 1. november 1999, og i 2000 og 2002 kommer henholdsvis Agenda og Puls. Organisasjonsstrukturen er samtidig lagt om for å støtte opp om de nye produktene. I juli 1999 ble NSB Persontrafikk erstattet av forretningsenhetene NSB Kortdistanse (Puls), NSB Mellomdistanse (Agenda) og NSB Langdistanse (Signatur), med ansvaret for hvert sitt merkevarekonsept. NSB Persontrafikk Nord tilbyr alle tre produktene på de nordlige strekningene som har dieseldrevet drift.

Verdikjeden

De nye forretningsenhetene innenfor persontrafikkvirksomheten er organisert som selvstendige resultatenheter med totalansvar for hele verdikjeden innenfor sitt merkevarekonsept. Alle elementer som

har avgjørende betydning for kvaliteten på produktene, er organisert under den enkelte resultatenheten, herunder stasjoner, ombordpersonale, materiell og vedlikeholdsbase. Dette sikrer mest mulig kontroll over ressursbruk og kvalitet i hver enkelt enhet. Det er etablert en ny styringsmodell for forretningsenhetene for å sikre helhetlig styring og kontroll.

NSB tilstreber balansert målstyring

Balansert målstyring i NSB-konsernet bygger på konsernets fem strategiske målområder som gjen-speiles i de fem regnskapene. Modellen knytter finansielle perspektiver sammen med et kundeperspektiv, fokus på interne prosesser og virksomhetens langsiktige planer for utvikling og læring. Modellen krever også identifisering av kritiske suksessfaktorer og tilsvarende indikatorer som gir mulighet for kontinuerlig styring, oppfølging og kontroll. Balansert målstyring er ett virkemiddel i den gode sirkel: lønnsomhet med basis i tilfredse kunder som møter gode produkter skapt av fornøyde medarbeidere. Dette er igjen avhengig av gode ledere som har evne til å følge opp alle de strategiske målområder og sammenhengen mellom disse.

Medarbeidertilfredshet

Årets undersøkelse av medarbeidertilfredshet gir et bilde av hvilket lederskap medarbeiderne i konsernet ser behov for. I undersøkelsen ønsket NSB å måle hvordan konsernets verdier blir praktisert i hverdagen, hvordan medarbeiderne opplever at dagens lederskap fungerer - og hvordan de ønsker det skal fungere. Undersøkelsen viser at medarbeidertilfredsheten i NSB har gått ned, men at de ansatte har økt tro på bedriftens evne til å mestre fremtidige utfordringer.

Å gi tydelige tilbakemeldinger til den enkelte medarbeider og å følge opp resultatene fra årets undersøkelse i den enkelte enhet, er de tydeligste forbedringsområdene.

Profesjonelle ledere er gode på kommunikasjon gjennom formidling av beslutningsgrunnlag, gir støtte til medarbeiderne og er åpne for konstruktiv kritikk. Økt delaktighet og medvirkning bidrar til å fremme læring i NSB-konsernet.

Nye arbeidsformer

En sentral utfordring for at NSB skal nå sine mål, er å legge grunnlaget for nye arbeidsformer og kompetanse i samsvar med fremtidige utfordringer.

Dette krever større bevissthet i forhold til egen rolle og egne oppgaver og en klar forståelse for hvor det er behov for samspill med andre. NSBs nye hovedkontor, som skal bygges i Bjørvika ved Oslo S, skal være et virkemiddel i arbeidet med utvikling av nye arbeidsformer.

3. NSBs kunderegnskap for 1999

3.1 Persontogtrafikken i NSB BA i 1999

Det er en fremtidig utfordring å innfri følgende løfte til våre kunder:

«Vi bringer deg raskt og pålitelig dit du skal, på en vennlig, trygg og komfortabel måte. Når du reiser med oss, får du mest igjen for tiden din. NSB knytter Norge sammen på en miljøvennlig måte.»

NSB Persontrafikk var frem til 1. juli 1999 en enhet som hadde ansvaret for persontogvirksomheten. Unntaket er Flytoget, som drives av NSB Gardermobanen AS. Fra og med juli 1999 ble NSB Persontrafikk delt i fire forretningsområder: NSB Langdistanse, NSB Mellomdistanse og NSB Kortdistanse, som heretter har det totale forretningsansvaret for hvert sitt produktkonsept, Signatur, Agenda og Puls. I tillegg har NSB Persontrafikk Nord fått driftsansvaret

Hovedresultater

Utvikling i kundetilfredshetsindeks, 1997-99 NSB persontog, hovedresultater (skala: 0-100)

Produkt/strekning	Indeks 1997*	Indeks 1998	Indeks 1999	Endring i prosentpoeng
1 Ekspresstog Sørlandsbanen	50	48	53	5
2 Persontog Raumabanan	50	50	52	2
3 Nattog Nordlandsbanen	47	51	52	1
4 Regiontog Kristiansand-Stavanger	49	47	51	4
5 Ekspresstog Dovrebanen	50	50	51	1
6 Lokaltog Trondheim (Trønderbanen)	52	58	51	-7
7 Nattog Bergensbanen	46	49	50	1
8 Nattog Sørlandsbanen	47	47	49	2
9 Dagtog Dovrebanen	46	48	49	1
10 Regiontog Rørosbanen	45	48	49	1
11 Dagtog Oslo-København			49	
12 Ekspresstog Bergensbanen	49	51	49	-2
13 IC Vestfoldbanen	48	51	49	-2
14 IC Lillehammer	47	46	48	2
15 Dagtog Nordlandsbanen	48	47	48	1
16 Dagtog Bergensbanen	49	47	47	0
17 Dagtog Sørlandsbanen	48	47	47	0
18 IC Østfoldbanen	48	47	47	0
19 Regiontog Gjøvikbanen	46	49	47	-2
20 Dagtog Oslo-Stockholm	48	46	46	0
21 Nattog Oslo-Stockholm-København	47	47	45	-2
22 Lokaltog Bergen	44	47	45	-2
23 Lokaltog Oslo	43	43	44	1
24 Lokaltog Jærbanen	41	46	43	-3

Korrigerte indekser for 1997

Tilfredshetsskåre for de enkelte produktelementene

For alle tre produktgrupper (kort-, mellom- og langdistanse) er tilpasning av togavgangene til kun-

for dieseldrevet togmateriell på korte, mellomlange og lange distanser. Mål for både gammel og ny organisasjon er å levere en sikker, konkurransedyktig og lønnsom transporttjeneste for kundene, enten det er det offentlige eller kundene selv som betaler.

Kundetilfredshetsresultater

For tredje år på rad ble det i 1999 gjennomført en kundetilfredshetsmåling i tidligere NSB Persontrafikk. Måleresultatene gir indikasjoner på hvordan kunden oppfatter togtilbudet, og danner et viktig grunnlag for å drive kundeorientert forbedrings- og utviklingsarbeid.

Målingen er gjennomført i mars 1999 av Markeds- og Mediainstituttet A/S og baserer seg på ca. 4 500 kundeintervjuer foretatt om bord på tog - jevnt fordelt på produkter og strekninger.

denes behov et gjennomgående forbedringsområde i de tre årene undersøkelsene har vært gjennomført.

Forbedringstiltak på dette området kan ikke settes i gang over natten, men krever langsiktige planer for kapasitetsutnyttelse og nyinvesteringer i togmateriell og infrastruktur. Nytt togmateriell som settes i trafikk i perioden 1999 til 2002 i alle tre produktgrupper, vil i tillegg til økt komfort bidra til å gi kundene noe hyppigere togavganger. Når det gjelder utbygging av skinnegangen, må myndighetene bidra gjennom bevilgninger til Jernbaneverket.

Det har vært en særlig målsetting på alle strekninger å forbedre punktligheten. Det er derfor gledelig å konstatere en økning i antall kunder som uttrykker tilfredshet med punktligheten på alle produktgrupper i 1999-undersøkelsen sammenlignet med undersøkelsen året før. Punktligheten og årsaker til forsinkelser overvåkes nøye, og så langt som mulig settes det inn strakstiltak når det avdekkes feil.

De faktorene flest kunder oppgir å være tilfredse med hos NSB, er den service som stasjonspersonalet og konduktørene yter.

Kundene var i 1999 noe mer tilfredse med det viktige området «pris for reisen står i forhold til tjenestene» enn i 1998, selv om det fremdeles rangeres som et viktig forbedringsområde av kundene.

Trafikktall* (Antall kunder på utvalgte tellepunkter)

Gjelder snitt tellepunkt	Tellepunkt	1998	1999	Endring
Sørlandsbanen	Lunde	505 636	521 515	+3,1%
Dovrebanen	Hjerkinn	482 398	463 114	-4,0%
Bergensbanen	Finse	697 777	690 416	-1,1%
NSB Langdistanse		1 685 811	1 675 045	-0,6%

Punktligheit (Målt innenfor 3 minutters avvik)

% i rute til endestasjon	1995	1996	1997	1998	1999	Mål
Bergensbanen	84%	83%	80%	82%	81%	90%
Dovrebanen	81%	74%	74%	82%	86%	90%
Sørlandsbanen	76%	78%	82%	73%	79%	90%

* Basert på ukentlige passasjertellinger ved et tellepunkt

Tiltak/aktiviteter og viktige hendelser i 1999

Med bakgrunn i tilbakemeldingen fra kundetilfredshetsundersøkelsen har det i 1999 vært økt oppmerksomhet på renhold, og da spesielt renhold av toaletter. Før jul ble det foretatt en full gjennomgang av de nyeste togvognene på både renhold og vedlikehold, med veldig gode tilbakemeldinger fra kundene. Ellers har ombordpersonalet fått større myndighet og ansvar til å håndtere avvikssituasjoner og kundeklager der disse måtte oppstå. Det har også vært fokusert på oppfølging av avvikhåndteringen hos Driftsoperativt senter på Oslo S. Servering (øl, vin, snacks osv.) på nattoget har vært ønsket i mange år. Dette er det nå lagt til rette for også på Bergensbanen, i tillegg

Økt frekvens fra og med januar 1999 på Dovrebanen er tydeligvis blitt verdsatt av kundene. Kundene legger større vekt på «korrespondanse fra andre transportmidler» i 1999 enn året før.

Når det gjelder andre spesielt viktige faktorer for passasjerene, er det kun små endringer.

3.2 NSB Langdistanse

Markeds- og trafikkutvikling

Målene til NSB Langdistanse i 1999 var 60 poeng skåre på kjerneprodukt og 60 poeng på kundetilfredshet på en skala fra 0 til 100, i henhold til Norsk Kundebarmeters modell for måling av kundetilfredshet og -lojalitet. Resultatet ble 64 poeng skåre på begge parametrene.

Årsaken til den store nedgangen i antall passasjerer på Dovrebanen fra 1998 til 1999 er redusert tilbud med to tog samt redusert antall plasser på ekspress- og nattog. Beleggsprosenten (antall reisende/antall plasser) har økt fra 54 pst. i 1998 til 59 pst. i 1999 på Dovrebanen. Økningen på Sørlandsbanen er særlig et resultat av et aktivt salgsapparat og lansering av det nye langdistansetoget Signatur 1. november 1999.

til på Dovrebanen, som allerede har dette tilbudet til passasjerene siden 1994.

For å øke punktligheten ble det i 1999 jobbet med følgende aktiviteter:

- tett samarbeid med Jernbaneverket på deres områder
- samarbeid med konduktørpersonalets tillitsvalgte om tiltak for å bedre punktligheten
- sette forpliktende mål for de forsinkelsesårsakene NSB Langdistanse har kontroll over, med tett oppfølging
- gjennomføring av punktlighetsundersøkelser for å finne gjengangere og problemområder og sette i gang tiltak for å fjerne disse

I november ble Signatur lansert på strekningen Oslo-Kristiansand som et første synlig bevis på et nytt produktkonsept på langdistanse, basert på tilbakemeldinger om kundenes ønsker og behov. Pr. 31. desember 1999 var tre togsett satt i drift, og i løpet av 2000 skal tilbudet utvides til 16 sett. Signatur gir hyppigere avganger, kortere reisetid og økt komfort om bord. Totalt sett har Signatur hatt en god start med gjennomsnittlig 55 pst. belegg i november og henholdsvis 36 pst. belegg på Signatur Pluss og 61 pst. på Signatur-klassen i desember.

Fremtidige utfordringer

Med de nye togene skal konsernet - hver eneste gang - levere den produktkvaliteten som vi har lovet kundene gjennom konseptet Signatur. Samtidig skal vi løfte de øvrige langdistansetogene opp til samme kvalitet. For øvrig har NSB Langdistanse en utfordring i å bedre punktligheten, spesielt på de nye togene. De første månedene etter lansering har det vært en del forsinkelser. De viktigste årsakene til forsin-

kels er flaskehalsen i infrastrukturen, tekniske feil på togene og forsinkelser som forplanter seg fra tidligere avganger til de neste.

3.3 NSB Mellomdistanse

Markeds- og trafikkutvikling

Åpning av Romeriksporten i august 1999 har styrket konkurransekraften til InterCity-togene på Dovrebanen og ga en trafikkøkning på vel 30 pst. mot 16 pst. i 1998. Ekspressbussen fra Hamar til Gardermoen tapte konkurransen og ble innstilt. Både på Vestfoldbanen og på Østfoldbanen økte NSBs andel i forhold til bil, og de to banene hadde i fjor rundt 5 pst. flere passasjerer. Trafikken på Gjøvikbanen gikk ned for tredje år på rad pga. foreldet infrastruktur og økt bilbruk.

NSB hadde en trafikknedgang på 3 pst. på Rørosbanen etter flere år med økende trafikk. Totalt sett for landet økte trafikken med mellomdistansetog med vel 8 pst. i forhold til 1998.

Trafikktall (Antall kunder på utvalgte tellepunkter)*

Gjelder snitt tellepunkt	Tellepunkt	1996	1997	1998	1999	Endring
Oslo-Gjøvik	Jaren	267	260	258	241	-6,6
		324	210	963	809	%
Oslo-Halden	Moss	758	748	783	820	+4,8
		574	814	066	380	%
Oslo-Skien	Drammen	1 693	1 688	1 705	1 792	+5,1
		682	376	857	275	%
Oslo-Lillehammer	Hamar	467	548	640	838	+30,
		483	493	509	053	8%
NSB		2 720	3 245	3 388	3 692	+10,
Mellomdistanse		530	893	395	517	9%

*Tallene for 1996 er ikke direkte sammenlignbare med tallene fra 1997 til 1999

Punktligheit (Målt innenfor 3 minutters avvik)

% i rute til endestasjon	1995	1996	1997	1998	1999	Mål
Oslo-Gjøvik	95%	96%	92%	93%	93%	90%
Oslo-Halden	86%	80%	85%	88%	88%	90%
Oslo-Skien	80%	79%	75%	82%	84%	90%
Oslo-Lillehammer	85%	77%	74%	77%	89%	90%

Årsakene til noe sviktende oppnåelse av punktlighetsmål skyldes delvis infrastrukturen. Saktekjøring forbi anleggsvirksomhet i forbindelse med bygging av dobbeltspor på Vestfoldbanen og Østfoldbanen, og forberedende tiltak for krengetog på strekningen Eidsvoll-Lillehammer, er eksempler på dette. I tillegg har tilfeller av strømbrudd og signalfeil gitt avvik, så vel som tidvis mangel på nødvendig togmateriell og lokførere.

Tiltak og aktiviteter og viktige hendelser i 1999

Det viktigste tiltaket i 1999 har vært økt tilbud til kundene ved 18 pst. produksjonsøkning innenfor InterCity-triangelet. Økningen skjedde delvis fra januar 1999 og ble fullført fra august 1999 ved åpning av Romeriksporten, da tilnærmet timefrekvens ble innført på de tre strekningene Hamar-Oslo-Sandefjord og Oslo-Halden. I 1999 har det blant annet vært økt oppmerksomhet på å bedre renholdet samt skilting av

tog. I tillegg har NSB Mellomdistanse gjennomført en rekke tiltak i 1999 for å bedre punktligheten. Egne oppfølgingsgrupper har kartlagt årsakene til punktlighetssvikt. Særlig Oslo S og andre stasjonsområder som representerer flaskehals i trafikkflyten, har vært nøye overvåket. Overvåkingen har gitt grunnlag for å rette opp i uregelmessigheter og sette i gang forbedringstiltak.

Blant annet er alle konduktørbytter nå flyttet fra Oslo S og i stedet blitt lagt til mindre trafikkbelastede stasjoner. NSB Mellomdistanse har fra høsten 1999 ansatt en medarbeider med særlig ansvar for overvåking og forbedring av punktligheten. Vedkommende deltar blant annet i et tverrdivisjonelt punktlighetsforum som har jevnlig møter for å ta opp punktlighetsproblemer og diskutere mulige løsninger. Betydningen av punktlighet er også blitt satt på dagsordenen blant lokførere og konduktører.

Fremtidige utfordringer

En utfordring i år 2000 er å starte oppgradering av eksisterende materiell i påvente av nye Agenda-tog, som settes i drift innen 2002. De nye togene forventes

å bidra til økt frekvens og bedre punktlighet - områder som kundene er opptatt av. Det er også en utfordring å øke tilfredsheten med serveringstilbudet. NSB vil innføre anerkjente automater og selvbetjente serveringspunkter i alle Agenda-tog fra 2002 i håp om mer fornøyde kunder på dette området.

3.4 NSB Kortdistanse

Markeds- og trafikkutvikling

Totalt for lokaltog i Oslo-området var trafikken i oktober 1999 5,7 pst. høyere enn ett år tidligere. Det utgjør ca. 1,1 millioner nye reiser i forhold til i 1998. Den nye rutemodellen (se tiltak/aktiviteter) har gitt store endringer i reisemønstre. Spesielt gledelig er det at trafikken på kveldstid øker mer enn resten av døgnet, da NSB har ledig kapasitet om kvelden. Denne mertrafikken bidrar direkte til resultatforbedring.

Høy frekvens er viktig for kortdistansekundene, og fra ruteendringen i august har strekningene Skøyen-Årnes, Oslo S-Moss og Skøyen-Ski fått flere avganger, slik at tilbudet oppleves mer attraktivt også på kveldstid og i helger.

Punktlighet (Målt innenfor 3 minutters avvik)

% i rute til endestasjon	1995	1996	1997	1998	1999	Mål
Oslo-området (i rushtid)	95 %	96 %	92 %	80 %	83 %	90 %
Jærbanen	86 %	80 %	85 %	91 %	91 %	90 %
Vossebanen	80 %	79 %	75 %	87 %	91 %	90 %

Tiltak, aktiviteter og viktige hendelser i 1999

Den 22. august åpnet Romeriksporten, og det nye ruteprogrammet i Oslo-området kunne iverksettes. Totalt ble lokaltogproduksjonen i Oslo-området økt med ca. 18 pst.

Den største økningen ble foretatt på Romerike og på strekningen Drammen-Kongsberg. På strekningen Eidsvoll-Kongsberg kjører lokaltogene via Gardermoen, mens det ble opprettet en ny pendel Oslo S-Jessheim-Eidsvoll. Reisetiden mellom Oslo S og Lillestrøm ble redusert fra 19 til 10 minutter for de raskeste togene. Eidsvoll Verk stasjon ble åpnet for trafikk, og vil bli en mellomstor lokaltogstasjon på størrelse med Fetsund og Grefsen.

Fremtidige utfordringer

Utfordringer i år 2000 er blant annet å etablere punktlighet og regularitet i forhold til ruteplanen på et stabilt høyt nivå. En annen utfordring som det jobbes med i 2000, er forbedring av renholdet. På

lengre sikt ligger det en stor utfordring i å lansere lokaltogene som Puls i 2002. Kortdistanse har med utgangspunkt i tilbakemeldinger fra kundene formulert et helhetlig produktkonsept. Det er startet et omfattende arbeid med å kvalitetssikre produktet i henhold til Puls-konseptet. Foruten kvalitetssikring av produksjonsprosessene for å presentere en jevn kvalitet, skal det settes i drift 36 nye lokaltog som leveres i 2000 og 2001. Samtidig arbeides det for at dagens togpark skal gjennomgå et oppussingsprogram som sikrer kunden en forutsigbar kvalitet.

3.5 NSB Persontrafikk Nord

Markeds- og trafikkutvikling

Som resultat på særlige innsatsområder i 1999 ble det en økning på 5 pst. i antall kunder på Trønderbanen og økning av punktligheten fra (i perioder) 20 pst. opp til 69 pst. i gjennomsnitt for 1999 på Nordlandsbanen.

Trafikktall (Antall kunder på utvalgte tellepunkter)*

Gjelder snitt tellepunkt	1998	1999	Endring	Produkttype
Nordlandsbanen Ofotbanen/Meråker	307 129		-7 %	Langdistanse
Nordlandsbanen	74 866	69 051	-7 %	Mellomdistanse
Rørosbanen	157 430	156 120	-1 %	Mellomdistanse
Raumabanen (unntatt nattog).....	70 689	66 729	-6 %	Mellomdistanse
Trønderbanen NSB	618 576	652 268	+5 %	Kortdistanse
Persontrafikk Nord	1 228 690	1 239 661	+1 %	Alle produktene

* Tallene refererer til ukentlige passasjertellinger og er basert på et gjennomsnitt av tre tellepunkter underveis

En viktig årsak til nedgangen på Nordlandsbanen kan være sterk konkurranse fra flyselskapene. Ferie- og fritidsmarkedet er prisfølsomt på lange avstander som Bodø-Trondheim. I tillegg har negativ medieomtale etter Trofors-ulykken vært belastende og

svekket tilliten til NSB. Konkurransen med billige flybilletter er også noe av forklaringen på nedgangen i trafikk på Raumabanen. Priskampanjer i februar og november har gitt oppsving i trafikken i disse periodene.

Punktlighet (Målt innenfor 3 minutters avvik)

% i rute til endestasjon	1995	1996	1997	1998	1999	Mål
Nordlandsbanen	73 %	62 %	65 %	67 %	70 %	90 %
Raumabanen	86 %	86 %	88 %	94 %	95 %	90 %
Rørosbanen	85 %	82 %	80 %	82 %	91 %	90 %
Trønderbanen	85 %	77 %	74 %	83 %	86 %	90 %

Tiltak/aktiviteter og viktige hendelser i 1999

På bakgrunn av tilbakemeldinger fra kundene ble det i 1999 fokusert på bedring av punktligheten på Nordlandsbanen. Som vi ser av tabellen ovenfor, har den gjennomsnittlige punktligheten økt fra 67 pst. i 1998 til 70 pst. i 1999 på denne banestrekningen. På dagtog og natt og Trondheim-Bodø er det gjort en innsats for å forbedre renholdet om bord, særlig på toalettene. Renhold av toaletter og kupeer ble også prioritert for Trønderbanen (kortdistanse).

Utfordringer

Framtidige utfordringer for NSB Persontrafikk Nord er å øke antallet reisende fra 2 millioner til 2,5 millioner kunder de nærmeste fire årene. Lanseringen av produktkonseptene Agenda og Signatur er derfor meget store utfordringer i 2000/2001. Nye diesel krengetog blir satt inn på mellomdistansestrekningene på Nordlandsbanen, Rørosbanen og Raumabanen høsten 2000.

NSB Persontrafikk Nord har dessuten en utfordring i å holde mye eldre materiell i velholdt stand på mellomdistanse strekningene. Det eldste togmateriellet vil bli skiftet ut i 2000. Det arbeides også med nye elektroniske løsninger for blant annet billett-håndtering på Trønderbanen.

4. Fremskrittspartiets holdning

1. desember 1996 ble forvaltningsbedriften NSB delt i to selvstendige organisasjonsheter. Trafikkdelen ble opprettet ved egen lov som selskapet NSB

BA, og infrastrukturen ble lagt til et nytt forvaltningsorgan, Jernbaneverket. Rammen er gitt i St.prp. nr. 2 (1996-1997).

Jernbaneverket skal på en ikke-diskriminerende måte stille jernbanenettet tilgjengelig for aktuelle brukere. NSB BA, NSB Gardemobanen AS og Malmtrafikk AS er de største trafikkutøverne på jernbanenettet i 1998. I Norge i dag har vi ca. 4 000 km jernbanenett, hvorav 130 km med dobbeltspor. Problemet er imidlertid at «aktuelle brukere» stort sett er NSB i forskjellige varianter. Jernbaneverket bør etter Fremskrittspartiets syn leie ut deler av baneanlegget til selskaper som ønsker å drive transportvirksomhet.

Den 1. januar 1998 overtok Flåm Utvikling AS ansvaret for driften av Flåmsbanen. Bakgrunnen for overtakelsen er imidlertid at NSB ikke lenger ønsker å satse på strekningen. Flåm Utvikling AS er et selskap som eies av Aurland kommune og diverse private aktører, og 49 pst. eies av NSB. Selskapet leier jernbaneskiner av Jernbaneverket, og de leier materiell og delvis personell av NSB. Alle kontrakter er gjort etter rene forretningsmessige prinsipper. Banen er i hovedsak en turistattraksjon sommerstid, men det går også tog i rute hele året. Togene korresponderer med Bergensbanen.

Norges eneste jernbanestrekning for passasjerer under privat drift har vært en stor suksess, og et brukbart eksempel på hvordan private aktører kan komme på «banen», bokstavelig talt. Narvik-Kiruna-strekningen er også et eksempel på at private kan drive jernbanedrift.

Fremskrittspartiet vil påpeke at det ovennevnte og erfaringer fra andre land tilsier at jernbanenettet bør åpnes for fri konkurranse, slik at skinnegående transport kan bli mer konkurransedyktig. Sverige har hatt fri konkurranse på godstransport siden 1996, og det danske jernbanenettet åpnet for konkurranse for godstransport fra 1999.

Etter Fremskrittspartiets syn vil økt konkurranse føre til bedre og billigere tilbud, som igjen vil gi en betydelig miljøgevinst. Trafikken på jernbanenettet må derfor dereguleres ved endring av forskriftene til jernbaneloven, og åpnes for fri konkurranse.

Fremskrittspartiet vil videre vise til at også dagens organisering av NSB omfatter mer enn bare jernbanedrift, f.eks eiendomsvirksomhet. Dette kunne utmerket godt selges unna, slik at NSB konsentrerte seg om det rent transportmessige. Dessverre er det ikke noe incitament for NSB å selge slik situasjonen er i dag. Staten vil ta gevinsten ved et salg. Dette vil vært annerledes hvis NSB var et aksjeselskap. Manglende disposisjonsfrihet er et av de største problemene med dagens organisasjonsmodell i NSB.

Når katastrofene, uhellene, tabbene og de banale feilene ligger skinnelangs som hos NSB, er det åpenbart etter Fremskrittspartiets syn at ledelsen og styret ikke har gjort en god nok jobb.

Et sentralt spørsmål Fremskrittspartiet stiller seg er om det er bare ledelsens kvalifikasjoner som har ført til at NSB er kommet ut i uføre eller om det også er andre forhold. Det er etter vårt syn helt klart at det her også handler om både selskapsform og organisering.

Det må, etter Fremskrittspartiets syn, skapes aksept for at NSB styres og organiseres som et ordinært norsk aksjeselskap og ikke som i dag som en forlengelse av Samferdselsdepartementet.

Fremskrittspartiet vil videre påpeke uheldigheten av at de NSB-ansattes rettigheter, når det gjelder ansettelsesvilkår, er regulert av tjenestemannsloven og ikke av arbeidsmiljøloven. Dette medfører at selskapet ikke kan drive effektivt på lik linje med andre store selskaper som driver forretningsvirksomhet.

Det var et fornuftig trekk å skille NSB som har ansvaret for togdriften og Jernbaneverket som tar seg av infrastrukturen. Fremskrittspartiet mener tiden nå er moden for en omdannelse av NSB til aksjeselskap som skaper klarere ansvarsforhold og avstand til departementet. Samarbeidet med staten kan da organiseres gjennom kontrakter for hvilke oppgaver staten

ønsker at selskapet skal utføre og de betingelser som skal gjelde for dette, herunder betaling.

I neste fase vil det være naturlig å delprivatisere og børsnotere selskapet. I tillegg bør selskapet få konkurranse ved at også andre selskaper som vil gis tilgang til å leie Jernbaneverkets infrastruktur.

Fremskrittspartiet kan også se for seg at NSB deles opp i flere aksjeselskaper, og at dette kan gjøres ved å gjennomføre følgende:

- NSBs totale persontrafikk, som ivaretar persontrafikkdelen i NSB BA, denne delen konkurransesettes ved at andre operatører kan komme inn og trafikker strekninger på Jernbaneverkets bananlegg.
- NSB Gods, enheten har ansvaret for godstrafikk i NSB BA, dette selskapet omdannes til et selvstendig og uavhengig AS, samt at selskapet skal konkurransesettes på lik måte som NSB Persontrafikk.
- Forretningsområdene bussdrift og eiendomsvirksomhet omorganiseres som selvstendige resultatenheter i form av aksjeselskap.

En slik mulig omorganisering bør imidlertid vurderes av ledelse og styre i selskapet etter at det er omdannet til aksjeselskap og etter at staten blir en hovedkunde for selskapet. Som et første ledd i en omorganisering foreslås det nå å åpne Jernbaneverkets anlegg også for andre enn NSB og omdannelse av NSB BA til et ordinært aksjeselskap.

5. Forslag

På den bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

I

Stortinget ber Regjeringen omdanne NSB BA til et ordinært aksjeselskap.

II

Stortinget ber Regjeringen gjøre de nødvendige tiltak for at Jernbaneverkets anlegg gjøres tilgjengelig også for andre togoperatører på samme vilkår som de som gjelder for NSB.