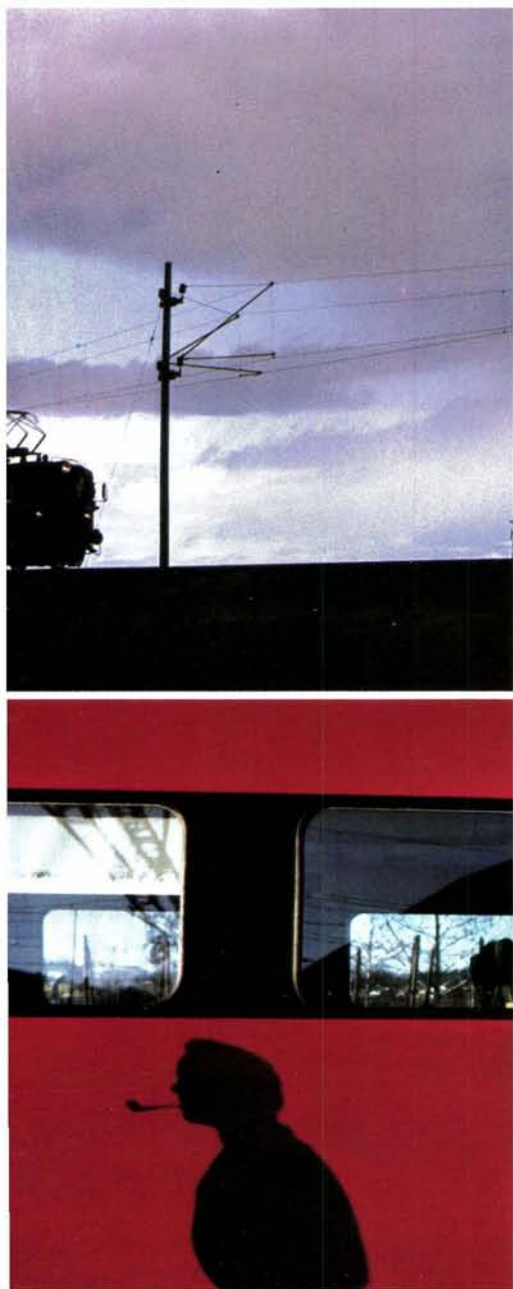


ÅRSRAPPORT 1980 NSB



ÅRSRAPPORT 1980

NSB

Nøkkeltall	2
Styrets beretning	3
Økonomisk oversikt	7
Persontrafikk	12
Reisebyråvirksomhet	14
Godstrafikk	16
Bildriften	18
Driftsavviklingen	20
Modernisering og vedlikehold	22
Personalet	24
Forsyningstjenesten	26
Report of the Board of Directors	27
NSB's organisasjon	32

Årsrapporten for 1980 er trykt i 20 000 eksemplarer.

Årsrapporten er redigert ved NSB's Informasjonsavdeling v/Bjørn Holøs.

Design: Nissen-Lie Consult AS
Fotos: Jo Grim Gullvåg og Helge Sunde
Trykk: Optimal Offset A/S
Sats: Wigre Fotosats a.s

Redaksjonen avsluttet 1. april 1981.

NØKKELTALL

	Enhet Unit	1980	Endring fra 1979 Change from 1979
Jernbanedrift/Rail traffic			
Banenettet/Network:			
	Km	4242	3
Av dette: Elektrisk drift/Of which: Electrified	Km	2443	3
Dobbelt spor/Doubletrack	Km	94	3
Stasjoner/Stations:			
Antall betjente eksp.steder/Number of manned stations		262	- 11
Rullende materiell/Rolling stock:			
Elektriske lokomotiver/Electric locomotives		168	4
Dieselokomotiver/Diesel locomotives		89	—
Elektriske motorvogner/Electric rail motor vehicles		132	—
Dieselmotorvogner/Diesel rail motor vehicles		45	—
Skinnetraktorer/Rail tractors		155	- 5
Personvogner/Passenger vehicles		813	- 9
Godsvogner/Goods wagons		8605	- 27
Persontrafikk/Passenger traffic:			
Reiser/Journeys	Mill.	37,9	2,5
Personkm/Passenger-km	Mill.	2393,5	128,4
Godstrafikk/Goods traffic:			
Tonn transport/Tons carried	Mill.	30,7	- 2,3
Av dette: Malm Ofotbanen/Of which: Iron ore on Ofoten Line	Mill.	19,7	- 2,6
Tonn km/Ton-km:	Mill.	3014,3	- 8,1
Av dette: Malm Ofotbanen/Of which: Iron ore on Ofoten Line	Mill.	786,9	-106,2
Bildrift/Road traffic:			
Rutelengde/Length of lines	Km	13497	- 103
Busser og kombinerte biler/Buses and combined vehicles		534	- 22
Lastebiler/Lorries		342	10
Tilhengere/Trailers		70	- 9
Persontrafikk/Passenger service:			
Reiser/Journeys	Mill.	17,1	0,6
Person km/Passenger-km	Mill.	270	- 8
Godstrafikk/Freight service:			
Tonn km/Ton-km	Mill.	19,0	- 5,3
Jernbane- og bildrift/Railways and road services:			
Personale (årgj.sn.)/Personnel (annual av.):		17818	320
Av dette: Driftspersonale/Of which: Operating personnel:		16983	326
Regnskapsresultat (inkl. avskr. etc.)/Operating results (incl. depr. etc.):			
Sum inntekter/Total revenues	Mill.kr.	1913,7	164,2
Sum utgifter/Total expenditures	Mill.kr.	2659,3	254,7
Total driftstilskudd/Total State grant	Mill.kr.	745,6	90,5

STYRETS BERETNING

I likhet med foregående år ble det en betydelig vekst i jernbanetrafikken i 1980.

Både for gods- og persontrafikken nådde man de høyeste tall for transportarbeid som noen gang er registrert ved NSB.

For godstrafikken var utviklingen mest positiv i første del av året. Utover i 1980 ble det en svakere konjunkturutvikling for deler av industrien. Godstransportene lå likevel på et høyt nivå på årsbasis.

I persontrafikken var det en særlig sterk vekst på de korte og midlere avstander.

Godstrafikk

I godssektoren — med unntak av malmtransportene på Ofotbanen — var det en økning i transportarbeidet på ca. 4,5% til ca. 2 280 mill. tonnkilometer.

I den innenlandske vognlasttrafikken var det til dels betydelige variasjoner for de forskjellige varegrupper. Sterkest økning hadde transportene av rundlast og høvlet trelast med henholdsvis 16 og 19% og kistransportene for A/S Borregaard med nærmere 19%. Også transportene for Postverket i vognlaster og containere hadde en betydelig økning, nemlig vel 14%. Det var nedgang i flistransportene og i transportene av olje, andre mineraler, sement og ferdighus.

Samlasttrafikken utviklet seg positivt og økte med 4% i forhold til foregående år. Linjegods A/S er den største av sam-

lastkundene, og deres transporter utgjorde i 1980 ca. 52% av de totale samlasttransporter.

I vognlasttrafikken til og fra utlandet var det en økning i forhold til foregående år på vel 7%. En vesentlig del av trafikkøkningen skyldes tømmertransportene til og fra Sverige.

Den vanskelige situasjon på det internasjonale stålmarkedet førte til nedgang i malmtransportene på Ofotbanen fra 22,3 mill. tonn i 1979 til 19,7 mill. tonn i 1980. Det er en nedgang på vel 11%.

Også i 1980 ble det arbeidet for å videreutvikle de kombinerte transporter, og økningen fra foregående år ble på ca. 6%. Containertransportene utgjør nå ca. 14% av den innenlandske godstrafikk.

Første byggetrinn av den nye containerterminalen på Minde-myrene ved Bergen ble tatt i bruk. NSB fikk 140 nye vogner for containertransport. Et nytt godstog som spesielt er beregnet på containertrafikk, ble satt i drift mellom Oslo og Stockholm.

Godstakstene ble forhøyd med 6% fra 1. januar 1980.

Persontrafikken

I persontrafikken økte transportarbeidet med ca. 6% til ca. 2 400 mill. personkilometer. Antall reiser økte med ca. 7% og kom opp i ca. 37,9 millioner.

Økningen var særlig sterk i nærtrafikken i Oslo-området og har sammenheng med iverkset-

telse av ny ruteordning fra 1. juni 1980. Det ble foretatt tellinger i november i rushtiden på lokalstrekningene, og disse viste økninger i antall reisende som varierte fra 12% til 19% i forhold til tilsvarende måned året før.

Trafikken på de lange avstandene var på høyde med foregående år da det var en vekst på disse relasjonene på opp mot 20%. Dette skyldtes bl.a. innføringen av Jubileumbilletten, som ble solgt i et antall av ca. 240 000. I 1980 ble midtukebilbudet Midtuke '80 solgt i et noe lavere antall enn Jubileumbilletten, noe som vesentlig skyldtes den prisdifferensiering som ble gjennomført for å tilpasse etterspørselen til kapasiteten.

På intercitystrekningene — avstander inntil 150 km — var det en økning fra 1979 på 4,4%.

Persontrafikken i samtrafikk med utlandet viste en særlig sterk vekst i 1980 med en økning på nær 30%.

Reisebyråene

Det ble åpnet 4 nye reisebyråer i 1980, i Åndalsnes, Eidsvoll, Gol og Oppdal. NSB's reisebyråkjede teller nå 47 byråer i Norge og et i London.

Det var en nedgang i selskapsreisemarkedet i 1980 og en stagnasjon i flytrafikken. Dette har hatt virkninger også for NSB's reisebyråer. Salget i antall togreiser er imidlertid økt, og det ble en mindre volumøk-

ning i salget. Brutto omsetning kom opp i ca. 540 mill. kroner som er en økning fra foregående år på ca. 65 mill. kroner. Reisebyrådriften ga et overskudd på 9,1 mill. kroner. Dette er 1,5 mill. kroner svakere enn foregående år.

Bildriften

Bildriftens passasjertrafikk økte med ca. 3 % i 1980 i forhold til foregående år. Godstrafikken økte med vel 5 % til ca. 524 000 tonn.

Tilskuddet i 1980 ble fastsatt til 18,4 mill. kroner, dvs. 2,2 mill. kroner høyere enn foregående år. Etter dette blir driftsoverskuddet ca. 24 mill. kroner. Etter avskrivninger og renter blir driftsresultatet et overskudd på ca. 1,2 mill. kroner.

Fra årsskiftet 1980/81 har NSB fått en ikke ubetydelig tilvekst til bilrutene idet NSB vil overta driften av bilrutene på begge sider av Drammensfjorden, Drammen-Hurum-Røyken og Drammen-Svelvik-Sande. De nye ruter krever en innsats av ca. 30 busser og ca. 50 sjåfører. NSB vil også overta et par lokale ruter i Gol i Hallingdal.

Personale

I 1980 ble det i gjennomsnitt anvendt 17 818 årsverk ved NSB. Det er en nedgang fra foregående år på 320 årsverk. Det ble inntatt ca. 1 000 nye medarbeidere i 1980, og det vil være det

årlige rekrutteringsbehov også i de nærmeste år fremover for å erstatte dem som går av med alderspensjon.

Økonomi

NSB's samlede inntekter var i 1980 vel 1,9 milliarder kroner. Det er en økning fra foregående år på ca. 164 mill. kroner eller ca. 9 %.

Inntektene av godstrafikken, ekskl. malmtrafikken på Ofotbanen, økte med ca. 10 %, og persontrafikken med ca. 13 % fra foregående år. I malmtrafikken på Ofotbanen ble det en inntektssvikt på ca. 18 %.

Bildriftens inntekter økte med ca. 12 % og øvrige inntekter med ca. 9 %. I den siste posten inngår bl.a. provisjonsinntekter og godtgjørelse for tjenester ved Linjegods' stykkgodsterminaler.

Driftsutgiftene, inkl. avskrivninger og renter, økte med ca. 10 %.

Det totale driftstilskudd var på 745,6 mill. kroner. Det er en økning fra foregående år på ca. 15 %. Utviklingen i driftstilskuddet må ses på bakgrunn av en betydelig prisstigning og økning i lønnsutgiftene i 1980. Videre ble det nedgang i inntektene på Ofotbanen, dels som følge av nedgang i malmtransportene, dels som følge av ny fraktavtale. Det ble gjennomført en bedre tilpasset inntektsfordeling innenfor Stor-Oslo Lokaltrafikks område. Dette førte til redusert inntekt for NSB.

En detaljert oversikt over inntekter og utgifter er gjengitt på side 8.

Investeringer

NSB hadde til disposisjon 716,7 mill. kroner til investeringer i 1980, inklusive overførte beløp fra 1979.

Den mest betydningsfulle begivenhet ved NSB i 1980 fant sted den 30. mai da Oslo Sentralstasjon og Oslo-tunnelen ble offisielt åpnet. Ordinær drift gjennom tunnelen ble satt i gang 1. juni, og fra denne dato kunne publikum ta i bruk første byggetrinn av Sentralstasjonen.

Mot slutten av året ble også stasjonsbygningen tatt i bruk.

Gjennom hele året har det pågått plattformbygging og omfattende sporomlegginger med tilhørende elektrotekniske arbeider som er nødvendige for neste driftsstadium på Oslo Sentralstasjon.

Av rullende materiell ble det levert 4 elektriske lokomotiver, 30 personvogner og 140 godsvogner.

Det ble sluttet avtale mellom NSB og Strømmens Værksted A/S om levering av rullende materiell, og betydelige leveranser er innarbeidet i den fireårige, rullende avtale. Leveringsprogrammet omfatter bl.a. 30 vogner til nye ekspressvogner på Dovrebanen som skal settes i drift i løpet av 1982/83. Videre skal det bygges 25 elektriske motorvognsett for nærtrafikk. Disse skal leveres i 1982—84.



Regnskapstall	1980 Mill. kr.	Endring fra 1979	
		Mill. kr.	Prosent
Driftsinntekter	1914	164	9
Driftsutgifter	2493	243	11
Tilskudd til driften	579	79	16
Avskrivninger og renter	167	12	8
Totalt driftstilskudd	746	91	14

De største investeringsarbeidene på skinnegangen har også i 1980 foregått på Nordlansbanen hvor strekningen fra Grong til Mo i Rana er fullført og fornyet med 49 kilos skinner og betongsviller. De viktigste forsterkningsarbeider for øvrig har foregått på Raumabanen og Rørosbanen.

Etter en tids prøvedrift på en forsøksstrekning, ble utbygging av automatisk togstopp påbegynt på strekningen Lillestrøm-Hamar. Man regner med å nå fram til Hamar i løpet av 1981 og til Trondheim i 1983.

Utbygging av fjernstyring av signaler og sporveksler (CTC) har fortsatt på Bergensbanen, hvor strekningen Dale-Voss ble fullført.

Generelt

Den ruteordning som ble etablert fra 1. juni 1980, da Oslo-tunnelen ble satt i drift, var en meget betydelig driftsomlegging. Et helt nytt ruteopplegg for store deler av nærtrafikken i Oslo-området ble satt i verk samtidig med at kompliserte tekniske anlegg og en delvis ferdig ny stasjon ble tatt i bruk. Etter åpningen av Oslo-tunnelen oppsto det en rekke problemer i trafikkavviklingen, og NSB måtte tåle til dels sterk kritikk for dårlig regularitet spesielt på nærtrafikk- og «pendler»-strekningene.

Kritikken er tatt meget alvorlig og det er gjennomført flere tiltak for å bedre regulariteten. I

siste halvår 1980 har fremføringen av fjerntogene vært mer presis enn gjennomsnittet de siste fem år. For spesielt å ta seg av problemene i nærtrafikken er det nedsatt en egen arbeidsgruppe, og en del justeringer i toggangen vil bli gjennomført fra ruteendringen i juni 1981. Man må fortsatt regne med et sterkt press på rushtidstogene.

Det er flere årsaker til de driftsproblemer som NSB står overfor. En del av vanskelighetene kan føres tilbake til den anstrengte kapasitetssituasjon i nærtrafikken og til at det tekniske utstyr på flere felter ikke holder den tekniske standard som må kreves.

Dette er forhold som igjen har sammenheng med at NSB's investeringsrammer gjennom flere år har ligget så lavt at man ikke i tilfredsstillende grad har kunnet fornye utslitt kapitalutstyr eller tilpasse driftsapparat og kapasitet til den aktuelle trafikkutvikling. Det behov for fornyelse og modernisering som av den grunn er oppstått, både når det gjelder rullende materiell, skinnegangen og øvrige deler av de faste anlegg, er NSB's alvorligste problem, og

er ved flere anledninger påpekt fra Styrets side. Styret må dessverre konstatere at investerings-situasjonen fortsatt utvikler seg i ugunstig retning.

Stortinget behandlet i vårseksjonen 1980 stortingsmelding nr. 37 om hovedlinjer i samferdselspolitikken. I sin innstilling har også samferdselskomiteén pekt på at bruttoinvesteringene i jernbanen i de senere år har ligget under det nivå som på litt lengre sikt er nødvendig for normale fornyelser. Dette kan ikke fortsette uten skadelige konsekvenser for driftsøkonomien og for jernbanens mulighet til å overta slik trafikk som samfunnsøkonomisk er ansett ønskelig.

Samferdselsdepartementet vil senere legge fram en egen jernbanemelding, og Styret ser fram til at meldingen vil bringe den nødvendige klarhet i jernbanens fremtidige satsningsområder og gi indikasjoner om de ressurser som vil bli stilt til rådighet.

Samferdselskomiteén har tidligere i sin innstilling nr. 47 om samferdselspolitikken og hovedretningslinjer for Norges Statsbaner (1974—75) uttalt at det ikke må etterlates tvil om at

Trafikktall		1980	Endring fra 1979	
			Abs.tall	Prosent
Jernbanedrift				
Godstransport (kommersiell gods)				
ekskl. Ofofbanen	mill. tonn	11,0	0,3	2,8
	mill. tonnkm	2227,4	98,1	4,6
Malm Ofofbanen	mill. tonn	19,7	- 2,6	-11,7
	mill. tonnkm	786,9	-106,2	-11,9
Persontransport	mill. reiser	37,9	2,5	7,1
	mill. personkm	2393,5	128,4	5,7
Bildrift				
Godstransport	tusen tonn	524,0	28,0	5,6
Persontransport	mill. reiser	17,1	0,6	3,6
Personale				
Totalt Personalantall (gjennomsnittlig)		17818	-320	- 1,8

det fortsatt skal satses på jernbanen som en hovedåre i transportavviklingen både når det gjelder personer og gods. Komitéen sier i sin instilling til stortingsmelding nr. 37 at det heller ikke denne gang skal etterlates tvil om dette.

Komitéen uttalte i samme forbindelse at man må legge de driftsmessige forhold til rette slik at jernbanen fortsatt kan innta en sentral plass i landets transportavvikling på de felter hvor jernbanen har sine sterke sider.

På denne bakgrunn har Styret det håp at den kommende jernbanemelding vil bringe den nødvendige klarhet i jernbanepolitikken og manifestere økonomisk vilje til satsing på de fel-

ter hvor jernbanen har sine sterke sider.

For å bygge ut kontakten med politikere på fylkes- og kommunalplan, har NSB's øverste ledelse deltatt i kontaktmøter i de fleste fylker.

En omfattende utredning om en mer rasjonell jernbanetransport for skogbrukets og skogindustriens produkter ble avsluttet i 1980. Papirindustriens Sentralforbund, Trelastindustriens Sentralforbund, Norges Skogeierforbund og NSB er kommet fram til en rekke samarbeidstiltak. Partene har inngått en hovedavtale og det skal forhandles om to bransjeavtaler. Avtalene har som mål å sikre et langsiktig samarbeid som vil få praktisk virkning fra 1982.

Stor trafikk og periodevis betydelige vansker i driftsavviklingen har i 1980 stilt større krav enn vanlig til mange grupper av NSB's personale. Styret vil gjerne rette en takk til alle NSB-medarbeidere for god innsats i 1980.

Styret har holdt 11 styremøter i 1980 og behandlet 90 saker. Styret har vært på befaringsreise på Lodalen driftsbane i Oslo og på studiebesøk i Danmark og Tyskland. Styret har deltatt i Jernbanerådets møter.

Ved kongelig resolusjon av 14.12.1979 ble det vedtatt visse endringer i forvaltningsinstruksene for samferdselsetatene hvoretter generaldirektøren etter 1. januar 1980 ikke lenger er medlem av styret.

Ole Haugum

Bjørn Flage Pettersen

Egil Killi

Gunnvor Nedrehagen

Alf Myhre

Johs. Anthun

Robert F. Nordén
Generaldirektør

Jernbanerådets merknader

Jernbanerådet har etter behandling på møte i Trondheim den 25. mars 1981 tatt Styrets beretning og regnskap for 1980 til etterretning.

EINAR HAATVEDT
Jernbanerådets formann

ØKONOMISK OVERSIKT

Taps- og vinningskonto		Mill. kroner		
Inntekter	1980	1979	Mer, mindre (+) enn i 1979	
			Abs.tall	Pst.
Persontrafikk (reisende og reisegods)	664,5	583,5	81,0	13,9
Godstrafikk (ekskl. malm Ofotbanen)	787,9	716,9	71,0	9,9
Malmtrafikk Ofotbanen	110,6	135,2	÷ 24,6	÷ 18,2
Øvrige inntekter ved jernbanedriften	147,5	135,0	12,5	9,3
Sum inntekter ved jernbanedriften	1.710,5	1.570,6	139,9	8,9
Inntekter ved bildriften	184,8	162,7	22,1	13,6
Sum driftsinntekter i alt	1.895,3	1.733,3	162,0	9,3
Driftstilskudd til bilrufer	18,4	16,2	2,2	13,6
Sum	1.913,7	1.749,5	164,2	9,4
Driftstilskudd ¹⁾	745,6	655,1	90,5	13,8
	2.659,3	2.404,6	254,7	10,6
¹⁾ Herav tilskudd til driften	578,9	500,4	78,5	15,7

		Mill. kroner		
Utgifter	1980	1979	Mer, mindre (+) enn i 1979	
			Abs.tall	Pst.
Administrasjon	247,3	227,9	19,4	8,5
Forsyning	20,4	19,3	1,1	5,7
Bane	344,7	313,1	31,6	10,1
Elektro	194,5	174,1	20,4	11,7
Drift	1.195,9	1.077,1	118,8	11,0
Maskin	288,4	258,5	29,9	11,6
Salg	67,7	58,2	9,5	16,3
Bildrift	176,2	156,3	19,9	12,7
Fellesutgifter	÷ 42,5	÷ 34,6	÷ 7,9	÷ 22,8
Sum driftsutgifter ²⁾	2.492,6	2.249,9	242,7	10,8
Avskrivninger	157,0	146,3	10,7	7,3
Renter vedr. bildrift	9,7	8,4	1,3	15,5
	2.659,3	2.404,6	254,7	10,6
²⁾ Herav personalutgifter	1.914,0	1.777,0		
Herav saksutgifter	578,6	472,9		

Regnskapsførte investeringer

Mill. kroner

	1980	1979
Jernbanedriften		
Linjer og bruer		
Bruer	2,5	0,9
Skinnebyttning og forsterkning av svilledekket, betongsviller	137,7	126,5
Ballastering, overgang fra grus- til pukkbullast	12,3	11,6
Teleforebygging	4,5	3,7
For øvrig	27,1	14,9
Sum linjer og bruer	184,1	157,6
Bygninger (inkl. verkstedene)	20,0	30,8
Elektrotekniske anlegg		
Sikringsanlegg	40,2	31,3
For øvrig	41,0	51,5
Sum elektroteknisk anlegg	81,2	82,8
Trekraft og vogner		
Lokomotiver og motorvogner	51,7	35,8
Personvogner	73,9	108,9
Godsvogner	38,8	49,8
For øvrig	5,2	10,9
Sum trekkraft og vogner	169,6	205,4
Diverse	47,6	50,5
Sum jernbanedriften	502,5	527,1
Bildriften	30,3	27,7
Nye anlegg		
Jernbaneanlegg	175,9	174,5
Elektrifiseringsanlegg	—	—
Sum nye anlegg	175,9	174,5
Sum investeringer	708,7	729,3

Statsbanenes balansekonto

Tusen kroner

Eiendeler	Pr. 31. des. 1980	Pr. 31. des. 1979
Jernbaner i drift		
Bane- og bygningstekniske aktiva	4.466.698	4.246.506
Elektrotekniske aktiva	1.310.258	1.228.815
Maskintekniske aktiva:		
Rullende jernbanemateriell	2.489.793	2.323.411
Verkstedsutstyr og diverse maskintekniske investeringer	175.221	162.729
Diverse aktiva	67.409	56.089
Anleggsaktiva finansiert ved lån og evt. dessuten ved vanlige investeringsbevilgning:		
Ulrikkentunnel:		
Lånemidler	50.000	50.000
Investeringsmidler	153	153
Distriktsbidrag ¹	÷ 5.991	÷ 5.691
Salg ²	÷ 97	÷ 63
Akkumulerte avskrivninger vedr. aktiva ved jernbanedriften ³	÷ 1.605.312	÷ 1.464.398
Sum jernbaner i drift ⁴	6.948.132	6.597.551
Ikke avsluttede jernbane- og elektrisitetsanlegg	968.420	792.528
Bildrift		
Aktiva vedr. bildrift	334.556	304.363
Akkumulerte avskrivninger vedr. aktiva ved bildriften ³	÷ 170.612	÷ 154.487
Sum bildrift	163.944	149.876
Verdipapirer	28.732	22.471
Lagerbeholdninger	211.976	175.936
Diverse debitorer	217.659	309.689
Utestående hos stasjonene	46.180	37.436
Banker	50.971	73.981
Postgiro	49.832	71.160
Kassabeholdninger	92	21
	8.685.938	8.230.649

¹ Posten «Distriktsbidrag» vedrører jernbaneanlegget Bergen–Arna–Tunestveit og omfatter innbetaling fra og med 1966.
² Posten «Salg» gjelder salg av grunn m.v. vedr. den nedlagte banestrekningen Bergen–Nesttun–Arna

	Tusen kroner	
Forpliktelser	Pr. 31. des. 1980	Pr. 31. des. 1979
Statens faste kapital		
Kapital i faste anlegg, rullende materiell m.v.	8.101.228	7.552.426
Driftens materialfond	64.461	64.461
Jernbaneanleggenes materialfond	1.766	1.766
Sum statens faste kapital	8.167.455	7.618.653
Lån vedr. anleggsaktiva		
Bergensbanens forkortelse	8.000	10.000
Midlertidige poster	143.198	239.047
Diverse kreditorer	112.720	96.037
Sykekassens, pensjonskassens og hjelpekassens innestående hos NSB	1.151	626
Mellomvær, med statskassen	253.414	266.286
	8.685.938	8.230.649

³ Avskrivninger akkumulert fra og med 1961. Før 1961 hadde man et fornyelsesfond. Fornyelser og fornyelsesfondet ble da ikke aktivert. Fra og med 1961 blir alle investeringer aktivert, og de årlige avskrivninger postert til fradrag.

⁴ Beløpene for nedlagt kapital i jernbaner i drift representert akkumulerte verdier i nominelle kroner fra eldre tid.

PERSONTRAFIKK

I femårsperioden 1974—79 vokste det totale persontrafikkmarkedet i Norge målt i personkm med ca. 34%, dvs. en årlig vekst på 5,9%. Dette er en noe sterkere vekst enn i perioden 1973—78 (5,5%). Vi ser av tabellen at ruteflyene har hatt en meget sterk vekst i femårsperioden (57%). Dernest følger personbilen (41,3%) og jernbanen 21,3%. Rutebilene har i perioden hatt en nedgang på 3,5% og rutebåtene 11,1%. Det er bare ruteflyene og personbilen som har vokst sterkere enn totalmarkedet i perioden. Jernbanens vekst pr. år i perioden ble ca. 4,0%, dvs. ca. 2,0% lavere vekst enn i totalmarkedet.

Utviklingen av markedsandelen i 1979 viser derimot at jernbanen har økt sin andel mer enn rutefly og personbilen. For rutebåt er det ingen endring, mens rutebilen har fått redusert sin markedsandel.

Bestanden av personbiler har økt jevnt med økningen av markedet i 5-årsperioden, men med en noe svakere vekst i 1978 og 1979 (ca. 3,6 og 3,7%). I 1980 får vi kanskje en noe sterkere vekst i bestanden enn i 1979, siden bilsalget lå ca. 6,7% høyere enn i 1979. Salget av bilbensin gikk imidlertid ned med 1,4% i 1980. Dette kan skyldes mindre bruk av bilen, og en tendens til lavere forbruk av bensin pr. mil.

Innenlands flytrafikk i rute viser i 1980 en nedgang på 1,7% i antall reiser, og utenlandsk

flytrafikk en økning på 1,6%. Chartertrafikken til/fra utlandet gikk ned med 21,2%, men streik i Sverige førte til at en del av den svenske chartertrafikken ble avviklet fra Norge. Tar man hensyn til dette, blir nedgangen 7,7%.

Det relative forholdet mellom prisene på fly- og personbilreiser og jernbanereiser har utviklet seg til jernbanens fordel i 1979 og 1980 bl.a. p.g.a. høyere pris på oljeprodukter.

Antall reiser med jernbanen økte med 7,2% i 1980 som fordeles seg slik på avstandsgrupper:

1 — 29 km	5,5%
30 — 59 »	13,1%
60 — 149 »	6,6%
150 — 299 »	3,8%
over 300 »	3,8%

Den særlig sterke veksten i avstandsgruppen 30—59 km har sammenheng med Oslo-tunnelen og innføring av nytt billettsystem i Oslo-området fra 1.6.80. I egen tabell er vist utviklingen i persontrafikken m.h.t. reiser og personkilometer og fordelingen enkeltbilletter/månedsbilletter.

I 1980 ble det solgt ca. 215 000 Midtuke '80-billetter til ca. 38 mill. kroner, mens det i 1979 ble solgt ca. 240 000 Jubileumsbilletter til ca. 36 mill. kroner. Salgstiden for Jubileumsbilletten i 1979 var vel to måneder kortere enn for Midtuke '80.

Reiselengden for Midtuke '80 har i gjennomsnittet vært 675

km, dvs. 145 km kortere enn gjennomsnittet for Jubileumsbilletten.

Salget av «Nordturist med tog» har fortsatt i 1980. Foreløpige tall og anslag ser ut til å gi en økning på ca. 15% i 1980 (til ca. 15 000 bill.)

Den faktiske salgsinntekt pr. personkm (ekskl. tilskudd fra staten) økte med 9,7%, dvs. noe sterkere enn grunnprisen som økte med 8% fra 1.1.80. Endringer i salget av ulike billetttyper ga en gunstigere inntektsutvikling.

Utviklingen i hovedtogene i 1980, basert på tellinger på bestemte punkter, viser at det har vært en total vekst på 5,0%. Særlig positiv har utviklingen vært o/Kornsjø, o/Charlottenberg, Raumabanen, Bergensbanen og Sørlandsbanen. Trafikken på Vestfoldbanen viser også i år en solid vekst med ca. 47 000 reisende tilsv. 5,3% (+ 11% og 13% i h.h.v. 1978 og 1979).

Utviklingen i innenlandsk persontransportmarked

År	Totalmarkedet Personkm Mill.	Markedsandel i prosent					
		Rute- båt	Rute- bil	Person- bil	Rute- fly	Jern- bane	Andre ¹⁾
1974	32 770	2,1	12,4	72,8	2,7	5,4	4,6
1975	35 628	1,9	11,1	74,9	2,8	5,1	4,2
1976	37 560	1,9	10,4	75,7	2,9	5,0	4,1
1977	39 875	1,8	10,0	76,5	3,1	4,7	3,9
1978	41 705	1,7	9,4	77,1	3,2	4,7	3,9
1979	43 517	1,6	9,0	77,4	3,2	5,0	3,8

¹⁾ Omfatter forstadsbaner og sporveier, drosjebiler m.v., motorsykler og mopeder.

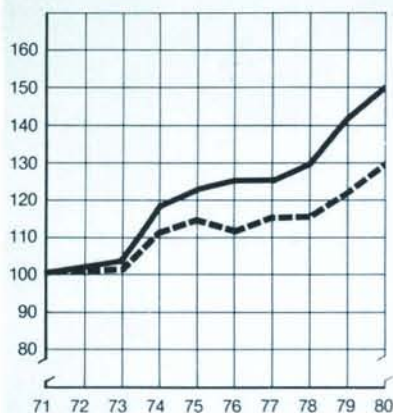
Persontrafikk - jernbane, trafikk tall

Billettslag	1000 reiser			Mill. person km		
	1980	1979	Endring %	1980	1979	Endring %
Enkeltbilletter	14420	13325	8,2	1754	1672	4,9
Billett kort	1439	1469	- 2,0	52	48	4,8
Hel- og halvmånedsbilletter	22089	20628	7,1	588	545	7,9
I alt	37948	35422	7,1	2394	2265	5,7

Persontrafikk, jernbane

Indeks 1971 = 100

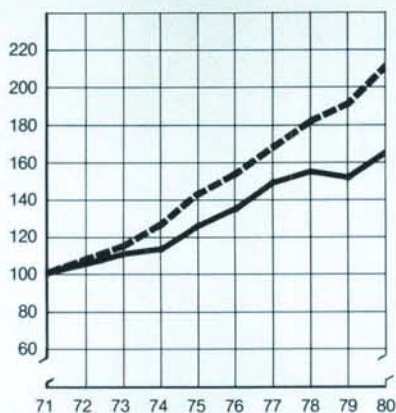
— Personkm
- - - Reiser



Utviklingen i persontakstene i forhold til konsumprisindeksen.

Indeks 1971 = 100

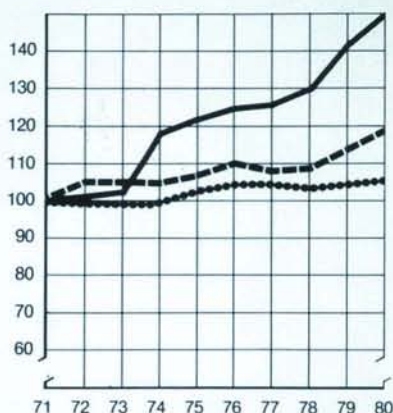
— Gjennomsnittsinntekt pr. personkm. (alle billettslag).
- - - Konsumprisindeks.



Persontrafikkens utvikling, jernbane

Indeks 1971 = 100

— Personkm
- - - Plasskm
••••• Togkm



REISEBYRÅVIRKSOMHET

I 1980 ble det opprettet nye NSB-reisebyråer i Eidsvoll, Gol, Oppdal og Åndalsnes slik at NSB ved årsskiftet hadde 47 reisebyråer i Norge og 1 i London.

Den totale omsetning var 539,9 mill. kroner, dvs. en økning fra foregående år på 65,1 mill. kroner (13,7%).

Av omsetningsøkningen svarte byråene i Norge for 60,7 mill. kroner (+13,4%), og byrået i London for 4,4 mill. kroner (+20,6%).

Økningen var størst for omsetningen av jernbane- og flybilletter. Jernbanebilletter økte med 12,9 mill. kroner og kom opp i 119,2 mill. kroner, mens det ble solgt flybilletter for 247,4 mill. kroner, dette er en økning på 39,5 mill. kroner.

Når det gjelder buss, båt og hotell, var omsetningsøkningen 6,8 mill. kroner og samlet omsetning 88,9 mill. kroner. Selskapsreiser økte med bare 6,6 mill. kroner til 88,9 mill. kroner.

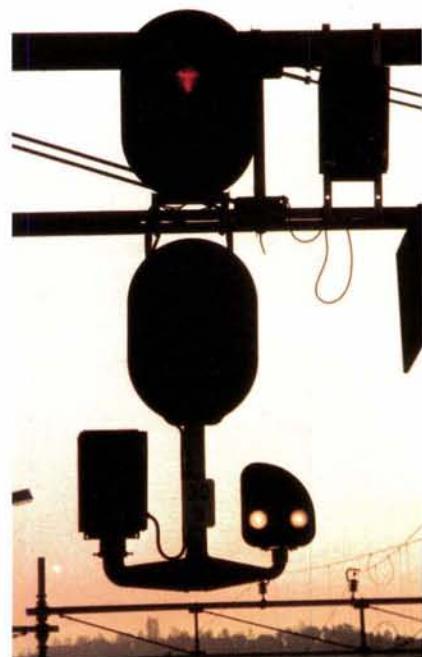
Prisøkningen for tjenester som formidles av NSB's reisebyråer er beregnet til ca. 13% på årsbasis. I betraktning av at den totale omsetningsøkning var på 13,7%, har derfor volumøkningen vært minimal. Volumendringene varierer fra økning for jernbanebilletter og til dels flybilletter til en betydelig nedgang for selskapsreiser. Det er også volumnedgang for buss- og båtbilletter samt for hotellovernattinger, selv om denne nedgang er mindre.

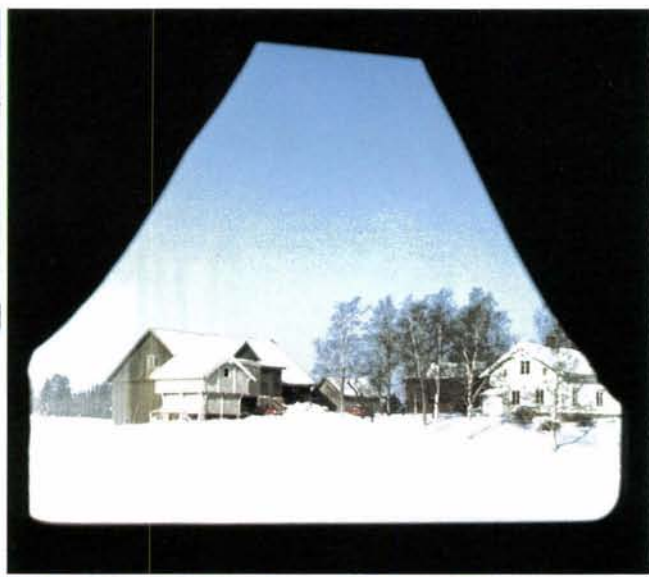
Det totale overskudd for reisebyrådriften i 1980 ble 9,1 mill. kroner. Dette er en nedgang på 1,5 mill. kroner fra året før da det totale overskudd var på 10,6 mill. kroner.

Det gunstige resultat i 1979 skyldtes vesentlig lønnsstøpen. I 1980 økte lønnsutgiftene, og i tillegg er reisebyråenes belastning for administrasjon og forbrukssaker vesentlig høyere. Resultatmessig var første halvår betydelig bedre enn annet halvår. Av totaloverskuddet på 9,1 mill. kroner utgjorde overskuddet ved byrået i London 0,98 mill. kroner. Det er det beste resultat som noen gang er oppnådd i London.

Elektronisk databehandling vinner stadig større innpass i reisebyråvirksomheten. Flere byråer har bestilt SAS bookingterminaler og billettutskrivere. Det arbeides også med installasjon av en reisebyråversjon av NSB's ekspedisjonsapparat i fem av de største byråene.

Det var over 300 fast tilsatte i reisebyråene i 1980. Det er stort sett slutt på at reisebyråene rekrutterer trafikkutdannet personale. Det blir derfor stadig viktigere å kunne tilby nytilsatt personale et opplæringsprogram. Programmet er basert på variert reisebyråpraksis inkludert diverse kurser på Jernbaneskolen. Som tilleggsutdanning finnes eksterne kurser og studie- og stipendiereiser i inn- og utland.





GODSTRAFIKK

I egen tabell er vist utviklingen på det innenlandske godstransportmarkedet i en 5-årsperiode (eksklusive bilferjeruter, private jernbaner og lufttransport — 1,3% av totalmarkedet). Tallene for 1979 er til dels beregnede tall.

Av tabellen fremgår at særlig godsbilen og rutebilen har hatt en sterk vekst i denne 5-årsperioden. Sett under ett har også jernbanen hatt en absolutt vekst i perioden, men litt svakere enn veksten i totalmarkedet. Sjøtransport og fløting er i tilbakegang. Godsbilen har økt sin markedsandel også i 1979, mens rutebilen iflg. de foreløpige tall har fått redusert sin markedsandel fra 2,4 til 2,3% i 1979. Jernbanen har økt sin markedsandel noe i 1979, men ligger stort sett rundt 9% i 5-årsperioden.

I 1980 har jernbanen hatt en total vekst på 2,6% i antall tonn og 4,6% målt i tonnkilometer. (Ekskl. jernbanens egne godstransporter og malm Ofofbanen.) Flere forhold tyder på at godstransportmarkedet målt i volum har stagnert i 1980 i forhold til 1979. Jernbanen har dermed økt sin markedsandel i 1980.

Salget av lastebiler gikk ned med ca. 6% i 1980. Bestanden av lastebiler, med over 8 tonns nyttelast økte likevel med 6,6% i 1980.

En betydelig sterkere økning i kostnadene på bilsiden enn i prisene for jernbanetransport har imidlertid bidratt til en gunstig utvikling for jernbanen.

Lokal norsk godstrafikk økte med 3,9% i 1980 målt i tonnkilometer. Veksten var sterkere i 1. halvdel av året. Utviklingen i

2. halvår må bl.a. sees på bakgrunn av en høy vekst i 2. halvår i 1979 og noe dempet aktivitetsnivå generelt utover året. Veksten har samlet sett vært sterkere blant lavpristransporter som kis, malm og rundlast, og veksten i inntekten pr. tonnkilometer (4,1%) ble derfor lavere enn takstøkningen (6%) fra 1.1.80. Størst nedgang har man hatt i gruppene treflis og jernmalm fra Rana Gruber.

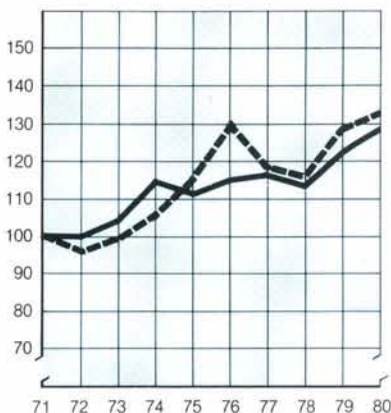
Vognlasttrafikk i samtrafikk med utlandet økte med 6,3% målt i tonnkilometer jevnt fordelt på sendt og mottatt trafikk. Eksport og import av rundlast og metaller har økt betydelig, mens eksport og særlig import av animalske og vegetabiliske produkter har gått ned. Ellers har utslagene i de enkelte produktgruppene vært relativt små.

Utviklingen i innenlandsk godstransportmarked

År	Totalmarkedet ¹⁾ Tonnm Mill.	Markedsandeler i prosent					
		Fløting	Sjøtransport		Godsbiler	Rutebiler	Jernbane
			Rutebåt	Leie- og egentransp.			
1974	17 205	0,4	6,5	59,2	23,2	1,8	8,9
1975	17 012	0,5	5,9	57,8	24,9	2,0	8,9
1976	17 785	0,5	5,6	57,7	25,2	2,1	8,9
1977	17 737	0,3	5,6	57,5	25,4	2,2	9,0
1978	17 402	0,2	5,3	57,3	26,1	2,3	8,8
1979	17 978	0,2	5,1	56,7	26,8	2,3	8,9

¹⁾ Inkl. lufttransport, som har en markedsandel på 0,08%.

Kilde: NOS, Samferdselsstatistikk 1979.



Godstrafikk, jernbane, ekskl.

malm Ofofbanen

Indeks 1971 = 100

--- Tonn
— Tonnkm

Malmtransportene på Ofofbanen har gått ned fra 22,3 mill. tonn i 1979 til 19,7 mill. tonn i 1980 tilsv. 11,9% reduksjon. Utviklingen skyldes bl.a. mindre salg av malm som følge av konkurransesituasjonen og overskudd av stål på verdensmarkedet.

I de senere år er det blitt lagt stor vekt på utvikling av kombinerte transporttilbud. Sett over en 8-årsperiode har disse transportene økt med nær 300%, og det er containertransportene som er hovedtyngden. I 1980 utgjorde de kombinerte transportene vel 600 000 tonn, dvs. ca. 7% av den innenlandske kommersielle transportmengden. Økningen i 1980 var 4,6%.

Containertransport til/fra utlandet økte med ca. 25% til ca. 314 000 tonn. Det er i hovedsak samlasterne som benytter seg

av NSB's kombinerte transporttilbud.

NSB har et utstrakt samarbeid med samlastere, og ca. 30% av vognlasttrafikken kommer fra transportutøvere, samlastere, lastebileiere og speditorer.

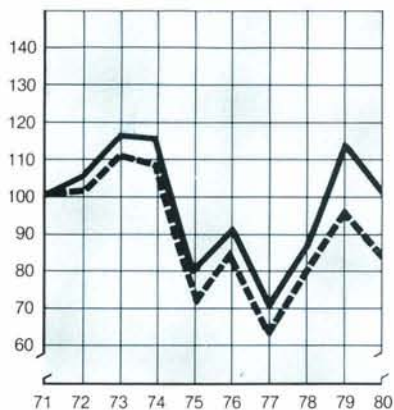
NSB arbeider fortsatt på sidesporløsninger til større kunder, og gjennom samarbeid med fylkene, kommunene og industribedrifter vil NSB søke å oppnå at større industriområder kan få direkte sportilknytning til jernbanenettet. I 1980 ble det bygd 3 nye stamspor, dvs. spor som kommer fra et kommunalt industriområde. I alt 22 stamspor er nå i bruk. Videre ble 12 nye industrispor tatt i bruk i 1980, og dette er spor som går direkte inn til den enkelte bedrift.

Gjennom sin markedsføring søker NSB å knytte til seg kun-

der ved å slutte transportavtaler, som helt eller delvis dekker bedriftens transportbehov. Nærmere 95% av vognlasttrafikken kommer fra kunder som NSB har avtaler med. Av denne trafikken svarer ca. 20% av kundene for 80% av godsmengdene.

Godstrafikk - jernbane, trafikktall

Art	1000 tonn			Mill. tonnkilometer			Gj.sn. transportavstand		
	1980	1979	Endring %	1980	1979	Endring %	1980	1979	Endring %
Lokal norsk trafikk									
- ekspress- og lokalgod	48,0	48,7	- 1,4	11,3	10,6	6,6	235,4	217,7	8,1
- vognlastgod	8648,7	8571,4	0,9	1575,8	1516,3	3,9	182,2	176,9	3,0
Samtrafikk med utlandet									
- ekspress- og stykkgod	15,0	16,8	-10,7	2,4	2,7	-11,1	160,0	160,7	- 0,4
- vognlastgod	2282,4	2071,3	10,2	637,9	599,7	6,4	279,5	289,5	- 3,5
Kommersiell gods ekskl. malm Ofofbanen	10994,1	10708,2	2,7	2227,4	2129,3	4,6	202,6	198,8	1,9
Malm Ofofbanen	19673,6	22328,1	-11,9	786,9	893,1	-11,9	40,0	40,0	—
Kommersiell gods i alt	30667,7	33036,3	- 7,2	3014,3	3022,4	- 0,3	98,3	91,5	7,4



Malm Ofofbanen

Indeks 1971 = 100

— Tonn/Tonnkilometer
--- Togkilometer

BILDRIFTEN

Bilrutedrift

Det opprinnelige grunnlag for NSB's bilrutedrift, opprettelse av bilruiter for statens regning i stedet for utbygging av jernbane, er etterhvert utvidet dels for å erstatte innstilte tog og dels ved overtakelse av private bilruiter. Hovedoppgaven idag er lokal rutetrafikk innenfor tildelte konsesjonsområder. Alle bilruiter har et eller flere tilknytningspunkter til NSB's banenett. Etter åpningen av Oslostunnelen 1.6.80 er denne tilknytningen vesentlig forsterket idet en stor del av tidligere Oslo-trafikk er lagt inn til stasjoner. Lillestrøm dominerer i denne forbindelse. Som tilfelle er for de fleste private rutebilselskaper, utgjør kjøring av skolebarn også et betydelig engasjement.

Innenfor godssektoren dekes konsesjonsområdene med lokale godsruter til og fra jernbane og ved deltakelse i Linjegods systemet.

Under bildriften sorterer og så flere distribusjonsheter. Disse er lokalisert til større jernbaneknutepunkter og har som oppgave å distribuere vognlast- og ekspressgods for NSB, samt stykk gods og partilaster for Linjegods A/S.

I samsvar med kundenes økende krav om at én transportør skal besørge transportene fra dør til dør, har man lagt vekt på anskaffelse av bilmateriell med utstyr for transport av containere og lastbærere og for rasjonell distribusjon av vanlige vognlaster.

Drifts- og trafikkytelser

I 1980 økte antall reiser med knapt 4%, mens antall tonn gods økte med vel 5%. Økningen i godstransportene skyldes økte godsmengder i vognlastdistribusjon. Innspart kapasitet i stykkgodsdistribusjonen er overført til vognlast- og containersektoren. Antall kjørte kilometer gikk samlet opp med vel 1% fra 1979.

Vognparken

Det var 21 færre registrerte vognenheter ved utgangen av 1980 enn foregående år. Reduksjonen finner man i alt vesentlig på godssiden. Små og gamle vogner er utrangert til fordel for større enheter med utstyr for transport av containere, vekselplass m.v.

Gjennomsnittsalderen for de forskjellige vogntyper økte med ca. et halvt år fra 1979 til 1980 og varierer fra 7,9 til 8,5 år.

Økonomisk oversikt

Bildriftens driftsinntekter utgjorde 185 mill. kroner i 1980. Det er en økning fra foregående år på 14%, og skyldes for uten flere reiser også takstøkninger.

Inntektene fra persontrafikken økte med 13% og utgjorde ca. 112 mill. kroner. Av dette er vel 30 mill. kroner inntekter fra Stor-Oslo Lokaltrafikk A/S og ca. 34 mill. kroner er inntekter av skolebartransportene.

Godstrafikkinntektene gikk opp med vel 11% og utgjorde tilsammen vel 42 mill. kroner. Av dette var ca. 28 mill. kroner

inntekter fra Linjegods A/S. Disse inntekter var ca. 10% høyere enn foregående år.

Tilskudd fra staten var på 18,4 mill. kroner, en økning fra foregående år på 2,2 mill. kroner eller ca. 13,5%.

Driftsutgiftene utgjorde vel 176 mill. kroner. Det er en økning på ca. 13% fra foregående år. Personalutgiftene økte med 8,7 mill. kroner og saksutgiftene økte med 11,2 mill. kroner. Det siste skyldes vesentlig økte priser på drivstoff. Kapitalutgiftene økte med 12% til 25,9 mill. kroner.

Regnskapet for bildriften viser et overskudd for 1980 på 1,2 mill. kroner mot et underskudd på 0,4 mill. kroner i 1979.

Investeringer

Investeringer i bildriften utgjorde 30,3 mill. kroner i 1980. Av dette falt 26,1 mill. kroner på anskaffelse av bilmateriell.

Personale

I gjennomsnitt beskjeftiget bildriften 1133 personer mot 1143 foregående år.

Generelle spørsmål

Dannelsen av et nytt godstransportselskap i Eidsvoll-området med NSB som deltaker er gjennomført. Saken som ble reist etter henvendelse fra samferdselsnemnda i Oslo og Akershus, berørte godsruter drevet av NSB Odal—Eidsvoll-rutene og Biltransport, Oslo. NSB har aksjemajoriteten i det nye selskapet.

Etter forhandlinger mellom eierne av SH Buslinjer i Drammen og kommunale og fylkeskommunale myndigheter, har SHB solgt og overdratt sine bilruter til fordeling mellom NSB og et interkommunalt selskap i Drammensområdet. NSB's andel, som består av ruter på begge sider av Drammensfjorden til Røyken/Hurum og Svelvik-Sande, vil bli overtatt av NSB Vestfoldrutene fra 1.1.81. NSB's andel utgjør ca. 30 busser, et personale på ca. 50, og en del faste anlegg.

Bil driftens økonomi

1000 kr.	1980		1979	
Inntekter				
Persontrafikk	111770		98642	
Posttrafikk	5086		4683	
Godstrafikk	42357		38070	
Kjøring for j.b.driften	16902		13864	
Andre inntekter	8638	184753	7437	162696
Tilskudd		18417		16220
I alt		203170		178916
Driftsutgifter				
Personalutgifter	120709		112075	
Saksutgifter	55447	176155	44187	156262
Driftsoverskudd		27026		22654
Kapitalutgifter				
Avskrivninger	16125		14672	
Renter	9733	25858	8366	23038
Resultat		1157		- 384

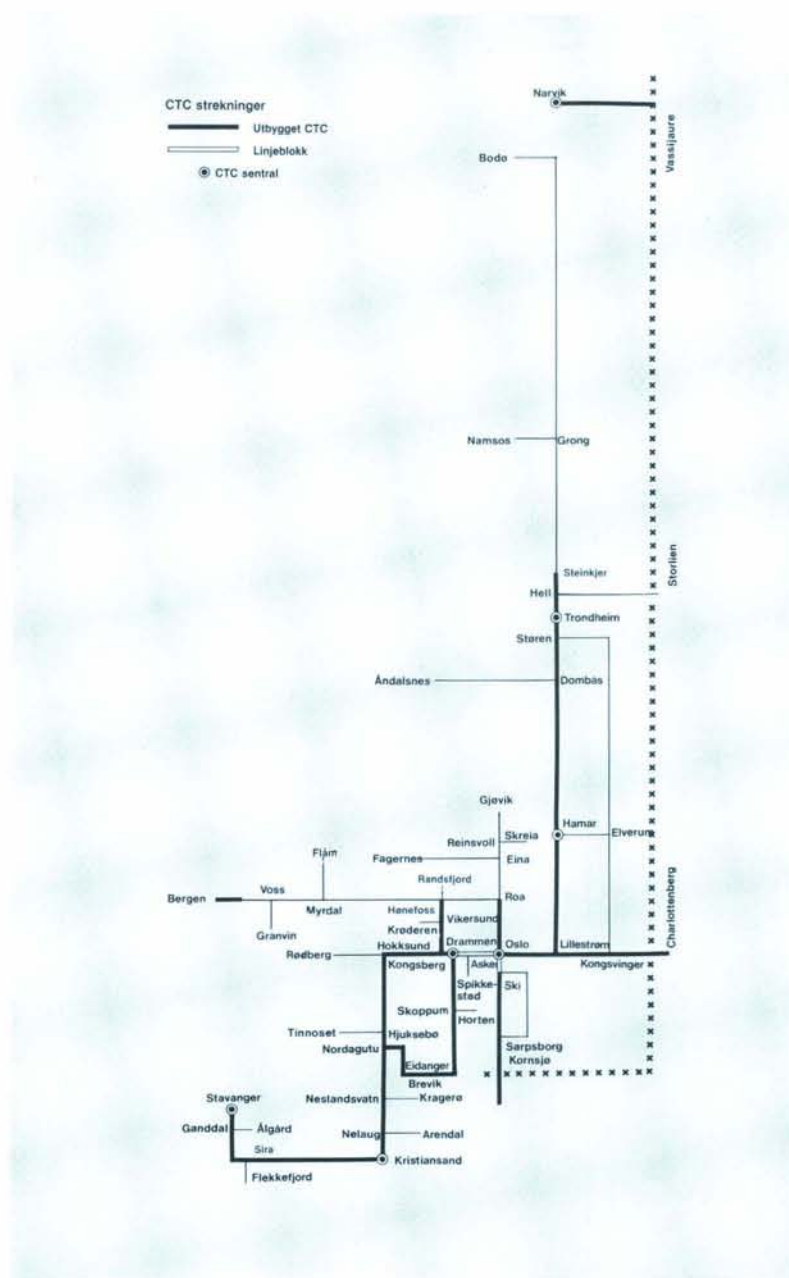
Bil driftens i tall

	1980	1979
Rutelengde pr. 31.12. (km)	13497	13600
Personale (gj.snitt for året)		
Adm. og eksp. tjeneste	73	72
Kjøretjeneste	918	926
Verksted- og garasjetjeneste	142	145
I alt	1133	1143
Vognpark pr. 31.12.		
Busser	534	537
Godsbiler	342	351
Tilhengere	70	79
I alt	946	967

Drifts- og trafikkytelser

	1980	1979
Vognkm (1000)		
Persontrafikk	19735	19467
Godstrafikk	6958	7155
Kjøring for j.b. driften	898	538
Antall reiser (1000)	17109	16497
Antall tonn gods (1000)	524	496

DRIFTSAVVIKLINGEN



Da Oslo-tunnelen ble åpnet for drift 1. juni 1980, gjennomførte NSB en av de mest omfattende driftsomlegginger som er iverksatt ved NSB. Et helt nytt ruteopplegg med pendeltrafikk gjennom tunnelen representerte et betydelig utvidet trafikktilbud til store grupper av trafikanter i Oslo-området. Omleggingen innebar at man tok i bruk en helt ny strekning med til dels komplisert teknisk utstyr. Avviklingen av togtrafikken måtte foregå samtidig med anleggsarbeider som stadig pågår på Oslo Sentralstasjons område.

Som det er omtalt i Styrets beretning foran, oppsto en rekke driftsproblemer etter at driften var satt i gang i Oslo-tunnelen. Disse førte til betydelige uregelmessigheter i trafikkavviklingen. Det gjaldt særlig nærtrafikktoget, men også til en viss grad intercitystrekningene rundt Oslo.

Arbeidet med å bedre regulariteten er gitt høyeste prioritet, og en rekke tiltak er gjennomført. Det er satt ned egne arbeidsgrupper som spesielt skal se på forhold som har innvirkning på regulariteten og egne tjenestemenn vil i hvert distrikt. Vedlikeholdskapasitet og beredskap vil bli bedret. Man vil også foreta justeringer i rutetidene for en del tog fra ruteendringen 31. mai 1981, spesielt følge med i den daglige driftsavvikling.

Trafikken i nærtrafikktoget rundt Oslo hadde en økning på ca. 15% fra åpningen av Oslo-

tunnelen sammenliknet med foregående år. Det er en sterkere vekst enn man hadde regnet med. Knappheten på motorvognmateriell er følbart og man må fortsatt regne med kapasitetsproblemer ennå en tid, spesielt i rushtidene.

Terminaldriften

Avviklingen av NSB's engasjement i terminaldriften for Linjegods A/S har stort sett gått etter de planer som er lagt opp. I 1980 ble 11 stykkgodsterminaler overtatt av Linjegods A/S.

For Oslo Sentralstasjons vedkommende ble det inngått en avtale om drift av stykkgodsterminalen for tidsrommet fra 1. juli 1980 til 31. desember 1981. Avtalen går ut på at Linjegods A/S overtar ansvaret for driften, men at NSB fortsatt holder lokaler og driftsmidler. Linjegods A/S skal betale til NSB den terminalgodtgjørelse som til enhver tid er fastsatt i terminalavtalen. Fra 1. januar 1982 overtar Linjegods A/S det fulle ansvar for terminaldriften.

I løpet av 1981 er det forutsatt at Linjegods A/S skal overta ytterligere 17 terminaler.

Etter 1982 skal NSB etter planen forestå terminaltjenesten ved ca. 100 mindre ekspedisjonssteder.

I 1980 var det gjennomsnittlig beskjeftiget 264 tjenestemenn i terminaldriften for Linjegods A/S.

Sikringstiltak

Arbeidet med innføring av fjern-

styring av signaler og sporveksler (CTC) på Bergensbanen fortsatte etter planene, og systemet ble i 1980 tatt i bruk på den 40 km lange strekningen mellom Dale og Voss. Ved utgangen av året hadde NSB innført fjernstyring på 1945 km. Systemet omfatter 206 stasjoner og 78 blokkposter.

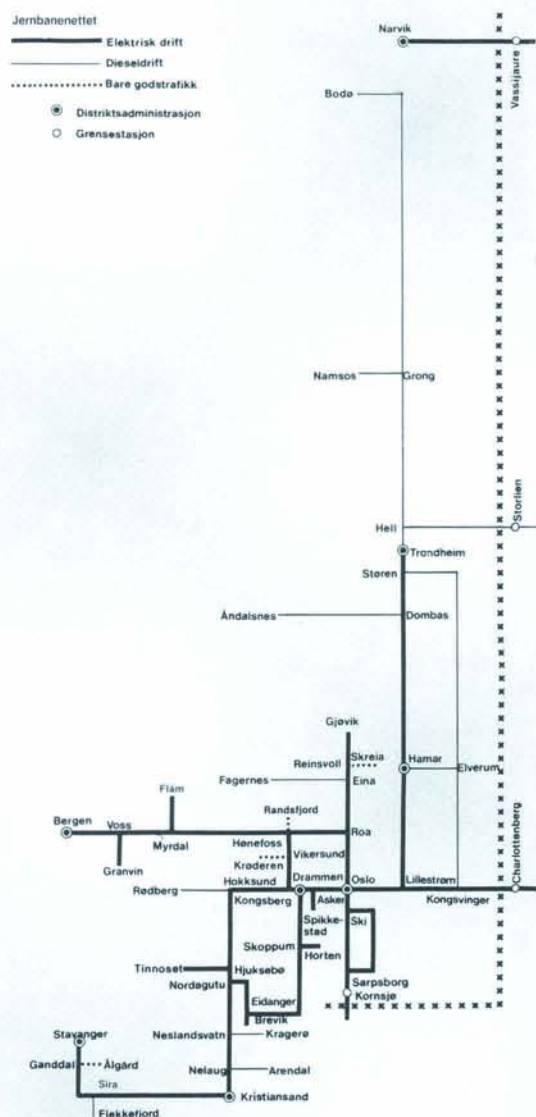
Den videre utbygging av sikringsanlegget på Oslo Sentralstasjon fortsatte.

Nytt sikringsanlegg på Skøyen stasjon som fjernstyres fra Oslo S. ble tatt i bruk da Oslo-tunnelen ble åpnet.

Rasvarslingsanlegg er tatt i bruk ved Vaksdal på Bergensbanen og mellom Moi og Hestekstad på Sørlandsbanen.

I 1980 ble det nedlagt 74 private planoverganger. På tre planoverganger ble nye sikringsanlegg (halvbomanlegg) tatt i bruk.

Det var 27 uhell på planoverganger i 1980. Det er det samme som gjennomsnittetstallet for perioden 1975—79. Det var to drepte og to skadede i disse uhell, og dette er blant de laveste tall som er registrert. Begge de to omkomne ble drept på private planoverganger sikret med grunder. Av de 27 planovergangsuhell i 1980 skjedde 24 på private planoverganger sikret med grunder.



MODERNISERING OG VEDLIKEHOLD

De største investeringsarbeidene på skinnegangen foregikk også i 1980 på Nordlandsbanen. Der ble skinnegangen fornyet med 49 kg's skinner, og betongsviller lagt på strekningen fra Mo i Rana til Grong. Fornyelsesarbeidene vil fortsette også i 1981, og man regner da med å ha fullført arbeidene på strekningen fra Grong til Jørstad. Det er videre regnet med forsterkning av de dårligste partiene mellom Fauske og Bodø som nå har 33 kg's skinner og gamle tresviller.

På Rørosbanen ble forsterkningsarbeidene påbegynt mellom Elverum og Tynset. Der legges det inn 49 kg's skinner, men det nåværende tresvilledekket er såvidt bra at det kan beholdes ennå i noen år.

På Raumabanen gikk forsterkningsarbeidene etter planen, som tar sikte på fullføring i 1983. I 1980 ble det lagt inn rehabiliterte 35 kg's skinner og ca. 30 000 betongsviller på 18 km spor.

På landsbasis ble det i 1980 lagt inn nye skinner på ca. 220 km spor, og det ble lagt ned ca. 230.000 betongsviller. Omkring 186 km spor ble helsveiset, slik at 2624 km hovedspor, dvs. ca. 60% av banenettet nå er helsveiset.

På Bergensbanen fortsatte bygging av nye snøoverbygg og utbedring av gamle i samme tempo som i de senere år. Det ble brukt ca. 7 mill. kroner til disse arbeider.

På linjen mellom Dale og Bol-

stadøyri på Vossebanen er NSB og Vegdirektoratet gått sammen om et prosjekt som går ut på å bruke den gamle jernbanelinjen til veg og legge jernbanelinjen i tunnel. Prosjekteringsarbeidene er satt i gang, og man tar sikte på å avslutte arbeidene med å legge linjen i tunnel innen 1987.

Ved Somanvika mellom Rognan og Fauske på Nordlandsbanen er det besluttet å føre jernbanen i tunnel forbi et rasfarlig parti på ca. 1,5 km. Planleggingen begynte i 1980, og man regner med å komme i gang med arbeidene i 1981.

Alle hovedlinjene ble undersøkt med en spesiell målevogn i 1980, og det ble gjennomført en undersøkelse av skinner med ultralyd på ca. 1400 km spor. Undersøkelsen avdekket en del mer alvorlige feil som ble utbedret omgående.

Bygging av ny stasjons- og bussterminal på Moelv ble satt i gang i 1980 og skal stå ferdig i 1981. Kostnadene er ca. 5 mill. kroner.

Større ombyggingsarbeider på Lillestrøm stasjon ble påbegynt, og et nytt elektrobygg i Narvik ble tatt i bruk i 1980. En god del arbeider ble utført på Trondheim skifte- og vognlastterminal, og på containerterminalen på Mindemyrene ved Bergen er arbeidet i gang.

Oslo Sentralstasjon

Arbeidene i første halvår var særlig konsentrert om fullføring

av Nationaltheatret stasjon og de fire gjennomgående nærtrafikkspor som skulle tas i bruk fra 1. juni 1980, da den 3,6 km lange Oslo-tunnelen ble åpnet for drift.

Sporomlegninger med tilhørende elektrotekniske arbeider fortsatte i annet halvår. Hovedbanen og Gjøvikbanen ble helt ut knyttet til den nye delen av Oslo Sentralstasjon, mens Østfoldbanens tog ennå i noen tid vil komme og gå fra de gjenværende gamle spor på den søndre del av stasjonen.

Innredningsarbeidene i drifts- og administrasjonsbygningen ble fullført, og administrasjonen i Oslo distrikt tok kontorene i bruk i begynnelsen av desember.

I Alnabruområdet har det vært arbeidet med bygging av en ny sporgruppe for sentralskiftestasjonen og med første byggetrinn for Alnabru godsterminal. Dette byggetrinnet omfatter legging av Alnaelva i en 1300 meter lang betongkulvert.

Elektrotekniske arbeider.

Arbeidet med installasjoner for automatisk togstopp kom i gang i slutten av året på strekningen fra Lillestrøm mot Hamar.

På Bergensbanen fortsatte arbeidene med utbygging av linjeblokk og fjernstyringsanlegg (CTC). Strekningen fra Dale til Voss ble tatt i bruk i juni.

Utbygging av radio for vedlikeholdstjenesten pågår på en del strekninger, og i 1980 ble strekningene Kongsberg—Nor-

dagutu, Drammen—Larvik og Lunde—Kristiansand fullført.

Som et ledd i forsterkningen av strømforsyningen til bane-driften ble en ny omformerstasjon ved Holmlia på Østfoldba-nen satt i drift i februar.

Det pågår ombyggingsarbei-der av eldre kontaktledningsan-legg på strekningene Oslo—Lillestrøm, Drammen—Kongs-berg og på Ofofbanen.

Rullende materiell

Det er inngått en rullende, fireårig leveringsavtale mellom NSB og Strømmens Værksted A/S. Avtalen omfatter betydeli-ge leveranser av rullende mate-riell.

I 1979 og 1980 ble det levert 59 personvogner og kombinerte person- og reisegodsvogner. Våren 1981 kommer ytterligere 14 personvogner, og dermed er leveransen av denne type mate-riell avsluttet.

Ordren etterfølges av en se-rie på 30 vogner for nye eks-presstog på Dovrebanen. Vogn-ene i denne serien blir bygd opp av aluminiumsprofiler, og vognkassens tverrsnittprofil er forberedt for en eventuell sene-re krenning. Disse vognene re-presenterer både konstruksjons- og designmessig en ny type ved NSB. Strømmens Værksted A/S har bygd en pro-totyp av vognen, og omfattende prøvekjøringer vil bli gjennom-ført i løpet av vinteren og våren 1981.

Leveringsavtalen omfatter også en serie på 25 elektriske motorvogner for nærtrafikk. De nye settene bygger i hovedtrek-kene på de nåværende motor-vognsett av type 69, men får en rekke større og mindre tekniske forbedringer. Bestillingen av

disse settene representerer et beløp i størrelsesordenen 250 millioner kroner og er den hittil største enkeltkontrakt for rul-lende materiell som NSB har inngått.

Også på trekkraftsektoren pågår en betydelig fornyelse. I 1980 leverte ASEA 4 elektriske lokomotiver av type El.16. Tidlig i 1981 kommer 5 diesel-elektris-ke lokomotiver fra tysk fabrikk med blant annet Norsk Elektrisk & Brown Boveri som underleve-randør. Disse lokomotivene får en betydelig større ytelse enn de diesellokomotiver som NSB nå disponerer, og vil bli satt inn i trafikken på Nordlandsbanen.

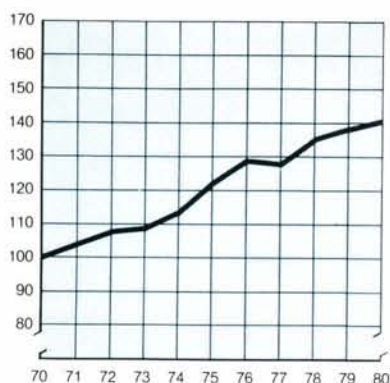
Senere i 1981 kommer 6 elektriske lokomotiver som er bestemt for de nye eks-presstog på Dovrebanen. Både de diesel-elektriske og de elektris-ke lokomotivene er utstyrt med asynkronmotorer.

Strømmenavtalen omfatter også godsvognmateriell, nem-lig 400 containervogner som vil bli levert fortløpende fram til 1982 og 39 isolerte godsvogner som leveres i 1980/81.

De siste godsvognene i en serie på 200 ble levert av verk-stedet Kvaleberg i Stavanger i slutten av året. Dermed er pro-duksjonen av vogner i NSB's egne verksteder avsluttet, slik det var forutsatt i den omorga-nisering av verksteddriften som ble vedtatt i 1979.

I NSB's verksteder var ar-beidsstyrken i 1980 i alt 2176. Dette er en nedgang på 28 års-verk fra foregående år.

Produktivitetsutviklingen for vedlikehold av rullende materiell i verkstedene.



Indeks 1970 = 100

Økende antall akselkm. for hver time som brukes til vedlikehold av det rullende materiell, gjenspeiler virkningen av de samlede rasjonaliserings tiltak.

Diagrammet viser effektivitetsutviklingen be-regnet på dette grunnlag basert på datakjørte lister for 10-årsperioden 1970 - 1980 en gjen-nomsnittlig effektivitetsøkning på 3,5% pr. år. Økingen fra 1979 - 1980 var 1,7%.

PERSONALET

I 1980 var det gjennomsnittlige personaltall ved NSB 17818. Tallet omfatter fast tilsatte og sesongpersonale. Det er en nedgang på 320 fra foregående år.

Nedgangen skyldes blant annet den fortløpende avvikling av terminaldriften for Linjegods A/S og en gjennomgang av administrasjonstjenesten som har ført til vedtak om å spare inn 152 stillinger i denne tjenestegruppe.

NSB fornyer nå sitt personale med omkring 1000 nye medarbeidere pr. år, vesentlig til erstatning for personale som alderspensjoneres.

Tilgangen av kvalifiserte søkere til ledige stillinger ved NSB har vært tilfredsstillende med unntak av Oslo- og Drammenregionen og Stavangerområdet. I disse pressområder er det et visst etterslep i rekrutteringen. Spesielt i disse områdene gjennomføres det tiltak for å gjøre jernbaneyrkene og NSB's tilbud bedre kjent gjennom informasjonskampanjer. Dette skjer ved bruk av annonser, plakater, kinoreklame osv., og det vil bli kjørt et eget rekrutteringstog.

NSB er fortsatt en mannsdominert bedrift med bare ca. 1400 kvinnelige tilsatte, dvs. ca. 8% av arbeidsstyrken. Det er imidlertid stadig søkere, og NSB vil gjøre sitt til at andelen av kvinner også øker i de tradisjonelle mannsyrkene. I begynnelsen av 1981 starter et prøveprosjekt i statlig regi som skal

strekke seg over tre år. Hensikten er å gjøre flere kvinner interessert i NSB som arbeidsplass.

På opplæringsiden har det vært betydelig aktivitet i 1980. Det er satt i gang et opplegg for opplæring og utvikling av aspiranter til stillinger på ledernivå. Første pulje avsluttet sin toårige opplæring i 1980.

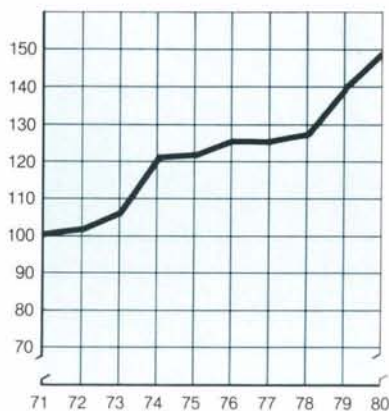
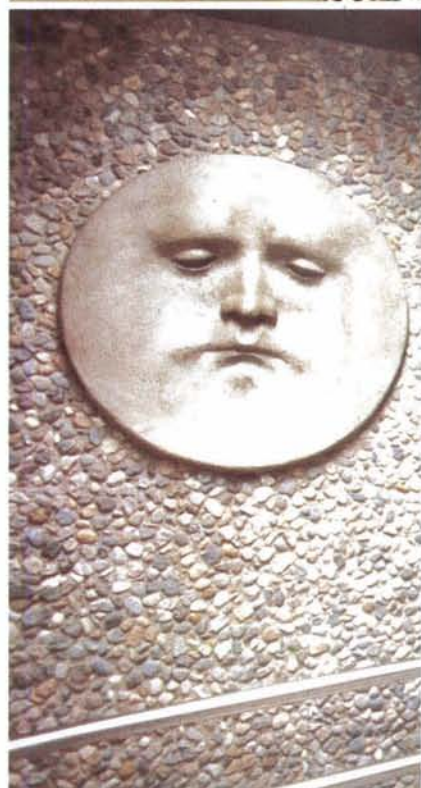
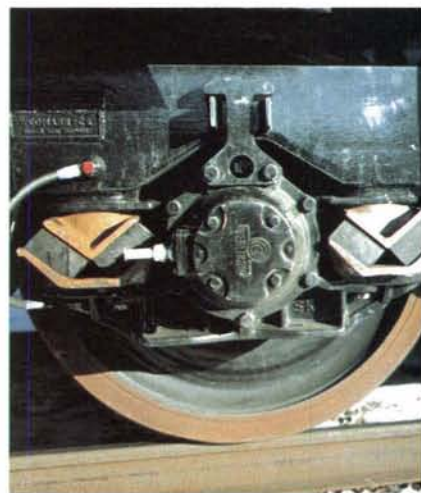
Det er også gjennomført et omfattende opplærings- og utviklingsprogram for ca. 70 medarbeidere i ledende stillinger innenfor områdedriften.

Ny tariffavtale for statstilsatte ble iverksatt fra 1. mai 1980. Avtalen betyr en merkostnad for NSB på ca. 240 mill. kroner på årsbasis. For 1980 var økningen i lønnsutgifter ca. 156 mill. kroner.

Samarbeidsutvalgene

Det var 87 samarbeidsutvalg i virksomhet ved NSB i 1980. Hovedsamarbeidsutvalget har behandlet 121 forslag til praktiske forbedringer, og av disse er 49 premiert. 8 forslagsstillere er premiert lokalt. Det er utbetalt kr. 97000 for premierte forslag.

I 1980 ble det inngått en ny hovedavtale for arbeidstakere i staten. Denne hovedavtalen erstatter blant annet den tidligere avtale om samarbeidsutvalg, og innebærer at personalorganisasjonenes tillitsvalgte får utvidet rett til forhandlinger, drøftinger og informasjon.



Transporttjenester pr. syssel-satt, ekskl. malm Ofotbanen 1)

Indeks 1971 = 100

$$1) \text{ Indeks} = \frac{\text{enhetskm} (= \text{personkm} + \text{tonnkm})}{\text{årsverk driftspersonale}}$$



FORSYNINGSTJENESTEN

Vareforsyningen til NSB's drifts- og investeringsvirksomhet i 1980 ble gjennomført i samsvar med behovsplanene.

Varestrømmen til brukeravdelingene fra lager og direkte fra leverandør utgjorde i 1980 712 mill. kr, dvs. en øking sammenlignet med 1979 på ca. 9% regnet i løpende kroner.

For varer som er særegne for jernbanen (reservedeler og teknisk utstyr m.v.), er NSB gjennomgående henvist til å dekke sine behov på det utenlandske marked. Det er likevel sluttet betydelige kontrakter med norsk industri om levering av rullende jernbanemateriell og elektroteknisk utstyr m.v. i løpet av 1980.

Ca. 100 innenlandske og utenlandske firmaer hadde vareleveranser til NSB på over 1 mill. kr i 1980. Disse firmaer dekket ca. 75% av det totale varebehov regnet i verdi.

Systemet med langsiktige leveringsavtaler ble utvidet i 1980. I denne sammenheng inntar rammeavtalene en stadig mer betydningsfull plass i vareforsyningen. Dette muliggjør rask, direkte levering til varebruker og dermed mindre binding av lagerkapital.

Tiltak med sikte på å oppnå et mer konsentrert lagerhold, med sløyfing av lokale lagersteder, pågår løpende. Felleslagring av viktige vareartikler/reservedeler med videre distribusjon fra sentralt lagersted, er et av tiltakene ved denne omforming av forsyningssystemet.

Prisutviklingen i 1980 for en del representative NSB-varer er sammenfattet i tabellen nedenfor. Tallene bygger på gjennomsnittlige leveringspriser til NSB i 1979 og 1980.

	Prisendr. 1979-80
Linjens materiell:	
Skinner	20%
Sporveksler	20%
Betongsviller	7%
Pukkballast	5%
Elektroteknisk materiell:	
Sikringsanlegg	4-10%
Signalkabel	28%
Maskinteknisk materiell:	
Hjulsatsmateriell	8%
Bremseutstyr	9%
Fjærer	7%

For gruppen vanlige handelsvarer har prisstigningen fra 1979 til 1980 vært på ca. 12%. Unntatt herfra er gruppene handelsstål og oljer (drivstoffer) som har hatt en prisstigning på h.h.v. 3% og 61%.

Salg til fremmede av utrangert materiell m.v. utgjorde i 1980 ca. 8 mill. kr (inkl. m.v.a.).

Materialbeholdningens nominelle verdi er økt med ca. 15 mill. kr fra 1979 til 1980, eller med ca. 7%. Økningen skyldes utelukkende prisstigning.

Lageromløpshastigheten totalt i 1980 var 1,2, den samme som i 1970. Tallet varierte mellom 2,1 for handelsvarer og 0,7 for elektroteknisk materiell. Omløpstallet gir uttrykk for hvor mange ganger beholdningen har vært forbrukt i løpet av året. Det er en viktig oppgave å brin-

ge lageromløpshastigheten oppover.

Nedenfor følger noen nøkkeltall for 1980:

	1980	Endr. 1979-80
Personalantall, årsgjennomsnitt:		
- Innkjøps- og lageradministrasjon	139	- 3%
- Lagertjeneste	186	- 3%
Ytelser (beløp i mill. kr inkl. m.v.a.):		
- Innkjøp ¹⁾		
• Varer	723	12%
• Tjenester og entrepriser ..	303 ²⁾	3%
Innkjøp i alt	1026	9%
- Vareinntak på lager	330	32%
- Uttak til forbruk fra lager .	292	16%
- Salg av beholdningsvarer	11	-
Lagerbeholdningens verdi, årsgjennomsnitt (beløp i mill kr inkl. m.v.a.):		
- Linjens materiell	50	11%
- Elektroteknisk materiell	55	8%
- Maskinteknisk materiell	74	4%
- Handelsvarer .	62	5%
Sum lagerbeholdning	241	7%

¹⁾ Tallene omfatter ikke kjøp foretatt av Jernbaneanlegget Oslo Sentralstasjon.

²⁾ Herav elektrisk energi 87 mill. kr.

REPORT OF THE BOARD OF DIRECTORS

As in the preceding years, 1980 saw a considerable growth in railway traffic.

Both for goods and passenger traffic we reached the highest transport figures ever registered by NSB.

For goods traffic the most positive development took place in the first half of the year. Later in 1980 some sectors of industry experienced a falling tendency. Nevertheless, on annual basis the carriage of goods remained at a high level.

In passenger traffic we experienced especially vigorous growth over short and intermediate distances.

Goods traffic

In the goods sector — with the exception of ore traffic on the Ofoten line — transport work increased by about 4% to 2,280 million tonne-kilometres.

Domestic wagon load traffic exhibited quite considerable variations between the different product groups. The biggest increases were seen in the transport of logs and dressed timber, 16% and 19% respectively, and in the transport of ore for A/S Borregaard, which increased by nearly 19%. Wagon load and container transport for the Post Office also increased sharply, by a full 14%. The carriage of wood chips, oil, other minerals, cement and prefabricated houses declined.

Domestic groupage traffic showed positive development, increasing by 4% over 1979.

Linjegods A/S is our biggest groupage customer, accounting for about 52% of the total groupage traffic in 1980.

Foreign groupage traffic increased by just over 7% over the preceding year. A substantial proportion of this increase derives from the transport of timber to and from Sweden.

The depressed situation on the international steel market led to a decline in ore transport on the Ofoten line from 22.3 million tonnes in 1979 to 19.7 million tonnes in 1980. This is a reduction of over 11%.

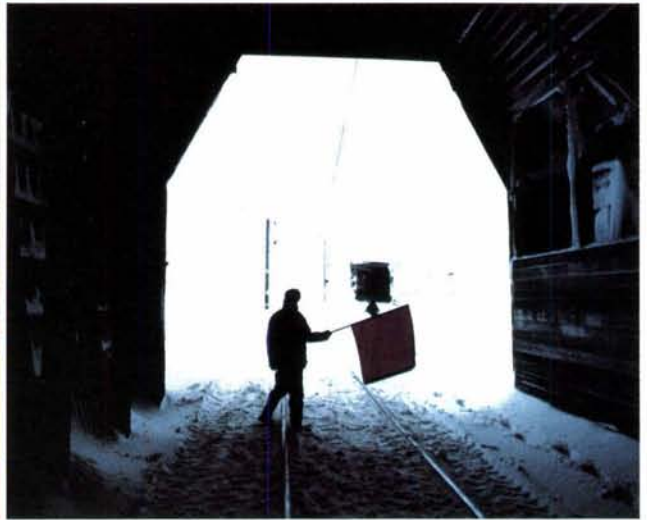
In 1980 we continued our efforts to develop combined transport, the increase over 1979 being about 6%. The carriage of containers now represents about 14% of domestic goods traffic.

The first building stage of the new container terminal at Mindemyrene in Bergen came into operation in 1980. NSB took delivery of 140 new wagons for container transport. A new goods train specially designed for container traffic was put into service between Oslo and Stockholm.

Freight rates were increased by 6% as from 1 January 1980.

Passenger traffic

In the course of the year passenger traffic increased by about 5% to about 2,400 million passenger kilometres. The number of journeys increased by about 7% to about 37.9 million.



Particularly sharp increases were experienced in local traffic in the Oslo area, in connection with the introduction of a new service plan on 1 June 1980. Traffic counts were carried out in November in the rush hour on the local services. These revealed increases in the number of passengers carried varying from 12% to 19% compared with the corresponding month of 1979.

Long-distance traffic remained on a level with the preceding year, when an increase of nearly 20% was experienced. This was due to such measures as the introduction of the Anniversary Ticket, of which about 240,000 were sold. In 1980 the mid-week reduced rate ticket Midtuke '80 was sold in slightly smaller numbers than the Anniversary Ticket, mainly due to the price differentiation effected to adapt demand to capacity.

On the intercity services — distances up to 150 km — we experienced a 4.4% increase over 1979.

Passenger traffic to and from foreign destinations increased particularly sharply in 1980, by nearly 30%.

The travel agencies

Four new travel agencies were opened in 1980, in Åndalsnes, Eidsvoll, Gol and Oppdal. NSB's agency chain now comprises 47 branches in Norway and one in London.

1980 saw a decline on the package tour market and stagnation of air traffic. The effects were felt by NSB's travel agencies. However, sales of rail tickets increased and we experienced a slight increase in sales volume. The gross turnover reached about NOK 540 million, an increase of about NOK 65 million over the preceding year. The travel agencies made a profit of NOK 9.1 million. This was NOK 1.5 million less than in 1979.

Road services

Road passenger traffic increased by about 3% in 1980 compared with the preceding year. Goods traffic increased by upwards of 5% to about 524,000 ton.

The subsidy for 1980 was NOK 18 million, i.e. NOK 2.2 million higher than in the preceding year. The operating profit is thus NOK 24 million. After depreciation and interest the operating result was a profit of about NOK 1.2 million.

As from the end of 1980 NSB's road services have increased not inconsiderably, NSB having taken over the bus services on both sides of the Drammensfjord, Drammen—Hurum—Røyken and Drammen—Svelvik—Sande. These new services will engage about 30 buses and about 50 drivers. NSB is also to take over a couple of local services in Gol in the Hallingdal valley.

Personnel

In 1980 NSB employees about 17,818 man-years. This is a decrease of 320 man-years compared to 1979. We recruited about 1,000 new employees in 1980, and this will be our annual recruitment requirement for the next few years, to replace pensioned employees.

Finances

NSB's total revenues for 1980 were NOK 1,900 million. This is an increase of about NOK 164 million or about 9% over 1979.

Revenues from freight traffic, excluding ore traffic on the Ofoten line, increased by about 10%, while passenger traffic revenues increased by about 13% over the preceding year. Revenues of ore traffic on the Ofoten line were about 18% down compared with 1979.

Revenues from road transport increased by about 12% and other revenues by about 9%. This latter item includes commissions and remuneration for services at the Linjegods parcels terminals.

Operating expenses, including depreciation and interest, increased by about 10%.

The total operating subsidy was NOK 745.6 million. This is an increase of about 15% over 1979. This increase in the operating subsidy should be viewed against the background of the considerable increases in prices and wages in 1980. Furthermore, there was a decline

Financial results	1980	Change from 1979	
	Mill. kr.	Mill. kr.	Percent
Operating revenues	1914	164	9
Operating expenses	2493	243	11
Deficit on operations	579	79	16
Depreciation and interest	167	12	8
Total deficit	746	91	14

in revenue from the Ofoten line, partly as a result of reduced carriage of ore and partly due to the new freight agreement. Stor-Oslo Lokaltrafikk (the local traffic organisation for Greater Oslo) effected an adjustment for the more equitable distribution of revenues. This led to a reduction of NSB's income.

A detailed table of revenues and expenses is given on this page and page 8.

Capital expenditure

In 1980 NSB had at its disposal for capital expenditure the sum of NOK 716.7 million, including funds carried forward from 1979.

For NSB the most important event of 1980 took place on 30 May when Oslo Central Station and the Oslo tunnel were officially opened. Normal services through the tunnel commenced on 1 June and from this date the first stage of the Central Station was also opened to the public.

Towards the end of the year the station building was also opened.

Throughout the year we have been engaged in building platforms, relaying permanent way and carrying out electrical engineering work in connection with the next stage in the operation of Oslo Central Station.

As regards rolling stock, four electric locomotives, 30 passenger coaches and 140 goods wagons were delivered.

NSB and Strømmens Værksted A/S concluded an agree-

ment for the supply of rolling stock, and this four-year rolling plan comprises extensive deliveries. Strømmens' program includes 30 carriages for new express trains to be put into service on the Dovre line in the course of 1982/83. In addition, 25 electric motor coach sets for local services are to be built. These will be delivered in 1982—84.

In 1980, as in the preceding year, the heaviest capital expenditure on permanent way involved the Nordland line, renewal of the Grong/Mo i Rana section with 49 kilo rails and concrete sleepers having been completed. Major improvement work has also been carried out on the Rauma and Røros lines.

After a period of trial operation on a pilot section, development of the automatic train stopping system commenced on the Lillestrøm—Hamar section. It is expected to reach Hamar in the course of 1981 and Trondheim in 1983.

Extension of the CTC system (for the remote control of signals and points) continued on the Oslo—Bergen line with the completion of the Dale—Voss section.

General review

The new service plan which came into force on 1 June 1980, with the opening of the Oslo tunnel, represented an extremely important rearrangement of operations. Completely new services covering a large proportion on the local traffic in the Oslo area was put into effect concurrently with the opening of a partially completed new station and the working up of new, complex technical installations. After the opening of the Oslo tunnel we experienced a number of traffic flow problems, and NSB had to accept quite severe criticism for poor time-keeping, especially on the local and commuter services.

We took this criticism very seriously and instituted several measures to improve regularity. In the last half of 1980 time-keeping for long distance trains was better than the average for the last five years. A special working group has been set up to devote itself to local traffic problems, and some timetable adjustments will be effected as from the introduction of the new timetables in June 1981. It is to be expected that heavy

Quantities	1980	Change from 1979	
		Absolute figures	Percent
Railway operation:			
Freight traffic (commercial goods)			
excl. Ofoten line million tonnes	11,0	0,3	2,8
million tonnes km	2227,4	98,1	4,6
Ore, Ofoten line million tonnes	19,7	- 2,6	-11,7
million tonnes km	786,9	-106,2	-11,9
Passenger transport million journeys	37,9	2,5	7,1
million passenger km	2393,5	128,4	5,7
Road services:			
Freight transport 1000 tonnes	524,0	28,0	5,6
Passenger transport million journeys	17,1	0,6	3,6
Personnel:			
Total number of employees (average)	17818	-320	- 1,8

pressure on rush hour trains will continue.

There are numerous reasons for the operating problems experienced by NSB. One of our difficulties relates to the strained capacity situation in local traffic and to the fact that in many respects our technical equipment is not up to the required standards.

This again relates to the fact that for several years NSB's capital expenditure budgets have been so low that we have been unable to renew to a satisfactory degree worn out equipment to adapt our operating facilities and capacity to current traffic developments. The need for renewal and modernization that thus developed, both as regards rolling stock, permanent way and other facilities, is NSB's most serious problem.

In its spring session the Storting dealt with Storting Report No. 37 relating to general outlines of communications policy. In its recommendation the Communications Committee too pointed out that gross capital expenditure on the railways in recent years has been lower than required in the long term for normal renewals. This state of affairs cannot continue without detrimental effects to operating economy and to the railways' ability to take over such traffic as is found desirable from the economic point of view.

The Ministry of Communications will later submit a special

railway report, and it is the hope of the board of directors that this report will bring the necessary clarification of the railways' future areas of activity, with indications of the resources which will be placed at their disposal.

The Communications Committee has previously, in its recommendation No. 47 relating to communications policy and general guidelines for Norwegian State Railways (1974—75), stated that no doubt must exist that the railways are to continue to serve as a main artery of transport, both for passengers and for goods. In its recommendation in Storting Report No. 37 the committee again emphasizes that there must be no doubt about this.

In the same connection the committee stated that operating conditions must be so arranged that the railways can continue to hold a central position in the nation's transport system, in the fields in which the railways can offer special advantages.

Viewed against this background it is the hope of the board of directors that the coming report on the railways will bring the necessary clarification of railway policy.

In order to develop contacts with politicians at the county and local government levels, NSB's management has participated in contact meetings in most counties.

An extensive study of how to

ensure more rational rail transportation of forestry and wood processing industry products was completed in 1980. The Norwegian Pulp and Paper Association, Norwegian Sawmill Industries Association, Norwegian Forest Owners Association and NSB have agreed on certain co-operative measures. These parties have concluded an outline agreement, and negotiations for two trade agreements are to be instituted. The aim of these agreements is to assure long term co-operation which will have practical effects from 1982.

Heavy traffic and severe traffic flow difficulties during certain periods made unusually heavy demands upon many groups of NSB's personnel in 1980. The directors wish to thank all employees of NSB for their good work in 1980.

The directors held 11 board meetings in 1980 and dealt with 90 items of business. The directors visited Lodalen storage sidings and works in Oslo and paid study visits to Denmark and Germany. The board of directors participated in meetings of the Railway Council.

Certain changes in the administrative directives for the communications services came into force by Royal Decree of 14 December 1979. In consequence, as from 1 January 1980 the Director General no longer has a seat on the board.

STYRET, JERNBANERÅDET OG ORGANISASJONEN

Styret for NSB er et kollegialt styre med besluttende myndighet. Styret har 6 medlemmer, alle oppnevnt av Kongen. To av medlemmene representerer NSB's personale. Funksjonstiden er fire år. Styret hadde i 1980 følgende medlemmer:

Distriktsjef Ole Haugum, Inderøy, formann
 Postsjef Bjørn Flage Pettersen, Bergen, varaformann
 Direktør Egil Killi, Bærum
 Hjelpepleier Gunnvor Nedrehagen, Sandnes
 Verkstederarbeider Johs. Anthun, Bergen
 Stasjonsbetjent Alf Myhre, Ridabu.

Jernbanerådet

er et kontrollerende og rådgivende organ for de interesser som knytter seg til jernbanedriften. Rådet har 16 medlemmer med personlige varamedlemmer. Stortinget oppnevner 8 og Kongen 8 medlemmer. 4 medlemmer av de kongevalgte representerer NSB's personale. Stortinget peker ut formann og varaformann blant de stortingsvalgte.

Medlemmer oppnevnt av Stortinget

Trafikkinspektør Einar Haatvedt, Rjukan, formann
 Fylkesordfører Tore Haugen, Kolbotn, varaformann
 Industriarbeider Sigurd Nilsen, Selfors
 Kommunearbeider Tore Robstad, Vennesla

Husmor Ragnhild Holsen, Fyllingsdalen
 Siviløkonom Kristian Sundtoft, Lillesand
 Gårdbruker Peder Mork, Åfarnes
 Gårdbruker Jacob Wibe, Sparbu.

Oppnevnt av Kongen i statsråd

Kontorleder Jakob Grava, Oslo
 Banksjef Ola O. Mølmen, Lesjaskog
 Sørenskriver Haakon Steen, Kristiansand
 Bedriftsøkonom Turid Høgslund, Lier
 Forbundsformann Sverre Kortvedt, Oslo
 Forbundsformann Gunnar Tønder, Oslo
 Bygningsfører Odd Røren, Høksund
 Togleder Kjell Jonsson, Kristiansand

