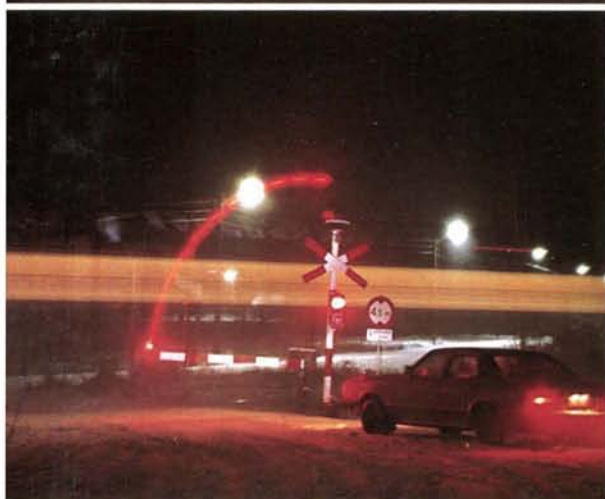


# ÅRSRAPPORT 1981 NSB





# ÅRSRAPPORT 1981

# NSB

Nøkkeltall	2
Styrets beretning	3
Jernbanerådets merknader	7
Økonomisk oversikt	9
Økonomisk utvikling	13
Persontrafikk	17
Reisebyråvirksomhet	19
Godstrafikk	21
Bildriften	23
Trafikkavviklingen	25
Modernisering og vedlikehold	27
Personalet	29
Forsyningstjenesten	30
Report of the Board of Directors	31
NSB's organisasjon	36

Årsrapporten for 1981 er trykt i 22 000 eksemplarer.

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

Redaksjonen avsluttet 1. april 1982.

Design: Nissen-Lie Consult AS

Fotos: Øystein B. Ahlsen, Kjell Bakken, Terje Engh, Yngvar Hansen, Erland Rasten, Tom Sivesind.

Trykk: Optimal Offset A/S  
Sats: Wigre Fotosats a.s

# NØKKELTALL

	Enhet Unit	1981	Endring fra 1980 Change from 1980
<b>Jernbanedrift/Rail traffic</b>			
<b>Banenettet/Network:</b>	Km	4242	—
Av dette: Elektrisk drift/Of which: Electrified	Km	2443	—
Dobbelt spor/Doubletrack	Km	94	—
<b>Stasjoner/Stations:</b>			
Antall betjente eksp.steder/Number of manned stations		259	- 3
<b>Rullende materiell/Rolling stock:</b>			
Elektriske lokomotiver/Electric locomotives		170	+ 2
Diesellokomotiver/Diesel locomotives		93	+ 4
Elektriske motorvogner/Electric rail motor vehicles		132	—
Dieselmotorvogner/Diesel rail motor vehicles		42	- 3
Skinnetraktoror/Rail tractors		153	- 2
Personvogner/Passenger vehicles		792	- 21
Godsvogner/Goods wagons		8518	- 87
<b>Persontrafikk/Passenger traffic:</b>			
Reiser/Journeys	Mill.	38,9	1,0
Personkm/Passenger-km	Mill.	2424,5	31,0
<b>Godstrafikk/Goods traffic:</b>			
Tonn transport/Tons carried	Mill.	25,9	- 4,8
Av dette: Malm Ofotbanen/Of which: Iron ore on Ofoten Line	Mill.	15,7	- 3,9
Tonn km/Ton-km:	Mill.	2825,3	-189,0
Av dette: Malm Ofotbanen/Of which: Iron ore on Ofoten Line	Mill.	629,4	-157,5
<b>Bildrift/Road traffic:</b>			
Rutelengde/Length of lines	Km	13686	189
Busser og kombinerte biler/Buses and combined vehicles		574	40
Lastebiler/Lorries		327	- 15
Tilhengere/Trailers		73	3
<b>Persontrafikk/Passenger service:</b>			
Reiser/Journeys	Mill.	18,6	1,5
Person km/Passenger-km	Mill.	322	52
<b>Godstrafikk/Freight service:</b>			
Tonn km/Ton-km	Mill.	24,4	- 0,8
<b>Jernbane- og bildrift/Railways and road services:</b>			
Personale (årsgj.sn.)/Personnel (annual av.):		17853	35
Av dette: Driftspersonale/Of which: Operating personnel:		17137	154
<b>Regnskapsresultat (inkl. avskr. etc.)/Operating results (incl. depr. etc.):</b>			
Sum inntekter/Total revenues	Mill.kr.	2170,5	256,8
Sum utgifter/Total expenditures	Mill.kr.	3030,3	371,0
Total driftstilskudd/Total State grant	Mill.kr.	859,8	114,2



# STYRETS BERETNING

Trafikken ved NSB lå også i 1981 på et høyt nivå, men den sterke vekst man har hatt både for gods- og persontrafikk siden 1977, stanset opp.

## Godstrafikk

I godstrafikken — unntatt malmtrafikken på Ofofbanen — ble resultatet en svikt på 1% i transportarbeidet. Transportert kvantum målt i tonn lå ca. 8% under foregående år. Dette skyldes blant annet nedgang i transportene for Rana Gruber og kalktransportene på Brevikbanen. Det var økning i gjennomsnittlig transportavstand.

Den innenlandske vognlasttrafikken lå omtrent på samme nivå som foregående år. Dette skyldes særlig en sterk vekst i tømmertransportene. For øvrig var det betydelige variasjoner innenfor varegruppene. Dette har sammenheng både med konjunktursituasjonen og konkurransesituasjonen på transportmarkedet.

Samlasttrafikken gikk ned med ca. 2% i forhold til foregående år. Målt i tonnkilometer utgjorde samlasttransportene nesten 450 mill. tonnkilometer, som er ca. 30% av transportarbeidet i innenlandsk vognlasttransport, ekskl. malm- og kalksteintransportene.

De største samlastkundene er Linjegods A/S og Tollpost A/S med andeler i vognlasttrafikken på henholdsvis 14,6 og 5,1%.

Containertransportene i innenlandsk trafikk utgjorde ca.

548 000 tonn i 1981. Dette er en nedgang på ca. 9% i forhold til 1980 og skyldes vesentlig nedgang i transportene av flis i containere til treforedlingsindustrien.

Vognlasttrafikken til utlandet gikk ned med ca. 4%, mens trafikken inn i landet gikk ned med ca. 7% sammenliknet med 1980.

Produkter fra skogen og treforedlingsindustrien er en stor gruppe i NSB's vognlasttransporter. Etter at det er utført omfattende analyser og utredninger med sikte på mer rasjonelle transporter på jernbane for disse produkter, er det kommet i gang et praktisk samarbeid mellom NSB og hovedorganisasjonene innenfor skogbruk og skogindustri. Partene har i samarbeid utviklet prototyper for nye tømmervogner, og det arbeides med utforming av spesialcontainere for tømning av celluloseflis.

Også innenfor andre grener av næringslivet er samarbeid om transportopplegg i gang. I løpet av året ble det gjennomført et omfattende prosjektarbeid i samarbeid med Linjegods A/S, som er NSB's største kunde.

Den vanskelige internasjonale situasjon på stålmarkedet førte også i 1981 til en betydelig nedgang i malmtransportene på Ofofbanen, nemlig på ca. 20%. Transportert malmkvantum utgjorde ca. 16 mill. tonn.

## Persontrafikken

Persontrafikken med jernbane har hatt en betydelig vekst de senere år og nådde i 1980 det høyeste nivå som inntil da var registrert ved NSB. Også for året 1981 sett under ett ble det økning, nemlig med 1% i antall personkilometer og 2% i antall reiser.

Den spesielt sterke økningen man hadde i 1980 skyldtes blant annet åpningen av Oslo-tunnelen og at bensinprisen steg sterkere enn prisen på jernbanereiser.

I 1981 ble NSB's persontakster forhøyd to ganger, 1. januar og 1. juni, hver gang med ca. 15%. Etter takstøkningen 1. juni ble det registrert en nedgang i persontrafikken. I annet halvår gikk trafikken ned med ca. 1% sammenliknet med tilsvarende periode foregående år. Det var særlig salget av enkeltbilletter som gikk ned, men også salget av månedsbilletter gikk tilbake i den siste del av året (1,6% sammenliknet med annet halvår 1980).

Salget av rabattbilletten «Midtuke '81» økte med ca. 12% på årsbasis i forhold til foregående år. Prisen på «Midtuke '81» ble forhøyd samtidig med takstforhøyelsen 1. januar 1981, men var uendret resten av året. Dette førte til betydelig økning i salget annet halvår. Midtuketilbudet har ført til en jevnere fordeling av trafikken på ukens dager.

### Reisebyråene

NSB's reisebyråer hadde i 1981 en økning på 101,6 mill. kroner i forhold til foregående år og kom opp i 641,5 mill. kroner. Overskuddet var ca. 8,2 mill. kroner mot ca. 9,1 mill. kroner i 1980.

I 1981 ble det åpnet et nytt reisebyrå i statens kontorbygg på Helsestasjon i Oslo, og reisebyråkjeden består nå av 48 byråer i Norge og et i London.

### Bildriften

I persontrafikken økte NSB's bildrift aktiviteten med ca. 14% i 1981, målt i antall vognkilometer. Det ble avvirket i alt ca. 22,5 mill. busskilometer. Antall reiser økte også med ca. 14% til ca. 19,5 millioner reiser. Omkring 2/3 av økningen skriver seg fra overføringen av SH Busslinjers trafikk syd og øst for Drammen til NSB.

På godssiden lå bildriftens aktivitet på samme nivå som året før, nemlig 7,8 mill. vognkilometer. Antall tonn transportert gods gikk ned med ca. 10% til ca. 470 000 tonn. Når kjørelengden er den samme og transportmengden er redusert, skyldes det en nedbygging av stykkgodsdistribusjon over korte avstander og en noe sterkere innsats på lengre ruter.

NSB's bildrift disponerte 565 busser og 412 godsvogner i 1981. På grunn av de knappe tildelinger de siste år, er gjennomsnittsalderen for busser 8,4 år og for godsbiler 7,9 år, mens målsatt standard for materiellet

er en gjennomsnittsalder på ca. 6,5 år. Driftsresultatet for bildriften ble tilnærmet balanse.

### Personale

I 1981 ble det gjennomsnittlig anvendt ca. 17 850 årsverk ved NSB. Tallet omfatter fast tilsatte og sesongpersonale. Det er en økning på 35 fra foregående år. Omkring 1 000 nye medarbeidere ble inntatt i 1981, vesentlig til erstatning for personale som alderspensjoneres.

Søkertilgangen har stort sett vært tilfredsstillende. Det har likevel vært problemer, blant annet knyttet til stillinger hvor det må kreves høyere utdannelse eller annen spesiell kompetanse. Problemene har vært økende når det gjelder tilgang til stillinger av ledende karakter.

### Økonomi

NSB's samlede inntekter var i 1981 ca. 2,2 milliarder kroner. Det er en økning fra foregående år på 254,4 mill. kroner eller 13,3%.

Inntektene av godstrafikken, ekskl. malmtrafikken på Ofofbanen, økte med ca. 13% og persontrafikken med ca. 18% i forhold til foregående år. I malmtrafikken på Ofofbanen ble det en nedgang i inntektene på 16,5% i forhold til 1980.

Bildriftens inntekter økte med ca. 19% og øvrige inntekter ved jernbanedriften med ca. 6%. I den siste posten inngår blant annet provisjonsinntekter

og godtgjørelser for tjenester ved Linjegods' stykkgodsterminaler.

De samlede utgifter, inklusive avskrivninger og renter vedrørende bildriften, var ca. 3 milliarder kroner, en økning på ca. 14%. Målt i faste priser har utgiftene vært nokså stabile den siste 5-årsperioden.

Det totale driftstilskudd var ca. 860 mill. kroner. Det er en økning fra foregående år på ca. 15,5% og skyldes den betydelige økning av priser og lønninger i 1981. Tilskuddsandelen, dvs. den andel av NSB's kostnader som dekkes ved tilskudd fra staten, har vært relativt stabil de siste 5 år, mellom 27 og 29%.

### Investeringer

I 1981 hadde NSB 713,4 mill. kroner til rådighet til investeringer, inklusive overføringer fra foregående år.

Fem diesel-elektriske lokomotiver ble levert i 1981. Dette er lokomotiver med en vesentlig større ytelse enn de eldre diesel-elektriske lokomotiver (2 450 kW mot 1 305 kW). De nye lokomotivene er satt inn på Nordlandsbanen hvor de betyr raskere fremføring av persontog og lavere fremføringskostnader for godstog.

De siste 14 personvognene i en serie på 35 ble sluttlevret i 1981. NSB har også under levering 30 personvogner av en ny type som vil bli satt inn i nye ekspressvogner på Dovrebanen.





De første av disse vognene ble prøvekjørt høsten 1981.

De største investeringsarbeidene i skinnegangen foregikk også i 1981 på Nordlandsbanen hvor en sammenhengende strekning på 325 km fra Jørstad til Mo i Rana er fornyet med tyngre skinner, betongsviller og pukkbullast i den siste 5-årsperioden. Forsterkningsarbeider foregikk også på Raumbanen og Rørosbanen.

NSB er inne i en periode hvor det er behov for fornyelse av kjøreledningen på elektrifiserte baner. Mange av kontaktledningsanleggene er bygd i årene 1930—1965. Ombygging av eldre kontaktledningsanlegg foregikk i 1981 på strekningen Oslo—Lillestrøm, Brakerøya—Kongsberg og på Ofotbanen.

Utbyggingen av CTC-systemet (fjernstyring av signaler og sporveksler) fortsatte på Bergensbanen hvor strekningen fra Voss til Myrdal ble fullført.

Utbygging av automatisk togstopp kom i gang i 1981, og allerede tidlig i 1982 vil systemet være klart til bruk på strekningen fra Lillestrøm til Otta.

På Oslo Sentralstasjon ble første byggetrinn fullført i 1981. Dette byggetrinnet omfatter drifts- og administrasjonsbygning med fordelingshall og ramper til plattformene. Arbeidene for øvrig har vært konsentrert om plattformbygging og arbeider i forbindelse med Østfoldbanens lokaltogspor i tunnel inn til de nye nærtrafikkplattformene.

Regnskapstall	1981 Mill. kr.	Endring fra 1980	
		Mill. kr.	Prosent
Driftsinntekter	2171	257	13,4
Driftsutgifter	2848	355	14,2
Tilskudd til driften	677	98	16,9
Avskrivninger og renter	182	15	9,0
Totalt driftstilskudd	859	113	15,1

### Generelt

Tiltak for å bedre regulariteten ble gitt høy prioritet i 1981, og for fjerntogene ble det oppnådd en betydelig bedre presisjon i fremføringen.

En egen arbeidsgruppe har arbeidet spesielt med proble-

mene i nærtrafikken rundt Oslo. En rekke tiltak ble gjennomført, blant annet ble egne tjenestemenn tatt ut til oppfølging av trafikkavviklingen, og i juni ble det foretatt visse justeringer av togrutene. Nye problemer i nærtrafikken oppsto imidlertid i

Trafikktall	1981	Endring fra 1980	
		Abs.tall	Prosent
<b>Jernbanedrift</b>			
Godstransport (kommersielt gods)			
ekskl. Ofotbanen	mill. tonn	10,1	- 0,9
	mill. tonnkm	2195,9	- 31,5
Malm Ofotbanen	mill. tonn	15,7	- 3,9
	mill. tonnkm	629,4	-157,5
Persontransport	mill. reiser	38,9	1,0
	mill. personkm	2424,5	31,0
<b>Bildrift</b>			
Godstransport	tusen tonn	505,0	- 19,0
Persontransport	mill. reiser	18,6	1,5
<b>Personale</b>			
Totalt Personalantall (gjennomsnittlig)		17853	35



den sterke kuldeperioden mot slutten av året. På bakgrunn av vinterens erfaringer vil alle problemer bli gjennomgått med sikte på å finne bedre løsninger. Mangelen på reservemateriell vil imidlertid gjøre det vanskelig å beherske alle ekstraordinære situasjoner. NSB har bestilt en serie på 25 motorvognsett til nærtrafikken. De første settene vil komme i slutten av 1982, og serien vil være sluttlevvert i 1984.

Med bakgrunn i den anstrengte trekkraftsituasjonen, tok NSB opp spørsmålet med myndighetene om anskaffelse av flere lokomotiver. I den forbindelse reiste man spørsmålet om anskaffelsen kunne skje ved privat finansiering.

Under behandlingen av budsjettet for 1982 ble det besluttet

å anskaffe 7 elektriske lokomotiver ved finansiering på ordinær måte over investeringsbudsjettet. Man vil imidlertid arbeide videre med spørsmålet om anledning til å finansiere en del av NSB's anskaffelser ved private låneopptak.

Styret har ved flere anledninger pekt på at en rekke av de problemer NSB har i sitt driftsapparat kan føres tilbake til utilstrekkelige investeringer. Ved siden av kapasitetsproblemer og vansker med tilpasning av driftsapparatet, har de lave investeringer også skadelige virkninger på driftsøkonomien. Styret avventer med interesse den melding om jernbanens fremtid som regjeringen vil legge fram for Stortinget, og håper at det gjennom denne vil skje en avklaring. Styret vil imidlertid un-

derstreke viktigheten av at det under enhver omstendighet skjer en snarlig avklaring av den fremtidige jernbanepolitikk i vårt land.

De vansker man periodevis har hatt i driftsavviklingen i 1981, har stilt store krav til mange grupper innenfor NSB. Når mange av problemene har funnet sin løsning, skyldes det ikke minst personalets innsats, og Styret vil rette en takk for vel utført arbeid.

Styret har holdt 11 styremøter i 1981 og vært på befaring i Kristiansand og Stavanger distrikter. Styret har deltatt i Jernbanerådets to møter.

Medlemmer av Styret for NSB for perioden 1. januar 1982 til 31. desember 1985 ble oppnevnt ved kgl.res. av 18. desember 1981.

Thorleif Løken

Liv Torjusen

Ronald Bye

Svein Alsaker

Alf Myhre

Johs. Anthun

Robert F. Nordén  
Generaldirektør

#### **Jernbanerådets merknader**

Jernbanerådet har etter behandling i møte den 24. mars 1982 tatt Styrets beretning og regnskap for 1981 til etterretning.

BJØRN FOSS  
Jernbanerådets formann

# ØKONOMISK OVERSIKT

Taps- og vinningskonto

Mill. kroner

Inntekter	1981	1980	Mer, mindre (+) enn i 1980	
			Abs.tall	Pst.
Persontrafikk (reisende og reisegods)	785,3	664,5	120,8	18,2
Godstrafikk (ekskl. malm Ofotbanen)	892,2	787,9	104,3	13,2
Malmtrafikk Ofotbanen	92,4	110,6	+ 18,2	+ 16,5
Øvrige inntekter ved jernbanedriften	156,7	147,5	9,2	6,2
Sum inntekter ved jernbanedriften	1.926,6	1.710,5	216,1	12,6
Inntekter ved jernbanemuseet	0,4	—	0,4	—
Inntekter ved bildriften	226,3	184,8	41,5	22,5
Sum driftsinntekter i alt	2.153,3	1.895,3	258,0	13,6
Driftstilskudd til bilruter	17,2	18,4	+ 1,2	+ 6,5
Sum	2.170,5	1.913,7	256,8	13,4
Driftstilskudd <sup>1)</sup>	859,8	745,6	114,2	15,3
	3.030,3	2.659,3	371,0	14,0
<sup>1)</sup> Herav tilskudd til driften	653,6	578,9	74,7	12,9

Mill. kroner

Utgifter	1981	1980	Mer, mindre (+) enn i 1980	
			Abs.tall	Pst.
Administrasjon	278,1	247,3	30,8	12,5
Forsyning	23,7	20,4	3,3	16,2
Bane	397,3	344,7	52,6	15,3
Elektro	227,9	194,5	33,4	17,2
Drift	1.335,5	1.195,9	139,6	11,7
Maskin	335,4	288,4	47,0	16,3
Salg	78,9	67,7	11,2	16,5
Bildrift	214,9	176,2	38,7	22,0
Fellesutgifter	+ 43,8	+ 42,5	+ 1,3	+ 3,1
Sum driftsutgifter <sup>2)</sup>	2.847,9	2.492,6	355,3	14,3
Avskrivninger	171,9	157,0	14,9	9,5
Renter vedr. bildrift	10,5	9,7	0,8	8,2
	3.030,3	2.659,3	371,0	14,0
<sup>2)</sup> Herav personalutgifter	2.158,1	1.914,0		
Herav saksutgifter	689,8	578,6		



**Regnskapsførte investeringer**

Mill. kroner

	1981	1980
<b>Jernbanedriften</b>		
<b>Linjer og bruer</b>		
Bruer	3,5	2,5
Skinnebyttning og forsterkning av svilledekket, betongsviller	126,7	137,7
Ballastering, overgang fra grus- til pukkbullast	7,9	12,3
Teleforebygging	2,7	4,5
For øvrig	21,7	27,1
Sum linjer og bruer	162,5	184,1
Bygninger (inkl. verkstedene)	19,3	20,0
<b>Elektrotekniske anlegg</b>		
Sikringsanlegg	44,8	40,2
For øvrig	38,3	41,0
Sum elektroteknisk anlegg	83,1	81,2
<b>Trekraft og vogner</b>		
Lokomotiver og motorvogner	102,4	51,7
Personvogner	74,6	73,9
Godsvogner	48,5	38,8
For øvrig	21,2	5,2
Sum trekraft og vogner	246,7	169,6
Diverse	51,2	47,6
Sum jernbanedriften	562,8	502,5
<b>Bildriften</b>	25,5	30,3
<b>Nye anlegg</b>		
Jernbaneanlegg	125,1	175,9
Elektrifiseringsanlegg	—	—
Sum nye anlegg	125,1	175,9
Sum investeringer	713,4	708,7

## Statsbanenes balansekonto

Tusen kroner

<b>Eiendeler</b>	<b>Pr. 31. des. 1981</b>	Pr. 31. des. 1980
Jernbaner i drift		
Bane- og bygningstekniske aktiva	<b>4.681.818</b>	4.466.698
Elektrotekniske aktiva	<b>1.393.461</b>	1.310.258
Maskintekniske aktiva:		
Rullende jernbanemateriell	<b>2.730.840</b>	2.489.793
Verkstedsutstyr og diverse maskintekniske investeringer	<b>186.404</b>	175.221
Diverse aktiva	<b>74.505</b>	67.409
Anleggsaktiva finansiert ved lån og evt. dessuten ved vanlige investeringsbevilgning:		
Ulrikkentunnel:		
Lånemidler	<b>50.000</b>	50.000
Investeringsmidler	<b>153</b>	153
Distriktsbidrag <sup>1</sup>	÷ <b>6.285</b>	÷ 5.991
Salg <sup>2</sup>	÷ <b>97</b>	÷ 97
Akkumulerte avskrivninger vedr. aktiva ved jernbanedriften <sup>3</sup>	÷ <b>1.759.129</b>	÷ 1.605.312
Sum jernbaner i drift <sup>4</sup>	<b>7.351.670</b>	6.948.132
Ikke avsluttede jernbane- og elektrisitetsanlegg	<b>1.093.515</b>	968.420
<b>Bildrift</b>		
Aktiva vedr. bildrift	<b>359.768</b>	334.556
Akkumulerte avskrivninger vedr. aktiva ved bildriften <sup>3</sup>	÷ <b>188.717</b>	÷ 170.612
Sum bildrift	<b>171.051</b>	163.944
Verdipapirer	<b>29.433</b>	28.732
Lagerbeholdninger	<b>238.558</b>	211.976
Diverse debitorer	<b>223.994</b>	217.659
Utestående hos stasjonene	<b>67.077</b>	46.180
Banker	<b>58.958</b>	50.971
Postgiro	<b>39.643</b>	49.832
Fondsmidler	<b>312</b>	—
<b>Kassabeholdninger</b>	<b>23</b>	92
	<b>9.274.234</b>	8.685.938

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



<b>Forpliktelser</b>	Tusen kroner	
	Pr. 31. des. 1981	Pr. 31. des. 1980
<b>Statens faste kapital</b>		
Kapital i faste anlegg, rullende materiell m.v.	8.639.669	8.101.228
Driftens materialfond	64.461	64.461
Jernbaneanleggenes materialfond	1.766	1.766
Sum statens faste kapital	8.705.896	8.167.455
<b>Lån vedr. anleggsaktiva</b>		
Bergensbanens forkortelse	6.000	8.000
Midlertidige poster	146.146	143.198
Diverse kreditorer	100.593	112.720
Sykekassens, pensjonskassens og hjelpekassens innestående hos NSB	1.613	1.151
Jernbanemuseets fonds	312	
Mellomvær, med statskassen	313.674	253.414
	<b>9.274.234</b>	8.685.938

<sup>3</sup> 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.

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

# ØKONOMISK UTVIKLING

Det var relativt små reelle endringer fra 1980 til 1981 for de viktigste økonomiske størrelser i NSB. Endringene blir mer markerte dersom man ser på utviklingen den siste 5-årsperioden, dvs. fra og med 1977. I perioden sett under ett, har NSB's økonomi utviklet seg i positiv retning etter noen år med negative utviklingstrekk som endte med rekordhøy tilskuddsandel i 1977.

## Resultat, inntekter, utgifter

Som vist i figur 1, er driftstilskuddet til jernbanen, målt i faste priser, blitt svakt redusert den siste 5-årsperioden. Tilskuddet gikk reellt ned i 1978 og 1979, men viste i 1980 og 1981 en svak økning. Driftstilskuddet var i 1981 på 860 mill. kroner, en reell økning fra året før på 1,5%.

I de senere år har jernbanen hatt en gunstig økonomisk utvikling, sammenliknet med andre subsidierte transportmidler. NSB's andel av de samlede transportsubsidier har således gått ned fra 43,5% i 1977 til 34,2% i 1980. (Tallene for 1981 forelå ikke da rapporten ble trykt.)

Som det fremgår av figur 2, har de reelle endringene i totaltallene vært meget små både på inntekts- og utgiftssiden den siste 5-årsperioden. I faste priser ligger inntektene 0,9% og kostnadene 2,9% under 1977 nivået. I løpet av perioden er imidlertid store deler av terminaldriften for Linjegods A/S blitt

avviklet. Dersom man korrigerer for de kostnads- og inntektsreduksjoner dette har medført, vil tallene for inntektsutviklingen bli noe bedre, mens kostnadsutviklingen blir mindre gunstig. Utslagene vil imidlertid ikke bli store.

Målt i faste priser har nivået for inntektene vært nokså konstant de siste årene, til tross for betydelig trafikkvekst. Inntektene pr. trafikkenhet gikk i 5-årsperioden ned med 14% målt i faste priser.

Her skiller året 1981 seg ut fra de nærmest foregående år. Som følge av takstøkningene i januar og juni, økte inntektene pr. trafikkenhet med 16%, målt i løpende priser. Takstøkningen bidro samtidig til at trafikken gikk noe ned, slik at de totale inntekter bare økte med 13,4% til 2 171 mill. kroner.

Målt i faste priser økte inntektene for persontrafikken, bildriften og reisebyråvirksomheten. Godstrafikkinntektene (ekskl. malmtrafikken på Ofotbanen) gikk svakt ned, mens det var markert nedgang i inntektene fra malmtrafikken (jfr. resultatregnskapet side .)

På utgiftssiden viste materialutgiftene den sterkeste økningen. Dette er en fortsettelse av trenden fra de nærmest foregående år. Som følge av dette har materialutgiftene økt sin andel av de totale utgiftene (inkl. kapitalkostnader) fra 18,3% i 1977 til 24,2% i 1981.

Personalutgiftene utgjør imidlertid fortsatt den domine-

rende utgiftsposten med 71,2% av totalutgiftene. Personalutgiftene i 1981 var 2 158 mill. kroner.

Kapitalkostnadene (avskrivninger og renter vedr. bildriften) viste en reell nedgang på 3,7% og utgjorde 6% av totalutgiftene i 1981<sup>1)</sup>.

## Produktivitet

Når utgiftene — til tross for en betydelig trafikkvekst — ikke har hatt noen reell økning den siste 5-årsperioden, har dette sammenheng med vekst i arbeidskraftens produktivitet (trafikkenheter/årsverk). Produktiviteten gikk riktig nok svakt ned i 1981, men fra 1977 til 1981 økte antall trafikkenheter pr. årsverk fra 281 til 332 (jfr. fig. 3).

Den svake utviklingen i 1981 faller sammen med stagnasjon i trafikken. Dette har sin bakgrunn i jernbanens kostnadsstivhet på kort sikt. En stor andel faste kostnader og problemer med å tilpasse driftsopplegget til kortsiktige svingninger i trafikkmengden, gjør at det er vanskelig å redusere kostnadene i takt med en eventuell trafikknedgang. I perioder med trafikkvekst gir dette seg utslag i at kostnadene øker relativt mindre enn trafikken.

Dette har slått særlig gunstig ut for NSB de siste årene fordi trafikkveksten — særlig innenfor persontrafikken — er blitt kanalisert på en slik måte at kapasitetsutnyttelsen er blitt bedre. Plassutnyttelsen i persontogene har, blant annet som følge av midtuckerabattene, økt fra

<sup>1)</sup> Diverse avregninger som kommer til fratrukk på de totale utgifter er ikke fordelt på de enkelte kostnadskomponenter. Summen av prosentandelene for kostnadskomponentene overstiger derfor såvidt 100.





39,8% i 1977 til 42,5% i 1980. I 1981 gikk plassutnyttelsen svakt ned til 41,7%. Innenfor godstrafikken viser de ulike tall for kapasitetsutnyttelsen en litt svakere, men gjennomgående positiv utvikling.

### Produktene

Resultatberegninger for de enkelte produkter (trafikkslag) viser differensen mellom inntektene fra de respektive produkter og de kostnader som kan henføres til dem (særkostnader). Ettersom en vesentlig del av kostnadene ikke lar seg fordele på produkter, gir resultatene bare uttrykk for produktenes dekningsbidrag.

Som vist i figur 4, har utviklingen de siste årene vært mest positiv innenfor persontrafikken. Det er særlig fjerntogene og nærtrafikktogetene rundt de større byer som har bedret økonomien. Høyere energipriser (fram til 1980), bedre togtilbud og bedre kapasitetsutnyttelse er med på å forklare den positive utvikling i persontrafikken den siste 5-årsperioden. Persontrafikken dekket 84,7% av sine særkostnader i 1981.

Godstrafikken dekket 105,1% av sine særkostnader i 1981. Som figuren viser, har utviklingen den siste 5-årsperioden vært bekymringsfull.

Den viktigste årsak til den reduserte lønnsomheten i godstrafikken ligger i overkapasitet og hardere konkurranse på godsmarkedet. Energiprisutviklingen har ikke gitt så sterke ne-

gative utslag for konkurrentene innenfor godstransport som i persontrafikken.

Den vanskelige situasjon på stålmarkedet har ført til en kraftig forverring av det økonomiske resultat for malmtrafikken på Ofotbanen. Denne trafikken er likevel blant de mest lønnsomme deler av NSB's virksomhet.

For bildriften og reisebyråvirksomheten ligger de totale kostnader til grunn for resultatberegningene. Lønnsomheten har vært stabil innenfor begge disse områder de siste årene. Bildriften har vist en svak bedring, og hadde i 1981 tilnærmet balanse. Reisebyråvirksomhetens overskudd var i 1981 vel 8 mill. kroner.

### Jernbanens samfunnsmessige betydning

Det økonomiske resultat er en utilstrekkelig målestokk for jernbanens samfunnsmessige betydning og for hvor rasjonelt den drives. Det er en klar politisk målsetting å sikre alle deler av landet et tilfredsstillende kollektivt transporttilbud både for personer og gods. Jernbanen danner den naturlige ryggrad i et slikt system for transporter til lands.

For å sikre en best mulig samfunnsmessig utnyttelse av jernbanens transportapparat, bør prisene settes lik merkostnadene den enkelte transportoppgave fører med seg. Men fordi en stor andel av NSB's kostnader er uavhengige av trafikkenes størrelse, vil en slik pris-

politikk føre til bedriftsøkonomisk underskudd for NSB.

En tredje svakhet ved å bruke det økonomiske resultat som målestokk, ligger i at enkelte virkninger som vil høre med i et korrekt samfunnsmessig regnskap, ikke fanges opp i driftsregnskapet. Dette har i første rekke sammenheng med at jernbanen, sammenliknet med andre transportmidler, har klare fortrinn når det gjelder

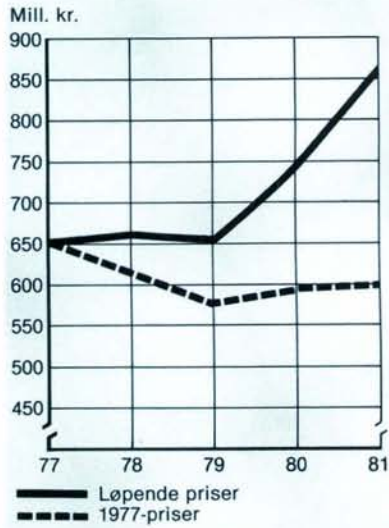
- forbruk av forgjengelige ressurser (olje)
- miljøvirkninger (luftforurensning, støy)
- trafikkulykker (lav ulykkesfrekvens sammenliknet med biltrafikken)
- arealforbruk (særlig i og omkring de større byer).

Problemen med å tallfeste den samfunnsøkonomiske betydning av det som er nevnt, gjør imidlertid at det økonomiske resultat pr. i dag fremstår som det beste samlede tallmessige uttrykk for hvor rasjonelt jernbanen drives. Det vil være en nyttig indikator ved sammenlikninger over tid, men er mindre godt egnet for statiske samfunnsøkonomiske vurderinger av jernbanen.

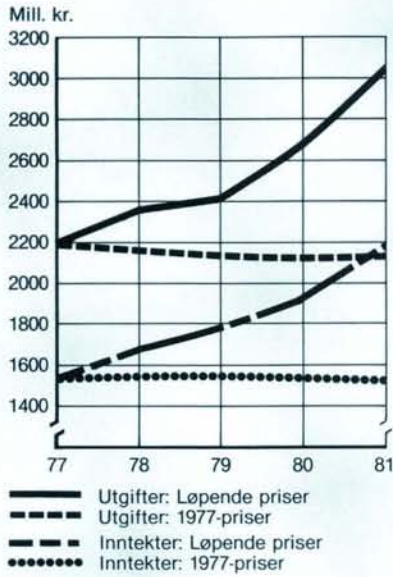
I figur 5 er vist et noe mer samfunnsorientert regnskap for NSB. Figuren har ikke til hensikt å vise jernbanens samfunnsøkonomiske resultat, men er bare å oppfatte som en illustrasjon på hvilke grupper betalingsstrømmene til NSB kommer fra, og til hvem utbetalingene fra NSB går.



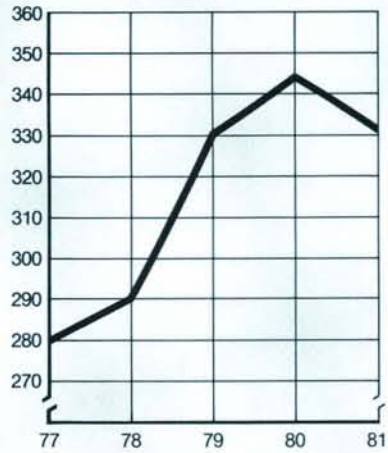
**Fig. 1:**  
Tilskuddsutvikling



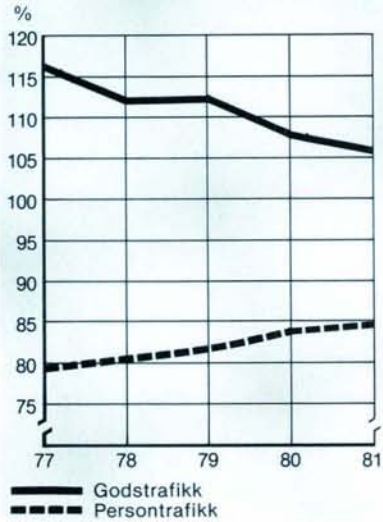
**Fig. 2:**  
Inntekts- og utgiftsutvikling



**Fig. 3:**  
Produktivitetens utvikling  
Trafikkenhet pr. årsverk

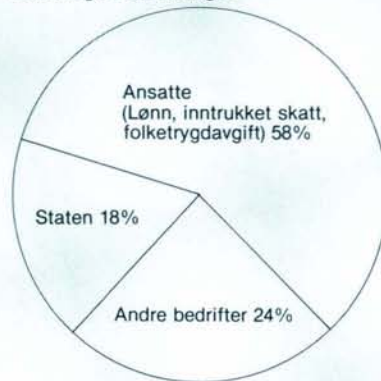


**Fig. 4:**  
Inntekter i prosent  
av særkostnader  
Person- og godstrafikk

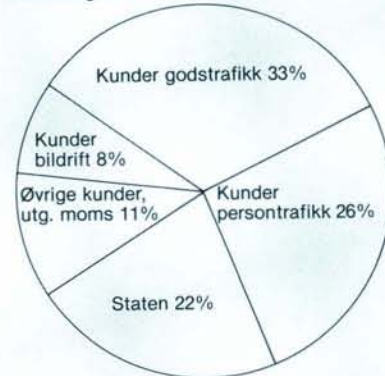


**Fig. 5:**  
Betalingsstrømmer til og fra NSB  
(Ekskl. investeringer)

Fordeling av utbetalinger



Fordeling av innbetalinger





# PERSONTRAFIKK

Ifølge justerte tall for 5-årsperioden 1975—80 vokste persontransportmarkedet i Norge med 3,4% målt i personkilometer, tilsvarende 0,6% pr. år. Konferer tabell side 17.

Ifølge Statistisk Sentralbyrås korrigererte tabell blir veksten i 5-årsperioden 1975—80 slik for de enkelte transportmidler:

rutebåt	9,6%
rutebil	4,1%
personbil	0,1%
rutefly	44,5%
jernbanen	23,2%

Ruteflyene og jernbanen har hatt en langt sterkere vekst enn totalmarkedet samlet. Tallene for 1980 er foreløpige og kan bli endret når endelige tall for bruk av personbil foreligger.

Tabellen på motstående side viser at jernbanen har økt sin markedsandel betydelig i 1979 og i 1980. Flyet har hatt jevn vekst i andelen t.o.m. 1979, men gikk noe tilbake i 1980. Blant de kollektive transportmidlene har rutebilen kommet dårligst ut i 5-årsperioden, idet markedsandelen årlig er blitt mindre. Av tabellen fremgår også at de kollektive transportmidlene har økt sin markedsandel i 1979—80 sett i forhold til de private transportmidlene.

Bestanden av personbiler har økt med 25% i 5-årsperioden tilsvarende 4,5% p.a., men med svakere tempo i de 3 siste årene. Økning i bilsalget på ca. 7% i 1980 og vel 10% i 1981 resulterte i ca. 3,7% vekst i bil-

bestanden i de respektive årene.

Salget av bilbensin har gått noe ned (-0,8%) i 1981 sett i forhold til 1980. Dette skyldes både mindre bruk av bilen og lavere forbruk av bensin pr. mil.

Innenlandsk flytrafikk i rute økte med 2,2% i antall reiser og til/fra utlandet økte med ca. 4% i perioden januar—oktober. Selskapsreiser på utlandet har økt med ca. 13% i 1981. Totalt sett har flytrafikken økt med 3,9% i perioden januar—oktober 1981. (Antall reiser.) Det relative forholdet mellom prisene på fly- og jernbanereiser og personbil kostnadene utviklet seg til jernbanens fordel i 1979—80. I 1981 kom jernbanen dårligere ut, og vi fikk en svakere trafikkutvikling — særlig i 2. halvår.

Antall reiser med jernbanen økte 2,6% i 1981, som fordeler seg slik pr. avstandsgrupper:

1—59 km	3,0%
60—149 km	2,2%
150—299 km	-2,1%
Over 300 km	0,9%

Den sterke veksten i de laveste avstandsgrupper fortsatte i 1. halvår 1981 men flatet ut i 2. halvår. Veksten har sammenheng med økningen i lokaltrafikken i Oslo-området. I egen tabell er vist utviklingen i persontrafikken m.h.t. reiser og personkilometer og fordelingen på enkeltbilletter, månedsbilletter og billett kort/kupongkort.

Salget av midtukebilletter fortsatte i 1981. Det ble solgt 253 500 billetter til ca. 48 mill. kroner. Dette var en økning på 38 500 billetter (+18%), og 12 mill. kroner. Ca. 5% av økningen skyldes at billetten ble gyldig på noe kortere avstand etter takstendringene den 1.6. Reiselengden for Midtuke '81 har i gjennomsnitt vært 647 km mot 675 km i 1980.

Salget av «Nordturist med tog» viser ca. 37% økning i Norge. Anslag for de øvrige nordiske land tyder på ca. 10% nedgang, og totalt sett blir resultatet uendret.

Antall reisende i hovedtogene viser en nedgang på 0,3% i 1981 basert på tellinger på bestemte punkter. På Ofotbanen har man hatt en økning på vel 27 000 reisende (14%), deretter følger Bergensbanen med ca. 14 000 reisende (1,8%) og Dovrebanen o/Kongsvoll med ca. 10 000 reisende (2,1%). Størst nedgang har man på Kongsvingerbanen med vel 14 000 reisende (-5,4%), Nordlandsbanen med vel 11 000 reisende (-3,4%) og Rørosbanen med 9 700 reisende (-4,8%).

## Persontransport i Norge. Markedsandeler basert på personkm.

År	Total- marked	Fordelt på kollektive trsp.midler						
		Kollek- tiv	Privat	NSB	Rute- bil	Rute- fly	Andre <sup>1)</sup>	Sum
1975	100	23,5	76,5	21,9	47,4	12,2	18,5	100,0
1976	102	23,6	76,4	21,9	45,8	13,3	19,0	100,0
1977	108,3	22,9	77,1	21,4	45,1	14,6	18,9	100,0
1978	108,8	23,1	76,9	21,7	43,8	15,5	19,0	100,0
1979	108,3	24,5	75,5	22,8	43,6	15,7	17,9	100,0
1980 <sup>2)</sup>	103,4	25,6	74,4	23,5	43,0	15,4	18,1	100,0

<sup>1)</sup> Forstadsbaner, sporveier, rutebåt, bilferger og drosjer.

<sup>2)</sup> Enkelte tall er beregnet.

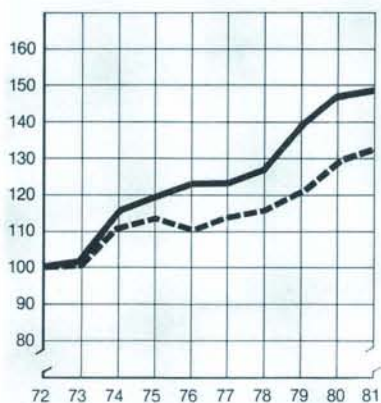
## Persontrafikk - jernbane, trafikk tall

Billettslag	1000 reiser			Mill. person km		
	1981	1980	Endring %	1981	1980	Endring %
Enkeltbilletter	13961	14420	- 3,3	1738,9	1753,8	- 0,8
Billett kort	1811	1439	25,9	62,4	51,6	20,9
Hel- og halvmånedsbilletter	23166	22089	4,9	623,2	588,1	6,0
I alt	38922	37948	2,6	2424,5	2393,5	1,3

## Persontrafikk, jernbane

Indeks 1972 = 100

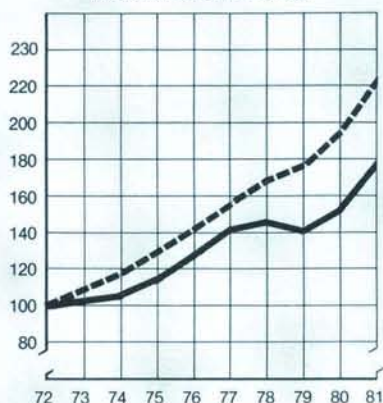
— Personkm  
- - - Reiser



## Inntekt pr. personkm i forhold til konsumprisindeksen

Indeks 1972 = 100

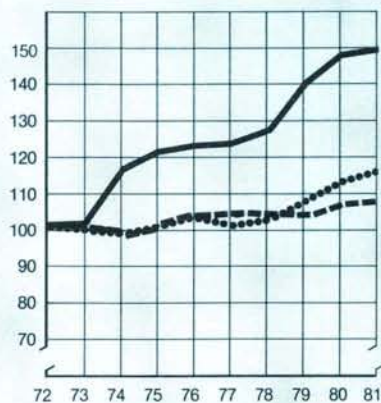
— Konsumprisindeks.  
— Gjennomsnittsinntekt pr. personkm. (alle billettslag).



## Persontrafikkens utvikling, jernbane

Indeks 1972 = 100

— Personkm  
••••• Plasskm  
- - - Togkm





## REISEBYRÅVIRKSOMHET

NSB reisebyråvirksomhet omfatter pr. 31.12.81 48 byråer i Norge og ett i London. Det er i 1981 åpnet et nytt byrå i Statens kontorbygg på Helsefyr i Oslo.

Total omsetning var i 1981 641,5 mill. kr, dvs. en økning fra foregående år på 101,6 mill. kr (+ 18,8%). Av omsetningsøkningen svarte byråene i Norge for 98,5 mill. kr (+ 19,1%) mens byrået i London økte med 3,1 mill. kr (+ 12,1%).

Omsetningsøkningen var størst for flybilletter og selskapsreiser. Flybillettsalget økte med ca. 50 mill. kr (+ ca. 15%), mens øvrige produkter som selges gjennom reisebyråene viste noenlunde samme prosentvise omsetningsøkning som jernbanebilletter.

Gjennomsnittlig prisøkning for produkter som selges gjennom NSB byråer er beregnet til ca. 15%. Prisøkningen varierer imidlertid svært mellom de forskjellige produktene, fra selskapsreiser med lav prisvekst til innenlandske produkter (jernbane, bil, båt, hotell osv.) som har en prisøkning på nærmere 20%.

Totalt sett har byråvirksomheten fra 1980 til 1981 hatt en volumvekst på 3—4%.

Volumveksten er størst for gruppene selskapsreiser og flybilletter. I de øvrige grupper er tilnærmet uendret volum eller mindre tilbakegang.

Det totale overskudd for reisebyrådriften i 1981 ble ca. 8,2 mill. kr. Dette er en tilbakegang

fra foregående år på ca. 0,9 mill. kr. For byråene i Norge var overskuddet ca. 7,6 mill. kr (-0,6 mill. kr) og for byrået i London ca. 0,6 mill. kr (-0,3 mill. kr).

Årsakene til resultatforverringen er flere. De nyåpnede byråene (4 stk. i 1980 og 1 stk. i 1981) er i en innarbeidingsfase og viser foreløpig underskudd.

Dette sammen med at det i 1981 har vært vesentlige lønnsøkninger er hovedårsakene til resultatutviklingen.

Konkurransesituasjonen for reisebyråene må påregnes å bli hardere i framtida.

Som følge av den nylig vedtatte reisebyrålov vil det etter all sannsynlighet bli opprettet flere nye reisebyråer, og derav øket konkurranse i et fra før forholdsvis stramt marked.

I denne situasjonen er det spesielt viktig å sørge for opplærings- og utviklingsmuligheter for personalet, samt å følge opp den tekniske utviklingen innen EDB sektoren.

Styret har vedtatt at NSB slutter seg til det såkalte SMART-systemet såvel som leverandør (EP og billettutstedelse) og som agent (NSB Reisebyråer). SMART-systemet vil for byråene innebære at de gjennom en og samme EDB arbeidsplass vil kunne få bestilt plass og eventuelt også få utstedt billett for samtlige leverandører som slutter seg til systemet. Foruten NSB er allerede SJ, SAS og Braathens SAFE med som leverandører i

SMART, og det må videre regnes med at DSB, de største selskapsreiseprodusenter, fergerederier, hotellkjeder og bilutleiefirmaer vil slutte seg til. SMART-systemet vil derfor gi vesentlige forenklinger og rasjonaliseringsmuligheter for byrådriften.

Det er ventet at systemet vil være i prøvedrift i 1983, men kan vel neppe forventes fullt utplassert og i effektivt bruk før i løpet av 1984.

To reisebyråer har i løpet av 1981 tatt i bruk NSB's nye ekspedisjonsapparat i en spesiell reisebyråversjon. Dette innebærer at apparatet i tillegg til utstedelse av jernbanebilletter også utfører det aller vesentligste av økonomirutinene ved byråene (automatisk fakturautstedelse, regnskap, utestående fordringer, purringer, renteberegninger osv.). Fire nye byråer vil få dette systemet i løpet av 1982. Videre er systemet tenkt som spesiell økonomirutine innen SMART-systemet.





## GODSTRAFIKK

I egen tabell er vist utviklingen på det innenlandske godstransportmarkedet i en 5-årsperiode. Tallene for 1980 er til dels beregnede tall. Det totale markedet viser en vekst på 6,5% med vekslende økning/reduksjon i perioden. I 1980 var økningen på vel 1%. Jernbanen tapte noe i markedsandel i forhold til vegsiden sett under ett i 5-årsperioden, men tok noe tilbake i 1980. Jernbanen fikk i 1980 en vekst på 4% målt i tonnkm og de «øvrige» transportmidlene ca. 3% vekst. Sjøtransporten er i jevn tilbakegang sett i forhold til landverts transporter.

I 1981 har jernbanen hatt en nedgang på 8,8% i antall tonn og 0% i tonnkilometer (ekskl. jernbanens egne godstransporter). Industriproduksjonen har gått ned ca. 1% i 1981 og med skjerpet konkurranse fra lastebilside har jernbanen trolig tapt noe av markedet i 1981. Salget av lastebiler økte 7,8% i 1981, og bestanden av tyngre lastebiler (over 8 tonn's nytte-last) økte med 7,2%. Konkurransforholdet mot lastebilside antas å ha utviklet seg i jernbanens disfavør i 1981. Anslag på lastebilkostnadene viser ca. 14% økning i 1981 i forhold til 1980. Jernbanen har i gjennomsnitt økt sine frakter med over 20%. Den stadige forbedring av vegstandarden betyr en ytterligere skjerping av konkurranseforholdet.

Den ulike utviklingen for tonn (-8,8%) og tonnkm (0%) skyl-

des sterke vridninger i transportmønsteret. Det ble således nedgang for massetransporter over korte avstander (malm og kalksten), og sterk vekst i tømmertransportene. På grunn av endringene i transportmønsteret ble inntekten pr. tonnkilometer lavere enn takstøkningene i 1981 (+17%).

Rundlast, treflis, metaller, skrap o.l. og posttransporter viser størst vekst og animalske og vegetabiliske produkter, jernmalm og mineraloljer viser størst nedgang.

Vognlasttransporter i samtrafikk med utlandet gikk ned ca. 5% i 1981 målt i tonnkilometer. Transportene av trelast, rundlast og animalske og vegetabiliske produkter til utlandet viste særlig stor nedgang. Transportene fra utlandet avtok i de fleste produktgrupper med unntak av skåret og høvlet trelast og samlastgods. Utviklingen gjennom året var ujevn. Trafikken til utlandet sank fra sterk vekst i årets første måneder til nedgang i siste del av året, mens trafikken fra utlandet bedret seg utover i året etter sterk nedgang i årets første måneder.

Malmtrafikken på Ofotbanen gikk ned med hele 20% målt i tonnkm, og inntektene lå ca. 18 mill. kroner lavere enn i 1980. Transporterte mengder i 1981 var ca. 15,7 mill. tonn mot 19,8 mill. tonn i 1980.

NSB har i en rekke år utviklet kombinerte transportløsninger tilpasset kundenes behov. Vi

har hatt en meget sterk vekst over en årrekke og dette gjelder særlig containertransporter. I 1981 utgjorde disse ca. 550000 tonn. Containertransportene er i det vesentlige forutsatt å skje mellom terminaler spesielt utstyrt for håndtering av containere. Oppstarting av blokktoget i flere forbindelser er en videre utvikling av kombinerte transporttilbud.

Samlasternes andel av norsk vognlasttransport var ca. 30% i 1981. I samarbeide med samlastere, speditører og lastebileiere arbeider man videre med transportløsninger som kan føre mer trafikk over fra veg til bane.

NSB arbeider fortsatt på sidesporløsninger til større transportbrukere. Gjennom samarbeide med fylker, kommuner og bedrifter planlegges industriarealer med tilknytning til jernbanen med spor. I 1981 ble 2 nye stamspor d.v.s. spor til kommunale industriområder bygget, og 8 nye industrispør til enkeltbedrifter ble lagt.

Gjennom sin markedsføring søker NSB å knytte til seg kunder ved å slutte transportavtaler, som helt eller delvis dekker bedriftens transportbehov. Gjennom denne kundekontakten søker man også å utvikle våre transporttilbud. Gjennom utvikling av nye vogntyper, utbedring av terminaler og nye togtilbud søker man å legge forholdene bedre til rette for transport med jernbanen.



## Innenlandske godstransporter. Markedsandeler basert på tonnkm.

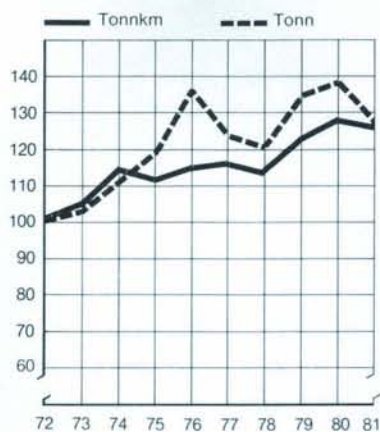
År	Total- markedet	Sjø	Øvrige	Sum	Fordeling av «Øvrige»			
					Jernbane	Veg	Fly og fløting	Sum
1975	100,0	63,8	36,2	100	24,4	74,0	1,6	100
1976	104,5	63,4	36,6	100	24,3	74,3	1,4	100
1977	103,9	63,2	36,8	100	24,2	74,7	1,1	100
1978	101,9	62,8	37,2	100	23,6	75,6	0,8	100
1979	105,2	62,3	37,7	100	23,5	75,5	1,0	100
1980	105,2	62,3	37,7	100	23,5	75,5	1,0	100

## Godstrafikk - jernbane, trafikk tall

Art	1000 tonn			Mill. tonnkm			Gj.sn. transportavstand		
	1981	1980	Endring %	1981	1980	Endring %	1981	1980	Endring %
Lokal norsk trafikk - ekspress- og lokal gods - vognlastgods	43,7 7890,4	48,0 8648,7	- 0,9 8,8	10,3 1576,0	11,3 1575,8	- 8,8 —	236 200	235 182	— 9,9
Samtrafikk med utlandet - ekspress- og stykk gods - vognlastgods	13,9 2183,9	15,0 2282,4	- 7,3 - 4,3	2,3 607,3	2,4 637,9	- 4,2 - 4,8	165 278	160 280	3,1 - 0,7
Kommersielt gods ekskl. malm Ofotbanen	10131,9	10994,1	- 7,8	2195,9	2227,4	- 1,4	217	203	6,9
Malm Ofotbanen	15733,9	19673,6	-20,0	629,4	786,9	-20,0	40	40	—
Kommersielt gods i alt	25865,8	30667,7	-15,7	28,25,3	2014,3	- 6,3	109	98	11,2

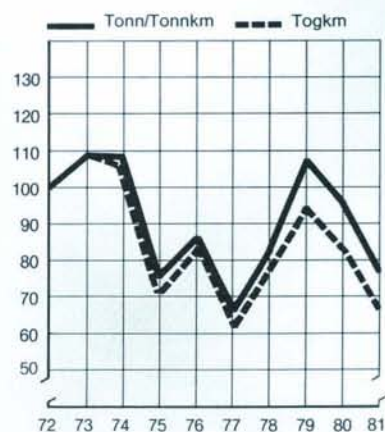
### Godstrafikk, jernbane, ekskl. malm Ofotbanen

Indeks 1972 = 100



### Malm Ofotbanen

Indeks 1972 = 100





# BILDRIFTEN

## Bilrutedrift

Det opprinnelige grunnlag for NSB's bilrutedrift, opprettelse av bilruter for statens regning i stedet for utbygging av jernbane, er etter hvert utvidet dels for å erstatte innstilte tog og dels ved overtakelse av private bilruter. Hovedoppgaven i dag er lokal rutetrafikk innenfor tildelte konsesjonsområder. Alle bilruter har et eller flere tilknytningspunkter til NSB's banelnett. Som tilfelle er for de fleste private rutebilselskaper, utgjør kjøring av skolebarn også et betydelig engasjement.

Innenfor godssektoren dekkes konsesjonsområdene med lokale godsruiter til og fra jernbane og ved deltakelse i Linjegodssystemet.

Under bildriften sorterer også flere distribusjonsheter. Disse er lokalisert til større jernbaneknutepunkter og har som oppgave å distribuere vognlast og ekspressgodt for NSB, samt stykkgodst 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 1981 økte antall reiser med vel 9%, men antall tonn gods sank med litt over 3%. Økningen i

antall reiser skyldes for en stor del overtakelsen av SH Bussslinjer A/S. Antall kjørte kilometer gikk opp med ca. 9%.

## Vognparken

Det var 28 flere registrerte vognenheter ved utgangen av 1981 enn foregående år.

Økningen fikk man ved overtakelsen av SH Bussslinjer A/S med til sammen 31 busser. Samtidig har det funnet sted en reduksjon i antall godsbiler på i alt 15 vogner. Dette skyldes at 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 er 8,3 år.

## Økonomisk oversikt

Bildriftens driftsinntekter utgjorde 226 mill. kroner i 1981. Det er en økning fra foregående år på 22%, og skyldes foruten det økte antall reiser også takstøkninger.

Inntektene fra persontrafikken økte med 28%, og utgjorde noe over 143 mill. kroner. Av dette er vel 35 mill. kroner inntekter fra Stor-Oslo Lokaltrafikk A/S og 38,7 mill. kroner er inntekter fra skolebartransportene.

Godsinntektene gikk opp med 6% og utgjorde ca. 45 mill. kroner. Av dette var ca. 29 mill. kroner inntekter fra Linjegods A/S, en økning fra foregående år på 3,5%.

Tilskudd fra staten var på 17,2 mill. kroner, en reduksjon fra foregående år på 1,2 mill. kroner. Driftsutgiftene utgjorde ca. 215 mill. kroner. Det er en økning på ca. 22% fra foregående år. Personalutgiftene økte med 22 mill. kroner og saksutgiftene økte med 16,6 mill. kroner. Det siste skyldes bl.a. økte priser på drivstoff.

Kapitalutgiftene økte med 10,5% til 28,6 mill. kroner. Regnskapet for bildriften viser et underskudd på kr. 66 tusen, mot et overskudd på vel 1,2 mill. kroner i 1980.

## Investeringer

Investeringer i bildriften utgjorde 25,5 mill. kroner i 1981. Det er en reduksjon på vel 16%. Av investeringene gikk 22,5 mill. kroner til anskaffelse av bilmateriell.

## Personale

På personalsiden ble det i bildriften anvendt 1 207 årsverk mot 1 133 foregående år.

## Generelle spørsmål

Etter forhandlinger mellom tidligere eiere, kommunale og fylkeskommunale myndigheter og NSB, overtok NSB fra 1.1.81 ca. 60% av SH Bussslinjer A/S i Drammen. NSB's andel utgjorde 31 busser, et personale på 51 og en samlet rutestrekning på i alt 163 km. Det nye ruteområdet er tillagt NSB Vestfoldru-

tene. Drammen som derved er blitt NSB's største bilrute så vel når det gjelder antall ansatte som omsetning.

I Kristiansand opphørte all distribusjon for Linjegods A/S f.o.m. 1.6.81.

Tilsvarende gjelder for NSB Biltransport A/S i Oslo hvor all stykkgodsekspedisjon fra Oslo S opphørte f.o.m. 1.1.82.

### Bil driftens økonomi

1000 kr.	1981		1980	
Inntekter				
Persontrafikk	<b>143592</b>		111770	
Posttrafikk	<b>6338</b>		5086	
Godstrafikk	<b>44907</b>		42357	
Kjøring for jb.driften	<b>19747</b>		16902	
Andre inntekter	<b>11670</b>	<b>226254</b>	8638	184753
Tilskudd		<b>17216</b>		18417
I alt		<b>243470</b>		203170
Driftsutgifter				
Personalutgifter	<b>142876</b>		120709	
Saksutgifter	<b>72063</b>	<b>214939</b>	55447	176156
Driftsoverskudd		<b>28531</b>		27014
Kapitalutgifter				
Avskrivninger	<b>18105</b>		16125	
Renter	<b>10492</b>	<b>28597</b>	9733	25858
Resultat		<b>-66</b>		1156

### Bil driften i tall

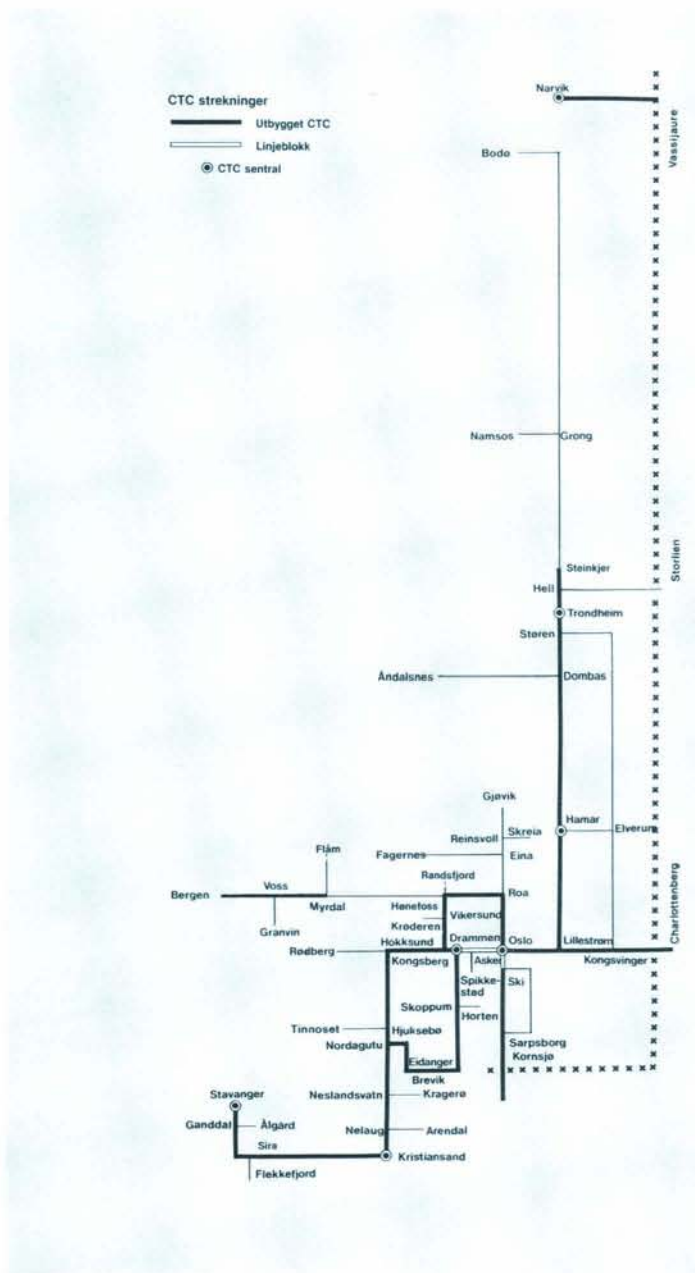
	1981	1980
Rutelengde pr. 31.12. (km)	<b>13686</b>	13497
Personale (gj.snitt for året)		
Adm. og eksp. tjeneste	<b>78</b>	73
Kjøretjeneste	<b>979</b>	918
Verksted- og garasjetjeneste	<b>150</b>	142
I alt	<b>1207</b>	1133
Vognpark pr. 31.12.		
Busser	<b>574</b>	534
Godsbiler	<b>327</b>	342
Tilhengere	<b>73</b>	70
I alt	<b>974</b>	946

### Drifts- og trafikk ytelser

	1981	1980
Vognkm (1000)		
Persontrafikk	<b>22152</b>	19735
Godstrafikk	<b>7034</b>	6958
Kjøring for jb. driften	<b>841</b>	898
I alt	<b>30027</b>	27591
Antall reiser (1000)	<b>18649</b>	17109
Antall tonn gods (1000)	<b>505</b>	424



# TRAFIKKAVVIKLINGEN



Nye diesel-elektriske lokomotiver av typen Di 4 ble satt i ordi- nær drift på Nordlandsbanen fra 29. september 1981. Samti- dig ble det foretatt en del en- dringer i ruteopplegget. For dagtogene mellom Trondheim og Bodø ble reisetiden redusert med 25 minutter og for natt-to- gene med ca. 50 minutter. Det ble satt inn et nytt godstogpar mellom Trondheim og Bodø. Dette innebærer at vogner som sendes fra Trondheimsområdet om ettermiddagen kommer til Bodø neste morgen.

Et ekspress tog for avvikling av week-endtrafikken på Sør- landsbanen ble forlenget fra Kristiansand til og fra Stavanger. Toget kjører fredager fra Oslo med retur fra Stavanger på søndager.

For øvrig har det vært ubety- delige endringer i togtilbudet.

## Regularitet i toggangen

Arbeidet med å bedre regulari- teten har vært prioritert i 1981. Flere tiltak ble gjennomført, blant annet ble det i distriktene tilsatt tjenestemenn som har til spesiell oppgave å følge trafikk- avviklingen fra dag til dag.

Det ble også foretatt en del justeringer i togrutene, spesielt i nærtrafikken rundt Oslo. På Sørlandsbanen ble godstogord- ningen lagt om med prioritering av direktegående tog på hoved-

relasjonene. En strengere arbeidsdeling mellom togene ble gjennomført.

Tiltakene ga tilfredsstillende resultater. For hovedtogene ble det i september—november 1981 registrert rutemessig ankomst for 76—77%. Det er det beste resultat som er oppnådd siden 1973.

Betydelige problemer i trafikkavviklingen, spesielt i nærtrafikken i Oslo-området, oppsto under den sterke og langvarige kuldeperioden mot slutten av året. På bakgrunn av vintrens erfaringer er problemene tatt opp til gjennomgåelse og vurdering i distriktene og i Hovedadministrasjonens fagavdelinger. Målet er å finne fram til tiltak som kan redusere problemene i liknende perioder. Kapasiteten er imidlertid anstrengt på flere områder, og manglende reserver vil gjøre det vanskelig å kunne beherske alle ekstraordinære situasjoner som måtte oppstå.

### Sikringstiltak

CTC-systemet (fjernstyring av signaler og sporveksler) ble i 1981 tatt i bruk på den 49 km lange strekningen fra Voss til Myrdal. I forbindelse med innføring av systemet har stasjonene Urmland, Reimegrend og Mjølfjell fått moderne sikringsanlegg, og sikringsanlegget på Finse er forberedt for fjernstyring.

Ved utgangen av året hadde NSB innført CTC-systemet på 1994 km av nettet. Systemet omfatter 209 stasjoner og 83 blokkposter.

Systemet for automatisk togstopp (ATS) er under utbygging, og utstyr i sporet (baliser) er montert mellom Lillestrøm og Otta. Utstyr for ATS er også montert på 8 lokomotiver av type El 13.

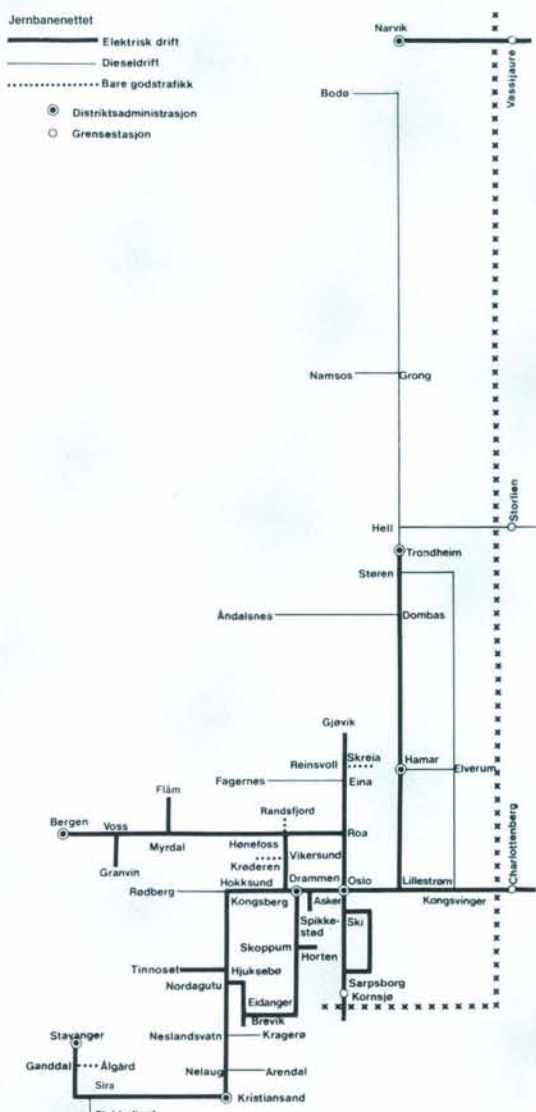
Rasvarslingsanlegg er installert tre steder på Bergensbanen, nemlig mellom Evanger og Bolstadøyri, Dale og Stanghelle og Stanghelle og Vaksdal.

Det var 18 uhell på planoverganger i 1981. En ble drept og en skadet ved disse uhellene. Dette er det laveste tall som er notert siden registreringen begynte i 1957.

Av uhellene skjedde 16 på private planoverganger sikret med grunder. I 1981 ble 3 vegsignalanlegg bygd om til halvbananlegg. Det ble bygd et halvbananlegg, 7 halvbananlegg og et automatisk vegsignalanlegg.

### Områdedrift

Fra 1. januar 1981 er NSB's nett delt inn i 28 driftsområder, hvert under ledelse av en områdesjef. Større ansvar og myndighet er overført til områdesjefene. Hensikten er å oppnå en bedre utnyttelse av ressursene ved planlegging, gjennomføring og oppfølging av driftsavviklingen.





# MODERNISERING OG VEDLIKEHOLD

## Linjen

Fornyelsesbehovet ved linjen er meget stort. For å sikre en rasjonell utnyttelse av de knappe investeringsmidler som har stått til disposisjon de senere år, har det vært nødvendig å konsentrere investeringene til hovedlinjene. På landsbasis ble det i 1981 lagt nye skinner på ca. 140 km spor. Det ble videre innlagt ca. 250000 betongsviller og 90 nye sporveksler.

I likhet med de siste år, foregikk de største investeringsarbeider i skinnegangen også i 1981 på Nordlandsbanen. Siden 1977 er strekningen fra Jørstad til Mo i Rana, ca. 325 km, fornyet med 49 kilos skinner og betongsviller. Dessuten er de dårligste partiene på strekningen fra Fauske til Bodø forsterket i 1981.

På Raumabanen foregår forsterkninger med betongsviller, pukkballast og rehabiliterte 35,7 kilos skinner etter en plan som tar sikte på fullføring i 1983.

Forsterkningsarbeider pågår også på Rørosbanen, hvor skinnene har en gjennomsnittlig alder på vel 60 år. Ved utgangen av 1981 var 54 km av strekningen mellom Elverum og Tynset forsterket med 49 kilos skinner. Skinnene legges på de nåværende tresviller som er av så bra kvalitet at de antas å være brukbare ut dette hundreåret. På Dovrebanen, Bergensbanen og Sørlandsbanen er det utført fornyelsesarbeider av mindre omfang.

Samtidig med forsterkningsarbeidene blir det utført helveising av skinnegangen, og i alt har nå ca. 65% av våre hovedlinjer helveiset spor. Dette gir lavere vedlikeholdsutgifter og en mer behagelig kjøring.

Det er utført en del arbeider i forbindelse med utskifting av bru over Nitelva ved Lillestrøm og bygging av ny bru ved Eidsvoll. En del småbruer er ombygd på Gjøvikbanen.

Arbeidene på Trondheim skifte- og vognlastterminal og Mindemyrene containerterminal i Bergen fortsatte i 1981 og forutsettes fullført i henholdsvis 1983 og 1982 (1. byggetrinn).

Bygging av ny holdeplass ved Holmlia på Østfoldbanen, ca. 10 km fra Oslo, har pågått i 1981 og beregnes fullført i 1982. Holmlia skal betjene et nytt boligområde, og man regner med at 4—5000 mennesker daglig vil reise til og fra holdeplassen.

Av større bygningsarbeider kan nevnes innredning av Lillestrøm stasjon, fullføring av ny stasjonsbygning på Moelv, arbeider på velferdsbygg i Mosjøen og boligbygging på Finse.

Ved Somanvika mellom Rognan og Fauske på Nordlandsbanen, ligger linjen i en fjellskjæring på fem dårlige støttemurer, og det er stor rasfare. Det er satt i gang arbeid med omlegging av linjen forbi det rasfarlige partiet på ca. 1,5 km, og den nye linjen vil gå inn i en 1,4 km lang tunnel. Arbeidene beregnes sluttført i 1983.

NSB disponerer et grunnareal på ca. 200000 dekar og et spornett på ca. 5470 km. Vegetasjonen på disse arealene og i sporene må holdes under kontroll, blant annet for å unngå humusforurensning i pukkballasten, forebygge brannantennelse og for å gi fri sikt til signaler, kryssende trafikk og til sideterrenget.

I 1981 ble det utført kjemisk vegetasjonskontroll på ca. 2400 km av sideterrenget langs linjen, på ca. 1425 km jernbanspor og ca. 1810 dekar stasjonsarealer. Videre er det utført systematisk hugst av trær som er farlige for togtrafikken.

## Oslo Sentralstasjon

På Oslo Sentralstasjon har det i hele 1981 pågått sporomlegging og bygging av nye spor og plattformer. Arbeidet med anlegg av tunnel for føring av sporene fra Østfoldbanen inn til den nye delen av Sentralstasjonen, ble satt i gang.

På driftsanlegget Skøyen—Bestun ble forlengelse av snusporene fullført.

## Elektrotekniske arbeider

Innenfor elektrisk banedrift er størsteparten av investeringene knyttet til matestasjoner og kontaktledningsnett. I 1981 var det under bygging fjernkon-

trollanlegg for omformerstasjoner og kontaktledningsbrytere på Bergensbanen, fjernkontrollanlegg for Nordagutu omformerstasjon og fjernkontroll på Gjøviksbanen.

En del av NSB's kontaktledningsanlegg har nådd en slik alder at fornyelse er påkrevet og ombygningsarbeider er i gang og under planlegging. I 1981 pågikk ombygging av eldre kontaktledningsanlegg på strekningene Oslo—Lillestrøm, Brakerøya—Kongsberg og på Ofofbanen.

Utbygging av linjeblokk og CTC (fjernstyring av signaler og sporveksler) pågår på Bergensbanen. I 1980 ble systemet tatt i bruk på strekningen Bergen—Voss, og i 1981 var strekningen Voss—Myrdal driftsklar.

Utbygging av automatisk togstopp (ATS) er i gang. Den første hovedstrekningen som vil få automatisk togstopp er Dovrebanen. I 1981 begynte arbeidene i marken, og tidlig i 1982 vil ATS være klart for bruk på strekningen fra Lillestrøm til Otta. Installasjon av utstyr på lokomotivene pågår parallelt med arbeidene i linjen.

### **Rullende materiell**

NSB fikk levert fem diesel-elektriske lokomotiver i 1981. Lokomotivene er satt inn på Nordlandsbanen hvor de skal supplere og etterhvert erstatte de eldre diesel-elektriske lokomoti-

vene på denne banen. Lokomotivene er utstyrt med asynkronmotorer og har en vesentlig større ytelse enn sine forgjengere.

Leveranse av seks elektriske lokomotiver (type El 17) ble påbegynt ved årsskiftet. Samtlige lokomotiver ventes overtatt av NSB våren 1982. Også i disse lokomotivene er det anvendt asynkronteknikk. Lokomotivene har en ytelse på 3000 kW, mens vekten er 64 tonn. Lokomotivene vil bli satt inn i ekspressstogene på Dovrebanen.

For ekspressstogene på Dovrebanen har NSB også bestilt 30 nye personvogner med en helt ny design. Vognene får bedre løpeegenskaper og en bedre støybeskyttelse enn de tidligere vognene. Vognene får lukket toalettssystem. De første vognene i serien ble levert i 1981, og prøvekjøring for å teste kjøreegenskaper og teknisk utrustning pågår.

Vognene er forberedt for eventuell senere innbygging av utstyr som tillater kringling av vognkassen. Dette gjør at hastigheten i kurvene kan økes uten at komforten reduseres.

I første halvår 1981 fikk NSB de siste 14 vognene i en serie på 30 personvogner. NSB har dermed 63 vogner av denne type moderne materiell i drift.

Det er bestilt 25 elektriske motorvognsett for nærtrafikk. Settene blir på en rekke punkter forbedret teknisk og komfortmessig i forhold til de motorvognsett som nå er i drift i nær-

trafikken omkring Oslo. Leveringen begynner i 1982, og serien vil være sluttlevert i 1984.

Det er også bestilt 15 nye togvogns diesel motorvognsett. Disse settene skal erstatte en del av de foreldede motorvognene som er i drift på Rørosbanen og Nordlandsbanen.

Innenfor godsvognparken blir i alt 400 spesialvogner for alle typer containere sluttlevert i 1982.

I samarbeid med brukerne er det satt i gang prøver med spesialvogner for tømmertransport.

I NSB's verksteder var arbeidsstyrken i 1981 i alt 2168. Det er en nedgang på 8 årsverk fra foregående år.



## PERSONALET

I 1981 var det gjennomsnittlige personaltall ved NSB 17853. Tallet omfatter fast tilsatte og sesongpersonale. Det er en økning på 35 fra foregående år.

Omkring 1000 nye medarbeidere ble tatt inn i 1981, vesentlig til erstatning for personale som alderspensjoneres.

Søker tilgangen til ledige stillinger har stort sett vært tilfredsstillende. Det har vært visse problemer med å få gode nok søkere til aspirantstillinger i enkelte tjenestegrupper i Oslo-, Drammen- og Stavanger-området. I disse områdene har det med godt resultat vært gjennomført informasjonskampanjer for å gjøre NSB bedre kjent som arbeidsplass. Det har vært problemer med å få søkere til lederstillinger hvor det kreves spesiell kompetanse eller utdanning på et høyere nivå.

Det er skjedd betydelige endringer i alderssammensetningen av NSB's personale de senere år. Ved utgangen av 1981 var ca. 45% av de tilsatte 50 år eller eldre. For fire år siden var det tilsvarende tall ca. 55%. Omkring 25% av de tilsatte er nå under 30 år.

NSB er fortsatt en mannsdominert bedrift. Det er imidlertid stadig kvinnelige søkere til ledige stillinger, og NSB gjør sitt til at andelen av kvinner øker også i de mer tradisjonelle mannsyrkene. I 1981 begynte det ca. 100 kvinner i NSB, men det er ennå ikke fler enn ca. 1600 kvinnelige medarbeidere i bedriften.

Det store innrykk av nye medarbeidere stiller store krav til opplæring. I løpet av 1981 var omkring 1500 medarbeidere under opplæring eller etterutdanning.

Det er gjennomført et omfattende opplærings- og utviklingsprogram for tilsatte på ledernivå i bedriften.

NSB gjør også forsøk med egne opplegg for personalutvikling innenfor administrasjonstjenesten. Hensikten er å øke personalets innsikt i bedriftens målsetting og øke forståelsen for effektive og utviklingsorienterte funksjoner.

Det har dessverre inntruffet arbeidsulykker blant NSB's egne tilsatte som arbeider i eller ved jernbanesporet i 1981, i to tilfelle med dødelig utgang. På bakgrunn av en rapport fra et nedsatt utvalg, er en rekke tiltak gjennomført eller planlagt for å øke sikkerheten blant dette personale.

En ny verneordning er tatt i bruk i skifte-, vognvisor-, elektro- og linjetjenesten, og vedlikeholdsradio i linjetjenesten er under utbygging. Det er gitt nye bestemmelser for sikring under arbeid i sporet, regler for utstyr på maskinelt utstyr osv. Det er satt i verk en holdningskampanje for å skjerpe oppmerksomheten overfor faremomenter ved arbeid i eller ved sporet.

Innenfor NSB's forslagsordning ble det i 1981 sendt inn i alt 117 forslag. 59 forslag til forbedringer ble belønnet med et samlet beløp på kr. 85000.







# FORSYNINGSTJENESTEN

Vareforsyningen til NSB's drifts- og investeringsvirksomhet i 1981 ble gjennomført i samsvar med behovsplanene.

Varestrømmen til brukerdelingene fra lager og direkte fra leverandør utgjorde i 1981 860 mill. kr, dvs. en øking sammenlignet med 1980 på ca. 21% regnet i løpende kroner.

Behovet for varer som er særegne for jernbanen (reserveredeler og teknisk utstyr m.v.), dekkes i det vesentlige 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 1981.

Ca. 100 innenlandske og utenlandske firmaer hadde vareleveranser til NSB på over 1 mill. kr hver i 1981. Disse firmaer dekket ca. 78% av det totale varebehov regnet i verdi.

Systemet med langsiktige leveringsavtaler med uttak etter behov inntar 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, inngår som et ledd i disse tiltakene.

Prisutviklingen i 1981 for en del representative NSB-varer er

sammenfattet i tabellen nedenfor. Tallene bygger på gjennomsnittlige leveringspriser til NSB i 1980 og 1981.

	Prisendr. 1980-81
<b>Linjens materiell:</b>	
Skinner .....	9%
Sporveksler .....	2%
Betongsviller .....	17%
Pukkbullast .....	18%

<b>Elektroteknisk materiell:</b>	
Sikringsanlegg .....	8-10%
Signalkabel .....	6%

<b>Maskinteknisk materiell:</b>	
Hjulsatsmateriell .....	6%
Bremseutstyr .....	0-10%

For gruppen vanlige handelsvarer har prisstigningen fra 1980 til 1981 vært på ca. 10%. Unntatt herfra er gruppene handelsstål og oljer (drivstoffer) som har hatt en prisstigning på h.h.v. 1% og 29%.

Salg til fremmede av utrangert materiell m.v. utgjorde i 1981 ca. 9 mill. kr (inkl. m.v.a.).

Materialbeholdningens nominelle verdi er økt med ca. 46 mill. kr fra 1980 til 1981, eller med ca. 19%. Økningen skyldes vesentlig prisstigning.

Lageromløpshastigheten totalt i 1981 var 1,1, mot 1,2 i 1980. Tallet varierte mellom 2,4 for handelsvarer og 0,6 for reservedeler for rullende materiell. Omløpstallet gir uttrykk for hvor mange ganger beholdningen har vært forbrukt i løpet av året.

Det er en viktig oppgave å bringe lageromløpshastigheten oppover.

Nedenfor følger noen *nøkkeltall* for 1981:

	1981	Endr. 1980-81
<b>Personaltall, årsgjennomsnitt:</b>		
- Innkjøps- og lageradministrasjon .....	136	- 2%
- Lagertjeneste .....	185	- 1%
<b>Ytelser (beløp i mill. kr inkl. m.v.a.):</b>		
- Innkjøp <sup>1)</sup>		
• Varer .....	867	20%
• Tjenester og entrepriser ..	392 <sup>2)</sup>	29%
Innkjøp i alt ....	1259	23%
- Vareinntak på lager .....	336	2%
- Uttak til forbruk fra lager .	298	2%
- Salg av beholdningsvarer .....	9	-18%
<b>Materialbeholdningens verdi, årsgjennomsnitt (beløp i mill. kr. inkl. m.v.a.):</b>		
- Linjens materiell .....	61	22%
- Elektroteknisk materiell .....	61	11%
- Maskinteknisk materiell .....	92	24%
- Handelsvarer .	73	18%
Sum lagerbeholdning .....	287	19%

<sup>1)</sup> Tallene omfatter ikke kjøp foretatt av Jernbaneanlegget Oslo Sentralstasjon.

<sup>2)</sup> Herav elektrisk energi 100 mill. kr.

# REPORT OF THE BOARD OF DIRECTORS

In 1981, as in previous years, traffic by NSB reached a high level, but the year also saw a halt to the vigorous growth in goods and passenger traffic that the railways have enjoyed since 1977.

## Goods traffic

In goods traffic — with the exception of ore traffic on the Ofon line — transport work decreased by 1%. Measured in tons, the quantity of goods transported was about 8% less than in the preceding year. Among the reasons for this shortfall are the decline in ore transport from Rana Gruber and limestone consignments on the Brevik branch. We experienced an increase in average transport distance.

Domestic wagon load traffic remained at about the same level as in the preceding year. This was due mainly to a sharp increase in the transport of timber. Otherwise there were considerable variations between the different product groups, due to the depressed trade situation and competition in the transport market.

Groupage traffic declined by about 2% compared with 1980. This traffic totalled about 450 million tonne kilometres, representing about 30% of the transport work in domestic wagon load traffic, excluding the conveyance of ore and limestone.

Our biggest groupage customers are Linjegods A/S and

Tollpost A/S, whose shares of this traffic are 14.6 and 5.1% respectively.

Container transport in domestic traffic reached about 548,500 tonnes in 1981. This is decrease of about 9% compared with 1980, and was due mainly to a fall in the container carriage of wood chips for the wood processing industry.

Wagon load traffic to foreign destinations decreased by about 7% compared with 1980.

Products of forestry and the wood processing industry represent an important sector of NSB's wagon load traffic. On the basis of extensive analyses and studies that have been carried out with a view to the further rationalization of transport of these products by rail, NSB is now engaged in practical collaboration with the principal forestry and wood processing organizations. The parties have co-operated in the development of new prototype timber wagons, and work is in progress on the design of special containers for emptying wood chips.

We are also co-operating with other trades and industries in the development of new transport systems. In the course of the year an extensive planning project was carried out in collaboration with NSB's biggest customer, Linjegods A/S.

In 1981 the difficult situation on the international steel market again caused a considerable shortfall in ore transport on the Ofoten line, about 20%.



The quantity of ore carried was about 16 million tonnes.

### Passenger Traffic

Passenger traffic by rail has increased considerably in recent years and in 1980 it reached the highest level until then recorded by NSB. The year 1981 saw a further slight increase, by about 1% in passenger kilometres and 2% in number of journeys.

The particularly sharp increase experienced in 1980 was mainly due to the opening of the Oslo tunnel and to the fact that petrol prices increased more sharply than rail fares.

In 1981 NSB's passenger fares were twice increased by 15%, on 1 January and 1 June. A decline in passenger was registered after the second of these increases. In the second half of the year traffic fell by about 1% compared with the corresponding period in 1980. The biggest decrease was seen in the sale of single tickets, but sales of monthly season tickets also fell in the latter half on the year (1.6% compared with the second half of 1980).

Sales of the mid-week reduced ticket «Midtuke 81» increased by about 12% over the year, compared with 1980. The prices of «Midtuke 81» were increased when fares rose on 1 January 1981, but remained unchanged for the rest of the year. This led to a considerable

increase in sales in the second half. Facilities for cheaper mid-week travel have led to a better distribution of traffic over the days of the week.

### The Travel Agencies

Turnover at NSB's travel agencies in 1981 increased by about NOK 102 million compared with the preceding year, reaching a total of about NOK 642 million. The agencies made a profit of about NOK 8.2 million compared with about NOK 9.1 million in 1980.

In 1981 we opened a new travel agency branch in the government office complex at Helsefy in Oslo, and our agency chain now comprises 48 branches in Norway and one in London.

### Road Services

NSB's road passenger traffic, measured in vehicle kilometres, increased by about 14% in 1981. NSB buses covered about 22.5 million bus kilometres. The number of journeys also increased by about 14% to about 19.5 million. Approximately  $\frac{2}{3}$  of this increase can be ascribed to the transfer to NSB of SH Busslinjer's traffic south and east of Drammen.

On the goods side, road service activities remained at the same level as in 1980, 7.8 million vehicle kilometres. The quantity of goods transported has decreased reflects a cur-







Financial results	1981 Mill. kr.	Change from 1980	
		Mill. kr.	Percent
Operating revenues	2171	257	13,4
Operating expenses	2848	355	14,2
Deficit on operations	677	98	16,9
Depreciation and interest	182	15	9,0
Total deficit	859	113	15,1

tailment of short distance parcels traffic and somewhat greater concentration on services over longer distances.

NSB's road services operated 565 buses and 412 goods vehicles in 1981. Owing to limited allocations in recent years the average age of buses is 8.4 years and of goods vehicles 7.9 years compared with a target standard average of about 6.5 years. The operating result for the road services was approximately a break-even situation.

#### Personnel

In 1981 NSB employees worked about 17,850 man-years. This figure, which includes permanent employees and seasonal labour, represents an increase of 35 over 1980. We recruited about 1,000 new employees in 1981, mainly to replace employees retiring on pensions.

On the whole, recruitment has been satisfactory. However, we have had some problems, particularly in connection with positions requiring higher education or other special qualifications. Increasing difficulties have been experienced in filling top executive vacancies.

#### Finances

NSB's total revenue for 1981 was about NOK 2,200 million. This is an increase of NOK 257 million or 13.3% over 1980.

Freight traffic revenue, excluding ore traffic on the Ofoten

line, increased by about 13% and passenger traffic by about 18% compared with the preceding year. Ore traffic revenue on the Ofoten line was about 16.5% down compared with 1980.

Road transport revenue increased by about 19% and other railway operation revenue by about 6%. This latter item includes commissions and remuneration for services at the Linjegods Parcels Terminals.

Total expenses, including depreciation and interest relating to road services, were about NOK 3000 million, an increase of about 14%. Expenses measured in fixed prices have been fairly stable over the last 5-year period.

The total operating subsidy was about NOK 859 million. This increase, of about 15.5%, is due to the considerable increases in prices and wages in 1981. The subsidy proportion, i.e. the proportion of NSB's expenses covered by Government grants, has remained relatively stable over the last 5 years, at between 27 and 29%.

#### Capital Expenditure

In 1981 NSB had at its disposal for capital expenditure the sum of NOK 713.4 million, including funds carried forward from 1980.

Five diesel-electric locomotives were delivered in 1981. The output of these locomotives is substantially higher than that of the old diesel-electric locomotives (2.450 kW as against 1.305 kW). The new locomotives have been put into service on the Nordland line, making it possible to improve timings of passenger trains and to lower running costs for goods trains.

The last 14 passenger coaches of a series of 35 were delivered in 1981. In addition, NSB has 30 passenger coaches of a new type on order, intended for use in new express trains on the Dovre line. Trials of the first of these coaches were carried out in the autumn of 1981.

In 1981, as in the preceding year, the heaviest capital expenditure on permanent way involved the Nordland line where a continuous section of 325 km from Jørstad to Mo i Rana has

Quantities			
	1981	Change from 1980	
		Absolute figures	Percent
<b>Railway operation:</b>			
Freight traffic (commercial goods)			
excl. Ofoten line million tonnes	10,1	- 0,9	- 7,8
million tonnes km	2195,9	- 31,5	- 1,4
Ore, Ofoten line million tonnes	15,7	- 3,9	-20,0
million tonnes km	629,4	-157,5	-20,0
Passenger transport million journeys	38,9	1,0	2,5
million passenger km	2424,5	31,0	1,3
<b>Road services:</b>			
Freight transport 1000 tonnes	505,0	- 19,0	- 3,6
Passenger transport million journeys	18,6	1,5	9,0
<b>Personnel:</b>			
Total number of employees (average)	17853	35	0,2

been renewed with heavier rails, concrete sleepers and crushed stone ballast. Improvement work has also been carried out on the Rauma and Røros lines.

NSB has entered a period in which the catenary systems of electric traction lines require replacement. The overhead systems on many of these lines were built in the period from 1930 to 1965. Catenary renewal was carried out in 1981 on the Oslo—Lillestrøm and Brakerøya—Kongsberg sections and on the Ofoten line.

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

Installation of the automatic train stopping system commenced in 1981 and it will be ready for use on the whole section from Lillestrøm to Otta early in 1982.

The first phase of the building of Oslo Central Station was completed in 1981. This phase included the administrative and operations building, the main concourse and ramps to the platforms. Efforts have otherwise been concentrated on the building of platforms and work in connection with the tunnel giving access to the new suburban traffic platforms for the Østfold line.

### **General Review**

Measures to improve punctuali-

ty received high priority in 1981, and considerable improvements were achieved in the time keeping of main line trains.

A special working group has studied local and commuter traffic problems in the environs of Oslo. A number of measures have been put into effect, one of which was to appoint special inspectors to monitor the flow of traffic, and in June certain adjustments were made to train services. However, new problems in local traffic cropped up during the severe cold spell towards the end of the year. On the basis of this winter's experience all problems will be reviewed and studied so that better solutions can be found. However, the lack of rolling stock reserves makes it difficult to meet emergency situations. NSB has ordered a series of 25 motor coach sets for local services. The first of these will be delivered late in 1982, and delivery of the whole series will be completed in 1984.

In view of the difficult motive power situation, NSB took up with the authorities its need for more locomotives. In this connection the question of acquisition through private financing was raised.

During deliberations on the budget for 1982 it was resolved to acquire 7 electric locomotives, to be financed in the normal manner from the capital investment budget. However, the question of financing part of NSB's purchases by private

loans will receive further study.

On several previous occasions the Board has pointed out that insufficient investments are at the root of many of NSB's operational problems. Besides capacity problems and difficulties in adaptation of operational systems, low investments also have a detrimental effect upon operating economy. The Board awaits with interest the report on the future of the railways, which will be submitted by the Government to the Storting; it is hoped that this will elucidate the problems. However, the Board wishes to emphasize the importance of early and complete clarification of Norway's future railway policy of Norway's future railway policy.

The operational difficulties experienced during certain periods in 1981 made heavy demands upon NSB's personnel. The fact that many of the problems have been solved is due in no small degree to the efforts of the personnel, and the directors wish to thank all employees for their good work.

The Directors held 11 Board Meetings in 1981 and visited the Kristiansand and Stavanger districts. The Directors also participated in the two meetings of the Railway Council.

Members of the Board of NSB for the period 1 January 1982 until 31 December 1985 were appointed by Royal Decree of 18 December 1981.



# 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 1981 følgende medlemmer:

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

Ved kgl.res. av 18. desember 1981 ble følgende oppnevnt som medlemmer av Styret for NSB for perioden 1.1.1982-31.12.1985:

Redaktør Thorleif Løken, Ski, formann  
Informasjonssjef Liv Torjusen, Stavanger, nestformann  
Adm. direktør Ronald Bye, Oslo  
Byrettsdommer Svein Alsaker, Nesttun  
Verkstedarbeider Johs. Anthun, Bergen  
Stasjonsbetjent Alf Myhre, Ridabu.

## Jernbanerådet

er et kontrollerende og rådgivende organ for de interesser som knytter seg til jernbanedriften. Rådet har hittil hatt 16

medlemmer, hvorav Stortinget oppnevner 8 og Kongen 8.

Ved vedtak av 7. juni 1979 sluttet Stortinget seg til et forslag fra Samferdselsdepartementet om at Jernbanerådet skal ha 15 medlemmer hvorav  $\frac{1}{3}$  skal oppnevnes av Stortinget,  $\frac{1}{3}$  av Kongen og  $\frac{1}{3}$  av de ansatte ved NSB.

## I 1981 hadde Jernbanerådet følgende medlemmer:

Trafikkinspektør Einar Haatvedt, Rjukan, formann, kontorsjef Tore Haugen, Oppegård, nestformann, industriarbeider Sigurd Nielsen, Mo i Rana, kommunearbeider Tore Robstad, Vennesla, husmor Ragnhild Holsen, Bergen, siviløkonom Kristian Sundtoft, Lille-sand, gårdbruker Peder Mork, Åfarnes, gårdbruker Jacob Wi-be, Steinkjer, kontorleder Jacob Grava, Oslo, banksjef Ola Mølmen, Lesjaskog, sorenskriver Haakon Steen, Kristiansand, bedriftsøkonom Turid Høgs-lund, Lier, forbundsformann Sverre Kortvedt, Oslo, forbundsformann Gunnar Tønder, Oslo, bygningsformann Odd Rø-ren, Hokksund, togleder Kjell Jonsson, Kristiansand.

For perioden 1. januar 1982-31. desember 1985 er følgende oppnevnt som medlemmer av Jernbanerådet:

## Oppnevnt av Kongen:

1. Førstemanuensis Bjørn Foss, Bærum, formann

2. Jakob Grava, Heistad, varaformann
3. Direktør Erland Steenberg, Hokksund
4. Sorenskriver Haakon Steen, Kristiansand
5. Ingeniør Rolf Aalerud, Furnes.

## Oppnevnt av Stortinget:

1. Fylkesordfører Tore Haugen, Oppegård
2. Kari Vik Mariussen, Svolvær
3. Trafikkinspektør Einar Haatvedt, Rjukan
4. Husmor Ragnhild Holsen, Bergen
5. Skolestyrer Ole Kr. Bjune, Narvik.

## Oppnevnt av personalet:

1. Forbundsformann Sverre Kortvedt, Drammen
2. Forbundsformann Gunnar Tønder, Drøbak
3. Bygningsfører Odd Røren, Hokksund
4. Skiftekonduktør Harald Sjom, Konnerud
5. Oppsynsmann Hallvard Johansen, Oslo.

