



Årsrapport for Norges Statsbaner



1984

Innhold:

Nøkkeltall	1
Styrets beretning	2
Økonomisk oversikt	6
Regnskapsførte investeringer	7
Statsbanens balansekonto	8
Økonomisk utvikling	10
Strømningsanalyse	12
Personalet	13
Persontrafikk	14
Reisebyråvirksomheten	16
Godstrafikk	18
Bildriften	20
Trafikkavviklingen	22
Modernisering og vedlikehold	23
NSB's bedriftsorganisasjon under vurdering	26
Report of the Board of Directors	28
Styret, jernbanerådet og organisasjonen	32

Årsrapporten for 1984 er trykt i 6000 eksemplarer. Rapporten er redigert ved NSB's Informasjonsavdeling v/Bjørn Holøs. Redaksjonen avsluttet 29. mars 1985. Design: Nissen-Lie Consult A/S.

Fotos: Industrifoto, Yngvar Hansen, Sven Hjorth-Johansen, Helge Sunde, Fred. Tschan, Tor Weatherstone, Terje Engh, Jørn Adde, NSB.

Nøkkeltall

	Enhet Unit	1984	Endring fra 1983 Change from 1983
Jernbanedrift/Rail traffic			
Banenettet/Network:	Km	4242	-
Av dette: Elektrisk drift/Of which: Electrified	Km	2443	-
Dobbelt spor/Doubletrack	Km	94	-
Stasjoner/Stations:			
Antall betjente eksp.steder/Number of manned stations		226	÷ 7
Rullende materiell/Rolling stock:			
Elektriske lokomotiver/Electric locomotives		164	÷ 4
Diesellokomotiver/Diesel locomotives		89	÷ 2
Elektriske motorvogner/Electric rail motor vehicles		149	+ 4
Dieselmotorvogner/Diesel rail motor vehicles		47	+ 6
Skinnetraktorer/Rail tractors		137	÷ 2
Personvogner/Passenger vehicles		780	+ 7
Godsvogner/Goods wagons		7091	÷ 455
Persontrafikk/Passenger traffic:			
Reiser/Journeys	Mill.	35,0	÷ 0,9
Personkm/Passenger-km	Mill.	2198,0	+ 22,9
Godstrafikk/Goods traffic:			
Tonn transport/Tons carried	Mill.	22,1	+ 3,1
Av dette: Malm Ofotbanen Of which: Iron ore on Ofoten Line	Mill.	12,0	+ 2,2
Tonn km/Ton-km	Mill.	2592,4	+ 194,0
Av dette: Malm Ofotbanen Of which: Iron ore on Ofoten Line	Mill.	480,5	+ 90,4
Bildrift/Road traffic:			
Rutelengde/Length of lines	Km	12558	÷ 334
Busser og kombinerte biler/Buses and combined vehicles		618	+ 15
Lastebiler/Lorries		300	÷ 1
Tilhengere/Trailers		92	+ 2
Persontrafikk/Passenger service:			
Reiser/Journeys	Mill.	17,4	÷ 0,5
Person km/Passenger-km	Mill.	296	÷ 9
Godstrafikk/Freight service:			
Tonn km/Ton-km	Mill.	22,9	+ 1,1
Jernbane- og bildrift Railways and road services:			
Personale (årgj.sn.)/Personnel (annual av.):		16440	÷ 529
Av dette: Driftspersonale/Of which: Operating personnel:		15751	÷ 541
Regnskapsresultat (inkl. avskr. etc.) Operating results (incl. depr. etc.):			
Sum inntekter/Total revenues	Mill. kr	2490,1	+ 69,4
Sum utgifter/Total expenditures	Mill. kr	3679,9	+ 158,0
Totalt driftstilskudd/Total State grant	Mill. kr	1189,8	+ 88,6

Styrets beretning

Regnskapstall	1984 Mill. kr	1983 Mill. kr	Endring fra 1983	
			Mill. kr	Prosent
Driftsinntekter	2490	2421	69	2,9
Driftsutgifter	3410	3314	96	2,9
Tilskudd til driften	882	851	31	3,7
Avskrivninger og renter	270	208	608	29,0
Totalt driftstilskudd	1190	1101	89	8,0

Trafikktall	1984	1983	Endring fra 1983	
			Abs. tall	Prosent
Jernbanedrift				
Godstransport (kommersielt gods) ekskl. Ofotbanen mill. tonn	10,0	9,262	0,8	9,0
mill. tonnkkm	2112,1	2008,3	+ 103,6	5,2
Malm Ofotbanen mill. tonn	12,0	9,8	+ 2,2	22,4
mill. tonnkkm	480,5	390,1	+ 90,4	23,2
Persontransport mill. reiser	35,0	35,9	÷ 0,9	÷ 2,5
mill. personkm	2198,0	2175,1	+ 22,9	1,1
Bildrift				
Godstransport tusen tonn	520	495,0	+ 2,5	5,0
Persontransport mill. reiser	17,4	17,9	÷ 0,5	÷ 3,0
Personale				
Totalt personalantall (gjennomsnittlig)	16440	16969	÷ 529	

De tiltak som ble gjennomført for å redusere kostnadene, førte blant annet til en reduksjon i personalantallet på 530 årsverk. Det lyktes derfor å begrense utgiftsøkningen til snaut 3 prosent.

I persontrafikken var det særlig trafikken på de lange og mellomlange avstandene som økte i 1984. Fjerntog og intercity-tog hører med til de satsingsområder som også Stortinget har gitt sin tilslutning til, og innsatsen på disse områder vil bli ytterligere forsterket. Muligheter og strategi vurderes i et eget prosjekt som startet i 1984.

Også i 1984 ble det gjennomført endel tiltak på pris-, tilbuds- og servicesiden.

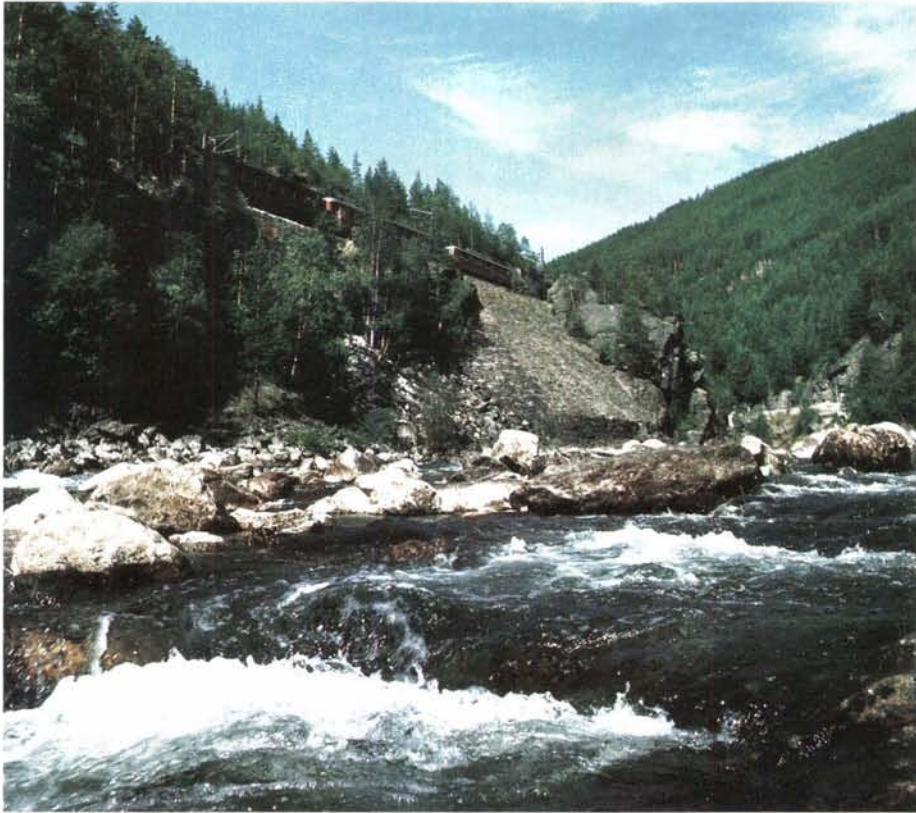
Fra 3. juni ble nytt lokomotiv- og vognmateriell satt inn i Sørlandsbanens ekspress-tog, som samtidig ble kjørt til og fra Oslo Sentralstasjon. Fra samme dato ble Bergensbanens daghurtigtog og nattog kjørt over Drammen og har dermed gitt befolkningen i Drammensområdet og Vestfold bedre tilknytningsmuligheter til Bergensbanen. På markedsføringssiden ble det gjennomført vesentlige forbedringer i sovevognstilbudet, og det ble innført ens pris på Midtukebilletten. Spesielle salongvogner ble satt inn i nattogene på Nordlandsbanen og Sørlandsbanen. Til nærtrafikken i Oslo ble det levert ytterligere 11 motorvognsett – de siste i en serie på 25. Tre moderne elektriske motorvognsett er overført fra Oslo til Bergensområdet.

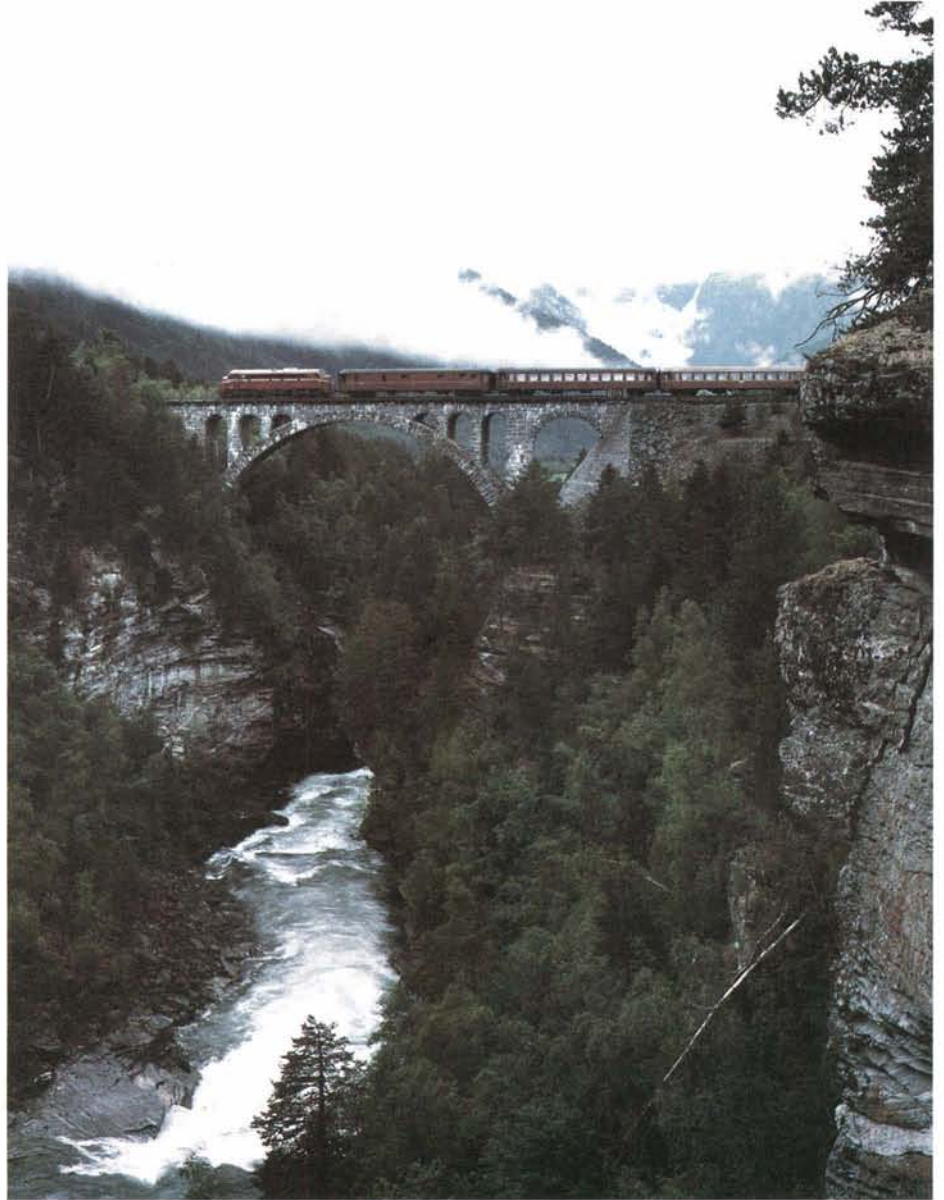
Det ble vekst igjen i jernbanetrafikken i 1984 etter nedgang og stagnasjon de siste to-tre år. Persontrafikken økte med ca. 1 prosent i personkilometer og godstrafikken med ca. 5 prosent, regnet i tonnkilometer. Inntektene av persontrafikken økte med ca. 6 prosent, mens inntektene av godstrafikken lå på samme nivå som i 1983. Totalt økte inntektene med ca. 3 prosent.

Det totale driftstilskudd ble 1190 mill. kroner, dvs. en økning på snaut 90 mill. kroner fra 1983. Nye regler for regnskapsføring av renter og avskrivninger ble gjennomført fra 1. januar 1984. I 1984 slo dette ut med ca. 53 mill. kroner. Hvis vi holder dette beløpet utenfor, økte driftstilskuddet fra 1983 til 1984 med ca. 37 mill. kroner. Dette utgjør 3,3 prosent, som er langt mindre enn den generelle prisstigningen.

En presis toggang er en viktig del av trafikktilbudet, og et intenst arbeid har vært drevet de siste årene for å oppnå en så god regularitet som mulig. Selv om det oppsto problemer i enkelte perioder, var resultatet for 1984 sett over ett tilfredsstillende. 80 prosent av gjerntogene var i rute. I nærtrafikken varierte regulariteten fra 83 til 91 prosent.

Når det gjelder det tekniske fornyelsesprogram for fjerntrafikken, er allerede bestillinger foretatt av ekspressmateriell og nye sovevogner med levering i 1985 og 1986. Gjennomføringen av dette fornyelsesprogrammet gir sideeffekter også til andre aktiviteter, spesielt til intercitytogene på Østfold- og Vestfoldbanen som blant annet vil bli tilført frigjort vognmateriell av god





standard. Til erstatning for det gamle og lite tilfredsstillende motorvognmateriellet på Rørosbanen og søndre del av Nordlandsbanen er det bestilt 15 nye diesel motorvognsett av meget høy teknisk standard. Disse vil bli satt i trafikk fra 2. juni i år. Ved siden av betydelig høyere reisekomfort, vil innsetningen av settene også bety en reduksjon av kjøretiden på opp mot en time mellom Hamar og Røros.

Den innenlandske godstrafikken økte med hele 6 prosent i 1984 etter tre år med nedgang. Det økonomiske resultat ble imidlertid noe svekket, noe som henger sammen med den vridning i NSB's innenlandske vognlasttrafikk som har funnet sted. Overkapasitet og skjerpet konkurranse har ført til at transporter som betales med høy pris er gått ned, mens massetransporter med lave enhetstakster er økt.

For å bedre resultatet er det satt i gang tiltak som vil gi virkninger både umiddelbart og på lengre sikt. Gjennom prosjektet NSB GODService utredes og gjennomføres en utforming av hele godstransporttilbudet hvor markedsforholdene og kundenes krav og behov settes i sentrum. De første tiltakene startet i 1984, blant annet med innsetting av et blokktoget for enhetslaster mellom Oslo og Bergen, kombinert med til- og fratransport med bil i NSB's regi.

Modernisering og markedstilpassing av godsvognparken er et viktig ledd i effektiviseringen, og denne er kommet godt i gang. Det er særlig høstet gode erfaringer med lukkede vogn typer med stort volum og store og brede dører. Et større antall er allerede i bruk, og flere vil komme i 1985.

Arbeidet med utbygging av CTC-systemet (fjernstyring av signaler og sporveksler) ble ført videre på Bergensbanen og Nordlandsbanen i 1984. Fjernstyring er nå innført på godt over halvparten av nettet og innbefatter de sterkest trafikkerte strekningene. Systemet for automatisk togstopp – ATS – ble i 1984 også innført på Østfoldbanens vestre linje og Ofotbanen.

NSB's reisebyråkjede, som teller 51 byråer i alt, hadde et overskudd på 6,5 mill. kroner i 1984. For å skape en mer slagkraftig organisasjon, skilles reisesebyråene fra 1. januar 1985 ut som egen divisjon i NSB's organisasjon.

NSB's bildrift hadde en svak nedgang i passasjertrafikken i 1984, mens transportert godsmengde økte. Driftsresultatet for 1984 ble et underskudd på ca. 6,5 mill. kroner. For bildriften er det regnet med et betydelig engasjement i distribusjonsoppleggene i forbindelse med omstruktureringen av NSB's godstrafikk. For bussdriften er det på samme måte muligheter på turbilmarkedet, som er et område i ekspansjon og som NSB vil interessere seg for.

Stortingsmelding nr. 84 (1981–82) og tilleggs-melding om jernbanens drift og investeringer fram til 1990 ble behandlet i Stortinget 9. oktober 1984. Styret konstaterer med tilfredshet at stortingsbehandlingen ga tilkjønne at det fortsatt er politisk vilje i Stortinget til å gi jernbanen en sentral stilling i vårt lands transportsystem.

Styret har i flere møter drøftet gjennomgåelsen av NSB's bedriftsorganisasjon. Siktepunktet er å tilpasse organisasjonen bedre til NSB's fremtidige mål og arbeidsoppgaver. Etter at saken har vært ute til høring, vil den på ny bli behandlet av Styret.

Styret har gitt sin tilslutning til forslag om refinansiering av Linjegods A/S, og har godkjent forslag til ny aksjonærvtale.

Også i 1984 ble det stilt store krav til NSB's ansatte. Spesielt kostet tilpasningen på utgiftssiden store anstrengelser i mange ledd i organisasjonen. Produktivitetsøkningen på 6 prosent reflekterer den innsats som ble gjort i 1984, og Styret vil gjerne uttrykke sin takk for god innsats.

Styret har holdt 10 møter i 1984, derav to møter sammen med Jernbanerådet, og har vært på studiebesøk ved British Railways.

Tore Haugen

Liv Torjusen

Ronald Bye

Svein Alsaker

Johs. Anthun

Alf Myhre

Robert F. Nordén
Generaldirektør

Jernbanerådets merknader

Jernbanerådet har behandlet Styrets beretning og regnskap i møte den 28. mars 1985 og har tatt disse til etterretning.

Det er med tilfredshet Rådet konstaterer at trafikkutviklingen igjen ser ut til å ha snudd i positiv retning.

Jernbanerådet vil slutte seg til Styrets takk til personalet for innsatsen i 1984.

Bjørn Foss
Jernbanerådets formann

Økonomisk oversikt

Taps- og vinningskonto		Mill. kroner		
Inntekter	1984	1983	Mer, mindre (-) enn i 1983	
			Abs. tall	Pst.
Persontrafikk (reisende og reisegods)	938,5	886,8	51,7	5,8
Godstrafikk (ekskl. malm Ofotbanen)	964,7	964,5	0,2	-
Malmtrafikk Ofotbanen	103,2	101,9	1,3	1,3
Øvrige inntekter ved jernbanedriften	177,7	175,2	2,5	1,4
Sum inntekter ved jernbanedriften	2.184,1	2.128,4	55,7	2,6
Inntekter ved jernbanemuseet	0,5	0,6	- 0,1	- 16,7
Inntekter ved bildriften	273,8	265,8	8,0	3,0
Sum driftsinntekter i alt	2.458,4	2.394,8	63,6	2,7
Driftstilskudd til bilruter	31,7	25,9	5,8	22,4
Sum	2.490,1	2.420,7	69,4	2,9
Driftstilskudd ¹⁾	1.189,1	1.101,2	88,6	8,0
	3.679,9	3.521,9	158,0	4,5
1) Herav tilskudd til driften	881,9	850,8	31,1	3,7

		Mill. kroner		
Utgifter	1984	1983	Mer, mindre (-) enn i 1983	
			Abs. tall	Pst.
Administrasjon	353,4	335,5	17,9	5,3
Forsyning	29,1	27,2	1,9	7,0
Bane	465,6	460,8	4,8	1,0
Elektro	313,7	290,0	23,7	8,2
Drift	1.398,7	1.474,8	- 76,1	- 5,2
Maskin	494,4	389,3	105,1	27,0
Salg	124,5	106,6	17,9	16,8
Bildrift	271,7	261,2	10,5	4,0
Fellesutgifter	- 40,8	- 31,1	- 9,7	- 31,2
Sum driftsutgifter ²⁾	3.410,3	3.314,3	96,0	2,9
Avskrivninger	210,2	198,0	12,2	6,2
Renter	59,4	9,6	49,8	518,8
	3.679,9	3.521,9	158,0	4,5
2) Herav personalutgifter	2.601,8	2.495,3		
Herav saksutgifter	808,5	819,0		

Regnskapsførte investeringer

	Mill. kroner	
	1984	1983
Jernbanedriften		
Linjer og bruer		
Bruer	12.8	3.3
Skinnebyttning og forsterkning av svilledekket, betongsviller	138.1	157.0
Ballastering, overgang fra grus- til pukkballast	6.8	7.3
Teleforebygging	2.7	2.5
For øvrig	48.0	40.5
Sum linjer og bruer	208.4	210.6
Bygninger (inkl. verkstedene)	16.7	19.8
Elektrotekniske anlegg		
Sikringsanlegg	63.4	55.1
For øvrig	58.3	58.5
Sum elektrotekniske anlegg	121.7	113.6
Trekraft og vogner		
Lokomotiver og motorvogner	228.3	147.5
Personvogner	88.5	92.0
Godsvogner	32.8	29.2
For øvrig	26.4	19.9
Sum trekkraft og vogner	376.0	288.6
Diverse	47.4	43.8
Sum jernbanedriften	770.2	676.4
Bildriften	41.2	38.0
Nye anlegg		
Jernbaneanlegg	142.9	122.4
Elektrifiseringsanlegg	-	-
Sum nye anlegg	142.9	122.4
Sum investeringer	954.3	836.8

Statsbanenes balansekonto

	Tusen kroner	
Eiendeler	Pr. 31. des. 1984	Pr. 31. des. 1983
Jernbanedrift		
Varige driftsmidler anskaffet før 1.1.84. Restverdi		
Bane- og bygningstekniske aktiva	1.863.234	1.965.185
Elektrotekniske aktiva	1.169.422	1.200.012
Rullende jernbanemateriell	2.246.942	2.329.061
Verkstedsutstyr	158.996	163.723
Diverse	38.155	43.634
Ikke avskrivbare aktiva	3.019.699	3.019.699
Sum varige driftsmidler anskaffet før 1.1.84. Restverdi	8.496.448	8.721.314
Varige driftsmidler anskaffet etter 1.1.84.		
Restverdi avskrivningsgruppe B	218.354	
Restverdi avskrivningsgruppe C	578.407	
Restverdi avskrivningsgruppe D	45.512	
Ikke avskrivbare aktiva	99.809	
Sum varige driftsmidler anskaffet etter 1.1.84. Restverdi	942.082	-
Sum jernbanedrift	9.438.530	8.721.314
Bil drift		
Varige driftsmidler anskaffet før 1.1.83. Restverdi	80.279	98.087
Varige driftsmidler anskaffet etter 1.1.83		
Restverdi avskrivningsgruppe B	4.568	2.525
Restverdi avskrivningsgruppe C	387	324
Restverdi avskrivningsgruppe D	62.417	34.342
Ikke avskrivbare aktiva	- 1.177	-
Sum varige driftsmidler anskaffet etter 1.1.83	66.195	37.191
Sum bil drift	146.474	135.278
Verdipapirer	29.306	29.104
Lagerbeholdninger	261.600	250.028
Diverse debitorer	312.270	254.575
Utestående hos stasjonene	94.467	83.208
Banker	559	50.326
Postgiro	48.895	48.149
Fondsmidler	399	299
Kassabeholdninger	96	111
	10.332.596	9.572.392

Tusen kroner

Forpliktelser	Pr. 31. des. 1984	Pr. 31. des. 1983
Statens kapital		
Jernbanedrift, ikke rentebærende kapital	8.707.405	8.748.418
Jernbanedrift, rentebærende kapital	760.431	–
Bildrift, rentebærende kapital	145.350	134.128
Materialfond	66.227	66.227
Sum statens faste kapital	9.679.413	8.948.773
Andre forpliktelser		
Lån vedr. anleggsaktiva, Bergensbanens forkortelse	–	2.000
Pensjonsforpliktelser (bildriften)	1.124	1.150
Sum andre forpliktelser	1.124	3.150
Midlertidige poster	236.612	162.042
Diverse kreditorer	142.403	146.854
Sykekassens, pensjonskassens og hjelpekassens innestående hos NSB	– 488	1.025
Jernbanemuseets fonds	399	299
Mellomvær med statskassen	270.133	310.249
	10.332.596	9.572.392

Økonomisk utvikling



Økonomisk utvikling

NSB's tilskuddsandel viste en svak økning fra 1983 til 1984. Tilskuddet målt i faste priser ble imidlertid redusert. I 5-års perioden var tilskuddsandelen (tilskudd i prosent av totale utgifter) lavest i 1980 med 28,1% og høyest i 1984 med 31,4%. For sammenligningens skyld er beregningene gjort på bakgrunn av de tidligere bestemmelser for utregning av avskrivninger og renter. De økte kapitalkostnader pga. overgang til saldoavskrivningsmetoden og renteberegning av nedlagt kapital i Statsbanene beløp seg i 1984 til 52 mill. kroner.

Resultat, inntekter, utgifter

Som vist i figuren på neste side gikk driftstilskuddet til jernbanen, målt i faste priser ned i 1984. Driftstilskuddet var i 1984 på 1.158 mill. kroner. Dette er en reell nedgang fra året før på 2,6%.

I de senere år har jernbanen hatt en relativt stabil andel av de samlede transportsubsidier. Fra 1982 til 1983 gikk NSB's andel ned fra 37,2% til 34,6%. (Tallene for 1984 vil først foreligge senere på året.)

Som det fremgår av figuren for inntekts- og utgiftsutviklingen var endringene i totaltallene i faste priser små i den siste 5-års perioden. I faste priser ligger inntektene og kostnadene i 1984 henholdsvis 3,2% av 3,0 under 1983-nivået.

Pg.a. de sterke takstøkninger i perioden 1981 – 82 økte inntektene pr. trafikkenhet (målt i faste priser). I 1983 registrerte man

en stabilisering, mens man i 1984 fikk en nedgang. Mest markert er nedgangen i inntekter pr. tonnkm i godstrafikken.

Inntektene ved reisebyråvirksomheten og bildriften økte fra 1983 til 1984 i faste priser, mens det var nedgang i de øvrige inntektsgruppene. Størst var endringene i inntektene ved bildriften med en økning på 8,2%.

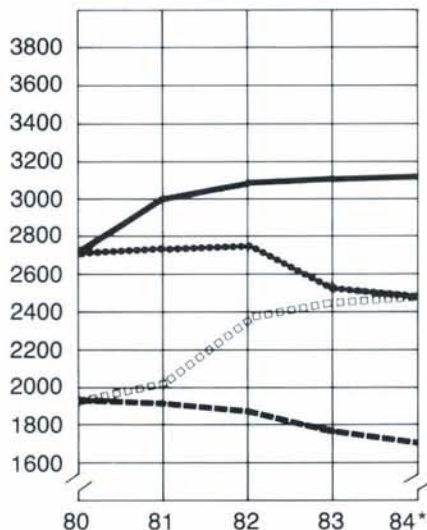
I faste priser sank de totale driftsutgifter ved NSB med 3,1% fra 1983 til 1984. Herav gikk personutgiftene ned med ca. 3,4% og materialutgiftene med 1,3%.

Renter og avskrivninger økte med ca. 22%. Økningen skyldes, som tidligere nevnt, er omlegging av regler for kapitalkostnadsberegninger.

Personalutgiftene, som var på 2.558,5 mill. kroner, utgjorde 69,5% av de totale utgifter, mens materialutgiftene m.v. var på 851,7 og utgjorde 23,1%. Renten, 269,7 mill.

Inntekts- og utgiftsutvikling

Mill. kr

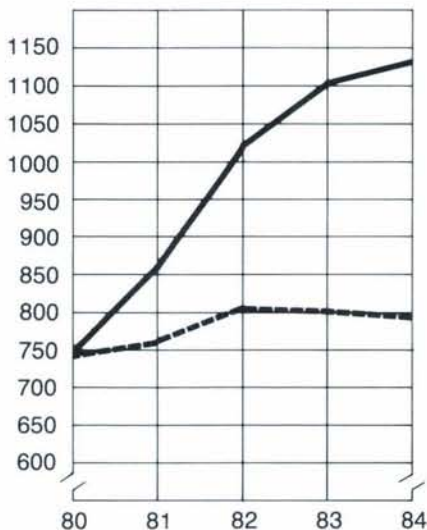


— Utgifter: Løpende priser
 - - - Utgifter: 1980 priser
 Inntekter: Løpende priser
 - . - . - . Inntekter: 1980 priser

* med kapitalkostnader beregnet etter gammel metode

Tilskuddsutvikling

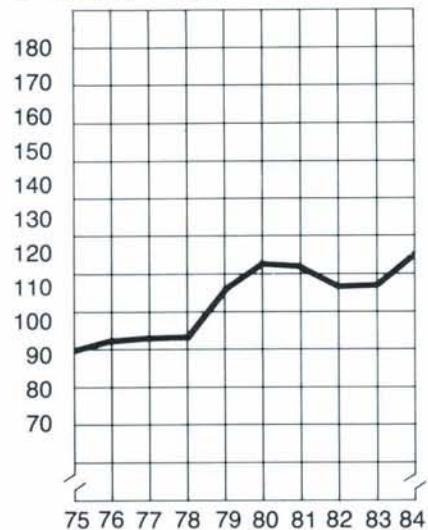
Mill. kr



— Løpende priser
 - - - 1980 priser

Transporttjenester pr. sysselsatt, jernbane ekskl. malm Ofotbanen

Indeks 1975 = 100



— Transporttjenester pr. sysselsatt (ekskl. malm Ofotbanen)

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

kroner eller 7,3% besto av kapitalkostnader (avskrivninger og renter).

Produktivitet

Når utgiftene har gått ned i løpet av den siste 5-års perioden, har dette bl.a. sammenheng med vekst i arbeidskraftens produktivitet (trafikkenheter/årsverk). I 1984 kunne NSB vise til en markert økning i produktiviteten, + 7,3 prosentpoeng. Sammenlignet med tidligere år er dette det beste tall noensinne oppnådd. Årsaken til økningen i 1983 er redusert personaltall. Fra 1983 til 1984 gikk driftspersonalet ned med 541 årsverk.

Kapasitetutnyttelsen i både person- og godstogene har blitt redusert i løpet av 5-årsperioden. Endringene fra 1983 til 1984 er imidlertid ubetydelige. I 1984 var plassutnyttelsen henholdsvis 39,7% og 31,3% i person- og godstogene.

Produktene

Resultatberegninger for de enkelte

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

Utviklingen de siste årene fram til og med 1981 var mest positiv innenfor persontrafikken. Det er særlig fjerntogene og nærtrafikktogetene rundt de større byene som har bedret økonomien. Det var imidlertid en svakere utvikling i 1982 og 1983, noe som hadde sammenheng med svikt i trafikken. Persontrafikken dekket 81% av sine særkostnader i 1984. Dette er omlag det samme som i 1983. Godstrafikken dekket 99% av særkostnadene i 1984. Dette er 2% svakere enn året før. Den viktigste årsaken til at lønnsomheten i godstrafikken er blitt redusert de siste årene, er svak konjunkturutvikling og hardere konkurranse på godsmarkedet.

For bildriften og reisebyråvirksomheten ligger de totale kostnader til grunn for resultatberegningene. Lønnsomheten har vært stabil innenfor begge disse områder de siste årene.

I 1984 hadde bildriften et underskudd på 5,9 mill. kroner. Dette er vesentlig dårligere enn i 1983 da resultatet ble et overskudd på 2,3 mill. kroner.

Reisebyråene ga samlet et overskudd på 6,2 mill. kroner i 1984. Dette er 0,4 mill. kroner lavere enn foregående år.

Strømningsanalyse

I tabellen presenteres en strømningsanalyse for 1984. Hensikten med tabellen er å vise hvordan de finansielle midler i perioden er anskaffet.

Som det fremgår av tabellen, får NSB 55,3 prosent av sine disponible midler fra

kunder, mens 44,7 prosent mottas fra staten. Samtidig tilbakefører NSB 32,9 prosent til stat, fylker og kommuner i form av skatter, trygdepremier, avgifter, avskrivninger og renter. Videre bruker NSB 32,8 prosent til lønninger til ansatte, og 34,3 prosent til varekjøp fra næringslivet.

NSB's tilgang på midler i 1984, mill. kr

Fra kunder:	
Persontrafikk	939
Godstrafikk	965
Malmtrafikk	103
Øvrige inntekter	178
Inntekter ved bildriften	305
Utgående merverdiavgift	165
Fra kunder i alt	2.655 (55,3%)
Fra staten:	
Tilskudd til driften	882
+ Avskrivninger	210
+ Renter	98
= Sum driftstilskudd	1.190
Investeringer	954
Fra staten i alt	2.144 (44,7%)
Sum tilgang på midler	4.799

NSB's bruk av midler i 1984, mill. kr

Til ansatte:	
Lønn m.v.	2.228
+ Skattetrekk	656
Til ansatte i alt	1.572 (32,8%)
Til andre virksomheter:	
Varekjøp ekskl. m.v.a.	1.646
Til andre virksomheter i alt	1.646 (34,3%)
Til stat/fylke/kommune:	
Ansattes skattetrekk	656
Folketrygden	353
Tilskudd Statens pensjonskasse	185
Merverdiavgift (netto)	23
Investeringsavgift	56
Avskrivninger	210
Renter	98
Til staten i alt	1.581 (32,9%)
Sum bruk av midler	4.799

Personalet

I 1984 ble det i gjennomsnitt nyttet 16.440 årsverk ved NSB. Det er ca. 530 færre enn foregående år. I løpet av den siste 30-årsperioden er personalstyrken redusert med ca. 12.000, eller i gjennomsnitt ca. 400 pr. år. Ca. 950 sluttet ved NSB i 1984, nær 60 prosent på grunn av oppnådd aldersgrense. Det var ca. 150 som sluttet før aldersgrensen var nådd. 440 nye medarbeidere begynte ved NSB i 1984. Man regner med at avgang og rekruttering kommer til å ligge på omtrent samme nivå i 1985.

Generasjonsskiftet ved NSB fortsetter, og ved utgangen av 1984 var gjennomsnittsalderen 41 år. Omkring 30 prosent av alle tilsatte ved NSB er 30 år eller yngre.

Kvinneandelen øker fortsatt og er nå på ca. 11 prosent. Økningen skjer langsomt, noe som har sammenheng med omfanget av rekrutteringen generelt. Omkring 30 prosent av de nytilsatte i 1984 var kvinner.

Det gjennomsnittlige sykefravær i 1984 var på 6,9 prosent. Det er omtrent det samme som foregående år. Det er fortsatt nedgang i korttidsfraværet, mens det har vært betydelig økning i fravær over 30 dager. Det er satt i gang et prosjekt med sikte på å redusere sykefraværet, og det legges spesiell vekt på å undersøke de psyko-sosiale forholdene på arbeidsplassene. Et forutgående prøveprosjekt ga gunstige effekter i 3 av de 4 områdene som var med i prosjektet.

Antall yrkesskader viser fortsatt nedgang, og lå i 1984 på 2,6 skader pr. 100 årsverk. Dette er det laveste tall siden registreringen begynte i 1956.

Man arbeider med et opplæringsprogram for helse- og vernepersonalet. Blant miljøproblemer som har vært i fokus i den senere tid, er langtidsvirkningene av asbesteksponering. Det gjennomføres registreringer og røntgenologiske kontroller av personale som har arbeidet med stoffet.

Innenfor NSB's forslagsordning er det lokalt behandlet 107 forslag. Og i de sentrale forslagsnemndene 91 forslag. I alt ble det utbetalt kr 97.540 i belønninger.



Persontrafikk



I femårsperioden 1978–1983 økte persontrafikkmarkedet med 5,3%, målt i personkm. Veksten var sterkest det siste år i perioden, nemlig 2%. De første årene i perioden økte kollektivtransportens markedsandel på bekostning av privatbil. F.o.m. 1982 har privatbilens andel økt igjen, slik at fordelingen i 1983 er den samme som i 1978, d.v.s. drøyt 24% kollektivtransport og snaut 76% privatbiltransport.

Innenfor kollektivtransport økte jernbanen sin markedsandel de første årene i perioden, men andelen ble i 1983 igjen den samme som i 1978. Rutebilene tapte markedsandeler i perioden, mens flytransport økte sterkt. Jft. tabell på motstående side. (Kilde: Statistisk Sentralbyrå.)

De oversikter som hittil foreligger om utviklingen i 1984 tyder på at markedet fortsatt øker.

I følge Vegdirektoratets statistikk økte bestanden av privatbiler med 3,4%, slik at det nå er færre enn 3 personer pr. privatbil her i landet. Salget av bensin økte med 3,7%.

Flytrafikken viser fortsatt sterk vekst. I følge Luftfartsverket ble veksten på innenlandsrutene ca. 10,5%. For charter-/selskapsreiser ble veksten ca. 15%.

Foreløpige tall fra Norges Rutebileierforbund tyder på svak nedgang i antall reiser i rutetraffic, men uendret for personkm. Turbilkjøringen viser imidlertid økning på ca. 7%.

Trafikken med NSB viste klar bedring i 1984 etter nedgang de 2 foregående år. I ren innenlandstrafikk ble det økning i transportarbeidet på 1,4%.

Fordelt etter avstand var utviklingen:

– Fjerntrafikk (over 300 km)	+ 4,4%
– Mellomdistansetraffic (60 – 300 km)	+ 1,5%
– Nærtraffic (1 – 60 km)	– 2,0%

Veksten i fjern- og mellomdistansetrafficen fordelte seg på alle hovedstrekningene.

Snittellinger i togene viste følgende tall:

– Dovrebanen	+ 4,5%
– Rørosbanen	+ 2,7%
– Nordlandsbanen	+ 4,5%
– Bergensbanen	+ 1,4%
– Sørlandsbanen	+ 2,2%

Det er særlig sterk økning i salget av «Midtukebillett» (Reis så langt du vil en vei for kr 250,-) og «Minigruppebillett» (25% rabatt når 2–9 personer reiser sammen) som har bidratt til den gode utviklingen i fjerntrafikken. Også reiseavtaler som er inngått med en del organisasjoner, institusjoner m.v. har trukket nye reisende til jernbanen.

Et viktig bidrag til trafikkveksten er også den pris- og kvalitetsmessige bedringen for sovevognsreisende som ble innført fra 1.3.84. Bl.a. kan man nå reise i 2-køys kupé med billett til 2. kl., mens det tidligere krevdes billett til 1. kl. i slik kupé. Antall reiser i sovevognene har økt med ca. 10% i 1984.

I nærtrafikken ble det nedgang i salget av månedsbilletter. Det har her skjedd en viss overgang til bruk av andre typer flerreisekort og enkeltbilletter. For de sistnevnte billett-typene ble det økning også i nærtrafikken.

I samtrafikken med utlandet ble det nedgang på ca. 5%.

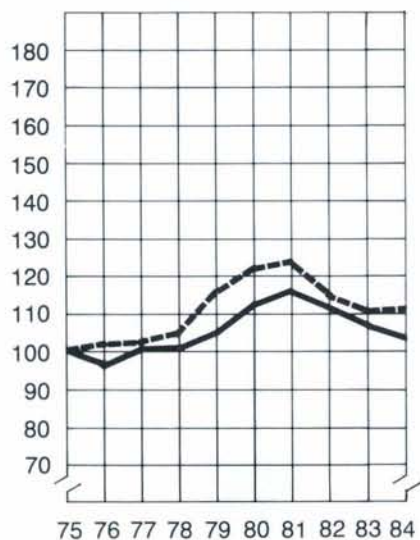
NSB's regulativpriser økte med i gjennomsnitt 6% for enkeltbilletter og 11% for månedsbilletter fra 1.1.84.

Flyprisene økte med 7% fra 1.4.84, dvs. ca. 5,3% som et gjennomsnitt for året. Bensinprisene lå i gjennomsnitt ca. 5,5% høyere i 1984 enn i 1983.

Det må antas at de nevnte prisendringer ikke medførte nevneverdige prisvridninger mellom transporttypene. Trafikk-tallene tyder likevel på at rutebilene økte sin markedsandel på bekostning av kollektivtransport også i 1984. Innenfor kollektivtrafikken må det regnes med at flytransport igjen økte sin markedsandel på bekostning av buss- og jernbanetransport.

Persontrafikk, jernbane

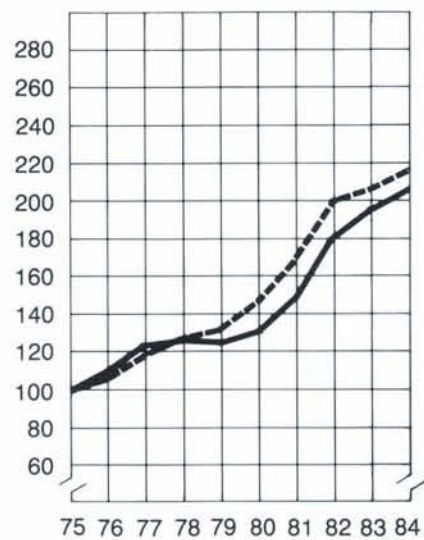
Indeks 1975 = 100



— Personkm
- - - Reiser

Inntekt pr. personkm i forhold til konsumprisindeksen

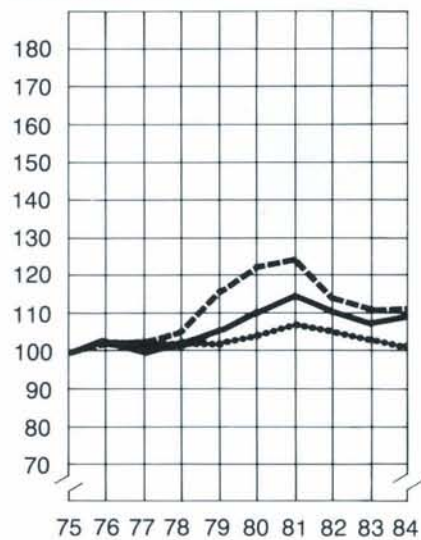
Indeks 1975 = 100



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

Persontrafikkens utvikling, jernbane

Indeks 1975 = 100



— Personkm
- - - Plasskm
..... Togkm

Persontransport i Norge. Markedsandeler basert på personkm

År	Total-marked	Andel		Fordelt på kollektive transportmidler				Sum
		Kollektiv	Privat	Jernbane	Rutebil	Fly	Andre ¹⁾	
1978	100.0	24.2	75.8	21.6	43.7	15.5	19.2	100.0
1979	101.9	25.1	74.9	22.7	43.4	15.6	18.3	100.0
1980	100.4	26.1	73.9	23.0	43.6	15.1	18.3	100.0
1981	101.3	26.1	73.9	23.2	43.6	15.6	17.6	100.0
1982	103.1	24.5	75.5	22.6	42.1	17.3	18.0	100.0
1983 ²⁾	105.3	24.3	75.7	21.5	41.4	18.8	18.3	100.0

¹⁾ Forstadsbaner, sporveier, rutebiler, bilferger og drosjer

²⁾ En del tall er foreløpige

Reisebyråvirksomheten



NSB Reisebyråkjede omfattet også ved utgangen av 1984 50 byråer i Norge og ett i London. NSB Reisebyrå, Eidsvoll ble nedlagt i løpet av året, men til gjengjeld ble det opprettet et nytt NSB Reisebyrå i Harstad.

Total omsetning ved NSB's reisebyråer økte med 10,0 prosent i 1984 i forhold til foregående år og kom opp i 884 mill. kroner.

Av økningen svarte byråene i Norge for 10,6 prosent (82,2 mill. kroner), mens byrået i London hadde en nedgang i omsetning på - 9,3 prosent (- 2,5 mill. kroner).

Gjennomsnittlig prisøkning for produkter som selges gjennom reisebyråene er beregnet til 7-8%, slik at det totalt sett har vært en volumvekst på 2-3 prosent. Gruppene fly-billetter og selskapsreiser har vist god vekst, mens de øvrige tjenester viser stagnasjon.



Det totale overskudd for reisebyrådriften ble 6,5 mill. kroner i 1984. Dette er tilnærmet samme resultat som forrige år.

Det er store variasjoner fra byrå til byrå. Til tross for at flere byråer viser svake resultater, må likevel resultatet for NSB's reisebyrådrift sett under ett, betegnes som tilfredsstillende.

I 1984 ble konkurransen om kundene ytterligere skjerpet. NSB svarte på utfordringene med en bred opptrapping av markedsføringen med spesiell vekt på forretningsreisemarkedet.

Forberedelsen til overgang til egen divisjon for reisebyråvirksomheten fra nyttår 1985 har vært en viktig oppgave i 1984. En annen viktig oppgave har vært forberedelsen til ytterligere bruk av EDB i reisebyråene.

Installeringen av billettreserverings-systemet SMART er påbegynt. Videre arbeides det med etablering av et EDB-basert økonomisystem, som skal integreres med SMART billettreserveringsystem.

NSB's Reisebyråvirksomhet er, som allerede nevnt, skilt ut som egen divisjon fra 01.01.85. Arbeidet med å bygge opp en liten, men effektiv sentraladministrasjon vil være en prioritert arbeidsoppgave i det kommende år samtidig som markedsføringsaspektet vil bli tillagt ytterligere vekt. Det vil bli lagt størst vekt på oppsøkende salg i de kommende markedsføringsaktiviteter.

I året som gikk arbeidet en seg sammen med DSB Rejsebyrå frem til et betydelig antall gode hotellavtaler. Da gode hotellavtaler er et av våre viktigste konkurransefortrinn i kampen om forretningskundene, vil arbeidet med å få til flere og enda bedre avtaler fortsette.

I alle reisebyråer vil arbeidet med effektivisering og kostnadsbesparelser bli gitt høy prioritet, og spesielt i de byråene hvor det økonomiske resultat er svakt.



Godstrafikk



Det innenlandske godstransportmarkedet har økt betydelig de siste pr år, ifølge rettede tall for 1982 og foreløpige tall for 1983 fra Statistisk Sentralbyrå. Målt i tonnkm hadde de forskjellige transportformer følgende utvikling i de 2 nevnte år (fra 1981 til 1983):

Sjøtransport	+ 12,3
Vegtransport	+ 11,5
Jernbanetransport	- 7,3

Veksten i totalmarkedet og de enkelte transportformers markedsandeler i 5-årsperioden 1978-1983 fremgår av tabellen på motstående side. Mens sjø- og vegtransport styrket sin stilling i markedet betydelig, ble det nedgang for jernbanetransportene både i 1982 og i 1983.

Med den forholdsvis gunstige konjunktur-utvikling vi hadde i 1984, regner vi med fortsatt vekst i markedet.

Oversikten fra Statistisk Sentralbyrå viser at salget av autodiesel økte med 7,2%. Dette indikerer fortsatt sterk vekst i vegtrafikken.

Men også for NSB er nedgangen snudd til betydelig vekst i 1984. I ren innenlands-trafikk ble veksten ca. 6,5% målt i tonnkm.

Størst betydning for veksten hadde produktgruppene jernmalm, tømmer, flis og cellulose, samt kjemiske produkter og samlastgods.

Transportene av jernmalm fra Rana Gruber til Jernverket kom i 1984 opp i 3,3 mill. tonn, det høyeste kvantum noensinne. Dessuten går hovedmengden av transportene nå fra Ørtfjell som ligger 36 km fra mottakerstedet, mens alle transportene tidligere gikk fra Storforshei ca. 25 km fra mottakerstedet. Transportarbeidet økte derfor forholdsvis mer enn antall tonn.

Økningen i tømmer- og flistransporter skyldes stor avvirkning i skogbruket og høykonjunkturen i treforedlingsindustrien. I flistransportene er det satt inn en del nytt materiell med automatisk tømning.

I transportene av samlastgods, som er den største av produktgruppene, ble veksten prosentvis beskjeden (1,6%). Det ble nedgang i transportene for Linjegods, men vekst for andre samlastere veide opp tapet av Linjegodstransporter.

Transporter av bygningsplater og ferdighus viste betydelig nedgang. Dette har sammenheng både med utviklingen i byggebransjen og sterk konkurranse fra vegtrafikken.

For resten av produktgruppene ble det bare små avvik i forhold til 1983.

Med en vekst på 6,5% bør det kunne regnes med at jernbanetransportenes andel av det innenlandske transportmarked ikke blir ytterligere redusert.

I samtrafikken med utlandet ble det nedgang på 0,7% i trafikken fra Norge men vekst i trafikken til Norge på 2,4%. Dette er for svakt til å holde markedsandelene på dette område. I følge Statistisk Sentralbyrå er verdiøkningen ca. 20% både for utførsel og for innførsel i 1984.

Godstrafikk – jernbane, trafikk tall									
Art	1000 tonn			Mill. tonnkm			Gjennomsn. trsp. avst. (km)		
	1984	1983	Endring %	1984	1983	Endring %	1984	1983	Endring %
Lokal norsk trafikk									
– ekspress- og lokal gods	36,1	37,4	÷ 3,5	8,0	8,4	÷ 4,8	222	225	÷ 1,3
– vognlastgods	8004,7	7194,0	11,3	1554,5	1457,3	6,7	194	203	÷ 4,4
Samtrafikk med utlandet									
– ekspress- og lokal gods	6,5	6,8	÷ 4,4	1,2	1,2	–	185	176	5,1
– vognlastgods	2022,2	2024,0	÷ 0,1	548,3	541,4	1,3	271	268	1,1
Kommersielt gods									
ekskl. malm Ofofbanen	10069,5	9262,2	8,7	2112,1	2008,3	5,2	210	217	÷ 3,2
Malm Ofofbanen	12011,9	9752,4	23,2	480,5	390,1	23,2	40	40	–
Kommersielt gods i alt:	22081,4	19014,6	16,1	2592,4	2398,4	8,1	117	126	÷ 7,1

Godstransport i Norge. Markedsandeler basert på tonnkm								
År	Total-markedet	Sjø	«Øvrige»	Sum	Fordeling på «Øvrige»			
					Jernbane	Veg	Fly og fløting	Sum
1978	98.1	59.2	40.8	100.0	23.6	75.6	0.8	100.0
1979	98.6	57.8	42.2	100.0	23.5	75.5	1.0	100.0
1980	100.6	57.5	42.5	100.0	23.8	75.4	0.8	100.0
1981	95.6	56.2	43.8	100.0	24.2	74.9	0.9	100.0
1982	95.5	54.7	45.3	100.0	22.0	77.0	1.0	100.0
1983 ¹	114.3	60.1	39.9	100.0	21.0	78.3	0.7	100.0

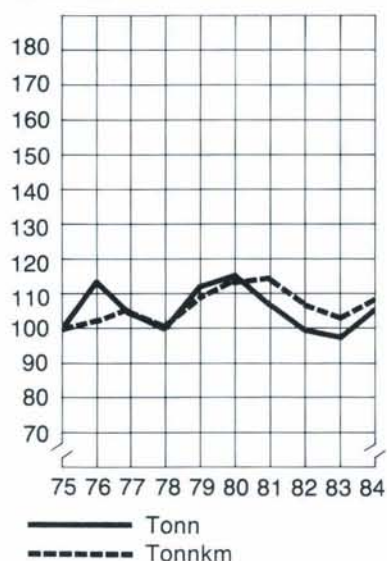
1) En del tall er foreløpige

Malmtrafikken på Ofofbanen økte med 23%, fra ca. 9,8 mill. tonn i 1983 til ca. 12 mill. tonn i 1984.

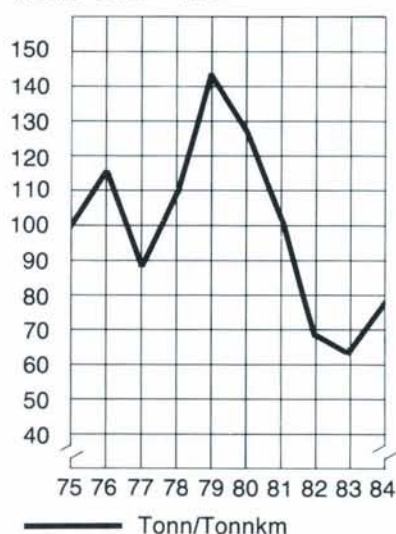
Selv med den sterke økningen i total-markedet har nyanskaffelser og effektivisering ført til at transportkapasiteten fortsatt er i overkant av behovet. Presset på transportprisene er derfor sterkt, og dette er en medvirkende årsak til at lønnsomheten for vognlasttrafikken har vært synkende de senere år.

Et særskilt prosjekt, GODService, er satt i gang for å bedre lønnsomheten. For å stå sterkere i konkurransen skal tilbudet bedres, bl.a. med nytt vognmateriell, dør til dør transporter m.v. Fremføringen av transportene skal effektiviseres bl.a. gjennom heltog/blokktoegløsninger og terminaler med moderne laste/losseutstyr og organisert distribusjon.

Godstrafikk, jernbane, ekskl. malm Ofofbanen
Indeks 1975 = 100



Malm Ofofbanen
Indeks 1975 = 100



Bildriften

Bil driftens økonomi				
1 000 kr	1984		1983	
Inntekter				
Persontrafikk	180 570		173 242	
Posttrafikk	8 728		8 140	
Godstrafikk	46 967		48 839	
Kjøring for jernbanedriften	18 893		18 553	
Andre inntekter	18 683	273 841	16 962	265 736
Tilskudd		31 654		25 890
I alt		305 495		291 626
Driftsutgifter				
Personalutgifter	180 483		174 527	
Saksutgifter	91 169	271 652	86 690	261 217
Driftsoverskudd		33 843		30 409
Kapitalutgifter				
Avskrivninger	28 382		18 527	
Renter	11 895	40 277	9 566	28 093
Resultat		÷ 6 434		2 316

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 banenett. 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 Linjegosystemet.

Innenfor bildriften sorterer også flere distribusjonsheter. Disse er lokalisert til større jernbaneknutepunkter og har som oppgave å distribuere vognlast- og ekspressgods for NSB samt stykkgods og partilaster for Linjegos 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 lastebærere og for rasjonell distribusjon av vanlige vognlaster.

Drift- og trafikkytelser

I 1984 sank antall reiser med 3%, mens antall tonn gods steg med 5%. Antall kjørte vognkm sank med 1%.

Vognparken

Det var 16 flere registrerte vognenheter ved utgangen av 1984 enn foregående år.

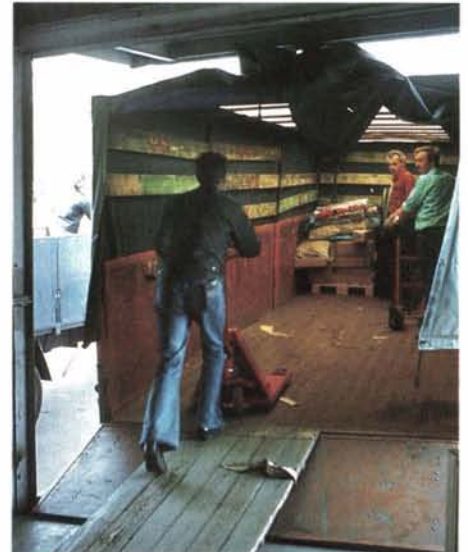
Antall busser er økt med 15.

Økonomisk oversikt

Bil driftens driftsinntekter utgjorde 273 mill. kroner i 1984. Det er en økning fra foregående år på 3% og skyldes takstøkningen 1.1.84.

Inntektene fra persontrafikken økte med 4% og utgjorde 180 mill. kroner. Av dette er 43 mill. kroner inntekter fra Stor Oslo Lokaltrafikk A/S og 55 mill. kroner inntekter fra skolebartransporten.

Bil driften i tall		
	1984	1983
Rutelengde pr. 31.12. (km)	12 558	12 892
Personale (gj.snitt for året)		
Adm. og eksp. tjeneste	79	82
Kjøretjeneste	940	956
Verksted- og garasjetjeneste	145	151
I alt	1 164	1 189
Vognpark pr. 31.12		
Busser	618	603
Godsbiler	300	301
Tilhengere	92	90
I alt	1 010	994



Godsinntektene utgjorde 47 mill. kroner i 1984. Det er en nedgang fra foregående år på 4%. Av dette utgjorde 27 mill. kroner inntekter fra Linjegods A/S, en nedgang på 4%. Tilskudd fra staten var på 31,6 mill. kroner, en økning fra foregående år på 5,6 mill. kroner. Driftsutgiftene utgjorde 271 mill. kroner. Det er en økning på 4% fra foregående år.

Personalutgiftene økte med 6 mill. kroner, materialutgiftene med 4,5 mill. kroner. Kapitalutgiftene økte med vel 43%.

Regnskapene for bildriften viser et underskudd på 6.434 mill. kroner i 1984 mot et overskudd på 2.316 mill. kroner i 1983. Det dårlige økonomiske resultat kan bl.a. forklares med svikt i persontrafikken, endring av avskrivnings- og renteberegningens reglene med betydelige merbelastninger, samt for lite mottatt tilskudd fra fylkeskommunene.

Investeringer

Investeringer i bildriften utgjorde 41,2 mill. kroner i 1984. Det er en økning på vel 3 mill. kroner. Av investeringene gikk 37,6 mill. kroner til anskaffelse av bilmateriell.

Drifts- og trafikkytelser

	1984	1983
Vognkm. (1000)		
Persontrafikk	22 821	22 929
Godstrafikk	6 270	6 627
Kjøring for jernbanedriften	937	751
I alt	30 028	30 307
Antall reiser (1 000)	17 358	17 882
Antall tonn gods (1 000)	520	495

Personale

På personalsiden ble det i bildriften anvendt 1.164 årsverk mot 1.189 årsverk foregående år.

Generelle spørsmål

Fra 1.1.85 ble NSB Bilruter i Ålesund nedlagt, og persontrafikken overført til nytt selskap A/S Ålesund Bilruter. NSB eier 50% av aksjene i dette nye selskap.

Fra samme tid ble NSB Biltransport, Åndalsnes opprettet som nytt bilansvarssted. Enheten skal bare drive gods-transport, og får sitt administrasjonssted i Åndalsnes.

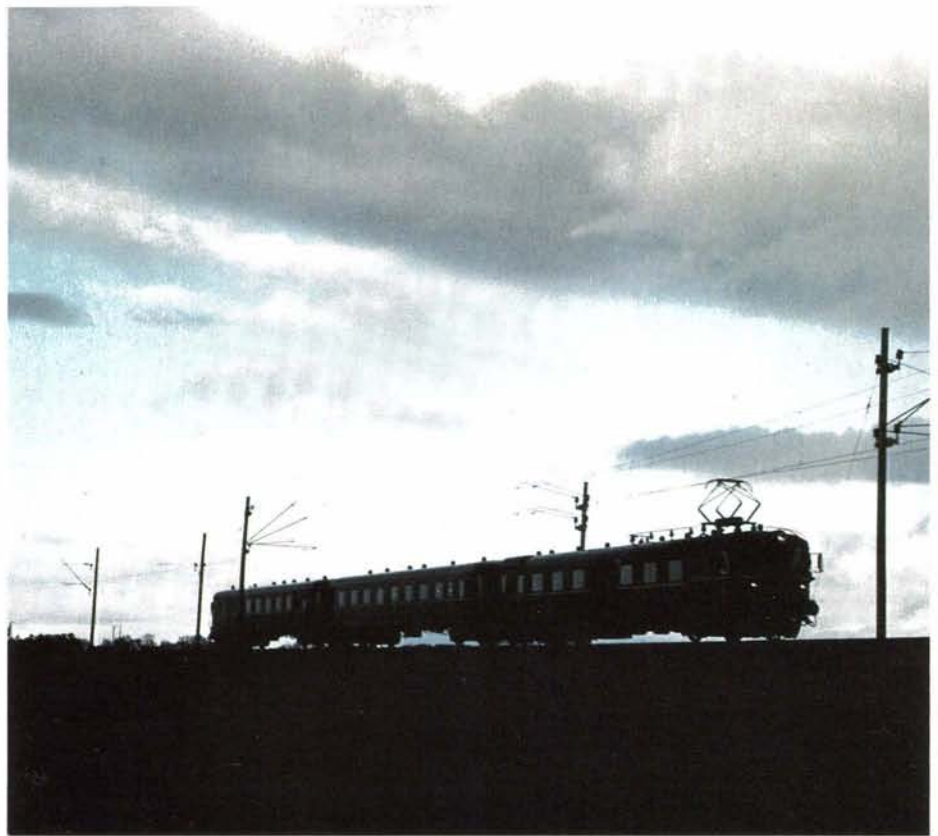
Lokaltrafikken i Trondheimsområdet vil i løpet av 1985 bli overført fra tog til buss. NSB's bilrute i Trondheim vil få sin andel av veitrafikkøkningen, og vil bli tilstillet 4 nye busser.

Trafikkavviklingen



For å oppnå bedre korrespondanser mellom øst- og vestbanenettets tog i Oslo, ble Sørlandsbanens ekspress tog kjørt til og fra Oslo Sentralstasjon fra 3. juni 1984. Fra samme dag ble nytt lokomotiv- og vognmaterie ll satt inn i Sørlandsbanens ekspress tog. Dette materiellet pendler mellom Kristiansand og Trondheim, slik at man oppnår en meget god utnyttelse av lokomotiver og vogner.

Fra ruteendringen 3. juni ble Bergensbanens dag- og natthurtigtog kjørt over Drammen mot tidligere over Roa. Grunnen til omleggingen var at man ønsket å gi Oslos vestregion, Drammensområdet, Vestfold og reisende fra Sørlandsbanen bedre tilknytning til Bergensbanen.



Fra 2. juni 1985 vil kjøretiden for ekspress togene mellom Oslo og Kristiansand bli redusert til 4 t 45 min. Fra samme tidspunkt blir det vesentlige forbedringer i utenlandsforbindelsene over Kornsjø. Det blir kortere reisetider mellom Oslo og København for nattogene og direkte forbindelse med sove- og ligge vogn mellom Oslo og Hamburg. Rørosbanen vil få en helt ny togordning når de nye motorvognsettene settes inn fra ruteendringen. Fra oktober 1985 vil Østfoldbanens lokal tog bli kjørt gjennom Oslo-tunnelen til og fra Skøyen.

I de siste årene har det vært drevet et intenst arbeid for å oppnå så god regularitet i toggangen som mulig. I 1984 oppsto det problemer i enkelte perioder, men året sett under ett var tilfredsstillende.

Av fjern togene var 80 prosent i rute, og i nærtrafikken varier te regularitetsprosenten fra 83 til 91.

Innenfor godstrafikken var 1984 i første rekke preget av de aktiviteter som knytter seg til prosjektet NSB GODService. En mer effektiv utnyttelse av godsvognparken er et sentralt punkt i programmet, og gode resultater er oppnådd gjennom NSB's databaserte system for godstransportledelse (Gtl-systemet). Gjennom dette systemet har det lykk es å øke omløpshastigheten for godsvognene. Blant annet er oppholdstiden for utenlandske godsvogner i Norge redusert betraktelig. Dette har ført til en besparelse på nærmere 14 millioner kroner i perioden 1980–83.

I 1984 ble betjeningen sløffet på 7 trafikksvake ekspedisjonssteder. Antall betjente stasjoner var 226 ved årets utgang.

Det ble tatt i bruk 5 nye sikringsanlegg i 1984, derav 1 automatisk halv bomanlegg og 2 automatiske vegsignalanlegg. Det ble lagt ned en offentlig og 101 private planoverganger. Totalt finnes det 6441 planoverganger, og av dette er 5989 private.

Det inntraff 20 uhell på planoverganger i 1984, hvilket er under gjennomsnittstallet for 5-årsperioden 1979–83. Antall drepte (3) og skadede (2) er det samme som i 1983. Uhellene skjedde på private planoverganger.

Modernisering og vedlikehold



Arbeidene med forsterkning av skinnegangen var i 1984 konsentrert om Rørosbanen, Sørlandsbanen, Nordlandsbanen, Vestfoldbanen og Dovrebanen. Det ble lagt inn 49 kilos skinner på i alt 123 km, og på 149 km ble det lagt inn betongsviller. Sveising av skinnegangen foregår parallelt med forsterkningsarbeidene, og 76 prosent av sporet er nå helsveiset. På spesielle partier er det utført

teleforebyggende arbeider, og det er foretatt forbedringer på steder hvor det har vært stabilitetsproblemer.

Forsterkningsarbeidene på skinnegangen er nå kommet så langt at forholdene ligger til rette for økning av aksellasten til 20 tonn på størstedelen av jernbanenettet. Fra 1985 vil det bli tatt i bruk tyngre skinner ved fornyelse på de mest trafikkerte strekningene. Dette vil forlenge skinnenenes levetid og redusere vedlikeholdskostnadene.

På Nordlandsbanen er nytt teknisk utstyr og ny metode tatt i bruk ved skifting av skinner og sviller, og dette gir en kostnadsreduksjon på omkring 100.000 kroner pr. kilometer spor sammenliknet med tidligere metoder. Sporenes sikkerhet på alle hovedstrekninger er undersøkt ved hjelp av ultralyd installert på en spesiell målevogn som registrerer eventuelle feil og uregelmessigheter.

Kvalfors bru over Vefsna på Nordlandsbanen er bygd om og forsterket

i 1984. Brua fikk betydelige skader i forbindelse med isgang i elven i 1982.

I Sarpsborg ble det bygd ny veiundergang på Østfoldbanens vestre linje. Den ble bygd utenfor sporet og skjøvet på plass. Konstruksjonen veide 1200 tonn, og er den største her i landet som er skjøvet på plass på denne måten.

Arbeidet med to linjeomlegginger på Bergensbanen startet i 1984. Det største prosjektet er byggingen av den 8 km lange Trollkona tunnel mellom Dale og Bolstadøyri. Denne beregnes ferdig i 1988.

Det andre prosjektet er en linjeomlegging i Trolldalen ved Ørgenvika hvor det inngår en tunnel på 585 meter. Dette arbeidet utføres for å sikre en rasutsatt strekning. En bieffekt av begge prosjektene vil være en mindre reduksjon av reisetiden.

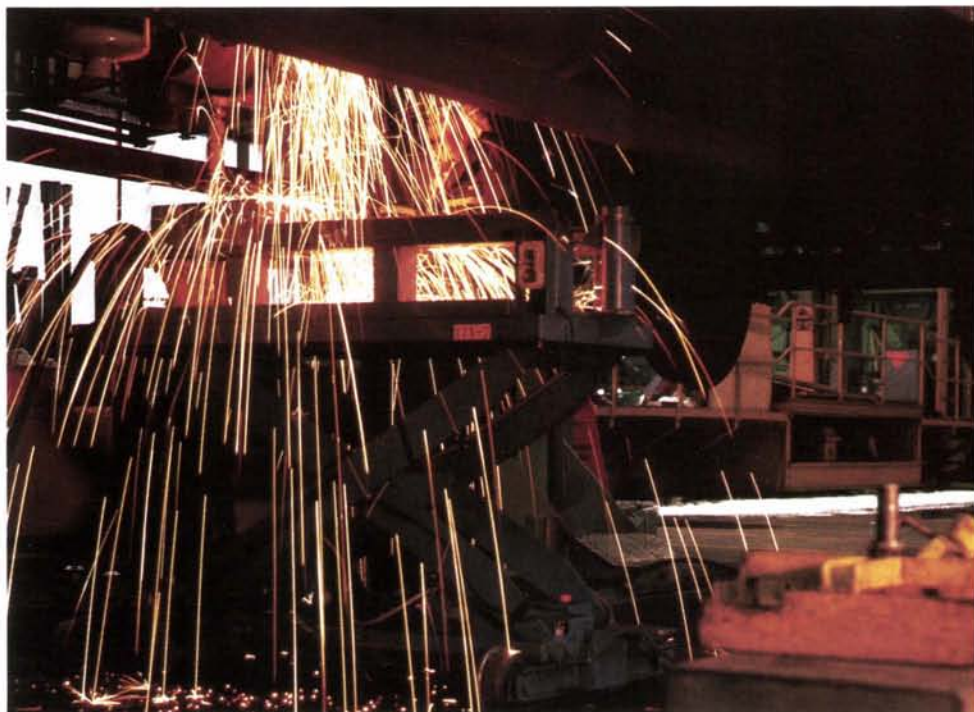
På Bergensbanen ble det reist 835 meter snøoverbygg og ca. 200 meter snøskjermer. På Myrdal stasjon bygges et nytt stort betongoverbygg.

For om mulig å redusere påkjørselen av elg i sporet, vil NSB yte kr 100.000 pr. år i en femårsperiode til forskning og utprøving av tiltak. Det er direktoratet for vilt og ferskvannsfisk som forestår arbeidet.

En oversikt over støyforholdene langs NSB's strekninger er sendt Samferdselsdepartementet. Det foreslås at det i Osloområdet brukes ca. 5 mill. kroner i en femårs periode til støysaneringstiltak. Støybeskyttende tiltak er fullført i Gamlebyen i Oslo og har kostet ca. 8 mill. kroner.

På Oslo Sentralstasjon er tunnelen for innføring av Østfoldbanens tog til stasjonens nye del avsluttet. Østfoldbanens tog forutsettes kjørt gjennom Oslo-tunnelen fra høsten 1985. For øvrig pågår arbeidet med sentralhallen etter planen.

Foruten de funksjoner som knytter seg direkte til trafikkavviklingen, er det



forutsetningen at Oslo Sentralstasjon også skal omfatte en såkalt sekundærbebyggelse som inneholder servicefunksjoner av den type som det er naturlig å finne i tilknytning til en stor trafikkterminal (butikker, serveringssteder, hotell, parkeringshus). Sekundærbebyggelsen er tenkt oppført på et 9 mål stort område mellom Gunnerus gate, Fred. Olsens gate og Jernbanetoget, og forutsettes privatfinansiert.

I løpet av 1984 har det vært gjennomført en foranalyse med sikte på å kartlegge blant annet utbyggingspotensiale, markedsmuligheter og lønnsomhet. Tre forespurte banker har sagt seg villig til å tilby fullfinansiering av prosjektet og å organisere interessentgrupper og etablere eierstruktur. Det tas sikte på å legge fram forslag til neste fase i arbeidet, inklusiv valg av bank og eiergruppering, på styremøte i NSB tidlig i 1985.

Rullende materiell

I løpet av 1984 fikk NSB levert 7 elektriske lokomotiver av typen EI.16. Dette er en type all round-lokomotiver, levert av ASEA, og alt i alt har nå NSB 17 av denne type i drift.

På NSB's nye asynkronlokomotiver, type EI.17, var det en del problemer i startfasen, men disse er etter hvert overvunnet. Man planlegger å bestille ytterligere 6 lokomotiver av denne type til



ekspressstogene på Sørlandsbanen og eventuelt på Bergensbanen.

Til nær- og mellomdistansetrafikken i Osloområdet ble serien på 25 elektriske motorvognsett fullført i 1984. Rent teknisk har disse togsettene ikke voldt spesielle problemer, men det har vært en del klager fra publikum på setenes utforming. En viss modifikasjon av stolene vil bli gjennomført etter hvert.

Til nær- og mellomdistansetrafikken på dieseliserte baner – først og fremst Rørosbanen og søndre del av Nordlandsbanen – bestilte NSB i 1982 15



to-vogns diesel-elektriske motorvognsett fra den vest-tyske vognfabrikken Duewag A.G. De første 8 settene ble levert i 1984, og de resterende sett blir levert i 1985. Settene blir satt inn i ordinær drift fra 2. juni 1985. Togsettene er de første i verden som er bygd for diesel-elektrisk drift og med den nye trefase omformerteknikk med asynkronmotorer.

Innenfor godsvognsektoren har NSB i et års tid testet en lukket vogntype med et lastevolum på 106 kubikkmeter og med dører som åpner begge langsider. Vogntypen har slått godt an på markedet, og ytterligere 80 vogner av denne typen blir levert av A/S Strømmen Værksted i 1985. I 1985 leveres også 35 vogner med 110 kubikkmeter volum og 20 vogner hvor vognhalvdelenes bygges som «hetter» som etter behov kan beveges over hverandre. Disse vognene har et lastevolum på hele

112 kubikkmeter.

I arbeidet med å effektivisere godstransportene og redusere kostnadene utrangeres eldre og umoderne vogner. Samtidig er det gjennomført en rekke tiltak for å øke omløpshastigheten.

Elektrotekniske arbeider

Utbygging av fjernstyringssystemet fortsatte i 1984 på Bergensbanen, strekningen Steinkjer–Grong og Oslo–Ski, og parsellene Steinkjer–Snåsa og Nesbyen–Gulsvik er fullført i 1984. Ved utgangen av året var CTC-systemet innført på i alt 2.246 km.

Automatisk togstopp (ATS) ble i 1984 tatt i bruk på strekningene Ski–Kornsjø og Ofotbanen. ATS ble videre fullført mellom Bryn og Lillestrøm, slik at systemet nå er innført på hele Dovrebanen.

Samtidig med CTC-utbyggingen legges det telefonkabler i samarbeid med Televerket. Som et første skritt mot digitalisering av sambandsnettet ble det i 1984 påbegynt et prosjekt på Dovrebanen. I Oslo-området pågår utbygging av et forenklet togradiosystem.

Ombygging av eldre kontaktledningsanlegg er i gang på strekningene Brakerøya–Kongsberg, Asker–Spikkestad og Oslo–Ski. Flere tiltak er gjennomført for å bedre spenningsforholdene i kontaktledningsnettet.

NSB's bedriftsorganisasjon under vurdering

I september 1982 nedsatte generaldirektøren en arbeidsgruppe med det mandat å vurdere NSB's totale organisasjon. Bakgrunnen var at NSB vil stå overfor et betydelig omstillingsbehov i tiden fremover blant annet på grunn av behovet for bedre markeds- og produkttilpassing, endret teknologi og omfattende omlegginger i forbindelse med innføring av datateknologi og telekommunikasjonsteknologi. Disse omstillingene åpner store muligheter for NSB, og det er viktig at organisasjonen viser seg fleksibel nok til å tilpasse seg omstillingsbehovet.

Den nedsatte styringsgruppe la i januar 1985 fram en rapport med forslag til organisasjonsmessige endringer. Styringsgruppen behandler først og fremst hovedtrekkene i den fremtidige organisasjon i rapporten, og rapporten danner grunnlaget for den høringsprosess som ble innledet tidlig i 1985 og som avsluttes 1. april 1985. Den videre behandling av saken fortsettes deretter i de besluttede organer. Vi gjengir en sammenfatning av gruppens viktigste anbefalinger:

1. Styringsgruppen har lagt til grunn av hovedmålsettingen for arbeidet med utvikling av bedriftsorganisasjonen er

- å gjøre NSB mer markeds- og serviceorientert og derved realisere markedspotensialet for NSB's best mulig
- å øke NSB's produktivitet og lønnsomhet.

Det er styringsgruppens oppfatning at denne hovedmålsetting best oppnås ved at den videre utvikling av NSB's organisasjon og styringsform skjer med utgangspunkt i tre hovedprinsipper som kan sammenfattes i stikkordene

- Resultatorientering
- Produktretting
- Delegering

eller – mer kortfattet – *RPF-prinsippene*.

På samme måte som i andre større økonomiske foretak, bør videre oppgave- og ansvarsfordelingen mellom Hovedadministrasjon og distriktsadministrasjoner ta utgangspunkt i at Hovedadministrasjonen prinsipielt utgjør NSB's konsernadministrasjon og som sådan har som oppgave å ivareta bedriftens overordnede styrings- og stabspregede funksjoner, mens distriktsadministrasjonene har ansvaret for de operative funksjoner.

2. Styringsgruppen anbefaler at det med sikte på i større grad å produktrette NSB's organisasjon, etableres egne avdelinger for person- og godstrafikk i Hovedadministrasjonen. Disse får et overordnet og helhetlig ansvar for de to hovedtyper av jernbanetransport.

Etableringen av de to avdelinger forutsettes basert på at funksjoner som er spesifikke for produktene person- og godstrafikk, men som i dag er fordelt på flere avdelinger, sammenføres i de



nye produktavdelinger. Det er styringsgruppens oppfatning at en slik produktretting vil innebære en organisasjonsmessig styrking som vil gi økt markedsmessig slagkraft.

Styringsgruppen viser samtidig til at en del driftsmessige oppgaver er fellesfunksjoner som ikke naturlig eller enkelt lar seg oppsplitte og overføre til produktavdelinger. Disse oppgaver vil fortsatt måtte være Driftsavdelingens ansvar.

3. Styringsgruppen anbefaler likeledes at det etableres en ny infrastrukturenhet



(«Kjørevegsenhet») i Hovedadministrasjonen. Denne enhet skal ivareta konsernfunksjonene knyttet til jernbanens kjøreveg såvel når det gjelder selve linjen som de elektrotekniske anlegg. Som følge av at styringsgruppen vil anbefale at en del av de oppgaver som på dette felt i dag blir utført i Hovedadministrasjonen, delegeres til distriktsadministrasjonene, forutsettes den sentrale «kjørevegsenhet» å være av relativt liten størrelse.

Styringsgruppen konstaterer videre at en betydelig del av de oppgaver som i dag utføres av Hovedadministrasjonens

Bane- og Elektroavdelinger, har karakter av konsulent- og entreprenørvirksomhet. Styringsgruppen anbefaler at disse virksomhetstyper organiseres og drives som egne resultatenheter. Det bør vurderes nærmere om det vil være hensiktsmessig å samle de ulike tekniske resultatenheter under en administrativ ledelse i egen «engineering»-avdeling eller om det fortsatt vil være formålstjenlig at disse er oppdelt etter fagområder.

4. Det er styringsgruppens oppfatning at det er en fordel med en mest mulig enhetlig organisasjonsform på alle nivåer. Som ledd i dette foreslås at prinsippet om produktretting bør søkes gjennomført også for distriktsadministrasjonene, selv om de praktiske problemer her er noe større som følge av at de driftsmessige fellesfunksjoner relativt sett er mer omfattende enn for Had's vedkommende. Styringsgruppen anser at det særlig er av betydning å nå frem til en bedre oppgave- og ansvarsfordeling for såkalt gjennomgående tog, dvs. tog som går igjennom flere distrikter. Styringsgruppen anbefaler derfor at ansvaret for de gjennomgående tog på hovedstrekningene legges til henholdsvis Oslo, Bergen, Drammen og Trondheim distrikter. De øvrige distrikter forutsettes å ha ansvar for lokale tog innen distriktene, foruten ansvar for togleddelse/driftsavvikling o.l.
5. Styringsgruppen anbefaler også at den regionale oppbygging av infrastrukturvirksomheten blir omorganisert. På bakgrunn av den teknologiske utvikling som har skjedd på dette felt og de endrede betingelser og krav denne medfører både på det utførende og administrative plan, fremstår det som utvilsomt at dagens distriktsinndeling innebærer både for små og for mange

regionale enheter. Styringsgruppen foreslår derfor at infrastrukturvirksomheten organiseres i 4 regionale enheter («kjørevegsregioner») og at lederne for disse enheter underlegges distriktsjefene i henholdsvis Oslo, Bergen, Drammen og Trondheim distrikter (foruten Narvik distrikt som er holdt utenfor denne organisasjonsvurdering). Som foran nevnt, forutsettes samtidig at det skjer en delegering av oppgaver og ansvar innenfor infrastrukturvirksomheten fra Had til de nye regionale enheter. Den styrking av den faglige kompetanse som denne «desentraliserte konsentrasjon» muliggjør, er en viktig forutsetning for at en slik delegering kan skje.

6. De foreslåtte organisasjonsformer legger grunnlaget for etablering av resultatenheter og resultatstyring. Dette gjelder for såvel de eksterne, markedsrettede produktavdelinger som for interne konsulent- og entreprenørenheter. Resultatenheter og resultatstyring vil bli gjennomført totalt for enheter i Had og på det regionale og lokale plan.

Report of the Board of Directors

Financial results	1984 Mill. kr	Change from 1983	
		Mill. kr	Percent
Operating revenues	2490	69	2,9
Operating expenses	3410	96	2,9
Deficit on operations	882	31	3,7
Depreciation and interest	270	608	29,0
Total deficit	1190	89	8,0

The total operating subsidy was NOK 1,190 million, an increase of nearly NOK 90 million over 1983. New accounting rules for interest and depreciation came into force on 1 January 1984. In the course of the year this increased our expenses by about NOK 53 million. Excluding this amount, the operating subsidy increased from 1983 to 1984 by about NOK 37 million or 3.3 per cent, which is far less than the general rise in prices.

Quantities	1984	Change from 1983		
		Absolute figures	Percent	
Railway operation:				
Freight traffic (commercial goods) excl. Ofoten line	million tons	10,0	0,8	9,0
	million tons km	2112,1	+ 103,6	5,2
Ore, Ofoten line	million tons	12,0	+ 2,2	22,4
	million tons km	480,5	+ 90,4	23,2
Passenger transport	million journeys	35,0	÷ 0,9	÷ 2,5
	million passenger km	2198,0	+ 22,9	1,1
Road service:				
Freight transport	1.000 tons	520	+ 2,5	5,0
Passenger transport	million journeys	17,4	÷ 0,5	÷ 3,0
Personnel:				
Total number of employees (average)		16440	÷ 529	

Through the measures implemented to reduce costs, we reduced our personnel by 530 man-years. We thus succeeded in limiting the increase of costs to just under 3 per cent.

In passenger traffic in 1984 there was a marked increase on the long and medium distance services. Trunk route and Inter-City services are fields of concentration which are viewed with approval by the Storting, and efforts in this sector will be further increased. Potentialities and strategy are being studied in a special project which was launched in 1984.

Several new price measures, special offers and service facilities were offered in 1984.

On 3 June we introduced new locomotives and rolling stock on the South Norway express services, and these trains are now run to and from Oslo Central Station. From the same date, the fast day and night trains between Bergen and Oslo have been routed via Drammen, thus providing better connections to and from Bergen for the Drammen district and the County of Vestfold. On the marketing side we substantially improved our sleeper car facilities, and we introduced a single-price midweek ticket. Special saloon cars were introduced on the North Norway and South Norway night trains. For local traffic in the Oslo district we took delivery of a further 11 multiple coach units – the final delivery of a series of 25. Three modern electric MCUs have been transferred from Oslo to the Bergen district.

Rail traffic increased in 1984 after two or three years of decline and stagnation. Passenger traffic rose by about 1 per cent in passenger km and goods traffic by about 5 per cent in ton km. Passenger revenue increased by about 6 per cent, while goods revenue remained at the same level as in 1983. In all, revenue increased by about 3 per cent.

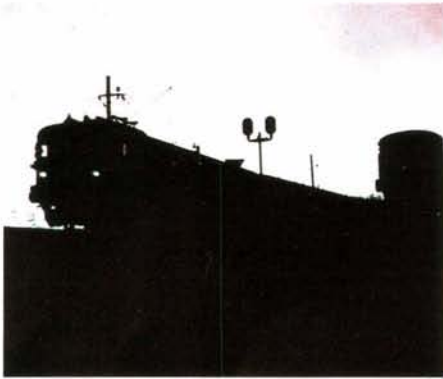
Good regularity is an important aspect of rail services, and in recent years we have worked intensively to achieve optimum results. Although we experience problems



at certain times, the results for 1984 as a whole were satisfactory. 80 per cent of all long-distance trains arrived on time. In suburban traffic regularity varied between 83 and 91 per cent.

As regards our technical renewal programme for long distance traffic, we have already placed orders for express stock and new sleeping cars for delivery in 1985 and 1986. The implementation of this renewal programme also has favourable

effects in other areas, the Inter-City trains on the Østfold and Vestfold lines for example will receive rolling stock of good standard, released from long-distance services. To replace the old and unsatisfactory multiple coach units on the Røros line and the southern sector of the North Norway line, we have ordered 15 new diesel-electric MCUs of exceptionally high technical standard. These will be put into service on 2 June 1985. Besides bringing a great improvement of travelling



comfort, the introduction of these units will also reduce travelling time between Hamar and Røros by nearly an hour.

Domestic goods traffic increased by a full 6 per cent in 1984, after three years of decline. However, the financial result was somewhat impaired, due to the change that has taken place in NSB's wagon load traffic. Excess capacity and increased competition has led to a decline in high-tariff goods, while the carriage of bulk goods at low unit prices has increased.

needs of our customers. One of the first measures, introduced in 1984, was a block train for unit loads between Oslo and Bergen, combined with collection and delivery by NSB road vehicles.

Modernization and market adaptation of our goods wagon fleet is an important element in our efforts to achieve greater efficiency, and this work is well under way. Our new high-volume enclosed wagons with large, wide doors have proved particularly successful. A large number are already in use and more will be delivered in 1985.



In 1984 the development of the CTC system of remotely controlled signals and points continued on the Oslo-Bergen line and the North Norway line. Remote control has now been introduced on more than half of our network, including all heavy-traffic sections. The automatic train stopping system (ATS) was also put into operation in 1984 on the western Østfold line and the Ofoten line.

NSB's travel agency chain, which comprises 51 agencies, made a profit of just over NOK 5 million in 1984. In order to improve the efficiency of the organisation, the travel agencies will become a separate division within NSB as from 1 January 1985.

NSB's road passenger traffic declined slightly in 1984, while goods traffic increased. The operating result for 1984 was a deficit of about NOK 5 million. We expect extensive engagement of our road traffic system in the new distribution schemes in connection with the restructuring of NSB's goods traffic. Similarly, our bus services have a potential source of business in the expanding coach hire market, on which we intend to concentrate.

In order to improve results we have introduced measures which are expected to have both immediate and long-term effects. Through the NSB GODService project we are studying and implementing the complete reshaping of our goods transport service, centered on market conditions and the requirements and

Storting Report No. 84 (1981-82) and the supplementary report on railway operation and capital expenditure in the period up to 1990 were considered by the Storting on 9 October 1984. The board of directors notes with satisfaction that in dealing with this matter the Storting made it clear that there is a definite political will to accord the



railways a central position in the transport system of our country.

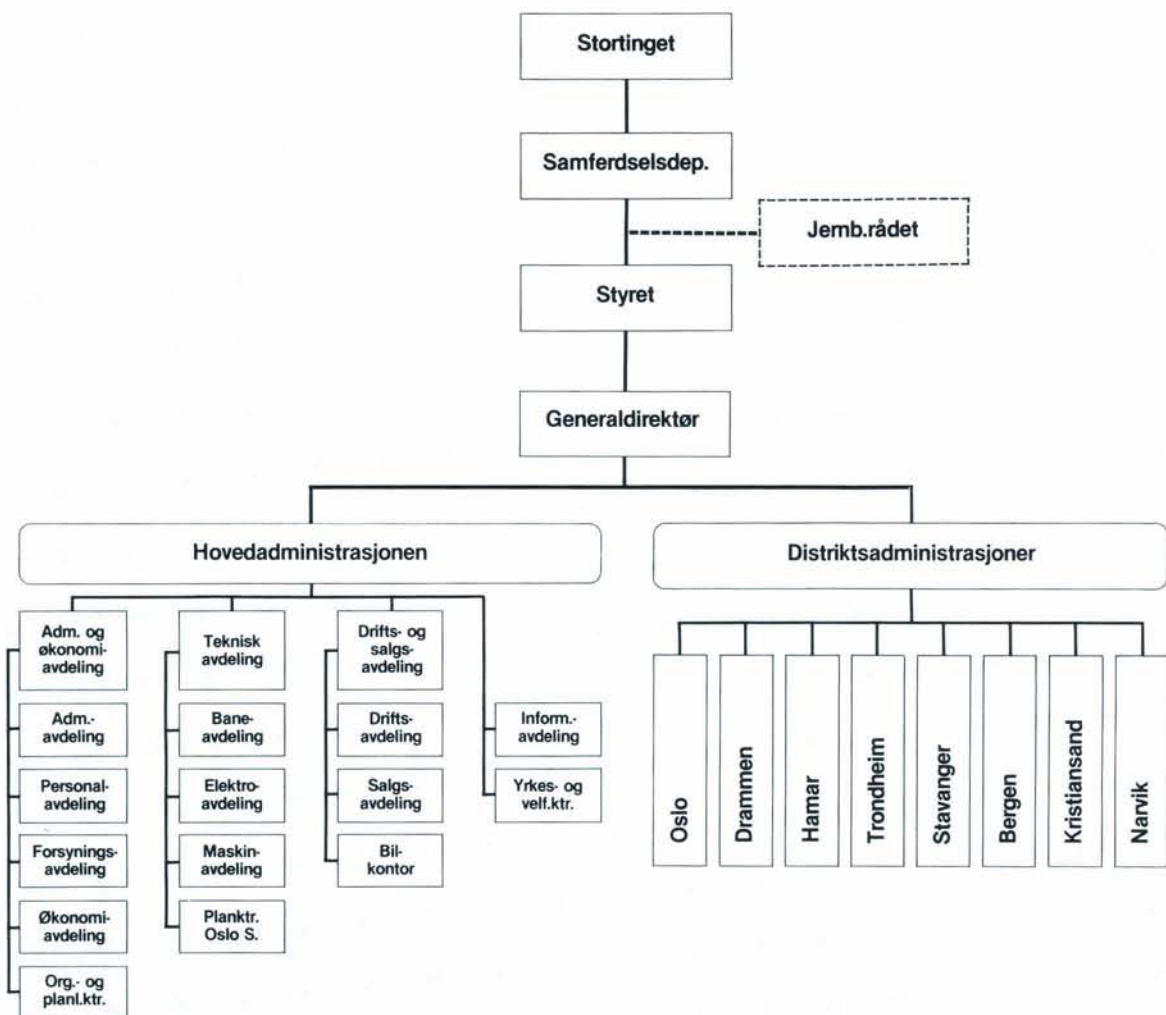
In several meetings the board has discussed the remodelling of NSB's corporate organisation, in order to adapt the organisation to NSB's future objectives and duties. After the matter has been sent out for comment, it will again be considered by the board.

The board has endorsed the proposal for refinancing for Linjegods A/S, and has approved a proposal for a new Shareholders Agreement.

In 1984, as in previous years, heavy responsibilities were placed on NSB's employees. Cost-saving adjustments in particular demanded great efforts in many sectors of the organisation. A 6 per cent increase of productivity reflects the good work done in 1984, and the directors wish to express their thanks to all employees for their contribution to the results achieved.

The board held ten meetings in 1984, including two meetings with the Railway Council, and paid a study visit to British Rail.

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 har for tiden følgende medlemmer (inntil 31.12.85):

Fylkesordfører Tore Haugen, Oppegård, formann

Informasjonssjef Liv Tørusen, 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.

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

Oppnevnt av Stortinget:

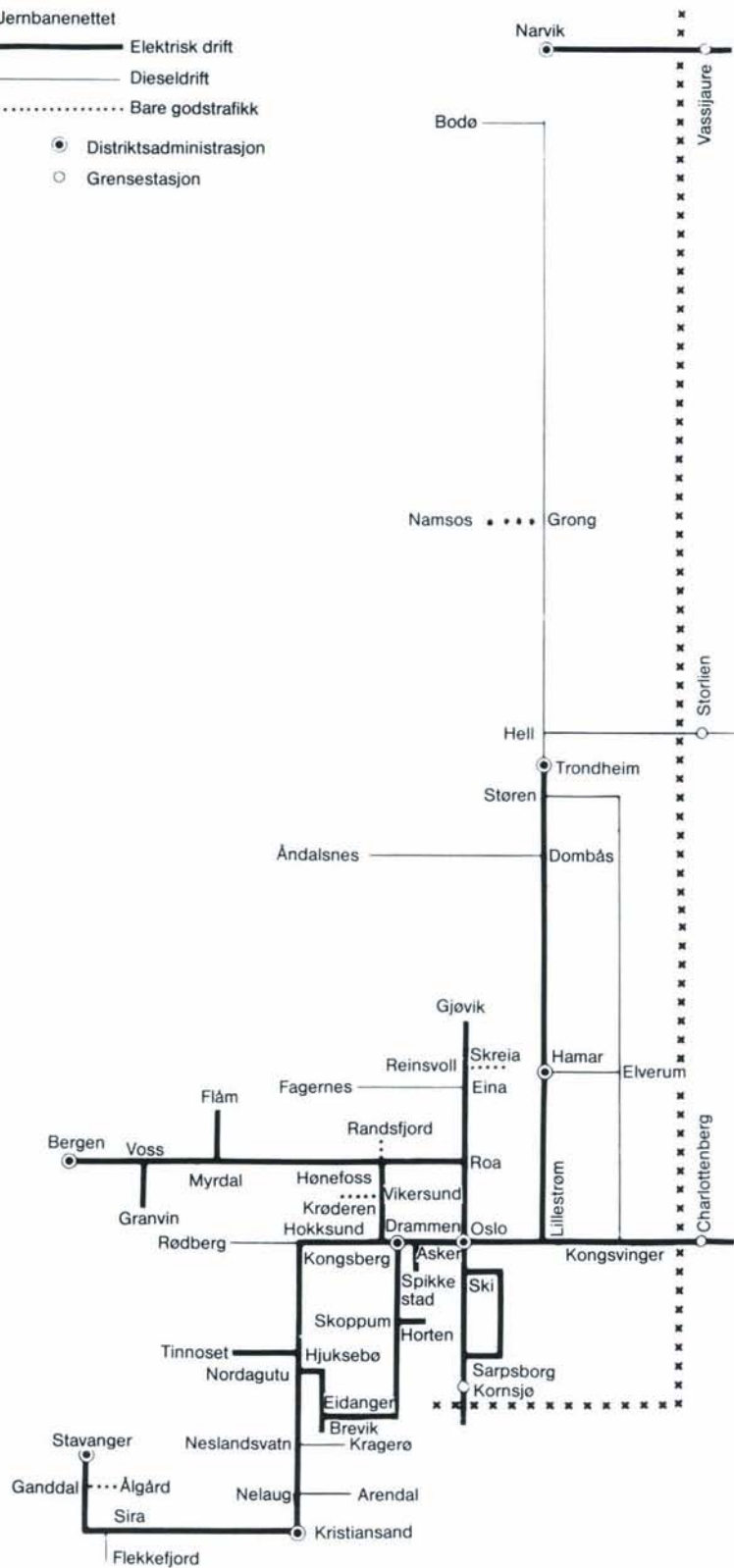
1. Ordfører Paul Otto Johnsen, Kristiansand
2. Førstekons. Kari Vik Mariussen, Svolvær
3. Ordfører Einar Haatvedt, Rjukan
4. Kantinebestyrer Ragnhild Holsen, Bergen
5. Rektor Ole Kr. Bjune, Narvik

Oppnevnt av personalet:

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

Jernbanenettet

- Elektrisk drift
- Dieseldrift
- Bare godstrafikk
- Distriktsadministrasjon
- Grensestasjon



Jernbaneanverket
Biblioteket

JBV



h11000671