

Årsrapport for Norges Statsbaner 1985

Innhold:

Hovedtall	1
Styrets beretning	2
Økonomisk oversikt	6
Økonomisk utvikling	10
Personalet	13
Persontrafikk	14
Reisebyråer	16
Godstrafikk	18
Bildrift	20
Trafikkavvikling	22
Modernisering og vedlikehold	25
Report of the Board of Directors	28
Styret, Jernbanerådet, organisasjonen	32

NSB's årsrapport er redigert ved NSB's
Informasjonsavdeling v/Bjørn Holøs.
Opplag 6000 eksemplarer.
Redaksjonen avsluttet 2. april 1986.

Design: Audio Grafisk A/S
Fotos: Studio C.A. Carlson, Helge Sunde,
Thue & Friis, Svein Sando, NSB Infor-
masjonsavdeling.

Hovedtall

	Enhet Unit	1985	Endring fra 1984 Change from 1984 Absolutte tall
Jernbanedrift/Rail traffic			
Banenettet/Network:	Km	4242	—
Av dette: Elektrisk drift/Of which: Electrified	Km	2443	—
Dobbelt spor/Doubletrack	Km	95	—
Stasjoner/Stations:			
Antall betjente eksp.steder/Number of manned stations		212	÷ 14
Rullende materiell/Rolling stock:			
Elektriske lokomotiver/Electric locomotives		166	+ 2
Diesellokomotiver/Diesel locomotives		95	+ 6
Elektriske motorvogner/Electric rail motor vehicles		144	÷ 5
Dieselmotorvogner/Diesel rail motor vehicles		49	+ 2
Skinnetraktorere/Rail tractors		131	÷ 6
Personvogner/Passenger vehicles		782	+ 2
Godsvogner/Goods wagons		6936	÷ 155
Persontrafikk/Passenger traffic:			
Reiser Journeys	Mill.	34,8	+ 0,3
Personkm/Passenger-km	Mill.	2240,5	+ 2,3
Godstrafikk/Goods traffic:			
Tonn transport/Tons carried	Mill.	25,5	+ 15,4
Av dette: Malm Ofotbanen Of which: Iron ore on Ofoten Line	Mill.	14,9	+ 24,2
Tonn km/Ton-km	Mill.	2877,6	+ 10,3
Av dette: Malm Ofotbanen Of which: Iron ore on Ofoten Line	Mill.	595,3	+ 23,9
Bildrift/Road traffic:			
Rutelengde/Length of lines	Km	12408	÷ 1,2
Busser og kombinerte biler/Buses and combined vehicles		627	+ 1,5
Lastebiler/Lorries		296	÷ 1,3
Tilhengere/Trailers		101	+ 9,8
Persontrafikk/Passenger service:			
Reiser/Journeys	Mill.	17,6	+ 1,1
Person km/Passenger-km	Mill.	301	+ 1,7
Godstrafikk/Freight service:			
Tonn km/Ton-km	Mill.	23,8	+ 3,9
Jernbane- og bildrift Railways and road services:			
Personale (årgj.sn.)/Personnel (annual av.):		15902	÷ 3,3
Av dette: Driftspersonale/Of which: Operating personnel:		15231	÷ 3,3
Regnskapsresultat (inkl. avskr. etc.) Operating results (incl. depr. etc.):			
Sum inntekter/Total revenues	Mill. kr	2792,7	+ 12,2
Sum utgifter/Total expenditures	Mill. kr	4116,5	+ 11,9
Total driftstilskudd/Total State grant	Mill. kr	1323,8	+ 11,3



Et nytt direkte nattog ble satt inn mellom Oslo og Hamburg fra 2. juni 1985, og det ble kjørt et eget daghurtigtog i sommermånedene. Det ble reduksjon i kjøretiden på nattoget til København, ekspress-togene på Sørlandsbanen og dagtogene på Bergensbanen.

De siste vognene i en serie på 24 til ekspress-togene ble sluttlevert fra A/S Strømmens Værksted, og de siste 7 av i alt 15 motorvognsett av typen BM 92 ble levert i første halvår. Fra 29.

september 1985 ble Østfoldbanens nærtrafikktoget kjørt gjennom Oslo-tunnelen til Skøyen og Asker.

Godstrafikken hadde en meget positiv utvikling både når det gjelder trafikkvolum og økonomisk resultat. Målt i tonn-kilometer økte godstrafikken med 7,2 prosent (ekskl. malmtrafikken på Ofofbanen), og inntektene var nesten 13 prosent høyere enn året før. Det var også en positiv utvikling i malmtransporten på Ofofbanen, som økte med ca. 24 prosent.

Det var en sterk økning i masse-transporter og transporter over lange avstander. Markedsføringsarbeidet har særlig vært rettet mot NSB's «nøkkel-kunder», dvs. bedrifter med sidespor. Det er lagt stor vekt på å videreutvikle dør-til-

dørtransporter med kombinert jernbane- og biltransport. Det er også lagt vesentlig vekt på effektiviserings- og kostnads-reducerende tiltak.

Et omfattende fornyelsesprogram for godsvognparken er i gang for best mulig å tilpasse seg markedets krav. Det ble arbeidet videre med utvikling av containertilbudet, og fra høsten 1985 er det mulig å sende containere fra Oslo til Trondheim, Åndalsnes, Bergen, Stavanger, Drammen og Kristiansand og omvendt over natten. Dette tilbudet vil bli videreutviklet, og NSB's bildrift vil få viktige oppgaver i tilbringertjeneste og distribusjon. For å oppnå bedre og sikrere løsninger for transportene til og fra kontinentet, er det inngått avtaler med fire spedisjonsfirmaer.



En presis toggang er et høyt prioritert element i NSB's trafikktilbud. I de senere år er stadige forbedringer av regulariteten oppnådd. Imidlertid økte togforsinkelsene mot slutten av 1985 slik at regulariteten generelt ikke var akseptabel. En rekke kortsiktige tiltak for å gjenopprette kvaliteten i togfremføringen ble gjennomført, og det ble tatt skritt for å sikre en bedre regularitet også på lengre sikt.

NSB's reisebyråkjede består av i alt 53 byråer og ble utskilt som egen divisjon fra 1. januar 1985. Et mål med divisjoneringen var en utvidet delegering av myndighet og ansvar, og erfaringene etter et år er oppmuntrende. Den samlede omsetning for reisebyråkjeden var på vel 1 milliard kroner, og overskuddet, ca. 10 mill. kroner. Det er en økning på ca. 3,5 mill. kroner fra foregående år.

NSB's bildrift hadde økning i passasjer-tallet etter en nedgang de siste år. Antall reiser i 1985 utgjorde ca. 17,6 millioner, en økning på ca. 200 000 fra foregående år. Økt engasjement innenfor tur- og chartermarkedet har gitt positive resultater, og satsing på dette området vil fortsette. Også godstrafikken har utviklet seg positivt. De senere års investeringer i større bilmateriell for spesialtransporter har gitt gode resultater. Resultatet for

bildriften ble et underskudd på ca. 4 mill. kroner. Resultatet var ca. 1,4 mill. kroner bedre enn i 1984.

Arbeidet med utbygging av CTC-systemet (fjernstyring av signaler og sporveksler) har pågått på Bergensbanen og Nordlandsbanen og omfatter nå 2 284 km av banenettet. Systemet for automatisk togstopp (ATS) ble tatt i bruk på strekningen Oslo-Lillestrøm, og prøvedrift ble iverksatt på strekningen Drammen-Kristiansand.

På strekningen Oslo-Ski pågår omfattende arbeider med bygging av nytt kontaktledningsanlegg og nytt sikringssystem. Arbeidene utføres samtidig som togtrafikken på denne sterkt trafikkerte strekningen opprettholdes. For å kunne skaffe noe større intervaller mellom togene, avvikles foreløpig en del av trafikken med busser. Det arbeides med tiltak for å kunne redusere anleggstiden så mye som mulig.

For å øke kapasiteten på Østfoldbanen, har Styret vedtatt forslag om å bygge en dobbeltsporseksjon ved Vestby som første del av dobbeltsporet Ski-Moss. Forarbeidene startes i 1986.

Styret har arbeidet med endring av NSB's organisasjon med sikte på å gjøre

bedriften mer slagkraftig og konkurransedyktig på transportmarkedet. Til grunn for omorganiseringen har styret lagt prinsippene om resultatstyring, produktretting og delegering, og i samsvar med dette vedtatt å opprette produktavdelinger for persontransport og godstransport i hovedadministrasjonen som en første start. I den fremtidige organisasjon vil Hovedadministrasjonen konsentrere seg om overordnede konsernfunksjoner, mens ansvaret for de operative funksjoner vil bli lagt ut i distriktene med desentralisering av flere oppgaver som resultat. Arbeidet med omorganiseringen vil fortsette for fullt i 1986 med sikte på produktretting også av NSB's ytre organisasjon og endringer i organiseringen av infrastrukturansvaret.

Det gode resultatet som ble oppnådd ved NSB i 1985 ville ikke vært mulig uten positiv medvirkning fra medarbeidere på alle plan i bedriften. Produktivitetsøkningen på 8,5 prosent kan stå som et uttrykk for den innsats som ble gjort ved NSB i 1985. Styret ønsker å gi full honnør for innsatsen.

Styret har holdt 12 møter i 1985, derav 2 møter sammen med Jernbanerådet, det ene møte i Stavanger. Styret har vært på befaring i Bergen distrikt og har vært på bedriftsbesøk ved Strømmens Værksted A/S.

Tore Haugen

Thore Westermoen

Liv Torjusen

Johs. Anthun

Arne Nilsen

Ove Dalsheim

Robert F. Nordén
Generaldirektør

Jernbanerådets merknader

Jernbanerådet har med tilfredshet konstatert den bedring som har inntrådt i NSB's trafikk i 1985. Samtidig vil rådet gi honnør til de ansatte for den innsats som ligger til grunn for produktivitetsøkningen.

Bjørn Foss
Jernbanerådets formann

Økonomisk oversikt

Taps- og vinningskonto	Mill. kroner			
	1985	1984	Mer, mindre (-) enn i 1984	
Inntekter			Abs. tall	Pst.
Persontrafikk (reisende og reisegods)	1.009,5	938,5	71,0	7,6
Godstrafikk (ekskl. malm Ofotbanen)	1.089,4	964,7	124,7	12,9
Malmtrafikk Ofotbanen	124,2	103,2	21,0	20,3
Øvrige inntekter ved jernbanedriften	133,8	177,7	- 43,9	- 24,7
Sum inntekter ved jernbanedriften	2.356,9	2.184,1	172,8	7,9
Inntekter ved jernbanemuseet	0,5	0,5	-	-
Inntekter ved divisjon reisebyrå	98,4	-	98,4	-
Inntekter ved bildriften	298,2	273,8	24,4	8,9
Sum driftsinntekter i alt	2.754,0	2.458,4	295,6	12,0
Driftstilskudd til bilruter	38,7	31,7	7,0	22,1
Sum	2.792,7	2.490,1	302,6	12,2
Driftstilskudd ¹⁾	1.323,8	1.189,8	134,0	11,3
	4.116,5	3.679,9	436,6	11,9
¹⁾ Herav tilskudd til driften	806,1	881,9	- 75,8	- 8,6

Utgifter	Mill. kroner			
	1985	1984	Mer, mindre (-) enn i 1984	
			Abs. tall	Pst.
Administrasjon	370,1	353,4	16,7	4,7
Forsyning	31,0	29,1	1,9	6,5
Bane	503,6	465,6	38,0	8,2
Elektro	359,0	313,7	45,3	14,4
Drift	1.473,5	1.398,7	74,8	5,3
Maskin	518,7	494,4	24,3	4,9
Salg ekskl. reisebyråene	54,3			
Salg Reisebyråene	89,3	124,5	19,1	15,3
Bildrift	291,2	271,7	19,5	7,2
Fellesutgifter	- 45,5	- 40,8	- 4,7	- 11,5
Sum driftsutgifter ²⁾	3.645,2	3.410,3	234,9	6,9
Avskrivninger	320,4	210,2	110,2	52,4
Renter	150,9	59,4	91,5	154,0
	4.116,5	3.679,9	436,6	11,9
²⁾ Herav personalutgifter	2.688,5	2.601,8		
Herav saksutgifter	956,7	808,5		

Regnskapsførte investeringer

	Mill. kroner	
	1985	1984
Jernbanedriften		
Linjer og bruer		
Bruer	4,1	12,8
Skinnebyttning og forsterkning av svilledekket, betongsviller	152,0	138,1
Ballastering, overgang fra grus- til pukkballest	5,0	6,8
Teleforebygging	3,0	2,7
For øvrig	82,1	48,0
Sum linjer og bruer	246,2	208,4
Bygninger (inkl. verkstedene)	28,0	16,7
Elektrotekniske anlegg		
Sikringsanlegg	64,0	63,4
For øvrig	75,3	58,3
Sum elektrotekniske anlegg	139,3	121,7
Trekraft og vogner		
Lokomotiver og motorvogner	101,8	228,3
Personvogner	128,9	88,5
Godsvogner	66,9	32,8
For øvrig	18,0	26,4
Sum trekkraft og vogner	315,6	376,0
Diverse	65,5	47,4
Sum jernbanedrift	794,6	770,2
Bildriften	49,8	41,2
Nye anlegg		
Jernbaneanlegg	168,7	142,9
Elektrifiseringsanlegg	-	-
Sum nye anlegg	168,7	142,9
Aksjetegning i Linjegods A/S m.v.	11,2	-
Sum investeringer	1.024,3	954,3

Statsbanenes balansekonto

Tusen kroner

Eiendeler	Pr. 31. des. 1985	Pr. 31. des. 1984
Jernbanedrift		
Varige driftsmidler anskaffet før 1.1.85. Restverdi		
Bane- og bygningstekniske aktiva	1.797.547	1.863.234
Elektrotekniske aktiva	1.133.582	1.169.422
Rullende jernbanemateriell	2.157.013	2.246.942
Verkstedsutstyr	153.784	158.996
Diverse	32.211	38.155
Ikke avskrivbare aktiva	3.019.699	3.019.699
Sum varige driftsmidler anskaffet før 1.1.85. Restverdi	8.293.836	8.496.448
Varige driftsmidler anskaffet etter 1.1.85		
Restverdi avskrivningsgruppe B	421.381	218.354
Restverdi avskrivningsgruppe C	1.047.520	578.407
Restverdi avskrivningsgruppe D	104.337	45.512
Ikke avskrivbare aktiva	232.716	99.809
Sum varige driftsmidler anskaffet etter 1.1.85. Restverdi	1.805.954	942.082
Sum jernbanedrift	10.099.790	9.438.530
Bildrift		
Varige driftsmidler anskaffet før 1.1.84		
Restverdi	63.859	80.279
Varige driftsmidler anskaffet etter 1.1.84		
Restverdi avskrivningsgruppe B	8.102	4.568
Restverdi avskrivningsgruppe C	1.702	387
Restverdi avskrivningsgruppe D	86.783	62.417
Ikke avskrivbare aktiva	1.458	- 1.177
Sum varige driftsmidler anskaffet etter 1.1.84	98.045	66.195
Sum bildrift	161.904	146.474
Verdipapirer	18.022	29.306
Lagerbeholdninger	259.128	261.600
Diverse debitorer	450.655	312.270
Utestående hos stasjonene	142.175	94.467
Banker	63.368	559
Postgiro	47.944	48.895
Fondsmidler	361	399
Kassabeholdninger	159	96
	11.243.506	10.332.596

Tusen kroner

Forpliktelser	Pr. 31. des. 1985	Pr. 31. des. 1984
Statens kapital		
Jernbanedrift, ikke rentebærende kapital	8.707.405	8.707.405
Jernbanedrift, rentebærende kapital	1.410.408	760.431
Bildrift, rentebærende kapital	160.963	145.350
Materialfond	66.227	66.227
Sum statens faste kapital	10.345.003	9.679.413
Andre forpliktelser		
Pensjonsforpliktelser (bildriften)	940	1.124
Midlertidige poster	308.981	239.612
Diverse kreditorer	154.950	142.403
Sykekassens, pensjonskassens og hjelpekassens innstående hos NSB	- 427	- 488
Jernbanemuseets fonds	361	399
Mellomvær med statskassen	433.698	270.133
	11.243.506	10.332.596

Økonomisk utvikling



Økonomisk utvikling

NSB's tilskuddsandel viste en markert nedgang fra 1984 til 1985. I 5-årsperioden var tilskuddsandelen (tilskudd i prosent av totale utgifter) lavest i 1985 med 28.1% og høyest i 1984 med 31.4%. For sammenligningens skyld er beregningene basert på bestemmelser for utregning av avskrivninger og renter. De økte kapitalkostnader pga overgang til saldoavskrivningsmetoden og renteberegning av nedlagt kapital i Statsbanene beløp seg til 52 mill. kr i 1984 og vel 232 mill. kr i 1985.

Resultat, inntekter, utgifter

Som vist i figuren på neste side, har driftstilskuddet målt i faste priser vist en fallende tendens i årene etter 1982. Driftstilskuddet (etter gml. metode for beregning av kapitalkostnader) ble i 1985 på 1092 mill. kroner. Dette er en reell nedgang fra året før på 9.2%. Som det fremgår av figuren for inntekts-

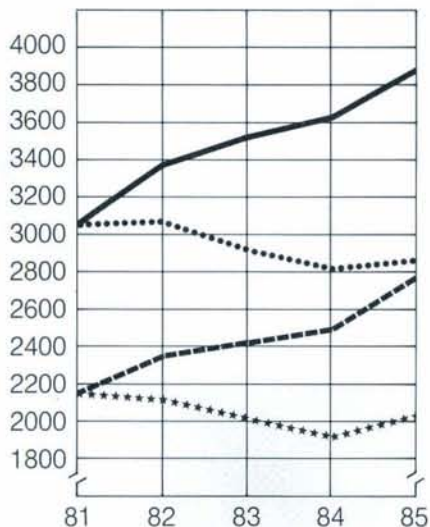
og utgiftsutviklingen var endringene i totaltallene målt i faste priser relativt små i 5-års perioden. I faste priser ligger inntektene og utgiftene i 1985 henholdsvis 6.1% og 1.3% over 1984-nivået.

P.g.a. de sterke taktsøkningene i perioden 1981-82 økte inntektene pr. trafikkenhet. (Målt i faste priser) For persontrafikken har inntekt pr. personkm. målt i faste priser vært stabil siden 1982. Inntekt pr. tonnkm. har i den samme perioden vist en fallende tendens.

Inntektene ved reisebyråene, bildriften, malm Ofotbanen og øvrige inntekter av jernbanedriften viste alle en reell oppgang målt i faste priser.

I faste priser økte de totale driftsutgifter med 1.3% fra 1984 til 1985. Renter og avskrivninger økte med nær 74.8%. Økningen skyldes som tidligere nevnt omlegging av reglene for beregning av kapitalkostnader.

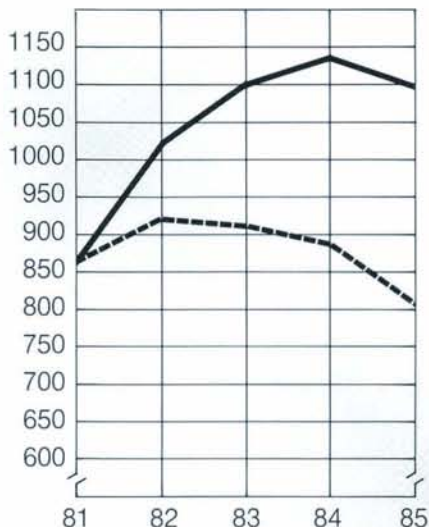
Inntekts- og utgiftsutvikling



- Inntekter løpende priser
- Inntekter 1981-priser
- Utgifter løpende priser*
- · — · Utgifter 1981-priser*

* Med kapitalkostnader beregnet etter tidligere prinsipper

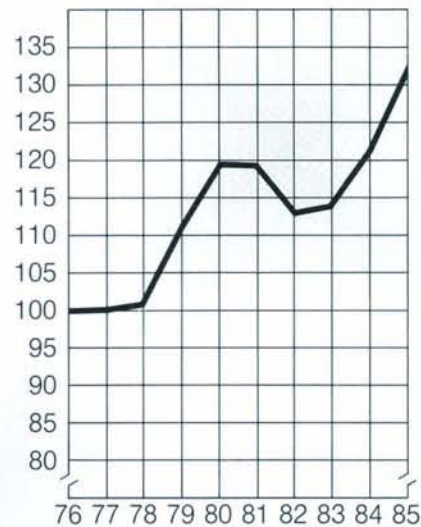
Tilskuddsutvikling



- Løpende priser*
- 1981-priser*

Transporttjenester pr. sysselsatt, jernbane ekskl. malm Ofotbanen¹⁾

Indeks 1976 = 100



¹⁾ Indeks = enhetskm (personkm + tonnkm) / årsverk driftspersonale

Personalutgiftene som var på 2689 mill. kr. utgjorde 65.4% av de totale utgifter, mens materialutgiftene m.v. var på 957 mill. kr. og utgjorde 23.2%. Renter og avskrivninger beløp seg til 471 mill. kr. Dette utgjorde 11.4% av de totale utgiftene.

Produktivitet

Når utgiftene målt i faste priser har gått ned i løpet av den siste 5-års perioden, har dette bl.a. sammenheng med vekst i transporttjenester pr. sysselsatt. I 1985 kunne NSB vise til en markert økning av produktiviteten på hele 8.5%. Sammenlignet med tidligere år er dette det beste tall noensinne oppnådd.

Kapasitetsutnyttelsen i både person- og godstogene har blitt redusert i løpet av 5-års perioden. Plassutnyttelsen i persontogene har imidlertid vist en oppgang fra 39.6% i 1984 til 40.1% i 1985. Det ble i 1985 foretatt en økning av største tillatte

aksellast til 20.5 tonn på baner av høy standard. Dette gjør at utnyttelsen av lessende godsvogners kapasitet fra og med 1985 ikke er direkte sammenlignbare med tidligere år.

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 en vesentlig del av kostnadene ikke lar seg fordele på produkter, gir resultatene bare uttrykk for produktenes dekningsbidrag.

Utviklingen i årene frem til 1981 var mest positiv innenfor persontrafikken. Etter en nedgang i dekningsgraden i 1982 og 1983 var det en økning i dekningsgraden i 1984. De foreløpige anslagene for 1985 viser en dekningsgrad på vel 82% slik at den positive utviklingen fortsatte inn i 1985.

For vognlastgodset har det vært en nedadgående trend frem til 1984. De foreløpige anslagene for dekningsgraden i 1985 viser imidlertid en markert oppgang fra 90.7% i 1984 til 96.7% i 1985. Årsaken til den sterke økningen er foruten den generelle konjunkturoppgangen økt satsing på markedsføring og service.

For bildriften og reisebyråvirksomheten ligger de totale utgifter til grunn for resultatberegningene. Lønnsomheten har vært relativt stabil innenfor begge disse områdene de siste årene. I 1985 hadde bildriften et underskudd på vel 4 mill. kr. Dette er en resultatforbedring på nær 2 mill. kr. i forhold til 1984.

Reisebyråene ga samlet et overskudd på 9,8 mill. kr. i 1985. Dette er vel 3 mill. kr. bedre enn i 1984.

Strømningsanalyse

I tabellen presenteres en strømningsanalyse for 1985. Hensikten med tabellen er å vise hvordan de finansielle midler i perioden er anskaffet.

Som det fremgår av tabellen, får NSB 55.1 prosent av sine disponible midler fra

kunder, mens 44,9 prosent mottas fra staten. Samtidig tilbakefører NSB 35,5 prosent til stat, fylker og kommuner i form av skatter, trygdepremier, avgifter, avskrivninger og renter. Videre bruker NSB 29,4 prosent til lønninger til ansatte, og 31,1 prosent til varekjøp fra næringslivet.

NSB's tilgang på midler i 1985, mill. kr

Fra kunder:		
Persontrafikk	1.010	
Godstrafikk	1.089	
Malmtrafikk	124	
Øvrige inntekter	134	
Inntekter ved bildriften	337	
Utgående merverdiavgift	189	
Fra kunder i alt	2.883	(55,1%)
Fra staten:		
Tilskudd til driften	807	
+ Avskrivninger	320	
+ Renter	197	
= Sum driftstilskudd	1.324	
Investeringer	1.024	
Fra staten i alt	2.348	(44,9%)
Sum tilgang på midler	5.231	

NSB's bruk av midler i 1985, mill. kr

Til ansatte:		
Lønn m.v.	2.215	
÷ Skattetrekk	679	
Til ansatte i alt	1.536	(29,4%)
Til andre virksomheter:		
Varekjøp ekskl. m.v.a.	1.839	(35,1%)
Til stat/fylke/kommune:		
Ansattes skattetrekk	679	
Folketrygden	367	
Tilskudd Statens pensjonskasse	191	
Merverdiavgift (netto)	47	
Investeringsavgift	55	
Avskrivninger	320	
Renter	197	
Til staten i alt	1.856	(35,5%)
Sum bruk av midler	5.231	

Personalet

I 1985 ble det gjennomsnittlig brukt ca. 15 900 årsverk. Det er ca. 570 færre enn i foregående år. I løpet av den siste 30-årsperioden er personalstyrken redusert med ca. 12 000, eller i gjennomsnitt ca. 400 hvert år.

I 1985 sluttet 982 tilsatte ved NSB av ulike grunner, vel halvparten ved oppnådd pensjonsalder. Antall nye medarbeidere i 1985 var vesentlig lavere enn de som forlot tjenesten. I 1986 regner man med at en større del av avgangen må erstattes, slik at personalreduksjonen blir noe mindre enn i 1985.

Andelen av kvinnelige medarbeidere øker i NSB, men langsomt. Tilgangen på kvinnelige søkere er lavere enn ønskelig i en del grupper. Utviklingen av kvinnelig arbeidskraft gjennom de siste årene vil fremgå av diagrammet på side

Andelen av yngre medarbeidere er økt de senere år, og det er grunnlag for å si at man er inne i et generasjonsskifte. Utviklingen i alderssammensetningen er vist i diagrammet på denne siden.

Det er ved NSB som ved andre bedrifter, behov for å rekruttere og å beholde høyt kvalifiserte medarbeidere. Dette har i betydelig grad sammenheng med lønnsvilkårene, og NSB har sammen med andre etater fått spesielle fullmakter til avlønning av høyt kvalifiserte medarbeidere. Dette har gitt NSB et bedre utgangspunkt for å kunne konkurrere på arbeidsmarkedet om medarbeidere med spesialkompetanse. Det er fortsatt aktuelt å søke løsninger som bedre imøtekommer NSB's behov for å trekke til seg høykvalifisert arbeidskraft.

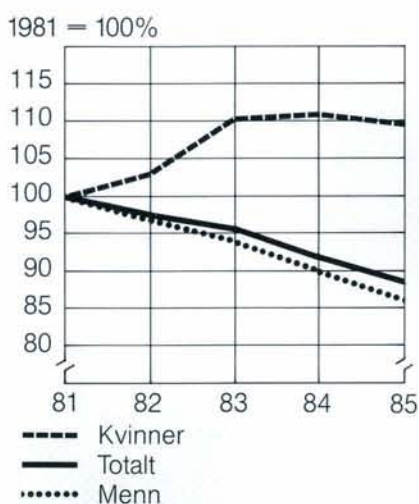
Antall yrkesskader i NSB viser fortsatt gledelig nedgang siden registrering av skader tok til i 1956. Sykefraværet viste stigning i 1985. Fraværet var 17,1 dager eller 7,3 prosent, mens tilsvarende tall året før var 16,1 og 6,9.

En plan for videre utvikling av bedriftshelsetjenesten ved NSB er under arbeid, og bedriftshelsepersonalet og vernelederne er i god gang med videreopplæring.



Fast tilsatt personale i perioden 1981–1985

Prosentvis utvikling for kvinner, menn og totalt



Persontrafikk

Det totale markedet for persontransport her i landet økte med vel 2% i 1984. Det ble bare små forskyvninger i markedsandelene for de enkelte transportformer.

Den kollektive transport sto for ca. 24% av transportene. Privatbilene har således hele 76% av markedet. Her skjedde ingen endring i forhold til 1983.

Innenfor kollektivtransport økte flyene sin markedsandel.

Vi viser til tabell med oversikt over totalmarkedet for 5-årsperioden 1979—1984 (Kilde: Statistisk Sentralbyrå).

Alle tilgjengelige opplysninger tyder på at veksten i markedet har vært noe sterkere i 1985 enn i 1984.

Vi viser her til den sterke økningen i salget av privatbiler (ca. 50%) og til økningen av bensinforbruket som i 1985 økte med 6,5%. I 1984 var økningen her 3,7%.

Foreløpige tall fra Luftfartsverket viser vekst på 14% for stamflyrutene, mot ca. 9% i 1984.

Også for NSB ble veksten i 1985 noe sterkere enn i 1984. Totalt ble det en økning i transportarbeidet på 2%, mot vel 1% i 1984. Fordelt etter reiseavstand ble utviklingen:

— Fjerntrafikk (over 300 km)	+ 2,8%
— Mellomdistansetrafikk (60—300 km)	+ 4,4%
— Nærtrafikk (0—60 km)	- 0,9%

Mest bemerkelsesverdig her er den relativt sterke veksten på mellomdistansene hvor konkurransen fra privatbilene er særlig sterk.

Fordelt på hovedstrekningene ble utviklingen:

— Dovrebanen	+ 4,4%
— Rørosbanen	+ 1,1%
— Nordlandsbanen	+ 4,8%
— Bergensbanen	+ 3,4%
— Sørlandsbanen	+ 1,7%

Fordelt på bilettslag ble utviklingen:

— Billetter til ordinær pris	+ 3,7%
— Billetter med rabatt	+ 2,8%
— Månedsbilletter	- 0,4%

Innenfor gruppen av rabattbilletter ble det store variasjoner i utviklingen. Midtukebilletten som er en av de mest benyttede rabattformer, økte med 1,3%.

Minigruppebilletter viste fortsatt sterk vekst, 10,8%, og har nå passert midtukebilletten i andel av transportarbeidet. Også billetter med studierabatt og honnørrabatt viste økning med hhv 5% og 2,5%. Derimot ble det sterk nedgang for Grønn-rute-billetten, hele 44%. Dette skyldes forholdsvis sterk prisøkning i 1985, slik at andre rabattformer i mange tilfeller ble mer lønnsomme for trafikantene.

Nedgangen for månedsbillettene faller innenfor avstandene 0—60 km. Her er nedgangen ca. 2%, og gjelder hovedsakelig nærtrafikken i Oslo-området. For en del skyldes nedgangen for månedsbillettene overgang til flerreisekort og enkeltbilletter. På avstander utover 60 km er det vekst også for månedsbilletter.

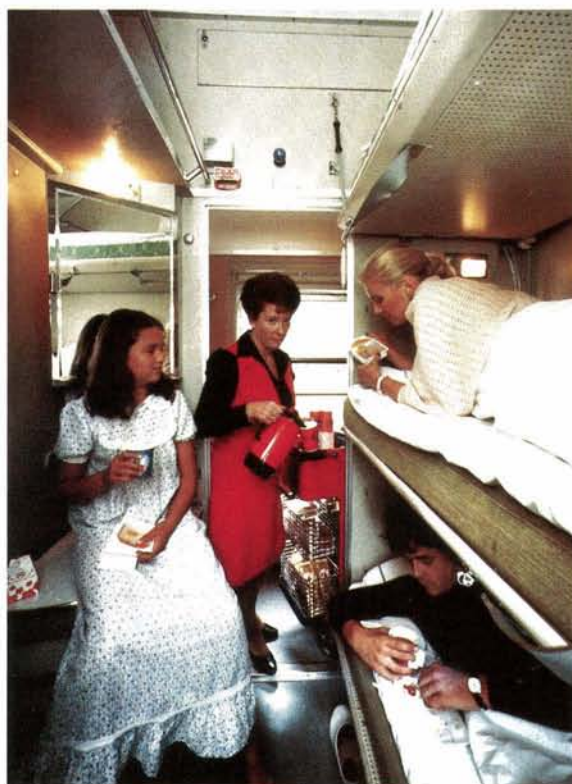
NSB's regulativpriser økte med i gjennomsnitt 5% fra 1.1.1985. Flyprisene økte med 5,7% fra 1.1.1985, mens bensinprisen i gjennomsnitt lå ca. 0,5% høyere i 1985 enn i 1984.

Ut fra prisendringene må det antas at privatbilene styrket sin stilling i markedet i forhold til kollektivtransport. Innenfor kollektivtransport tyder trafikktallene på at flytransport økte sin markedsandel på bekostning av den øvrige kollektivtransport.

Den positive utviklingen for NSB's fjern- og mellomdistansetrafikk henger klart sammen med markedsutviklingen (økt privat forbruk) og satsingen fra NSB's side på den nevnte trafikk.

Som eksempel på virkninger av NSB's satsing nevnes den pris- og kvalitetsmessige bedringen for sovevognreisende 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.

Både i 1984 og i 1985 har antall reiser i sovevogn økt med 10%.





Persontransport i Norge. Markedsandeler basert på personkm

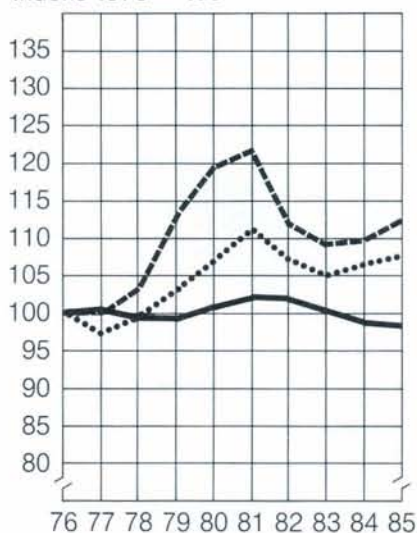
År	Total-marked	Andel		Fordelt på kollektive transportmidler				Sum
		Kollektiv	Privat	Jernbane	Rutebil	Fly	Andre ¹⁾	
1979	100,0	25,1	74,9	22,7	43,4	15,6	18,3	100,0
1980	98,8	26,1	73,9	23,0	43,6	15,1	18,3	100,0
1981	99,7	26,1	73,9	23,2	43,6	15,6	17,6	100,0
1982	101,4	24,5	75,5	22,6	42,1	17,3	18,0	100,0
1983	103,3	24,1	75,9	21,8	40,5	19,1	18,6	100,0
1984 ²⁾	105,6	24,1	75,9	21,6	39,7	20,1	18,6	100,0

¹⁾ Forstadsbaner, sporveier, rutebiler, bilferger og drosjer

²⁾ En del tall er foreløpige

Persontrafikkens utvikling, jernbane

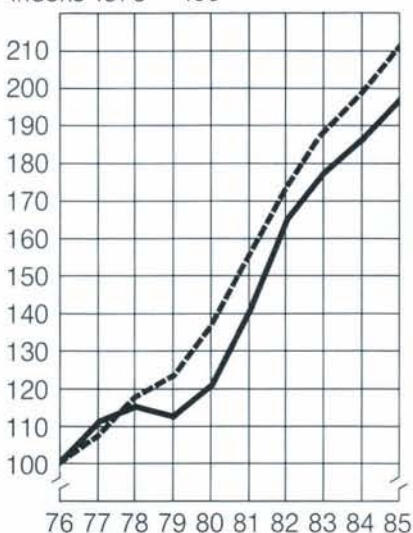
Indeks 1976 = 100



----- Personkm
 Plasskm
 ——— Togkm

Inntekt pr. personkm i forhold til konsumprisindeksen

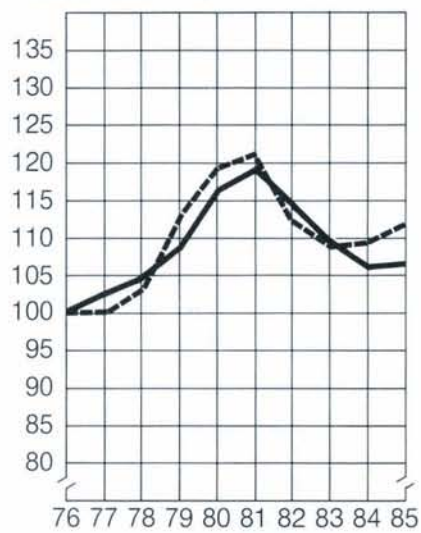
Indeks 1976 = 100



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

Persontrafikk, jernbane

Indeks 1976 = 100



----- Personkm
 ——— Reiser

Reisebyråvirksomheten



Gjennomsnittlig prisøkning på de produkter som selges gjennom reisebyråer er beregnet til 9—10 prosent. Det vil si at NSB's byråer har hatt en volumvekst på 6—7 prosent, noe som må betegnes som tilfredsstillende. Veksten har vært sterkest innenfor flybilletter og selskapsreiser, mens det har vært mindre økning i salget av jernbanebilletter.

Det samlede overskudd for reisebyråkjeden ble 9,8 mill. kroner i 1985. Reisebyrået i London, som i 1984 fikk et underskudd på ca. 340 000 kroner, fikk i 1985 et overskudd på ca. 290 000 kroner. Totalresultatet er vel 3,1 mill. kroner bedre enn i 1984. Resultatet etter det første driftsår som egen divisjon må betegnes som tilfredsstillende. Det er imidlertid variasjoner i resultatene fra byrå til byrå, og det arbeides med tiltak for å styrke de svakeste byråene.

Installering av billettreserveringssystemet SMART er kommet godt i gang. Etter hvert vil tjenester fra flere leverandører bli tilgjengelige gjennom SMART-systemet; blant annet vil reisebilletter og plassbilletter kunne fås gjennom SMART i løpet av første halvår 1986.

Arbeidet er også kommet i gang med utplassering av et EDB-basert økonomisystem som er samordnet med billettreserveringssystemet. Etter planen skal alle NSB's reisebyråer ha både SMART og økonomisystemet i funksjon i løpet av 1987. Man regner da med å oppnå betydelige rasjonaliseringsgevinster.

De avtaler som tidligere er inngått mellom en del hoteller og NSB's og DSB's reisebyråer, er utvidet til også og omfatte SJ's reisebyråer. Dette gir muligheter for å tilby reisebyråenes kunder større fordeler, og er ikke minst viktige i konkurransen på forretningsreisemarkedet.

Personalsituasjonen innenfor NSB's reisebyrådrift har i de senere år vært relativt stabil. I den senere tid er imidlertid etterspørselen etter kvalifisert reisebyråpersonale økt fra den private sektor. Det blir derfor en viktig oppgave i tiden fremover å motivere byråenes personale blant annet ved å sørge for et best mulig opplæringsprogram.



NSB's reisebyråvirksomhet ble skilt ut som egen divisjon fra januar 1985. Reisebyråkjeden omfattet 51 byråer i Norge og et i London ved utgangen av året. Et nytt reisebyrå ble åpnet i Oslo i 1985.

Totalomsetningen ved reisebyråene økte fra ca. 884 mill. kroner i 1984 til 1.025 mill. kroner i 1985. Dette er en økning på ca. 16 prosent.



Godstrafikk



Det innenlandske godstransportmarkedet økte i 1984 med ca. 3%. Både jernbane- og vegtransport økte da med ca. 6% og styrket sine markedsandeler på bekostning av sjøtransport.

Oversikt over utviklingen i totalmarkedet og de enkelte transportformers markedsandeler i 5-årsperioden 1979—1984 finnes i tabellen på motstående side. (Kilde: Statistisk sentralbyrå).

Som i 1984 har vi også i 1985 hatt en positiv utvikling for industri og handel her i landet. Dette indikerer fortsatt vekst i transportmarkedet.

Oversikter fra Statistisk sentralbyrå viser at salget av autodiesel økte med 10,5% i 1985, mot 7,2% i 1984. Det er derfor sannsynlig at godstrafikken på veg vil øke mer i 1985 enn i 1984.

Det samme gjelder NSB's innenlandske godstrafikk som i 1985 økte med 8,5%. Etter 2 år med nedgang (1982 og 1983) har vi således nå hatt 2 år med sterk oppgang. Transportarbeidet i innenlands godstrafikk i 1985 er det høyeste som noensinne er oppnådd. Veksten i NSB's transporter i 1985 fordeler seg på de fleste produktgrupper. Størst vekst viste tømmertransportene med hele 50%. Av andre grupper med sterk vekst nevnes mineraler, sement o.l. med 31,5%, metaller, skrapjern mv. med 20%, maskiner, transportmidler o.l. med 36,5% og ferdighus, møbler m.v. med 34%.

Samlastgods som er den største av produktgruppene, økte med 3%.

Også transportene av jernmalm fra Rana Gruber til Jernverket viste vekst (fra 3,3 mill. tonn til ca. 3,5 mill. tonn som er ny rekord).

3 av 19 produktgrupper viste nedgang i forhold til 1984. Her nevnes kjemiske produkter med nedgang på 3% og flis-transport med nedgang på 10%. For flis-transportene nevnes at nivået i 1984 var rekordhøyt. Nedgangen i 1985 skyldes lavere produksjon ved sagbrukene.

Med en vekst på 8,5% er det grunn til å regne med at NSB holder sin andel av totalmarkedet vis a vis vegtransport, og styrker sin stilling i forhold til de øvrige transportformer.

I samtrafikken med utlandet, ekskl. malm Ofotbanen, ble det økning i trafikken fra Norge med 2,7% og i trafikken til Norge med 3,8%.

De viktigste produktgruppene i trafikken fra Norge er mineraler, kjemiske produkter og metaller. Trafikken til Norge domineres av gruppene animalske og vegetabiliske produkter, skåret og høvlet trelast, cellulose, metaller, maskiner og biler.

Til tross for god vekst i 1985 nådde samtrafikken med utlandet ikke opp i toppnivået fra 1980. Men nivået i den innenlandske trafikken ble så høyt at transportarbeidet også samlet nådde et høyere nivå enn før.

Malmtrafikken på Ofotbanen økte med 24% og nådde opp i nær 15 mill. tonn. Selv om dette er det beste resultat siden 1981, er det langt fra toppnivået i 1973 på 22,6 mill. tonn. Transportmengden på Ofotbanen er helt avhengig av salget av svensk malm på det internasjonale markedet.

Diverse tiltak og den gunstige trafikkutviklingen medførte en betydelig bedring av lønnsomheten for godstrafikken i 1985.



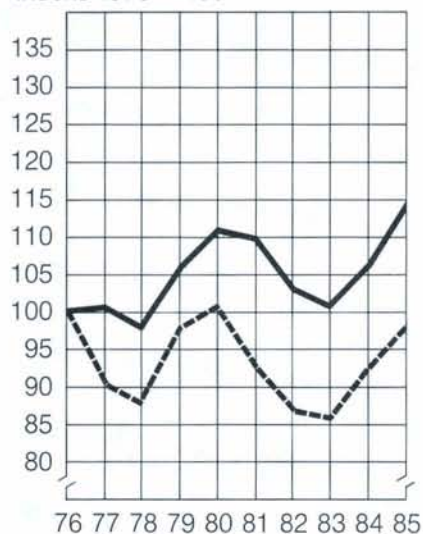
Godstransport i Norge. Markedsandeler basert på tonnkm

År	Total-marked	Sjø	«Øvrige»	Sum	Fordeling på «Øvrige»			
					Jernbane	Veg	Fly og fløyting	Sum
1979	100,0	57,8	42,2	100,0	23,5	75,5	1,0	100,0
1980	104,1	58,4	41,6	100,0	23,8	75,4	0,8	100,0
1981	103,3	58,8	41,2	100,0	24,2	74,9	0,9	100,0
1982	111,8	60,7	39,3	100,0	22,0	77,0	1,0	100,0
1983	111,5	59,4	40,6	100,0	21,0	78,3	0,7	100,0
1984 ¹⁾	114,5	58,2	41,8	100,0	21,1	78,2	0,7	100,0

¹⁾ En del tall er foreløpige

Godstrafikk, jernbane, ekskl. malm Ofotbanen

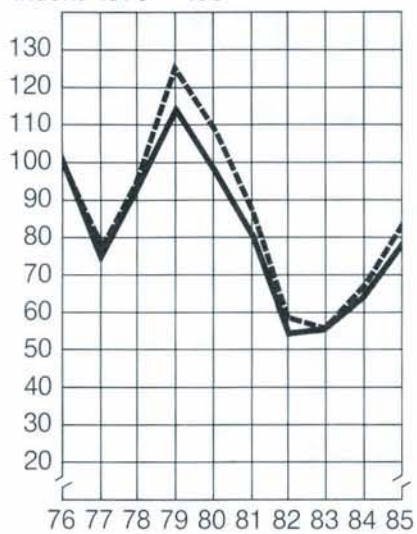
Indeks 1976 = 100



----- Tonn
 ———— Tonnkm

Malm Ofotbanen

Indeks 1976 = 100



----- Tonn
 ———— Togkm

Bilriften

Bilriftens økonomi				
1 000 kr	1985		1984	
Inntekter				
Persontrafikk	194.711		180.570	
Posttrafikk	9.057		8.728	
Godstrafikk	51.314		46.967	
Kjøring for jernbanedriften	23.259		18.893	
Andre inntekter	19.774	298.115	18.683	273.841
Tilskudd		38.725		31.654
I alt		336.840		305.495
Driftsutgifter				
Personalutgifter	193.554		180.483	
Saksutgifter	97.665	291.219	91.169	271.652
Driftsoverskudd		45.621		33.843
Kapitalutgifter				
Avskrivninger	35.528		28.832	
Renter	14.385	49.913	11.895	40.277
Resultat		÷ 4.292		÷ 6.434

Bilrutedrift

Det opprinnelige grunnlag for NSB's bilrutedrift, opprettelse av bilruiter 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 bilruiter. Hovedoppgaven i dag er lokal rutetrafikk innenfor tildelte konsesjonsområder. Alle bilruiter 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 Linjegendssystemet.

Innenfor bilriften 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 Linjegend A/S.

I samsvar med kundenes økende krav om at en 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 trafikkytelsler

I 1985 økte antall reiser med 1,5% og antall tonn gods med 4%. Antall kjørte vognkm. økte med 1%.

Vognparken

Det var 14 flere registrerte vognenheter ved utgangen av 1985 enn foregående år.

Antall busser er økt med 9.

Økonomisk oversikt

Bilriftens driftsinntekter utgjorde 298 mill. kroner i 1985. Det er en økning fra foregående år på 9% og skyldes takstøkningen 1.1.85 samt økt person- og godstrafikk.

Bilriften i tall		
	1985	1984
Rutelengde pr. 31.12. (km)	12.408	12.558
Personale (gjennomsnitt for året)		
Adm. og eksp. tjenste	82	79
Kjøretjeneste	939	940
Verksted- og garasjetjeneste	150	145
I alt	1.171	1.164
Vognpark pr. 31.12.		
Busser	627	618
Godsbiler	296	300
Tilhengere	101	92
I alt	1.024	1.010



Inntektene fra persontrafikken økte med 8% og utgjorde 195 mill. kroner. Av dette er 47 mill. kroner inntekter fra Stor-Oslo Lokaltrafikk A/S og 62 mill. kroner inntekter fra skolebartransporten.

Godsinntektene utgjorde 51 mill. kroner i 1985. Det er oppgang fra foregående år på 9%. Av dette utgjorde 30 mill. kroner inntekter fra Linjegods A/S, en økning på 9%. Tilskudd fra staten var på 38,7 mill. kroner, en økning fra foregående år på 7 mill. kroner. Driftsutgiftene utgjorde 291 mill. kroner. Det er en økning på 7% fra foregående år.

Personalutgiftene økte med 13 mill. kroner, materialutgiftene med 6,5 mill. kroner. Kapitalutgiftene økte med vel 23%.

Drifts- og trafikkytelser		
	1985	1984
Vognkm. (1 000)		
Persontrafikk	22.904	22.821
Godstrafikk	6.455	6.270
Kjøring for jernbanedriften	892	937
I alt	30.251	30.028
Antall reiser (1 000)	17.630	17.358
Antall tonn gods (1 000)	540	520

Regnskapene for bildriften viser et underskudd på 4,3 mill. kroner i 1985 mot et underskudd på 6,4 mill. kroner i 1984. Underskuddet forklares med endret tilskudd fra fylkeskommunene.

Investeringer

Investeringer i bildriften utgjorde 49,8 mill. kroner i 1985. Det er en økning på vel 8 mill. kroner. Av investeringene gikk 43,2 mill. kroner til anskaffelse av bilmateriell.

Personale

På personalsiden ble det i bildriften anvendt 1171 årsverk mot 1164 årsverk foregående år.

Generelle spørsmål

Fra 1.1.1985 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 godstransport, og får sitt administrasjonssted i Åndalsnes.

Lokaltrafikken i Trondheimsområdet ble i 1985 overført fra tog til buss. NSB's bilrute i Trondheim ble som følge av dette tilstillet 4 nye busser.

Trafikkavviklingen



Ved jernbanen skjeller man mellom driftsytelser og trafikkytelser. Driftsytelsene representerer NSB's tilbud av transporttjenester og uttrykkes i togkm, vognkm, osv. Trafikkytelserne viser hvorledes markedet utnytter transporttilbudet og uttrykkes i personkilometer og tonnkilometer. Det er av stor økonomisk betydning at det er best mulig samsvar mellom transporttilbudet og etterspørselen etter transporttjenester. Denne tilpasning er imidlertid komplisert fordi det er store variasjoner i trafikkmengdene med markerte toppe i den daglige rushtrafikk, og det er også sesongmessige variasjoner. Diagrammene på side 21 viser forholdet mellom drifts- og trafikkytelser i en 10 årsperiode.

Økningen av person- og godstrafikken i 1985 førte til et sterkt press på NSB's driftsapparat. Det ble behov for å kjøre et stort antall godstog. Dette førte med seg et økt behov for trekraft, og i perioder var det problemer med å stille egnede lokomotiver til rådighet. Lokomotiv-situasjonen ble ytterligere forverret ved at flere lokomotiver var ute av drift i lengre perioder på grunn av skader.

Den kraftige økning av godstrafikken førte også til større behov for skifteaggregater. For å bedre situasjonen på dette område, ble det kjøpt 7 brukte skiftelokomotiver fra Tyskland, og 6 av disse kom i drift i slutten av 1985.

Presis toggang er høyt prioritert ved NSB, og gjennom intenst arbeid har det i de senere år lyktes å oppnå en standard som tilfredsstillende de kriterier som er fastsatt internasjonalt. Mot slutten av 1985 oppsto problemer som førte til at togforsinkelsene tiltok, spesielt i Østlandsområdet. Generelt press på driftsapparatet, kapasitetsproblemer i nærtrafikken, feil på vognmateriellet som følge av sterk kulde, omfattende anleggsarbeider på Oslo Sentralstasjons driftsbanegård er blant de faktorer som dro i negativ retning.

Spesielle tiltak for å oppnå forbedringer på kort og lang sikt ble iverksatt i begynnelsen av 1986.

Fra ruteendringen 2. juni 1985 ble det gjennomført tiltak som forbedret togforbindelsene til utlandet. En ny, direkte sovevognforbindelse mellom Oslo og Hamburg ble etablert, og det ble kjørt et eget daghurtigtog mellom Oslo og København i sommermånedene. Kjøretiden for nattogene mellom Oslo og København ble forkortet med 45 minutter, og ankomsten for nattoget fra København til Oslo ble fremskutt slik at reisende med dette toget kan nå morgenekspresen fra Oslo.

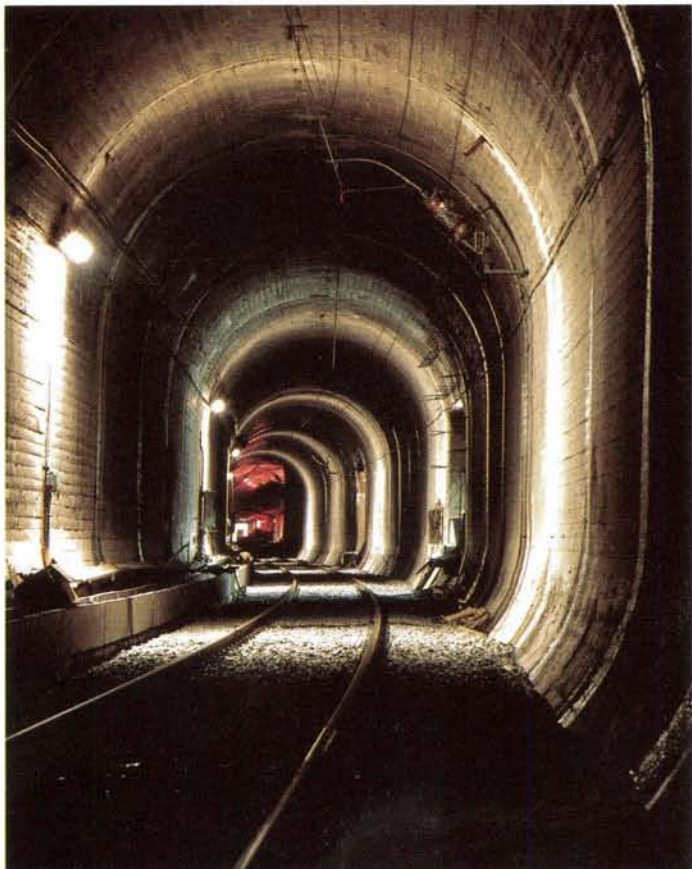
Kjøretiden for øst- og vestgående eks-presstog på Sørlandsbanen ble redusert med henholdsvis 15 og 25 minutter. Dagtogene på Bergensbanen fikk ca. 30 minutter kortere kjøretid. Fra 29. september ble Østfoldbanens nærtrafikk-tog kjørt gjennom Oslo-tunnelen til og fra Skøyen/Asker.

Betjeningen ble sløffet på 14 trafikksvake ekspedisjonssteder i 1985. I alt var det 212 stasjoner ved NSB i 1985.

Utbygging av fjernstyringssystemet fortsatte på Nordlandsbanen i 1985, og ble tatt i bruk på strekningen Snåsa-Grong. Ved utgangen av 1985 var fjernstyringssystemet (CTC) innført på 2284 km av banenettet og omfatter 228 stasjoner og 89 blokkposter.

Automatisk togstopp (ATS) ble tatt i bruk mellom Oslo S. og Lillestrøm. Utstyr er montert i sporet på strekningen Drammen-Kristiansand og prøvedrift er iverksatt.

Det ble tatt i bruk 13 nye sikringsanlegg i 1985, og 8 automatiske halvbananlegg ble montert. Det ble lagt ned 60 private planoverganger. I alt er det nå 6369 planoverganger i vårt land, og av disse er 5917 private. Det skjedde 22 uhell på planoverganger i 1985, og dette er over gjennomsnittet for 5-årsperioden 1980—84. De fire som omkom i planovergangssulykker i 1985 forulykket på private planoverganger sikret med grunder.



Modernisering og vedlikehold



Arbeidet med å forbedre sporstandarden fortsatte i 1985 etter de planer som er lagt for hovedlinjene.

Det ble lagt nye skinner på i alt 115 km, vesentlig på Nordlansbanen, Sørlandsbanen og Rørosbanen. Arbeidet med utskifting av eldre tresviller med betongsviller fortsatte på praktisk talt alle hovedstrekninger. I alt ble det lagt betongsviller på ca. 135 km spor. Til utskifting og supplering av pukkbalast gikk det med ca. 200 000 kubikkmeter pukk.

For å effektivisere utskiftingsarbeidene i sporet er det anskaffet et spesielt sporombyggingstog og portalkranutstyr til omkring 12 mill. kroner. Toget ble prøvekjørt på Østfoldbanen høsten 1985 og har svart til forventningene.

Bruk av dette utstyret medfører at manuelt arbeid kan reduseres, og utgiftene til utskiftingsarbeidene reduseres til bort imot halvparten. Man kan dessuten oppnå en mer konsentrert innsats på færre steder. Det betyr at ulempene med saktekjøringer kan reduseres vesentlig.

Helsveising av hovedsporene fortsetter. Nyinnlagte skinner blir alltid helsveiset, og dessuten sveises skinner med laskede skjøter. I 1985 ble ca. 170 km spor-kilometer helsveiset. Ved utgangen av 1985 var det helsveiset spor på 80,5 prosent av hovedsporene.

Ved NSB er det i alt ca. 2100 småbruer med inntil 10 meters lengde. Av dette er ca. 1500 stålbejelbruer hvor svillene ligger direkte på stålbejelene uten ballast.

De fleste av denne type bruer er bygd mellom 1900 og 1950. Bruer av denne typen hindrer rasjonelt sporvedlikehold med skinnegående arbeidsmaskiner. Et program for utskifting av bruene i løpet av 25–30 år krever at ca. 50 småbruer utskiftes årlig. De nye bruene utføres som prefabrikkerte traubruer (småbruer i armert betong), og i 1985 ble 30 slike bruer montert. Det er utviklet et opplegg for en mer rasjonell fremgangsmåte ved hjelp av NSB's beredskapskran. Denne kranen har en løfteevne på maksimalt 50 tonn, og prefabrikkerte småbruer med en spennvidde på opp til 7–8 meter, kan skiftes ut i løpet av en pause mellom togene på noen få timer.

Når bruspenne er større, vil vekten overskride kranens kapasitet, og mobil-

kraner med tilstrekkelig løfteevne vil det ikke være mulig å skaffe fram til de fleste brusteder. For å skifte ut slike bruer i mellomstørrelsen, er det i 1985 anskaffet spesielt løfteutstyr som kan håndtere bruvekter på inntil 300 tonn.

Ved linjeomleggingen mellom Bolstadøyri og Dale på Vossebanen pågikk arbeidene med den 800 m lange Trollkona tunnel, og ved årsskiftet sto det igjen sprengning av mindre enn 1500 meter. Man regner med gjennomslag i april 1986, og i begynnelsen av 1987 vil sikringsarbeidene være fullført. Mot slutten av 1987 regner man med at den nye, kortere linjen kan tas i bruk, og Bergensbanens persontog kan korte inn kjøretiden med ca. 10 minutter.

På Ofotbanen er prosjekteringen av en linjeomlegging i gang. I stedet for å fornye den gamle Norddalsenden bru, vil linjen bli lagt om på en strekning på ca. 1,5 km. Arbeidene starter i 1986.

For å øke kapasiteten på Østfoldbanen er det vedtatt å bygge en dobbeltsporsseksjon på 6,7 km mellom Tvetter og Kjenn på strekningen Ski-Moss. Forberedelsene til anlegget er i gang. Geotekniske undersøkelser vil bli utført i 1986.

Den nye Moelven stasjon ble tildelt første pris i en konkurranse om god arkitektur for stasjonsbygninger hvor en rekke europeiske jernbaneadministrasjoner deltok. Prisutdelingen fant sted i England, og generaldirektør Robert F. Nordén var selv til stede for å ta i mot prisen av dronning Elizabeths hånd.

Rullende materiell

De siste 7 dieselelektriske motorvogntsettene i en serie på 15 ble levert i første halvår 1985 og ble satt inn i trafikken på Rørosbanen og søndre del av Nordlandsbanen. Fra Strømmens Værksted A/S ble en serie på 24 personvogner på det nærmeste sluttlevvert.

På godsvognsektoren foregår en modernisering av vognparken for å møte nye krav i markedet. 115 lukkede godsvogner med stort lastevolum ble satt i drift

sammen med ytterligere 100 tømmervogner, 20 såkalte «hettevogner», 10 isolerte vogner og 45 isolerte vekselbeholdere. I løpet av de siste år er ca. 2000 ukurante godsvogner blitt skrotet.

For å avhjelpe mangelen på aggregater i skifttjenesten, ble det innkjøpt 7 brukte skiftelokomotiver fra Tyskland.

I 1985 ble det bygd om 2 Beilhack snøploger ved fabrikantens verksted i Tyskland.

Elektrotekniske arbeider

Utbygging av linjeblokk- og CTC-anlegg har pågått på Bergensbanen, og strekningen Oslo-Ski og Snåsa—Grong. På Bergensbanen ble man ferdig til Sokna i 1985, og man regner med at systemet er innført på hele Bergensbanen fram til Hønefoss i løpet av 1986. Utbygging av automatisk togstopp (ATS) har pågått på Sørlandsbanen, der strekningen Drammen-Kristiansand ble ferdig i 1985.

Samtidig med CTC-utbyggingen legges telekabler på strekningene i samarbeid med Televerket.

Radio i vedlikeholdstjenesten ble etablert på strekningen Hokksund-Hønefoss. Et togradiosystem med posisjonskontroll er under utvikling i samarbeid med de svenske jernbaner. Man regner med å komme i gang med ordinær utbygging i Oslo-området i 1986.

Ombygging av kontaktledningsanlegg pågår på strekningen Oslo-Ski, på Sørlandsbanen og på Ofotbanen. Strekningen Asker-Spikkestad ble ferdig i 1985, og Brakerøya-Kongsberg blir fullført i 1986.

Oslo Sentralstasjon

Arbeidene med bygningskomplekset på Oslo Sentralstasjon har i 1985 vært konsentrert om den såkalte Sentralhall hvor alle de viktigste stasjonsfunksjoner så som informasjon, billettsalg og reise-godsekspedisjon blir plassert. Dette byggetrinn vil også inneholde kiosker, restaurantarealer og lokaler for bank,



postkontor og turistinformasjon for Oslo. Arbeidene med Inngangstorget på nordre del av Jernbanetorget er nylig igangsatt. Når Sentralhallen og Inngangstorget står ferdig i november 1986, vil tilbudet til de reisende bli adskillig bedre enn i dag. Man må likevel fortsatt regne med en del problemer frem til 1989—90. Først da vil stasjonens søndre del og parkeringshuset på nordsiden stå ferdig.

Det arbeides nå med planer om å benytte de deler av Oslo Ø som ikke skal benyttes



til stasjonsformål, til forskjellige sekundæraktiviteter.

I forbindelse med utbyggingen av Sentralstasjonens sporanlegg, ble tunnelunderføringen for Østfoldbanen fullført og tatt i bruk i løpet av høsten. Dette muliggjorde fremføringen av Østfoldbanens lokaltog gjennom Oslo-tunnelen til Skøyen.

Planen for vognhallen i Lodalen er nå kommet så langt at den er lagt ut til anbud. Byggearbeidene ventes igangsatt i midten av 1986 og fullført mot slutten av 1988. Dette vil lette vognvedlikeholdet i Lodalen vesentlig og skape bedre arbeidsforhold for personalet. Arbeidet med riksveiforbindelsen gjennom Vålerenga og over Lodalen er påbegynt. Dette kan vanskelig gjennomføres uten ulempe for NSB. Det er her et nært samarbeid mellom NSB og veimyndighetene for å finne de beste løsninger.

I Alnabru-området fortsetter oppfylgingen av dalføret over Alnaelvens kulvert. Arbeidet ventes avsluttet i 1986 og man vil da ha ca. 200 mål ferdigplanerte arealer til disposisjon.

Report of the Board of Directors

Financial results	1985 Mill. kr	1984 Mill. kr	Change from 1984	
			Mill. kr	Percent
Operating revenues	2793	2490	303	12
Operating expenses	3645	3410	235	7
Deficit on operations	806	882	-76	-9
Depreciation and interest	470	270	200	14
Total deficit	1324	1190	134	11

Quantities	1985	1984	Change from 1984	
			Absolute figures	Percent
Railway operation:				
Freight traffic (commercial goods) excl. Ofoten line million tons	10,6	10,0	0,6	6,0
million tons km	2282,3	2112,1	153,1	7,2
Ore, Ofoten line million tons	14,9	12,0	2,9	24,2
million tons km	595,3	480,5	114,8	23,9
Passenger transport million journeys	34,8	35,0	0,1	0,3
million passenger km	2240,5	2198,0	49,3	2,3
Road service:				
Freight transport 1.000 tons	540	520	20	3,8
Passenger transport million journeys	17,6	17,4	0,2	1,1
Personell:				
Total number of employees (average)	15902	16440	- 538	-3,3

The 1985 result before capital costs — the operating subsidy — was NOK 806 million, which was NOK 76 million better than in 1984. Capital costs — interest and depreciation — totalled NOK 470 million. The total subsidy was thus NOK 1 324 million. Comparison with 1984 is difficult because capital costs increased by more than NOK 230 million from 1984 to 1985 as a result of new calculation methods adopted by resolution of the Storting in 1982. On the basis of earlier and comparable methods of calculating capital costs the total subsidy in 1985 was NOK 46 million lower than in 1984.

Comparable figures for the subsidy ratio show a decrease from 31.4% in 1984 to 28.1% in 1985.

NSB's total revenues amounted to nearly NOK 2.800 million, i.e. an increase of 12.1%. Total operating expenses were slightly in excess of NOK 3.600 million, which gives an increase of 6.9% over 1984.

Against the background of the good financial result in 1985, the Board of Directors has proposed that the 1986 investments budget be increased by an extra appropriation of NOK 10 million. If this is granted, NOK 5 million will be spent on measures to improve station surroundings and information services, and NOK 5 million for direct measures to improve the working environment.

Financially, 1985 was a good year for NSB, with increasing traffic and revenues. At the same time we succeeded in keeping cost increases down to a moderate level.

Early in the autumn it became clear that financial developments were so favourable that NSB's budgeted operating subsidy could be reduced. The question of adjustment of the budget was taken up with the Ministry of Transport and Communications and the reduction for the year as a whole was estimated at about NOK 86 million. By year-end it appeared that the NSB operating subsidy could be reduced by about NOK 209 million.

The number of employees was reduced by 540 in the course of 1985 and during the last four years the labour force has been reduced by 1950 by natural attrition. The number employed by NSB averaged 15.900 in 1985. Manpower developments are kept under constant appraisal by the Board.

Passenger traffic increased 2.3% in 1985, measured in passenger kilometres, and revenue was up 7.5% compared with the preceding year. The number of passengers amounted to about 34.8 million, an increase of 0.4% over 1984. The increase was greatest on distances between 60 and 300 kms. Improvement of sleeper services — made in 1984 —





led to more night train passengers and an approximately 10% increase in sleeper bookings in 1985. The new multiple coach units that were put into service on medium distances on the Røros and Nordland lines resulted in more traffic in these areas and for some departures the increase was up to 15%.

A new, direct night train service between Oslo and Hamburg commenced on June 2, 1985 and a special day express service was operated during the summer months. Travelling times were reduced for the night train to Copenhagen, the express trains to South Norway and day services on the Bergen line.

The last coaches of a series of 24 for the express trains were delivered from A/S Strømmens Værksted and the last 7 of a total of 15 BM 92 diesel-electric multiple coach units were delivered during the first half of the year. Since 29 September 1985 suburban services on the Østfold line have run through the Oslo tunnel to Skøyen and Asker.

Goods traffic took a very positive trend as regards both volume and financial results.

Measured in ton-kilometres goods traffic increased about 7.2% (excluding ore traffic on the Ofoten line) and revenue was virtually 13% higher than the year before. Carriage of ore on the Ofoten line also developed favourably, increasing by about 25%.

There was a strong increase in bulk and long-distance transport. Marketing efforts were especially directed towards NSB's 'key customers', i.e. enterprises that have sidings. The further development of the door-to-door system by a combination of rail and road transport takes high priority. We are also concentrating on measures to reduce costs and improve efficiency.

A comprehensive renewal programme for goods rolling stock is being pursued with a view to meeting market requirements. Further work has been done on development of the container service and since autumn 1985 it has been possible to send containers overnight from/to Oslo to/from Trondheim, Åndalsnes, Bergen, Stavanger, Drammen and Kristiansand. This service will be expanded and NSB's road transport service will be extensively involved in collection and distribution

assignments. Agreements have been concluded with four forwarding agents in order to secure better and more reliable services for consignments to and from the Continent.

Punctual train departures are a high priority element in NSB's services. Punctuality has improved steadily for the past few years, but unfortunately delays increased again in the latter part of 1985, causing generally unacceptable conditions. A number of short-term measures have been effected to improve the train services and steps were taken to ensure better punctuality in the long term too.

NSB's chain of travel agencies, which now comprises a total of 53 offices, became an independent division as from 1 January 1985. One object of this was to facilitate extended delegation of powers and responsibility; experience from the first year was encouraging. Total turnover for the travel agency chain amounted to over NOK 1000 million, giving a profit of about NOK 10 million, an increase of NOK 3.5 million over the preceding year.

After some years in decline, the number



of passengers carried by NSB's bus services increased. About 17.6 million passengers were carried in 1985, an increase of about 200.000 over the preceding year. Greater involvement in the excursions and charter market brought positive results and efforts in this field will be continued. Goods traffic also developed well and recent years' investments in larger vehicles for carriage of special goods resulted in good returns. Road services gave a loss of about NOK 1.4 million, a result that was NOK 1.4 million better than in 1984.

Work on the extension of the CTC system (remote control for signals and points) continued on the Bergen and Nordland lines and now covers 2.284 kms of the railway network. The automatic train stopping system (ATS) was brought into use on the Oslo-Lillestrøm line and trial

operation has commenced on the Drammen-Kristiansand line.

On the line from Oslo-Ski extensive progress has been made on the installation of new catenary equipment and a new safety system. This work is being performed concurrently with the running of trains on this heavily trafficked line. To obtain longer intervals between the trains, part of the service is run by buses. Every effort is being made to reduce the installation period as much as possible.

To improve the capacity of the single-track Østfold line, the Board of Directors has resolved to double a section of the line at Vestby as the first part of a double line from Ski to Moss. Preparatory work will commence in 1986.

The Board has been working on plans to alter the organisation of NSB with a view to making it more effective and more competitive on the transport market. Re-organisation is based on principles of management by objectives, product-orientation and delegation of powers. In accordance with these principles we propose to establish Head Office product

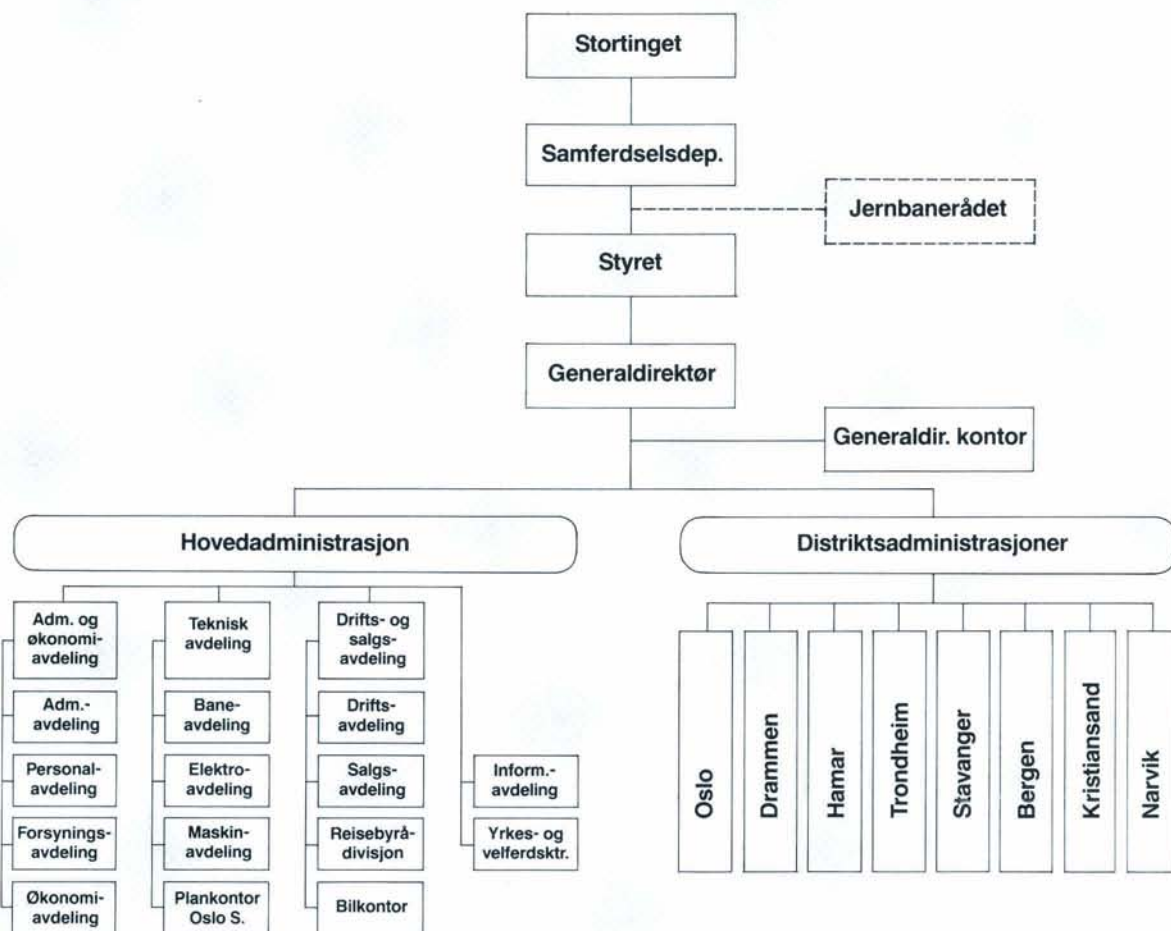
departments for passenger transport and goods transport. In the future form of organisation Head Office will concentrate on overall group tasks, while responsibility for operative functions will be transferred to regional offices, thus leading to more decentralization. Work on re-organisation will continue in 1986 with a view to product orientation for NSB's external organisation.

This will bring organisational changes in infrastructure responsibility.

The good result achieved by NSB in 1985 would not have been possible without the positive cooperation of its employees at all levels. 9% growth in productivity stands as an example of the excellent work done for NSB in 1985 and the Board of Directors wishes to give them full honour for their efforts.

12 board meetings were held in 1985. Two of these were combined meetings with the Railways Council, one of which was held in Stavanger. The Directors have been on a tour of inspection in the Bergen district and have also visited Strømmens Værksted A/S.

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 (fra 1.1.86—31.12.89)

Fylkesordfører Tore Haugen, Oppegård, formann
 Informasjonssjef Liv Torjusen, Stavanger, nestformann
 Tidl. stortingsrepresentant Arne Nilsen, Voss
 Kontorsjef Thore Westermoen, Mandal
 Verkstedarbeider Johs. Anthun, Solheimsvik
 Stasjonsformann Ove Dalsheim, Trondheim

Jernbanerådet

er et kontrollerende og rådgivende organ for de interesser som knytter seg til jernbanedriften.

For perioden 1. januar 1986—31. desember 1989 er følgende oppnevnt som medlemmer av Jernbanerådet:

Førsteamanuensis Bjørn Foss, formann
 Ordfører Einar Haatvedt, Rjukan varaformann
 Redaktør Erland Steenberg, Solbergmoen
 Sørenskriver Haakon Steen, Kristiansand
 Sivilingeniør Rolf Aalerud, Furnes
 Ordfører Paul Otto Johnsen, Kristiansand
 Førstekons. Kari Vik Mariussen, Svoldvær

Kantinebestyrer Ragnhild Holsen, Bergen
 Rektor Ole Kr. Bjune, Narvik
 Bestyrer Jakob Grava, Syverud
 Forbundsformann Leif Thue, Oslo
 Forbundsformann Gunnar Tønder, Oslo
 Vognfører Øystein Sneisen, Hommelvik
 Togkontrollør Per Bro, Langhus
 Stasjonsformann Bjørn Olav Solberg, Lillestrøm