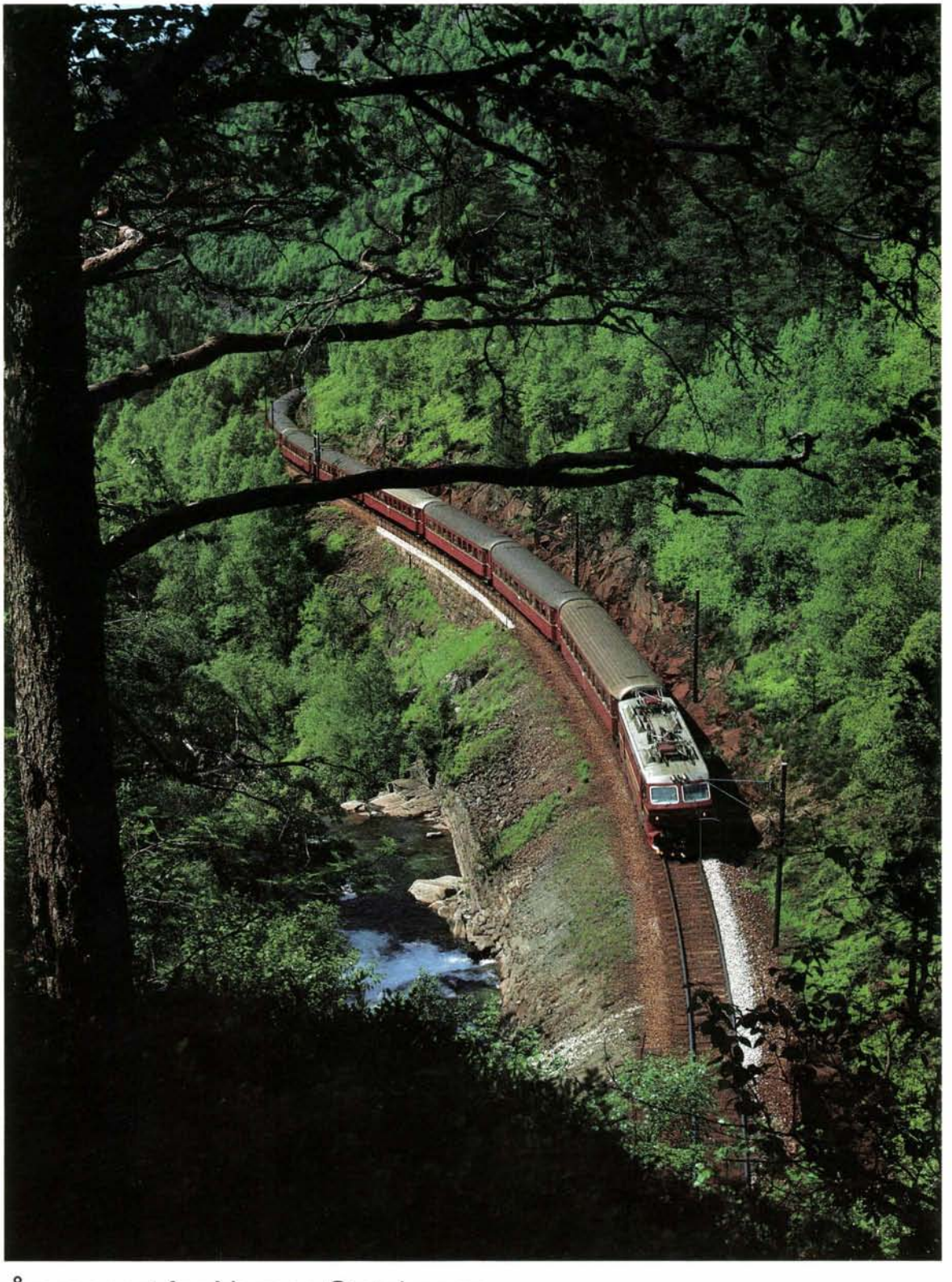
1982



Årsrapport for Norges Statsbaner

Innhold

Nøkkeltall	1
Styrets beretning	2
Jernbanerådets merknader	7
Økonomisk oversikt	8
Økonomisk utvikling	12
Persontrafikk	14
Reisebyråvirksomhet	16
Godstrafikk	18
Bildriften	20
Trafikkavviklingen	22
Modernisering og vedlikehold	24
Personalet	26
Forsyningstjenesten	28
Report of the Board of Directors	29
NSB's organisasjon	36

Årsrapporten for 1982 er trykt i 6000 eksemplarer. Årsrapporten er redigert ved NSB's Informasjonsavdeling v/Bjørn Holøs.
Redaksjonen avsluttet 11. april 1983.
Design: Nissen-Lie Consult AS

Fotos: Øystein B. Ahlsen, Arctic Studio, Terje Engh, Yngvar Hansen, Arvid Johansen, NSB.
Forsiden: Yngvar Hansen
— Dagtoget på Bergensbanen ved Urdland.
Trykk: Optimal Offset A/S

Nøkkeltall

	Enhet Unit	1982	Endring fra 1981 Change from 1981
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		**239**	÷ 20
Rullende materiell/Rolling stock:			
Elektriske lokomotiver/Electric locomotives		**171**	1
Diesellokomotiver/Diesel locomotives		**93**	–
Elektriske motorvogner/Electric rail motor vehicles		**131**	÷ 1
Dieselmotorvogner/Diesel rail motor vehicles		**42**	–
Skinnetraktorer/Rail tractors		**145**	÷ 8
Personvogner/Passenger vehicles		**794**	2
Godsvogner/Goods wagons		**8113**	÷ 405
Persontrafikk/Passenger traffic:			
Reiser/Journeys	Mill.	**37,4**	÷ 1,5
Personkm/Passenger-km	Mill.	**2241,6**	÷ 182,9
Godstrafikk/Goods traffic:			
Tonn transport/Tons carried	Mill.	**19,9**	÷ 6,0
Av dette: Malm Ofotbanen Of which: Iron ore on Ofoten Line	Mill.	**10,4**	÷ 5,3
Tonn km/Ton-km	Mill.	**2479,1**	÷ 346,2
Av dette: Malm Ofotbanen Of which: Iron ore on Ofoten Line	Mill.	**416,8**	÷ 212,6
Bildrift/Road traffic:			
Rutelengde/Length of lines	Km	**13010**	÷ 45
Busser og kombinerte biler/Buses and combined vehicles		**594**	20
Lastebiler/Lorries		**309**	÷ 18
Tilhengere/Trailers		**93**	20
Persontrafikk/Passenger service:			
Reiser/Journeys	Mill.	**18,6**	–
Person km/Passenger-km	Mill.	**317**	÷ 5
Godstrafikk/Freight service:			
Tonn km/Ton-km	Mill.	**22,5**	÷ 1,9
Jernbane- og bildrift Railways and road services:			
Personale (årsgj.sn.)/Personnel (annual av.):		**17539**	÷ 314
Av dette: Driftspersonale/Of which: Operating personnel:		**16888**	÷ 249
Regnskapsresultat (inkl. avskr. etc.) Operating results (incl. depr. etc.):			
Sum inntekter/Total revenues	Mill. kr	**2367,8**	197,3
Sum utgifter/Total expenditures	Mill. kr	**3392,2**	361,9
Total driftstilskudd/Total State grant	Mill. kr	**1024,4**	164,6

Styrets beretning

Regnskapstall	1982 Mill. kr	Endring fra 1981 Mill. kr	Prosent
Driftsinntekter	**2368**	197	9,1
Driftsutgifter	**3193**	345	12,1
Tilskudd til driften	**825**	148	21,9
Avskrivninger og renter	**199**	17	9,3
Totalt driftstilskudd	**1024**	165	19,2

Trafikktall		1982	Endring fra 1981 Abs. tall	Prosent
Jernbanedrift				
Godstransport (kommersielt gods) ekskl. Ofotbanen	mill. tonn	**9,5**	÷ 0,6	÷ 5,9
	mill. tonnkm	**2062,3**	÷ 133,6	÷ 6,1
Malm Ofotbanen	mill. tonn	**10,4**	÷ 5,3	÷ 33,8
	mill. tonnkm	**416,8**	÷ 212,6	÷ 33,8
Persontransport	mill. reiser	**37,4**	÷ 1,5	÷ 3,9
	mill. personkm	**2241,6**	÷ 182,9	÷ 7,5
Bildrift				
Godstransport	tusen tonn	**505**	–	–
Persontransport	mill. reiser	**18,6**	–	–
Personale				
Totalt personalantall (gjennomsnittlig)		**17539**	÷ 314	÷ 1,8

Den svake økonomiske utvikling i Norge i 1982 påvirket transportmarkedet i negativ retning. Etter mange års vekst i trafikken fikk NSB et tilbakeslag i person- og godstrafikken. Dette førte også til et svakere økonomisk resultat.

På den annen side lanserte NSB flere nye tiltak i 1982 som etter Styrets oppfatning vil gi klare positive effekter i fremtiden.

På Dovrebanen ble det satt inn et ekspresstog med nye lokomotiver og vognmateriell av helt ny type.
Høsten 1982 ble det videre lansert flere nye rabattilbud. Begge deler har gitt positive utslag i trafikken selv om tiltakene har virket i forholdsvis kort tid.

I godstrafikksektoren fortsatte samarbeidet med enkeltbedrifter og andre transportbrukere med sikte på mer rasjonelle transportopplegg. Arbeidet med omlegging til heltog og blokktog er gitt høy prioritet. Det første heltog med tømmer og annet trevirke fra Lillehammer til Østfold startet i 1982.

Arbeidet med å bedre regulariteten i toggangen har vært viet stor oppmerksomhet også i 1982, spesielt på bakgrunn av foregående vinters erfaringer. En rekke tiltak av teknisk og organisatorisk karakter er gjennomført, og Styret noterer med tilfredshet at toggangen er mer presis enn den noen gang har vært ved NSB. Styret er klar over at dette i høy grad skyldes positiv medvirkning fra personalets side, og vil uttale sin takk for god innsats.

Som et ledd i arbeidet med den forestående stortingsmelding har Styret avgitt en uttalelse til Samferdsels-departementet om sitt syn på jernbanens stilling og utviklingsmuligheter fram mot 1990.

Styret sier i sin uttalelse blant annet at forholdene må legges slik til rette at jernbanen kan danne ryggraden i et landsomfattende kollektivsystem for person- og godstransport og tilby transport som karakteriseres ved kvalitet, service, sikkerhet og regularitet. Styret har konkret foreslått et investerings-program for årene 1982–89 med en ramme på 8,5 milliarder kroner.

En oversikt over hovedpunktene i uttalelsen er inntatt nedenfor.

Godstrafikk
For godstrafikken, ekskl. malm-transportene på Ofotbanen, ble det en nedgang på 6%, sammenliknet med 1981. I den innenlandske vognlast-trafikken var svikten særlig stor for tømmer (ca. 20%) og trelast (ca. 14%). Dette har sammenheng med de spesielle problemer innenfor skogindustrien. Transporten av flis til celluloseindustrien holdt seg imidlertid godt oppe.

Samlasttransportene, som i de senere år har stått for nærmere 30% av transportarbeidet i den innenlandske godstrafikk, gikk ned med ca. 8%. Transportene i containere holdt seg på omtrent samme nivå som i 1981.

Vognlasttrafikken i samtrafikk med utlandet viste samlet en svikt på ca. 5% sammenliknet med 1981. Det var trafikken ut av landet som sviktet mest. Der var nedgangen ca. 11%, mens nedgangen for transporter fra utlandet til Norge var betydelig lavere, nemlig ca. 1%.

Ved tilpasninger i godstogopplegget har det lykkes å transportere det lavere transportvolum med omtrent samme kapasitetsutnyttelse i togene som året før.

Selv om 1982 var et vanskelig år med ugunstig trafikkutvikling, har det også vært positive utviklingstendenser. I samarbeid med enkeltbedrifter er det utført flere transportanalyser som i mange tilfelle viser at jernbanetransport er gunstig når man ser de totale distribusjonskostnadene under ett. Dette er tiltak som gir grunnlag for forventning om positive løsninger for fremtiden.

Samarbeidet med jernbanesamlasterne er intensivert og utvidet, og man arbeider med å gi bedre transporttilbud både for større og mindre sendinger.

NSB fortsetter det omfattende samarbeid med skogbruket og treforedlings-industrien som ble innledet for et par år siden. I 1982 startet blant annet det første heltog med tømmer og annet trevirke fra Lillehammer til Halden og Sarpsborg.

Den fortsatt vanskelige situasjon på det internasjonale stålmarked førte til ytterligere nedgang i malmtransportene på Ofotbanen. Transportert volum gikk ned med nesten 34% til 10,4 mill. tonn.

Persontrafikk
For første gang siden 1969 ble det nedgang i persontrafikken i 1982. Nedgangen var ca. 7,5% regnet i personkilometer, mens antall reiser gikk ned med snaut 4%. Trafikken ligger nå på samme nivå som i 1979, men ligger ca. 45% over 1970-nivået.

Forholdene må legges til rette slik at NSB kan gi et tilbud preget av kvalitet, service, sikkerhet og regularitet, sier Styret i sin uttalelse til myndighetene.

Trafikknedgangen var størst på de lange avstandene, nemlig ca. 11% for avstander over 300 km og ca. 3% på avstander inntil 30 km.

Trafikksvikten har sammenheng både med den svake økonomiske utvikling og den prispolitikk som har vært ført de siste par år. I 1982 ble persontrafikktakstene forhøyd med 10% fra 1. januar, og 1. juli ble takstene for enkeltbilletter på avstander inntil 350 km og månedsbilletter forhøyd med ca. 5%.

Etter at man fikk en betydelig svikt i trafikken i sommermånedene, ble det lansert flere tiltak for å snu trafikkutviklingen. For å utnytte ledig kapasitet ble det innført såkalte «Grønne ruter» på en del morgenekspresstog og dagtog med en pris på kr 125 uansett avstand. Videre ble det innført «Minigruppe-rabatter» for 2–9 personer som reiser sammen, og Midtukebilletten ble utvidet til også å gjelde barn.

Det ble satset sterkt på markedsføringen av de nye rabattformene, og det lyktes å dempe den negative tendensen. Tilbudet med «Grønne ruter» vil foreløpig bli beholdt fram til mai 1983, og spørsmålet om ordningen skal fortsette, blir da vurdert på rent økonomisk grunnlag.

«Midtuke '82» ble solgt i et antall av 266 000, det er en økning fra foregående år på ca. 5%.

Fra 14. september ble det satt i drift et ekspresstogpar på Dovrebanen med en ny type lokomotiver og med vogner som innleder en ny epoke for personvognmateriell ved NSB. I løpet av vinteren vil ytterligere et ekspresstogpar på Dovrebanen bli kjørt med nytt materiell, og fra ruteendringen 29. mai 1983 vil kjøretiden bli redusert med ca. 30 minutter mellom Oslo og Trondheim.

Det nye ekspresstoget er blitt godt mottatt av publikum og har ført til økning i trafikken.

I nærtrafikken rundt Oslo ble det i november 1982 satt i gang et system med konduktørløse vogner for reisende med månedsbillett. Tiltaket gir en besparelse på 3–4 millioner kroner på årsbasis. Etter noen tilpasninger har man nådd fram til et system som både trafikanter og NSB's personale finner akseptabelt.

Reisebyråene
I 1982 ble det åpnet nye reisebyråer i Steinkjer og på Forus ved Stavanger. NSB's reisebyråkjede består nå av 50 byråer i Norge og et i London.

Reisebyråene hadde en meget tilfredsstillende omsetningsøkning på ca. 13% og kom opp i ca. 726 mill. kroner. Overskuddet ble ca. 6,8 mill. kroner mot 8,1 mill. kroner året før.

I 1983 vil det bli åpnet et nytt reisebyrå ved Arna. Mot slutten av året vil de første reisebyråene bli knyttet til reserveringssystemet SMART. Dette innebærer at man gjennom en og samme EDB-terminal vil kunne bestille plass og eventuelt også få utstedt billetter for samtlige trafikkselskaper som slutter seg til systemet.

Bildriften
Antall reiser lå på samme nivå som foregående år, nemlig ca. 18,6 millioner. Også antall transporterte tonn holdt seg på fjorårets nivå, 505 000 tonn, til tross for transportarbeiderstreiken på våren.

Inntektene økte med ca. 15% til ca. 276 mill. kroner, inkl. tilskudd fra fylkene som utgjorde ca. 21 mill. kroner. Utgiftene økte til ca. 279 mill. kroner, og det endelige driftsresultat for 1982 var et underskudd på ca. 5,5 mill. kroner.

Personale
I 1982 var det gjennomsnittlig nær 17 600 ansatte ved NSB. Det er en reduksjon på ca. 300 fra foregående år.

På grunn av trafikksvikten ble det fra sommeren 1982 satt strenge bestemmelser for inntak av nytt personale, og fra november ble det innført full rekrutteringsstopp. Det var ca. 500 færre arbeidstakere ved NSB ved årets utgang enn ved begynnelsen av året.

Økonomi
NSB's samlede inntekter var ca. 2 370 millioner kroner i 1982. Dette er en økning fra foregående år på ca. 200 mill. kroner, eller ca. 9%.

Utgiftene, inkl. avskrivninger og rentebelastninger vedr. bildriften, utgjorde ca. 3 390 millioner, som er en økning på ca. 360 mill. kroner i forhold til 1981.

Det totale driftstilskudd ble på ca. 1 020 millioner kroner. Dette er ca. 164 mill. kroner høyere enn året før.

Senhøstes 1982 førte en sterk svikt i godstrafikken til at det ble nødvendig å gjennomføre ekstraordinære tiltak for å unngå overskridelse av det budsjetterte tilskudd til tross for inntektsbortfallet. Driftstilskuddet ble ca. 8 mill. kroner lavere enn budsjettert.

Tilskuddsandelen, målt i prosent av totale utgifter, ble på knapt 30% i 1982, korrigert for etterbetalinger i forbindelse med lønnsoppgjøret i 1981. Dette er noe svakere enn i de nærmest foregående år, men kan ikke sies å være spesielt svakt sett i forhold til konjunktursituasjonen. Regnet i faste priser lå tilskuddsbehovet i 1982 omtrent på samme nivå som i 1977.

Til disposisjon for investeringer hadde NSB ca. 812 mill. kroner i 1982 mot regnskapsført ca. 713 mill. kroner i 1981.

Investeringer
NSB fikk 6 nye ekpresstoglokomotiver i 1982 (El 17).

Parallelt med lokomotivene har NSB fått nye personvogner. Som nevnt foran, er vognene satt i inn i de nye ekspresstogene på Dovrebanen.

Det er bestilt 7 elektriske lokomotiver av type El 16 for levering i 1984. Det er tyngre lokomotiv med større ytelse, og er derfor beregnet på tyngre person- og godstog.

Det er bestilt 15 diesel-elektriske motorvognsett for levering i 1984. Dette er materiell som i første rekke skal erstatte de eldre diesel motorvogner som nå går på Rørosbanen og Nordlandsbanen.

Godsvognparken ble i 1982 redusert med 450 overårige vogner samtidig som 182 nye vogner ble satt i drift.

De største investeringsarbeidene i skinnegangen foregikk også i 1982 på Nordlandsbanen og Raumabanen. På Nordlandsbanen ble strekningen fra Trondheim til Mo i Rana godkjent for 18 tonns aksellast. På Raumabanen nærmer fornyelsesarbeidene seg slutten.

Ny holdeplass ved Holmlia ved Oslo ble tatt i bruk i 1982. Holdeplassen ligger i et boligområde med sterkt økende trafikk.

NSB har et betydelig behov for fornyelse av kjøreledningen på de elektrifiserte baner. Ombygging av eldre anlegg pågikk i 1982 på strekningene Oslo-Lillestrøm, Brakerøya-Kongsberg, Asker-Spikkestad og på Ofotbanen.

Utbygging av CTC-systemet (fjernstyring av signaler og sporveksler) ble videreført på Bergensbanen vestfra og nådde fram til Haugastøl.

Utbygging av automatisk togstopp (ATS) er i gang, og strekningen Lillestrøm-Trondheim og Lillestrøm-Magnor beregnes fullført i løpet av 1983.

På Oslo Sentralstasjon avvikles nå omkring 70% av trafikken fra den nye delen av stasjonen. Det er bare Østfoldbanens trafikk som avvikles fra stasjonens gamle del. Det pågikk i hele 1982 betydelige arbeider for å skaffe forbindelse mellom Østfoldbanens spor og plattformene på stasjonens nye del.

Styrets hovedsynspunkter på jernbanepolitikken

I forbindelse med den melding til Stortinget om jernbanens fremtid som regjeringen vil legge fram, avga NSB's styre den 20. april 1982, etter anmodning av Samferdselsdepartementet, en uttalelse om sitt syn på jernbanens stilling og utviklingsmuligheter. Styret har sammenfattet sine hovedsynspunkter slik:

Styret i NSB mener at den fremtidige jernbanepolitikken må legges slik til rette at jernbanen kan:

- danne kjernen i et landsomfattende kollektivsystem for person- og godstransport,
- fylle sin oppgave i en nasjonal arbeidsdeling innenfor transportsektoren,
- tilby transport karakterisert ved kvalitet, service, sikkerhet og regularitet,
- gjennom rasjonell og konkurransedyktig drift oppnå økt inntjening og redusert tilskuddsbehov.

* Styret mener at omfanget av jernbanens transporttilbud i meget stor grad må være basert på en samfunnsøkonomisk vurdering av hva det er lønnsomt at jernbanen påtar seg. De samfunnsøkonomiske vurderinger utelukker ikke en høyere grad av bedriftsøkonomisk drift, når investeringene og øvrige betingelser tilrettelegges for det.

* Styret antar at veksten i transportbehovet i årene fremover vil bli lavere enn i 1970-årene, og at det må forventes sterkere konkurranse på transportmarkedet. Dette vil stille økte krav til en effektivisering av jernbanens transporttilbud.

* Styret mener at det i godstrafikken bør satses på en omfattende rasjonalisering av driftsoppleggene og på en forbedring av jernbanens tilbud ved satsing på bransje- og containertog, konsentrasjon av terminalvirksomheten og effektivisering av tilbringertjenesten.

* Styret mener at det i persontrafikken bør satses på å forbedre tilbudet og øke kapasiteten i fjerntrafikken, intercity-togene og i nærtrafikken i Oslo, Bergen og Stavanger. Det bør også for Sørlandsbanen og Bergensbanen legges vekt på reduksjon av reisetiden og innføring av nytt, moderne ekspresstogmateriell av den type som nå tas i bruk på Dovrebanen.

* De satsingsstiltak Styret foreslår, vil gi grunnlag for en bedring av jernbanens konkurranseevne og dermed en opprettholdelse og muligens økning av markedsandelene både i person- og godstransporten utover i 1980-årene.

* Styret er etter nøktern vurdering kommet til at den investeringsramme som må legges til grunn i perioden 1982-89 må ligge på 8,5 milliarder kroner. Denne rammen vil gi muligheter for å fylle de mål for en offensiv jernbanepolitikk som er nevnt i innledningen, samtidig som den inneholder perspektiver for et bedre økonomisk resultat. Styret vil fremheve den betydning investeringene har for en mer økonomisk og rasjonell drift av jernbanen.

* Av det foreslåtte investeringsprogram dekker 3/4 behovet for nødvendig fornyelse av jernbanens infrastruktur og rullende materiell. Dette henger sammen med et oppsamlet fornyelsesbehov gjennom 1970-årene. Fornyelsen vil samtidig gi en nødvendig bedring av standarden i forhold til dagens situasjon, og inneholder bl.a. en mulighet for at man kan heve den tillatte aksellast til 20 tonn. Styret har også prioritert prosjekter som gir mer rasjonelle driftsopplegg, lavere vedlikeholdsutgifter, økt driftssikkerhet og bedre lønnsomhet. Investeringsprogrammet gjør det mulig å gjennomføre visse kurveutbedringer på Dovrebanen og Bergensbanen. Styrets forslag vil føre til at investeringsbehovet for enkelte områder vil bli redusert etter 1989.

* Styret er av den oppfatning at den foreslåtte investeringsramme på 8,5 milliarder kroner må legges til grunn. Skulle politiske myndigheter pålegge nedskjæringer, vil jernbanens situasjon og tilbud bli klart svekket. Ved eventuelle slike nedskjæringer er det Styrets oppfatning at de må tas på områder som minst mulig svekker utviklingsmulighetene og konkurranseevnen på lengre sikt. Eventuelle reduksjoner vil etter Styrets oppfatning ramme tilbud og banestrekninger som drives av samfunnsmessige hensyn,

som f.eks. nærtrafikk og sidebaner.

Samferdselsesdepartementet har anmodet NSB om å belyse utviklingsmulighetene under ulike investeringsalternativer. Den vurdering som Styret har foretatt av departementets lavalternativ (6,5 milliarder kroner), konkluderer med at dette ikke er gjennomførbart uten at det foretas nedskjæringer og endringer både i jernbanenettet og tilbudet for øvrig som vil gå langt ut over de politiske forutsetninger som norsk jernbanepolitikk frem til nå har vært etablert på. Styret fraråder på det sterkeste at dette alternativet blir lagt til grunn for den fremtidige jernbaneutviklingen. Styret fraråder også et mellomalternativ (7,5 milliarder kr), da gjennomføringen av det også vil innebære omfattende reduksjoner og gi liten mulighet for offensiv satsing.

* Styret mener at prispolitikken som hovedregel bør ta utgangspunkt i de langtidsmarginale kostnader, men for øvrig bør jernbanen ha mulighet til å drive utstrakt prisdifferensiering der dette er forretningsmessig berettiget og ikke kommer i strid med transportpolitiske hensyn.

* Styret oppfatter det som en viktig oppgave fremover å redusere NSB's tilskuddsbehov. I hvilken utstrekning det vil bli mulig, vil være avhengig av de investeringsrammer som blir stilt til disposisjon, av hvilket omfang myndighetene vil at jernbanens transporttilbud skal ha, og av myndighetenes generelle takst-, subsidie- og avgiftspolitikk. Under visse forutsetninger antar Styret at tilskuddsandelen kan reduseres med 10-20 prosent i forhold til dagens situasjon. Den viktigste forutsetning er at Styrets forslag til investeringsprogram blir fulgt opp.

* Styret mener at det bør foretas endringer i NSB's budsjett-, regnskaps- og tilskuddsordning som innebærer at det gis egne tilskudd til dekning av de faste systemkostnader (knyttet bl.a. til kjørevegen) og til ulønnsomme persontogtilbud.

* Styret mener også at det bør tilstrebes en nærmere konkretisering av de økonomiske målsettinger for de ulike trafikkslag, tilpasset de ulike transportpolitiske hensyn som skal ivaretas. Disse endringer bør gjennomføres for å gjøre NSB's budsjett og regnskap mer egnet som beslutningsgrunnlag for de politiske myndigheter i relasjon til de transportpolitiske og økonomiske målsettinger for NSB's virksomhet.

* Det reises også spørsmål om å innføre en kompensasjonsordning for ulike konkurransevilkår mellom jernbane- og vegtransport. Styret mener at dette spørsmålet må ses både i lys av avgiftspolitikken og behandlingen av kapitalkostnadene i NSB's regnskap. Styret vil komme tilbake til dette spørsmålet i annen sammenheng.

* Styret har ikke funnet foranledning til å behandle spørsmålet om Nord-Norgebanen under henvisning til tidligere styreuttalelser. Det samme gjelder sidebanespørsmålet.

* Ovenstående er Styrets hovedoppfatninger om norsk jernbanepolitikk i 1980-årene.

Styret har holdt 13 møter i 1982 og har vært på befaring i Oslo og Drammen distrikter. Styret har deltatt i Jernbanerådets 3 møter.

Thorleif Løken Liv Torjusen Ronald Bye

Svein Alsaker Alf Myhre Johs. Anthun

Robert F. Nordén
Generaldirektør

Jernbanerådets merknader

Jernbanerådet har med tilfredshet merket seg den innsats som er gjort for å motvirke trafikknedgangen i 1982 med bl.a. flere rabattilbud, bedre regularitet og nytt materiell. For øvrig tar Rådet beretningen og regnskapet til etterretning.

BJØRN FOSS
Jernbanerådets formann

Økonomisk oversikt

Taps- og vinningskonto	Mill. kroner			
Inntekter	**1982**	1981	Mer, mindre (–) enn i 1981 Abs. tall	Pst.
Persontrafikk (reisende og reisegods)	**846,6**	785,3	61,3	7,8
Godstrafikk (ekskl. malm Ofotbanen)	**982,5**	892,2	90,3	10,2
Malmtrafikk Ofotbanen	**93,7**	92,4	1,3	1,4
Øvrige inntekter ved jernbanedriften	**170,1**	156,7	13,4	8,6
Sum inntekter ved jernbanedriften	**2.092,9**	1.926,6	166,3	8,7
Inntekter ved jernbanemuseet	**0,5**	0,4	0,1	25,0
Inntekter ved bildriften	**252,9**	226,3	26,6	11,8
Sum driftsinntekter i alt	**2.346,3**	2.153,3	193,0	9,0
Driftstilskudd til bilruter	**21,5**	17,2	4,3	25,0
Sum	**2.367,8**	2.170,5	197,3	9,1
Driftstilskudd[1])	**1.024,4**	859,8	164,6	19,2
	3.392,2	3.030,3	361,9	12,0
[1]) Herav tilskudd til driften	**798,0**	653,6	144,4	22,1

	Mill. kroner			
Utgifter	**1982**	1981	Mer, mindre (–) enn i 1981 Abs. tall	Pst.
Administrasjon	**313,2**	278,1	35,1	12,7
Forsyning	**26,2**	23,7	2,5	10,6
Bane	**433,6**	397,3	36,3	9,2
Elektro	**263,4**	227,9	35,5	15,6
Drift	**1.466,7**	1.335,5	131,2	9,9
Maskin	**384,8**	335,4	49,4	14,8
Salg	**91,2**	78,9	12,3	15,6
Bildrift	**247,5**	214,9	32,6	15,2
Fellesutgifter	**– 33,4**	÷ 43,8	10,4	23,8
Sum driftsutgifter[2])	**3.193,2**	2.847,9	345,3	12,2
Avskrivninger	**186,9**	171,9	15,0	8,8
Renter vedr. bildrift	**12,1**	10,5	1,6	15,3
	3.392,2	3.030,3	361,9	12,0
[2]) Herav personalutgifter	**2.444,4**	2.158,1		
Herav saksutgifter	**748,8**	689,8		

Regnskapsførte investeringer

	Mill. kroner	
	1982	1981
Jernbanedriften		
Linjer og bruer		
Bruer	**4.1**	3.5
Skinnebytting og forsterkning av svilledekket	**153.9**	126.7
Ballastering, overgang fra grus- til pukkballast	**7.7**	7.9
Teleforebygging	**2.0**	2.7
For øvrig	**38.7**	21.7
Sum linjer og bruer	**206.4**	162.5
Bygninger (inkl. verkstedene)	**19.9**	19.3
Elektrotekniske anlegg		
Sikringsanlegg	**42.8**	44.8
For øvrig	**55.2**	38.3
Sum elektrotekniske anlegg	**98.0**	83.1
Trekkraft og vogner		
Lokomotiver og motorvogner	**108.7**	102.4
Personvogner	**109.1**	74.6
Godsvogner	**43.3**	48.5
For øvrig	**24.1**	21.2
Sum trekkraft og vogner	**285.2**	246.7
Diverse	**48.5**	51.2
Sum jernbanedriften	**658.0**	562.8
Bildriften	**29.8**	25.5
Nye anlegg		
Jernbaneanlegg	**101.6**	125.1
Elektrifiseringsanlegg	**–**	–
Sum nye anlegg	**101.6**	125.1
Sum investeringer	**789.4**	713.4

Statsbanenes balansekonto

Eiendeler	Tusen kroner Pr. 31. des. 1982	Pr. 31. des. 1981
Jernbaner i drift		
Bane- og bygningstekniske aktiva	**4.931.524**	4.681.818
Elektrotekniske aktiva	**1.491.467**	1.393.461
Maskintekniske aktiva:		
Rullende jernbanemateriell	**3.009.517**	2.730.840
Verkstedsutstyr og diverse maskintekniske investeringer	**201.723**	186.404
Diverse aktiva	**83.866**	74.505
Anleggsaktiva finansiert ved lån og investeringer:		
Ulrikkentunnel:		
Lånemidler	**50.000**	50.000
Investeringsmidler	**153**	153
Distriktsbidrag[1])	÷ **6.585**	÷ 6.285
Salg[2]	÷ **97**	÷ 97
Akkumulerte avskrivninger vedr. aktiva ved jernbanedriften[3]	÷ **1.925.686**	÷ 1.759.129
Ekstraordinære avskrivninger	÷ **920.000**	–
Sum jernbaner i drift[4])	**6.915.882**	7.351.670
Ikke avsluttede jernbane- og elektrisitetsanlegg	**1.195.080**	1.093.515
Bildrift		
Aktiva vedr. bildrift	**389.500**	359.768
Akkumulerte avskrivninger vedr. aktiva ved bildriften[3]	÷ **209.067**	÷ 188.717
Ekstraordinære avskrivninger	÷ **64.000**	–
Sum bildrift	**116.433**	171.051
Verdipapirer	**29.341**	29.433
Lagerbeholdninger	**263.648**	238.558
Diverse debitorer	**252.981**	223.994
Utestående hos stasjonene	**79.153**	67.077
Banker	**91.142**	58.958
Postgiro	**38.689**	39.643
Fondsmidler	**443**	312
Kassabeholdninger	**59**	23
	8.982.851	9.274.234

[1]) Posten «Distriktsbidrag» vedrører jernbaneanlegget Bergen–Arna–Tunestveit og omfatter innbetaling fra og med 1966

[2]) Posten «Salg» gjelder salg av grunn m.v. vedr. den nedlagte banestrekningen Bergen–Nesttun–Arna

Forpliktelser	Tusen kroner Pr. 31. des. 1982	Pr. 31. des. 1981
Statens faste kapital		
Kapital i faste anlegg, rullende materiell m.v.	**8.252.736**	8.639.669
Driftens materialfond	**64.461**	64.461
Jernbaneanleggenes materialfond	**1.766**	1.766
Sum statens faste kapital	**8.318.963**	8.705.896
Lån vedr. anleggsaktiva		
Bergensbanens forkortelse	**4.000**	6.000
Midlertidige poster	**159.829**	146.146
Diverse kreditorer	**116.716**	100.593
Sykekassens, pensjonskassens og hjelpekassens innestående hos NSB	**2.393**	1.613
Jernbanemuseets fonds	**443**	312
Mellomvær med statskassen	**380.507**	313.674
	8.982.851	9.274.234

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

[4]) Beløpene for nedlagt kapital i jernbaner i drift representerte akkumulerte verdier i nominelle kroner fra eldre tid.

Økonomisk utvikling

NSB's tilskuddsbehov økte fra 1981 til 1982. I 5-årsperioden var tilskuddsandelen (tilskudd i prosent av totale utgifter) lavest i 1979 med 27,2% og høyest i 1982 med 30,2%.

Resultat, inntekter, utgifter
Som vist i figuren gikk driftstilskuddet til jernbanen, målt i faste priser ned i 1979, men har siden økt og sterkest i 1982.

Driftstilskuddet var i 1982 på 1.024,4 mill. kroner som er en reell økning fra året før på 7%.

Til tross for dette har jernbanen hatt en gunstig økonomisk utvikling i de siste 5 år sammenliknet med andre subsidierte transportmidler. NSB's andel av de samlede transportsubsidier har således gått ned fra 40,5% i 1978 til 35,1% i 1981. (Tallene for 1982 vil først foreligge senere på året).

Som det fremgår av figuren, har endringene i totaltallene i faste priser vært relativt små både på inntekts- og utgiftssiden den siste 5-års perioden. I faste priser ligger inntektene 3,6% og kostnadene 1,2% under 1978-nivået. I løpet av perioden er imidlertid store deler av terminaldriften for Linjegods A/S blitt avviklet. Dersom man korrigerer for de kostnads- og inntektsreduksjoner dette har medført, vil tallene for inntektsutviklingen bli noe bedre, mens kostnadsutviklingen blir mindre gunstig. Utslagene vil imidlertid ikke bli store.

Målt i faste priser sank inntektene pr. trafikkenhet fra 1978 til 1980, men økte igjen i 1981 og 1982 på grunn av sterke takstøkninger. Takstøkningen har imidlertid også bidratt til at trafikken har gått ned.

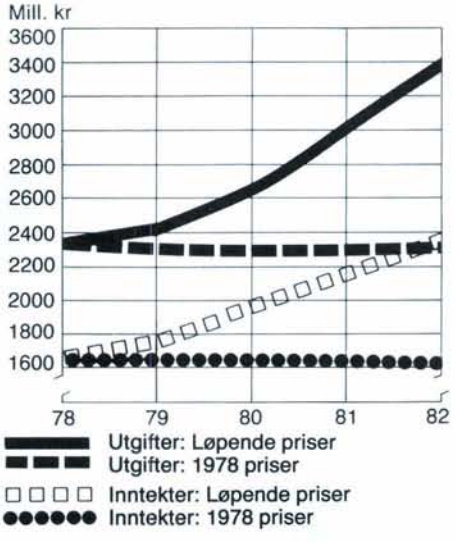
Inntektene ved bildriften og reisebyråvirksomheten økte svakt fra 1981 til 1982 i faste priser, mens det var nedgang i de øvrige inntektsgrupper. Størst var endringene i inntektene av malmtrafikken på Ofotbanen og persontrafikken med en nedgang på henholdsvis 9,0 og 3,2%. I faste priser økte de totale utgifter ved NSB med 0,5% fra 1981 til 1982. Herav økte personalutgiftene med 1,7%, mens materialutgiftene gikk ned med 2,5%.

Personalutgiftene, som var på 2.444,3 mill. kroner i 1982, utgjorde 72,1% av de totale utgifter, mens materialutgiftene var på 748,8 mill. kroner og utgjorde 22,1%. Resten, 199,0 mill. kroner eller 5,8%, besto av kapitalkostnader (avskrivninger og renter vedrørende bildriften).

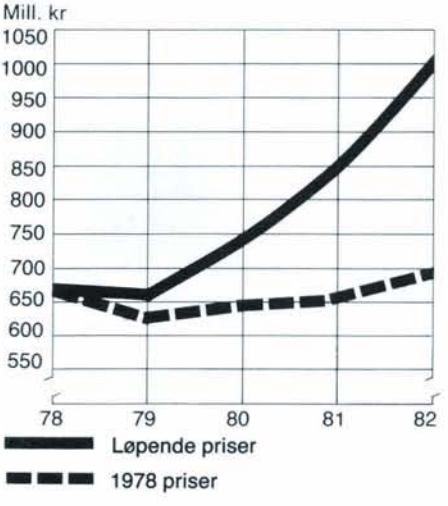
Produktivitet
Når utgiftene – til tross for en betydelig trafikkvekst – ikke har hatt noen reell økning den siste 5-årsperioden, har dette sammenheng med vekst i arbeidskraftens produktivitet (trafikkenheter/årsverk). Produktiviteten gikk riktignok noe ned i 1982, men fra 1978 til 1982 økte antall trafikkenheter pr. årsverk fra 246 til 275.

Den svake utviklingen i 1982 faller sammen med stagnasjon i trafikken. Dette har sin bakgrunn i jernbanens

Inntekts- og utgiftsutvikling



Tilskuddsutvikling



Transporttjenester pr. sysselsatt, jernbane ekskl. malm Ofotbanen

Transporttjenester pr. sysselsatt (ekskl. malm Ofotbanen)

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

kostnadsstivhet på kort sikt. En stor andel faste kostnader og problemer med å tilpasse driftsopplegget til kortsiktige svingninger i trafikkmengden, gjør at det er vanskelig å redusere kostnadene i takt med en eventuell trafikknedgang. I perioder med trafikkvekst gir dette seg utslag i at kostnadene øker relativt mindre enn trafikken.

Dette har slått særlig gunstig ut for NSB de siste årene fordi trafikkveksten – særlig innenfor persontrafikken – er blitt kanalisert på en slik måte at kapasitetsutnyttelsen er blitt bedre. Plassutnyttelsen i persontogene har, blant annet som følge av midtukerabattene, økt fra 39,8% i 1977 til 42,0% i 1981. I 1982 gikk plassutnyttelsen ned til 40,4%. Innenfor godstrafikken viser de ulike tall for kapasitetsutnyttelsen en litt svakere, men gjennomgående positiv utvikling fra 1978 til 1981 og nedgang i 1982.

Produktene

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

Utviklingen de siste årene har vært mest positiv innenfor persontrafikken. Det er særlig fjerntogene og nærtrafikktogene rundt de større byer som har bedret økonomien.

Bedre togtilbud og bedre kapasitetsutnyttelse er med på å forklare den positive utvikling i persontrafikken den siste 5-årsperioden. Persontrafikken dekket 83% av sine særkostnader i 1982. Trafikksvikt ga noe svakere resultat i 1982 enn i 1981.

Godstrafikken dekket 102% av sine særkostnader i 1982. Som figuren viser, har utviklingen den siste 5-årsperioden ikke vært tilfredsstillende.

Den viktigste årsak til den reduserte lønnsomheten i godstrafikken er den svake konjunkturutviklingen og hardere konkurranse på godsmarkedet.

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

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

I 1982 hadde bildriften et underskudd på ca. 5,5 mill. kroner. Dette er vesentlig svakere enn i 1981. Av underskuddet vedrører ca. 2,7 mill. kroner trafikk hvor underskuddet skal dekkes av fylkeskommunene. Dette beløpet vil derfor bli krevd innbetalt til NSB i 1983.

Reisebyråvirksomhetens overskudd var 6,8 mill. kroner i 1982.

Persontrafikk

Ifølge justerte tall for 5-årsperioden 1976–1981 (Statistisk Sentralbyrå) vokste persontransportmarkedet i Norge med 8,6% målt i personkilometer, tilsv. ca. 1,6% pr. år.

Ifølge samferdselsstatistikken blir veksten slik for de enkelte transportmidler i perioden:

rutebåt	–16,1%
rutebil	8,7%
personbil	7,4%
rutefly	34,8%
jernbane	22,0%

Ruteflyet (inkl. chartertrafikk i Norge) og jernbanen har hatt en langt sterkere prosentvis vekst enn totalmarkedet. Tallene for 1981 er til dels foreløpige og kan bli endret når endelige tall for personbil og rutebiltransport foreligger.

Tabellen på motstående side viser at jernbanen har økt sin markedsandel siden 1977. Særlig sterk var økningen i andelen i 1979, men den har fortsatt utover i 1980–81. Flyet har hatt en noe ujevn vekst, med sterk vekst i 1977–78, svak vekst i 1979, tilbakefall i 1980, men økning i 1981 til 1979-nivå. Blant de kollektive transportmidlene taper rutebilen fortsatt markedsandel. Av tabellen fremgår også at de kollektive transportmidlene tapte noe av markedet til de private transportmidlene i 1981.

Bestanden av personbiler har økt med 20,8% i 5-årsperioden 1977 t.o.m. 1982 tilsv. ca. 3,8% p.a. Veksten i bestanden i 1982 var 4,5%. Biltettheten i Norge økte fra 3,5 til 3,1 innbyggere pr. registrert personbil i perioden.

Bestanden av busser økte hele 41% i 5-årsperioden tilsv. 7,2% p.a. Økningen utgjorde ca. 4100 enheter, og antall busser i Norge var ved utgangen av 1982 14 150 enheter. Økningen i bestanden i 1982 var hele 9,4%.

Innenlands flytrafikk i rute økte med 8,3%, og på utlandet var økningen 4,2%. Chartertrafikken til/fra utlandet økte med hele 31,8%. Gunstige ferierabattordninger på flyreiser ble innført i 1982.

Det relative prisforholdet mellom personbil-, fly- og jernbanereiser har utviklet seg i disfavør av jernbanen i 1981-82. Dette har vært en medvirkende årsak til et betydelig trafikkbortfall på jernbanen i 1982, særlig på de lengre avstander. Totalt antall reiser med jernbanen i lokal norsk trafikk gikk således ned med 3,7% i 1982 og inkludert trafikken til utlandet 3,8%. Målt i personkilometer var nedgangen h.h.v. 7,3% og 7,5%.

Utviklingen fordelt på avstandsgrupper var slik for antall reiser i lokal norsk trafikk:

1– 59 km	– 3,0%
60–149 km	– 4,6%
150–299 km	– 9,2%
over 300 km	– 9,8%

På avstander under 60 km var det en noe sterkere tilbakegang i salget av månedsbilletter enn for enkeltbilletter. I egen tabell er vist en del trafikktall for 1981–82 fordelt på enkeltbilletter og månedsbilletter m.m.

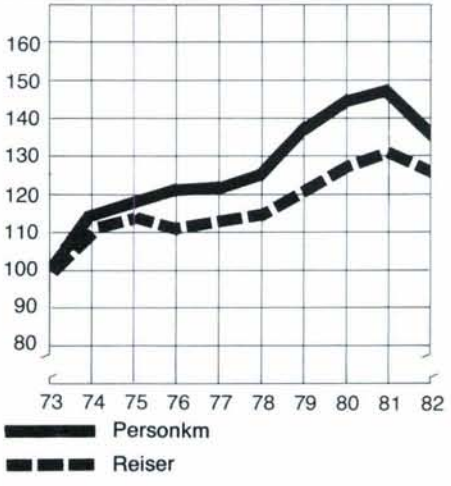
Rabattordningene ble vesentlig omlagt i løpet av året. Fra 1.3.82 ble bl.a. billettkort, øknonomibillett og familierabatt sløyfet. Fra s.d. ble økonomikortet innført. Fra 1.10.82 ble «grønne ruter» og minigruppebillett innført. Ved de nye tilbudene fra 1.10. ble den sterke nedgangen for reiser over lengre avstander dempet i siste del av året.

Salget av midtukebillett økte med ca. 5% i 1982. Den gjennomsnittlige reiselengden gikk ned fra 647 km til 623 km. Salget av «Nordturist» med tog i Norge økte 5,4% i 1982. Foreløpige tall for salget i de øvrige forvaltningene i de nordiske land viser ca. 4% nedgang.

Antall reisende i hovedtogene viser i alt en nedgang på ca. 9,0% i 1982 (basert på tellinger foretatt på bestemte punkter). Det vil si ca. 400 000 reiser, fordelt på mellom 5 og 15% tilbakegang på de ulike baner.

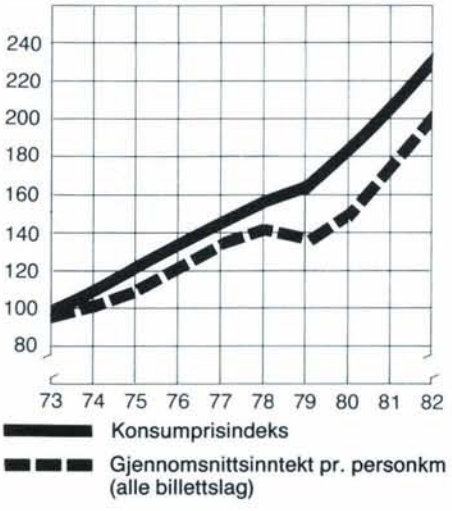
Persontrafikk, jernbane

Indeks 1973 = 100



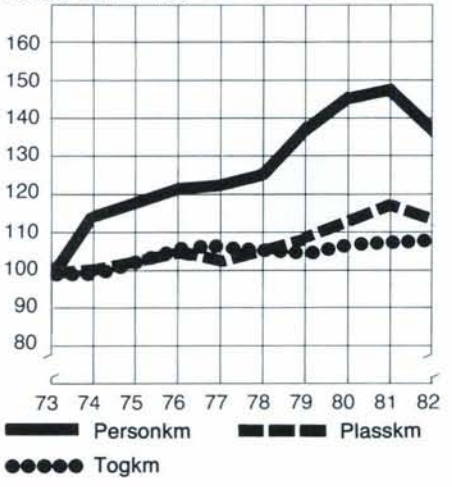
Inntekt pr. personkm i forhold til konsumprisindeksen

Indeks 1973 = 100



Persontrafikkens utvikling, jernbane

Indeks 1973 = 100



Persontransport i Norge. Markedsandeler basert på personkm

År	Total-marked	Andel		Fordelt på kollektive transportmidler				
		Kollektiv	Privat	Jernbane	Rutebil	Fly	Andre[1])	Sum
1976	100.0	23.6	76.4	21.9	45.8	13.3	19.0	100.0
1977	106.1	22.9	77.1	21.4	45.2	14.6	18.8	100.0
1978	106.9	23.1	76.9	21.7	43.8	15.6	18.9	100.0
1979	104.8	24.8	75.2	22.8	43.7	15.7	17.8	100.0
1980	107.4	24.9	75.1	23.2	43.9	15.2	17.7	100.0
1981[2])	109.0	24.7	75.3	23.4	43.6	15.7	17.3	100.0

[1]) Forstadsbaner, sporveier, rutebåt, bilferger og drosjer

[2]) Enkelte tall er beregnet

Persontrafikk — jernbane, trafikktall

	1000 reiser			Mill. personkm		
Billettslag	1982	1981	Endring %	1982	1981	Endring %
Enkeltbilletter	12668	13945	÷ 9,2	1536,7	1738,9	÷ 11,6
Billettkort	2428	1811	34,1	103,5	62,4	65,9
Hel- og halvmånedsbillett	22348	23166	÷ 3,5	601,4	623,2	÷ 3,5
I alt	37444	38922	÷ 3,8	2241,6	2424,5	÷ 7,5

Reisebyråvirksomhet

NSB's reisebyråvirksomhet omfatter pr. 31.12.82 50 byråer i Norge og ett i London. Det er i 1982 åpnet et nytt byrå på Forus og et i Steinkjer.

Total omsetning var i 1982 725,7 mill. kr, dvs. en økning fra foregående år på 84,2 mill. kr (+ 13,1%). Av omsetningsøkningen svarte byråene i Norge for 88,5 mill. kr (+ 14,4%) mens byrået i London viste en nedgang i omsetning på 4,3 mill. (–14,8%).

Gjennomsnittlig prisøkning for produkter som selges gjennom NSB byråer, er beregnet til ca. 11%. Dette indikerer en volumvekst på ca. 2%. Prisøkningen varierer imidlertid svært mellom de forskjellige produkter, og tallet er derfor usikkert.

Volumveksten er størst for gruppene selskapsreiser og flybilletter. Flybillettsalget økte med ca. 49 mill. kr (+ 14,3%). I de øvrige grupper er tilnærmet uendret volum, bortsett fra jernbanebilletter, hvor det har vært en volumnedgang på ca. 15%.

Det totale overskudd for reisebyrådriften i 1982 ble ca. 6,8 mill. kr. Dette er en tilbakegang fra foregående år på ca. 1,4 mill. kr. For byråene i Norge var overskuddet ca. 6,74 mill. kr (– 0,8 mill. kr) og for byrået i London ca. 0,08 mill. kr (– 0,54 mill. kr).

Årsakene til resultatforverringen er flere. De nyåpnede byråene (4 i 1980, 1 i 1981 og 2 i 1982) er i en innarbeidingsfase og viser foreløpig underskudd.
I tillegg til disse byråer er det i år også en rekke andre byråer som viser underskudd.

Det har i 1982 vært vesentlige lønnsøkninger, noe som innvirker på resultatutviklingen.

Konkurransesituasjonen for reisebyråene vil bli enda hardere i framtida.

Som følge av den nylig vedtatte reisebyrålov er det gitt bevilling til opprettelse av 140 nye reisebyråer. Dette øker konkurransen sterkt i et fra før stagnerende marked.

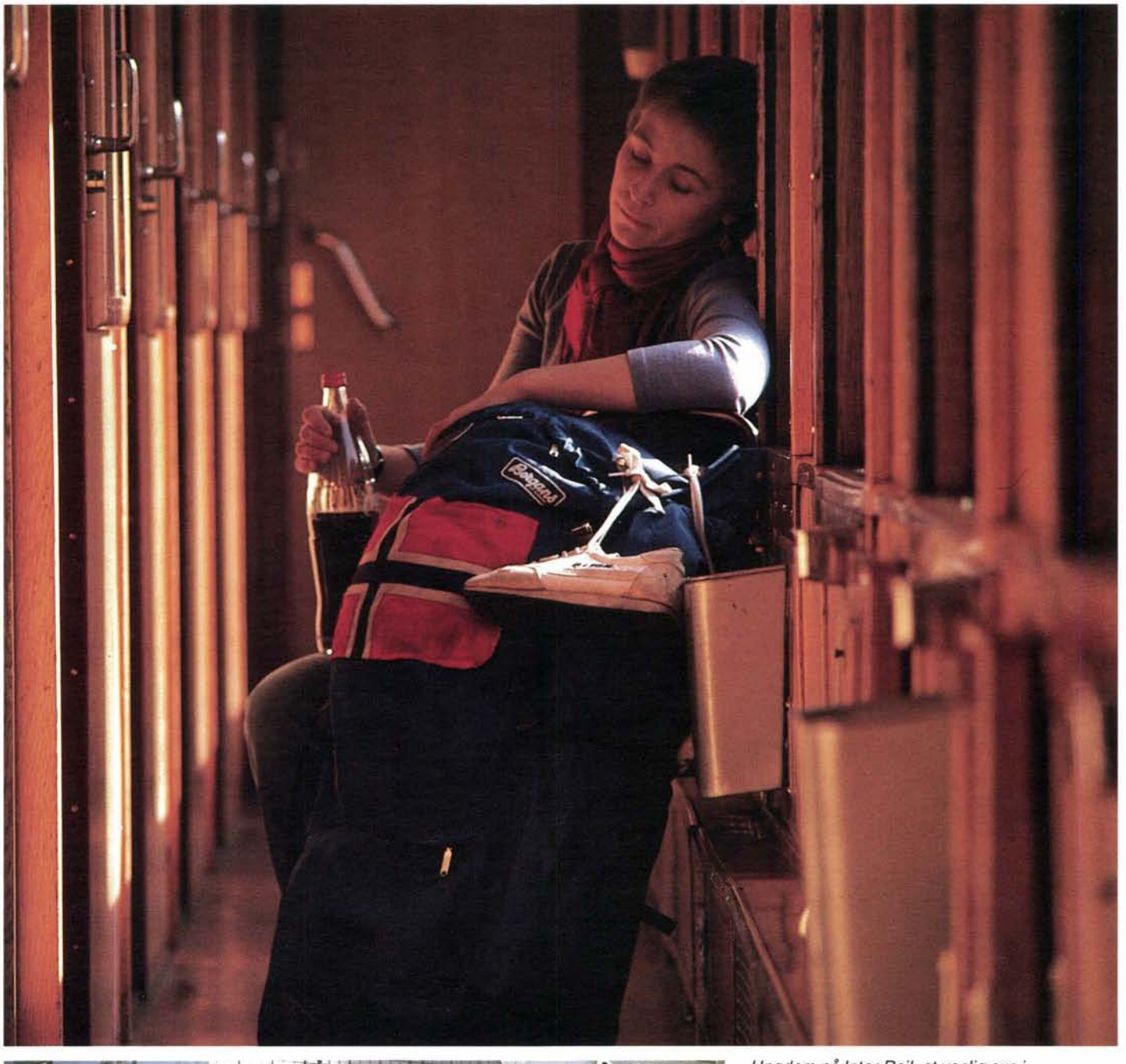
I denne situasjonen er det spesielt viktig å gjennomføre en aggressiv og målrettet markedsføringspolitikk for å beholde og helst øke markedsandelen. En landsomfattende markedsføringsplan er utarbeidet av Hovedaministrasjonen, og NSB Reisebyråer er nå inne i en metodisk gjennomføringsfase av planen.

Styret vedtok i 1981 at NSB sluttet seg til det såkalte SMART-systemet, såvel som leverandør (plassreservering og billettutstedelse) og som agent (NSB Reisebyråer). SMART-systemet vil for byråene innebære at de gjennom en og samme EDB arbeidsplass vil kunne få bestilt plass og eventuelt også få utstedt billett for samtlige leverandører som slutter seg til systemet. Foruten NSB er allerede SJ, SAS og Braathens SAFE med som leverandører i SMART, og det må videre regnes med at DSB, de største selskapsreiseprodusenter, fergerederier, hotellkjeder og bilutleiefirmaer vil slutte seg til. SMART-systemet vil derfor gi vesentlige forenklinger og rasjonaliseringsmuligheter for byrådriften.

Det var ventet at systemet ville være i prøvedrift i 1983, men det har oppstått forsinkelser.

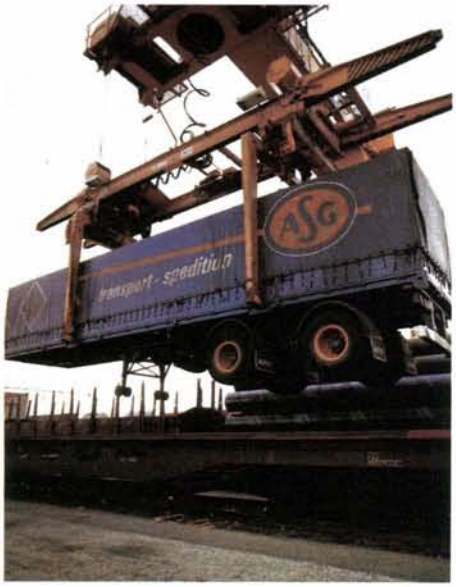
Reisebyråversjonen av NSB's ekspedisjonsapparat har vist mange svakheter, og reisebyråversjonen er foreløpig ikke utplassert i mer enn to byråer. Det arbeides med å øke driftssikkerheten, som må bedres vesentlig før evt. utplassering til flere byråer kan foretas.

Resultatutviklingen for NSB's reisebyråvirksomhet i 1983 er i avgjørende grad avhengig av vellykket gjennomføring av den utarbeidede markedsføringsplanen – og et moderat lønnsoppgjør.



Ungdom på Inter-Rail, et vanlig syn i fjerntogene i sommertiden. Det ble solgt 15 000 Inter-Railkort i 1982. – Og på Bergen stasjon «bugner» det av ski etter påsken.

Godstrafikk



I tabell på motstående side er vist utviklingen på det norske godstransportmarkedet i en 5-årsperiode. Tallene for 1981 er til dels beregnede tall. Det totale markedet viser en nedgang på ca. 4% i 5-årsperioden, men med en noe vekslende økning/reduksjon i perioden. I 1981 fikk vi en reduksjon på 3,3% i forhold til 1980. Til tross for dette stagnerende totalmarked, har det vært en kapasitetsøkning ved at antall lastebiler er økt med hele 18% i perioden. I tillegg har det vært en vridning til større biler som følge av bl.a. økt akseltrykk på vegene. Antall biler med nyttelast over 8 tonn har økt hele 60%.

Jernbanen har likevel klart å opprettholde sin andel av godstransportmarkedet frem til 1981, med bare en mindre endring, fra 24,3% i 1976 til 24,1% i 1981. Fordelingen mellom de ulike transportmidler har stort sett vært stabil i perioden frem til 1982, med unntak for sjøtransport, som viser jevn tilbakegang.

I 1982 har jernbanen derimot hatt en nedgang på 6,1% målt i tonnkilometer og 6,3% i antall tonn (ekskl. malmtrafikken på Ofotbanen og NSB's egne godstransporter).

Med unntak av et par godsslag, metaller og ferdighus, møbler etc., var det nedgang i alle varegrupper i lokal norsk trafikk. Størst absolutt nedgang fikk vi i samlastgods og rundlast. Dernest fulgte trelast, kjemiske produkter, kis og malm.

Industriproduksjonen i Norge gikk ned med 1,4% i 1982. For en del varegrupper hvor jernbanen har stor andel av transportene, har produksjonsutviklingen vært betydelig svakere enn gjennomsnittet.

Effektiviseringstiltak på bil- og vegsiden har styrket lastebilnæringen ytterligere i 1982. Hertil kommer en stadig årlig vekst (3,7% i 1982) i antall lastebiler, og særlig større kjøretøyer.

NSB har i en rekke år utviklet kombinerte transportløsninger tilpasset kundenes behov. Bruk av containere har i denne sammenheng økt sterkt, og i 1982 utgjorde de ca. 550 000 tonn. Kjøring av blokktog er en videre utvikling av kombinerte transporttilbud.

Samlasternes andel av norsk vognlasttrafikk utgjør ca. 28% i 1982, og dette er en svak tilbakegang fra 1981. I samarbeid med samlastere, speditører og bileiere arbeider man videre med transportløsninger som kan føre mer trafikk over fra veg til bane.

NSB fortsetter det omfattende samarbeid med skogbruket og treforedlingsindustrien. I 1982 startet bl.a. det første heltog for tømmer og annet trevirke fra Lillehammer til Sarpsborg og Halden.

Gjennom samarbeid med fylker, kommuner og bedrifter planlegges industriarealer med jernbanesportilknytning. I 1982 ble 3 nye stamspor til industiområder bygget, og det ble lagt 4 nye industrispor til enkeltbedrifter.

Gjennom sin markedsføring søker NSB å slutte transportavtaler som helt eller delvis dekker bedriftens transportbehov. Gjennom samarbeid med bedriftene søker man å utvikle nye vogntyper, utbedre terminalanlegg og skape nye togtilbud med sikte på å legge forholdene bedre til rette for transport med jernbanen.

Vognlasttransporter i samtrafikk med utlandet gikk ned 5,4% i 1982 målt i tonnkilometer. Til utlandet hadde vi god vekst i transport av mineraler, sement o.l., maskiner og diverse varegrupper. Rundlast, trelast og cellulose, papp og papir viste stor tilbakegang. I alt ble nedgangen i trafikken til utlandet (eksport) på vel 11%. Transporter fra utlandet gikk også noe tilbake i 1982, i alt ca. 1,5%, og utviklingen her var omtrent som for trafikk til utlandet med unntak av trelast, som økte ca. 15%.

Malmtrafikken på Ofotbanen ble redusert med hele 34%, men inntekten var om lag uendret (ca. 94 mill. kr).Transporterte mengder i 1982 var ca. 10,5 mill. tonn malm mot 15,7 mill. tonn i 1981.

Godstrafikk — jernbane, trafikktall

Art	1000 tonn			Mill. tonnkm			Gjennomsn. trsp. avst. (km)		
	1982	1981	Endring %	1982	1981	Endring %	1982	1981	Endring %
Lokal norsk trafikk									
– ekspress- og lokalgods	41,8	43,7	÷ 4,3	9,9	10,3	÷ 3,9	237	235	0,4
– vognlastgods	7363,1	7890,4	÷ 6,7	1476,0	1576,0	÷ 6,3	200	200	
Samtrafikk med utlandet									
– ekspress- og stykkgods	9,7	13,9	÷ 30,2	1,6	2,3	÷ 30,4	165	165	–
– vognlastgods	2080,9	2183,9	÷ 4,7	574,8	607,3	÷ 5,4	276	278	÷ 0,7
Kommersielt gods ekskl. malm Ofotbanen	9495,5	10131,9	÷ 6,3	2062,3	2195,9	÷ 6,1	217	217	–
Malm Ofotbanen	10420,6	15733,5	÷ 33,8	416,8	629,4	÷ 33,8	40	40	–
Kommersielt gods i alt	19916,1	25865,8	÷ 23,0	2479,1	2825,3	÷ 12,3	124	109	13,8

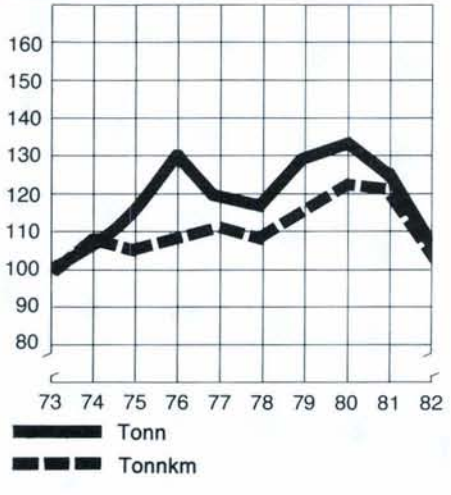
Godstransport i Norge. Markedsandeler basert på tonnkm

År	Total-markedet	Sjø	«Øvrige»	Sum	Fordeling på «Øvrige»			Sum
					Jernbane	Veg	Fly og fløting	
1976	100	60.4	39.6	100.0	24.3	74.3	1.4	100.0
1977	98.7	59.7	40.3	100.0	24.2	74.7	1.1	100.0
1978	96.6	59.2	40.8	100.0	23.6	75.6	0.8	100.0
1979	97.3	57.8	42.2	100.0	23.5	75.5	1.0	100.0
1980	99.3	57.5	42.5	100.0	23.8	75.4	0.8	100.0
1981[1])	96.0	56.9	43.1	100.0	24.1	74.9	1.0	100.0

[1]) Enkelte tall er beregnet.

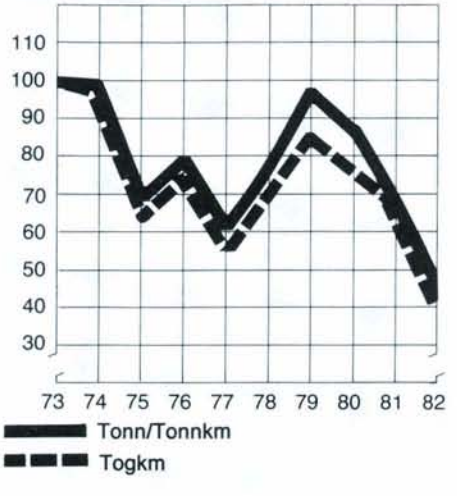
Godstrafikk, jernbane, ekskl. malm Ofotbanen

Indeks 1973 = 100



Malm Ofotbanen

Indeks 1973 = 100



Bildriften

Bildriftens økonomi

1 000 kr	1982		1981	
Inntekter				
Persontrafikk	**164 410**		143 592	
Posttrafikk	**7 335**		6 338	
Godstrafikk	44 609		44 907	
Kjøring for jb.driften	**22 831**		19 747	
Andre inntekter	**13 680**	**252 865**	11 670	226 254
Tilskudd		**21 496**		17 216
I alt		**274 361**		243 470
Driftsutgifter				
Personalutgifter	**168 768**		142 876	
Saksutgifter	**78 685**	**247 453**	72 063	214 939
Driftsoverskudd		**26 908**		28 531
Kapitalutgifter				
Avskrivninger	**20 350**		**18 105**	
Renter	**12 138**	**32 488**	10 492	28 597
Resultat		**÷ 5 580**		÷ 66

Bildriften i tall

	1982	1981
Rutelengde pr. 31.12. (km)	**13 010**	13 055
Personale (gj.sn. for året):		
Adm. og eksp. tjeneste	**81**	78
Kjøretjeneste	**980**	979
Verksted og garasjetjeneste	**151**	150
I alt	**1 212**	1 207

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 ett 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 godsruter til og fra jernbane og ved deltakelse i Linjegods-systemet.

Under bildriften sorterer også flere distribusjonsenheter. Disse er lokalisert til større jernbaneknutepunkter og har som oppgave å distribuere vognlast- og ekspressgods for NSB, samt stykkgods og partilaster for Linjegods 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 lastbærere og materiell for rasjonell distribusjon av vanlige vognlaster.

Drifts- og trafikkytelser
I 1982 sank antall reiser med 0.3%, mens antall tonn gods lå på samme nivå som i 1981. Antall kjørte kilometer gikk opp med 1%.

Vognparken
Det var 22 flere registrerte vognenheter ved utgangen av 1982 enn foregående år. Samtidig har det funnet sted en reduksjon i antall godsbiler på i alt 18 vogner. Dette skyldes at små og gamle vogner er utrangert til fordel for store enheter med utstyr for transport av containere, vekselplan m.v. Gjennomsnittsalderen for de forskjellige vogntyper er 8,7 år, en økning på 0,4 år fra 1981.

Økonomisk oversikt
Bildriftens driftsinntekter utgjorde 252 mill. kroner i 1982. Det er en økning fra foregående år på 11% og skyldes takst-

økninger. Inntektene fra persontrafikken økte med 14% og utgjorde noe over 164 mill. kroner. Av dette er vel 40 mill. kroner inntekter fra Stor-Oslo Lokaltrafikk A/S og 52.5 mill. kroner er inntekter fra skolebarntransportene.

Godsinntektene lå på samme nivå som i 1981 og utgjorde 44.6 mill. kroner. Av dette var 27.5 mill. kroner inntekter fra Linjegods A/S, en reduksjon fra foregående år på 5%. Tilskudd fra staten var på 21.5 mill. kroner, en økning fra foregående år på 4.3 mill. kroner. Driftsutgiftene utgjorde 247 mill. kroner. Det er en økning på 15% fra foregående år. Personalutgiftene økte med 26 mill. kroner og saksutgiftene med 6.6 mill. kroner. Det siste skyldes bl.a. økte priser på drivstoff. Kapitalutgiftene økte med 13% til 32.5 mill. kroner.

Regnskapet for bildriften viser et underskudd på 5.580.000 kroner mot et underskudd på vel 66.000 kroner i 1981.

Investeringer
Investeringer i bildriften utgjorde 29.8 mill. kroner i 1982. Det er en økning på vel 17%. Av investeringene gikk 27.6 mill. kroner til anskaffelse av bilmateriell.

Personale
På personalsiden ble det i bildriften anvendt 1 212 årsverk mot 1 207 foregående år.

Drifts- og trafikkytelser

	1982	1981
Vognkm. (1000)		
Persontrafikk	**22 865**	22 152
Godstrafikk	**6 656**	7 034
Kjøring for jb.driften	**833**	841
I alt	**30 354**	30 027
Antall reiser (1 000)	**18 595**	18 649
Antall tonn gods (1 000)	**505**	505

Trafikkavviklingen

Et nytt ekspresstogpar på Dovrebanen ble satt i drift 14. september 1982 med nye elektriske lokomotiver og nye vogner. For først å vinne erfaringer med det nye materiellet, endret man ikke togrutene. Fra ruteendringen 29. mai 1983 vil imidlertid kjøretiden for ekspresstogene bli redusert med inntil ca. 30 minutter på strekningen Oslo–Trondheim.

Det ble gjennomført flere tiltak av teknisk, organisatorisk og rutemessig art for å bedre regulariteten i toggangen. Tiltakene ga tilfredsstillende resultater. For fjerntogene ble det som et gjennomsnitt registrert rutemessig ankomst for vel 74% av togene i 1982. I månedene oktober, november og desember var henholdsvis 86, 87 og 81% av fjerntogene i rute ved ankomststasjonene.

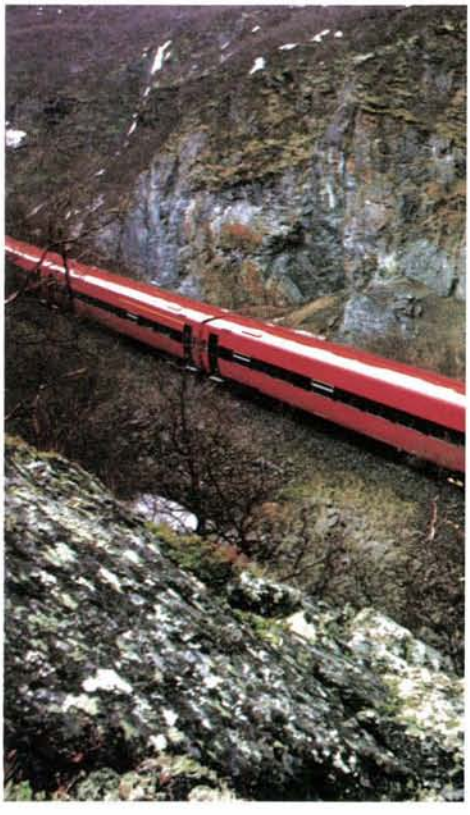
NSB's engasjement i terminaltjenesten for Linjegods A/S ble avviklet i 1982. Linjegods A/S overtok da terminalen i Åndalsnes. NSB utfører nå tjenester for Linjegods A/S bare ved en del mindre ekspedisjonssteder hvor dette arbeidet ikke krever eget personale. Selskapet leier dessuten tidligere godsanlegg av NSB ved 63 steder. Leieinntektene beløper seg til ca. 8 mill. kroner i året.

Antall betjente ekspedisjonssteder ble redusert med 20 i 1982, og ved utgangen av året hadde man 239 betjente ekspedisjonssteder.

CTC-systemet (fjernstyring av signaler og sporveksler) er nå innført på 2028 kilometer og omfatter 210 stasjoner og 84 blokkposter. I 1982 ble fjernstyringen tatt i bruk på Bergensbanen vestfra til Finse.

På Bergensbanen er to rasvarslingsanlegg tatt i bruk, nemlig mellom Bulken og Evanger og mellom Evanger og Bolstadøyri.

I 1982 ble det tatt i bruk 9 nye sikringsanlegg, 6 automatiske halvbomanlegg, ett automatisk vegsignalanlegg og 2 håndstilte vegsignalanlegg. Det samlede antall planoverganger er 6615, og av dette er 6282 private.

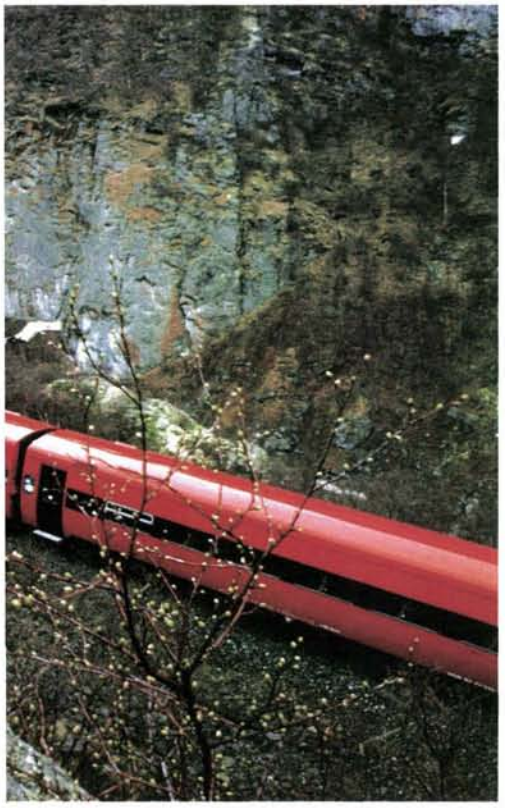


Det var 18 uhell på planoverganger i 1982. Dette er det laveste antall som hittil er registrert og ligger betydelig under gjennomsnittet for 5-årsperioden 1977–81. Av uhellene skjedde 15 på planoverganger i privat veg.

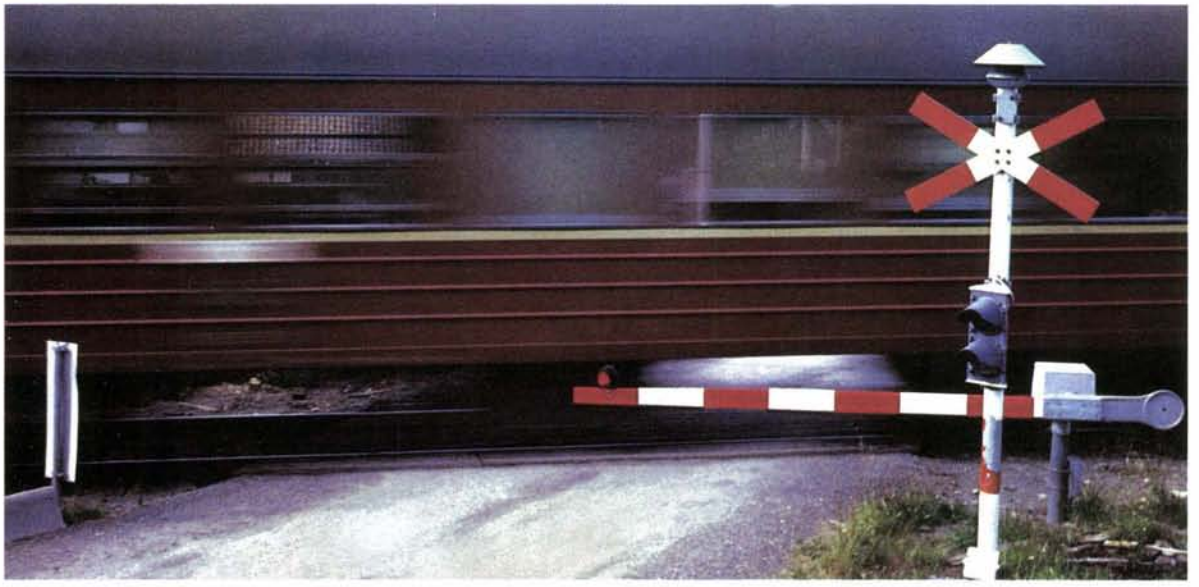
Det har dessverre inntruffet arbeidsulykker blant NSB's tjenestemenn som arbeider i og ved sporet, i tre tilfelle med dødelig utgang. En rekke tiltak for å bedre sikkerheten under arbeid er under gjennomføring, og en holdningskampanje for økt sikkerhet fortsetter.

Lange nok kryssingsspor er viktige for å kunne avvikle togtrafikken effektivt. Det er utarbeidet en rammeplan for utbygging av kryssingsspor på hovedstrekningene. I 1982 ble forlengelse av tre kryssingsspor fullført, mens seks ble påbegynt.

Som nevnt under avsnittet «Modernisering og vedlikehold» pågår utbyggingen av automatisk togstopp (ATS) på Dovrebanen og Kongsvingerbanen.



Positive trekk i 1982 var den gode presisjonen i togtrafikken og det gledelig lave antall uhell på planovergangene.



Modernisering og vedlikehold

De 25 nye togsettene som blir satt inn i nærtrafikken etterhvert, blir forbedret på mange punkter både når det gjelder teknikk og komfort.

For å sikre en best mulig utnyttelse av de investeringsmidler som har stått til rådighet for arbeider på linjen, har arbeidene også i 1982 vært konsentrert om hovedlinjene. På landsbasis ble det lagt inn ca. 130 km nye skinner og ca. 240.000 betongsviller. Det ble kjørt ut ca. 200.000 kubikkmeter pukk. Det er utført forebyggende arbeid på noen spesielt utsatte partier.

I likhet med de senere år foregikk de største investeringsarbeidene i skinnegangen også i 1982 på Nordlandsbanen og Raumabanen. På Nordlandsbanen er nå strekningen fra Trondheim til Mo i Rana godkjent for 18 tonns aksellast. Fra Mo i Rana til Dunderland er aksellasten 22 tonn, mens strekningen over Saltfjellet fram til Bodø har 16 tonns aksellast.

På det rasfarlige partiet ved Somanvika på Nordlandsbanen er linjen lagt om og føres gjennom en 1,4 km lang tunnel. Det var gjennomslag i tunnelen midtsommers, og man regner med at togene kan kjøres gjennom tunnelen i løpet av første halvår 1983.

På Raumabanen nærmer fornyelsesarbeidene seg slutten. På denne banen er det lagt nye 35 kilos skinner, betongsviller og pukkballast, og banen er klar for 18 tonns aksellast.

Helsveising av hovedlinjene har pågått gjennom noen år, og man er nå kommet så langt at ca. 70% av hovedsporet er helsveiset. Helsveiset spor gir bedre kjørekomfort, og vedlikeholdskostnadene blir lavere. Det ble lagt inn ca. 80 nye sporveksler i 1982, og programmet for 1983 ligger omtrent på samme nivå.

I 1982 ble det anskaffet skinnegående maskiner og annet utstyr til banetekniske arbeider for omkring 20 millioner kroner. Tross dette er det et betydelig behov for fornyelse av eldre maskinteknisk utstyr. Med de store pakkmaskinene er det utført sporjusteringer på i alt 3.600 km spor. På spesielle strekninger er det utført kontroll med ultralyd for å få registrert feil i skinner og spor.

På linjen mellom Dale og Bolstadøyri på Vossebanen har NSB og Vegdirektoratet gått sammen om et prosjekt som går ut på å bruke den gamle jernbanetraséen til vei og å legge jernbanen i en ca. 8.000 meter lang tunnel. Arbeidene er kostnadsberegnet til ca. 100 millioner kroner hvorav Vegvesenet skal betale ca. 30 millioner kroner. I 1982 ble det utført triangulering på strekningen. Man regner med at anleggsarbeidene vil komme i gang i 1983 og vare 4-5 år.

I 1982 ble det gitt en bevilgning til nærmere undersøkelse av geologiske og geotekniske forhold på Nord-Norgebanen, og det ble også foretatt en vurdering av større bruprosjekter på traséen. Også i 1983 vil man arbeide videre med disse spørsmål, og en rapport med revidert kostnadsoverslag kan ventes sommeren 1983.

Flom og isgang gjorde store skader på Kvalfors bru på Nordlandsbanen våren 1982. Det har vist seg at vitale deler av brua er sterkt deformert, og brua må bygges om og erstattes av en konstruksjon som gir større fri høyde. Kostnadene er beregnet til ca. 10 millioner kroner, og arbeidene vil bli satt i gang i 1983. På den gamle brua over Nitelva ved Lillestrøm er det ene hovedsporet skiftet ut med en ny betongbru.

Oslo Sentralstasjon

Omkring 70% av trafikken ved Oslo Sentralstasjon avvikles nå fra den nye delen av stasjonen, som ble tatt i bruk 1. juni 1980. Det er bare Østfoldbanens trafikk som nå avvikles fra den gamle Østbanestasjonen. Det pågår betydelige arbeider for å skaffe forbindelse mellom Østfoldbanen og plattformene på stasjonens nye del. Østfoldbanen vil bli ført i tunnel under Hovedbanen og Gjøvikbanen.

Forholdene på Sentralstasjonen er fortsatt lite tilfredsstillende. Adkomsten for publikum er vanskelig, og fordelingshallen er trang i rushperiodene. Etter planen skulle arbeidet med den store sentralhallen startet høsten 1982, men på grunn av den vanskelige økonomiske situasjonen ble byggestart utstatt til 1. november 1983.

Rullende materiell
I 1982 fikk NSB 6 nye elektriske lokomotiver. Lokomotivene, som har betegnelsen El 17, er av en helt ny type. Lokomotivene er utstyrt med 3-fase asynkronmotorer. Lokomotivet har høy ytelse (3.000 kW) og lavt akseltrykk. Dette gjør lokomotivet spesielt godt egnet til raskere kjøring gjennom kurver uten at påkjenningen på skinnegangen blir større. El 17-lokomotivene ble satt inn i de nye ekspresstogene på Dovrebanen høsten 1982 i kombinasjon med de nyeste av NSB's personvogner, type B 7. Det er bestilt i alt 30 vogner av denne typen.

De nye B 7-vognene innleder en ny epoke for personvogner ved NSB. Vognenes utforming er diktert ut fra kravet om en ytre begrensning av tverrsnittprofil og lengde og kravet om best mulig passasjerkomfort. De nye vognene er bygd i tre varianter: en turistklassevogn, en kombinert 1. klasse- og turistklassevogn og en spesial- og servicevogn. Vognene har bedre lydisolering og et forbedret varme- og ventilasjonssystem, lukket toalettsystem, en ny type stoler og flere andre tekniske forbedringer. En luftavfjæret vognkasse gir bedre reisekomfort. Vogner og boggier er forbedret for en eventuell senere innbygging av utstyr for ekstra krenging av vognkassen. Dette gir muligheter for enda høyere kurvehastigheter uten at komforten reduseres.

For innsats i nærtrafikken har NSB bestilt 25 elektriske motorvognsett for levering i 1983 og 1984. De nye motorvognene, type 69 D, er forbedret på en rekke punkter i forhold til de nåværende motorvognsett.

Det er også bestilt 15 diesel-elektriske togsett for levering i 1984. Dette er togsett som i første rekke skal gi et bedre togtilbud på Rørosbanen og Nordlandsbanen, hvor trafikken nå avvikles med motorvogner av eldre type.

For å lette NSB's trekkraftsituasjon er det bestilt 7 elektriske lokomotiver av type El 16 for levering i 1984. Dette er tyngre lokomotiver med større ytelse, og er derfor i første rekke beregnet for tyngre person- og godstog.

Innenfor godsvognparken har man utrangert 450 overårige vogner, mens man har fått 182 nye. De nye vognene er først og fremst spesialvogner for alle typer containere og ca. 30 vogner for transport av korn, spesielt konstruert for hurtig fylling og tømming. Man har også under utprøving to prototyper av en lukket godsvogn.

Elektrotekniske arbeider
NSB har et betydelig behov for fornyelse av kjøreledningene på elektrifiserte baner. I 1982 pågikk ombygging av eldre kontaktledningsanlegg på strekningene Oslo–Lillestrøm, Brakerøya–Kongsberg, Asker–Spikkestad og på Ofotbanen.

Innenfor elektrisk banedrift er investeringene for øvrig vesentlig brukt til fjernkontrollutstyr på Bergensbanen og Sørlandsbanen. Utstyr er bestilt for å bedre spenningsforholdene i kontaktledningsnettet på Østfoldbanen og Kongsvingerbanen.

Når det gjelder utbyggingen av automatisk togstopp (ATS), har montasje foregått på Dovrebanen og Kongsvingerbanen. Strekningen fra Lillestrøm til Otta er ferdig driftsprøvet. På lokomotiver av type El 13 er ATS-utstyr montert, mens montasje pågår på de øvrige aktuelle lokomotivtyper og elektriske motorvogner type BM 69.

Utbygging av linjeblokk og CTC-anlegg foregår på Bergensbanen, hvor strekningen fra Bergen til Finse er tatt i bruk.

På strekningen fra Steinkjer til Grong ble det påbegynt et CTC-anlegg, samordnet med legging av svakstrømkabel.

I Trondheim er et nytt sikringsanlegg til 30 mill. kroner tatt i bruk, og arbeidet pågår med stillverk for den nye skiftebanegården.

Personalet

Det gjennomsnittlige personaltall ved NSB var 17 539 i 1982. Tallet omfatter fast ansatte og sesongpersonale. Det er en nedgang på 314 fra foregående år.

På grunn av den ugunstige utvikling i trafikken i 1982 ble det fra mai/juni satt strenge begrensninger for inntak av nytt personale, og fra november var det full rekrutteringsstopp. Dette førte til at det i 1982 ble tilsatt 560 nye medarbeidere i stedet for ca. 1 000 som var planlagt. Det var ca. 500 færre arbeidstakere ved NSB ved årets utgang enn ved begynnelsen av året.

Tilgangen av søkere til begynnerstillinger er nå meget god, også i Oslo, Drammen og Stavanger distrikter hvor det periodevis har vært få søkere.
Til lederstillinger og mer krevende stillinger hvor det blant annet kreves teknisk kompetanse, er det fortsatt liten tilgang på søkere. Man har nå fått muligheter til bedrede lønnsforhold for en del slike stillinger.

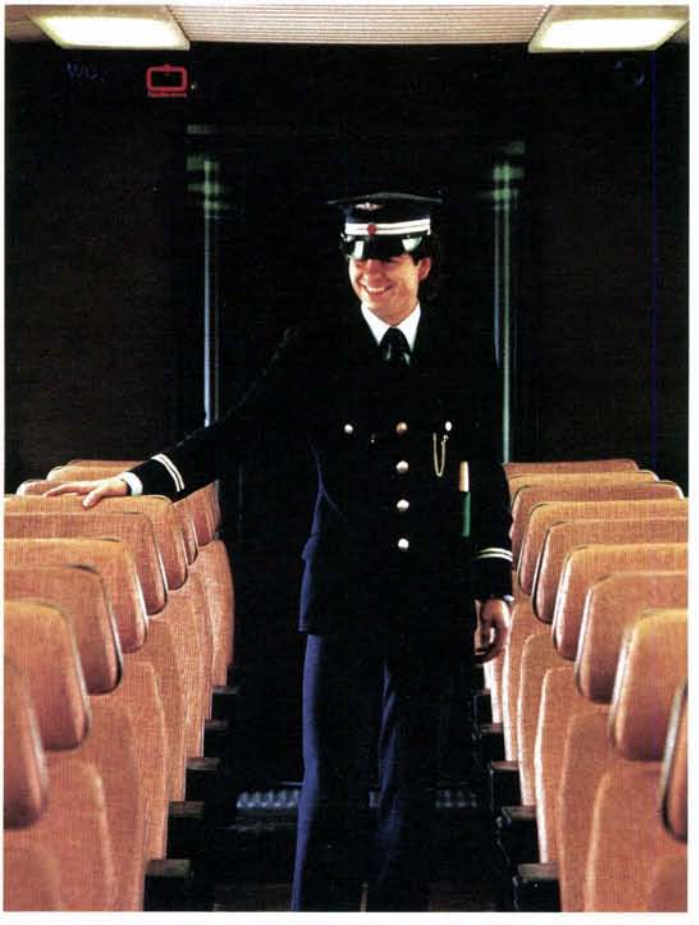
Andelen av kvinnelige tilsatte øker langsomt, men sikkert. Kvinnene utgjør nå ca. 11% av arbeidsstokken. Av de 560 nytilsatte i 1982 var vel 20% kvinner.

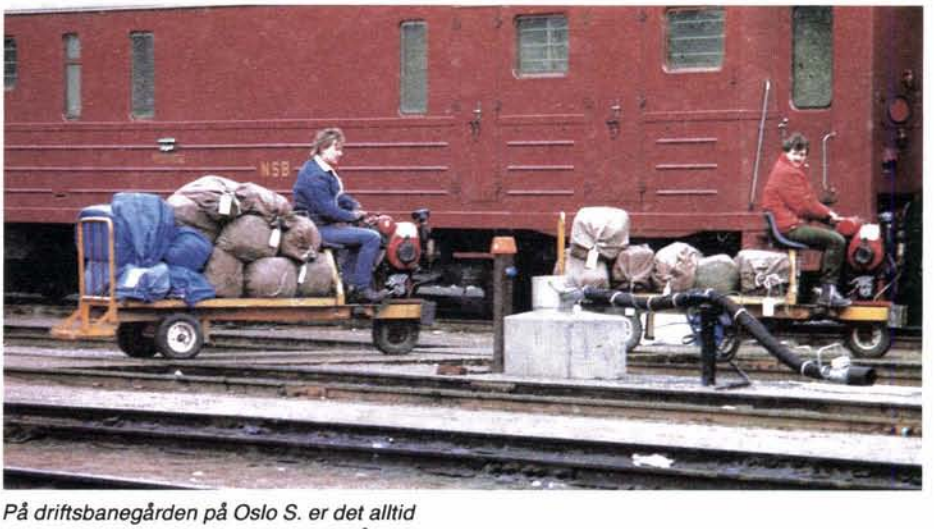
Det var ca. 1 100 NSB-tilsatte som sluttet tjenesten i 1982, og i den kommende femårsperiode venter man tilsvarende avgangstall. «Etterfyllingen» av disse fører til en foryngelse av personalstyrken. Allerede nå er 30% av de tilsatte under 30 år.

Sykefraværet ved NSB ligger i gjennomsnitt på linje med industriens, men det er betydelige variasjoner mellom administrasjons- og tjenesteområder. I samarbeid med personalorganisasjonene ved NSB er det satt i gang et prøveprosjekt med sikte på å bringe sykefraværet nedover på områder hvor fraværet er vesentlig høyere enn gjennomsnittet.

Innenfor NSB's forslagsordning ble det i 1982 sendt inn 131 forslag til forbedringer. Av disse ble 63 forslag belønnet med til sammen kr 76 000.

I forbindelse med produktivitetskampanjen i staten, ble det invitert til ekstraordinær priskonkurranse om årets beste produktivitetsforslag. Blant de 48 finalistene var det fem jernbanetjenestemenn, og en av disse fikk tildelt en ekstrapris på kr 1 000.





På driftsbanegården på Oslo S. er det alltid travel virksomhet. Tiltak er i gang for å bedre arbeidsforholdene for de tilsatte.

Forsyningstjenesten

Vareforsyningen til NSB's drifts- og investeringsvirksomhet i 1982 ble gjennomført i samsvar med behovsplanene.

Varestrømmen til brukeravdelingene fra lager og direkte fra leverandør utgjorde i 1982 978 mill. kr, dvs. en økning sammenliknet med 1981 på ca. 14% regnet i løpende kroner.

Behovet for varer som er særegne for jernbanen (reservedeler og teknisk utstyr m.v.), dekkes i det vesentlige på det utenlandske marked. Det er likevel sluttet betydelige kontrakter med norsk industri om levering av rullende jernbanemateriell og elektroteknisk utstyr m.v. i løpet av 1981.

105 innenlandske og utenlandske firmaer hadde vareleveranser til NSB på over 1 mill. kr hver i 1982. Disse firmaer dekket ca. 81% av det totale varebehov regnet i verdi.

Systemet med langsiktige leverings-avtaler med uttak etter behov inntar en stadig mer betydningsfull plass i vare-forsyningen. Dette muliggjør rask, direkte levering til varebruker og dermed mindre binding av lagerkapital.

Tiltak med sikte på å oppnå et mer konsentrert lagerhold, med sløyfing av lokale lagersteder, pågår løpende. Felleslagring av viktige vareartikler/ reservedeler med videre distribusjon fra sentralt lagersted, inngår som et ledd i disse tiltakene.

Prisutviklingen i 1982 for en del representative NSB-varer er sammenfattet i tabellen nedenfor. Tallene bygger på gjennomsnittlige leveringspriser til NSB i 1981 og 1982.

	Prisendr. 1981-82
Linjens materiell:	
Skinner	3%
Sporveksler	6%
Betongsviller	16%
Pukkballast	21%
Elektroteknisk materiell:	
Sikringsanlegg	7%
Signalkabel	10%
Maskinteknisk materiell:	
Hjulsatsmateriell	8%
Bremseutstyr	6%

For gruppen vanlige handelsvarer har prisstigningen fra 1981 til 1982 vært på ca. 8%. Unntatt herfra er gruppen handelsstål som har hatt en prisstigning på 15%.

Salg til fremmede av utrangert materiell m.v. utgjorde i 1982 ca. 10 mill. kr (inkl. m.v.a.).

Materialbeholdningens nominelle verdi er økt med ca. 27 mill. kr fra 1981 til 1982, eller med ca. 9%. Økningen skyldes prisstigning.

Lageromløpshastigheten totalt i 1982 var 1,0, mot 1,1 i 1981. Tallet varierte mellom 1,8 for handelsvarer og 0,5 for elektroteknisk materiell. Omløpstallet gir uttrykk for hvor mange ganger beholdningen har vært forbrukt i løpet av året.

Det er en viktig oppgave å bringe lager-omløpshastigheten oppover.

Nedenfor følger noen *nøkkeltall* for 1982:

	1982	Endr. 1981-82
Personaltall, gjennomsnitt:		
– Innkjøps- og lager-administrasjon	136	%
– Lagertjeneste	185	%
Ytelser (beløp i mill. kr inkl. m.v.a.):		
– Innkjøp[1])		
• Varer	983	13%
• Tjenester og entrepriser[2])	421	7%
Innkjøp i alt	1.404	12%
– Vareinntak på lager	356	6%
– Uttak til forbruk fra lager	323	8%
– Salg av beholdningsvarer	10	11%
Materialbeholdningens verdi, årsgjennomsnitt (beløp i mill. kr inkl. m.v.a.)		
– Linjens materiell[3])	83	36%
– Elektroteknisk materiell	88	44%
– Maskinteknisk materiell	89	÷ 3%
– Handelsvarer[3])	54	÷ 26%
Sum lagerbeholdning	314	9%

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

[2]) *Herav elektrisk energi 123 mill. kroner.*

[3]) *Varegruppen tresviller er flyttet fra hovedgruppen «Handelsvarer» til «Linjens materiell».*

Report of the Board of Directors

Traffic by NSB developed favourably throughout the 1970s and particularly towards the end of the decade. There were signs of stagnation in 1981, and in 1982 both goods and passenger traffic declined, by 6% and 7.5% respectively.

The general problems of the Norwegian economy, with falling industrial production, a limited rise in incomes and increasing unemployment led to a lower demand for goods transport services. NSB's competitive situation was further impaired by an increase in transport supply due to rising imports of cars.

In passenger traffic the decline is clearly related to fares policy. Fare increases in 1981 and from the beginning of 1982 had a negative effect on the market. Although the fares for long journeys remained unchanged when increases were announced on 1 July 1982, competition increased as a result of special fares offered by the airlines.

Goods traffic
In goods traffic, with the exception of ore traffic on the Ofoten line, transport work decreased by 6% compared with 1981. In domestic wagon load traffic the decline was particularly severe in the case of timber (about 20%) and dressed wood (about 14%). This development can be ascribed to the serious problems of the wood processing industry. However, transport of wood chips for the pulp industry remains satisfactory.

Groupage transport, which in recent years has accounted for nearly 30% of transport work in domestic goods traffic, fell by about 8%. Container transport continued at about the same level as in 1981.

In all, foreign wagon load traffic showed a shortfall af about 5% compared with 1981. Outward traffic suffered most, falling about 15%, while the decline of inward traffic to Norway was considerably less, only 1%.

Through rearrangement of our goods train operations we have succeeded in transporting the smaller volume of goods offered with approximately the same utilization of train capacity as in 1981.

Although 1982 was a difficult year with unfavourable development of traffic, certain positive tendencies have been noted. In co-operation with individual companies we have carried out several transport analyses which in many cases indicate that rail transport is advantageous when viewed in relation to total distribution costs. These studies hold out prospects of profitable transport arrangements in the future.

Co-operation with railway groupage operators has been intensified and extended, and we are now working on improvement of transport facilities for consignments of all sizes.

NSB's extensive collaboration with the forestry and wood processing industries, which began a couple of years ago, continues. In 1982 we began to operate the first timber and wood product block train from Lillehammer to Halden and Sarpsborg.

The continuing recession in the international steel market brought a further decline in all traffic on the Ofoten line. The volume of ore transported fell by nearly 34% to 10.4 million tons.

Passenger traffic
In 1982, for the first time since 1969, there was a fall in passenger traffic. The decline in passenger kilometres was about 7,5%, while the number of journeys declined by just under 4%. Traffic is now at the same level as in 1979, about 45% over the 1970 figure.

The most severe decrease in passenger traffic was noted in long distance journeys, about 11% for distances over 300 km and about 3% for distances up to 30 km.

Passenger fares were increased by 10% from 1 January 1982, and 1 July the fares for single tickets for distances up to 350 km, and monthly season ticket fares, were increased by about 5%.

In consequence of a serious fall in traffic in the summer months, several

Financial results	1982 Mill. kr	Change from 1981	
		Mill. kr	Percent
Operating revenues	**2368**	197	9.1
Operating expenses	**3193**	345	12.1
Deficit on operations	**825**	148	21.9
Depreciation and interest	**199**	17	9.3
Total deficit	**1024**	165	19.2

Quantities		1982	Change from 1981	
			Absolute figures	Percent
Railway operation:				
Freight traffic (commercial goods) excl. Ofoten line	million tons	**9,5**	(0,6)	(5,9)
	million tons km	**2062,3**	(133,6)	(6,1)
Ore, Ofoten line	million tons	**10,4**	(5,3)	(33,8)
	million tons km	**416,8**	(212,6)	(33,8)
Passenger transport	million journeys	**37,4**	(1,5)	(3,9)
	million passenger km	**2241,6**	(182,9)	(7,5)
Road service:				
Freight transport	1.000 tons	**505**	–	–
Passenger transport	million journeys	**18,6**	–	–
Personnel:				
Total number of employees (average)		**17539**	(314)	(1,8)

measures were introduced to reverse the unfavourable trend. We introduced «Green Services» for morning expresses and day trains on all main lines except the Dovre line, at a fixed fare irrespective of distance. The aim was to utilize vacant capacity in the mid-week period. We also introduced «Mini group rebates» for two to nine persons travelling together, and the mid-week reduced rate concession was also extended to cover children.

The new reduced fare facilities were intensively marketed and we succeeded in damping the negative trend. The «Green Service» concession will apply until May 1983, and the question of whether the scheme is to continue will then be considered on a purely economic basis.

The reduced rate ticket «Mid-Week 82» gained great popularity, 266,000 being sold. This is an increase of about 12,000 tickets (4.8%) over the preceding year.

From 14 September we introduced a new pair of expresses on the Dovre line, made up of a new type of locomotive hauling coaches which herald a new era in NSB passenger stock. In the course of the winter this new stock will be put into service on another of the pairs of expresses on the Dovre line, and from the beginning of the summer service on 29 May 1983 the duration of the journey between Oslo and Trondheim will be reduced by about 30 minutes.

The new express train was well received by the public and led to an increase in traffic.

The travel agencies
In 1982 we opened new travel agencies in Steinkjer and at Forus near Stavanger. NSB's agency chain now comprises 50 branches in Norway and one in London.

The travel agencies' turnover increased by about 13%, reaching about NOK 726 million. The profit was about NOK 6.8 million compared with NOK 8.1 million in the preceding year.

In 1983 we will be opening a new travel agency branch in Arna. Towards the end of the year the agencies will be linked with the SMART reservation system. Using a single SMART computer terminal, reservations can be made and tickets issued for all traffic companies subscribing to the system.

Road services
NSB's road traffic, measured in vehicle kilometres, was 1% higher on the passenger side and 5% lower on the goods side than in 1981. The number of journeys was the same as in the preceding year, about 18.6 million and the quantity of goods transported also remained at the 1981 level, 505,000 tons, despite the transport workers' strike in the spring.

Revenue increased by about 15% to about NOK 276 million, including county subsidies totalling about NOK 21 million. Expenses increased to about NOK 279 million and the final operating result for 1982 was a deficit of about NOK 4 million.

Personnel
In 1982 NSB had an average workforce of nearly 17,600. This is a reduction of about 300 from 1981.

Due to the shortfall in traffic severe restrictions on the recruitment of new personnel were imposed in the summer of 1982, and in November all recruitment was stopped. NSB had about 500 fewer employees at the year end than at the beginning of the year.

Finances
NSB's total revenue was about NOK 2,370 million. This is an increase of about NOK 200 million or about 9% over the preceding year.

In the autumn of 1982 NSB noted a sharp decline in the goods transport market, which placed the revised budget in jeopardy. However, by means of extra-ordinary saving measures the regional divisions and the head office together succeeded in cutting expenses items to balance the greater part of the shortfall in revenue. In this way, with the consent of the Storting and the Ministry of Communications, the shortfall could be handled as a minor excess of budget.

Expenses, including depreciation and interest charged in respect of road vehicle operation, totalled about NOK 3,400 million, an increase of about NOK 360 million over 1981.

The total operating subsidy was NOK 1,020 million, about NOK 164 million more than in the preceding year.

The subsidy ratio for 1982, measured as a percentage of total expenses, was just under 30%, corrected for post-payments in connection with the wage settlement in 1981. This was somewhat weaker than in immediately preceding years, but cannot be said to be particularly weak in relation to the general state of trade. Calculated in fixed prices, the subsidy requirement in 1982 was at about the same level as in 1977.

The amount available to NSB for capital expenditure in 1982 was about NOK 812

million as against about NOK 713 million expensed in 1981.

Capital expenditure
Six new El 17 express locomotives were delivered to NSB in 1982. El 17 is a completely new type of locomotive with high performance and low weight, built for high speed especially on curves. It is equipped with three-phase asynchronomous motors which are expected to give low maintenance costs.

Concurrently with the delivery of the new locomotives NSB took delivery of passenger coaches of completely new design and featuring numerous technical improvements. As previously mentioned, these coaches have been put into service on the new Dovre line express trains. A total of 30 coaches of this type have been ordered.

Seven new locomotives of type El 16 have been ordered for delivery in 1984. These are heavy and powerful locomotives designed for heavy passenger and goods trains.

For suburban services we have ordered 25 electric motor coach sets which in engineering design and passenger comfort will be an improved version of the sets now in operation in the Oslo district. 14 sets will be delivered in 1983 and 11 in 1984.

We have also ordered 15 diesel electric motor coach sets for delivery in 1984. This stock will replace the old diesel motor coach units now in service on the Røros and Nordland lines.

The goods wagon fleet was reduced in 1982 by the scrapping of 450 over-age wagons; 182 new wagons were put into service.

In 1982, as in preceding years, the heaviest capital expenditure on permanent way involved the Nordland and Rauma lines. On the Nordland line the section from Trondheim to Mo-i-Rana was approved for 18 tons axle load. Renewal work on the Rauma line is nearing completion.

A new passenger halt at Holmlia near Oslo was opened in 1982. This halt is located in a new suburb which is bringing rapidly increasing traffic.

There is extensive need for the renewal of catenary systems on NSB's electrified lines. Catenary renewal was effected in 1982 on the Oslo–Lillestrøm, Brakerøya–Kongsberg and Asker–Spikkestad sections and on the Ofoten line.

Extention of the CTC system (for the remote control of signals and points) continued on the Oslo–Bergen line, reaching Haugastøl.

Installation of the automatic train stopping system (ATS) is in progress, the Lillestrøm–Trondheim and Lillestrøm–Magnor sections being scheduled for completion in the course of 1983.

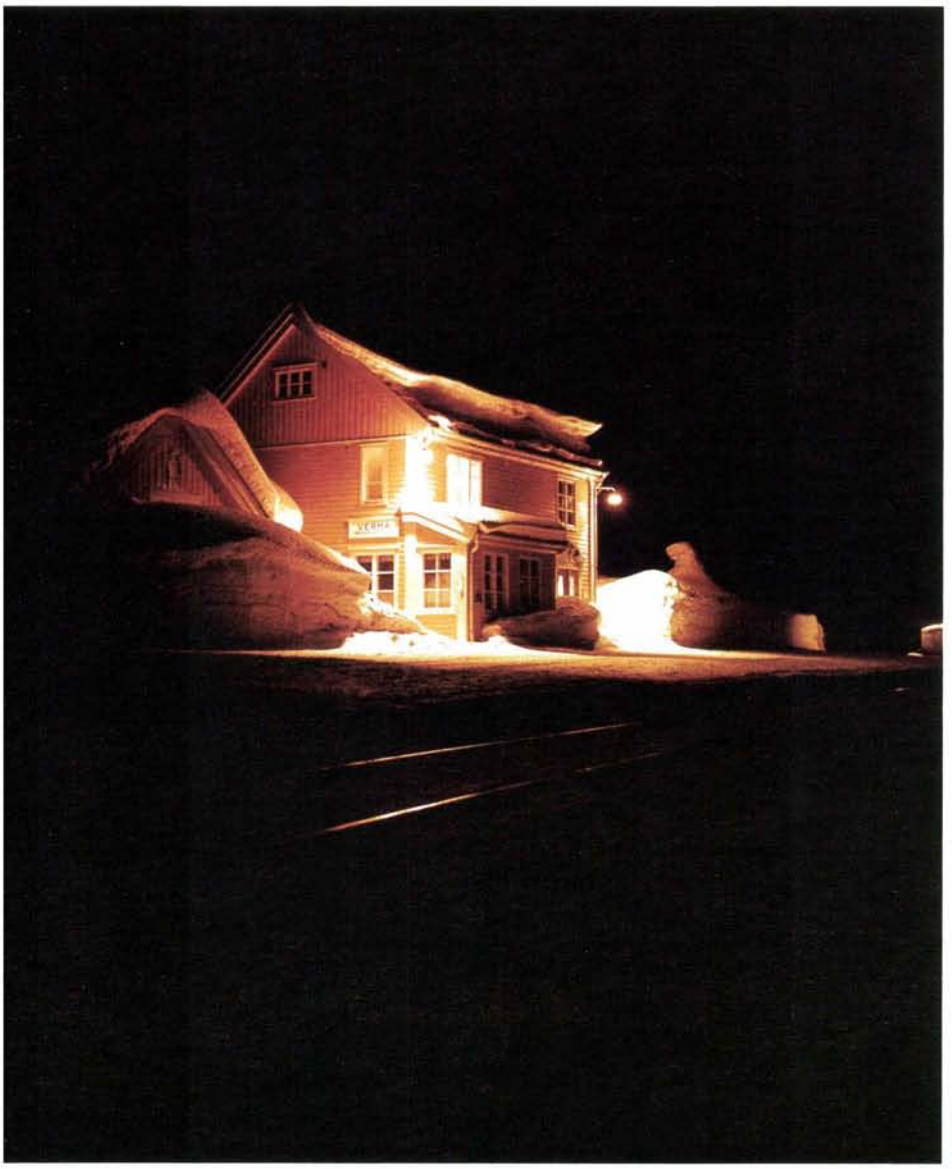
At Oslo Central Station about 70% of all traffic is now routed through the new facilities. Only the Østfold line traffic now uses the old part of the station. Throughout 1982 intensive work was in progress on the provision of connections between the Østfold line tracks and platforms and the new station facilities.

Basic views of the board in respect of railway policy
The Government intends to submit a report to the Storting concerning the future of the railways. In this connection the Ministry of Communications requested the board of NSB to report its views on the position of the railways and the possibilities for their development. The board submitted its report on 20 April 1982, summarizing its views as follows:

1. The board of NSB thinks that future railway policy should be so arranged that the railway may:

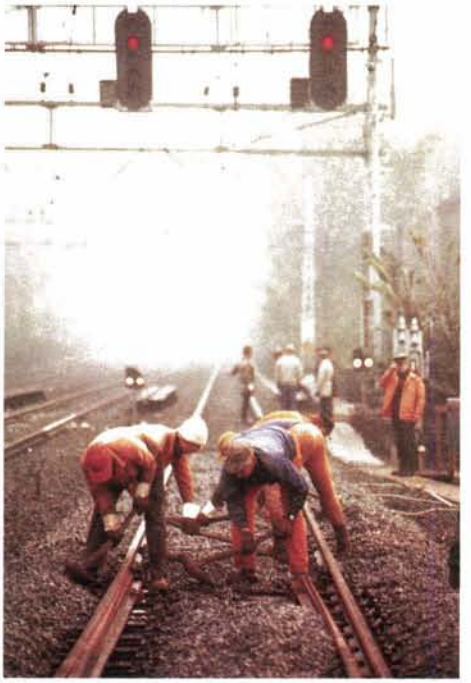
   - form the nucleus of a nationwide public transport system for passengers and goods
   - fulfil its mission within a national scheme of shared transport work
   - offer transport facilities characterized by quality, service, dependability and regularity
   - achieve increased profitability and reduced need for subsidies, through rational and competitive operation

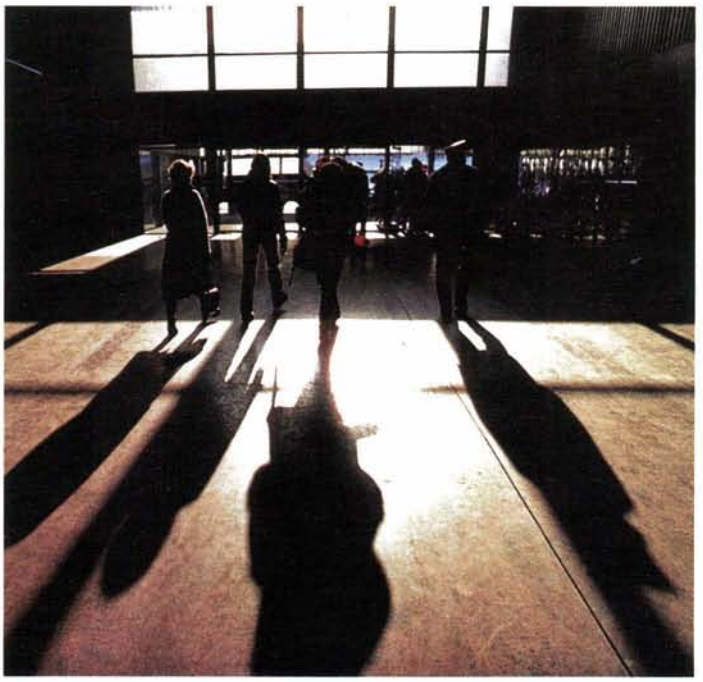
The board thinks that the scope of the railway's transport services must be based to a great extent upon a socio-economic evaluation of what tasks the railways can profitably undertake. These socio-economic evalutions do not exclude concentration upon a high degree of profitable operation, assuming that investments and other conditions are arranged with this in mind.



2. The board believes that there will be less increase in transport demand in the years to come than in the 1970s, and that keener competition is to be expected on the transport market. This will accentuate the need for effectivization of railway transport services.

3. As regards goods traffic, the board thinks it necessary to undertake extensive rationalization of operating systems and to improve the services offered by the railways, by offering block and container trains, concentrating goods terminal activities and effectivizing feeder services.





NSB er en mangfoldig og kontrastfylt bedrift, og virksomheten er i gang natt og dag, året rundt.

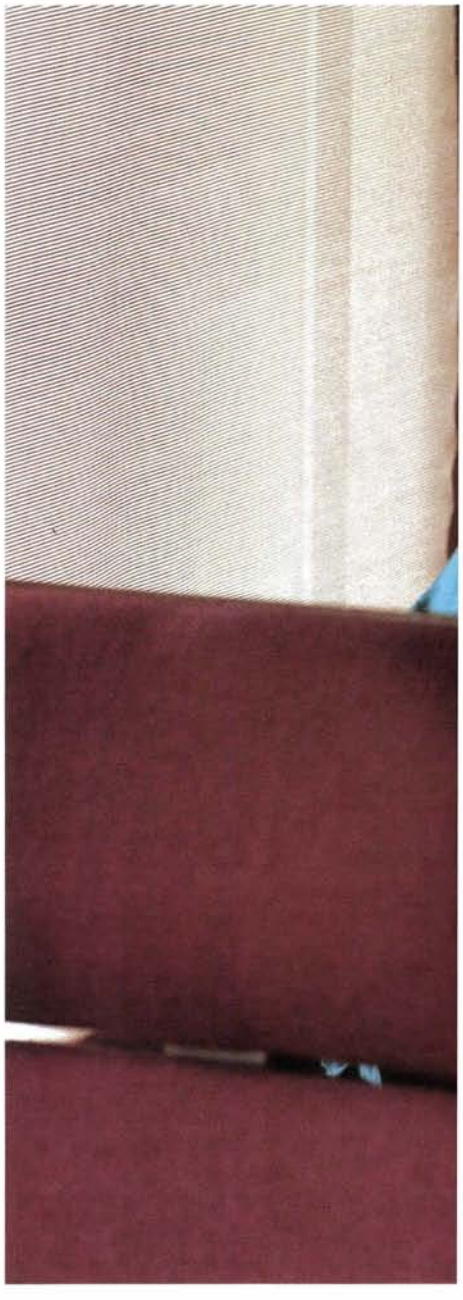
4. In passenger traffic the board thinks it necessary to improve services and increase capacity on the long distance routes, inter-city sections and in suburban traffic in the Oslo, Bergen and Stavanger areas. Moreover, on the Sørland line and the Oslo–Bergen line it is seen as important to reduce travel time and to introduce new, modern express stock of the type recently put into service on the Dovre line.

5. The measures proposed by the board will form the basis for improvement of the railways' competitiveness and thus for maintaining and possibly increasing market shares in both passenger and goods transport through the 1980s.

6. On the basis of a conservative estimate the board finds that capital expenditure in the period 1982–89 should be in the order of NOK 8,500 million. This will make it possible to achieve the objectives of a progressive railway policy as described by way of introduction, besides offering perspectives for a better financial result. The board emphasizes the importance of a capital expenditure programme as a means to achieve more economic and efficient operation of the railway.

7. Of the proposed capital expenditure programme, threequarters would go to cover necessary renewal of railway infrastructure and rolling stock. The reason for this is that renewal needs accumulated through the 1970s. Such renewals will bring a necessary improvement of present-day standards, and may make it possible to increase the permitted axle load to 20 tons. The board has also given priority to projects for more rational operating schemes, lower maintenance expenses, increased operational safety and better profitability. The capital expenditure programme will make it possible to carry out a certain amount of curve-straightening work on the Oslo–Bergen and Dovre lines. The board's proposal will lead to a reduction of capital expenditure requirements for certain areas after 1989.

8. In the view of the board, the NOK 8,500 million capital expenditure programme should be adopted. If the Government demands reductions, the situation of the railways will be clearly weakened. If such cuts are unavoidable, the board thinks they should be made in areas which will have the least possible detrimental effect on long-term development and competiveness. In the view of the board such cuts would have to be made in services and on sections operated for social reasons, e.g. suburban traffic and branch lines. The Ministry of Communications has requested NSB to elucidate the possibilities for development inherent in various capital expenditure programme alternatives. The board's evaluation of the Ministry's low alternative (NOK 6,500 million) concludes that this cannot be accomplished without effecting reductions and changes both of the railway network and of the services in general, which will far exceed the intentions upon which Norwegian railway policy has hitherto been based. The board strongly advises against the adoption of this alternative for the future development of the railways. The board also advises against an intermediate alternative (NOK 7,500 million) since this would also involve extensive cuts and leave little scope for active promotion of business.



9. The board thinks that as a general rule price policy should be based on long-term marginal costs, but otherwise the railways should have the latitude to employ extensive price differentiation wherever this is

advisable for business reasons and does not conflict with transport policy.

10. In the view of the board, it is important to reduce NSB's need for subsidies in the years to come. To what extent this will be possible will depend upon the funds that are made available for the capital expenditure programme, the Government's requirements as to the scope of rail transport services to be offered, and general price, subsidy and tax policy. On certain assumptions the board thinks that the subsidies could be reduced by 10–20% compared with the present-day situation. The most important condition is that the board's proposed capital expenditure programme is accepted.

11. The board thinks it necessary to amend NSB's budgeting, accounting and subsidy schemes, separate subsidies being provided to cover fixed system costs (particularly in connection with the permanent way) and for unprofitable passenger services.

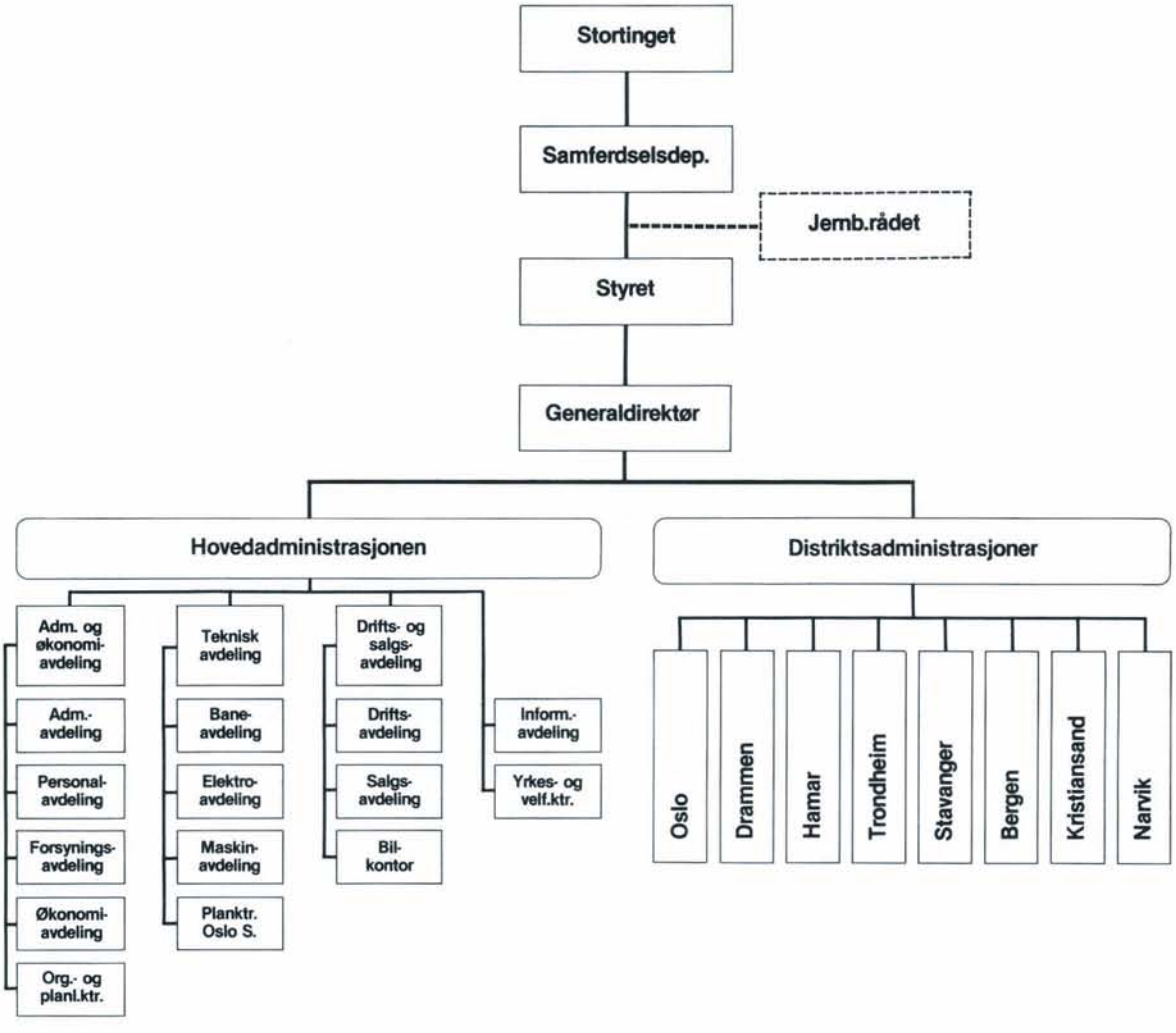
12. The board also thinks it necessary to clearly define the economic objectives for the various types of traffic, adapted to the different transport policy interests to be covered. When these changes are effectuated NSB's budget and accounts will form a better basis for decision-making by the Government in relation to the economic and transport policy objectives for NSB's activities.

13. The question of introducing a compensation scheme for divergent competitive conditions between rail and road transport is also raised. The board thinks this question should be seen in the light of tax policy and also in relation to the treatment of capital costs in NSB's accounts. The board will revert to this question in another connection.

14. Under reference to previous statements, the board has found no reason to consider the question of the North Norway line. The same applies to the branch line question.

15. The above are the basic views of the board concerning Norwegian railway policy for the 1980s.

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.

Ved kgl.res. av 18. desember 1981 ble følgende oppnevnt som medlemmer av Styret for NSB for perioden 1.1.1982-31.12.1985:
Redaktør Thorleif Løken, Ski, formann
Informasjonssjef Liv Torjusen, Stavanger, nestformann
Adm. direktør Ronald Bye, Oslo
Byrettsdommer Svein Alsaker, Nesttun
Verkstedarbeider Johs. Anthun, Bergen
Stasjonsbetjent Alf Myhre, Ridabu

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

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

Oppnevnt av Kongen:
1. Førsteamanuensis Bjørn Foss, Bærum, formann
2. Bestyrer Jakob Grava, Heistad, varaformann
3. Direktør Erland Steenberg, Hokksund
4. Sorenskriver Haakon Steen, Kristiansand
5. Ingeniør Rolf Aalerud, Furnes

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

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