

KOSTNADER OG
LØNNSOMHETSBEREGNINGER
FOR NYTT IC-MATERIELL

Jernbaneverket
Biblioteket

COWIplan as
Rådgivende ingenører og planleggere



MEDLEM AV
RÅDGIVENDE INGENIØRS
FORENING

NSBIC.RAP/19.03.90

INNHOLDSFORTEGNELSE

| | SIDE |
|---|------|
| 1. OPPDRAG | 1 |
| 2. ARBEIDSÅSTE | 1 |
| 3. KJØREPLAN | 2 |
| 4. INVESTERINGSKOSTNADER | 4 |
| 5. MULIGHET FOR LØNNNSOM DRIFT | 6 |
| 6. LØNNNSOMHET MED VALGT KJØREOPPLEGG | 8 |
| 7. MULIGE ALTERNATIVER FOR BRUK AV DET NYE MATERIELLET | 11 |
| 8. AVSLUTNING | 11 |

1. OPPDRAG

En ad hoc arbeidsgruppe i NSB, Steinar Norli og Kjell Navestad har fått i oppdrag å :

- sette opp forslag til rutemessig bruk av nytt IC-materiell
- beregne kostnader for dette materiellet, spesielt hvordan amortiseringskostnaden for nytt materiell slår ut i kostnadene
- undersøke om det finnes andre alternativer for hvordan IC-tilbudet kan kjøres, og hvordan det vil slå ut på kostnadene
- undersøke om det er mulig å oppnå forutsatt lønnsomhet med nytt IC-materiell.

COWIplan a/s ble engasjert til å utføre deler av beregningsarbeidet.

Rapporten er skrevet ut av COWIplan i samarbeide med Norli og Navestad.

2. ARBEIDSMÅTE

Det er satt opp forslag til ruteplan for det bestilte IC-materiell. Det er senere i rapporten vurdert om det kan være annen bruk av det nye materiellet som kan gi et bedre økonomisk resultat.

Det er også gjennomført kjøretidsberegninger for å få bekreftet at forslaget til utnyttelse av materiellet vil være praktisk mulig.

Det er også innhentet investeringskostnader for forskjellige typer av materiell. Det er bedt om sist kjente leveranse- eller kontraktspris for aktuelle materielltyper.

Kostnadsutvikling for jernbanemateriell og driftskostnader er basert på arbeide som COWIplan har utført i forbindelse med tidligere arbeider om IC- og nærtrafikk.

Inntektsberegningene er det mest usikre punkt. De er basert på oppnådde resultater i 1989, tatt fra produktregnskapet. Men forventede inntekter er vanskelig å tallfeste. Inntektene er satt opp i forskjellige alternativer for å beskrive mulige utviklinger ("Best" og "Worst" case).

Det er regnet med at alt nytt materiell settes inn pr 1. januar 1990.

På grunn av den korte tid som har vært til disposisjon, er det i sluttnotatet ikke gått inn på beskrivelser av situasjonen. Arbeidsgruppen har koncentrert seg om å sette opp de viktigste forutsetninger og gi de viktigste resultater. De viktigste resultater er dessuten illustrert i figurer.

Det er kompliserte sammenhenger som er analysert. I sluttnotatet er det derfor nødvendig for mange av resultatene å henvise til bilagene, hvor beregningsresultatene er oppgitt og hvor også de viktigste forutsetninger fremgår.

3. KJØREPLAN

Det ble utarbeidet forslag til en kjøreplan. Hensikten med dette forslaget var å finne en som kunne være realistisk å gjennomføre og som ga opp mot det maksimale løp for det nye materiellet. På denne måten fikk vi et godt grunnlag for kostnads- og inntektsberegningene.

Forslag til kjøreplan er satt opp i bilag 1. Det er lagt vekt på å få en høy utnyttelse av materiellet og timesfrekvens for hele strekningen Halden - Larvik. I tillegg til de settene som er satt opp i kjøreplanen er det ett sett som holdes i reserve for vedlikehold. Bruken av det nye materiellet er koncentrert om Østfoldbanen fordi man der får utnyttet noe av materiellets fartsegenskaper og får en effektiv bruk med korte snutider.

På strekningen Oslo - Larvik er det nødvendig å bruke også det nåværende materiell for å gi kapasitet nok. Det nye IC-materiellet er derfor kjørt med samme hastighet som brukes på banen nå.

I Vestfold vil det være nødvendig å bygge nytt kryssingsspor ved Nykirke for å kunne gi timesfrekvens.

Kjøreplanen er satt opp slik at togene til/fra Østfold blir dublert til to sett i rushtrafikken.

Det er gjennomført kjøretidsberegninger for å undersøke om de nye settene kan kjøres til Halden slik at de kan returnere innen 2 timer etter avgang fra Oslo. Resultatene av kjøretidsberegningene er:

- Både BM-70, BM-69 og El17/B7 vil få tilnærmet samme kjøretid mellom Oslo - Halden, forskjellene er så små at det ikke får noen betydning for muligheten for 4 timers turnus for rundturen.

- Planen er basert på ny kjøreledning for hele strekningen Oslo - Halden, med anvendt toppfart 130 km/t. Kjøreplanen for en turnus Oslo - Halden - Oslo er satt opp slik

| STASJON | TIME | MINUTT | TIME | MINUTT |
|-------------|------|--------|------|--------|
| Oslo | | 00 | 3 | 49 |
| Ski | | 19-20 | 3 | 29-30 |
| Holstad* | | 23-26 | | - |
| Moss | | 47-50 | 3 | 04-06 |
| Rygge* | | 57 | 2 | 54-56 |
| Råde | 1 | 03 | 2 | 48 |
| Fredrikstad | 1 | 14-16 | 2 | 35-37 |
| Sannessund* | | - | 2 | 22-25 |
| Sarpsborg | 1 | 28-30 | 2 | 17-19 |
| Halden | 1 | 48 | 1 | 59 |

Kryssingssteder er merket med *.

- Gammel kjøreledning tillater toppfart på bare 120 km/t. Det er utført kjøretidsberegning med toppfart 120 km/t, som viser et øket tidsforbruk på 7 minutter. Kjøreledningen er nå byttet til Fredrikstad, og det foreligger ingen umiddelbare planer om utskifting Fredrikstad - Halden. Det vil gi 2 - 3 min ekstra kjøretid med gammel kjøreledning Fredrikstad - Halden. Turnus på 4 timer Oslo - Halden - Oslo vil da bli meget vanskelig å gjennomføre.
- De nærmeste årene skal det foregå arbeider på linjen eller med kjøreledning på deler av strekningen. Det blir da nødvendig å kjøre med nedsatt hastighet. I anleggstiden kan det bli vanskelig å gjennomføre turnus på 4 timer.
- Dobbeltsporet Ski - Ås vil gi tidsmessige gevinst, og forutsatt turnus kan da gjennomføres selv uten ombygging av kjøreledning Fredrikstad - Halden.

Konklusjonen er at med de planlagte ombygginger av linje og kjøreledning vil turnus på 4 timer kunne gjennomføres med både BM-70, BM-69 og E117/B7. I ombyggingsperioden kan en slik turnus være vanskelig.

Kjørelengden med denne kjøreplanen er beregnet, og gir et gjennomsnitt på 250 000 km pr år pr sett, inklusiv reservesettet. Beregningen er vist i bilag 2.

Forslaget til kjøreplan vil gi en moderat økning i tilbudet på Vestfoldbanen (18 %), og en meget sterk økning av tilbudet innen produktet IC på Østfoldbanen (163 %). Økningen er beregnet i forhold til det registrerte tilbud i 1989.

4. INVESTERINGSKOSTNADER

Prisen på jernbanemateriell har steget svært mye i forhold til vanlige priser. Sammenlikning mot byggekostnadsindeksen er vist i bilag 3 for BM-69, og illustrert i fig 1. Byggekostnadsindeksen er lite influert av rasjonalisering. Den følger temmelig nøyne konsumprisindeksen.

Jeg har tidligere hatt pris sammenlikninger for ferjer og busser. Busser har hatt prisutvikling omtrent som byggekostnadsindeksen. Karosserifabrikkene bruker byggekostnadsindeksen som reguleringsgrunnlag i sine kontrakter. De importerte chassisser har også stort sett hatt denne prisutviklingen.

Ferjer utarbeidet jeg en analyse av prisutviklingen for i 1983. Det er vanskelig å lage noen god indeks for ferjer fordi det selv innen standardiserte ferjekonsepter kan være en del forskjeller med hensyn til størrelse og utrustning. Utredningen tydet på at riksvegferjene hadde hatt en prisutvikling noe i overkant av byggekostnadsindeksen, som den gang var Stormbulls indeks. Det var også tydelig at prisen på riksvegferjer hadde øket noe sterkere enn på skip generelt.

Basert på kontraktpris og generell kostnadsutvikling for jernbanemateriell ville BM-70 i 1990 ha kostet

| | |
|------------|--------------|
| Motorvogn | 24,6 mill kr |
| Mellomvogn | 9,8 mill kr |
| Styrevogn | 13,3 mill kr |

| | |
|-----|---|
| Sum | 57,4 mill kr for et sett med 2 mellomvogner, uten prosjektreserve. |
|-----|---|

Etter kontraktsinngåelsen er det gjort forandringer og kommet tilleggskostnader langt ut over den oppsatte prosjektreserve. Tilleggene omfatter poster som reservedeler, prøvekjøring, renteøkning, tilleggsarbeider m.v. Tilleggene utgjør tilsammen 23 % av den beregnede pris ovenfor. Tillegget er lagt likt på alle vognene, selv om det meste av forandringene er gjort på motorvogn og styrevogn. I økonomiberegningene vil det ikke gjøre noe utslag da det er forutsetningen at et sett alltid skal kjøres samlet.

Nytt jernbanemateriell (BM-70) har en meget høy pris, ca 300 000 kr pr sete. Nytt jernbanemateriell vil ha amortiseringskostnader som utgjør en meget høy andel av totalkostnadene. Det kan virke som prisen på jernbanemateriell er blitt så høy at det er umulig å fornye eller investere for trafikkøkning med økonomisk brukbart resultat med de rammebetingelser som ligger til grunn for driften.

Steinar har fått nye opplysninger fra DSB. De skal bestille et nytt sett for IC-trafikk. Det er 3 vogner a ca 20 m lengde, 140 seter, pris 22 mill kr og dieseldrevet. Det gir 157 000 kr pr sete. De hadde vurdert et elektrisk materiell, men prisen ville bli 15 mill kr høyere og altså 264 000 kr pr sete. Den elektriske utgaven ble lagt på is delvis på grunn av prisen.

Vi har undersøkt om det er alternativer til BM-70 som kan redusere investeringen vesentlig.

BM-69 i nærtrafikkversjon har nå en pris på ca 104 000 kr pr sete. Det vil være mulig å oppgradere standarden på BM-69 til det som ønskes for IC-tilbudet. Men det vil gi høyere pris og færre antall seter. I sammenlikningen er også tatt med El 17/B 7-materiell.

I bilag 4 er vist priser for forskjellige typer av jernbanemateriell. Det er sist kjente kontraktpris som er lagt til grunn, eksklusiv reservedeler m.v. Prisen er oppjustert med prisutviklingen på jernbanemateriell ifølge indeksen i bilag 3. I bilag 4 er også vist belastningen i regnskapet med forskjellige avskrivningsprinsipper.

For BM-70 er det IC-standard som er lagt til grunn for prisen. Men det vil komme et tilllegg på 23 % for reservedeler, tilleggsbetillinger m.v.

For BM-69 er det prisen som nærtrafikkmateriell som er lagt til grunn. Dersom BM-69 skal kjøpes som IC-materiell regner vi med at prisene må økes med 40 % på grunn av:

- nødvendig standardmessig oppgradering til IC standard.
- reservedeler m.v.
- samme teknologi som El17 og BM-70. Den teknologi som er brukt i BM 69 tar så mye strøm at det vil overbelaste strømtilførselen dersom BM 69 også brukes på IC-strekninger.

El 17/B 7 er ikke kjøpt på noen år. Det er prisen ved siste kjøp som er lagt til grunn, oppjustert med prisutvikling på 69-materiell, kfr bilag 3. Den omfatter ikke reservedeler, men det kan tenkes at dagens lager av reservedeler er tilstrekkelig for økning av vognparken. Vi har regnet med et tog som gir omtrent samme seteantall som et BM-70 sett.

For de aktuelle materielltyper kan det gis følgende hovedtall for pris i 1990 inklusiv reservedeler m.v.(mill kr):

| | BM-70 | | BM-69 | | El 17/B 7 | |
|-------------|-------|-------|-------|-------|-----------|-------|
| | Pris | Seter | Pris | Seter | Pris | Seter |
| Lok/Motorv. | 30,2 | 26 | 24,9 | 26 | 25,8 | 0 |
| Mellomv. | 12,0 | 80 | 9,1 | 80 | 11,4 | 72 |
| Styrevogn. | 16,4 | 46 | 11,0 | 46 | 10,9 | 0 |
| SETT | 70,6 | 232 | 54,0 | 232 | 70,8 | 216 |

Prisen pr sete blir:

| | BM-70 | BM-69 | El 17/B 7 |
|-------------|-----------|-----------|-----------|
| | Pris/sete | Pris/sete | Pris/sete |
| Lok/Motorv. | 1,16 | 0,96 | - |
| Mellomv. | 0,15 | 0,11 | 0,16 |
| Styrevogn. | 0,36 | 0,24 | - |
| SETT | 0,31 | 0,23 | 0,33 |

Prisanslaget for BM-70 er sikkert, mens det er usikkerhet for Bm-69 og El 17/B 7.

KONLUSJONEN er at det er lite å spare ved erstatte det bestilte 70-materiell med å investere i annet NSB materiell istedet.

De videre beregninger er satt opp bare for BM-70.

5. MULIGHET FOR LØNNSOM DRIFT

Det ble gjennomført beregninger for å belyse om det er mulig å få tilfredstillende regnskapsresultater med det nye BM-70 materiellet satt inn i IC-trafikken.

Beregningene ble basert på følgende grunnlag:

- Amortiseringskostnader slik som beskrevet foran, flere prinsipper ble brukt for å vise spredning.
- Driftskostnader basert på erfaringer med BM-69 i praktisk drift. Driftskostnadene for 69-materiellet ble redusert med 20 % for kjørestrøm og 10 % for vedlikehold basert på den forskjell som er registrert mellom El 16 og El 17.
- Kostnad pr passasjerkm ble beregnet ut fra alternative beleggsprosenter på 30, 40 og 50 %.
- Kostnadene ble beregnet ut fra alternative kjørelengder på 150 000 og 250 000 km pr år. 250 000 km er det som oppnås ifølge forslaget til kjøreplan, mens 150 000 er i underkant av det som oppnås for langdistansemateriell idag.
- For alternativet med amortisering etter saldoavskrivning med 10 % og rentefot 12,5 % p.a. ble det regnet med at både driftskostnader og inntekter pr passasjerkm skal øke med 5 % pr år.

Resultatet av beregningene er vist i bilag 5. I bilaget er også vist en antatt inntektsmulighet med kr 0,55 pr passasjerkm og kr 0,04 pr passasjerkm i inntektsreduksjon for billettekspedisjon, markedsføring m.v. Det er et forsiktig anslag for inntektene.

Ved vurdering av mulig lønnsomhet vil amortisering etter annuitet (30 år) og med rente 7 % p.a. være det som gir den enkleste beskrivelse for hele settets levetid. Disse forutsetninger tilsvarer omtrent dagens forhold, altså et rentenivå på 12 - 12,5 % p.a. og inflasjon 5 - 5,5 % p.a.

Hovedresultatene av beregningen med annuitet og rente 7 % p.a. er:

| Kostnad (kr pr) | Årlig kjørelengde | |
|----------------------|-------------------|------------|
| | 150 000 km | 250 000 km |
| Setekm | 0,28 | 0,22 |
| Pass.km, belegg 30 % | 0,95 | 0,74 |
| Pass.km, belegg 40 % | 0,71 | 0,56 |
| Pass.km, belegg 50 % | 0,57 | 0,45 |

Disse kostnader må sammenliknes med dagens inntektsnivå i IC-trafikken, som er:

| | |
|------------------------------|------------------------|
| Inntekter | 0,61 kr pr passasjerkm |
| Passasjeravhengige kostnader | 0,10 kr pr passasjerkm |
| Netto inntekt | 0,51 kr pr passasjerkm |

Passasjeravhengige kostnader er billettekspedisjon, reisegodsekspedisjon, togservering og provisjoner. Disse vil ha et sterkt element av faste kostnader, slik at kostnadsøkningen blir lavere enn økningen i passasjermengde.

KONKLUSJONEN er at man kan oppnå lønnsomhet med det nye BM-70 materiellet, men det vil kreves et belegg på 40 - 50 % av tilbudte setekm og opprettholdt inntektsnivå pr passasjerkm. Med lønnsomhetskrav på 90 % vil kravet til belegg synke tilsvarende.

Dagens belegg i IC-trafikken er ca 37 %. Inntektsnivået har vist fallende tendens regnet i faste priser. Det vil derfor bli meget vanskelig å tilfredsstille forutsetningene for å oppnå lønnsomhet med det nye materiellet.

De lønnsomhetsberegninger som er referert ovenfor vil bare gi kostnadsdekning. Det vil ikke være noen opparbeidet kapital til å dekke deler av egenkapital ved innkjøp av nytt materiell ved slutten av perioden. Det må også presiseres at det blir vanskelig å oppnå et gjennomsnitt på 250 000 km pr år gjennom hele materiellets levetid.

For å oppnå tilfredstillende lønnsomhet er det sannsynligvis nødvendig med rasjonalisering av driften.

6. LØNNSOMHET MED VALGT KJØREOPPLEGG

Effekten av det nye materiellet på driftsresultatene er beregnet. Det foreslår ruteopplegg med konsentrert bruk av det nye materiellet på Østfoldbanen samt supplerende kjøring på Vestfoldbanen er lagt til grunn.

Dette ruteopplegget gir en merkbar økning i tilbudet på Vestfoldbanen, men ikke mer enn at det vil fylles opp i løpet av noen år med den nåværende trafikkøkning. På Østfoldbanen vil det bli en dramatisk økning i tilbudet, hele 163 % av tilbudet i IC-produktet i 1989. Det vil gå mange år å få fylt opp denne kapasitet med trafikkøkning, selv med overføring av en del trafikk fra utenlandstogene. I beregningene er det derfor lagt vekt på å få frem hvordan forskjellig trafikkmengde med det nye materiellet vil påvirke de økonomiske resultater.

Det er regnet med følgende forutsetninger:

- Rentefot 12,5 % p.a.
- Avskrivning lineært over 15 år, som er det som sannsynligvis blir fremtidig praksis for NSB.
- Inflasjon 5 % p.a., altså realrente 7,5 %
- Inntektsøkning 4 % p.a. pr passasjerkm, altså et tap på 1 % p.a. i forhold til inflasjon/takstøkning, pga rabatter etc
- Produktivitetsforbedring 2% p.a., altså økning i driftskostnader med 3 % p.a for gammelt materiell. Dette omfatter også de passajeravhengige kostnader.
- Produktivitetsgevinst for nytt materiell, 15 % ved innsetting og deretter 1 % pr år, dette er gjennomført slik at km-kostnadene pr tog er redusert med ca 15 % ved innsetting av nytt materiell og deretter er det lagt inn en kostnadsøkning på 4 % p.a.
- Passasjeravhengige kostnader (billettekspedisjon, reisegodsekspedisjon, togservering og provisjoner) var i 1989 kr 0,10 pr passasjerkm. Det er regnet med et visst fast element her, slik at for nye passasjerer er det regnet med kostnad på kr 0.07 og med kostnadsøkning 4 % p.a.
- Økt hastighet (Østfold) gir en ekstraordinær inntektsøkning på 5 mill kr ved innsetting av materiellet, deretter økning med 4 % pr år.
- Trafikken øker sterkt ved innsetting av nytt materiell
 - 5 % på Vestfoldbanen
 - 30 % på Østfoldbanenderetter gradvis
 - 2 % p.a. på Vestfoldbanen
 - 5 % p.a. på Østfoldbanentil et maksimalt belegg på 40 %.
På Østfoldbanen kan en del passasjerer overføres fra utenlandstogene. Økt frekvens tilsier en vedvarende høy trafikkøkning.

Den forutsatte trafikkveksten går frem av fig 2, alt 1 for Østfoldbanen.

Resultatet av beregningene er vist i bilag 6, og illustrert i fig 3. Fig 6 viser dekningsgraden.

Resultatene er ømfintlige for endringer i forutsetningene, spesielt forutsetningene om prosentvis inntekts- og kostnadsvekst. Med bedre inntektsutvikling og raskere rasjonalisering kan resultatene bli bedre enn beregnet, men disse utslagene vil få merkbar effekt først langt ute i perioden. En blandet bruk av det nye materiellet med eldre materiell vil ikke gi så store utslag i regnskapet. Belastningen med amortisering av det nye materiellet vil da spres over flere baner og eventuelt også på flere produkter. Vestfoldbanen representerer en blandet bruk av det nye materiellet.

I fig 4 er derfor vist utviklingen i både kostnader og inntekter for Vestfoldbanen. På Vestfoldbanen vil de nye settene utgjøre bare 18 % økning av tilbudet. Kostnader og inntekter for hele banen vil være en sum av trafikk med nytt og gammelt materiell, som gjør at de regnskapsmessige utslagene tilsynelatende ikke blir så veldig sterke.

I fig 5 er vist tilsvarende for Østfoldbanen. Her forutsettes at all kjøring skal være med nytt materiell, og ved innsettingen vil ruteplanen representerer en økning av kapasiteten på 163 % i forhold til det som ble kjørt i 1989, altså 2,63 ganger. Regnskapsresultatene blir dermed påvirket av to viktige forhold

- Det gir effekten av det nye materiellet alene
- Det vil være umulig å fylle opp den økte kapasitet på kort sikt.

KONKLUSJONEN ER:

- Ruteforslaget gir for sterk økning av tilbudet på Østfoldbanen, slik at regnskapsresultatene blir meget dårlige. Det må finnes annen fornuftig bruk for store deler av det nye materiellet.
- Det er meget viktig å finne en bruk av det nye materiellet som gir et høyt belegg.

7. MULIGE ALTERNATIVER FOR BRUK AV DET NYE MATERIELLET

Som et utgangspunkt for å søke etter alternativ bruk er resultatene beregnet med forskjellig belegg. Det er valgt belegg ved innsetting av materiellet på 30 % og 38 %, i begge tilfeller økende med 2 % p.a. til 40 % som er et antatt maksimum for den aktuelle trafikken.

Resultatet av beregningene er vist i bilagene 7 og 8, og illustrert i fig 2, 3, 5 og 6, hvor dette er kalt alternativ 2 og 3.

I bilaget er beregningen satt opp under "Østfoldbanen". Men vi regner med at materiellet i stor grad må settes inn på andre baner for å oppnå den forutsatte trafikkmenge. Rushtrafikken på Østfoldbanen må dekkes med innsatstog med annet materiell. De nye sett som på denne måten blir ledige må settes inn på viktige ruter på andre strekninger enten som økning av tilbud/frekvens eller som erstatning for eksisterende tilbud.

Vi regner alternativ 2 som realistisk, men selv det vil forutsette en trafikkvekst som er merkbar, selv sett i sammenheng med hele NSBs trafikk idag.

Grunnrutesystemet på Østfoldbanen med 2 timers frekvens kan gjennomføres med 2 av de nye settene som da vil gå kontinuerlig hele dagen, vist i bilag 9. Ved ruteendringer for utenlandstogene kan de taktes inn slik at de utfyller IC-tilbuddet, vist i bilag 8. Det vil gi timesfrekvens på viktige tider. Innsatstogene kan altså dekkes ved ekstra vogner på utenlandstogene, slik som idag.

Vi (Navestad) har begynt å se på muligheter for å bruke noen av de nye settene på andre baner. Vi mener det er muligheter, men har foreløpig ikke kommet frem til et totalt nytt forslag for alle settene.

8. AVSLUTNING

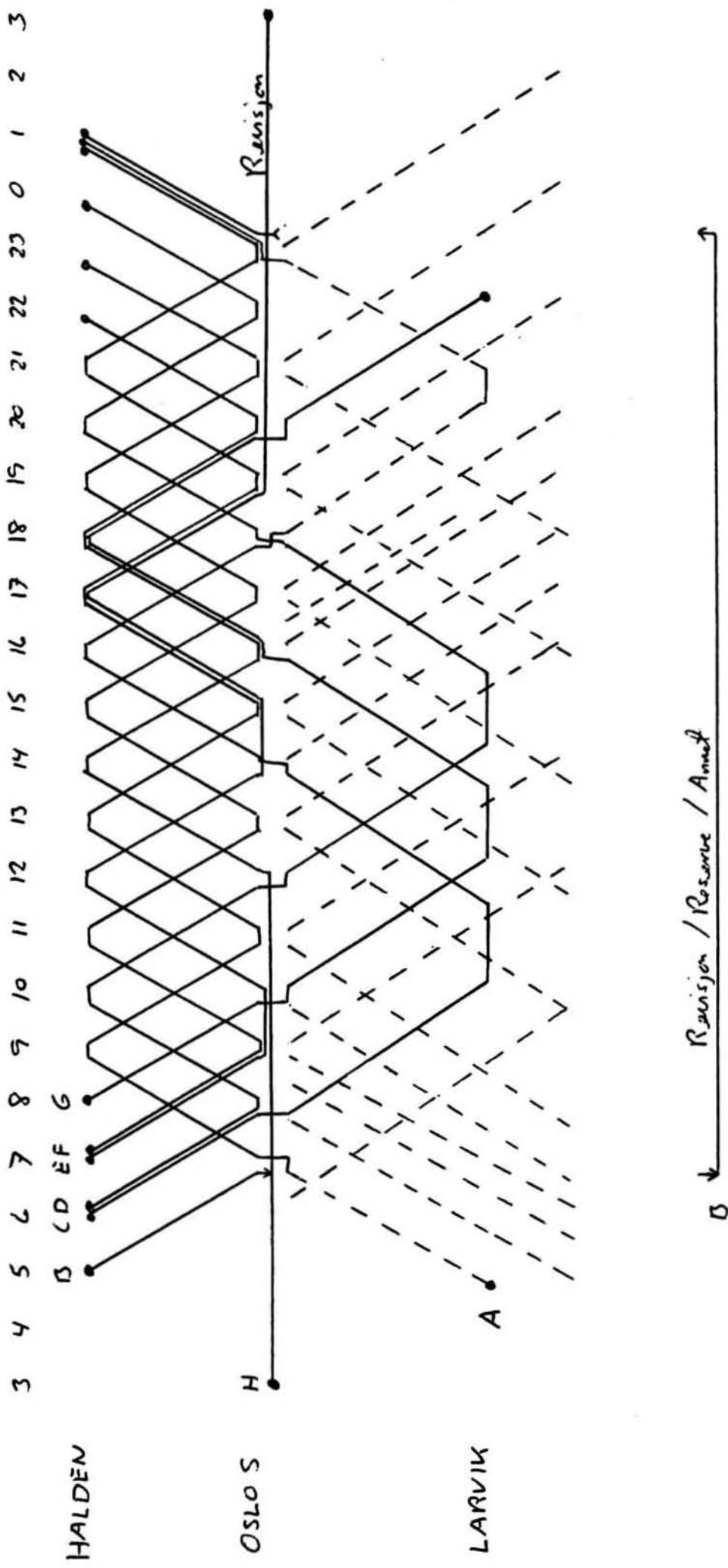
Beregningene viser at det nye materiellet vil gi sterke regnskapsmessige belastninger ved at amortiseringskostnadene øker sterkt.

På kort sikt vil det ikke være mulig å oppnå tilfredstillende lønnsomhet av det nye materiellet. Resultatet på lengere sikt er avhengig av belegget, inntektsutviklingen og rasjonalisering av driften.

Det er viktig å finne en slik bruk av det nye materiellet at det oppnås høyt belegg helt fra starten.

Ved tolkning av beregningsresultatene vil vi peke på at det gode resultat på dagens IC-trafikk i stor grad skyldes manglende amortiseringskostnader. Driftskostnadene er høyere enn inntektene på både Vestfold- og Østfoldbanen.

Nov 15.2.90



BILAG 2
side 1

BEREGRNING AV KJØRELENGDE MED IC-SETT

| | A | B | C | D | E | F | G | H | I | SUM | 6J.SNITT |
|---------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|-----|----------|
| TURER PR DAG (SETT) | | | | | | | | | | | |
| Halden-Oslo | 8 | 2 | | 4 | 5 | 8 | | 5 | | 32 | 3.6 |
| Halden-Larvik | 1 | | 4 | 2 | | | 3 | | | 10 | 1.1 |
| SUM | | | | | | | | | | 42 | 4.7 |

TURER MED KONDUKTØR (SETT)

| | | | | | | | | | | | |
|---------------|---|---|---|---|---|---|---|---|--|----|-----|
| Halden-Oslo | 7 | 1 | | 4 | 4 | 8 | | 4 | | 28 | 3.1 |
| Halden-Larvik | 1 | | 4 | 2 | | | 3 | | | 10 | 1.1 |
| SUM | | | | | | | | | | 38 | 4.2 |

TOG PR DAG

| | | | | | | | | | | | |
|---------------|---|---|---|---|---|---|---|---|--|----|-----|
| Halden-Oslo | 7 | 1 | | 3 | 3 | 7 | | 3 | | 24 | 2.7 |
| Halden-Larvik | 1 | | 4 | 2 | | | 3 | | | 10 | 1.1 |
| SUM | | | | | | | | | | 34 | 3.8 |

SETTKM PR DAG

| | | | | | | | | | | KM PR TUR | |
|-------------|------|-----|------|------|-----|------|-----|-----|---|-----------|-----------------|
| Halden-Oslo | 1088 | 272 | 0 | 544 | 680 | 1088 | 0 | 680 | 0 | 4352 | 484 136 |
| Halden-Oslo | 136 | 0 | 544 | 272 | 0 | 0 | 408 | 0 | 0 | 1360 | 151 136 |
| Oslo-Larvik | 146 | 0 | 584 | 292 | 0 | 0 | 438 | 0 | 0 | 1460 | 162 146 |
| SUM | 1370 | 272 | 1128 | 1108 | 680 | 1088 | 846 | 680 | 0 | 7172 | 797 DAGER PR ÅR |

| | | | | | | | | | | | |
|-----------|--------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---|---------|------------|
| SUM PR ÅR | 438400 | 87040 | 360960 | 354560 | 217600 | 348160 | 270720 | 217600 | 0 | 2295040 | 255004 320 |
|-----------|--------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---|---------|------------|

SETTKM MED KONDUKTØR

| | | | | | | | | | | | |
|-------------|------|-----|------|------|-----|------|-----|-----|---|------|-----|
| Halden-Oslo | 952 | 136 | 0 | 544 | 544 | 1088 | 0 | 544 | 0 | 3808 | 423 |
| Halden-Oslo | 136 | 0 | 544 | 272 | 0 | 0 | 408 | 0 | 0 | 1360 | 151 |
| Oslo-Larvik | 146 | 0 | 584 | 292 | 0 | 0 | 438 | 0 | 0 | 1460 | 162 |
| SUM | 1234 | 136 | 1128 | 1108 | 544 | 1088 | 846 | 544 | 0 | 6628 | 736 |

| | | | | | | | | | | | |
|-----------|--------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---|---------|--------|
| SUM PR ÅR | 394880 | 43520 | 360960 | 354560 | 174080 | 348160 | 270720 | 174080 | 0 | 2120960 | 235662 |
|-----------|--------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---|---------|--------|

TOGKM PR DAG

| | | | | | | | | | | | |
|-------------|------|-----|------|-----|-----|-----|-----|-----|---|------|-----|
| Halden-Oslo | 952 | 136 | 0 | 408 | 408 | 952 | 0 | 408 | 0 | 3264 | 363 |
| Halden-Oslo | 136 | 0 | 544 | 272 | 0 | 0 | 408 | 0 | 0 | 1360 | 151 |
| Oslo-Larvik | 146 | 0 | 584 | 292 | 0 | 0 | 438 | 0 | 0 | 1460 | 162 |
| SUM | 1234 | 136 | 1128 | 972 | 408 | 952 | 846 | 408 | 0 | 6084 | 676 |

| | | | | | | | | | | | |
|-----------|--------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---|---------|--------|
| SUM PR ÅR | 394880 | 43520 | 360960 | 311040 | 130560 | 304660 | 270720 | 130560 | 0 | 1946880 | 216320 |
|-----------|--------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---|---------|--------|

BILAG 2
side 2

| SETTIMER | | | | | | | | | | TIMER/TUR | | |
|-------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-----|-----------|------|------|
| Oslo-Halden | 14 | 3.5 | 0 | 7 | 8.75 | 14 | 0 | 8.75 | 0 | 56.0 | 77.7 | 1.75 |
| Oslo-Halden | 1.85 | 0 | 7.4 | 3.7 | 0 | 0 | 5.55 | 0 | 0 | 18.5 | 73.5 | 1.85 |
| Oslo-Larvik | 2.4 | 0.0 | 9.6 | 4.8 | 0.0 | 0.0 | 7.2 | 0.0 | 0.0 | 24.0 | 60.8 | 2.40 |
| SUM | 18.3 | 3.5 | 17.0 | 15.5 | 8.8 | 14.0 | 12.8 | 8.8 | 0.0 | 98.5 | 72.8 | |
| SUM PR ÅR | 5840.0 | 1120.0 | 5440.0 | 4960.0 | 2800.0 | 4480.0 | 4080.0 | 2800.0 | 0.0 | 31520.0 | 72.8 | |

SETTIMFER MED KONDUKTØR

| | | | | | | | | | | |
|-------------|--------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-----|---------|
| Oslo-Halden | 12.25 | 1.75 | 0 | 7 | 7 | 14 | 0 | 7 | 0 | 49.0 |
| Oslo-Halden | 1.85 | 0 | 7.4 | 3.7 | 0 | 0 | 5.55 | 0 | 0 | 18.5 |
| Oslo-Larvik | 2.4 | 0.0 | 9.6 | 4.8 | 0.0 | 0.0 | 7.2 | 0.0 | 0.0 | 24.0 |
| SUM | 16.5 | 1.8 | 17.0 | 15.5 | 7.0 | 14.0 | 12.8 | 7.0 | 0.0 | 91.5 |
| SUM PR ÅR | 5280.0 | 560.0 | 5440.0 | 4960.0 | 2240.0 | 4480.0 | 4080.0 | 2240.0 | 0.0 | 29280.0 |

TOGTIMER

| | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 |
|-------------|--------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|------|---------|------|
| Halden-Oslo | 12.25 | 1.75 | 0 | 5.25 | 5.25 | 12.25 | 0 | 5.25 | 0 | 42.0 | 77.7 |
| Halden-Oslo | 1.85 | 0 | 7.4 | 3.7 | 0 | 0 | 5.55 | 0 | 0 | 18.5 | |
| Oslo-Larvik | 2.4 | 0.0 | 9.6 | 4.8 | 0.0 | 0.0 | 7.2 | 0.0 | 0.0 | 24.0 | 60.8 |
| SUM | 16.5 | 1.8 | 17.0 | 13.8 | 5.3 | 12.3 | 12.8 | 5.3 | 0.0 | 84.5 | 72.0 |
| SUM PR ÅR | 5280.0 | 560.0 | 5640.0 | 4400.0 | 1680.0 | 3920.0 | 4080.0 | 1680.0 | 0.0 | 22040.0 | 72.0 |

ARBEIDSTIMER

| | | | | | | | | | | | |
|----------------|----------------|-------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|---------|-------|------|
| SUM BRUTTO | 24 | 5 | 22.75 | 20.75 | - 13.75 | 19.75 | 17.25 | 11.75 | 0 | 135.0 | |
| LOKFTVRERTIMER | TIDSUTNYTTELSE | | | | | | | | | | |
| PR DAG | 21.7 | 2.5 | 22.8 | 18.4 | 8.3 | 17.3 | 17.3 | 7.1 | 115.2 | 52.8 | 73.4 |
| PR ÅR | 6943.6 | 800.0 | 7280.0 | 5890.3 | 2640.0 | 5530.0 | 5520.0 | 2256.0 | 36859.9 | 52.8 | 73.4 |
| PR SETT PR ÅR | | | | | | | | | 4095.5 | | |

KONDUKTØRTIMER

| | | | | | | | | | | | |
|---------------|---------|--------|---------|---------|--------|---------|---------|--------|---------|------|------|
| PR DAG | 43.4 | 5.0 | 45.5 | 41.5 | 22.0 | 39.5 | 34.5 | 18.8 | 250.2 | 26.5 | 73.1 |
| PR ÅR | 13887.1 | 1600.0 | 14560.0 | 13280.0 | 7040.0 | 12640.0 | 11040.0 | 6016.0 | 80063.1 | 26.5 | 73.1 |
| PR SETT PT ÅR | | | | | | | | | 8895.9 | | |

BILAG 3

| ÅR | BYGGEKOST- INDEKS 1978=100 | PRISUTVIKLING 69-MATERIELL | | | |
|------|----------------------------------|----------------------------|----------|----------|----------|
| | | MOTORV | MELLOMV | STYREV | |
| | | 1971=100 | 1971=100 | 1971=100 | 1971=100 |
| 1955 | 20.5 | | | | |
| 1956 | 23.5 | | | | |
| 1957 | 26.5 | | | | |
| 1958 | 29.4 | | | | |
| 1959 | 32.4 | | | | |
| 1960 | 35.3 | | | | |
| 1961 | 36.7 | | | | |
| 1962 | 38.1 | | | | |
| 1963 | 38.7 | | | | |
| 1964 | 40.1 | | | | |
| 1965 | 42.3 | | | | |
| 1966 | 44.4 | | | | |
| 1967 | 45.9 | | | | |
| 1968 | 47.4 | | | | |
| 1969 | 49.6 | | | | |
| 1970 | 52.4 | | | | |
| 1971 | 55.4 | 100.00 | 100.00 | 100.00 | 100.00 |
| 1972 | 58.4 | | | | |
| 1973 | 63 | | | | |
| 1974 | 70.9 | 127.98 | 161.60 | 162.05 | 162.06 |
| 1975 | 77.7 | 140.25 | 161.60 | 164.14 | 164.12 |
| 1976 | 86.2 | 155.60 | 198.52 | 200.70 | 200.66 |
| 1977 | 94 | | | | |
| 1978 | 100 | | | | |
| 1979 | 102.6 | | | | |
| 1980 | 110.9 | | | | |
| 1981 | 121.6 | | | | |
| 1982 | 132.7 | | | | |
| 1983 | 140.8 | 254.15 | 408.88 | 408.37 | 411.52 |
| 1984 | 147.5 | | | | |
| 1985 | 154.3 | 278.52 | 471.18 | 478.09 | 477.37 |
| 1986 | 165.5 | | | | |
| 1987 | 185.3 | 334.48 | 585.51 | 547.41 | 547.65 |
| 1988 | 203.6 | | | | |
| 1989 | 215 | | | | |
| 1990 | 223.6 | 403.61 | 691.39 | 646.41 | 617.78 |

ENLIGNING AV KAPITALKOSTNADER MED FORSKJELIGE

RIVNINGS- OG RENTEGEREGNSPRINSIPPER

stnader pr år, 1000 kr).

ÅRLIGE AMORTISERINGSKOSTNADER

| PRIS 1990 | ANNUITET 7 % PA | ANNUITET 12.5 % PA | INV.TAKT | JEVN | REGNSKAP LINEERT 30 AR | | | REGNSKAP SALDO 10 % | | |
|----------------|--------------------|-----------------------|----------|----------|------------------------|---------|----------|---------------------|---------|------|
| | | | | | 1990 | 1995 | 2000 | 1990 | 1995 | 2000 |
| R 69 17755000 | 1430812 | 2286137 | 943952 | 2774219 | 2404323 | 2034427 | 3883906 | 2293408 | 1354234 | |
| OM 69 6490000 | 523006 | 835653 | 355560 | 1014063 | 878854 | 743646 | 1419688 | 838311 | 495014 | |
| OM 69 6490000 | 523006 | 835653 | 355560 | 1014063 | 878854 | 743646 | 1419688 | 838311 | 495014 | |
| RE 7844000 | 632120 | 1009995 | 423114 | 1225625 | 1062208 | 898792 | 1715875 | 1013207 | 598289 | |
| SETT 38579000 | 3108943 | 4967438 | 2078186 | 6027969 | 5224240 | 4420510 | 8439156 | 4983237 | 2942552 | |
| R 70 24580076 | 1980820 | 3164934 | 1306810 | 3840637 | 3328552 | 2816467 | 5376892 | 3175001 | 1874806 | |
| OM 70 9763679 | 786820 | 1257173 | 534911 | 1525575 | 1322165 | 1118755 | 2135805 | 1261171 | 744709 | |
| OM 70 9763679 | 786820 | 1257173 | 534911 | 1525575 | 1322165 | 1118755 | 2135805 | 1261171 | 744709 | |
| RE 70 13306394 | 1072314 | 1713333 | 750083 | 2172748 | 1883049 | 1593349 | 3041848 | 1796181 | 1060627 | |
| SETT 57413828 | 4626774 | 7392613 | 3126715 | 9064535 | 7855930 | 6647326 | 12690349 | 7493524 | 4424851 | |
| 17 25818118 | 2080589 | 3324345 | 1372631 | 4034081 | 3496203 | 2958326 | 5647713 | 3334918 | 1969236 | |
| 11371814 | 916414 | 1464237 | 623014 | 1776846 | 1539933 | 1303020 | 2487584 | 1468894 | 867367 | |
| 11371814 | 916414 | 1464237 | 623014 | 1776846 | 1539933 | 1303020 | 2487584 | 1468894 | 867367 | |
| 11371814 | 916414 | 1464237 | 623014 | 1776846 | 1539933 | 1303020 | 2487584 | 1468894 | 867367 | |
| 7 10894382 | 877939 | 1402762 | 596858 | 1702247 | 1475281 | 1248315 | 2383146 | 1407224 | 830952 | |
| TOG 70827941 | 5707769 | 9119817 | 3838532 | 11066866 | 9591284 | 8115702 | 15493612 | 9148823 | 5402289 | |
| JSS | 1700000 | 242042 | 307057 | | | | | | | |

SAMMENLIKNING AV KAPITALKOSTNADER MED FORSKJELLIGE AVSKRIVNINGS- OG RENTEBEREGNINGSPRINSIPPER

(Kostnader pr. år, 1000 kr.).

ÅRLIGE AMORTISERINGSKOSTNADER

BILAG 5

NLIKNING AV KAPITALKOSTNADER MED FORSKJELIGE
TIVNINGS- OG RENTEBEREGNINGSPRINSIPPER
nader pr år, 1000 kr).

ÅRLIGE AMORTISERINGSKOSTNADER

r for pris 1.23

| | | |
|--------------|-----|--|
| 70 30233493 | 26 | 1162827 |
| M70 12009325 | 80 | 150117 |
| M70 12009325 | 80 | 150117 |
| 70 16366865 | 46 | 355801 |
| ETT 70619008 | 232 | 304392 5690932 5690932 3845860 3845860 15609129 15609129 9217035 9217035 5442567 5442567 |

LENGDE PR SETT PR ÅR

| | | | | | | | | | | |
|---------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| M (1000) | 34800 | 58000 | 34800 | 58000 | 34800 | 58000 | 34800 | 58000 | 34800 | 58000 |
| KJØRELENGDE TOG | 0.85 | 0.85 | 0.85 | 0.85 | 0.85 | 0.85 | 0.85 | 0.85 | 0.85 | 0.85 |
| GDET | 72.5 | 72.5 | 72.5 | 72.5 | 72.5 | 72.5 | 72.5 | 72.5 | 72.5 | 72.5 |
| OSTNAD LOKFØRER | 196 | | | | | | | | | |
| TNYTTELSE LOKFØRER | 0.50 | 0.73 | 0.50 | 0.73 | 0.50 | 0.73 | 0.50 | 0.73 | 0.50 | 0.73 |
| RERE PR TOG | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| OSTNAD KONDUKTØR | 193 | | | | | | | | | |
| TNYTTELSE KONDUKTØR | 0.53 | 0.73 | 0.53 | 0.73 | 0.53 | 0.73 | 0.53 | 0.73 | 0.53 | 0.73 |
| KTØRER PR SETT | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 |

AVSTAND 15 K

(TILLEGG 15%)

ING
TIEKSREDITJON

ADSBKRNING

| | | | | | | | | | | |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| AD PR SETTKM | 66 | 52 | 54 | 44 | 132 | 91 | 97 | 74 | 82 | 69 |
| AD PR SETEKM | 0.28 | 0.22 | 0.23 | 0.19 | 0.57 | 0.39 | 0.42 | 0.32 | 0.35 | 0.30 |
| AD PR PASSKM KABINF. | 0.3 | 0.95 | 0.74 | 0.77 | 0.64 | 1.90 | 1.31 | 1.39 | 1.06 | 1.17 |
| | 0.4 | 0.71 | 0.56 | 0.58 | 0.48 | 1.42 | 0.98 | 1.05 | 0.79 | 0.88 |
| | 0.5 | 0.57 | 0.45 | 0.46 | 0.38 | 1.14 | 0.79 | 0.84 | 0.66 | 0.70 |

10 of 10

KT PR PA
KTSREDUK
EKT
KT AV KI
NNTEKT

SAMMENLIKNING AV KAPITALKOSTNADER MED FORSKJELIGE AVSKRIVNINGS- OG RENTEBEREGNINGSPRINSIPPER (Kostnader pr År, 1000 kr).

BILAG 5

BILAG 6

BEREGNING AV RESULTATUTVIKLING FOR IC-KJØRING, VESTFOLD OG ØSTFOLD

| WESTFOLD | | ÅR | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 |
|------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|------|
| PRODUKSJON | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Lokkm | 1342041 | 1702741 | 1702741 | 1702741 | 1702741 | 1702741 | 1702741 | 1702741 | 1702741 | 1702741 | 1702741 | 1702741 | 1702741 | 1702741 | 1702741 | 1702741 | 1702741 | |
| Vognkm | 7336549 | 8565349 | 8565349 | 8565349 | 8565349 | 8565349 | 8565349 | 8565349 | 8565349 | 8565349 | 8565349 | 8565349 | 8565349 | 8565349 | 8565349 | 8565349 | 8565349 | |
| Setekm | 404238 | 475025 | 475025 | 475025 | 475025 | 475025 | 475025 | 475025 | 475025 | 475025 | 475025 | 475025 | 475025 | 475025 | 475025 | 475025 | 475025 | |
| Passkm | 145191 | 152451 | 155500 | 158610 | 161782 | 165017 | 168318 | 171684 | 175118 | 178620 | 182193 | 185836 | 189553 | 189553 | 189553 | 189553 | 189553 | |
| BELEGG % | 36 | 32 | 33 | 33 | 34 | 35 | 35 | 36 | 37 | 38 | 38 | 39 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | |
| INNTAKTER | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| Trafikk | 89926 | 98199 | 104170 | 110503 | 117222 | 124349 | 131909 | 139929 | 148437 | 157462 | 167036 | 177192 | 187965 | 195483 | 203303 | 211435 | | |
| Økt hastighet | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Annet | 1103 | 1158 | 1216 | 1277 | 1341 | 1408 | 1478 | 1552 | 1630 | 1711 | 1797 | 1887 | 1981 | 2080 | 2184 | 2293 | | |
| Ekspressg | 449 | 471 | 495 | 520 | 546 | 573 | 602 | 632 | 663 | 697 | 731 | 768 | 806 | 847 | 889 | 933 | | |
| SUM | 91478 | 99829 | 105881 | 112300 | 119108 | 126330 | 133989 | 142113 | 150730 | 159870 | 169564 | 179846 | 190752 | 198410 | 206376 | 214661 | | |
| KOSTNADER | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Drift | 95231 | 115673 | 120300 | 125112 | 130116 | 135321 | 140734 | 146363 | 152218 | 158306 | 164639 | 171224 | 178073 | 185196 | 192604 | 200308 | | |
| Amortisering | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Gammelt | 6435 | 5899 | 5899 | 5899 | 5899 | 5899 | 5899 | 5899 | 5899 | 5899 | 5899 | 5899 | 5899 | 5899 | 5899 | 5899 | | |
| Nytt | 19928 | 19039 | 18153 | 17268 | 16383 | 15494 | 14611 | 13726 | 12840 | 11955 | 11070 | 10181 | 9296 | 8408 | 7525 | | | |
| SUM | 101666 | 141500 | 145238 | 149164 | 153283 | 157603 | 162127 | 166873 | 171843 | 177045 | 182492 | 188193 | 194153 | 200391 | 206911 | 213732 | | |
| RESULTAT | -10188 | -41671 | -39358 | -36864 | -34175 | -31273 | -28138 | -24760 | -21113 | -17175 | -12929 | -8347 | -3401 | -1981 | -535 | 930 | | |
| DEKN.GRAD | 90 | 71 | 73 | 75 | 78 | 80 | 83 | 85 | 88 | 90 | 93 | 96 | 98 | 99 | 100 | 100 | | |
| ØSTFOLD | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ÅR | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | | |
| PRODUKSJON | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Lokkm | 633311 | 1479680 | 1479680 | 1479680 | 1479680 | 1479680 | 1479680 | 1479680 | 1479680 | 1479680 | 1479680 | 1479680 | 1479680 | 1479680 | 1479680 | 1479680 | | |
| Vognkm | 3161172 | 7311360 | 7311360 | 7311360 | 7311360 | 7311360 | 7311360 | 7311360 | 7311360 | 7311360 | 7311360 | 7311360 | 7311360 | 7311360 | 7311360 | 7311360 | | |
| Setekm | 161305 | 424059 | 424059 | 424059 | 424059 | 424059 | 424059 | 424059 | 424059 | 424059 | 424059 | 424059 | 424059 | 424059 | 424059 | 424059 | | |
| Passkm | 61112 | 79446 | 83418 | 87589 | 91968 | 96567 | 101395 | 106465 | 111788 | 117377 | 123246 | 129409 | 135879 | 142673 | 149807 | 157297 | | |
| BELEGG % | 38 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 28 | 29 | 31 | 32 | 34 | 35 | 37 | | |
| INNTAKTER | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | |
| Trafikk | 32576 | 44043 | 48095 | 52519 | 57351 | 62627 | 68389 | 74681 | 81552 | 89054 | 97247 | 106194 | 115964 | 126633 | 138283 | 151005 | | |
| Økt hastighet | | 5000 | 5200 | 5408 | 5624 | 5849 | 6083 | 6327 | 6580 | 6843 | 7117 | 7401 | 7697 | 8005 | 8325 | 8658 | | |
| Annet | 410 | 431 | 452 | 475 | 498 | 523 | 549 | 577 | 606 | 636 | 668 | 701 | 736 | 773 | 812 | 852 | | |
| Ekspressg | 120 | 126 | 132 | 139 | 146 | 153 | 161 | 169 | 177 | 186 | 195 | 205 | 216 | 226 | 238 | 249 | | |
| SUM | 33106 | 49599 | 53879 | 58541 | 63620 | 69153 | 75183 | 81753 | 88914 | 96719 | 105227 | 114502 | 124613 | 135637 | 147658 | 160765 | | |
| KOSTNADER | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Drift | 42825 | 89843 | 93437 | 97174 | 101061 | 105104 | 109308 | 113680 | 118227 | 122956 | 127875 | 132990 | 138309 | 143842 | 149595 | 155579 | | |
| Amortisering | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Gammelt | 1374 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| Nytt | 77965 | 74489 | 71019 | 67557 | 64095 | 60619 | 57164 | 53702 | 50232 | 46770 | 43308 | 39832 | 36370 | 32893 | 29438 | | | |
| SUM | 44199 | 167808 | 167925 | 168193 | 168618 | 169199 | 169926 | 170844 | 171929 | 173189 | 174645 | 176298 | 178141 | 180211 | 182489 | 185017 | | |
| RESULTAT | -11093 | -118209 | -114046 | -109653 | -104999 | -100046 | -94744 | -89090 | -83015 | -76469 | -69418 | -61796 | -53528 | -44574 | -34831 | -24252 | | |
| DEKN.GRAD | 75 | 30 | 32 | 35 | 38 | 41 | 44 | 48 | 52 | 56 | 60 | 65 | 70 | 75 | 81 | 87 | | |
| SUM RESUL | -21281 | -159880 | -153404 | -146516 | -139174 | -131319 | -122882 | -113851 | -104128 | -93645 | -82346 | -70143 | -56929 | -46555 | -35366 | -23323 | | |
| DEKN.GRAD | 85 | 48 | 51 | 54 | 57 | 60 | 63 | 66 | 70 | 73 | 77 | 81 | 85 | 88 | 91 | 94 | | |
| AMORTISERING NYTT MATERIELL | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| MOTOKV | 4608 | 4403 | 4199 | 3994 | 3789 | 3584 | 3379 | 3174 | 2970 | 2765 | 2560 | 2355 | 2150 | 1945 | 1741 | | | |
| MELLOMV*2 | 3662 | 3498 | 3334 | 3172 | 3010 | 2846 | 2684 | 2522 | 2358 | 2196 | 2034 | 1870 | 1708 | 1544 | 1382 | | | |
| STYREVOGN | 2607 | 2491 | 2375 | 2259 | 2143 | 2027 | 1912 | 1796 | 1680 | 1564 | 1448 | 1332 | 1216 | 1100 | 984 | | | |
| SUM | 10877 | 10392 | 9908 | 9425 | 8942 | 8457 | 7975 | 7492 | 7008 | 6525 | 6042 | 5557 | 5074 | 4589 | 4107 | | | |

BILAG 7

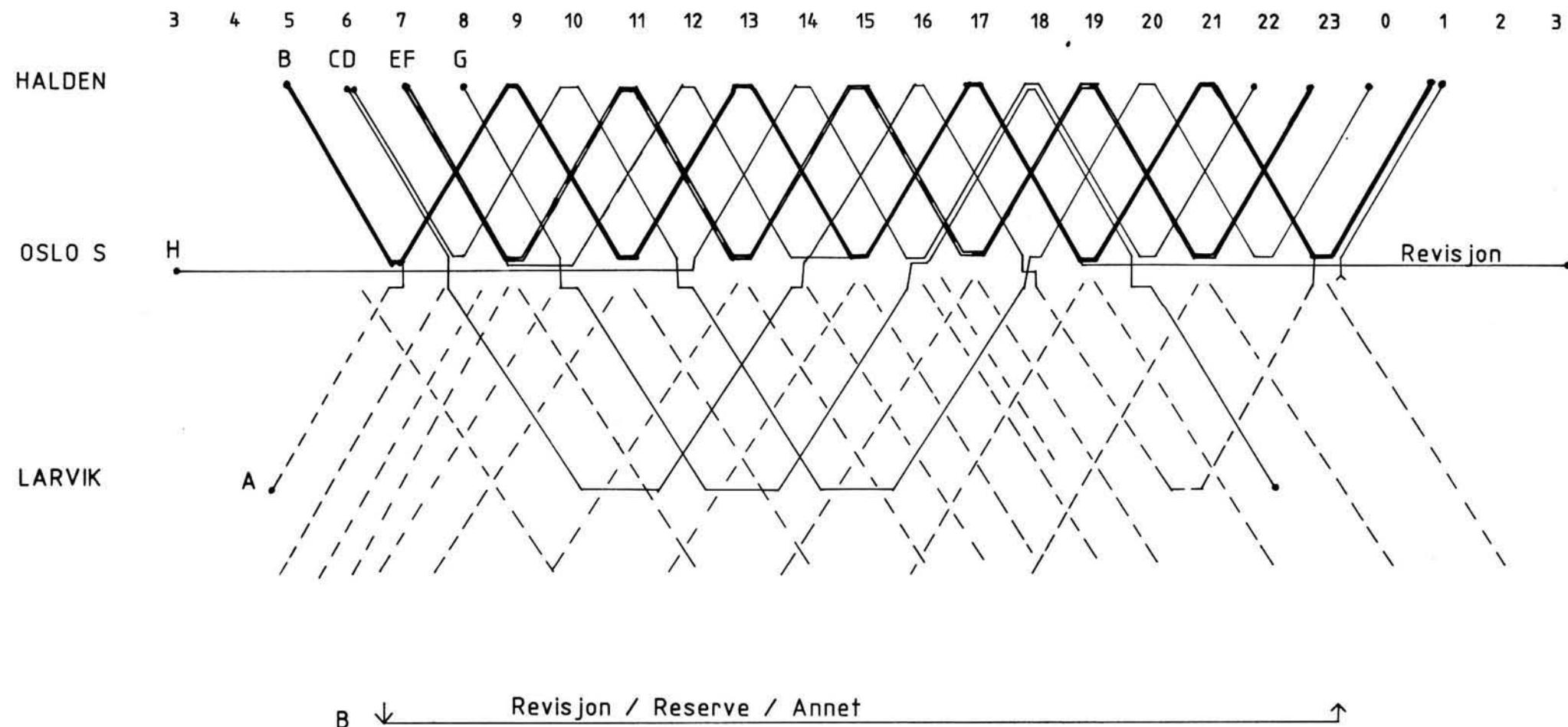
BEREGNING AV RESULTATUTVIKLING FOR IC-KJØRING, VESTFOLD OG ØSTFOLD

| VESTFOLD ÅR | | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 |
|-----------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|
| PRODUKSJON | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Lokkm | gammelt | 1342041 | 1235541 | 1235541 | 1235541 | 1235541 | 1235541 | 1235541 | 1235541 | 1235541 | 1235541 | 1235541 | 1235541 | 1235541 | 1235541 | 1235541 | |
| | nytt | | 467200 | 467200 | 467200 | 467200 | 467200 | 467200 | 467200 | 467200 | 467200 | 467200 | 467200 | 467200 | 467200 | 467200 | |
| Vognkm | | 7336549 | 8565349 | 8565349 | 8565349 | 8565349 | 8565349 | 8565349 | 8565349 | 8565349 | 8565349 | 8565349 | 8565349 | 8565349 | 8565349 | 8565349 | |
| Setekm | | 404238 | 475025 | 475025 | 475025 | 475025 | 475025 | 475025 | 475025 | 475025 | 475025 | 475025 | 475025 | 475025 | 475025 | 475025 | |
| Passkm | | 145191 | 152451 | 155500 | 158610 | 161782 | 165017 | 168318 | 171684 | 175118 | 178620 | 182193 | 185836 | 189553 | 189553 | 189553 | |
| BELEGG % | | 36 | 32 | 33 | 33 | 34 | 35 | 35 | 36 | 37 | 38 | 38 | 39 | 40 | 40 | 40 | |
| INNTAKTER pr passkm | | 0.644 | 0.670 | 0.697 | 0.725 | 0.754 | 0.784 | 0.815 | 0.848 | 0.882 | 0.917 | 0.953 | 0.992 | 1.031 | 1.073 | 1.115 | |
| Trafikk | | 89926 | 98199 | 104170 | 110503 | 117222 | 124349 | 131909 | 139929 | 148437 | 157462 | 167036 | 177192 | 187965 | 195483 | 203303 | 211435 |
| Økt hastighet | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Annet | | 1103 | 1158 | 1216 | 1277 | 1341 | 1408 | 1478 | 1552 | 1630 | 1711 | 1797 | 1887 | 1981 | 2080 | 2184 | 2293 |
| Ekspresssg | | 449 | 471 | 495 | 520 | 546 | 573 | 602 | 632 | 663 | 697 | 731 | 768 | 806 | 847 | 889 | 933 |
| SUM INNTAKTER | | 91478 | 99829 | 105881 | 112300 | 119108 | 126330 | 133989 | 142113 | 150730 | 159870 | 169564 | 179846 | 190752 | 198410 | 206376 | 214661 |
| KOSTNADER pr ny passkm | | 0.070 | 0.073 | 0.076 | 0.079 | 0.082 | 0.085 | 0.089 | 0.092 | 0.096 | 0.100 | 0.104 | 0.108 | 0.112 | 0.117 | 0.121 | |
| Ny pass.km | | 508 | 750 | 1016 | 1306 | 1624 | 1970 | 2347 | 2757 | 3203 | 3687 | 4212 | 4781 | 4972 | 5171 | 5377 | |
| Ny drift | | 23360 | 24294 | 25266 | 26277 | 27328 | 28421 | 29558 | 30740 | 31970 | 33249 | 34579 | 35962 | 37400 | 38896 | 40452 | |
| Gammel dr | | 95231 | 87674 | 90304 | 93013 | 95804 | 98678 | 101638 | 104687 | 107828 | 111063 | 114394 | 117826 | 121361 | 125002 | 128752 | 132614 |
| Sum drift | | 95231 | 111542 | 115349 | 119295 | 123387 | 127629 | 132029 | 136591 | 141325 | 146235 | 151329 | 156616 | 162103 | 167374 | 172819 | 178444 |
| AMORTISERING | Gammelt | 6435 | 5899 | 5899 | 5899 | 5899 | 5899 | 5899 | 5899 | 5899 | 5899 | 5899 | 5899 | 5899 | 5899 | 5899 | |
| | Nytt | | 19928 | 19039 | 18153 | 17268 | 16383 | 15494 | 14611 | 13726 | 12840 | 11955 | 11070 | 10181 | 9296 | 8408 | 7525 |
| SUM KOSTNADER | | 101666 | 137369 | 140287 | 143347 | 146553 | 149911 | 153422 | 157102 | 160950 | 164973 | 169183 | 173585 | 178183 | 182569 | 187125 | 191867 |
| RESULTAT | | -10188 | -37540 | -34407 | -31047 | -27445 | -23581 | -19433 | -14988 | -10220 | -5104 | 381 | 6261 | 12569 | 15841 | 19250 | 22794 |
| DEKN.GRAD % | | 90 | 73 | 75 | 78 | 81 | 84 | 87 | 90 | 94 | 97 | 100 | 104 | 107 | 109 | 110 | 112 |
| ØSTFOLD ÅR | | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 |
| PRODUKSJON | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Lokkm | gammel | 633311 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | nytt | | 1479680 | 1479680 | 1479680 | 1479680 | 1479680 | 1479680 | 1479680 | 1479680 | 1479680 | 1479680 | 1479680 | 1479680 | 1479680 | 1479680 | |
| Vognkm | | 3161172 | 7311360 | 7311360 | 7311360 | 7311360 | 7311360 | 7311360 | 7311360 | 7311360 | 7311360 | 7311360 | 7311360 | 7311360 | 7311360 | 7311360 | |
| Setekm | | 161305 | 424059 | 424059 | 424059 | 424059 | 424059 | 424059 | 424059 | 424059 | 424059 | 424059 | 424059 | 424059 | 424059 | 424059 | |
| Passkm | | 61112 | 127218 | 131035 | 134966 | 139015 | 143185 | 147481 | 151905 | 156462 | 161156 | 165991 | 170970 | 170970 | 170970 | 170970 | |
| BELEGG % | | 38 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | 36 | 37 | 38 | 39 | 40 | 40 | 40 | 40 | |
| INNTAKTER pr passkm | | 0.554 | 0.577 | 0.600 | 0.624 | 0.649 | 0.674 | 0.701 | 0.730 | 0.759 | 0.789 | 0.821 | 0.853 | 0.888 | 0.923 | 0.960 | |
| Trafikk | | 32576 | 70527 | 75548 | 80927 | 86689 | 92861 | 99473 | 106556 | 114142 | 122269 | 130975 | 140300 | 145912 | 151749 | 157819 | 164132 |
| Økt hastighet | | | 5000 | 5200 | 5408 | 5624 | 5849 | 6083 | 6327 | 6580 | 6843 | 7117 | 7401 | 7697 | 8005 | 8325 | 8658 |
| Annet | | 410 | 431 | 452 | 475 | 498 | 523 | 549 | 577 | 606 | 636 | 668 | 701 | 736 | 773 | 812 | 852 |
| Ekspresssg | | 120 | 126 | 132 | 139 | 146 | 153 | 161 | 169 | 177 | 186 | 195 | 205 | 216 | 226 | 238 | 249 |
| SUM INNTAKTER | | 33106 | 76083 | 81332 | 86949 | 92958 | 99387 | 106267 | 113628 | 121505 | 129934 | 138955 | 148608 | 154561 | 160753 | 167194 | 173892 |
| KOSTNADER pr ny passkm | | 0.070 | 0.073 | 0.076 | 0.079 | 0.082 | 0.085 | 0.089 | 0.092 | 0.096 | 0.100 | 0.104 | 0.108 | 0.112 | 0.117 | 0.121 | |
| Ny pass.km | | 4627 | 5090 | 5592 | 6134 | 6721 | 7356 | 8042 | 8783 | 9584 | 10449 | 11383 | 11839 | 12312 | 12805 | 13317 | |
| Ny drift | | 73984 | 76943 | 80021 | 83222 | 86551 | 90013 | 93613 | 97358 | 101252 | 105302 | 109514 | 113895 | 118451 | 123189 | 128116 | |
| Gammel dr | | 42825 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| SUM drift | | 42825 | 78611 | 82034 | 85613 | 89356 | 93272 | 97368 | 101655 | 106141 | 110836 | 115752 | 120898 | 125734 | 130763 | 135993 | 141433 |
| AMORTISERING | Gammelt | 1374 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| | Nytt | | 77965 | 74489 | 71019 | 67557 | 64095 | 60619 | 57164 | 53702 | 50232 | 46770 | 43308 | 39832 | 36370 | 32893 | 29438 |
| SUM | | 44199 | 156576 | 156522 | 156632 | 156913 | 157367 | 157987 | 158819 | 159843 | 161069 | 162522 | 164206 | 165565 | 167133 | 168887 | 170872 |
| RESULTAT | | -11093 | -80493 | -75190 | -69683 | -63956 | -57980 | -51721 | -45191 | -38338 | -31134 | -23567 | -15598 | -11004 | -6379 | -1693 | 3020 |
| DEKN.GRAD % | | 75 | 49 | 52 | 56 | 59 | 63 | 67 | 72 | 76 | 81 | 85 | 91 | 93 | 96 | 99 | 102 |
| SUM RESULTAT | | -21281 | -118033 | -109596 | -100730 | -91401 | -81561 | -71153 | -60179 | -48557 | -36238 | -23186 | -9337 | -1565 | 9462 | 17557 | 25814 |
| DEKN.GRAD | | 85 | 60 | 63 | 66 | 70 | 73 | 77 | 81 | 85 | 89 | 93 | 97 | 100 | 103 | 105 | 107 |
| MORTISERING NYTT MATERIELL | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| MOTORV | | 4608 | 4403 | 4199 | 3994 | 3789 | 3584 | 3379 | 3174 | 2970 | 2765 | 2560 | 2355 | 2150 | 1945 | 1741 | |
| HELLOMV*2 | | 3662 | 3498 | 3334 | 3172 | 3010 | 2846 | 2684 | 2522 | 2358 | 2196 | 2034 | 1870 | 1708 | 1544 | 1382 | |
| STYREVGN | | 2607 | 2491 | 2375 | 2259 | 2143 | 2027 | 1912 | 1796 | 1680 | 1564 | 1448 | 1332 | 1216 | 1100 | 984 | |
| SUM | | 10877 | 10392 | 9908 | 9425 | 8942 | 8457 | 7975 | 7492 | 7008 | 6525 | 6042 | 5557 | 5074 | 4589 | 4107 | |

BILAG 8

BEREGNING AV RESULTATUTVIKLING FOR IC-KJØRING, VESTFOLD OG ØSTFOLD

| VESTFOLD | | AR | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 |
|------------------------------------|--------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|------|
| PRODUKSJON | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Lokkm | gammelt | 1342041 | 1235541 | 1235541 | 1235541 | 1235541 | 1235541 | 1235541 | 1235541 | 1235541 | 1235541 | 1235541 | 1235541 | 1235541 | 1235541 | 1235541 | 1235541 | |
| | nytt | | 467200 | 467200 | 467200 | 467200 | 467200 | 467200 | 467200 | 467200 | 467200 | 467200 | 467200 | 467200 | 467200 | 467200 | 467200 | |
| Vognkm | | 7336549 | 856149 | 8565349 | 8565349 | 8565349 | 8565349 | 8565349 | 8565349 | 8565349 | 8565349 | 8565349 | 8565349 | 8565349 | 8565349 | 8565349 | 8565349 | |
| Setekm | | 404238 | 475025 | 475025 | 475025 | 475025 | 475025 | 475025 | 475025 | 475025 | 475025 | 475025 | 475025 | 475025 | 475025 | 475025 | 475025 | |
| Passkm | | 145191 | 152451 | 155500 | 158610 | 161782 | 165017 | 168318 | 171684 | 175118 | 178620 | 182193 | 185836 | 189553 | 189553 | 189553 | 189553 | |
| BELEGG % | | 36 | 32 | 33 | 33 | 34 | 35 | 35 | 36 | 37 | 38 | 38 | 39 | 40 | 40 | 40 | 40 | |
| INNTEKTER | pr passkm | | 0.644 | 0.670 | 0.697 | 0.725 | 0.754 | 0.784 | 0.815 | 0.848 | 0.882 | 0.917 | 0.953 | 0.992 | 1.031 | 1.073 | 1.115 | |
| Trafikk | | 89926 | 98199 | 104170 | 110503 | 117222 | 124349 | 131909 | 139929 | 148437 | 157462 | 167036 | 177192 | 187965 | 195483 | 203303 | 211435 | |
| Økt hastighet | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Annet | | 1103 | 1158 | 1216 | 1277 | 1341 | 1408 | 1478 | 1552 | 1630 | 1711 | 1797 | 1887 | 1981 | 2080 | 2184 | 2293 | |
| Ekspresssg | | 449 | 471 | 495 | 520 | 546 | 573 | 602 | 632 | 663 | 697 | 731 | 768 | 806 | 847 | 889 | 933 | |
| SUM INNTEKTER | | 91478 | 99829 | 105881 | 112300 | 119108 | 126330 | 133989 | 142113 | 150730 | 159870 | 169564 | 179846 | 190752 | 198410 | 206376 | 214661 | |
| KOSTNADER | pr ny passkm | | 0.070 | 0.073 | 0.076 | 0.079 | 0.082 | 0.085 | 0.089 | 0.092 | 0.096 | 0.100 | 0.104 | 0.108 | 0.112 | 0.117 | 0.121 | |
| Ny pass.km | | 508 | 750 | 1016 | 1306 | 1624 | 1970 | 2347 | 2757 | 3203 | 3687 | 4212 | 4781 | 4972 | 5171 | 5377 | | |
| Ny drift | | 23360 | 24294 | 25266 | 26277 | 27328 | 28421 | 29558 | 30740 | 31970 | 33249 | 34579 | 35962 | 37400 | 38896 | 40452 | | |
| Gammel dr | | 95231 | 87674 | 90304 | 93013 | 95804 | 98678 | 101638 | 104687 | 107828 | 111063 | 114394 | 117826 | 121361 | 125002 | 128752 | 132614 | |
| Sum drift | | 95231 | 111542 | 115349 | 119295 | 123387 | 127629 | 132029 | 136591 | 141325 | 146235 | 151329 | 156616 | 162103 | 167374 | 172819 | 178444 | |
| AMORTISERER | Gammelt | 6435 | 5899 | 5899 | 5899 | 5899 | 5899 | 5899 | 5899 | 5899 | 5899 | 5899 | 5899 | 5899 | 5899 | 5899 | 5899 | |
| Nytt | | 19928 | 19039 | 18153 | 17268 | 16383 | 15494 | 14611 | 13726 | 12840 | 11955 | 11070 | 10181 | 9296 | 8408 | 7525 | | |
| SUM KOSTNADER | | 101666 | 137369 | 140287 | 143347 | 146553 | 149911 | 153422 | 157102 | 160950 | 164973 | 169183 | 173585 | 178183 | 182569 | 187125 | 191867 | |
| RESULTAT | | -10188 | -37540 | -34407 | -31047 | -27445 | -23581 | -19433 | -14988 | -10220 | -5104 | 381 | 6261 | 12569 | 15841 | 19250 | 22794 | |
| DEKN.GRAD % | | 90 | 73 | 75 | 78 | 81 | 84 | 87 | 90 | 94 | 97 | 100 | 104 | 107 | 109 | 110 | 112 | |
| ØSTFOLD | | AR | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 |
| PRODUKSJON | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Lokkm | gammel | 633311 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | nytt | | 1479680 | 1479680 | 1479680 | 1479680 | 1479680 | 1479680 | 1479680 | 1479680 | 1479680 | 1479680 | 1479680 | 1479680 | 1479680 | 1479680 | 1479680 | |
| Vognkm | | 3161172 | 7311360 | 7311360 | 7311360 | 7311360 | 7311360 | 7311360 | 7311360 | 7311360 | 7311360 | 7311360 | 7311360 | 7311360 | 7311360 | 7311360 | 7311360 | |
| Setekm | | 161305 | 424059 | 424059 | 424059 | 424059 | 424059 | 424059 | 424059 | 424059 | 424059 | 424059 | 424059 | 424059 | 424059 | 424059 | 424059 | |
| Passkm | | 61112 | 161142 | 165976 | 170956 | 170956 | 170956 | 170956 | 170956 | 170956 | 170956 | 170956 | 170956 | 170956 | 170956 | 170956 | 170956 | |
| BELEGG % | | 38 | 38 | 39 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | |
| INNTEKTER | pr passkm | | 0.554 | 0.577 | 0.600 | 0.624 | 0.649 | 0.674 | 0.701 | 0.730 | 0.759 | 0.789 | 0.821 | 0.853 | 0.888 | 0.923 | 0.960 | |
| Trafikk | | 32576 | 89333 | 95694 | 102507 | 106608 | 110872 | 115307 | 119919 | 124716 | 129704 | 134893 | 140288 | 145900 | 151736 | 157805 | 164117 | |
| Økt hastighet | | | 5000 | 5200 | 5408 | 5624 | 5849 | 6083 | 6327 | 6580 | 6843 | 7117 | 7401 | 7697 | 8005 | 8325 | 8658 | |
| Annet | | 410 | 431 | 452 | 475 | 498 | 523 | 549 | 577 | 606 | 636 | 668 | 701 | 736 | 773 | 812 | 852 | |
| Ekspresssg | | 120 | 126 | 132 | 139 | 146 | 153 | 161 | 169 | 177 | 186 | 195 | 205 | 216 | 226 | 238 | 249 | |
| SUM INNTEKTER | | 33106 | 94890 | 101478 | 108529 | 112876 | 117398 | 122100 | 126991 | 132078 | 137369 | 142872 | 148596 | 154549 | 160740 | 167180 | 173878 | |
| KOSTNADER | pr ny passkm | | 0.070 | 0.073 | 0.076 | 0.079 | 0.082 | 0.085 | 0.089 | 0.092 | 0.096 | 0.100 | 0.104 | 0.108 | 0.112 | 0.117 | 0.121 | |
| Ny pass.km | | 7002 | 7634 | 8316 | 8649 | 8995 | 9355 | 9729 | 10118 | 10523 | 10944 | 11382 | 11837 | 12310 | 12803 | 13315 | | |
| Ny drift | | 73984 | 76943 | 80021 | 83222 | 86551 | 90013 | 93613 | 97358 | 101252 | 105302 | 109514 | 113895 | 118451 | 123189 | 128116 | | |
| Gammel dr | | 42825 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| SUM drift | | 42825 | 80986 | 84577 | 88338 | 91871 | 95546 | 99368 | 103342 | 107476 | 111775 | 116246 | 120896 | 125732 | 130761 | 135992 | 141431 | |
| Amortisering | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Gammelt | | 1374 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Nytt | | 77965 | 74489 | 71019 | 67557 | 64095 | 60619 | 57164 | 53702 | 50232 | 46770 | 43308 | 39832 | 36370 | 32893 | 29438 | | |
| SUM | | 44199 | 158951 | 159066 | 159357 | 159428 | 159641 | 159986 | 160506 | 161178 | 162008 | 163017 | 164204 | 165564 | 167131 | 168885 | 170870 | |
| RESULTAT | | -11093 | -64061 | -57588 | -50828 | -46552 | -42244 | -37886 | -33515 | -29099 | -24638 | -20144 | -15608 | -11015 | -6391 | -1705 | 3008 | |
| DEKN.GRAD % | | 75 | 60 | 64 | 68 | 71 | 74 | 76 | 79 | 82 | 85 | 88 | 90 | 93 | 96 | 99 | 102 | |
| SUM RESULTAT | | -21281 | -101601 | -91994 | -81875 | -73997 | -65825 | -57319 | -48503 | -39319 | -29742 | -19763 | -9347 | 1554 | 9450 | 17545 | 25802 | |
| DEKN.GRAD | | 85 | 66 | 69 | 73 | 76 | 79 | 82 | 85 | 88 | 91 | 94 | 97 | 100 | 103 | 105 | 107 | |
| AMORTISERING NYTT MATERIELL | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| MOTORV | | 4608 | 4403 | 4199 | 3994 | 3789 | 3584 | 3379 | 3174 | 2970 | 2765 | 2560 | 2355 | 2150 | 1945 | 1741 | | |
| MELLOMV*2 | | 3662 | 3498 | 3334 | 3172 | 3010 | 2846 | 2684 | 2522 | 2358 | 2196 | 2034 | 1870 | 1708 | 1544 | 1382 | | |
| STYREVGN | | 2607 | 2491 | 2375 | 2259 | 2143 | 2027 | 1912 | 1796 | 1680 | 1564 | 1448 | 1332 | 1216 | 1100 | 984 | | |
| SUM | | 10877 | 10392 | 9908 | 9425 | 8942 | 8457 | 7975 | 7492 | 7008 | 6525 | 6042 | 5557 | 5074 | 4589 | 4107 | | |



— SETT B

— SETT F

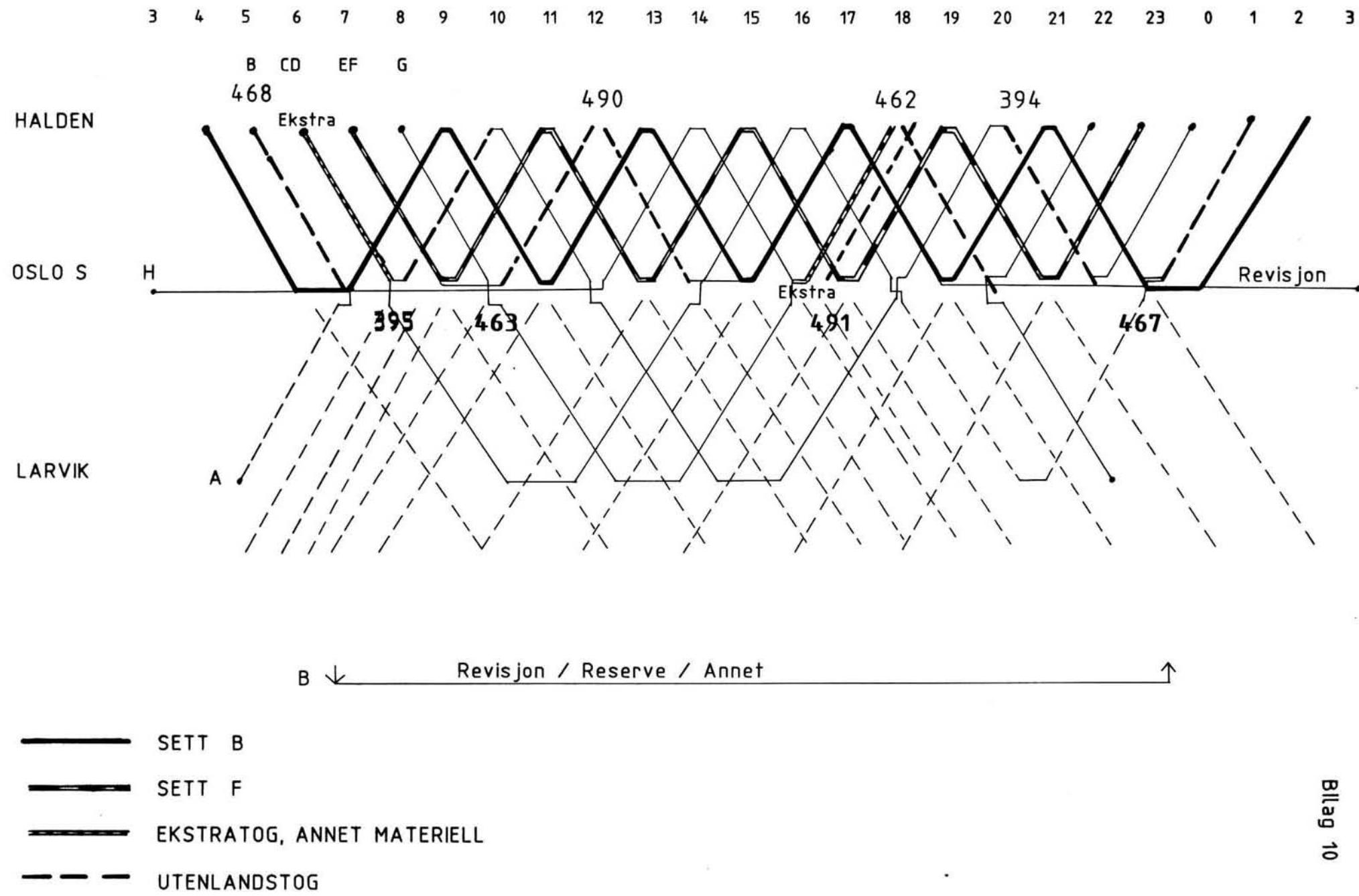


Fig 1

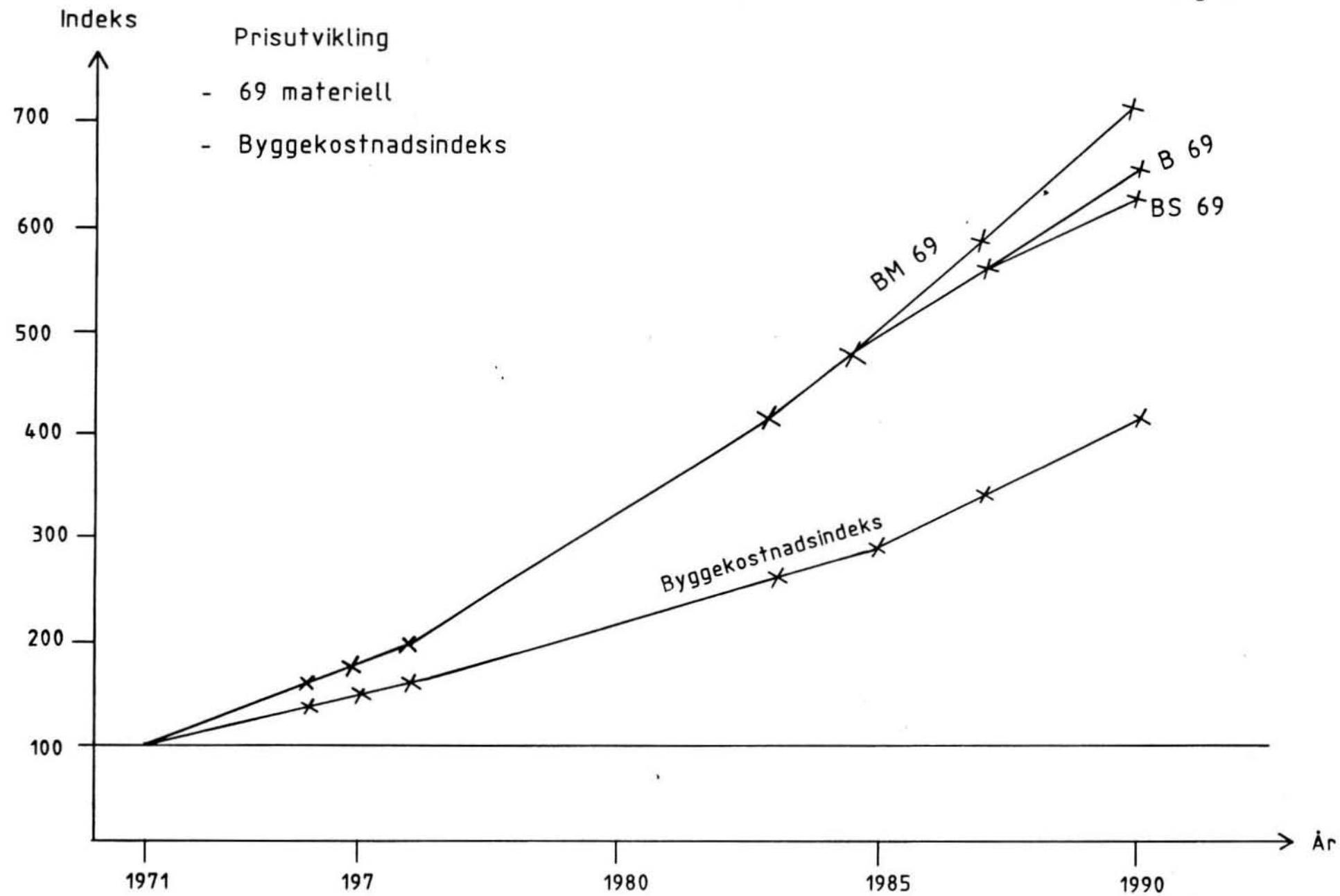


Fig 2

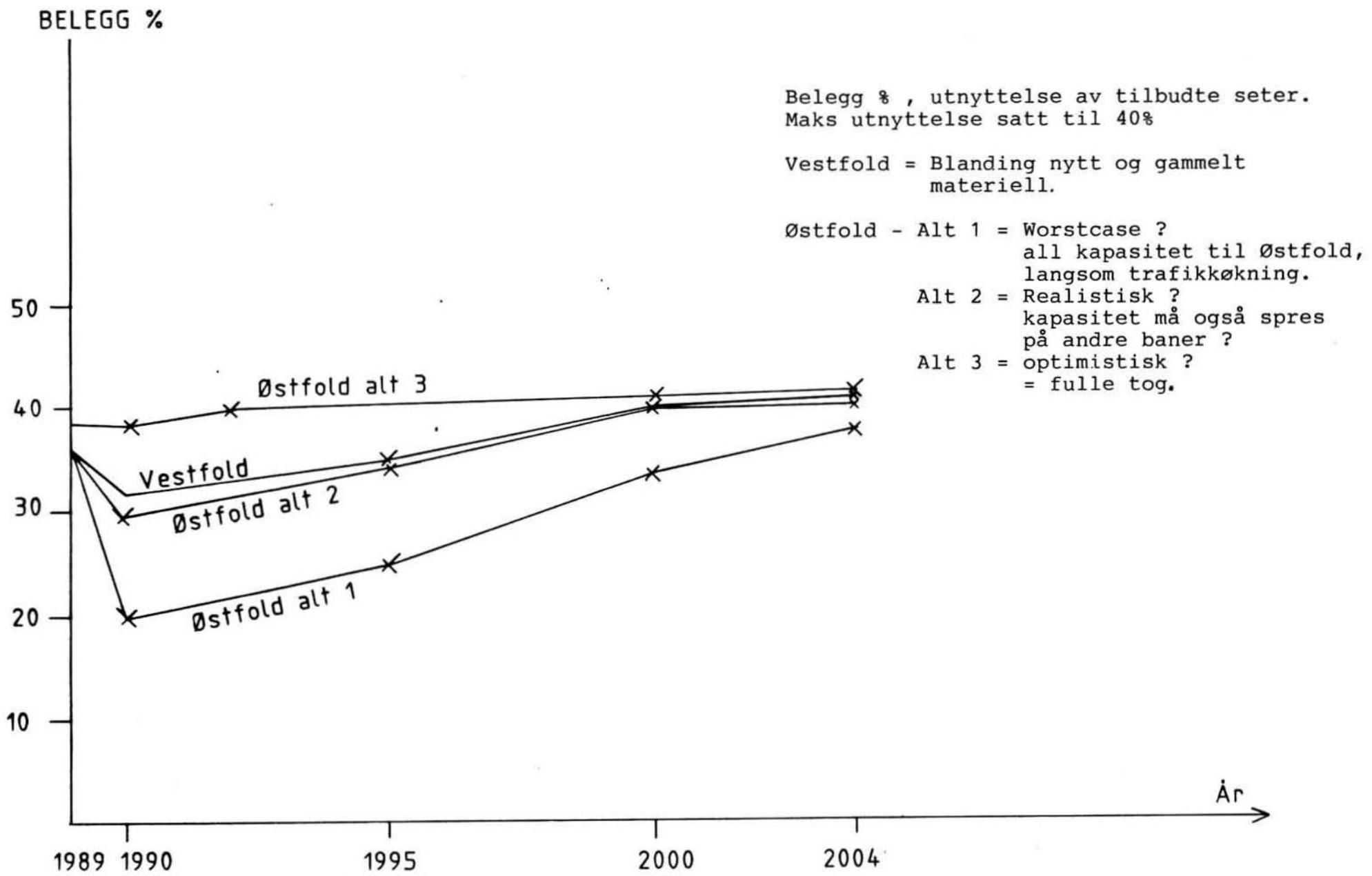


Fig 3

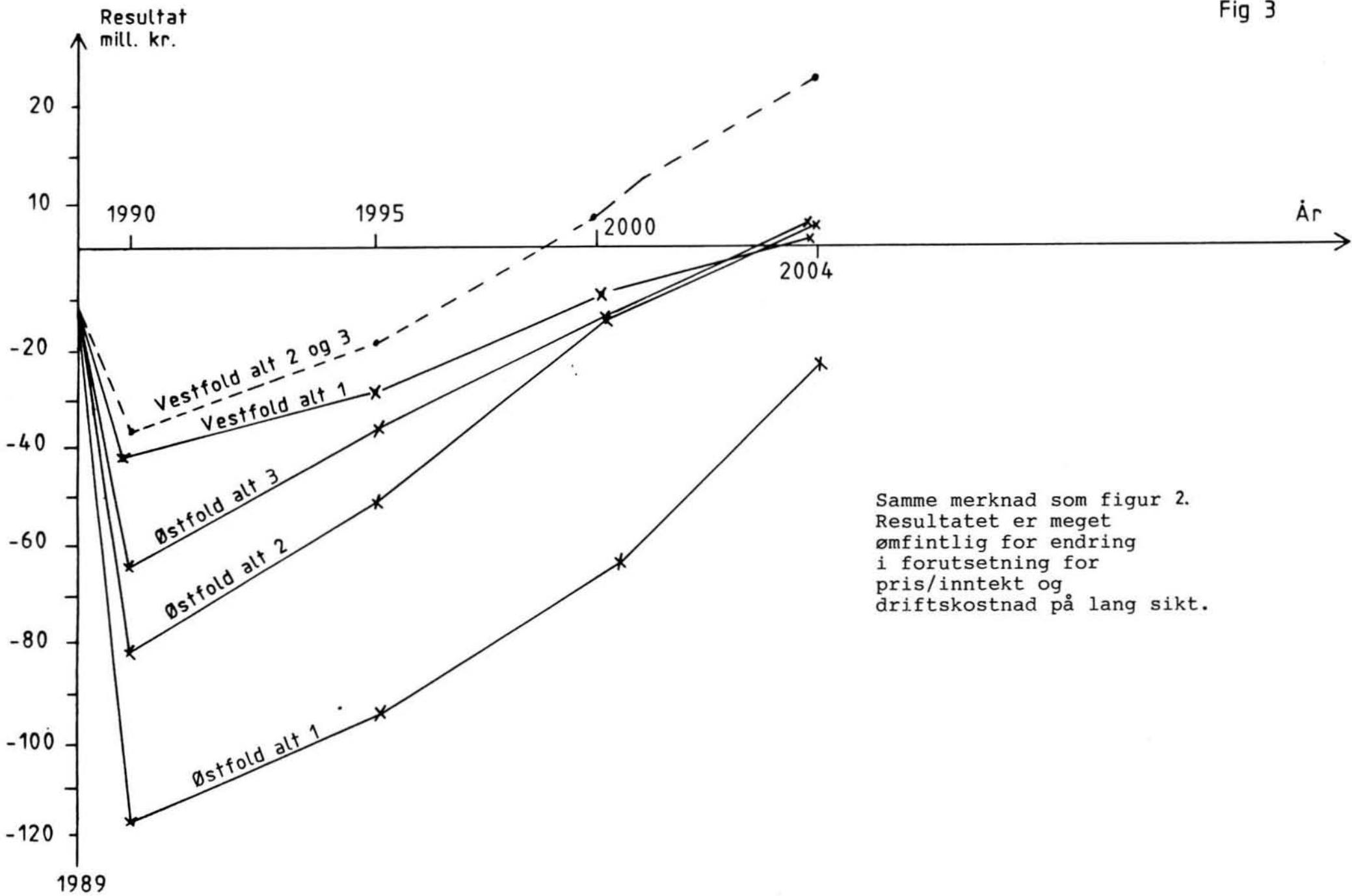


Fig 4

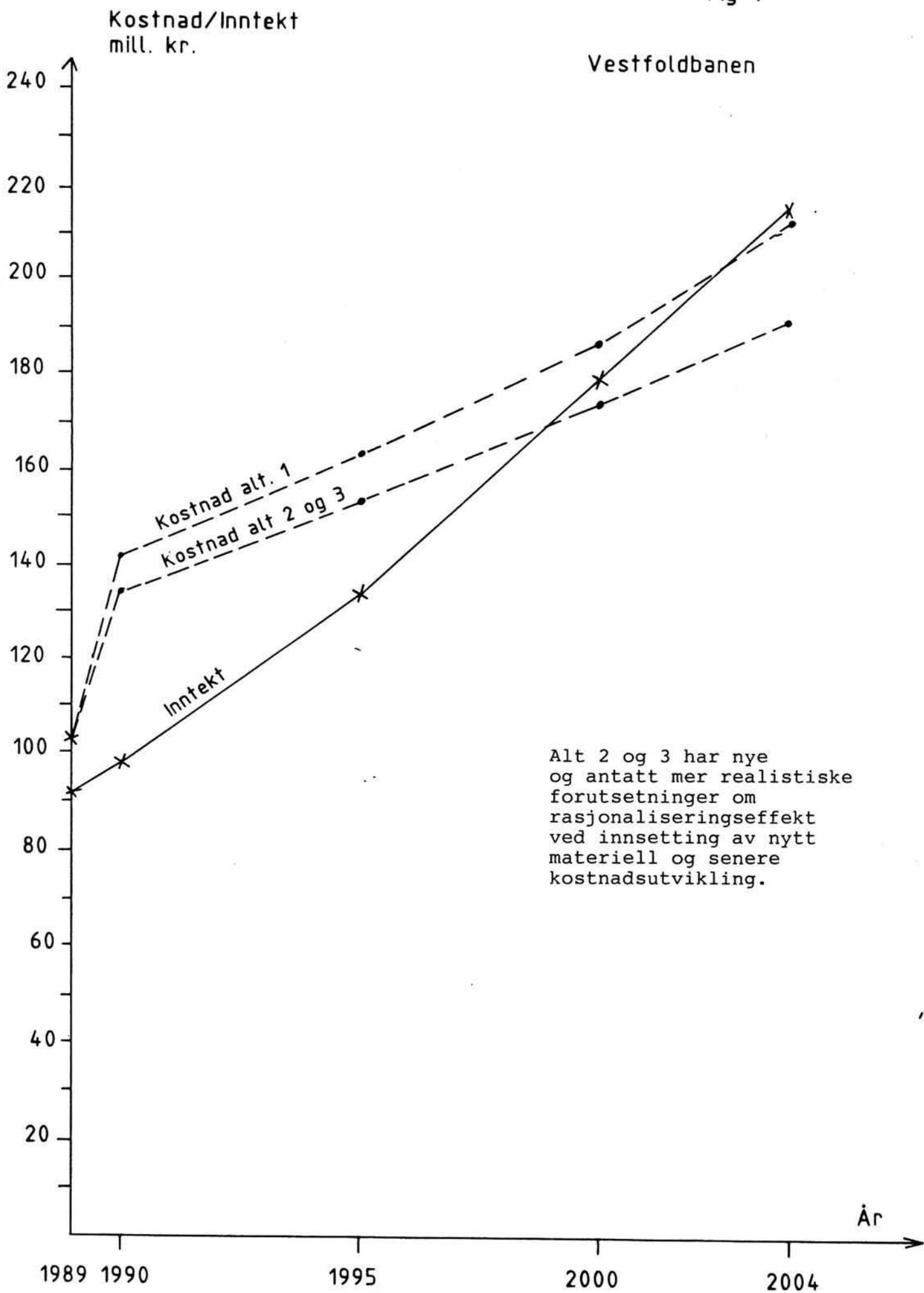


Fig 5

Kostnad/Inntekt
mill. kr.

Østfoldbanen
kun nytt materiell
fra 1990

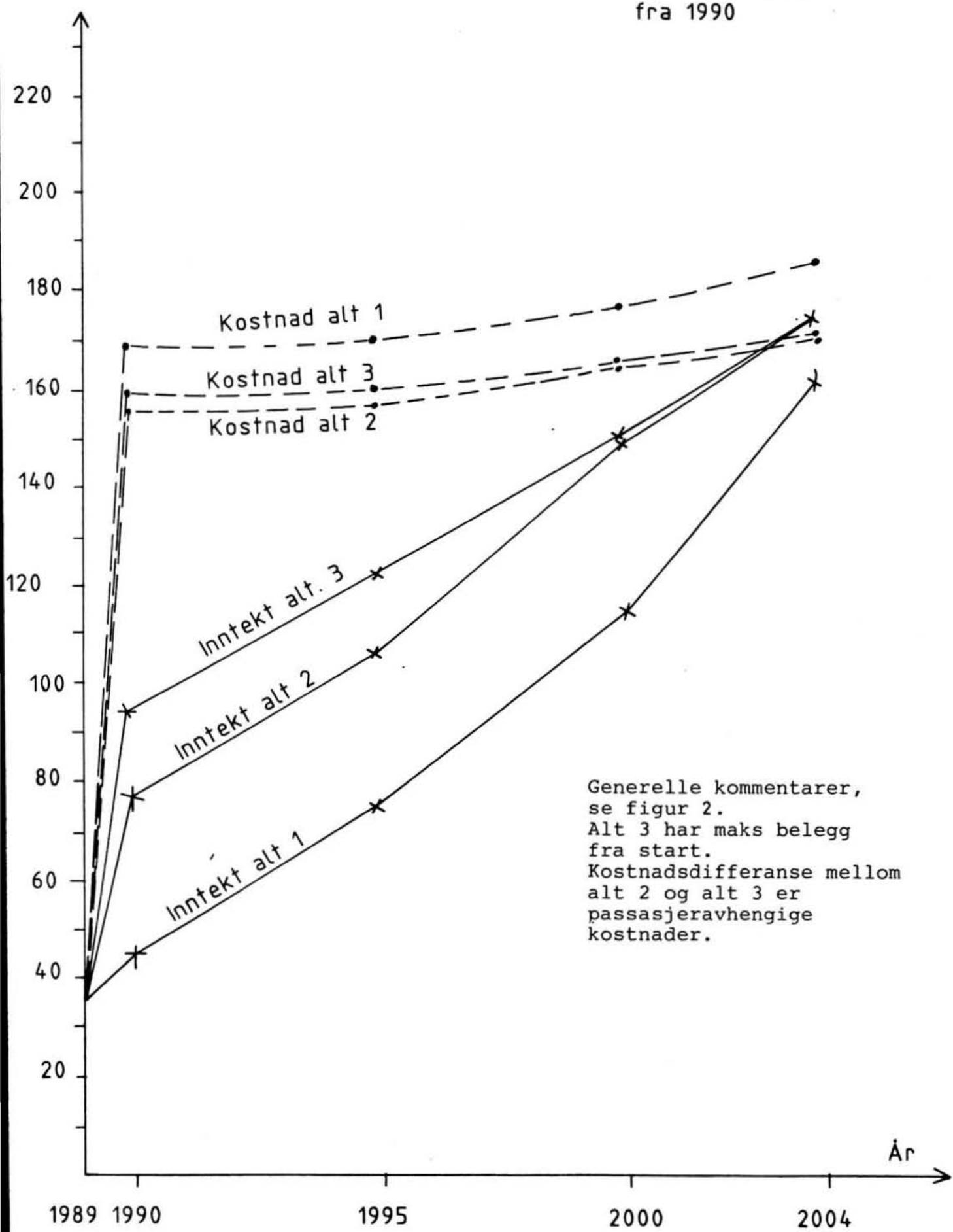
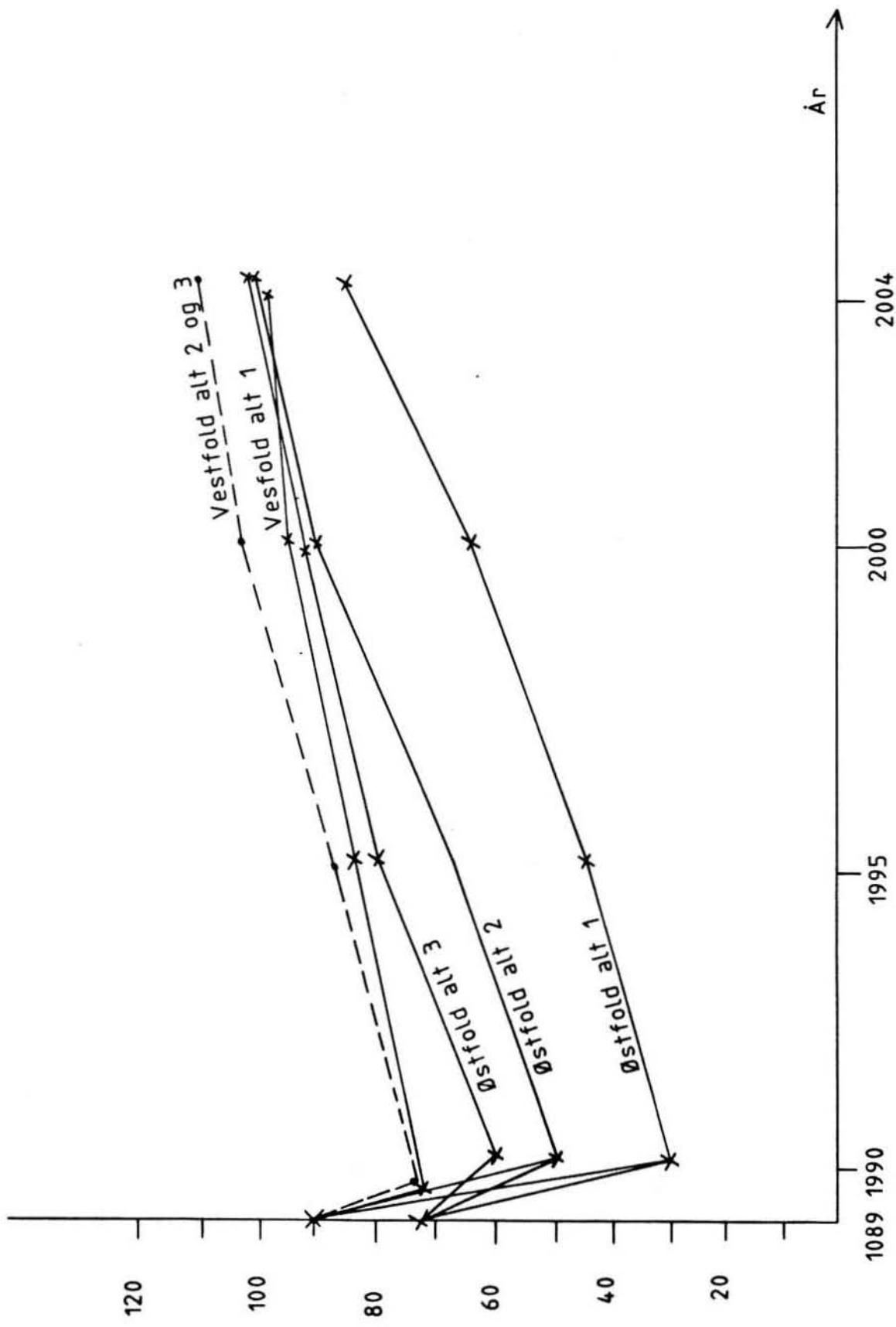


Fig 6

Dekningsgrad



I

Jernbaneverket
Biblioteket

JBV



09TU07276
200000165165

COWIplan a/s

Rådgivende ingeniører og planleggere

Melzers gate 4
0257 Oslo 2
Norge

Tlfon (02) 55 82 70
Telefax (02) 44 03 33


MEDLEM AV
RÅDGIVENDE INGENIØRS
FORENING