

NSB - KONSERNET

MILJØREGNSKAP

2004

Innholdsfortegnelse	<u>Side</u>
1.0 Innledning	3
- NSB konsernets miljøpolitikk	3
- Strategiske mål for ytre miljø	3
- Strategi for å nå målet	4
1.1 Energibruk	5
1.2 Material- og kjemikaliebruk	13
1.3 Uønskede hendelser	15
1.4 Utslipp til luft og vann	16
1.5 Støy og vibrasjoner	17
1.6 Avfall	20
1.7 Forurenset grunn	22
1.8 Miljøledelse og styring	23
1.9 Kommunikasjon	25

Innledning

NSB konsernets miljøpolitikk

NSB konsernet skal medvirke til at andelen av transportarbeidet i Norge, som skjer med tog og buss, øker. Et sterkt og konkurransedyktig NSB konsern vil være en viktig bidragsyter til å kunne nå målet om å styrke kollektivtransporten. NSB konsernet vil aktivt bidra til at transportsektorens miljøbelastning per personkm og tonnkm blir mindre. Det vil vi gjøre ved å tilby konkurransedyktig transport med minst mulig miljøbelastning.

Vi vil sikre at alle aktiviteter som er knyttet til NSBs drift, planlegges og gjennomføres så skånsomt som mulig for mennesker og miljø.

NSB konsernets miljøpolitikk er å tilfredsstille oppdragsgivers, myndigheters og publikums krav og forventninger til ytre miljø. NSBs overordnede prinsipper og strategiske mål for ytre miljø tar sikte på å imøtekomme de krav som bedriften er pålagt gjennom lover og forskrifter og som bedriften har pålagt seg selv gjennom eget styringssystem. I tillegg skal bedriften stille strenge og anerkjente miljøkrav til egne leverandører.

NSB konsernet skal utvikle og drive sine enheter og datterselskaper med kontinuerlig forbedring av deres miljøprestasjoner med sikte på å redusere miljøbelastningen til et minimum.

Dette innebærer at NSB konsernet i årene fremover vil trappe opp innsatsen på området energieffektivisering, fortsette arbeidet med sanering av forurenset grunn og utvikle nye systemer for kildesortering av avfall. NSB konsernet vil også intensivere det forebyggende arbeidet for å forhindre miljøskade som følge av uønskede hendelser i transportvirksomheten.

Ansvar og oppgaver for miljø skal være klart definert og overholdt i hele organisasjonen. Enhetene og datterselskaper skal sørge for opplæring av sine ansatte for å kjenne og forstå miljøpolitikken og de forventninger og krav den medfører i arbeidet.

Følgende prinsipper skal være veiledende for NSB konsernets miljøarbeid:

- at miljøarbeidet integreres i virksomheten og støtter NSB konsernets hovedmål og bidrar til fornøyde kunder, lønnsomhet og engasjerte medarbeidere
- at miljøhensyn ivaretas i beslutninger på alle nivåer i organisasjonen
- at miljøarbeidet innrettes mot stadig forbedring og bygger på kundens, leverandørers, ansattes og interessenters delaktighet
- at miljøkommunikasjonen kjennetegnes av åpenhet og ærlighet og bygger på fakta.
- at ledere og miljøkoordinatorer i NSB konsernets enheter og datterselskaper skal være utdannet og informert på miljøområdet for å kunne opptre ansvarsfullt i overensstemmelse med miljøpolitikken.

Strategiske mål for ytre miljø

NSB konsernet vedtok i 2002 et nytt strategisk mål for ytre miljø:

"Ingen skade på miljø som følge av selskapets virksomhet"

Denne "null-visjonen" for miljø er bygget inn i selskapets styringssystem gjennom identifisering av miljøindikatorer som gjør det mulig å måle og følge opp resultatutviklingen

på ytre miljø samt sette inn tiltak for å forbedre resultatene. NSB konsernet vil sette fokus på å:

- Utvikle kompetente og miljøbevisste medarbeidere
- Videreutvikle en miljøvennlig materiellpark
- Benytte miljøvennlige og fremtidsrettede produkter i vår virksomhet
- Gjennomføre energioptimalisering og ressursparing
- Sanere gammel forurensning

Kvaliteten på vårt miljøarbeid skal være med på å understøtte selskapets økonomiske målsetting, og bidra til at vi også oppnår målet om å bli kundens favoritt og en attraktiv arbeidsgiver.

Krav til selskapets miljøarbeid er siden 2003 integrert i NSBs Konsernplan og oppdatert som en del av denne.

Som stor leverandør av bærekraftige transportløsninger i Norge har NSB konsernet en viktig rolle som samfunnsaktør. Det forretningsmessige samfunnsansvaret i NSB konsernet innebærer at NSB konsernet i tillegg til å drive økonomisk forsvarlig tar hensyn til den innvirkning NSB konsernet har på samfunnet og miljøet. NSB konsernets omdømme vil tjene på at vi kan vise hvordan vi lykkes med å integrere økonomi, miljø og samfunnsmessige hensyn i vår virksomhet og i vår samhandling med ulike interessenter.

For at forretningsdriften skal være bærekraftig vil NSB konsernet i fremtiden ha økt fokus på:

- å tilby en bærekraftig transport med tanke på økte markedsandeler
- miljøledelse for å sikre styring og kontroll av miljøforhold i den daglige driften
- forebygging av akutt forurensning
- å være nyskapende ved å redusere energiforbruket og ha langsiktig fokus på overgang til enda mer miljøvennlige energibærere

NSB konsernet skal ta initiativ til dialog med ulike interessenter som kunder, medarbeidere, myndigheter, eiere, samarbeidspartnere og frivillige organisasjoner for å få til samhandling.

Strategi for å nå målet

NSB konsernet ønsker å fremstå med et troverdig miljø- og samfunnsregnskap hvor selskapets bidrag til en bærekraftig utvikling og selskapets samfunnsansvar blir offentliggjort, men at det også blir rapportert på hvilke områder selskapet kan forbedre seg.

Ved å ta et forretningsmessig samfunnsansvar kan NSB konsernet oppnå en rekke fordeler:

- Bedring av omdømmet og styring av omdømmerisikoen
- Styrking av NSB konsernet som merkevare
- Bedret konkurransevne ved at rollen som samfunnsaktør blir klarere
- Større muligheter for langsiktige og stabile politiske og økonomiske rammevilkår
- Bidrag til bedre styring og drift av den daglige virksomheten
- Stimulering til læring og innovasjon
- Økt bevissthet hos medarbeiderne om hva NSB konsernet er til for, og økt stolthet over å være ansatt

Kjernevirksomheten i NSB konsernet er persontrafikk med tog og buss i Norden og internasjonal godstransport i allianse med andre.

Det er tre elementer i målformuleringen som er viktig: *Bærekraftig forretningsdrift, etisk forretningsdrift og evne til å ta samfunnsmessige hensyn.*

For at forretningsdriften skal være bærekraftig vil NSB konsernet ha fokus på

- å tilby en bærekraftig transport med tanke på økte markedsandeler
- miljøledelse for å sikre styring og kontroll av miljøforhold i den daglige driften,
- forebygging av akutt forurensning
- å være nyskapende ved å redusere energiforbruket og ha langsiktig fokus på overgang til enda mer miljøvennlige energibærere.

For å få til en etisk forretningsdrift er det nødvendig å

- klargjøre og kommunisere tydelig de etiske standarder som gjelder i NSB konsernet
- ha en atferd etter sunne prinsipper, og kunne dokumentere dette
- vise hvordan vi tar bedriftens arbeidsgiveransvar over for egne medarbeidere på alvor
- vise en etisk atferd og ha en lyttende holdning overfor kunder og andre interessenter

Evne til å ta samfunnsmessige hensyn demonstreres gjennom

- NSB konsernets kontinuerlige trafikksikkerhetsarbeid
- styrking av arbeidsmiljøet med lavere sykefravær, likestilling, inkluderende arbeidsliv som mål, og fokus på utvikling av medarbeiderne
- å innfri avklarte kunde krav og søke en god dialog med interessentene

Det er viktig at forbedrede prestasjoner kommuniseres til ulike målgrupper. NSB konsernets regnskap og rapportering, der både økonomi, miljøprestasjoner og samfunnsmessige forhold omtales, er slike eksempler. Ved kommunikasjon innad og utad er det viktig at våre faktiske prestasjoner stemmer med det vi kommuniserer. NSB konsernets miljøfortrinn og bærekraftig atferd bør inngå i merkevarebyggingen.

NSB konsernet skal ta initiativ til dialog med ulike interessenter som kunder, medarbeidere, myndigheter, eier, samarbeidspartnere og frivillige organisasjoner for å få til samhandling.

1.1. Energibruk

NSB konsernets delmål for energibruk:

NSB konsernet skal systematisk redusere sitt totale energiforbruk og samtidig dreie forbruket av ikke fornybare energiformer over til fornybare.

Status: NSB konsernet vil fortsatt ha fokus på energiøkonomisering i forbindelse med togfremføring. På eiendomssiden har det gjennom Energiprogrammet 1999 – 2003 vært arbeidet systematisk med å redusere energibruken og å dreie forbruket over til fornybare energiformer. NSB konsernet ønsker å sikre at de svært gode resultater fra Energiprogrammet blir varig, og søker samtidig en ytterligere effektivisering av energibruken i sine bygninger. Mantena har i 2004 startet et nytt energi program for byggene de benytter.

NSB konsernet ønsker å fremstå som en miljøvennlig bedrift. Energiforbruk er en av NSB konsernets viktigste miljøparametere. Det ligger et betydelig økonomisk potensial for besparelse i et lavt energiforbruk. Det har derfor betydning at energiforbruket per transportenhet, personkilometer og/eller tonnkilometer og per kvm er lavest mulig.

Nedenfor er gitt en oversikt over forbruket av elektrisk energi og forbruk av fossilt brensel både ved togfremføring for persontog og godstog, bussdrift og drift av bygningsmassen:

Tabell 1: Forbruk av elektrisk energi, Persontog

År	MWh 1)	Mill.personkm	KWh/personkm
1998	302 677	2 212,8	0,14
1999	308 097	2 386,8	0,13
2000	378 843 2)	2 331,7	0,16
2001	394 589 2)	2 190,0	0,18
2002	357 866 2)	2 065,1	0,17
2003	367 142 2)	1 982,3	0,18
2004	370 850 3)	2 119,4	0,17

Tabell 2: Forbruk av elektrisk energi, Godstog

År	MWh 1)	Mill.tonnkm	KWh/tonnkm
1998	94 946	1 824,3	0,05
1999	102 732	1 783,8	0,06
2000	136 333 2)	1 759,3	0,08
2001	117 275 2)	1 821,7	0,06
2002	128 411 2)	1 625,4	0,08
2003	130 103 2)	1 624,6	0,08
2004	116 750 3)	1 670,4	0,07

1) MWh-forbruket er beregnet ut fra den prosentandel Persontrafikk og Gods har betalt av de totale kostnader. Det er knyttet usikkerhet til denne fordelingen.

2) Økningen i totaltallene skyldes at JBV fra 2000 har valgt å referere forbruket til før omformerstasjon inkl. 15% energitap, mens det tidligere ble referert til forbruk ved kontaktledning.

3) Forbrukstallene er å regne som estimater da den endelige avregning ikke foreligger.

Tabell 3: Forbruk av fossilt brensel ved Persontog

	Totalt forbruk Mill. liter	Totalt energiinnhold MWh 1)	Miljøavgifter Grunnavgift/ CO ₂ - avgift 2) Kr.	Person-kilometer (mill. pkm)	Forbruk liter per pkm
1998	9,60	96 664	4 267 000	343,80	0,03
1999	9,22	92 838	4 097 368	286,63	0,03
2000	8,10	81 634	3 805 607	263,22	0,03
2001	9,00	90 754	7 177 817	266,96	0,03
2002	8,13	81 966	7 148 488	198,7	0,03
2003	8,05	81 160	6 938 342	217,0	0,04
2004	8,02	80 857	7 341 260	270,5	0,03

- 1) MWh er beregnet ut fra følgende : Diesel/lett fyringsolje = 42,7 MJ/kg (1 liter = 0,85 kg). 1kWh = 3,6 MJ
 2) Offentlig pålagte avgifter knyttet til forbruk av fossilt brensel.

**Tabell 4: Forbruk av fossilt brensel ved Godstog
 CargoNet AS**

	Totalt forbruk Mill. liter	Totalt energiinnhold MWh 1)	Miljøavgifter Grunnavgift/ CO ₂ - avgift 2) Kr.	Netto tonn- kilometer (mill. tkm)	Forbruk liter per tkm
1998	11,80	119 449	5 251 000	596,70	0,02
1999	10,97	110 600	5 046 251	623,26	0,02
2000	10,17	102 565	7 177 817	568,52	0,02
2001	8,69	87 612	8 127 787	590,33	0,01
2002	8,16	82 269	7 173 871	562,27	0,01
2003	7,20	72 370	6 463 777	510,10	0,01
2004	8,57	86 402	7 842 991	547,96	0,02

Det knytter seg noe usikkerhet til tallmaterialet vedr. diesel til framføring. Dette blant annet fordi det er innkjøpt mengde som gir registreringsgrunnlaget (fra fakturaer) og ikke reelt forbruk. Dette kan gi utslag i store beholdninger fra mnd til mnd.

- 1) MWh er beregnet ut fra følgende : Diesel/lett fyringsolje = 42,7 MJ/kg (1 liter = 0,85 kg).
 1kWh = 3,6 MJ
 2) Offentlig pålagte avgifter knyttet til forbruk av fossilt brensel.

Tabell 5: Forbruk av fossilt brensel ved bussvirksomheten

Bussvirksomheten

	Totalt forbruk Mill. liter	Totalt energi- innhold MWh 1)	Miljøavgift Grunnavgift CO ₂ - avgift Kr. 2)	Kilometer (mill. km)	Forbruk liter per km
1998 3)	10,5	105 896	4 674 086	30,85	0,34
1999 3)	10,4	105 008	57 137 262	31,61	0,33
2000 4)	25,0	252 048	126 998 000	75,00	0,33
2001 4)	28,0	282 294	77 932 830	80,00	0,35
2002 5)	30,2	304 474	98 452 000	86,00	0,35
2003 4)	40,0	403 278	144 000 000	111,73	0,36
2004 4)	36,0	362 950	145 000 000	102,00	0,35

- 1) MWh er beregnet ut fra følgende : Diesel/lett fyringsolje = 42,7 MJ/kg (1 liter = 0,85 kg)
 1kWh = 3,6 MJ
 2) Offentlig pålagte avgifter knyttet til forbruk av fossilt brensel.
 3) Omfatter bare morselskapet
 4) Omfatter hele konsernet Nettbuss
 5) Omfatter hele konsernet Nettbuss, men Nettbuss Helgeland er solgt og dermed ikke inkludert

Energi til bygninger, motorvarmere mv

Spesifikasjon	2001	2002	2003	2004
Elektrisk energi (kWh inkl. fjernvarme)	8 502 000	7 515 421	14 188 285	12 257 592
Fyringsolje (liter)	624 437	546 148	810 820	890 505
Energiinnhold i fyringsolje (kWh)	6 295 539	5 506 234	8 174 642	8 995 100
Grunnflate (m2)	54 252	52 288	68182	72 338
Spesifikt energiforbruk (kWh/m2)	273	249	328	294

kWh er beregnet ut fra følgende : Diesel/lett fyringsolje = 42,7 MJ/kg (1 liter = 0,85 kg)
1kWh = 3,6 MJ

Støttefunksjoner

Mantena AS

Mantena AS har registrert følgende forbruk av fossilt brensel til sine trucker og maskiner:

	<u>2002</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>
Sundland inkl. Bergen og Stavanger	24 188 liter	19 432 liter	36 296 liter
Lodalen	4 684 liter	1 589 liter	10 714 liter
Marienburg	22 000 liter	56 150 liter	1) 52 821 liter
Grorud	8 238 liter	9 481 liter	26 866 liter
Skien	_____	_____	127 liter
Totalt	59 110 liter	86 652 liter	126 824 liter

1) Økningen skyldes at Marienburg har for 2002 gjort et feilestimat

Trafikkservice AS

	2003	2004
Diesel (liter) bil	4050	6467

Eiendomsvirksomheten

NSBs eiendomsvirksomhet (NSB Eiendom AS) gjennomførte i perioden 1999-2003 et energiprogram med mål å bruke energien mer effektivt og miljøvennlig. Oppnådd resultater i Energiprogrammet ble oppsummert i egen rapport i 2004, og viste en nedgang i det arealspesifikke energiforbruket i perioden fra 1998 til 2003 på hele 21 %!

NSB-konsernet ønsker å sikre at de svært gode resultatene blir varig, og søker samtidig en ytterligere effektivisering av energibruken i sine bygninger. Mantena har i 2004 startet et nytt energiprogram for byggene de benytter, ca 154.000 m² oppvarmet areal.

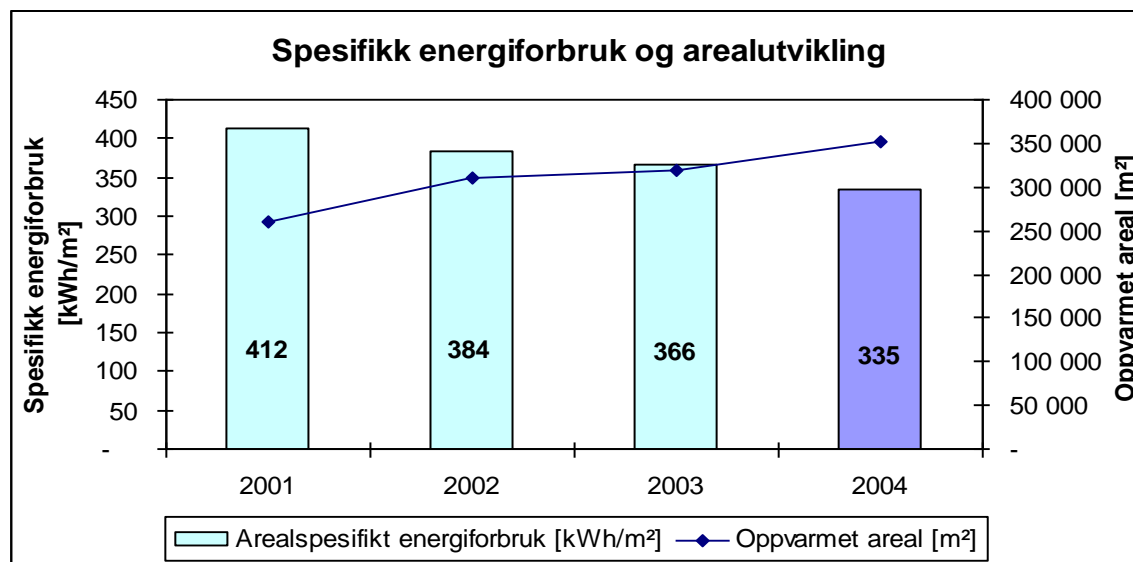
Denne energistatistikken for 2004 viser underlag fra 69 deltakende energiblokker, der hver energiblokk representerer fra 1 opp til 9 bygninger. Det er verd å merke seg at av NSBs totale bygningsmasse, ble kun de største byggene plukket ut til deltakelse i tidligere nevnte energiprogram. Bygningsmassen i tallmaterialet for 2004 er hovedsakelig den samme som i

2003. Bygningsmassen utgjør totalt ca 390.000 m² (brutto), og representerer ca. halvparten av den totale bygningsmassen. De viktigste bygningskategoriene er stasjonsbygninger, verksteder, lokstaller og administrasjonsbygg.

Gruppe:	Deltakende bygg:	Antall energiblokker:	Oppvarmet areal: [m ²]	Samlet energiforbruk: Temperatur-korrigert [kWh]	Arealspesifikt energiforbruk: [kWh/m ²]
Øst	Oslo, Akershus, Østfold, Vestfold, Hedmark, Oppland, Buskerud	24	41 678	13 588 830	326
Sør-Vest	Agder, Hordaland, Rogaland, Telemark, Ål	23	54 209	14 600 004	269
Nord	Trønderlag, Nordland, (Dombås)	15	27 844	9 542 119	343
Oslo S		1	58 000	17 421 761	300
Lodalen		1	40 687	16 051 685	395
Grorud		1	49 228	17 011 032	346
Sundland		1	40 222	12 421 580	309
Marienburg		3	40 255	17 255 166	429
SUM:		69	352 123	117 892 176	335

Tabell 1: Energiblokkenes gruppering, samlet energiforbruk og spesifikt energiforbruk.

Oppdelingen i tabell 1 er foretatt ut fra den regionsvise fordelingen av driftsansvaret. Videre er de 5 største enkeltstedene trukket ut og presentert med egne tall. Kolonnen ”Samlet energiforbruk” angir temperaturkorrigerte tall, dvs. forbruket er korrigert for avvikende temperaturforhold i 2004 kontra et ”normalår”. Det registrerte samlede energiforbruket i 2004 var ca 112,4 GWh. Korrigert i forhold til utetemperaturen blir forbruket 117,9 GWh.



Figur 1: Utvikling av arealspesifikt energiforbruk og deltakende bygningsareal samme periode.

Som det fremgår av figur 1 er deltakende bygningsareal noe større i 2004 enn tidligere år. Hovedårsaken til dette er en betydelig økning for Marienburg i Trondheim, der deltakende areal er øket med nesten 30.000 m². Av samme figur ses at det arealspesifikke energiforbruket i 2004 er nede på 335 kWh/m². Dette gir en reduksjon på hele 8 % fra 2003, - et resultat samtlige grupper har bidratt til. Ser vi på energiforbruk i 2004 kontra 2001 har vi en reduksjon på hele 15 %, der Oslo S er største bidragsyter med en lokal energireduksjon på over 30 % i samme periode.

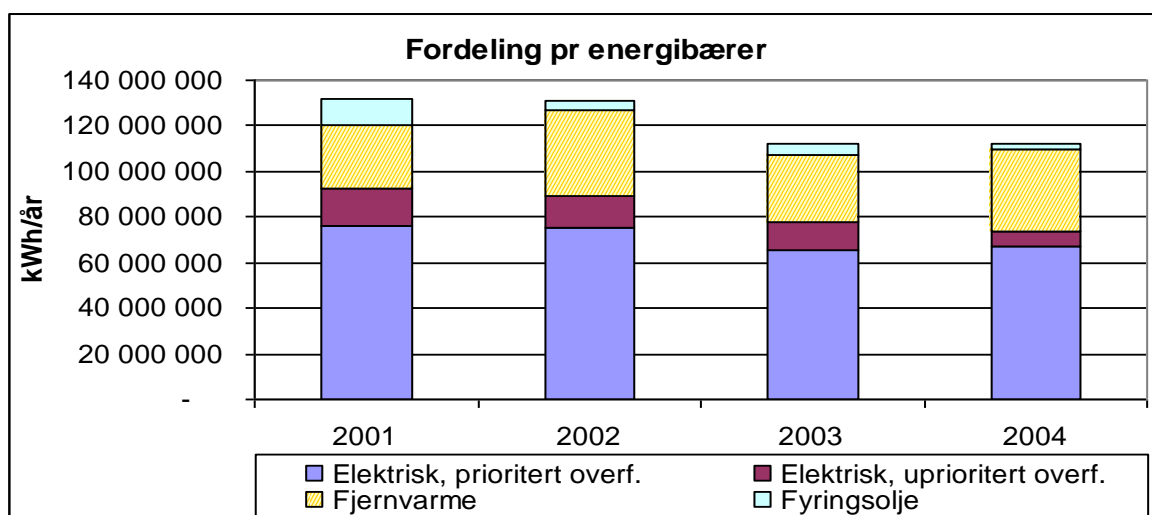
Energiforbruk fordelt på energibærere

Energiregistreringen som ligger til grunn for tallmaterialet gjør det mulig å skille mellom de ulike energibærerne som er benyttet ved den enkelte energiblokk/bygg. Det er splittet på følgende energibærere:

- Elektrisk energi med prioritert overføring
- Elektrisk energi med uprioritert overføring (Dvs. tilførselen kan utkobles av nettselskap)
- Fjernvarme
- Fyringsolje

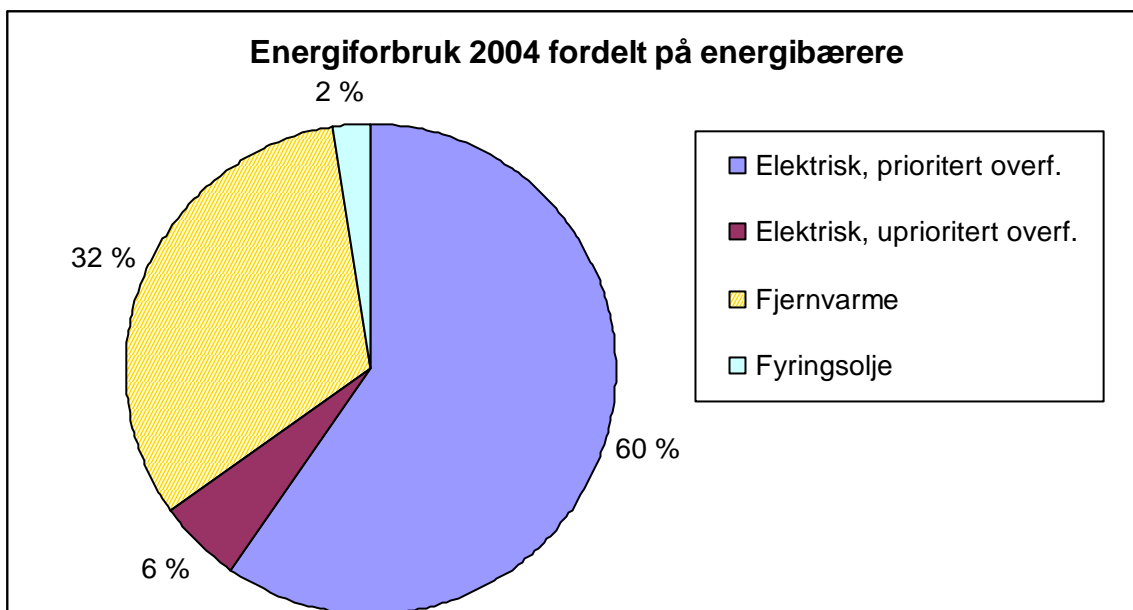
Energi fra biobrenselanlegg, varmepumper eller lignende som inngår i store fjernvarmeanlegg med flere energikilder er registrert som fjernvarme.

Figur 2 nedenfor viser utviklingen av samlet energiforbruk og fordeling mellom de ulike energibærerne i perioden 2001 – 2004.



Figur 2: Utvikling årlig av totalt energiforbruk og andeler med ulike energibærere.

Figur 2 viser at forbruket av strøm med prioritert overføring er nærmest stabilt fra 2003 til 2004, mens det er en betydelig nedgang i forbruket av fyringsolje og elektrisitet med uprioritert overføring (elektro-kjeler). Denne nedgangen skyldes overgang til den mer miljøvennlige fjernvarmen. Andelen fjernvarme i den bygningsmassen som er med i denne statistikken er nå oppe i 32 %. Den viktigste bidragsyter til denne omleggingen i 2004 er endringen i Lodalen, Oslo, der Viken fjernvarme har overtatt og leverer fjernvarme-energi fra fyrhuset som tidligere ble drevet med fyringsolje og elektrisitet av NSB selv.



Figur 3: Energiforbruk 2004 fordelt prosentvis på energibærere.

Tiltak

Togfremføring

Energiforbruket til togfremføring avhenger meget av hvordan togene blir kjørt. Mange unødige akselerasjoner og oppbremsninger betyr et ekstra energiforbruk. Jo mer glidende et tog kan kjøres jo mindre er energiforbruket og jo større er komforten. Både NSB konsernet og Jernbaneverket har innflytelse på dette ved at det er NSB konsernet som kjører togene, mens Jernbaneverket har ansvaret for signalanleggene og togledersentralen.

Driftsenheten i Persontogvirksomheten har installert en treningssimulator som skal brukes i kjøreopplæringen. Opplæring i ”riktig” kjøreteknikk vil da være enklere å gjennomføre og et program for dette vil bli satt i gang i nær fremtid.

Registrering av forbruk av elektrisk energi knyttet til togfremføring samt NSBs muligheter til å kontrollere dette forbruket er i dag ikke tilfredsstillende.

NSB ønsker å fremstå som en miljøvennlig bedrift. Energiforbruk er dessuten en av de måleparametere vi oppgir i vårt miljøregnskap. I tillegg ligger det et betydelig økonomisk potensiale for besparelse i et lavt energiforbruk. Det har derfor betydning at energiforbruket per transportenhet, personkilometer og/eller tonnkilometer er lavest mulig. Det vil nå bli etablert et prosjekt hvor man skal se på muligheten for å få bedre kontroll med energibruk i tog og et bedre utgangspunkt for energiøkonomisering.

NSB konsernet vil i nær fremtid inngå en formell samarbeidsavtale med ENOVA og ønsker gjennom dette å sette miljøprosjekter og enøk enda høyere på dagsorden i NSB-konsernet. Vi ønsker å understreke vår posisjon som den mest miljøvennlige transportbedrift i Norge. Mantena har satt i gang et prosjekt som går på å vurdere og gjennomføre energiøkonomiserende tiltak ved alle verksteder.

Godsvirksomheten

CargoNet AS har i 2004 ikke hatt noen planlagte/gjennomførte tiltak for å redusere sitt El-forbruk til fremføring av godstog.

Endringer i CargoNet's dieselforbruk er ikke knyttet opp mot planlagte eller bevisste tiltak for å redusere ressursforbruket, men er påvirket av kjøremønster, driftsopplegg, nettotonnkm., geografiske/topografiske/vær og føreforhold osv. Det foreligger ingen planlagte vesentlige tiltak for reduksjon av dieselforbruket.

Ved terminalen i Bergen er det gjennomført enøk tiltak ved at temperaturen er nedjustert på bestemte tider av døgnet og året

I Stavanger er det satt fokus på å unngå tomgangskjøring av maskiner. En maskin har automatisk stopp etter 10 min. Dette har gitt effekt ved redusert dieselforbruk. I tillegg resirkuleres hydraulikkolje med egen filtreringspumpe.

Bussvirksomheten

Drivstoff

Nettbuss har rammeavtale med Statoil om levering av diesel med 2 % biologiske tilsetninger fra fiskeavfall. Dette bidrar til en 2 % reduksjon i CO2 utslipp. Kontrakten er på 40 mill liter diesel per år.

(En livssyklusanalyse (LCA), utført av stiftelsen Østfoldforskning, viser at %-vis reduksjon i utslipp av fossilt CO2 er lik innblandet mengde av Statoils Biokomponent.)

Flere selskap i Nettbusskonsernet har bonusavtaler for reduksjon i dieselforbruk. Målet for spesifikt dieselforbruk var for 2004 fastsatt til 3,50 liter per mil som snitt for konsernets busspark. Utviklingen går tilsynelatende i riktig retning. Dette målet inneholder imidlertid innebygget konflikt med produksjonskrav: jo færre passasjerer vi har i bussene, desto lavere blir forbruket. Når vi kjører leddbuss eller 2-akslet buss, går forbruket opp.

Prosjekter med alternative drivstoff:

Konsernet deltar fortsatt i prosjekter hvor alternative drivstoff som gass og hydrogen utprøves.

Naturgass

Fortsatt kjører to store og en liten buss på CNG i Haugesund. Erfaringene hittil er at forbruket går litt opp i forhold til dieseldrift. Bussene har til sammen kjørt 198 000 km og forbrukt 70 Sm naturgass.

Hydrogen

Nettbuss er gjennom datterselskapet Nettbuss Telemark AS med i prosjektet "Grønn Hydrogen" på Notodden. Hvis dette miljøprosjektet blir realisert, kan den lokale TIMEbussen på Notodden kjøre med busser med brenselcellemotorer. Disse avgir kun vanndamp! "Drivstoffet" er elektrisitet som i dette prosjektet skal komme fra lokal miljøvennlig forbrenning av avfall. "Grønn Hydrogen" har et lokalt, nasjonalt og globalt miljøperspektiv.

Energiforbruk

Det er generelt stort strømforbruk til oppvarming av busser. Dette er allikevel en mer miljøvennlig energibruk enn å varme opp garasjer som bussene parkerer i.

Energi til bygninger, motorvarmere mv

Spesifikasjon	2001	2002	2003	2004
Elektrisk energi (kWh inkl. fjernvarme)	8 502 000	7 515 421	14 188 285	12 257 592
Fyringsolje (liter)	624 437	546 148	810 820	890 505
Energiinnhold i fyringsolje (kWh)	6 295 539	5 506 234	8 174 642	8 995 100
Grunnflate (m ²)	54 252	52 288	68182	72 338
Spesifikt energiforbruk (kWh/m ²)	273	249	328	294

Støttefunksjoner

Mantena AS

Grorud verksteder bruker ca 17 GWh energi i året. Det tilsvarer forbruket til 700 eneboliger! Våren 2004 ble det startet et enøkprosjekt på Mantena Grorud.

På Grorud er det etablert et energiforum som har deltakere både fra Mantena, CargoNet, MiTrans og Aberdeen Property Investors. Energiforum skal jobbe med ulike former for enøktiltak, både når det gjelder mer effektiv drift, brukervaner og tekniske tiltak som krever investeringer. Fra 2003 til 2004 sank energiforbruket med 8 %, noe som utgjør ca. 550.000 kr. pr. år. Dette skyldes i stor grad arbeidet i energiforum og sterkt fokus på effektiv bygningsteknisk drift.

Jernbane er det miljømessig beste transportalternativet

Toget har et lavere energiforbruk enn andre former for transport, og cirka 80 prosent av dagens togtilbud drives av hydroelektrisk energi med lite eller intet utslipp.

Flytrafikken bruker 7 ganger så mye energi som tog drevet av hydroelektrisk energi.

Godstrafikk med lastebil bruker nesten 6 ganger så mye energi som transport med godstog drevet med hydroelektrisk energi.

Også dieseldrevne tog har lavere energiforbruk og CO₂-utslipp enn både personbil, buss og lastebil.

Kilde: SSB

1.2 Material- og kjemikaliebruk

NSB konsernets delmål for material- og kjemikaliebruk:

NSB konsernet skal redusere bruken av materialer og kjemikalier som gir eller kan gi miljø- og helseskade, og fortrinnsvis velge fornybare materialer som i størst mulig utstrekning kan gjenvinnes, og som har minst mulig miljøskade gjennom livsløpet.

Status: Flere enheter/datterselskaper har tatt i bruk et nytt datasystem for registrering av kjemikalier. Det arbeides fortsatt systematisk med å redusere antall kjemikalier.

Godsvirksomheten

Kjemikaliebruken ved våre godsterminaler og verksteder er beskjedne og det brukes kun godkjente kjemikalier ved avfetting og vask/ rengjøring av maskinparken/trucker.

Bussvirksomheten

Det brukes mye vann til vask av busser. De fleste vaskeanlegg har nå system for bruk av returvann.

Høsten 2003 ble det inngått rammeavtale om levering av spraybokser til verkstedene. Denne avtalen er reforhandlet for 2005, og stadig flere av verkstedene benytter avtalen. HMS-databladene legges ut på internett av leverandøren, som også jevnlig besøker verkstedene, sjekker stoffkartoteket og tar med seg brukte spraybokser i retur.

De fleste selskap har i 2004 gjennomført sanering av stoffer i stoffkartoteket. Flere har redusert antall kjemiske stoffer fra 300 til mellom 50 og 100. Dermed er kravene i Internkontrollforskriften, Kjemikalieforskriften, Stoffkartotekforskriften og substusjonsplikten, langt på veg innfridd.

Kjemikaliebruk

Spesifikasjon	2003	2004
Smøremidler (kg)	106 059	111 762
Frostvæske (liter)	67 651	48 642
Spylervæske (liter)	44 151	72 525
Vaskemidler (liter)	101 366	94 856
Løsemidler (liter)	7 648	3 197

Kjemikaliebruk registreres fortløpende ved innkjøp basert på fakturainformasjon. Bruk av kjemikalier styres helt lokalt. Økningen i forbruk av spylervæske vil bli analysert i selskapene. Mer enn halvering av mengden løsemidler kan forklares med at et lakkeringsverksted ble lagt ned sent i 2003.

Eiendomsvirksomheten

Aberdeen Property Investors som forvalter NSBs bygg, benytter stoffregister for å ha oversikt over all kjemikaliebruk på eiendommene. Produktblader er tilgjengelig, og det jobbes systematisk for å eliminere særskilt helsefarlige stoffer.

Støttefunksjoner

Mantena AS

Mantena Grorud har redusert bruken av kjemikalier gjennom de senere år. Ved inngangen til 2001 hadde Mantena Grorud 637 stoffer.

2003 hadde avdelinger fjernet de stoffer som ikke ble brukt med det resultat at antallet var redusert til ca. 392 forskjellige stoffer. Arbeidet med å redusere antall kjemikalier fortsatte i 2004 og man er nå nede i 295 forskjellige kjemikalier.

Trafikkservice AS

NSB Trafikkservice as bestreber seg på å minske bruken av kjemikalier mest mulig. Dette gjøres gjennom opplæring om dosering og doseringsanlegg samt innføring av tørre metoder.

1.3 Uønskede hendelser

NSB konsernets delmål for uønskede hendelser:

NSB konsernet skal sikre at alvorlig miljøskade som følge av uønskede hendelser ikke oppstår og skal ansvarliggjøre hele organisasjonen på miljøhensyn.

Status: Det har dessverre vært en betydelig økning i antall dyrepåkjørslar de senere år. Å redusere antall dyrepåkjørslar er derfor fortsatt en stor utfordring. Her er et nærmere samarbeid med Jernbaneverket viktig siden det er Jernbaneverkets ansvar å hindre tilgang til sporet og skape bedre oversikt for lokførere.

Uønskede hendelser fokuseres fordi dette kan ha betydning for grunneiere, biologisk mangfold og forurensning av luft, vann og jord.

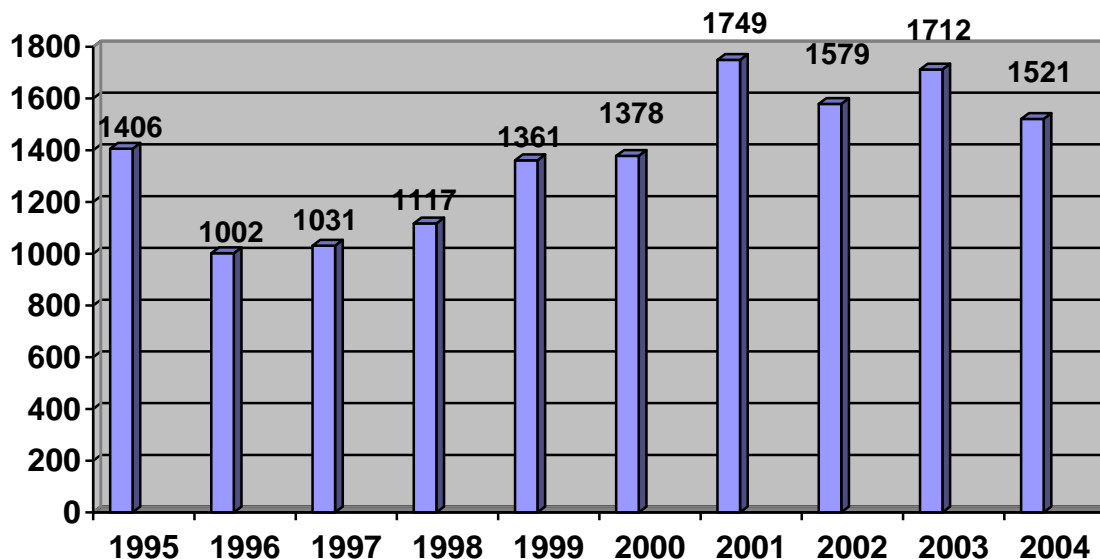
Dyrepåkjørslar

Forebyggende tiltak:

Antallet viltpåkjørslar på jernbanen har økt betydelig de siste årene, i stigende takt med en økning av blant annet elgstammen. I om lag 90 prosent av påkjørslene omkommer viltet momentant. Dyrene hentes da av Jernbaneverket som også dekker kostnadene. I de tilfellene av viltpåkjørslar hvor viltet har forlatt skadeområdet og det er nødvendig med ettersøk sier Viltloven at dette er kommunens ansvar. Når søket foregår langs jernbanelinja krever Jernbaneloven at det må være kvalifisert personell fra Jernbaneverket med under søket, slik at de som utfører søket kan arbeide under trygge forhold. Det er disse utgiftene til sikkerhetstjeneste Jernbaneverket nå har sagt seg villig til å dekke.

Jernbaneverket har som en overordnet målsetting å få redusert viltpåkjørslene og har i samarbeid med både kommuner og grunneiere flere steder i landet gjennomført ulike forebyggingsprosjekter. Dette arbeidet fortsetter og som et ledd i videreføringen og som en oppfordring til kommunene om en felles målsetting, har Jernbaneverket sagt seg villig til å dekke nødvendige utgifter til sikkerhetsmann og bruk av skinnegående materiell inn til videre. På samme måte vil Kommunenes Sentralforbund oppfordre kommunene om å prioritere forebyggende tiltak og etter avtale med Jernbaneverket eksempelvis sørge for containere på enkelte steder der ihjelkjørt vilt kan plasseres før kjøring til godkjente avfallsmottak.

I 2004 ble det registrert 1521 dyrepåkjørslar (inkl. påkjørslar med Jernbaneverkets materiell). Dette er en reduksjon på 11,2 % i forhold til 2003 hvor det ble registrert 1712 dyrepåkjørslar (inkl. Jernbaneverkets påkjørslar).



Skogbranner

Det ble registrert 21 branner eller tilløp til branner i skog og utmark 2004. Til sammenligning ble det registrert 12 skogbranner eller tilløp til skogbranner i 2002.

1.4 Utslipp til luft og vann

NSB konsernets delmål for utslipp til luft og vann:

NSB konsernet skal systematisk redusere sine forurensende utslipp.

Status: Akuttutslipp skal følges opp av vedkommende enhet/selskap.

Utslipp av CO₂, NO_x og SO₂ er knyttet opp til energiforbruket på våre dieseldrevne tog, maskiner, trucker og busser. En reduksjon av dieselforbruket vil derfor medføre en tilsvarende reduksjon av utslipp. I Eiendomsvirksomheten er det flere prosjekter hvor tidligere oljefyrte anlegg er erstattet med bioenergianlegg. Akuttutslipp skal følges opp av vedkommende enhet/selskap.

Utslipp til luft er basert på forbruk av fossilt brensel knyttet til tog- og bussdrift i de enkelte enheter og datterselskaper. Tallene i tonn er beregnet uten å inkludere eksterne effekter.

	Persontogvirksomheten			Godsvirksomheten			Bussvirksomheten 1)		
	CO ₂	NO _x	SO ₂	CO ₂	NO _x	SO ₂	CO ₂	NO _x	SO ₂
1999	24551	364	11	29214	433	13	36428	135	10
2000	26464	323	5	28959	402	7	66570	251	2
2001	24207	359	5	23140	343	4	74558	282	2
2002	21649	321	4	21728	322	4	80416	304	3
2003	21443	317	5	21291	292	4	106512	403	3
2004	21364	317	5	22824	338	6	95860	363	3

Jernbane betyr reduserte utslipp av drivhusgasser

I Norge bidrar samferdselssektoren med 25 prosent av utslippene av klimagasser. Mindre enn 0,5 prosent av disse utslippene skyldes jernbane, mens veitransport alene står for rundt 70 prosent.

Utslippene fra veitransporten har i perioden 1999 – 2000 økt med 19 prosent. Økningen skyldes vekst i trafikken, større og tyngre biler og økt utslipp av lystgass ved bruk av katalysatorer.

Dette viser hvor viktig det er å flere passasjerer og mer gods over fra vei til bane.

Kilde: SSB

1.5 Støy og vibrasjoner

NSB konsernets delmål for støy:

NSB konsernet skal redusere støynivået fra sine tog og biler.

Status: Ved utskifting av materiell har det vært og er det en bevisst holdning til å anskaffe støysvakt materiell, både nytt togmateriell og bussmateriell. Det fremmes som et krav overfor leverandørene at materiellet skal være støysvakt.

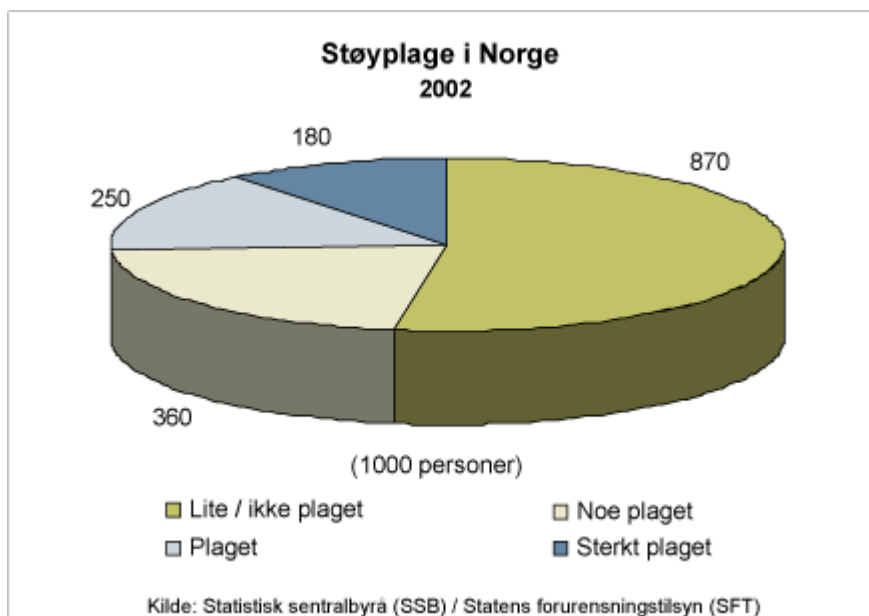
Støy fra vanlige tog i drift oppfattes som mindre plagsom enn tilsvarende lydnivå fra de fleste andre kilder. Noe av grunnen til dette kan være stille perioder mellom togpasseringene.

Samtidig kommer ofte togene på faste tider, som gir mulighet for tilvenning. Dette kan for eksempel redusere forstyrrelse av søvn for enkelte. I områder med løsmasser i grunnen kan vibrasjoner fra togtrafikken medvirke til å forsterke støyplagene.

Den helt dominerende kilden til jernbanestøy oppstår ved kontakten mellom hjul og skinne. Dersom skinnen var helt stabil og helt flat og hjulet helt rundt, ville det bli svært lite støy. Det dannes også støy fra motor, generator, vifter og bremses på selve toget. Lokalt kan kurveskrik (lyd som oppstår fra hjul/skinne når tog kjører i svinger) og støy fra skinneskjøter, sporskiftene og broer med mer gi støyproblemer som kan berettigede egne tiltak. Diesellokomotiver gir til dels lavfrekvent støy.

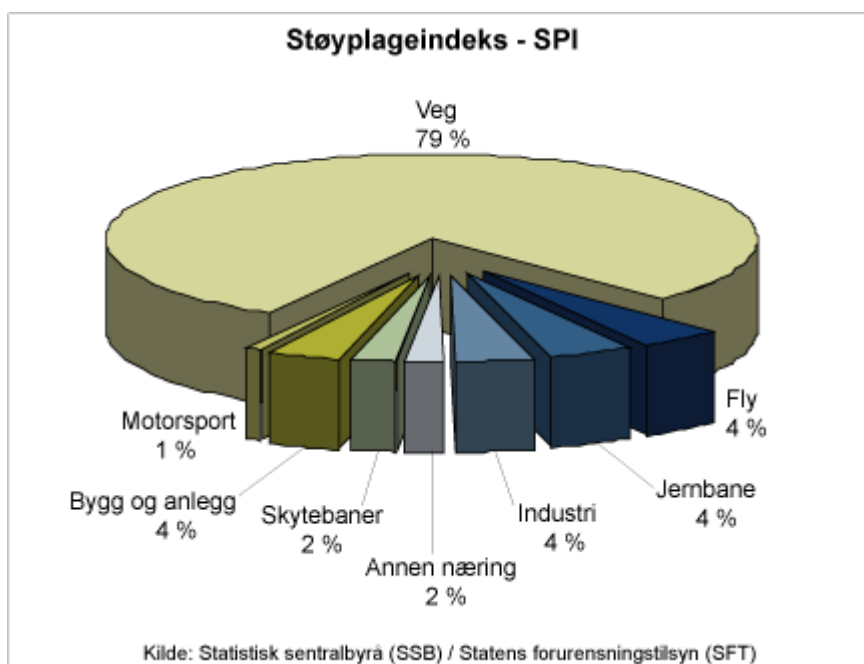
Fra 1999 til 2002 var det en nedgang i støynivået for industri, luftfart og jernbane på henholdsvis 5, 12 og 15 prosent. Tallene er imidlertid usikre, og disse kildene betyr relativt lite i forhold til den totale støybelastningen. Den største støykilden er veitrafikk. Det er ikke beregnet nye tall for støynivået for veitrafikken for 2002. Før vi har nye tall for veitrafikken vil det være vanskelig å si noe om utviklingen i forhold til det nasjonale målet, om 25 prosent reduksjon i støyplagen fra 1999-nivå innen 2010.

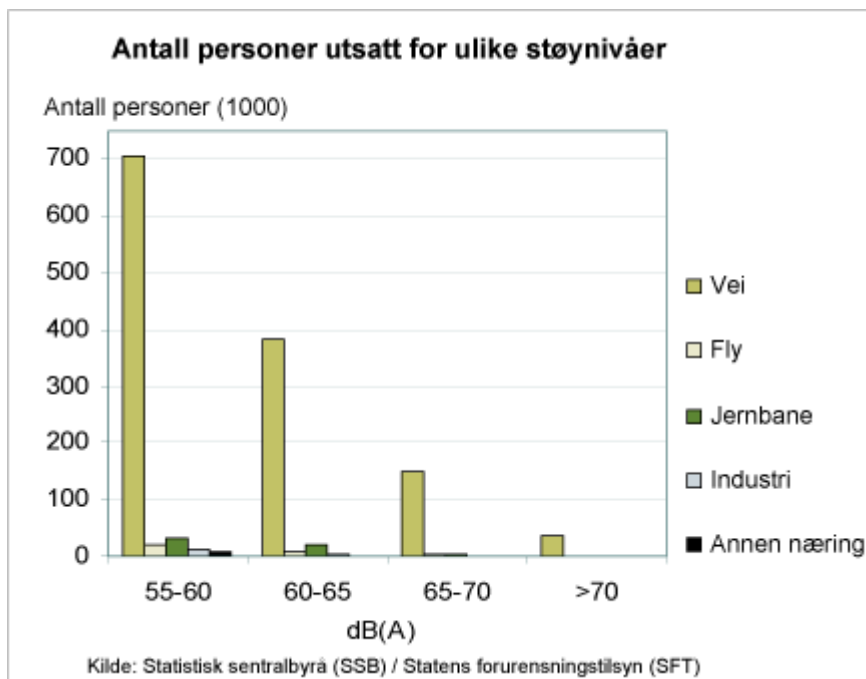
Støy er et av de store gjenværende miljøproblemene som rammer flest mennesker i Norge. Om lag 1,7 millioner mennesker er utsatt for et gjennomsnittlig støynivå over 50 dBA ved boligen sin. Bortimot en halv million av disse er mye eller sterkt plaget. De fire viktigste kildene er veitrafikk, fly, jernbane og industri. Av disse er veitrafikk den klart største og står for rundt 79 prosent av støyplagene.



Støyplageindeks - SPI

Utviklingen i støysituasjonen i Norge måles med en støyplageindeks (SPI). Ut fra dagens kunnskaper om støyplager i Norge fra utendørs kilder utgjør denne i underkant av 600.000 SPI-enheter (2002). Støyplageindeksen tar utgangspunkt i både de som er lite plaget, delvis plaget og sterkt plaget av støy og definerer ut fra dette en gjennomsnittlig plagegrad for ulike støykilder. Indeksen tar hensyn til ulikheter i støynivåer, måleenheter og støykildenes egenskaper.





Veitrafikk, flytrafikk, jernbane, industri og annen næringsvirksomhet står for hovedtyngden av støyutslippene i Norge. Andre kilder er bygg- og anleggsvirksomhet, skytebaner, militære øvingsfelter, motorsportbaner og ulike produkter, for eksempel gressklippere, motorsager og liknende.

Tiltak

Støy fra jernbanen kan reduseres betydelig ved å skifte til nye og mer støysvake tog. Internasjonalt har det også vært fokus på utskifting av bremseklosser på godstog.

Støyreducerende tiltak på selve skinnegangen kan også ha god effekt. Regelmessig sliping av skinner er et av de mest effektive tiltakene. Dette forutsetter at man følger opp med kontroll og god tilstand på toghjulene. Andre tiltak kan være å bygge om sporvekslere og bruer og gjennomføre skinnedempningstiltak og lignende i spesielt utsatte områder. Vedlikehold og utskifting av materiell er derfor svært viktige tiltak mot støy fra jernbanetraffikk.

Gjennom den internasjonale jernbaneunion (UIC) deltar NSB konsernet i en rekke miljøprosjekter med et relativt omfattende program for å redusere støy knyttet til jernbane.

Eiendomsvirksomheten

ROM eiendomsutviklings portefølje er konsentrert om sentrumsnære områder i de største byene i Norge. Derfor er støy og støyskjerming et fokusområde i selskapets miljøoppfølgingsprogram og en suksessfaktor for å utvikle attraktive eiendomsprosjekter.

Ett slikt prosjekt er Stasjonsbyen på Grefsen, hvor ROM eiendomsutvikling samarbeider med Byggholt om å utvikle 900 boliger. På grunn av tilgrensende togtrasé, T-bane og Ring 3 er det planlagt en bygningsmessig rygg, samt støyskjerming av T-banen. Sammen skal tiltakene skape en stille side i vest, samme retning som leilighetene og uteareal skal ligge.

Trafikkstøy fra Ring 3 byr likevel på en utfordring som kan løses bedre med støyskjerm langs selve veien. ROM eiendomsutvikling og Byggholt håper å få til en slik løsning i samarbeid med Statens vegvesen.

1.6 Avfall

NSBs delmål for avfall:

NSB konsernet skal innføre kildesortering av avfall i hele konsernet og redusere den totale avfallsmengde i forhold til produksjonen.

Det er registrert følgende når det gjelder farlig avfall (tonn):

	2000	2001	2002	2003	2004
Støttefunksjoner:					
Mantena AS	380,5 1)	227,5 1)	141,5 2)	248,4	357,4 6)
MiTrans AS	28,4	5,9	12,5	14,8	-
Bussvirksomheten	281,0	472,1	450,1	634,5	550,8
Eiendomsvirksomheten	77,3	- 3)	135,6	22,8)	- 5)
Godsvirksomheten	29,6	27,4	38,0	42,4	114,6
Totalt	796,8	732,9	777,7	962,9	1 022,8

1) Tallene for 2000 og 2001 ble registrert under enheter knyttet til Persontogvirksomheten. Tallene var i sin helhet registrert på de ulike verksteder.

2) Tallene er ekskl. Marienborg p.g.a. manglende registrering av data her.

3) Kvalitetssikrede data var ikke tilgjengelig for 2001 for Eiendomsvirksomheten

4) Tallene for 2001, 2002 og 2003 omfatter hele Nettbuss-konsernet.

5) Det er inngått ulike avtaler mellom Eiendomsvirksomheten og de enkelte enheter mht. rapportering av avfall/farlig avfall.

6) Tallene er inkl. MiTrans AS

Det er registrert følgende inntekter og kostnader totalt for NSB konsernet ved behandling av farlig avfall:

Kostnader:	kr. 524.297
Inntekter:	kr. 54.223
Nettokostnader:	kr. 470.074

Det er i NSB konsernet totalt registrert håndtering av 4.369 tonn annet avfall med følgende inntekter og kostnader:

Kostnader:	kr. 1 606.049
Inntekter:	kr. 537.964
Nettokostnader:	kr. 1.068.085

Av inntektene står Mantena AS alene for ca. 535.000 kr.

Tiltak

Godsvirksomheten

Ved alle våre godsterminaler er det etablert faste rutiner for håndtering, lagring og levering av spesialavfall.

I Stavanger er gjennomført en større opprydding og skrapjern er levert til gjenvinning, samt at utrangerte sviller er levert til godkjent mottaksplass.

Slamsuging av avløpskummer foretas årlig i Stavanger, samt at oljeutskiller tømmes ved behov og avfallet leveres godkjent mottak.

Eiendomsvirksomheten

Utfasing av PCB-holdige lysarmaturer

I 2004 ble det fjernet 4.400 av totalt 12.000 armaturer med PCB. Dette er i tråd med saneringsplanen som innebærer at alle PCB-holdige lysarmaturer i bygningsmassen skal være sanert innen utgangen av 2007. Saneringsplanen følger gjeldende forskrifter og er godkjent av SFT. Alle armaturer med PCB leveres godkjente mottak for EE-avfall.

SFT har gitt samtlige byggeiere i Norge frist til 31.12.-04 med å fjerne alle PCB-holdige lysrørkondensatorer. Gjennom samarbeidet i Grønn Byggallianse har NSB /ROM og andre større eiendomsselskaper laget en oversikt over PCB-holdige lysarmaturer og forslag til handlingsplan for utskifting og destruering basert på øvrig rehabilitering av eiendommene. Ut fra dette fikk de fleste søkerne utsatt frist til 31. desember 2007.

PCB-holdige isolerglassruter

NSB Eiendom og ROM eiendomsutvikling har inngått avtale med firma RUTERETUR om levering av kasserte PCB-holdige isolerglassruter. Dette innebærer at våre firmaer skal sørge for at våre samarbeidspartnere (API m.fl.) leverer PCB-holdige isolerglass til forskriftsmessig destruksjon. RUTERETUR og deres retursystem via godkjente glassleverandører over hele landet er godkjent av Statens Forurensningstilsyn.

Iflg årsmelding fra Norsk Gjenvinning AS har NSB Eiendom og NSB Bane Stasjoner inngått 6 avtaler om *Grønt Ansvar*. I tillegg har Mantena inngått 4 slike avtaler.

Det fremgår her at Oslo S- området har klart den beste sorteringsgraden på avfall: 98,81%, en fremgang på 3,4% fra 2002. Eiendommer i øvrige fylker har 20 til 30% gjenvinningsgrad.

Mantena i Oslo Akershus ligger på 79% med 2,8% tilbakegang.

ROM Eiendomsutvikling AS

ROM eiendomsutvikling skal:

Arbeide for at de totale avfallsmengdene blir minimalisert og at mest mulig av avfallet fra husholdning og næringslivet skal gå til ombruk eller materialgjenvinning. Restavfall som ikke kan gå til gjenbruk, skal gå til energigjenvinning.

Sørge for at avfallsmengdene som genereres i et byggeprosjekt er så små som mulig. Andelen avfall som gjenvinnes skal være så stor som mulig. Gjenvinning innen utbyggingsområdet skal prioriteres for å unngå unødig transport.

Miljøfarlige stoffer fra bygg- og anleggsvirksomhet håndteres slik at skadelige stoffer ikke belaster miljøet.

NSB eiendom tilrettelegger for kildesortering for leietakerne for å oppnå lavere felleskostnader og for å redusere miljøbelastningene fra avfall. På Kristiansand stasjon er det et større mottak som også håndterer avfall fra de reisende med toget.

5.7 Forurenset grunn

NSBkonsernets delmål for forurenset grunn:
NSB konsernet skal rense forurenset grunn.

Status: Arbeidet med grunnforurensninger har fortsatt i 2003. Det gjenstår å skaffe seg en oversikt over hva som virkelig ligger i grunnen gjennom forundersøkelser. Dette arbeidet er igangsatt og vil fortsette i løpet av våren 2004.

Eiendomsvirksomheten

Miljøverndepartementet har fastsatt forskrift om opprydding i forurenset grunn ved bygge- og gravearbeider. Fra 1. juli 2004 må alle som ønsker å grave eller bygge kunne dokumentere ren byggegrunn, eller presentere en tiltaksplan for opprensning før kommunene gir igangsettingstillatelse til grave- og byggearbeider. For NSB-bedriftene som har eiendommer der det er eller har vært virksomhet betyr det at man i tidlig i all endringsplanlegging bør skaffe seg dokumentasjon om hvilken forurensning som måtte ligge igjen i grunnen, så ikke de fysiske endringene forsinkes på grunn av manglende kommunal godkjenning. ROM har som konsernets utviklingselskap samlet seg stor erfaring på dette området, og ligger i teten i Norge når det gjelder slik miljøbevissthet for egne eiendommer.

Kartlegging av eiendomsporteføljen

2004 markerte en milepæl i ROM eiendomsutviklings arbeid med å kartlegge eventuelle grunnforurensninger i eiendomsporteføljen. Ved utgangen av året var det gjennomført innledende miljøundersøkelser (fase 1) av alle eiendommene i porteføljen, totalt ca. 1,5 millioner kvadratmeter. Dette arbeidet har pågått gjennom flere år, og prosjektet videreføres nå for de eiendommene der de innledende undersøkelsene har påvist behov for ytterligere undersøkelser eller prøvetaking.

Det ble utarbeidet 22 grunnforurensningsrapporter i 2004, med følgende konklusjoner:

- 9 rapporter konkluderer med at ytterligere undersøkelser ikke er nødvendig
- 5 rapporter konkluderer med at kun begrenset prøvetaking er nødvendig
- 8 rapporter konkluderer med at ytterligere undersøkelser vil være nødvendig ved framtidige grave- og byggearbeider.

NSB eiendoms mest alvorlige forurensningssaker, som også har stått på SFTs liste, nærmer seg nå en avslutning. Dette gjelder blant annet kreosotimpregneringsverkene på Lillestrøm og Brakerøya, samt dieselutslipp på Marienborg. Dokumentasjon er utarbeidet og i det vesentlige godkjent av SFT. Der forurensningen ikke er fjernet, er det utarbeidet planer for opprenskningen, etter hvert som områdene utvikles/utnyttes.

Det er fortsatt behov for ytterligere kartlegging, og vi har nylig etablert et samarbeid med JBV om å skaffe oss en samlet oversikt over tidligere grunnforurensningsrapporter. Kartleggingen vil pågå i 2005, samt planlegging av aktiviteter for 2006.

Prosjekt om massebalanse

ROM eiendomsutvikling startet i 2004 en kartlegging av massehåndteringen i utviklingsprosjektene. Massebalanse innenfor enkeltprosjekter medfører i mange tilfeller

deponering av masser som er rene nok til å gjenbrukes til formål som terrengfylling og tekniske anlegg. Samkjøring av flere prosjekter i samme område, og fordeling av massene mellom disse, kan redusere behovet for deponi. Samtidig vil det kunne redusere transport- og materialkostnader i prosjektene. ROM eiendomsutvikling vil videreføre kartleggingen i 2005.

1.8 Miljøledelse og styring

NSB konsernets delmål for miljøledelse:

Miljøledelse skal inngå i NSB konsernets styringssystem.

Status: Miljøledelse er innarbeidet i konsernets styringssystem, men NSB konsernet har fortsatt et stort forbedringspotensial med hensyn på å operasjonalisere og følge opp enhetenes og datterselskapenes miljøstyring.

I forbindelse med den forestående konkurranseutsetting på sporet regner vi med at det vil bli stilt krav når det gjelder miljø. Eksempelvis ble det i anbudsokumentene på Roslagsbanan i Sverige stilt strenge krav til trafikkutøverne når det gjelder miljø. Det ble også stilt krav om at trafikkutøver skulle kunne sertifiseres i henhold til ISO 14001 eller EMAS i løpet av en 3 årsperiode.

Videre ble trafikkutøver pålagt å sørge for at underleverandører kunne tilfredsstille de samme miljøkrav som var pålagt trafikkutøver.

Vi tror ikke miljøkravene i første omgang blir så strenge i Norge, men vi kjenner til at flere av våre potensielle konkurrenter allerede er ISO 14001 sertifisert og at det kan påvirke behandlingen av innkomne anbud.

NSB har allerede prosedyrer og verktøy for måling av miljøprestasjoner. Vi var imidlertid usikre på om vi fullt ut tilfredsstilte kravene til ISO 14001 og fikk derfor Veritas til å foreta en gap-analyse for å få brakt på det rene hva som i tilfelle manglet.

Primært er det for Persontogvirksomheten (dvs. morselskapet NSB AS) at det er aktuelt med ISO 14001 sertifisering. En ISO-sertifisering krever at det også stilles miljøkrav til underleverandører som for eksempel Mantena og Trafikkservice.

Eiendomsvirksomheten

ROM eiendomsutvikling har etablert et eget miljøoppfølgingsprogram for sin virksomhet. Miljøoppfølgingsprogrammet gjelder alle utviklingsprosjektene i ROM eiendomsutvikling. Miljøarbeidet skal fokuseres om ni områder der ROM eiendomsutvikling har størst potensial for å bidra til positive miljøeffekter:

1. Trafikk og gatebruk
2. Støy
3. Luftforurensning
4. Forurenset grunn
5. Stasjonær energibruk
6. Ressursbruk og gjenvinning
7. Utforming og materialbruk
8. Natur, vannmiljø og friområder
9. Gode uterom

Nærmere opplysninger om miljøoppfølgingsprogrammet finnes på selskapets nettsider: www.romeiendomsutvikling.no

I 2004 ble det også utviklet et forenklet miljøoppfølgingsprogram for større vedlikeholdsprosjekter. Programmet er implementert i styringssystemene til Aberdeen Property Investors for å ivareta miljøhensyn ved vedlikehold av eiendommene til NSB eiendom.

Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen

I 2004 la Jernbaneverket fram høringsutkastet *Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen* som skal følge opp nasjonale mål for forvaltning av Norges kulturminner. Planen berører viktige interesser for NSB Eiendom og ROM eiendomsutvikling som til sammen eier brorparten av eiendommene som omfattes av planen. Derfor har selskapene tatt initiativ til å opprette en felles arbeidsgruppe som skal utarbeide et omforent utkast til verneplan. NSBs egen verneplan vil være førende. Arbeidsgruppen vil bestå av representanter fra JBV, NSB, Riksantikvaren og berørte fylker. Første møte vil trolig finne sted i begynnelsen av mars 2005.

NSB Eiendom og ROM eiendomsutvikling er opptatt av at det nå etableres en helhetlig plan for bevaring av jernbanens arkitektur og virksomhet. Planen må balansere de jernbanehistoriske verdiene i kulturminnene med de økonomiske konsekvensene av vern og hensynet til utviklingsmuligheter.

Vedlikehold av verneverdige bygninger

I 2004 er det utarbeidet prosessbeskrivelse for utførelse av vedlikeholdstiltak på fredede, vernede og bevaringsverdige bygninger. Prosessbeskrivelsen er implementert i styringssystemet til Aberdeen Property Investors AS.

Bedre miljø i Groruddalen

ROM eiendomsutvikling var i 2004 engasjert i et større samarbeid for et bedre miljø i Groruddalen. Statens vegvesen, Jernbaneverket, CargoNet AS, Posten Norge AS, Linjegods AS, Mantena AS og Tollpost Globe AS og Statsbygg avleverte sammen forslag til miljøtiltak ved Alnaelva og det tilgrensende terminalområdet. Dette området er én av fem miljøsoner som har blitt utredet i Groruddalen i 2004.

Hensikten med samarbeidet er å bidra til et miljømessig løft av området, hvor arealbruk og gjenåpning av Alnaelva er viktige tema. Rapporten setter samtidig søkelyset på hvordan terminalen og transportbedriftene i området kan framstå med miljøprofil og skape en av Europas mest miljøeffektive godsterminaler.

1.9 Kommunikasjon

NSB konsernets delmål for kommunikasjon:

NSB konsernet skal oppfattes som en av de beste miljøbedrifter i Norge, og være en referansebedrift på miljøarbeid.

Status: Det arbeides med en forbedring av miljøkommunikasjon både internt og eksternt

NSB konsernet som miljøvennlig bedrift legger derfor vekt på:

Å samarbeide med offentlige miljø- og samferdselsmyndigheter

Å samarbeide med miljøorganisasjonene

Å utarbeide miljøkrav internt og til leverandører/samarbeidspartnere

Å informere internt og eksternt om alle sider av miljøarbeidet

NSB konsernet vil gjennom samarbeid med de nordiske jernbaneforvaltningene, og med andre europeiske jernbaneforvaltninger og organisasjoner som UIC (den internasjonale jernbaneunion) og CER (sammenslutning av europeiske jernbaner) oppdatere og videreutvikle sin teknologi og kunnskap.

Miljøpriser

Glassbjørnen

Den nasjonale miljøprisen Glassbjørnen ble etablert av GRIP i 2003. Prisen er en anerkjennelse av spesielt gode miljøtiltak, og skal stimulere norsk næringsliv til å bruke miljø som et offensivt virkemiddel i bedriftsutvikling, produktutvikling og markedskommunikasjon. Glassbjørnen kan deles ut til private eller offentlige virksomheter eller til enkeltpersoner som har gjort en ekstraordinær miljøinnsats.

Den nasjonale miljøprisen "Glassbjørnen" i kategori gjenvinning ble i 2004 tildelt NSB. I alt 60 bedrifter konkurrerte om prisen i 4 kategorier: innovasjon, gjenvinning, økodesign og Årets bedrift.

Citykonferansens miljøpris 2004

NSB eiendom mottok eiendombransjens miljøpris for miljøarbeidet ved Oslo S under Citykonferansen 2004. Juryen begrunnet valget med at Oslo S er et signalbygg med særdeles stor betydning i bybildet, samtidig det kan vise til gode resultater. Et langsiktig og mangfoldig miljøarbeid, fra energiprogram til prosjektet *Rom for kunst*, var avgjørende for at valget falt på Oslo S.

1000-bein-prisen

I februar 2005 mottok NSB eiendom den nyetablerte *1000-bein-prisen* fra Enova - også denne for energiltakene ved Oslo S. Prisen skal være en oppmuntring til prosjekter og personer som har utmerket seg i arbeidet med fremtidsrettede og fleksible energiløsninger. Energiforbruket ved Oslo S er redusert med 40 prosent i perioden 1999 – 2004, til tross for at bygget er større nå enn da prosjektet startet.

Transport, miljø og kostnader

Det er utviklet et dataprogram for å beregne direkte energibruk og miljøkonsekvenser samt ulykkesrisiko ved ulike former for person- og godstransport og i tillegg samfunnsøkonomiske kostnader ved slik transport (per person eller per godsmengde). Ambisjonen er å gi et objektivt bilde av de gjennomsnittlige effektene av valg av transportmiddel.

Programmet beregner energibruk, utslipp til luft og ulykkesrisiko på bakgrunn av hvilken transportmåte og strekning som velges. Beregningene baserer seg på tilgjengelige og oppdaterte data fra trafikkforskere i inn- og utland, foretatt av Vestlandsforskning.

Se <http://prosjekt.vestforsk.no/nsb/>.