

NSB-konsernet samfunnsregnskap 2007

1. Bakgrunn

NSB-konsernet har som hovedmål å skape verdier for eier og samfunn, gjennom høy sikkerhet, miljø- og energieffektive transport, effektiv drift og lønnsom forretningsutvikling. NSB-konsernet skal i sitt virke unngå skade på mennesker og miljø.

2007 har vært et år hvor miljøspørsmål og klimaforlik har vært i fokus. I omdømmemålinger blir NSB vurdert høyt når det gjelder miljøbevissthet og samfunnsansvar. Den posisjonen skal vi opprettholde og forsterke, og vi er i oppstarten av et omfattende investeringsprogram for å sikre økt kapasitet og kvalitet innen våre person- og godstransporttjenester. Vi miljøsertifiserer våre virksomheter, fortsetter arbeidet med energieffektivisering, og sørger for å kjøpe strøm fra vannkraftverk.



NSB-konsernet kan på grunnlag av sin størrelse, virkeområde og eierskap ses på som en viktig samfunnsaktør. NSBs agering påvirker både individ og samfunn. Vi ønsker å være transparente når det gjelder vår innvirkning, og dette speiles først og fremst gjennom utarbeidelse og presentasjon av årsregnskap og utarbeidelse av et samfunnsregnskap.

Samfunnsregnskapet for 2007 viser status på indre og ytre miljø, hvordan våre kunder oppfatter oss, og hvordan status er på området trafiksikkerhet. I tillegg gjennomgår vi de viktigste tiltak vi gjennomfører for å fortsette, og forsterke, vår status som en miljøvennlig leverandør av transporttjenester på tog og buss.

2. Trafikksikkerhet

Personskader og omkomne

Persontogvirksomheten i NSB AS var ikke utsatt for storulykker i 2007. Ingen omkom eller ble alvorlig skadet med mulig varig mén som følge av aktiviteter hvor NSB kan lastes for ulykken. Det har vært en økning av skader i kategoriene "hendelser i tog" og "på-/avstigningsuhell". Økningen skyldes i stor grad fall på glatt plattform og hendelser med vold mot personalet.

Persontogvirksomheten (kun NSB AS) - antall personskader og omkomne

	Kunder	Tredje pers	Egne ansatte	Sum
Omkomne	0	1	0	1
Personskade med mulig varig mén	0	1	0	1
Personskade > 14 dager sykefravær/sykeleie	0	0	4	4
Personskade < 14 dager sykefravær/sykeleie	17	1	22	40
Personskade med førstehjelp	52	0	35	87
Sum	69	3	61	133

For kunder er sannsynligheten størst for skader i forbindelse med:

- På- og avstigning
- Uønskede hendelser i tog i form av klem-/kutt-/fallskader

For tredjeperson er sannsynligheten størst for skader i forbindelse med:

- Ulovlig opphold i sporet eller på planovergang
- Passering av planoverganger

For egne ansatte er sannsynligheten størst for skade i forbindelse med:

- Uønskede hendelser og vold i tog
- På- og avstigning
- Sammenstøt av ulike kategorier som kan inntreffe ved togfremføring og skifting

I tillegg til å unngå ulykker hvor et lite antall personer skades, er det viktig å forebygge storulykker. PASS-hendelser (kjøring mot stoppsignal) og branntilløp er forhold som følges spesielt opp i denne sammenheng.

NSB Anbud AS (NSB Gjøvikbanen AS fra 1. januar 2008) hadde i 2007 sitt første hele driftsår. En person omkom ved en påkjørsel, men selskapet kan ikke lastes for denne hendelsen. Ut over dette var det ingen alvorlige skader i NSB Anbud AS.

Det har vært ett dødsfall i forbindelse med godsvirksomhetens trafikkavvikling i 2007. Ulykken inntraff i august under skifting ved Borregaard fabrikker i Sarpsborg. Virksomheten oppnådde dermed ikke "nullvisjonen" om at aktiviteten ikke skal medføre dødsfall eller alvorlig personskade. Det var ellers ingen dødsfall eller alvorlige skader i godsvirksomheten i 2007.

Godsvirksomheten - antall personskader og omkomne

	Tredje pers	Egne ansatte	Sum
Omkomne	0	1	1
Alvorlig personskade	0	0	0
Personskade	0	8	8
Sum	0	9	9

Bussvirksomheten oppnådde sin målsetting om at ingen ansatte eller passasjerer skulle omkomme eller bli alvorlig skadet som følge av virksomhetens aktivitet. Fem eksterne personer omkom etter sammenstøt med buss, Bussvirksomheten er ikke tildelt skyld i noen av disse sakene.

Bussvirksomheten - antall personskader og omkomne

	Kunder	Tredje pers	Egne ansatte	Sum
Omkomne	0	5	0	5
Personskade	0	76	35	111
Sum	0	81	35	116

Antallet registrerte personskader er økt betydelig. Dette skyldes i stor grad at rapporteringen etter krav fra NAV nå også omfatter psykiske skader eller mistanke om dette.

Ulykker

Antall ulykker har økt noe både i persontog- og godsvirksomheten. Økningen i persontogvirksomheten skyldes i stor grad en økning i antall uhell i tog og ved på- og avstigning.

Persontogvirksomheten - ulykker

	2005	2006	2007
Avsporinger	9	8	5
Branner (Brann og branntilløp)	8	3	2
Sammenstøt (rullende matr., objekt, person)	28	34	36
Planovergangsulykker	6	4	2
Uhell i tog/skift	33	56	73
Uhell ved på- og avstigning	42	58	73
Andre	13	13	8
Sum	139	176	199

I 2007 er det i godsvirksomheten registrert totalt 59 ulykker/uhell med skade i forbindelse med togfremføring.

Av 50 sammenstøt i godsvirksomheten er 41 dyrepåkjørsler. Disse er tidligere ikke rapportert og gir stort utslag i tabellen. Av de resterende 9 er det tre sammenstøt med bil på planovergang og et sammenstøt med Jernbaneverkets avsporede skinnetog mellom Strømmen og Fjellhamar. Ingen av sammenstøtene under togfremføring kan lastes godsvirksomheten.

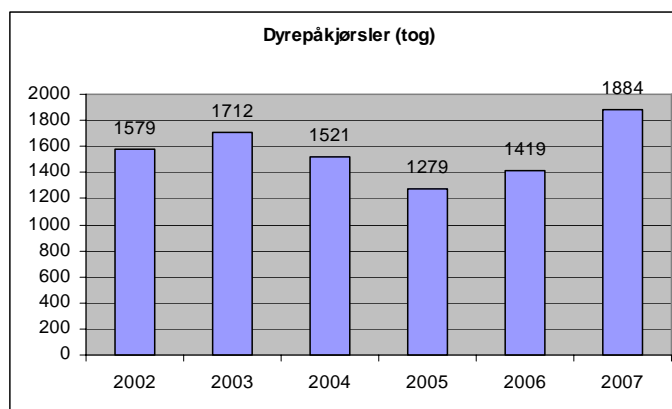
Godsvirksomheten - ulykker

	2004	2005	2006	2007
Avsporinger	30	20	34	20
Branner (Brann og branntilløp)	5	1	5	4
Sammenstøt (rullende matr., objekt, person)	21	8	11	58

Dyrepåkjørsler

I 2007 ble det registrert 1866 dyrepåkjørsler (inkl. påkjørsler med Jernbaneverkets materiell). Dette er en økning på 31 % i forhold til 2006 hvor det ble registrert 1419 dyrepåkjørsler (inkl. Jernbaneverkets påkjørsler).

Som et tiltak for å redusere antall elgpåkjørsler har togene på Rørosbanen på den mest utsatte strekningen i Østerdalen – mellom Alvdal og Koppang – redusert hastigheten, samtidig som man har forsøkt å kjøre opp snøscooterløyper langs jernbanen slik at elgen kan følge disse i stedet for jernbanesporet. Dette kommer i tillegg til de mer faste tiltakene som innebærer rydding av skog langs linjene, brøyting av skogsbilveier og nye føringsplasser for elgen. I løpet av fire år skal Jernbaneverket sette inn 80 millioner kroner ekstra i forebyggende tiltak for å redusere antallet elgpåkjørsler.



I 2007 har NSB igjen innført bevæpning i lok på utsatte strekninger for å sikre human avliving av påkjørte dyr.

Persontogvirksomheten - tiltak for økt trafiksikkerhet

Risikoen for alvorlige jernbaneulykker med flere drepte og skadde er i stor grad knyttet til forhold ved infrastrukturen. Ras og sammenstøt med tunge kjøretøy utgjør den største sikkerhetsrisikoen i ordinær drift. NSB samarbeider med Jernbaneverket om å identifisere farlige forhold, og gjennom rapportering til Statens jernbanetilsyn følges utviklingen også opp fra myndighetenes side.

De alvorligste tilløpene som forårsakes av NSB er PASS-hendelser (passering av stoppsignal), bremsesvikt som følge av betjeningsfeil og avvik fra prosedyrer i unormale driftssituasjoner.

Totalt antall PASS-hendelser som skyldes feil i NSB AS har vist en synkende tendens gjennom flere år. Det arbeides kontinuerlig med oppfølging og trening av personalet for at denne positive utviklingen skal fortsette. NSB har gjennom flere år, i alle kanaler og på alle nivå, påpekt nødvendigheten av å etablere tekniske barrierer i infrastrukturen slik at antall PASS-hendelser kan reduseres..

De fleste personskadene skjer ved på- og avstigning. Om lag halvparten av disse skyldes glatte plattformer eller stort gap mellom plattformer og togside. Disse forholdene ligger utenfor NSBs direkte kontroll, men følges opp og rapporteres til myndighetene. Ny sikkerhetsforskrift har medført at flere plattformer er utbedret i 2007, og etter krav fra Statens Jernbanetilsyn vil Jernbaneverket måtte prioritere forlengelse av korte plattformer i de kommende årene.

Flere materielltyper har vanskelige innstigningsforhold, med trapper og trange dører. I 2008 pågår en rekke oppgraderings- og nyanskaffelsesprosjekter. I disse prosjektene inngår bedre innstigningsforhold så langt det lar seg gjøre, og nye dører med bedre

styring av lukkemekanismen. Ved ombygging tilpasses materiellet til ny avgangsprosedyre som vil bli innført etter hvert som ruteplanen tillater noe lenger stasjonsopphold for enkelte materielltyper.

Bråk, hærverk og skader i forbindelse med trusler og vold mot personalet viser en kraftig økning. I løpet av 2008 vil flere lokaltogsett med trygghetskameraer bli satt i drift, og det er sannsynlig at dette vil ha en forebyggende effekt.

Rapportering av tilløp er et anerkjent mål på organisasjonens evne til å ha oppmerksomhet på sikkerhet. Forholdstallet mellom rapporterte tilløp og antall skader har vist en positiv utvikling over flere år. Også antallet rapporter holder seg på et høyt nivå.

Godsvirksomheten – tiltak for økt trafikksikkerhet

For å hindre branner i lokomotiver er ulike tiltak gjennomført, bl.a endrede driftsrutiner og endrede vedlikeholdsprosedyrer i tillegg til konstruksjonsmessige endringer.

Påkjørsel ved planovergang har vært en dominerende enkelthendelse i mange år. I 2006 fikk Jernbaneverket pålegg om å gjennomføre tiltak på gjenværende usikrede planoverganger. Dette ble løst ved å bedre sikten for de veifarende, alternativt innføre saktekjøring for tog der ingen annen løsning var mulig på kort sikt.

Ved fare for sammenstøt med ras eller vegetasjonsproblemer følger godsvirksomheten dette opp mot Jernbaneverket. Jernbaneverket har startet med geotekniske undersøkelser, men dette er tidkrevende. I mellomtiden har Jernbaneverket innskjerpet beredskapsordningen som baserer seg på økt antall visitasjoner, saktekjøring og stans avhengig av klimatiske forhold.

Bussvirksomheten – tiltak for økt trafikksikkerhet

Et betydelig antall sjåførere har gjennomgått kurs i skadeforebyggende kjørestil i 2007. Opplæringsarbeidet er krevende når det ansettes mange nye sjåførere. Andelen nye sjåførere var ca. 20 % i 2007.

Bussvirksomheten arbeider systematisk for å redusere antall hendelser hvor passasjerer blir skadet. Sikkerhetsopplæring for sjåførere og vedlikeholdsgrupper har høy prioritet, og det settes fokus på sikkerhet gjennom teamorganisering og samarbeid mellom ledere og sjåførere.

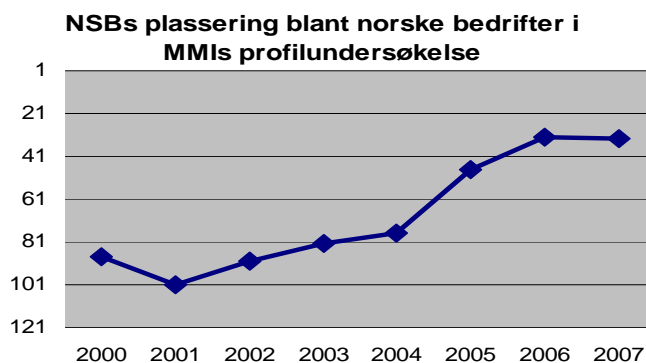
3. Kunde

Omdømme og kundetilfredshet

MMIs omdømmemåling plasserte NSB på 33. plass blant landets 120 største bedrifter, som var omtrent som året før. NSB ble vurdert høyt når det gjaldt miljøbevissthet og samfunnsansvar, og målingen viste bedring av omdømme også innen reklame/informasjon og økonomi/lønnsomhet.

NSBs virksomheter gjennomfører årlig undersøkelser om kundetilfredshet (KTI). Disse gir et godt bilde av hvordan NSBs tilbud og kvalitet oppfattes, og gir gode indikasjoner på hvilke områder vi må forbedre oss.

KTI for lokaltogene i persontogvirksomheten falt høsten 2007. Sannsynligvis har dette sammenheng med høstens infrastrukturproblemer (brann, signalfeil, strømbrydd) i Oslo-regionen og NSBs egne utfordringer i august med å stille nok kjørende personale. KTI for regiontog har høy score.



Persontogvirksomheten - indeks for kundetilfredshet (0 - 100)

	Høst 2003	Høst 2004	Høst 2005	Høst 2006	Høst 2007
Persontogvirksomheten 1)	62	67	70	69	67
Lokaltog	58	63	66	66	60
Regiontog	67	70	74	72	73

1) NSB AS

De store driftsavvikene den siste tiden understreker at det haster med rask fornyelse av de mest kritiske delene av infrastrukturen. Den negative trenden i forsinkelser som skyldes feil på kjøreveien må snus. NSB har i løpet av året igangsatt langsiktige tiltak for å sikre tilgjengelig personale. Blant annet ble det vinteren 2007 igangsatt en omfattende rekrutteringskampanje som forventes å gi en gradvis bedring av personalsituasjonen i løpet av 2008.

For buss oppnår rutevirksomheten en KTI på 68 poeng, som vurderes som tilfredsstillende. Enkelte av selskapene i bussvirksomheten har forbedringsområder. Kundene er mest fornøyd med sjåførenes fremtreden, kjørestil og serviceinnstilling. Pris og antall avganger, spesielt i helgene, er kundene mindre fornøyd med. Undersøkelsen viser samtidig at personalet, frekvens og pris er de viktigste driverne for tilfredshet.

Bussvirksomheten - indeks for kundetilfredshet

	2003	2004	2005	2006	2007
Rutevirksomheten (1-4)	3,30	3,34	70 1)	72	68
TIMEkspresen (0-100)		80	81	81	80

1) Ny standard iht. Norsk Kundebarometer

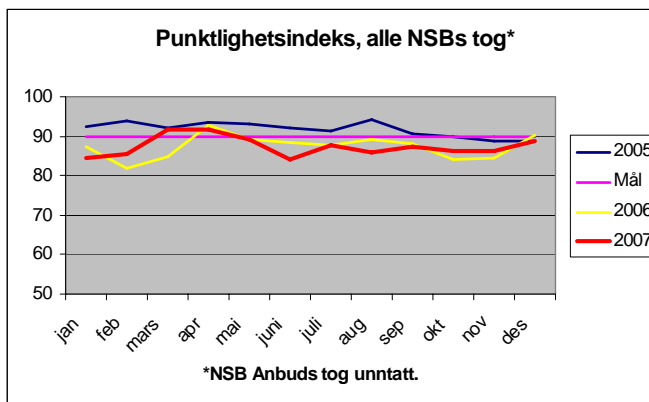
Det ble gjennomført kundetilfredshetsundersøkelser på samtlige TIMEkspreslinjer høsten 2007. Ekspresbusskonseptet TIMEkspresen oppnår en meget god kundetilfredshet på 80 poeng. "Et godt rutetilbud", "det går buss fra der jeg bor", "mange avganger" og "mer

lettvint enn med bil” er de viktigste årsakene til at kundene velger TIMEkspresen. Kundene er mest fornøyd med bussens standard og sjåførenes kjørestil. Undersøkelsen viser at personalet, sittekomfort, bussens standard samt frekvens er de viktigste driverne for tilfredshet.

Punktlighet

De fleste tog var i rute i 2007. NSBs punktlighet endte på 87,4 % som er samme nivå som i 2006, men under punktlichetsmålet på 90 % (innen 3 minutter for lokaltog, og 5 minutter for regiontog).

Feil på infrastruktur har skapt store problemer for trafikkavviklingen. Særlig i Oslo-området medfører slike feil omfattende forsinkelser og følgeforsinkelser som rammer mange kunder. Stabiliteten på infrastrukturen er langt fra tilfredsstillende.



Leveringspunktligheten for godstog i Norge ble på 90 prosent, som er lik målsetningen.

4. Medarbeider

Medarbeidertilfredshet

Medarbeidertilfredshet og sykefravær er to viktige indikasjoner på NSB-konsernets arbeidsmiljø. Flertallet av konsernets enheter gjennomfører årlig undersøkelser om medarbeider tilfredshet (MTU), og dette gir bakgrunn for analyse og tiltak for å sikre fornøyde medarbeidere og en attraktiv arbeidsplass. MTU-resultatet er grunnlag for en dialog, og oppfølging av resultatene fra undersøkelsen vil kunne føre til positive endringer.

87 prosent av medarbeiderne i NSB AS er tilfreds med egen arbeidsplass. Totalt er det en marginal nedgang fra 3,09 i fjor til 3,05 i år (score 1-4). Årets MTU-svarprosent er på 80, opp fra 79 i fjor. Grunnlaget for undersøkelsen er 1 800 ansatte som er tilfredsstillende nok for å si at resultatene må oppfattes som reelle. Det er etablert en generell tilfredshet i bedriften og denne har vært stabil de tre siste årene, men det finnes en rekke forbedringsområder i alle enheter. Spesielt gjelder dette tilbakemeldinger og oppfølging av medarbeidere.

Medarbeidertilfredshetsundersøkelsen for bussvirksomheten for 2006 gav en totalscore på 46 (indeks fra -100 til + 100). Medarbeidertilfredshetsundersøkelsen for 2007 gav en totalscore på 45. Den langsiktige målsetningen er å øke totalscoren til 47 og bli ledende i bransjen på medarbeidertilfredshet.

Sykefravær

Sykefraværet i NSB-konsernet ble på 9,0 % (9,3 %). Alle de største enhetene har noe lavere sykefravær enn foregående år. Sykefraværet i konsernet har fulgt omlag den samme utviklingen som landet forøvrig og transportbransjen.

Sykefravær

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
NSB-konsernet	-	10,1	9,0	8,4	9,3	9,0
NSB AS	9,2	10,3	8,9	8,3	8,9	8,6
NSB Anbud AS					6,1	9,6
Mantena AS	11,0	10,0	7,5	7,2	7,9	8,1
CargoNet AS	9,9	7,5	6,9	5,8	7,3	6,9
Arrive AS	-	2,7	4,7	2,6	5,2	3,0
ROM eiendom AS	6,0	4,9	1,2	9,3	1,8	4,4
Nettbuss	10,3	10,3	9,1	9,1	10,1	9,7
NSB Trafikkservice	18,6	23,1	21,6	14,5	16,4	16,3
MiTrans	9,4	7,4	10,3	8,7	11,1	10,5

De fleste selskaper i konsernet er IA-bedrifter. Som IA-bedrift arbeider NSB med å få lavere sykefravær, bedre inkluderingen av personer med nedsatt funksjonsevne samt å heve den gjennomsnittlige pensjoneringsalder.

Bransjen har et noe høyere sykefravær enn landsgjennomsnittet blant annet på grunn av skiftarbeid. I tillegg er det strenge helsekrav for medarbeidere med sikkerhetstjeneste. Fra september 2007 har NSB AS åpnet et ressursenter med formål å forbedre oppfølging av sykmeldte som har behov for tilrettelegging og utprøving av annet arbeid, eller bistand til å kvalifisere seg til annen type arbeid internt eller eksternt gjennom yrkesrettet attføring.

NSB-konsernet har i 2007 arbeidet med å prioritere tiltak som kan redusere arbeidsrelatert sykefravær, og det er besluttet å gjennomføre en systematisk kartlegging av det psykososiale arbeidsmiljøet i NSB AS.

Likestilling og integrering

NSB har som mål å ha lønns- og arbeidsvilkår som ikke diskriminerer. Dvs. at det skal være lik lønn for likt arbeid, og like muligheter for karriere uavhengig av kjønn, alder, religion, kulturell bakgrunn eller etnisk opprinnelse.

Kjønnsfordeling	Persontog- virksomheten		Buss- virksomheten		Gods- virksomheten		Eiendoms- Virksomheten	
	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007
Andel kvinner i virksomheten	29 %	29 %	13 %	12 %	8 %	7 %	46 %	46 %
Kvinneandel lavlønnnet (nederste 10 %)	64 %	53 %	15 %	14 %	7 %	6 %	9 %	9 %
Kvinneandel høylønnnet (øverste 10 %)	23 %	23 %	14 %	13 %	12 %	9 %	2 %	1 %
Kvinneandel ved rekruttering	51 %	39 %	10 %	15 %	24 %	10 %	54 %	45 %

Transportvirksomhet er tradisjonelt et mannsdominert yrke, og det er fortsatt en lav kvinneandel i hoveddelen av NSB-konsernets virksomheter. Også rekrutteringen er lav. Kvinneandelen av høylønte er stabil, men for persontog- og eiendomsvirksomheten lavere enn total kvinneandel skulle tilsi. Det motsatte er tilfelle for buss- og godsvirksomheten.

Arbeidstid og lønn	Persontog- virksomheten		Buss- virksomheten		Gods- virksomheten		Eiendoms- Virksomheten	
	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007
Snitt arbeidstid kvinner (timer)	33,3	33,6	33,3	31,7	34,3	35,6	37,0	37,2
Snitt arbeidstid menn (timer)	36,5	36,3	35,2	34,9	36,7	36,7	37,0	37,5
Gjennomsnittslønn kvinner i tno	289	310	273	281	376	388	458	485
Gjennomsnittslønn menn i tno	373	407	272	279	425	450	632	679

Snitt arbeidstid for kvinner er lavere enn menn, men økende med unntak av i godsvirksomheten. I bussvirksomheten er snittlønn for kvinner høyere enn for menn, mens det i de andre hovedvirksomheter er motsatt. I disse virksomhetene øker snittlønn for menn mer enn kvinner.

Lønnsutviklingen for kvinner og menn i konsernet vil bli analysert nærmere for å kartlegge årsakene til en fortsatt skjev utvikling på deler av dette området.

Etikk og varsling

NSB-konsernet har utviklet og innarbeidet etiske retningslinjer. NSB krever fra sine samarbeidspartnere, herunder leverandører, at de har etiske standarder på samme nivå NSB. NSB har i 2007 etablert varslingsrutine vedrørende kritikkverdige forhold iht. kravene i arbeidsmiljøloven.

5. Ytre miljø

Energiforbruk og forurensing

NSB-konsernets persontog- og godsvirksomheter bruker i hovedsak elektrisk energi til fremføring av tog. For å sikre dette som et miljøvennlig alternativ kjøper NSB strøm med opprinnelsestifikater som gjør at all strømforbruk til tog er knyttet til strømproduksjon fra navngitte vannkraftverk.

Forbruk av elektrisk energi (MWh)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Persontogvirksomheten 1)	307626,0	320411,0	290592,0	298124,0	306616,0	308732,0	294221,0	271000,0
Bussvirksomheten	Na	8,5	7,5	14,2	12,2	11,0	13,0	14,3
Godsvirksomheten 2)	136333,0	117275,0	128411,0	118804,0	110158,0	105863,0	133741,0	144039,0
Totalt	443959,0	437694,5	419010,5	416942,2	416786,2	414606,0	427975,0	415053,3

1) Eksklusiv 15 % energitap 2) Eksklusiv energitap fra 2007

Til tross for en kraftig økning i trafikkvolum fra i fjor har strømforbruket blitt redusert, spesielt i persontogvirksomheten. Dette skyldes bl.a. effekter av energisparingsprogrammet som har hovedvekt på energiøkonomisk kjøring, forbruk ved hensetting og oppvarming av tog. Programmet har et mål om å spare 70 GWh elektrisk energi per år, og 10 GWh diesel.

En del av jernbane nettet er ikke elektrifisert, og bussvirksomheten bruker i hovedsak diesel til fremføring. Dette medfører bruk av fossilt brensel.

Forbruk av fossilt brensel (mill. liter)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Persontogvirksomheten	9,0	8,1	8,1	8,0	8,1	7,8	8,5
Bussvirksomheten	28,0	30,2	40,0	36,0	37,2	42,0	40,7
Godsvirksomheten	8,7	8,2	7,2	8,6	8,0	8,0	7,9
Totalt	45,7	46,5	55,3	52,6	53,3	57,8	57,1

Også på dette området er forbruket redusert siden i fjor, til tross for økte volumer. Forbruket av fossilt brensel gir følgende beregnede utslipp til luft:

Utslipp til luft (tonn)

	2005			2006			2007		
	CO2	Nox	SO2	CO2	Nox	SO2	CO2	Nox	SO2
Persontogvirksomheten	21456,0	318,0	5,4	20830,0	309,0	5,3	22525,0	334,0	5,7
Bussvirksomheten	98383,0	372,0	3,0	111837,0	423,0	3,5	108375,0	410,0	3,4
Godsvirksomheten	21281,0	315,0	5,4	20697,0	307,0	5,2	21101,0	313,0	5,3
Totalt	141120,0	1005,0	13,8	153364,0	1039,0	14,0	152001,0	1057,0	14,4

I den offentlige miljødebatten lanseres ofte alternative drivstoff til diesel som løsningen for å redusere miljøskadelige utslipp. Bussvirksomheten følger nøye med i denne debatten og vurderer løpende de aktuelle alternativer som er utprøvd av leverandørene og som kan leveres som standard produkter. Diesel inneholdende 5 % biodrivstoff innføres suksessivt. Forsøk med 100 % biodrivstoff har skapt problemer vinterstid, og bruk av kun biodrivstoff avventes til vinterproblemene er løst.

Bussvirksomheten har i dag 5 bybusser i Trondheim som går på naturgass og 6 busser i Glommaringen som går med biogass fra renovasjonsanlegget i Fredrikstad. I Trondheim er det bestilt batteridrevet buss som skal gå på oppdrag for Trondheim Parkering til/fra St. Olavs Hospital. Inntil videre kjøres det her med hybridrevet buss.

Virksomheten har 12 busser med avgassrenseutstyr av type Di Nox, som gir 95 % reduksjon av CO og 100 % reduksjon av HC, samt 99 % reduksjon av partikler. Alle nye busser som skal leveres har motorer/avgassrenseutstyr som minst skal klare Euro5 kravene. Det er levert 243 nye busser i 2007 som klarer avgasskravene etter Euro 4/5.

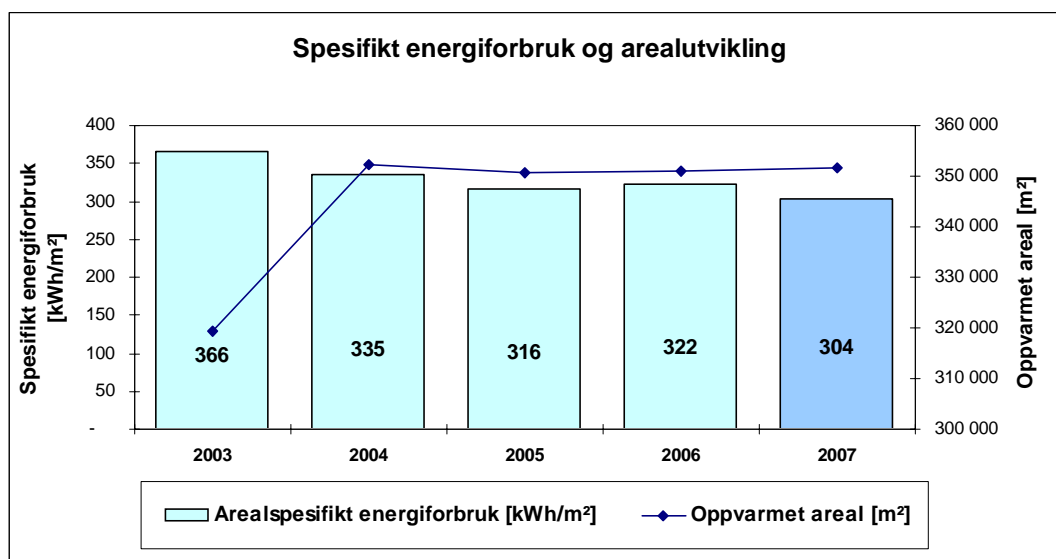
I tillegg til utslipp til luft medfører NSB-konsernets virksomhet at det må deponeres farlig avfall.

Forbruk av farlig avfall (tonn)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Verksted- og vedlikeholdsvirksomheten	228	142	248	357	314	212	348,6
Bussvirksomheten	472	450	634	550	546	652	507,1
Eiendomsvirksomheten	NA	136	23	NA	NA	NA	NA
Godsvirksomheten	27	38	42	115	86	47	76,3
Totalt	733	778	963	1 023	946	911	932

Forbruket har holdt seg på samme nivå som de siste år.

Eiendomsvirksomheten gjennomfører to store energispareprosjekter, som begge støttes av det statlige foretaket Enova. Prosjektene dekker ca. 50 % av den totale bygningsmassen. Areal spesifikt energiforbruk er betydelig redusert fra 2003 til 2007.



Forurenset grunn

NSB eier og disponerer et betydelig tomteareale, og har iverksatt et prosjekt for å avdekke evt. forurensning av grunnen.

Eiendommene i den driftsavhengige eiendomsporteføljen er kartlagt med tanke på mulige grunnforurensninger, og det foreligger rapporter fra forundersøkelser (Fase 1) for alle eiendommene. 51 av 73 rapporter konkluderer med at ytterligere tiltak vil være nødvendig ved fremtidige grave- og byggearbeider.

Kartlegging av mulige grunnforurensninger i de driftsavhengige eiendommene er igangsatt i samarbeid med Jernbaneverket (JBV). Dette arbeidet vil pågå i flere år. Enkelte av eiendommene med kjent forurensning er kartlagt og tiltak iverksatt.

I 2007 er Gjøvikbanen kartlagt og det arbeides nå med en tiltaksplan for banestrekningen.

Ved pågående utbygginger i Bjørvika, Fetsund, Schweigaards gate og Harbitz allè på Skøyen har ROM miljøansvaret og følger opp dette med egne konsulenter.

Vesentlige avdekkede tilfelle av forurensing

Eiendommen etter NSBs impregneringsverk på Brakerøya i Drammen og Lier kommuner er kreosotforurenset. Statens forurensningstilsyn (SFT) har pålagt ROM å lage en tiltaksplan som har til hensikt å stanse, fjerne eller begrense virkningen av kreosotforurensningen. Planen har vært ute på høring og er nå til sluttbehandling hos SFT. Ansvarsforholdet mellom JBV og NSB er til vurdering i Samferdselsdepartementet.

På Åndalsnes stasjonsområde har det tidligere vært registrert utlekking av olje til fjord fra dieselpåfyllingsanlegget. I 1999 ble det foretatt omfattende masseutskiftning med kompostering av den forurensete massen på kommunal fyllplass. I forbindelse med andre gravearbeider i 2006 ble det registrert ytterligere forurensninger og tiltak med oljeutskillere er iverksatt. Dette følges nå opp på ordinær måte sammen med de øvrige driftsoppgavene.

Området ved Marienborg (Trondheim) er forurenset av diesel med fare for utlekking til Nidelva. Installasjoner for å fange opp oljen har vært i drift siden 1993. Høsten 2007 ble det avdekket at det forurensete området er større enn det som tidligere har blitt avdekket. Nye tiltak med flere pumpebrønner, eventuelt av avskjærende grøft, vurderes nå av vår fagrådgiver NGI.

6. NSB-konsernet og samfunnsansvar

Regjeringens eierpolitikk

NSB-konsernet er eid av den norske stat. I regjeringens eierpolitikk sier regjeringen bl.a. dette om hvorfor jernbane er et viktig satsingsområde:

Et godt kollektivtilbud og overføring fra av gods fra veg til bane er viktig for å redusere samfunnsmessige problemer knyttet til miljø, knapt areal og trafiksikkerhet.

NSBs styre har vedtatt et hovedmål for konsernet som også skal ivareta dette:

NSB-konsernet har som hovedmål å skape verdier for eier og samfunn, gjennom høy sikkerhet, miljø- og energieffektive transportere, effektiv drift og lønnsom forretningsutvikling.

Regjeringen har videre prioritert viktige tverrgående hensyn som statlig eide selskap skal ta hensyn til i sin virksomhet:

- *Langsiktighet og ansvarlighet i omstillinger*
- *Høyt ambisjonsnivå for forskning, utvikling og kompetanseoppbygging*
- *Effektiv bruk av ressurser og minimalisering av negativ påvirkning på det ytre miljø*
- *Systematisk og betryggende arbeid med helse, arbeidsmiljø og sikkerhet*
- *Utforme verdigrunnlag og etiske retningslinjer*
- *Arbeide mot korrupsjon, og være åpne om dilemmaer knyttet til korrupsjon, interessekonflikter og inhabilitet*

- *Aktivt arbeide for likestilling*
- *Ha en bevisst holdning til, og arbeide aktivt for, integrering og karrieremuligheter for andre grupper (minoriteter, eldre, personer med redusert funksjonsevne)*
- *Sikre egen drift, egne ansatte og nærmiljø mot ulykker*

NSB er bevisst disse tverrgående hensyn, og har arbeidet aktivt på dette området i flere år. Av hovedtiltak kan nevnes:

- *Programmer for energioptimalisering og redusert påvirkning av det ytre miljø*
- *Kontinuerlig arbeid med trafiksikkerhet*
- *Etablering av verdigrunnlag og etiske retningslinjer*
- *Økt kunnskap og beredskap mot korrupsjon og kritikkverdige forhold*
- *Etablering av minimum 40 % kvinneandel blant aksjonærvalgte styremedlemmer i selskapets og datterselskapenes styre*

NSBs bidrag til å løse klimautfordringene

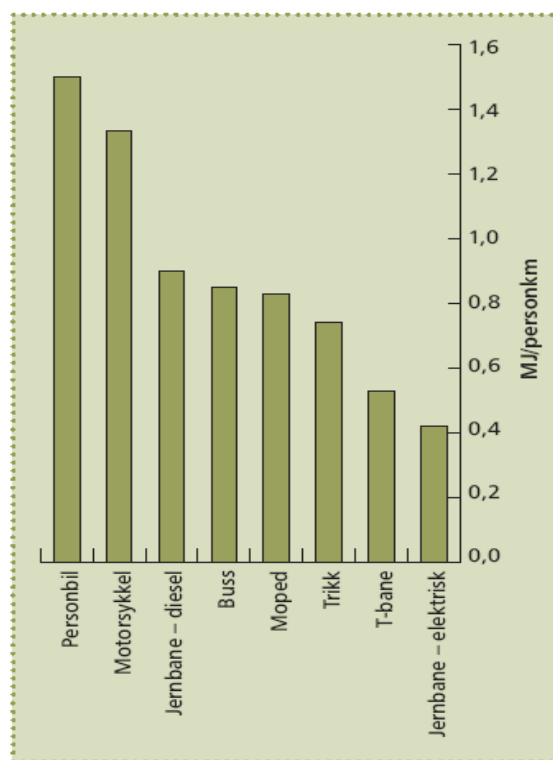
2007 har vært et år hvor miljøspørsmål og klimaforlik har vært i fokus. Vi er ikke i tvil om at miljø- og energieffektiv kollektivtrafikk og godstransport med tog er løsninger for fremtiden både i forhold til klimautfordringene og de utfordringene samfunnet vil stå overfor knyttet til veg- og lufttransport.

Det elektriske togets energieffektivitet per personkm. er 7 ganger bedre enn fly og fire ganger bedre enn personbil med gjennomsnittlig belegg.

For bussen er energieffektiviteten omkring halvparten så stor som for det elektriske toget.

Dette innebærer at økt satsing på tog og buss vil være et vesentlig bidrag til å løse klimautfordringene så vel som kø- og trengselsproblematikk, og at økte energipriser vil få større utslag for flyet og bilen enn for toget og bussen.

NSB er et av Norges største transportkonsern, og våre volumer innen kollektivtrafikk og godstrafikk har vært voksende siden 2002/2003. For å møte fortsatt vekst vil vi iverksette et betydelig investeringsprogram for å øke kapasiteten både innen persontog og godsvirksomheten.



Figur 1.8: Energiforbruk per personkilometer for ulike typer transportmidler i 1998.
Kilde: Holtskog 2001.

Volumutvikling

År	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Antall mill. reiser (tog)	45,8	45,2	46,5	47,3	47,96	50,4
Antall mill. personkm.(tog)	2264,0	2204,0	2389,0	2440,0	2416,0	2621,9
Antall mill. reiser (buss) 1)	48,3	74,6	84,6	99,1	103,6	111,1
Antall 1000 TEU (gods) 2)	295,0	327,0	386,0	443,0	492,9	515,3

1) Oppkjøp og endringer ved anbud medfører at antall reiser ikke direkte er sammenlignbare

2) Kun Norge

Skal denne positive utviklingen fortsette, kreves en mer pålitelig infrastruktur med færre feil. Det er nødvendig med mer moderne spor som forkorter reisetiden vesentlig og gir tilstrekkelig kapasitet til å møte markedsveksten.

Kvaliteten på infrastrukturen er Jernbaneverket sitt ansvar. Som operatør på jernbanenettet vil NSB i samarbeid med Jernbaneverket søke å legge forholdene til rette slik at arbeid på infrastrukturen kan gjennomføres effektivt innen de rammer Jernbaneverket får av de bevilgende myndigheter. NSB forventer at det nå tas et løft på vedlikehold og oppgradering av infrastrukturen i Oslo-området.

Kapasiteten på jernbanenettet er sprengt på sentrale tider av døgnet. Næringslivets ønske om å overføre gods fra vei til bane begrenses av manglende kryssningsspor og terminalkapasitet.

NSB vil kunne gi kundene et vesentlig bedre togtilbud med hyppigere avganger og redusert kjøretid mellom de store befolkningssentraene på Østlandet. Dette forutsetter at utbygging av dobbeltspor ferdigstilles. En fortsatt trafikkvekst for toget vil derfor være avhengig av at det bevilges mer til investeringer i jernbaneinfrastruktur.