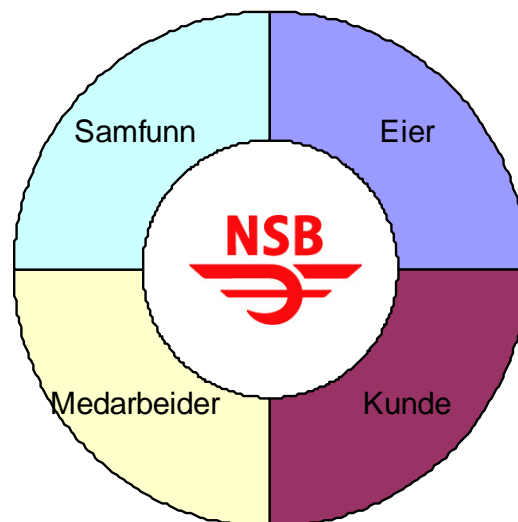


## NSB-konsernets samfunnsregnskap 2008

### 1. Bakgrunn

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

NSB-konsernet er med sin størrelse, sitt virkeområde og sitt eierskap en viktig samfunnsaktør.



NSBs samfunnsansvar utøves først og fremst gjennom å tilby energieffektive og miljøvennlige transportløsninger. Men NSB vektlegger sin samfunnsrolle også gjennom annen aktivitet. NSB har blant annet opprettet et miljøstipend, vi bidrar hvert år til årets TV-aksjon og årets julegave til de ansatte var et bidrag til SOS Barnebyer. NSB sponser også ulike virksomheter, blant annet har NSB Persontog en sponsoravtale med Den norske Opera.

Samfunnsregnskapet for 2008 viser status på indre og ytre miljø, hvordan våre kunder oppfatter oss, og hvordan status er på området trafikksikkerhet. 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. NSB-konsernet og samfunnsansvar

Den måte NSB opptrer på i sitt daglige virke påvirker både individ og samfunn. Vi vektlegger derfor transparens i vår virksomhet, og dette er en viktig faktor ved utarbeidelse av årsregnskap og samfunnsregnskap.

I vår interne rapportering har vi tatt i bruk prinsippene fra balansert målstyring. Den samme tankegangen har vi tatt i bruk i vår samfunnsrapport, og nedenfor vises et sammendrag av hovedindikatorer og måltall for NSB-konsernet innen viktige områder for eier, kunde, medarbeider og samfunn.

### Sammendrag samfunnsregnskap

Interessent	Styringsindikatorer/ måltall	Status 2007	Status 2008	Langsiktig mål
Eier	Avkastning på egenkapital	8,06 %	0,04 %	7,20 %
Eier	Driftsresultat før salgsgev.	505	117	
Kunde	KTI Persontog	68	65	75
Kunde	KTI Bussvirksomheten	68	73	72
Kunde	Punktlighet persontog Norge	87,4 %	85,2 %	>90 %
Kunde	Punktlighet godstog Norge	90 %	88 %	>90 %
Medarbeider	Sykefravær	9,0 %	8,7 %	Bedring
Medarbeider 1)	Medarbeidertilfredshet NSB AS	3,05	3,06	3,20
Medarbeider 2)	Medarbeidertilfredshet Buss	45	45	46
Samfunn	Personskader tog	142	102	Nedgang
Samfunn	Omkomne ved togfremføring	3	0	0
Samfunn	Volumvekst persontog reiser	5,0 %	3,8 %	Vekst
Samfunn	Volumvekst godstog	4,5 %	8,1 %	Vekst
Samfunn	Energiforbruk kwh/personkm.	0,115	0,117	Reduksjon
Samfunn	Energiforbruk kwh/tonnkm.	0,068	0,072	Reduksjon

1) Skala 1-4. 2) Skala -100 til +100

Staten har som eier satt et avkastningskrav til NSB-konsernet på 7,2 prosent av egenkapitalen. Avkastningskravet gir føringer for NSBs langtidspaner. I tillegg til avkastningskravet har staten signalisert langsiktige mål med sitt eierskap på ni områder - omstillinger, FoU, miljø, HMS, etikk, arbeid mot korrupsjon, likestilling, integrering og samfunnssikkerhet.

NSB-konsernet legger vekt på å ivareta eiermålene på alle områdene, men har som tilbyder av miljø- og energieffektive produkter et særskilt ansvar for å bidra positivt på miljøområdet.

I omdømmemålinger blir NSB vurdert høyt når det gjelder miljøbevissthet og samfunnsansvar. Den posisjonen ønsker vi å opprettholde og forsterke. Vi er i oppstarten av et omfattende investeringsprogram for å sikre økt kapasitet og kvalitet innen våre person- og godstransporttjenester. Vi miljøsertifiserer våre virksomheter (p.t. NSB Persontog og Nettbuss AS), arbeider med energieffektivisering og kjøper strøm med opprinnelsessertifikat til togframføring. NSB-konsernet har som mål å bidra positivt gjennom å ta en posisjon som miljøbedrift og videreutvikle miljøvennlig transport med tog og buss. Tog- og busstilbudet vil utvikles i takt med utviklingen av kapasitet og kvalitet på infrastrukturen.

## NSBs bidrag til å løse klimautfordringene

NSBs samfunnsansvar utøves først og fremst gjennom å tilby energieffektive og miljøvennlige transportløsninger.

Det elektriske togets energi-effektivitet per personkm er ifølge SSB rapport 2008/49 i snitt 4,3 ganger bedre enn fly og 2,3 ganger bedre enn personbil. For bussen er energieffektiviteten omkring halvparten så stor som for det elektriske toget, men betydelig bedre enn fly og bil.

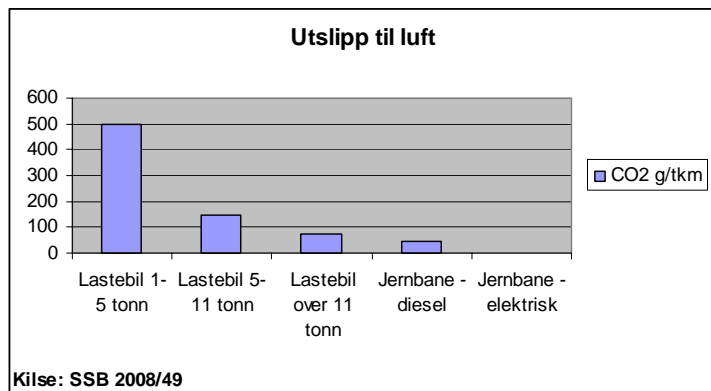
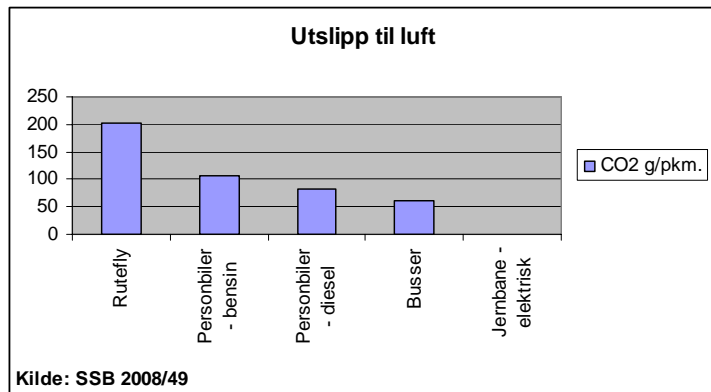
Når det gjelder utslipp av forurensing til luft er forskjellen enda større. Rutefly slipper ut 200 ganger mer CO<sub>2</sub> per passasjerkm enn elektriske tog. Personbilen slipper ut 100 ganger mer per passasjerkm, mens bussen slipper ut 62 ganger mer.

Tilsvarende forskjeller finner vi ved transport av gods. Små lastebiler slipper ut 500 ganger mer, og store lastebiler 76 ganger mer CO<sub>2</sub> per tonnkm enn elektriske godstog.

Dette innebærer at økt satsing på tog og buss vil være et vesentlig bidrag til å løse klimautfordringene så vel som kø- og trengselsproblematikk.

Skal kollektivtrafikken og jernbanen ta sin rettmessige plass, kreves det store investeringer. Kapasiteten er i dag sprengt og nedslitte anlegg medfører et uakseptabelt høyt antall feil med dertil store forsinkelser og ulemper for kundene. Det må satses på dobbeltspor med langt høyere hastigheter, primært i intercity-triangelet på Østlandet, og lengre kryssingsspor for godstrafikken. Samtidig kreves store investeringer i drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur.

Vi opplever nå at det er en tverrpolitisk erkjennelse av at jernbanen har vært sultefôret på investeringssiden og at viljen til å satse er til stede. Stortinget vedtok i desember et samferdselsbudsjett for 2009 som bærer løfte om store satsinger innenfor kollektivtrafikken og jernbane – tilsvarende har regjeringen gjennom Nasjonal Transportplan varslet et stort løft for norsk jernbane.



### 3. Kunde

#### Volumutvikling

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.

#### Volumutvikling

År	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Antall mill. reiser (tog)	45,8	45,2	46,5	47,3	48,0	50,4	52,3
Antall mill. personkm. (tog)	2264,0	2204,0	2389,0	2440,0	2416,0	2621,9	2762,7
Antall mill. reiser (buss) 1)	48,3	74,6	84,6	99,1	103,6	111,1	104,0
Antall 1000 TEU (gods) 2)	295,0	327,0	386,0	443,0	492,9	515,3	557,2

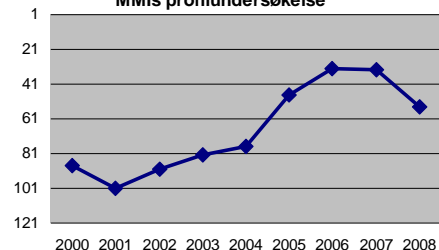
1) Oppkjøp og endringer ved anbud medfører at antall reiser ikke direkte er sammenlignbare

2) Kun Norge

#### Omdømme og kundetilfredshet

MMIs omdømmemåling plasserte NSB på 54. (33.) plass blant landets 120 største bedrifter, en nedgang fra året før, noe som i stor grad antas å ha sammenheng med infrastrukturproblemer og svak utvikling i punktlighet. NSB ble vurdert høyt når det gjaldt miljøbevissthet og samfunnsansvar.

NSBs plassering blant norske bedrifter i MMIs profilundersøkelse



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 er fortsatt lav. Sannsynligvis har dette sammenheng med fortsatte infrastruktur- og punktlighetsproblemer, samt misnøye med avvikshåndtering, spesielt i Oslo-regionen. KTI for regiontog har fortsatt høy score.

#### Persontogvirksomheten - indeks for kundetilfredshet (0 - 100)

	Høst 2003	Høst 2004	Høst 2005	Høst 2006	Høst 2007	Høst 2008
Persontogvirksomheten 1)	62	67	70	69	67	65
Lokaltog	58	63	66	66	60	59
Regiontog	67	70	74	72	73	71

1) NSB AS

Foretatte kundemålinger i 2008 viser at Nettbuss-konsernet leverer tilfredsstillende kvalitet på rutetrafikken med en kundetilfredshets score på 73 av 100. 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	2008
Rutevirksomheten	3,30	3,34	70 1)	72	68	73
TIMEkspressen (0-100)		80	81	81	80	80

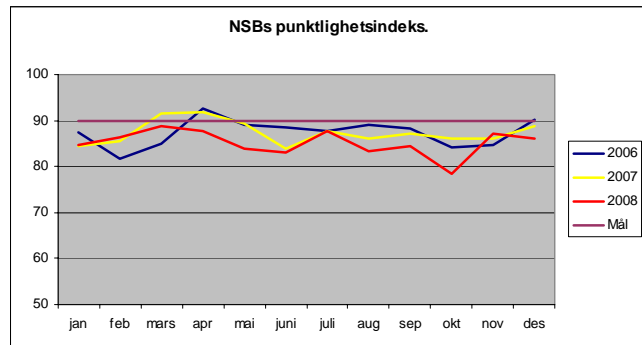
1) Ny standard iht. Norsk Kundebarometer

Det ble gjennomført kundetilfredshetsundersøkelser på samtlige TIMEkspreslinjer høsten 2008. TIMEkspresen fikk en score på 80 av 100. De viktigste driverne for å velge TIMEkspresen er sjåførenes serviceorientering, respekt, høflighet og kjørestil, i tillegg til priser, bussens standard, pålitelighet og opplevelse av reisetid.

TIMEkspresen ble kåret blant de ti beste bedriftene i Norsk Kundebarometer sin undersøkelse våren 2008.

### Punktlighet

I sportilgangsavtalen forplikter Jernbaneverket seg til at jernbanenettet skal være i en slik stand at trafikken kan avvikles i samsvar med den til enhver tid gjeldende ruteplan og/eller de til enhver tid gjeldende ruteplanforutsetninger. Jernbaneverket har som målsetting at 90 % av alle tog skal være i rute. Den målsettingen ble ikke i nådd i 2008.



Antall forsinkelsesminutter som skyldes Jernbaneverket samt deres andel økte i forhold til året før, og betydelig i forhold til 2005. NSB sin andel av årsaken til totale forsinkelsesminutter faller noe, mens antallet øker marginalt fra 2007 til 2008. Forsinkelsene som skyldes NSB er blant annet materiellfeil, personellmangel og lengre stasjonsopphold.

NSB Persontogs punktlighet endte på 85,2 % i 2008, som er en nedgang på 2,2 prosentpoeng i forhold til året før og klart under punktlighetsmålet på 90 %. Nedgangen i punktlighet fordelte seg relativt jevnt mellom regiontog og lokaltog. Blant regiontogstrekningene fikk Østfoldbanen til Halden høyest punktlighet med 92 %, mens Bergen-Arna (99 %), lokaltogene i Salten (92 %) og Trønderbanen (90 %) var høyest av de kortere strekningene.

Feil på infrastruktur har skapt store problemer for trafikkavviklingen. I Oslo-området og rundt de store byene er togtrafikken så tett at det skal lite til før en feil forplanter seg og skaper forsinkelser for mange tog. Jernbaneverket har satt i gang punktlighetsfremmende tiltak flere steder, først og fremst i Oslo-tunnelen, men flere av tiltakene har relativt lang gjennomføringstid. Det er et betydelig etterslep når det gjelder vedlikehold og fornyelse av infrastruktur.

Leveringspunktligheten for godstog i Norge ble på 88 prosent, som er to prosentpoeng under målsettingen.

## 4. Trafikksikkerhet

### Personskader og omkomne

NSB AS var ikke utsatt for storulykker i 2008. En passasjer falt og skadet seg stygt ved en avstigningsulykke på Vestfoldbanen. Det er fare for at denne personen får varige mén av hendelsen. NSB gjorde ingen direkte feilhandlinger, men hendelsen var delvis en følge av egenskaper ved materiellet. Denne ulykken gjør at målsettingen om at NSB AS' virksomhet ikke skal føre til dødsfall eller alvorlige personskader, ikke er nådd. Det registreres et økende antall mindre alvorlige skader på passasjerer, for øvrig er skade- og risikobildet stabilt. Rapporteringen av uønskede hendelser utvikler seg positivt.

#### Persontogvirksomheten - antall personskader og omkomne

	Passasjer	Medarbeider	Tredje pers.	Sum
Omkomne	0	0	0	0
Personskade med mulig varig mén	1	0	0	1
Personskade > 14 dager sykefravær/sykeleie	1	1	0	2
Personskade < 14 dager sykefravær/sykeleie	11	16	1	28
Personskade med førstehjelp	35	28	1	64
Sum	48	45	2	95

NSB Gjøvikbanen AS hadde i 2008 4 personskader. Det var ingen alvorlige personskader, og med dette ble den strategiske målsettingen nådd. Rapporteringen av uønskede hendelser har hatt en nedgang, og det er et satsingsområde å bedre denne.

CargoNet AS har oppnådd målsettingen om at aktiviteten ikke skal medføre dødsfall eller alvorlig personskade. Antall personskader er stabilt. Arbeid med fokusområdene PASS-hendelser og lastsikring har gitt resultater i form av færre hendelser, mens antallet uhell under skifting øker.

#### Godsvirksomheten - antall personskader og omkomne

	Medarbeider	Tredje pers.	Sum
Omkomne	0	0	0
Alvorlig personskade	0	0	0
Personskade	10	0	10
Sum	10	0	10

Nettbuss oppnådde sin målsetting om at ingen medarbeidere eller passasjerer skal omkomme eller bli alvorlig skadet som følge av Nettbuss' aktivitet. To eksterne personer omkom etter sammenstøt med buss. Nettbuss er ikke tildelt skyld i noen av disse sakene.

#### Bussvirksomheten - antall personskader og omkomne

	Passasjer	Medarbeider	Tredje pers.	Sum
Omkomne	0	0	2	2
Personskade	75	23	0	98
Sum	75	23	2	100

## Ulykker

Antall ulykker i persontogvirksomheten ble redusert i 2008. Nedgangen skyldes i hovedsak nedgang i uhell ved på- og avstigning.

### Persontogvirksomheten - ulykker

	2005	2006	2007	2008
Avsporinger	9	8	5	12
Branner (Brann og branntilløp)	8	3	2	10
Sammenstøt (rullende matr., objekt, person)	28	34	36	36
Planovergangsulykker	6	4	2	na
Uhell i tog/skift	33	56	73	58
Uhell ved på- og avstigning	42	58	73	35
Andre	13	13	8	12
Sum	139	176	199	163

I 2008 er det i godsvirksomheten registrert 12 sammenstøt (eksklusiv påkjørsel av dyr), som er en liten økning fra 2007.

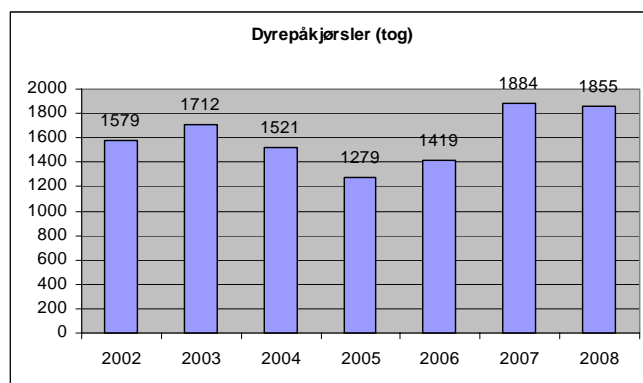
### Godsvirksomheten - ulykker

	2004	2005	2006	2007	2008
Avsporinger	30	20	34	20	28
Branner (Brann og branntilløp)	5	1	5	4	8
Sammenstøt (rullende matr., objekt, person)	21	8	11	9	12
Tilløp til ulykker (togfremføring)	1141	719	NA	536	405

## Dyrepåkjørsler

I 2008 ble det registrert 1855 dyrepåkjørsler (inkl. påkjørsler med Jernbaneverkets materiell). Dette er omtrent samme nivå som i 2007 hvor det ble registrert 1884 dyrepåkjørsler, det høyeste tallet som er registrert for dyr påkjørt av tog et enkelt år.

Elg, sau, reinsdyr og rådyr topper statistikken over dyr som ble påkjørt. Faktorer som påvirker frekvensen av påkjørsler, er tilgang på mat, trekkveier, snømengder, temperatur, tid på døgnet, togtype og farten til toget. Økningen i tallet på elgpåkjørsler har trolig også sammenheng med at elgstammen har økt.



Forskning har vist at rydding av vegetasjon langs jernbanen kan medføre at færre dyr blir påkjørt. I Jernbaneverkets budsjett for 2008 var det øremerket 20 mill kroner til å rydde vegetasjon langs jernbanen. Formålet med denne vegetasjonsryddinga er å bedre sikkerheten og å redusere nedfall av tre på kjøreledningen, men tiltaket vil også kunne redusere påkjørsler på strekninger der det er mange slike.

## Persontog og gods - tiltak for økt trafikksikkerhet

NSB arbeider for en kontinuerlig styrking av trafikksikkerheten. Risikoreduserende tiltak rettes mot økt aktsomhet, bedre trening og informasjon til medarbeidere med sikkerhetskritiske oppgaver og mot forbedrede tekniske systemer.

For å redusere antallet skader ved på- og avstigning er det satt krav til forbedringer på det rullende materiellet og på plattformene. Anskaffelse av nye tog og de pågående moderniseringsprosjektene vil gi en gradvis forbedring av standarden de kommende årene.

Jernbanenettet har fortsatt mangler når det gjelder tekniske barrierer mot sammenstøt. Etter svak fremdrift tidligere år har Jernbaneverket i løpet av 2008 gjennomført et begrenset antall tiltak. Dette arbeidet må forseres slik at risikoen for sammenstøt reduseres.

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.

Innen godsvirksomheten er det gjennomført tiltak gjennom granskninger av ulykker, risikoanalyser, revisjoner/inspeksjoner og oppfølging av hendelser i rapporteringsverktøyet Synergi. Som følge av en økning i skifteulykker i 2008, og spesielt sammenstøt i forbindelse med skifting, er det gjennom en intern studie kartlagt mulige bakenforliggende årsaker til økningen i antall sammenstøt. Tiltak for å øke ledelsesfokus på sikkerhet samt opplæring og oppfølging av tilløp og ulykker vil bli gjennomført i 2009.

For å redusere risikoen for sammenstøt under togfremføring, vil det bli vurdert om det er behov for forebyggende tiltak mot åpne containerdører i 2009.

Det har i 2008 vært en omfattende gjennomgang og forbedring av NSB Gjøvikbanen AS' sikkerhetsstyringssystem. Det forventes at dette over noen tid gir gode resultater for trafikksikkerheten.

NSB Gjøvikbanen AS har etablert kurs i el-sikkerhet for togpersonalet tilpasset driften på Gjøvikbanen. Det vil også bli et forsterket fokus på å bedre rapporteringen av uønskede hendelser fra togpersonalet. Det jobbes med leverandøren for å bedre vedlikeholdet og få ned antall utestående feil på togene.

### **Bussvirksomheten – tiltak for økt trafikksikkerhet**

Nettbuss er i gang med gjennomføring av opplæringsmodulene i bransjeavtalen for bussnæringen. Alle modulene har et underliggende budskap som vil fremme trafikksikkerhetsarbeidet.

Personskader er i hovedsak passasjerer som blir kastet fremover ved kollisjoner og bråbremsing. Det viser seg at passasjerer som er fastspent i sikkerhetsbelte ofte kommer fra ulykker uten skade. Nettbuss har instruert sine sjåførere til å informere passasjerene om plikten til å bruke setebeltes. Dette er også tema i opplæringsmodulene.

I 2008 startet Nettbuss med miljøsertifisering av datterselskapene. Dette innebærer forbedringstiltak som også forventes å gi effekt på trafikksikkerheten.



## 5. Medarbeider

### Medarbeidertilfredshet

Medarbeidertilfredshet og sykefravær er to viktige indikasjoner på NSB-konsernets arbeidsmiljø. Flertallet av konsernets enheter gjennomfører årlig undersøkelser om medarbeidertilfredshet (MTU), og dette gir bakgrunn for analyse og tiltak for å sikre fornøyde medarbeidere og en attraktiv arbeidsplass.

Medarbeidertilfredsheten i NSB AS har vært stabil de tre siste årene, men årets medarbeiderundersøkelse viser en liten oppgang fra 2007 til 2008 med en oppnådd MTU på 3,06 (maks oppnåelig er 4).

81 % (70 % i 2007) av medarbeiderne uttrykker at NSB AS er en attraktiv, eller meget attraktiv arbeidsplass i forhold til andre bedrifter, og 91 % (87 %) er tilfreds eller meget tilfreds med å være ansatt i selskapet. 92 % (91 %) opplever at omgangstonen mellom kolleger på sin arbeidsplass er preget av gjensidig respekt. 70 % (67 %) mener at de utvikler sin kompetanse gjennom jobben, og 83 % (79 %) gleder seg til å gå på jobb.

Nettbuss-konsernet har utviklet et godt fungerende HMS-system som gir nødvendig støtte til å opprettholde et høyt nivå på arbeidsmiljøarbeidet i de lokale enhetene. Det gjennomføres årlig en medarbeidertilfredshetsundersøkelse med en etterfølgende prosess hvor de ansatte gis mulighet for å påvirke forbedringsområdene. MTU for 2008 ble på 45 på en skala fra -100 til +100, og er på nivå med fjorårets resultat.

### Sykefravær

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.

Sykefraværsprosenten for 2008 ble 8,7 for hele konsernet (nedgang fra 9,0 i 2007). Nettbuss har samme sykefraværsprosent som foregående år, mens de øvrige selskapene med trafikkvirksomhet (NSB AS, NSB Gjøvikbanen og CargoNet) har redusert sykefraværet i forhold til i fjor. Innenfor støttefunksjonene har sykefraværet i NSB Trafikkservice (renhold av tog) vist en positiv nedadgående trend.

#### Sykefravær

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>NSB-konsernet</b>	<b>10,1</b>	<b>9,0</b>	<b>8,4</b>	<b>9,3</b>	<b>9,0</b>	<b>8,7</b>
NSB AS	10,3	8,9	8,3	8,9	8,6	7,8
NSB Gjøvikbanen AS				6,1	9,6	8,0
Mantena AS	10,0	7,5	7,2	7,9	8,1	8,8
CargoNet AS	7,5	6,9	5,8	7,3	6,9	5,7
Arrive AS	2,7	4,7	2,6	5,2	3,0	3,1
Rom Eiendom AS	4,9	1,2	9,3	1,8	4,4	6,1
Nettbuss	10,3	9,1	9,1	10,1	9,7	9,7
NSB Trafikkservice	23,1	21,6	14,5	16,4	16,3	14,0

### Likestilling og integrering

NSB har som mål å ha lønns- og arbeidsvilkår som ikke diskriminerer. NSB skal ivareta likestilling og spesielt vektlegge dette ved rekruttering, forfremmelse og kompetansegivende etter- og videreutdanning. Likeledes vil NSB vektlegge mangfold som reflekterer et tverrsnitt av samfunnet. Rekrutteringsarbeidet skal være forankret i NSBs verdigrunnlag, og skal kjennetegnes ved at alle søkerne opplever å ha like muligheter for ansettelse, uavhengig av alder, kjønn, seksuell legning eller religiøs-, etnisk- og kulturell bakgrunn.

Kjønnfordeling	Persontog- virksomheten		Buss- virksomheten		Gods- virksomheten		Eiendoms- Virksomheten	
	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008
Andel kvinner i virksomheten	29 %	30 %	12 %	12 %	7 %	6 %	46 %	44 %
Kvinneandel lavlønnen (nederste 10 %)	53 %	51 %	14 %	11 %	6 %	11 %	9 %	9 %
Kvinneandel høy lønnen (øverste 10 %)	23 %	25 %	13 %	12 %	9 %	14 %	1 %	1 %
Kvinneandel ved rekruttering	39 %	45 %	15 %	12 %	10 %	13 %	45 %	44 %

Kvinneandelen i NSB AS i 2008 er 30,2 %. Dette er en liten økning fra tidligere år. Kvinneandelen i ledelsen i konsernets selskaper og virksomhetsområder varierer. De aksjonærvalgte styremedlemmer i NSB AS har en kvinneandel på 40 % og styreleder er en kvinne. I konsernledelsen er det ingen kvinner, mens kvinneandelen i Persontogvirksomhetens ledergruppe er 38 %.

Kvinneandelen ved rekruttering i NSB AS er økt betydelig, fra 39 % i 2007 til 45 % i 2008. Gjennomsnittslønnen i 2008 har i tillegg økt markant mer for kvinner, med en økning på 8,2 % mot 5,5 % for menn. Andelen kvinner blant de 10 % laveste lønte fortsetter å synke og er blitt redusert fra 63,8 % i 2006 til 52,5 % i 2007 og videre til 50,9 % i 2008. Dette skyldes i hovedsak at gruppene hvor det befinner seg tradisjonelt mest kvinner fikk forholdsvis mer i tariffoppjøret i 2008.

Også i godsvirksomheten og eiendomsvirksomheten har snittlønn økt mer for kvinner enn menn i 2008.

Arbeidstid og lønn	Persontog- virksomheten		Buss- virksomheten		Gods- virksomheten		Eiendoms- Virksomheten	
	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008
Snitt arbeidstid kvinner (timer)	33,6	33,5	31,7	32,4	35,6	35,2	37,2	37,2
Snitt arbeidstid menn (timer)	36,3	36,3	34,9	35,1	36,7	36,7	37,5	37,5
Gjennomsnittslønn kvinner i tnok	310	338	281	302	329	348	485	551
Gjennomsnittslønn menn i tnok	407	431	279	310	401	420	679	725

### 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 som NSB. NSB har i 2008 etablert varslingsrutine vedrørende kritikkverdige forhold iht. kravene i arbeidsmiljøloven.

## 6. 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 opprinnelsessertifikater, som gjør at all strømforbruk til tog er knyttet til strømproduksjon fra navngitte vannkraftverk.

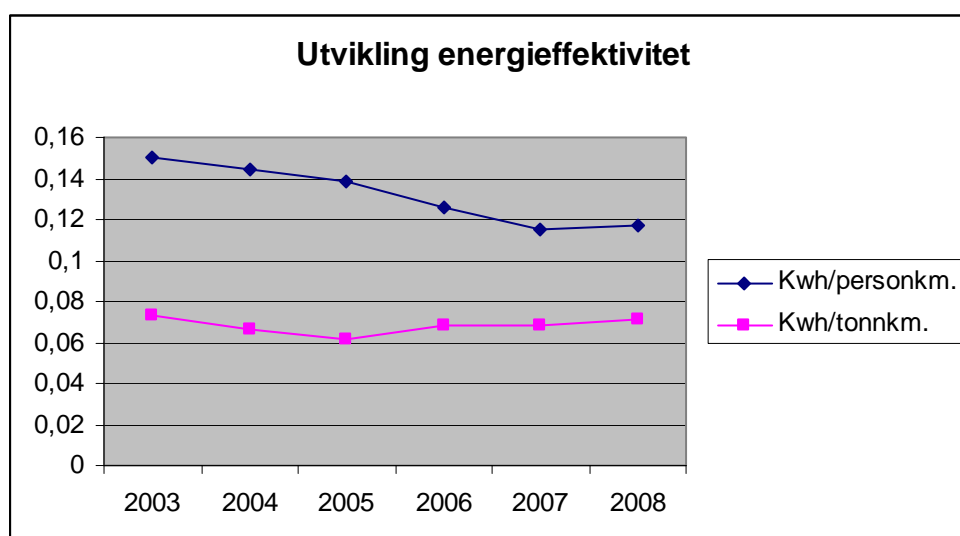
Forbruk av elektrisk energi (MWh)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Persontogvirksomheten	307626,0	320411,0	290592,0	298124,0	306616,0	308732,0	294221,0	278000,0	294947,0
Bussvirksomheten	Na	8,5	7,5	14,2	12,2	11,0	13,0	14,3	12,3
Godsvirksomheten	136333,0	117275,0	128411,0	118804,0	110158,0	105863,0	133741,0	144039,0	168165,0
Totalt	443959,0	437694,5	419010,5	416942,2	416786,2	414606,0	427975,0	422053,3	463124,3

NSB gjennomfører i tillegg et eget Enøk-prosjekt for å redusere forbruket av elektrisk energi. Prosjektet hadde opprinnelig som mål å redusere det samlede årlige forbruket med 15 %. Dette tilsvarer 60 GWh per år som igjen gir en årlig besparelse på ca. 30 millioner kroner for NSB. Totalt oppnådd besparelse fra referanseåret (2004) og fram til 2008, justert for endret produksjonsvolum, er 62,3 GWh. Disse besparelsene har fremkommet gjennom konkrete fysiske tiltak, synliggjøring og holdningsendringer.

Besparelsene i Enøk-prosjektet har blitt større på områder enn det som ble kalkulert ved prosjektstart. Hovedårsaken til dette er at det er installert energimålere om bord i samtlige elektrifiserte tog, og dette gir positive effekter ved at forbruk og besparelser som følge av igangsatte enøk-tiltak blir kontinuerlig målt. Eksempler på dette er energiøkonomisk kjøring, optimalisering av inneklimate og lavforbruk ved hensetting.

NSB er godt fornøyd med resultatet i prosjektet så langt. Energiforbruket per personkm er i perioden 2003 til 2008 redusert med ca. 22 %. Den marginale økningen fra 2007 til 2008 kan i hovedsak knyttes til endrede prosedyrer ved hensetting av tog for å unngå tekniske problemer ved oppstart. NSB viderefører enøk-prosjektet med mål å spare ytterligere 40 GWh per år.



Godsvirksomheten har i 2008 startet opp et eget energioptimeringsprosjekt. En rekke kartleggingen/aktiviteter er planlagt i 2009. Blant annet vil det være stor fokus på forbruk av elektrisk kraft til fremføring av godstog.

Strømmålere er installert i alle lokomotiver av type E114. I lokomotiver av type EL 16 forventes fullstendig installasjon av strømmålere i løpet av 2009.

Godsvirksomheten tar også sikte på en fullstendig kartlegging av energiforbruk i/på diesellokomotiver, trucker og kraner, bygninger, terminaler/skiftetomter/lokstaller etc, og verksteder.

Nettbuss vedtok i 2008 følgende miljøpolicy:

- å være det busselskapet som er ledende på miljø
- gi passasjerene et miljøvennlig alternativ
- å ha medarbeidere som er gode på miljø
- gjøre oppdragsgivere og leverandører til miljøpartnere
- å ha systemer som sikrer at vi kontinuerlig blir bedre på miljø og kan etterleve lover og andre krav på området

Høsten 2008 ble Nettbuss med på Klimaløftet. Klimaløftet er Regjeringens informasjonskampanje om klima, klimaendringer og hva som må gjøres for å redusere klimagassutslippene. Kampanjen inviterer til en dugnadsinnsats for å få dette til.

Forbruket av fossilt brensel øker som resultat av virksomhetens volumendring. Justert for endring i antall kjørte km. har forbruket i bussvirksomheten ligget konstant på ca. 0,36 l/km.

**Forbruk av fossilt brensel (mill. liter)**

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Persontogvirksomheten	9,0	8,1	8,1	8,0	8,1	7,8	8,5	8,5
Bussvirksomheten	28,0	30,2	40,0	36,0	37,2	42,0	40,7	51,1
Godsvirksomheten	8,7	8,2	7,2	8,6	8,0	8,0	7,9	8,2
Totalt	45,7	46,5	55,3	52,6	53,3	57,8	57,1	67,8

Utslipp av CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> og SO<sub>2</sub> er knyttet opp til energiforbruket på dieseldrevne tog, maskiner, trucker og busser. En reduksjon av dieselforbruket vil derfor medføre en tilsvarende reduksjon av utslipp. Tallene i tonn er beregnet uten å inkludere eksterne effekter.

Bussvirksomheten har fokus på å begrense sin miljøpåvirkning. Nettbuss Trøndelag har i løpet av 2008 tatt i bruk den første elektriske bussen i Norge. Antall gassbusser var i 2008 det samme som i 2007, de 10 miljøvennlige busser som er i drift i Drammen. Nettbuss kjører generelt på drivstoff med 5 % biodiesel innblandet.

**Utslipp til luft (tonn)**

	2005			2006			2007			2008		
	CO <sub>2</sub>	Nox	SO <sub>2</sub>	CO <sub>2</sub>	Nox	SO <sub>2</sub>	CO <sub>2</sub>	Nox	SO <sub>2</sub>	CO <sub>2</sub>	Nox	SO <sub>2</sub>
Persontogvirksomheten	21456,0	318,0	5,4	20830,0	309,0	5,3	22525,0	334,0	5,7	22488,0	333,0	5,7
Bussvirksomheten	98383,0	372,0	3,0	111837,0	423,0	3,5	108375,0	410,0	3,4	136156,0	515,0	3,4
Godsvirksomheten	21281,0	315,0	5,4	20697,0	307,0	5,2	21101,0	313,0	5,3	27688,2	347,0	7,0
Totalt	141120,0	1005,0	13,8	153364,0	1039,0	14,0	152001,0	1057,0	14,4	186332,2	1195,0	16,1

I tillegg til utslipp til luft medfører NSB-konsernets virksomhet at det må deponeres farlig avfall. Forbruket har holdt seg på samme nivå som de siste år.

## Forbruk av farlig avfall (tonn)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Verksted- og vedlikeholdsvirksomheten	228	142	248	357	314	212	348,6	180,1
Bussvirksomheten	472	450	634	550	546	652	507,1	648,8
Eiendomsvirksomheten	NA	136	23	NA	NA	NA	NA	NA
Godsvirksomheten	27	38	42	115	86	47	76,3	91,8
Totalt	733	778	963	1 023	946	911	932	920,7

**Forurenset grunn**

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

Eiendommene i den driftsuavhengige eiendomsporteføljen er kartlagt med tanke på mulige grunnforurensninger, og det foreligger rapporter fra forundersøkelser 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. Dette arbeidet vil pågå i flere år. Enkelte av eiendommene med kjent forurensning er kartlagt og tiltak iverksatt.

I 2008 er Gjøvikbanen ferdig kartlagt og utarbeidelse av rapport fra kartlegging av Drammens- og Spikkestadbanen pågår. Ved pågående utbygginger i Bjørvika, Fetsund, Schweigaards gate og Harbitz allè på Skøyen har Rom eiendom miljøansvaret og følger opp dette med egne konsulenter.

**Vesentlige avdekkede tilfelle av forurensning**

Eiendommen etter NSBs kreosotverk på Brakerøya i Drammen og Lier kommuner er kreosotforurenset. Ansvarsforholdet mellom Jernbaneverket og NSB ble av Samferdselsdepartementet vurdert til å ligge hos NSB. Etter mottatt pålegg fra SFT om opprydding har Rom eiendom kjørt et forsøksprosjekt med pumping og rensing av forurenset grunnvann med svært godt resultat, og vil sende inn tiltaksplan for opprensning av hele eiendommen basert på disse prinsippene. Metoden er ny i Norge, men er brukt i Canada.

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 forurensning og tiltak med oljeutskillere er iverksatt. Oljeutskillerne fungerer bra, og følges opp sammen med de øvrige driftsrutinene. Sommeren 2009 vil det bli vurdert om oppfølgingen kan reduseres eller avvikles.

Området ved Marienborg i 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.