

NSB-konsernets samfunnsregnskap 2009

1. Bakgrunn

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

NSB-konsernet skal

- unngå skade på mennesker og miljø
- være det ledende landbaserte transportselskapet i Norden
- tjene penger
- ha fornøyde kunder
- ha høyt kvalifiserte og motiverte medarbeidere
- opprettholde finansiell handlefrihet

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

NSBs samfunnsansvar utøves først og fremst gjennom å tilby sikre, energieffektive og miljøvennlige transportløsninger. Men NSB vektlegger sin samfunnsrolle også gjennom annen aktivitet.

Samfunnsregnskapet for 2009 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. NSB-konsernet og samfunnsansvar

Den måte NSB opptrer på i sitt daglige virke påvirker både individ og samfunn. Vi vektlegger derfor åpenhet knyttet til 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.

Styringsindikatorer/ måltall	Status 2008	Status 2009	Langsiktig mål	Kommentarer
Avkastning på egenkapital	0,04 %	4,72 %	7,20 %	Avkastningskrav fra eier
Driftsresultat	105	550		
KTI Persontog	65	65	75	Høstmåling
KTI Bussvirksomheten	73	73	72	
Punktlighet persontog Norge	85 %	85 %	>90 %	
Punktlighet godstog Norge	88 %	88 %	>90 %	
Sykefravær	8,7 %	9,1 %	Bedring	
Medarbeidertilfredshet NSB AS	3,06	3,91	3,20	Endret måling 2009. Skala 1-5
Medarbeidertilfredshet Buss	45	45	46	Skala -100 til + 100
Omkomne ved togfremføring	0	0	0	
Volumvekst persontog reiser	3,8 %	-1,5 %	Vekst	
Volumvekst godstog	8,1 %	-7,8 %	Vekst	
Energiforbruk Kwh/personkm.	0,117	0,116	Nedgang	
Energiforbruk Kwh/tonnkm.	0,072	0,061	Nedgang	

I generalforsamling 15. desember 2009 ble det vedtatt nye vedtekter for NSB AS. Der er det presisert at selskapet har som samfunnsoppdrag å sørge for effektiv, tilgjengelig, sikker og miljøvennlig transport av personer og gods. Staten har som eier satt et avkastningskrav til NSB-konsernet på 7,2 prosent av verdijustert egenkapital. Avkastningskravet gir føringer for NSBs langtidsplaner. I tillegg til samfunnsoppdraget og 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.

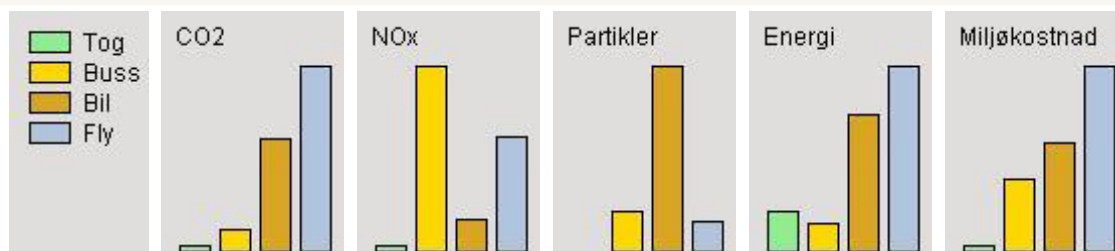
I omdømmemålinger blir NSB vurdert høyt når det gjelder miljøbevissthet og samfunnsansvar. Den posisjonen ønsker vi å opprettholde og forsterke. Vi er i oppstarten av et omfattende investeringsprogram for å sikre økt kapasitet og kvalitet innen våre person- og godstransporttjenester. Vi miljøsertifiserer våre virksomheter (p.t. NSB Persontog, Nettbuss AS og Mantena AS), arbeider med energieffektivisering og kjøper strøm med opprinnelsessertifikat til togframføring.

NSBs bidrag til å løse klimautfordringene

Et av NSB-konsernets viktigste bidrag til å løse klimautfordringene er å legge til rette for at kundene kan reise kollektivt. Miljøkalkulatoren på nsb.no, som bygger på Vestlandsforsknings transportkalkulator, dokumenterer togets miljøfordeler. Dette gjelder spesielt elektrisk tog, men også dieseltog er et godt alternativ hvis en sammenligner med CO₂ utslipp fra bil. Eksempelet nedenfor viser en beregning av energiforbruk, forurensning og miljøkostnad for en reise fra Oslo til Bergen. Resultatene viser at en reise med jernbane gir et energiforbruk på $\frac{1}{3}$ og et CO₂ utslipp på under $\frac{1}{20}$ del av tilsvarende reise for bil. I forhold til fly er forskjellen enda større. Også buss er en god miljøløsning ift. bil og fly.

Oslo S - Bergen 1 reise

Reise måte	Transport middel	Belegg	Km	CO ₂ [kg]	NOx [g]	Partikler [g]	Energi [kWh]	Miljøkostnad [kr]
TOG	Eltog	75 %	471	1,9	8	0,0	49	2,68
BUSS	Buss	75 %	477	8,9	274	8,9	32	34,29
BIL	Bil	2 pers	477	43,9	47	40,1	163	51,30
FLY	Fly	75 %	320	71,7	169	6,4	220	87,40



Kilde: nsb.no

3. Kunde

Volumutvikling

NSB er et av Norges største transportkonsern, og våre volumer innen kollektivtrafikk og godstrafikk har vært voksende fra 2002/2003 til 2008, men ble redusert i 2009. Nedgangen kan i hovedsak henføres til konjunkturutviklingen, men er også påvirket av svak punktlighet og regularitet. For å tilrettelegge for ny vekst har vi iverksatt et betydelig investeringsprogram for å øke kapasiteten både innen persontog- og godsvirksomheten.

Volumutvikling

År	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Antall mill. reiser (tog)	45,8	45,2	46,5	47,3	48,0	50,4	52,3	51,5
Antall mill. personkm. (tog)	2264,0	2204,0	2389,0	2440,0	2416,0	2621,9	2762,7	2735,5
Antall mill. reiser (buss) 1)	48,3	74,6	84,6	99,1	103,6	111,1	104,0	104,0
Antall 1000 TEU (gods) 2)	295,0	327,0	386,0	443,0	492,9	515,3	557,2	513,5

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

2) Kun Norge

Omdømme og kundetilfredshet

Omdømmemålingen fra Synnovate (tidl. MMI) plasserte NSB på 59. (54.) plass blant landets 120 største bedrifter. Dette er 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 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.

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

Persontogvirksomheten - indeks for kundetilfredshet (0 - 100)

	Høst 2003	Høst 2004	Høst 2005	Høst 2006	Høst 2007	Høst 2008	Høst 2009
Persontogvirksomheten 1)	62	67	70	69	67	65	65
Lokaltog	58	63	66	66	60	59	60
Regiontog	67	70	74	72	73	71	71

1) NSB AS

Foretatte kundemålinger i 2009 viser at Nettbuss-konsernet leverer tilfredsstillende kvalitet på rutetrafikken med en kundetilfredshets score på 73 av 100.

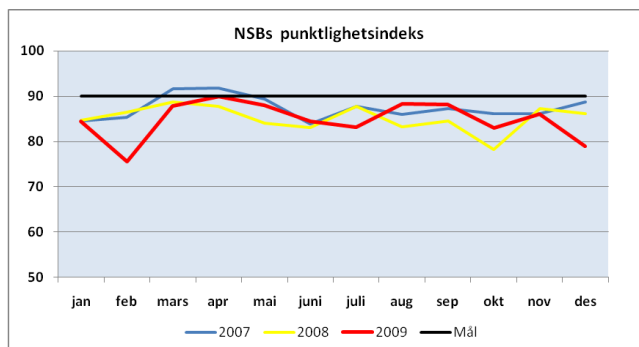
TIMEkspresen fikk i sin egen kundeundersøkelse en score på 80 av 100, og kom i tillegg på andreplass i kategorien persontransport i Norsk Kundebarometers årlige undersøkelse.

Bussvirksomheten - indeks for kundetilfredshet

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Rutevirksomheten	3,30	3,34	70 1)	72	68	73	73
TIMEkspresen (0-100)		80	81	81	80	80	80

Punktlighet

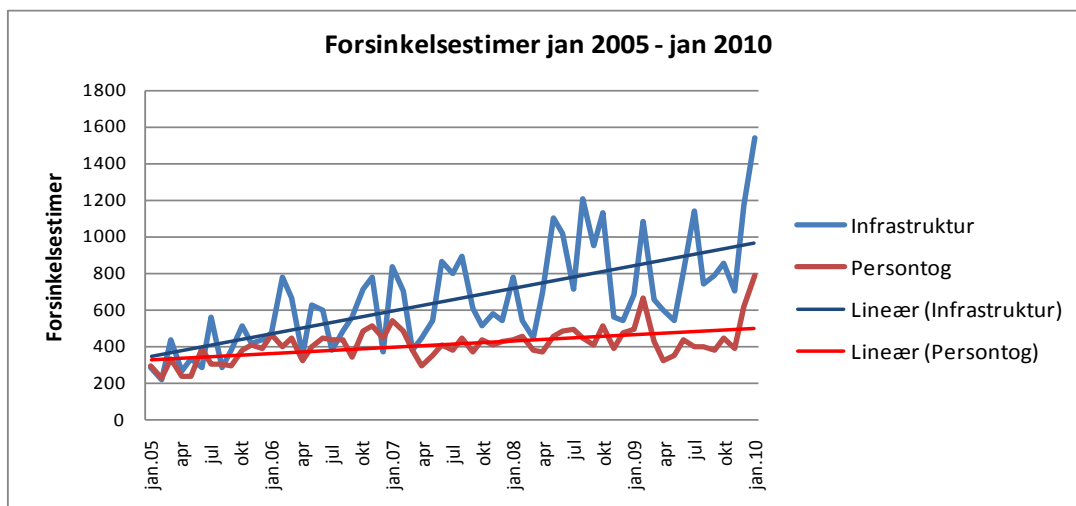
NSB Persontogs gjennomsnittlige punktighet ble på i overkant av 85 % i 2009, 5 prosentpoeng under målet på 90 %. Dette er en liten bedring fra 2008. Det har vært betydelige variasjoner gjennom året, i særdeleshet knyttet til perioder med utfordrende klimatiske forhold. NSBs andel av årsakene til totale forsinkelsesminutter er på 32 %, som er en marginal økning ift. i fjor. NSBs andel kan i hovedsak henføres til materiellfeil og stasjonsopphold.



NSB har satt inn ekstra ressurser på vedlikehold av materiell som følge av ising og andre driftsproblemer. Feil på infrastruktur har i tillegg 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 flere strekninger.

Leveringspunktligheten for godstog i Norge ble på 88 prosent, som er likt året før, men to prosentpoeng under målsetningen.

Figuren nedenfor viser utviklingen i forsinkelser målt i forsinkelsestimer pr. måned fordelt på årsaker henført til henholdsvis JBV og NSB. Det er fortsatt en klar tendens til økning i totale forsinkelser, samtidig som JBV's andel øker mest.



Kilde: Jernbaneverket

Det er en markert økning i infrastrukturens andel av forsinkelsestimerne, og økningen skjer fra og med 2006. For NSBs andel er økningen ikke så tydelig – jf. at de fleste månedene i 2007, 2008 og 2009 ligger under trendlinjen. Unntakene er spesielt månedene med vinterproblemer - februar og desember 2009 og januar 2010.

4. Trafikksikkerhet

Personskader og omkomne

Ingen passasjerer eller medarbeidere omkom som følge av konsernets transportvirksomhet i 2009.

I persontogvirksomheten i Norge omkom en tredjeperson etter påkjørsel ved planovergang på Gjøvikbanen. Etter flere år med økning er antallet mindre alvorlige personskader redusert i 2009.

I godsvirksomheten er det ikke registrert dødsfall eller alvorlige personskader.

I bussvirksomheten omkom 4 tredjepersoner i trafikkulykker hvor Nettbuss var involvert. Selskapet eller sjåførene er ikke tillagt skyld i noen av ulykkene.

Persontogvirksomheten- antall personskader og omkomne

	2008	2009
Omkomne passasjerer eller ansatte	0	0
Alvorlig skade med alvorlig mén	0	0
Personskade uten varig men	128	73

Gjelder ved fremføring og skifting

Godsvirksomheten - antall personskader og omkomne

	2008	2009
Omkomne	0	0
Alvorlig skade med alvorlig mén	0	0
Personskade uten varig men	10	8

Gjelder ved fremføring og skifting

Bussvirksomheten - antall personskader og omkomne

	Passasjer	Medarbeider	Tredje pers.	Sum
Omkomne	0	0	4	4
Personskade	51	23	0	74
Sum	51	23	4	78

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

Ulykker

Antall ulykker i persontogvirksomheten i NSB AS ble redusert ytterligere i 2009. Nedgangen skyldes i hovedsak nedgang i avsporinger, uhell ved på- og avstigning og sammenstøt.

NSB persontog - ulykker

	2005	2006	2007	2008	2009
Avsporinger	9	8	5	12	8
Branner (Brann og branntilløp)	8	3	2	10	14
Sammenstøt (rullende matr., objekt, person)	28	34	36	36	29
Planovergangsulykker	6	4	2	na	na
Uhell i tog/skift	33	56	73	58	58
Uhell ved på- og avstigning	42	58	73	35	27
Andre	13	13	8	12	8
Sum	139	176	199	163	144

I 2009 er det i godsvirksomheten registrert 17 sammenstøt (eksklusiv påkjørsel av dyr), som er en nedgang fra 29 i 2008. En stor del av bedringen skyldes færre sammenstøt med ras, is og med vegetasjon. I 2009 er det registrert totalt 17 ulykker ifbm. togfremføring, en nedgang fra 28 i 2008. Korrigert for lavere transportvolum viser dette likevel en bedring fra i fjor.

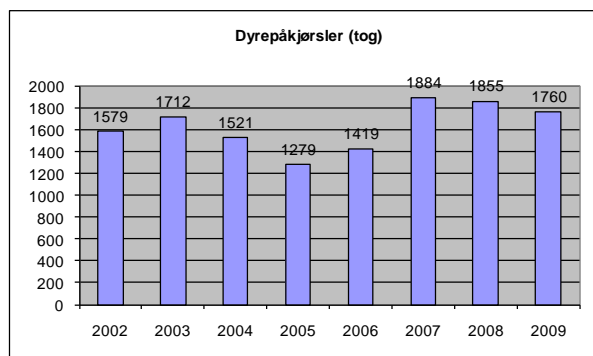
Godsvirksomheten - ulykker

	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Avsporinger (fremføring og skifting)	30	20	34	20	28	32
Branner (Brann og branntilløp)	5	1	5	4	8	3
Sammenstøt (rullende matr., objekt, person)	21	8	11	9	29	17
Tilløp til ulykker (togfremføring)	1141	719	NA	536	446	435

Sammenstøt inkluderer ikke påkjørsel av storvilt

Dyrepåkjørsler

I 2009 ble det registrert 1760 dyrepåkjørsler (inkl. påkjørsler med Jernbaneverkets materiell). Dette er en klar nedgang i forhold til de to foregående årene. Nordlandsbanen, Dovrebanen og Rørosbanen er banestrekningene med flest dyrepåkjørsler.



Faktorer som påvirker frekvensen av dyrepåkjørsler, er tilgang på mat, trekkveier, snømengder, temperatur, tid på døgnet og togtype.

Der det er stor risiko for dyrepåkjørsler, og da særlig vilt dyr, er vegetasjonsrydding langs sporet et effektivt tiltak. Vegetasjonsrydding utføres ved at inntil ca. 20 meter fra sporet skal all vegetasjon som kan være føde eller skjul for dyrene, holdes nede. Utenfor dette området skal det fjernes beitevegetasjon, og bark skal kvistes opp til 3 meter høyde. På denne måten vil ikke områdene rundt jernbanelinjen være attraktive beiteområder for dyrene.

I tillegg til vegetasjonsrydding som har pågått siden 2001, planlegger Jernbaneverket nå å sette opp viltgjerd på en strekning over Saltfjellet langs Nordlandsbanen, for å redusere antall påkjørte reinsdyr.

Tiltak og aktiviteter for økt trafikksikkerhet

Det har vært mange aktiviteter knyttet til endringer i systemet for trafikksikkerhetsstyring i NSB AS. Store deler av systemet er gjennomgått i 2009 og endringer er gjort i både system og innhold.

Det er etablert en Sikkerhetspolitikk som retningsgivende og førende dokument for sikkerhetsarbeidet i hele organisasjonen. Trafikksikkerhetsrådet er en ny møtearena som ledes av konserndirektør / leder for Persontog, og skal se til at systemet for trafikksikkerhetsstyring fungerer hensiktsmessig. Ledelsens gjennomgang av systemet for trafikksikkerhetsstyring ble for første gang gjennomført i henhold til nye krav i desember, og vil heretter utføres minimum to ganger i året.

Nye krav til målstyring for trafikksikkerhetsarbeidet er utarbeidet og implementeringen av disse er påbegynt i organisasjonen. Nye trafikkregler ble gjort gjeldende fra 13.12.2009. Det ble gjort et omfattende forarbeid for å sikre at interne prosedyrer og regelverk for togpersonell var i samsvar med disse, og styrende dokumenter ble oppdatert i denne sammenheng.

For materiellet håndteres risikoreduserende tiltak for en stor del gjennom større prosjekter med modernisering av materiellet. Både personvogner type 5 og type 7 og motorvogner type 69C er for tiden inne i slike prosjekter.

I forbindelse med avvik etter ekstern revisjon fra Statens Jernbanetilsyn er det også laget en overordnet implementeringsplan med aktiviteter som vil pågå utover i 2010. Dette omhandler blant annet kompetanseutvikling, leverandørstyring, og risiko- og beredskapsanalyser.

Bussvirksomheten – tiltak for økt trafikksikkerhet

Sikkerhet i trafikken er et viktig fokusområde for Nettbuss-konsernet. I konsernet fraktes det gjennomsnittlig 285.000 passasjerer daglig. Nettbuss bærer et stort ansvar for at alle skal komme trygt og sikkert frem samtidig som ingen andre trafikanter påføres skader av noen art.

Nettbuss-konsernet arbeider aktivt med å redusere antall hendelser med personskader. Nettbuss er aktiv innenfor sikkerhetsopplæringen for sjåførere og verkstedansatte. Det fokuseres på sikkerhet gjennom samarbeidet mellom ledere og ansatte.

Utviklingen i skader og ulykker viser en positiv trend målt mot 2008. Det er i konsernet blitt rapportert til sammen 1848 skader (forsikring og internt) mot 2007 i 2008.

Selv om utviklingen i skadebildet viser en reduksjon i alvorlige ulykker, er skadetallet fremdeles noe høyt. Som viktige tiltak for å redusere alvorlige ulykker og forbedre trafikksikkerheten generelt, er det iverksatt en omfattende sjåføreropplæring samt arbeid med å miljøsertifisere datterselskapene.

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 siste årene, og årets undersøkelse gir en medarbeidertilfredshet på 3,91 (maks oppnåelig er 5). Undersøkelsen er endret ift. tidligere år, slik at resultatene ikke er direkte sammenlignbare.

72 % av medarbeiderne uttrykker at NSB AS i stor eller meget stor grad er en attraktiv arbeidsplass i forhold til andre bedrifter, og 83 % er i stor eller meget stor

grad tilfreds med å være ansatt i selskapet. Undersøkelsen viser at NSB AS fortsatt har forbedringspotensial når det gjelder kompetanseutvikling og tilbakemelding fra ledere.

Nettbuss-konsernet gjennomfører årlig en medarbeidertilfredshetsundersøkelse med en etterfølgende prosess hvor de ansatte gis mulighet for å påvirke forbedringsområdene. MTU for 2009 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 2009 ble 9,1 for hele konsernet (økning fra 8,7 i 2008). Alle selskapene med trafikkvirksomhet, med unntak for NSB Gjøvikbanen, viser økt sykefravær i forhold til i fjor. Innenfor støttefunksjonene har sykefraværet i NSB Trafikkservice (renhold av tog) vist en særlig positiv nedadgående trend de siste par årene.

Sykefravær

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
NSB AS	10,3	8,9	8,3	8,9	8,6	7,8	8,3
NSB Gjøvikbanen AS				6,1	9,6	8,0	7,7
Mantena AS	10,0	7,5	7,2	7,9	8,1	8,8	8,7
CargoNet AS	7,5	6,9	5,8	7,3	6,9	5,7	6,7
Arrive AS	2,7	4,7	2,6	5,2	3,0	3,1	3,9
Rom Eiendom AS	4,9	1,2	9,3	1,8	4,4	6,1	5,8
Nettbuss	10,3	9,1	9,1	10,1	9,7	9,7	10,3
NSB Trafikkservice	23,1	21,6	14,5	16,4	16,3	14,0	10,1
MiTrans	7,4	10,3	8,7	11,1	10,5	7,1	8,1
NSB-konsernet	10,1	9,0	8,4	9,3	9,0	8,7	9,1

Likestilling og integrering

NSB har som mål å ha lønns- og arbeidsvilkår som ikke diskriminerer. NSB-konsernet skal ivareta likebehandling ved rekruttering, forfremmelse og videreutdanning. Likeledes vil NSB-konsernet vektlegge mangfold som reflekterer et tverrsnitt av samfunnet. Rekrutteringsarbeidet skal kjennetegnes ved at alle søkere opplever å ha like muligheter for ansettelse.

Kjønnsfordeling	Persontog- virksomheten		Buss- virksomheten		Gods- virksomheten		Eiendoms- virksomheten	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009
Andel kvinner i virksomheten	30 %	31 %	12 %	12 %	6 %	8 %	44 %	46 %
Kvinneandel lavlønnnet (nederste 10 %)	51 %	47 %	11 %	10 %	11 %	3 %	9 %	10 %
Kvinneandel høylønnnet (øverste 10 %)	25 %	28 %	12 %	14 %	14 %	16 %	1 %	3 %
Kvinneandel ved rekruttering	45 %	37 %	12 %	12 %	13 %	20 %	44 %	75 %

Kvinneandelen i NSB AS er økt fra 30 % til 31 % i 2009. Kvinneandelen i ledelsen i konsernets selskaper og virksomhetsområder varierer. De aksjonærvalgte

styremedlemmer i NSB AS har en kvinneandel på 40 % og styreleder er kvinne. Kvinneandelen i Persontogvirksomhetens ledergruppe er 43 %.

Kvinneandelen ved rekruttering i NSB AS ble på 37 % i 2009. Andelen kvinner blant de 10 % laveste lønnte fortsetter å synke og er blitt redusert fra 51 % i 2008 til 47 % i 2009. Kvinneandelen av høytlønte har økt fra 25 til 28 %. Andel medarbeidere med innvandrerbakgrunn i NSB AS er ved utgangen av 2009 på 6 %, en økning fra 4,4 % i 2009.

Snittlønn har økt mer for kvinner enn menn innen Persontog-, Buss- og Godsvirksomheten. Dette reflekterer bl.a. at andel kvinner i kategorien høylønnet er økende.

Arbeidstid og lønn	Persontog- virksomheten		Buss- virksomheten		Gods- virksomheten		Eiendoms- Virksomheten	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009
Snitt arbeidstid kvinner (timer)	33,5	34,0	32,4	31,4	35,2	36,1	37,2	37,2
Snitt arbeidstid menn (timer)	36,3	36,2	35,1	33,6	36,7	36,2	37,5	37,5
Gjennomsnittslønn kvinner i tnok	338	373	302	331	348	435	551	552
Gjennomsnittslønn menn i tnok	431	454	310	322	420	447	725	756

Etikk og varsling

NSB-konsernet har utviklet og innarbeidet etiske retningslinjer samt varslingsrutine vedrørende kritikkverdige forhold iht. kravene i arbeidsmiljøloven. De etiske retningslinjene blir årlig revidert og om nødvendig justert. Siste justering ble utført høsten 2009. NSB krever fra sine samarbeidspartnere, herunder leverandører, at de har etiske standarder på samme nivå som NSB.

6. Ytre miljø

Energiforbruk og forurensing

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.

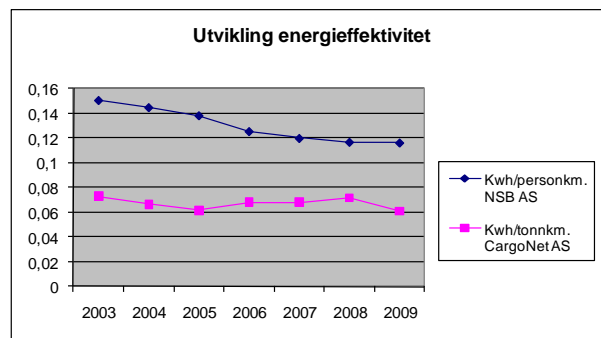
NSB-konsernets persontog- og godsvirksomheter bruker i hovedsak elektrisk energi til fremføring av tog. For å sikre dette som et miljøvennlig alternativ kjøper NSB strøm med opprinnelsessertifikater, som gjør at all strømforbruk til tog er knyttet til strømproduksjon fra navngitte vannkraftverk.

Forbruk av elektrisk energi (MWh)

	2005	2006	2007	2008	2009
Persontogvirksomheten	308732,0	294221,0	278000,0	294947,0	290403,0
Bussvirksomheten	11,0	13,0	14,3	12,1	12,4
Godsvirksomheten	105863,0	133741,0	144039,0	168165,0	122898,0
Totalt	414606,0	427975,0	422053,3	463124,1	413313,4

Energieffektiviteten er bedret ift. 2008 både i NSB AS og i CargoNet AS.

I 2005 startet NSB Persontog opp et ENØK-prosjekt knyttet til togfremføring, hensetting av tog samt varme og ventilasjon om bord på togene. Prosjektet skulle gå frem til 2010, men allerede i 2008 var målet på 60 GWh nådd. Det ble derfor satt et nytt mål på 100 GWh frem til 2012.



Høsten 2009 ble det lansert et e-læringskurs i ytre miljø for ansatte i NSB Persontog. Med dette kurset ønsker NSB å øke de ansattes kompetanse om tog som miljøvennlig produkt og bevisstgjøre ansatte om de miljøtiltak som gjøres i NSB. I tillegg er det også viktig for NSB at alle ansatte får innsikt i hvordan de kan bidra til NSBs kontinuerlige forbedring innen ytre miljø. Kurset vil inngå som en del av grunnopplæringen av konduktører og lokførere.

Mantena har laget en utvidet utgave av e-læringskurset og målet er at alle ansatte i Mantena skal ha gjennomgått kurset i løpet av 2010.

I CargoNet pågår det også aktiviteter for å oppnå miljøgevinster. Basert på gjennomførte miljøkartlegginger, er det energiforbruket som bør prioriteres.

Nye lokomotiver type CE119 med tilbakemating av energi har en klart forbedret virkningsgrad sammenliknet med E114 og E116. Utfasing av E114 vil gi en miljøgevinst knyttet til energiforbruk. De dieseldrevne lokomotivene type CD66 skal i løpet av 2010 erstattes av Euro4000, en lokomotivtype med dieseldrevne forbrenningsmotorer som tilfredsstillende nye miljøkrav.

Sommeren 2009 ble de siste energimålerne montert i lokomotiver av type E114 og E116. Lokomotivene i CE119 har energimålere montert fra leverandør. Sammen med et rapporteringsprogram, skal det gjennom 2010 gjøres grunnleggende målinger og analyser fra togframføringen. Opplæring av godstogførerne planlegges i etterkant av dette arbeidet. Tilbakemating kan gi en energigevinst på ca. 20%, mens energioptimal fremføring kan komme opp i 15 %.

Forbruket av fossilt brensel er endret 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)

	2005	2006	2007	2008	2009
Persontogvirksomheten	8,1	7,8	8,5	8,5	8,3
Bussvirksomheten	37,2	42,0	40,7	51,1	48,1
Godsvirksomheten	8,0	8,0	7,9	8,2	8,2
Totalt	53,3	57,8	57,1	67,8	64,6

Nettbuss' viktigste bidrag til det ytre miljø er å utvikle og tilby attraktive rutetilbud slik at flere velger kollektive løsninger fremfor bruk av personbilen.

Nettbuss sitt hovedfokus i miljøarbeidet er:

1. Miljøsertifisere selskaper
2. Være aktive på anbud med miljøkrav
3. Velge gode prosjekter med høy kost/hytte-verdi

Nettbuss har også fått støtte fra bl.a. Klimaløftet til å utvikle Barnas Miljøbuss. Dette er et undervisningsopplegg for skoleklasser med fokus på miljø og sikkerhet. Pilotprosjektet er utviklet i Nettbuss Trøndelag, og planlegges rullet ut i miljøsertifiserte selskaper.

Team Trafikk AS vant det første store anbudet om bytrafikken i Trondheim. Anbudet omfattet ca. 70 busser, herav 41 biogassbusser, 10 hybridbusser og ca. 20 dieselbusser Euro 5 EEV som skal gå på 100 % biodiesel. Gassbussene skal gå på naturgass (CNG) fram til lokalt produsert biogass kan leveres. I Lommedalen vant Nettbuss Lillestrøm AS et anbud med 14 nye gassbusser som skal drives med biogass, og 21 busser Euro 5 EEV med samme biodieseltype som i Trondheim.

Nettbuss har under testing og drift tre ulike tekniske installasjoner som kan analysere bussens dieselforbruk. Installasjonen kan gjennom ulike programmer vise hvor mye merforbruk av diesel som skjer kontra et normalforbruk. Dette skal også installeres på samtlige bybusser i Trondheim.

Utslipp av CO₂, NO_x og SO₂ er knyttet opp til energiforbruket på dieseldrevne tog, maskiner, trucker og busser. En reduksjon av dieselforbruket vil derfor medføre en tilsvarende reduksjon av utslipp.

Utslipp til luft (tonn)

	2007			2008			2009		
	CO ₂	Nox	SO ₂	CO ₂	Nox	SO ₂	CO ₂	Nox	SO ₂
Persontogvirksomheten	22525,0	334,0	5,7	22488,0	333,0	5,7	22074,0	327,0	5,6
Bussvirksomheten	108375,0	410,0	3,4	136156,0	515,0	3,4	128183,0	485,0	4,0
Godsvirksomheten	21101,0	313,0	5,3	27688,2	347,0	7,0	26901,0	343,0	6,8
Totalt	152001,0	1057,0	14,4	186332,2	1195,0	16,1	177158,0	1155,0	16,4

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 (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. Dette arbeidet vil pågå i flere år. Enkelte av eiendommene med kjent forurensning er kartlagt og tiltak iverksatt. I 2009 ble kartleggingen i Region Øst fullført og tiltaksplaner er under utarbeidelse. For de øvrige regionene er kartleggingen planlagt å være ferdig i løpet av 2010.

Vesentlige avdekkede tilfeller av forurensning

Eiendomsvirksomheten rydder for tiden opp i gammel forurensning på en eiendom på Brakerøya i Drammen og Lier kommune. Eiendommen ble fram til 1972 brukt til å

impregnere sviller og stolper med kreosot. I tråd med praksis på den tiden medførte virksomheten at grunnen ble sterkt forurenset av kreosot og til dels også olje og tungmetaller. Opprydningen skjer i tråd med pålegg og tillatelser gitt av Klima- og forurensningsdirektoratet (KLIF, tidligere SFT) og skal etter planen ferdigstilles i 2010.

I tillegg arbeides det med fjerning av mindre tilfelle av forurensing etter hvert som disse blir oppdaget. Av større prosjekter kan nevnes Marienborg, Stavne og Fagervika i Trondheim, hvor målet er å ferdigstille opprydding i løpet av 2010.