

NSB-konsernet Samfunnsregnskap 2011



Innhold

- 1. Bakgrunn**
- 2. NSB-konsernet og samfunnsansvar**
- 3. Kunde**
- 4. Trafikksikkerhet**
- 5. Medarbeider**
- 6. Ytre miljø**

1. Bakgrunn

NSB-konsernet har fra 1997 laget et miljøregnskap, og fra 2003 et samfunnsregnskap. Samfunnsregnskapet viser hvordan vi ivaretar vårt overordnede samfunnsansvar, og hvordan vi arbeider for å forbedre oss på de områdene som påvirker våre interessenter og omgivelser. NSB-konsernets økonomiske nøkkeltall er beskrevet i eget årsregnskap, slik at vi i samfunnsregnskapet i hovedsak har konsentrert oss om perspektivene kunde, medarbeider og samfunn.

NSB-konsernet har som hovedmål å skape verdier for eier og samfunn gjennom å sørge for effektiv, tilgjengelig, sikker og miljøvennlig transport av personer og gods. Vårt hovedmål og våre strategier reflekterer at vi i NSB-konsernet er sterkt opptatt av at vi daglig skal arbeide for å forbedre våre leveranser overfor kunde, eier, medarbeider og samfunn.

NSB-konsernet er med sin størrelse, sitt virkeområde og sitt eierskap en viktig samfunnsaktør. NSBs samfunnsansvar utøves først og fremst gjennom å tilby effektive, tilgjengelige, sikre og miljøvennlige transportløsninger. Men NSB vektlegger sin samfunnsrolle også gjennom annen aktivitet.

Samfunnsregnskapet for 2011 viser status på arbeidsmiljø og ytre miljø, hvordan våre kunder oppfatter oss, og hvordan status er på området trafikksikkerhet. I tillegg gjennomgår vi de viktigste tiltakene vi gjennomfører for å fortsette, og forsterke, vår status som en miljøvennlig leverandør av transporttjenester på tog og buss.

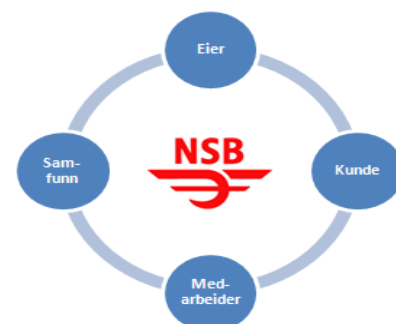
NSB-konsernet vurderer fra 2012 å tilpasse sin rapportering på dette området iht. den internasjonale standarden GRI.

2. NSB-konsernet og samfunnsansvar

Den måten NSB opptrer på påvirker både individ og samfunn. Vi vektlegger åpenhet knyttet til vår virksomhet, og dette er en viktig faktor ved utarbeidelse av årsregnskap og samfunnsregnskap.

I NSBs vedtekter 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 tjenester et særskilt ansvar for å bidra positivt på området ytre miljø. NSB-konsernet har vedtatt og arbeider etter en miljøstrategi for perioden 2011-2016, hvor et av hovedelementene er at alle konsernets virksomheter skal miljøsertifiseres iht. ISO 14001 innen utgangen av planperioden.



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

Styringsperspektiv	Styringsindikatorer/ måltall	Status 2009	Status 2010	Status 2011	Langsiktig mål	Kommentarer
Eier	Diftsinntekter i MNOK	10 917	11 179	12 328		
Eier	Driftsresultat i MNOK	550	379	207		Mål avledes av avkastningskrav
Eier	Avkastning på egenkapital	4,7 %	3,8 %	-1,9 %	7,20 %	Avkastningskrav fra eier
Kunde	Kundetilfredshet NSB persontog	65	66	68	72	Skala 0 - 100
Kunde	Kundetilfredshet ekspressbuss	na	81	82		Skala 0 - 100
Kunde	Punktlighet NSB persontog	85 %	84 %	87 %	>90 %	Innen 3 - 5 minutter
Kunde	Punktlighet godstog Norge	89 %	83 %	81 %	>90 %	Lossing innen 15 minutter
Medarbeider	Sykefravær	9,1 %	7,9 %	7,7 %	Bedring	Snitt for NSB-konsernet
Medarbeider	Andel kvinner NSB AS	31,0 %	30,0 %	30,0 %		
Medarbeider	Andel kvinner Nettbuss AS	10,0 %	11,0 %	10,0 %		
Medarbeider	Medarbeidertilfredshet NSB AS	3,9	3,9	4,0	Bedring	Skala fra 0 til 5
Medarbeider	Medarbeidertilfredshet Buss	45	45	na	46	Skala -100 til + 100
Samfunn	Antall reiser persontog (mill.)	51,5	51,7	52,5	Vekst	Måles i antall reiser
Samfunn	Antall reiser buss (mill.)	104	116	126	Vekst	Måles i antall reiser
Samfunn	Energiforbruk Kwh/personkm.	0,117	0,122	0,117	Nedgang	Persontog NSB AS
Samfunn	Energiforbruk liter/km. for buss	0,36	0,34	0,34	Nedgang	Nettbuss-konsernet
Samfunn	Energiforbruk bygg kWh/m2	307	331	301	Nedgang	NSBs eiendommer
Samfunn	Omkomne ved togfremføring	3	8	3	0	For gods- og persontog i Norge

Tabellen viser bedring innenfor viktige områder slik som leveransepunktighet for persontog, kundetilfredshet, volumutvikling, sykefravær, og energiforbruk per enhet. Antall omkomne på grunn av NSB-konsernets virksomhet ble redusert.

Kvinneandelen er stabilt lav, og reduksjonen av forskjell i snittlønn for kvinner og menn har stoppet opp etter en positiv utvikling de siste årene. Antall medarbeidere med innvandrerbakgrunn er økende.

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, ble redusert i 2009, men økte igjen for buss og persontog i 2010 og 2011. Vi forventer økt etterspørsel etter kollektiv transport i sentrumsnære områder. For å tilrettelegge for ny vekst har vi iverksatt et betydelig investeringsprogram for å øke kapasiteten innen persontogvirksomheten.

Volumutvikling

	2007	2008	2009	2010	2011
Antall mill. reiser (tog) i Norge	50,4	52,3	51,5	51,7	52,5
Antall mill. reiser (buss) Norden	111,1	104,0	104,0	116,0	126,0
Antall 1000 TEU (gods) Norge	515,3	557,2	515,2	494,5	460,2

Volumet i godsvirksomheten har blitt redusert siden toppåret 2008. Bakgrunnen er i stor grad at driften på mange av strekningene utenom det sentrale Østlandsområdet i perioder har vært utsatt for flom, ras og infrastrukturfeil, og at dette har rammet virksomhetens evne til å levere pålitelig fremføring av tog. Dette har hatt stor

betydning for togtrafikken, spesielt for vårt godstrafikktilbud som er svært konkurranseutsatt fra lastebil.

Omdømme og kundetilfredshet

NSB-konsernets 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.

Persontogvirksomheten - indeks for kundetilfredshet (0 - 100)

	Høst 2007	Høst 2008	Høst 2009	Høst 2010	Høst 2011
Persontogvirksomheten 1)	67	65	65	66	68
- hvorav lokaltog	60	59	60	61	63
- hvorav regiontog	73	71	71	72	72

1) NSB AS

Den overordnede kundetilfredsheten øker med to poeng til 68 for NSBs persontog sammenlignet med målingen høsten 2010. En kundetilfredshet under 60 regnes som svakt, og over 70 som godt. En mer stabil leveranse over tid har gjort at NSB fremstår som et mer attraktivt transportalternativ. Dette er den viktigste årsaken til den positive tendensen som avdekkes i forhold til kundetilfredsheten.

Undersøkelsen viser at de viktigste forbedringsområdene er:

- Punktlighet
- Håndtering av buss for tog
- Informasjon ved avvik
- Rutetilbudet
- Serveringstilbudet

NSBs omdømmeundersøkelse bekrefter positiv utvikling for NSBs omdømme i befolkningen fra 2010 til 2011.

Bussvirksomheten - indeks for kundetilfredshet

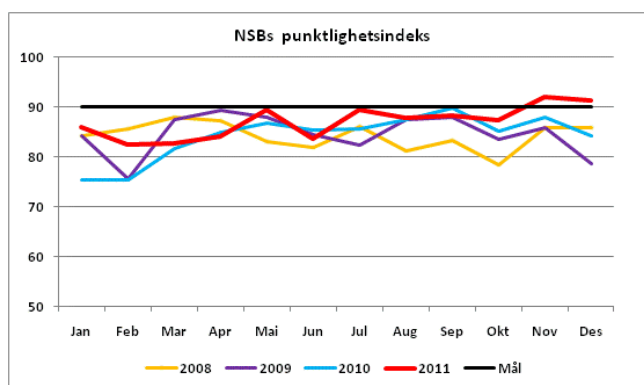
	2010	2011
Ekspressbuss	81	82
TIMEkspressen (0-100)	82	83

Kundemålingene i 2011 viser at bussvirksomheten leverer svært god kvalitet på ekspressbussruter. TIMEkspressen, som er det største ekspressproduktet i Nettbuss, fikk en kundetilfredshet score på 83 (82), som er ny rekord. Totalt for alle ekspressrutene ble det en score på 82 (81).

Punktlighet persontog

NSB Persontog hadde en punktlighet på 87 % i 2011. Dette er en fremgang på 3 prosentpoeng sammenlignet med 2010, men er 3 prosentpoeng under målet på 90 %. Punktligheten viste en positiv tendens utover høsten, og lå de siste månedene i 2011 over målet.

Totalt hadde NSB Persontog 16 142



forsinkelsestimer i 2011. Infrastrukturen er fremdeles årsak til flest forsinkelsestimer for NSB Persontog med 6 124 forsinkelsestimer, fulgt av trafikkutvikling og utenforliggende forhold med 5 467 forsinkelsestimer. NSB Persontogs andel var 4 549 forsinkelsestimer (28 %) i 2011.

Forsinkelsene med årsak i NSB Persontog kan i hovedsak henføres til stasjonsopphold med 2 756 timer og materiell med 1 025 timer. Forsinkelser med årsak i materiellet hadde en nedgang på 29 % fra 2010. NSB Persontog arbeider kontinuerlig med tekniske modifikasjoner og utvikling av vedlikeholdsprogrammer. Jernbaneverket gjennomførte punktlighetsfremmende tiltak flere steder, herunder tiltak i Oslo-tunnelen sommeren 2011, åpning av Bærumstunnelen i september 2011 og åpning av en fornyet Tønsberg stasjon i november 2011.

Datterselskapet Svenska Tågkompaniet AB hadde i 2011 en punktlighet på 88 %, mot 85 % i 2010. Datterselskapet NSB Gjøvikbanen AS hadde en gjennomsnittlig punktlighet på 88 % i 2011, mot 80 % i 2010

Punktlig het godstog

Til tross for betydelige tiltak basert på erfaringer fra vinteren 2010, var det også problemer ved inngangen til vinteren 2011 med mye snø og streng kulde. Det medførte at kundene var raske til å trekke ut volum. Spesielt gjaldt dette for pendelen Oslo-Narvik. Vinterrelaterte driftsavvik varte lengre, helt frem til mai. I tillegg ble normalt driftsstabile måneder som juni, juli og august preget av mange stengte banestrekninger, primært som følge av at ekstreme nedbørsmengder som førte til flom og ras. Også desember 2011 ble preget av ekstremvær med blant annet 16 innstilte tog bare i romjulen.

I sum har to år med mange driftsavvik og betydelige punktlighetsutfordringer ført til at våre kunder har mindre tillit til jernbane som en pålitelig fremføringskanal for gods. I tillegg til at CargoNet har mistet volum, har kostnadene for kundene økt gjennom disse avvikssituasjonene, og inngår som en del av totalvurderingen kundene gjør når de skal ta stilling til bil eller togløsning for godsfremføringen.

For godstrafikk måles punktligheten ved lossing innen en frist på 15 minutter. Punktligheten ble på 83 % i Norge og 67 % i Sverige. Det ble nådd en leveringspunktlighet på henholdsvis 81 % og 75 % for Norge og Sverige. Dette er en nedgang på to prosentpoeng i Norge, men en bedring på syv prosentpoeng i Sverige.

Gjennom 2011 har det vært ulike forhold som har bidratt til redusert punktlighet. Årsaksbildet er sammensatt, men det som har vært hovedårsaken til at målsettingen på 90 % ikke ble oppnådd, er vinterproblemene i januar, februar og desember. Gjennom året har det vært flere andre forhold som har bidratt til redusert punktlighet, slik som infrastrukturfeil, ras og planlagt banearbeid. I Sverige har det i tillegg vært innkjøringsproblemer knyttet til nye terminaloperatører.

Dovrebanen har hatt store infrastrukturfeil samt ras og flom. Bergensbanen har hatt ras og infrastrukturfeil samt brann i snø overbygg. Sørlandsbanen har hatt avsporing og infrastrukturfeil. Det har til sammen vært 264 uforutsette tog innstillinger og 200 planlagte innstillinger i 2011

4. Trafikksikkerhet

Personskader og omkomne

Ingen passasjerer eller medarbeidere omkom som følge av konsernets transportvirksomhet i 2011.

I persontogvirksomheten omkom 3 personer etter påkjørsler i sporet. Årsaken til disse hendelsene var uaktsomhet fra den forulykkede.

Persontogvirksomheten Norge

Hendelser:	2010	2011
Antall dødsfall	4	3
Antall alvorlige personskader (over 24 timer på sykehus)	4	4

Det er ikke registrert omkomne eller alvorlige ulykker i godsvirksomheten i 2011.

Godsvirksomheten

Hendelser:	2010	2011
Antall dødsfall	4	0
Antall alvorlige personskader (over 24 timer på sykehus)	4	0

En buss har vært innblandet i en dødsulykke i 2011. Ulykken skjedde på en parkeringsplass for busser. Det var mørkt og kraftig regn. I 2010 omkom ingen personer ved ulykker hvor bussvirksomhetens busser var innblandet. Det har i 2011 vært flere ulykker med personskade, de fleste personene ble lettere skadet.

Bussvirksomheten

Hendelser:	2010	2011
Antall dødsfall	0	1
Antall alvorlige personskader (over 24 timer på sykehus)	5	3

Ulykker

To alvorlige ulykker har preget 2011. To togsett brant opp i et snøoverbygg på Hallingskeid på Bergensbanen og 8 personer ble skadet da et dieseltogsett sporet av ved Opphus på Rørosbanen. Heller ikke ved disse ulykkene lå den direkte årsaken hos NSB, men ulykkene har medført større fokus på hvordan man håndterer utfordrende vær-situasjoner og hvilken beredskap som er nødvendig når slike hendelser inntreffer.

Persontogvirksomheten Norge

Antall jernbaneulykker	2010	2011
Togsammenstøt	7	12
Togavsporinger	3	2
Ulykker ved planovergang	3	0
Personulykker forårsaket av rullende materiell i bevegelse	1	2
Branner	1	1
Andre ulykker	0	2
Antall passhendelser*	63	38
Antall gjennomførte revisjoner av trafikksikkerhetssystem	19	12
Antall planlagte revisjoner av trafikksikkerhetssystem	25	12

*Passhendelse=uregelmessig passering av restriktivt signal

Økningen i antall togsammenstøt skyldes i hovedsak flere hendelser der tog kommer i konflikt med kontaktledningsanlegg. Dette medfører sjelden personskader, men kan føre til langvarig (over 6 timer) stans i togtrafikken på strekningen.

Analyser og granskinger viser at en økning i antall passhendelser (uregelmessig passering av restriktivt signal) i perioden 2008-2010 kan knyttes til høy rekruttering av nyutdannede lokførere. Det ble i 2010-2011 iverksatt en rekke tiltak for å redusere antall passhendelser og dette har gitt seg utslag i færre slike hendelser i 2011.

Mange av disse tiltakene er rettet mot kompetanseheving blant lokførerne, særlig de med kort ansiennitet. Dette arbeidet fortsetter i 2012 og det er et mål å fortsette den positive utviklingen selv om det fortsatt er en høy rekrutteringstakt.

Godsvirksomheten

Antall jernbaneulykker	2010	2011
Togsammenstøt	3	0
Togavsporinger	1	4
Ulykker ved planovergang	0	0
Personulykker forårsaket av rullende materiell i bevegelse	1	0
Branner	0	1
Andre ulykker	7	2
Antall passhendelser*	7	6
Antall gjennomførte revisjoner av trafikksikkerhetssystem	12	8
Antall planlagte revisjoner av trafikksikkerhetssystem	13	11

*Passhendelse=uregelmessig passering av restriktivt signal

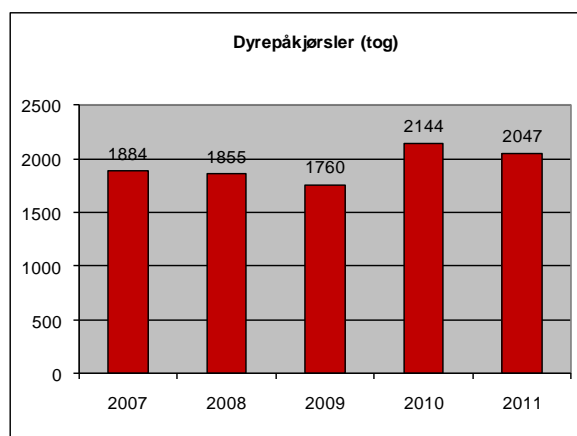
Det er ikke registrert alvorlige ulykker i godsvirksomheten i 2011.

I bussvirksomheten har det i 2011 vært flere ulykker med personskade, de fleste personene ble lettere skadet. Antall skadde ansatte ble redusert til 11(32), mens skadde eksterne økte 52(43), hvorav 3(5) var alvorlige. Målet om færre enn 50 skadde eksterne ble ikke nådd, men det er gledelig at antall skadde egne ansatte er synkende. 0-visjonen om ingen skadde i trafikken som forårsakes av våre busser, gjelder fortsatt.

Dyrepåkjørsler

I 2011 ble det for alt materiell på jernbanenettet i Norge registrert 2 047 dyrepåkjørsler, en reduksjon på 4,6 %.

I alt 61 % av påkjørslene oppstod i vinterperioden januar-mars. Det er størst andel elg med 964 påkjørsler. Deretter kommer reinsdyr med 326 og rådyr med 313.



Persontogvirksomheten - tiltak og aktiviteter for økt trafikksikkerhet

Granskinger, risikovurderinger og interne revisjoner brukes aktivt som verktøy for å ivareta og forbedre trafikksikkerheten.

NSB Persontog ble omorganisert med virkning fra 1.6.2011. Det ble gjort en risikovurdering for å bidra til at trafikksikkerhet blir ivaretatt i tilstrekkelig grad i den nye organisasjonen. Tiltak fra denne risikovurderingen er gjennomført, blant annet etablering av møtearenaer med trafikksikkerhet som tema på flere nivåer i organisasjonen.

NSBs beredskapssjef gjennomfører møter/samtaler med politidistrikt og andre relevante aktører som for eksempel brannvesen, fylkeskommunale og kommunale funksjoner som har tilgang til utstyr og resurser som kan bidra i beredskapssituasjoner. Det foregår også en utstrakt samhandlingsvirksomhet med JBV relatert til temaet.

Det er forventninger til at nye og oppgraderte tog som tas i bruk 2012-2013 skal gi færre uønskede hendelser og lavere risiko.

Godsvirksomheten – tiltak og aktiviteter for økt trafikksikkerhet

Nullvisjonen knyttet til at selskapets virksomhet ikke skal medføre tap av liv eller alvorlig personskade, ble nådd i 2011.

Trafikksikkerhet og kvalitet er et prioritert område, og virksomheten har implementert et styringssystem for systematisk sikkerhets- og kvalitetsarbeid som tilfredsstiller myndighetenes krav. Systemet bygger på internkontrollteorien med målstyring og kontinuerlig forbedring som hovedprinsipp.

Bussvirksomheten – tiltak og aktiviteter for økt trafikksikkerhet

Sikkerhet i trafikken er et viktig fokusområde for bussvirksomheten, hvor det daglig fraktes gjennomsnittlig 300 000 passasjerer. Virksomheten bærer et stort ansvar for at alle skal komme trygt og sikkert frem samtidig som ingen andre trafikanter påføres skader av noen art.

Det arbeides med å redusere antall hendelser med personskader, og virksomheten er aktiv innenfor sikkerhetsopplæringen for sjåfører og verkstedansatte. Det fokuseres på sikkerhet gjennom samarbeidet mellom ledere og ansatte.

5. Medarbeider**Antall årsverk og medarbeidere**

Snitt antall årsverk for 2011 ble på 10 487, en økning på 4,7 % fra 2010. Gjennomsnittlig antall ansatte økte med 4,4 % til 12 840. NSB AS hadde i gjennomsnitt 3 170 ansatte i 2011, mens antallet for bussvirksomheten var 7 068.

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.

Resultatet i NSB AS viser fortsatt en høy og stabil medarbeidertilfredshet i NSB AS. Årets resultat ga en score på 4,0 (maks oppnåelig er 5) opp fra 3,9 i 2010, som er tilfredsstillende. Sammenlignet med i fjor viser resultatet en markert økning i troen på fremtiden for medarbeiderne i NSB AS,. På den andre siden viser resultatet at områdene tilbakemelding fra leder og utvikling av medarbeidernes kompetanse har en relativt lav skår.

Sykefravær

De fleste selskaper i konsernet er IA-bedrifter. Avtalen om et mer inkluderende arbeidsliv (IA) forplikter arbeidsgiver og arbeidstaker til å arbeide systematisk sammen for å oppnå ett eller flere av følgende mål: å redusere sykefraværet, å tilrettelegge for eldre arbeidstakere, eller å inkludere ansatte med redusert funksjonsevne.

Sykefraværet i NSB-konsernet ble på 7,7 % (7,9 %). Det har vært reduksjon innen de fleste virksomhetsområder. Sykefraværet i konsernet har fulgt om lag den samme utviklingen som transportbransjen i landet for øvrig.

Sykefravær

	2007	2008	2009	2010	2011
NSB AS	8,6	7,8	8,3	6,8	6,8
NSB Gjøvikbanen AS	9,6	8,0	7,7	10,7	5,6
Mantena AS	8,1	8,8	8,7	7,1	6,2
CargoNet AS	6,9	5,7	6,7	7,3	5,9
Arrive AS	3,0	3,1	3,9	4,8	3,1
Rom Eiendom AS	4,4	6,1	5,8	3,9	4,6
Nettbuss	9,7	9,7	10,3	8,8	8,8
NSB Trafikkservice	16,3	14,0	10,1	11,0	10,2
MiTrans	10,5	7,1	8,1	6,0	5,6
NSB-konsernet	9,0	8,7	9,1	7,9	7,7

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. NSB skal vektlegge mangfold som reflekterer et tverrsnitt av samfunnet.

Kjønnsfordeling	Persontog- virksomheten		Buss- virksomheten		Gods- virksomheten		Eiendoms- virksomheten	
	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011
Andel kvinner i virksomheten	30 %	30 %	11 %	10 %	6 %	7 %	44 %	42 %
Kvinneandel lavlønnnet (nederste 10 %)	47 %	48 %	16 %	9 %	3 %	5 %	88 %	89 %
Kvinneandel høylønnnet (øverste 10 %)	28 %	29 %	9 %	6 %	14 %	18 %	25 %	22 %
Kvinneandel ved rekruttering	45 %	50 %	14 %	11 %	15 %	6 %	25 %	27 %

Persontog gjelder NSB AS

Kvinneandelen i NSB AS er på 30 %, om lag på samme nivå som i 2010. Kvinneandelen i ledelsen i konsernets selskaper og virksomhetsområder varierer. De aksjonærvalgte styremedlemmene i NSB AS har en kvinneandel på 40 % og

styreleder er kvinne. Konsernledelsen bestod ved årets slutt av 7 menn. Kvinneandelen i Persontogvirksomhetens ledergruppe er 33 %.

Kvinneandelen ved rekruttering i NSB AS økte fra 45 % i 2010 til 50 % i 2011. Gjennomsnittslønnen for kvinner har de siste år økt mer enn for menn, men det ble et avvik mot denne trenden i 2011. Snittlønnen for kvinner i NSB AS er 82 % av snittlønnen for menn, og snitt arbeidstid for kvinner er 1,3 timer lavere enn for menn. Andelen kvinner blant de 10 % laveste lønte økte marginalt fra 47 til 48 %, mens kvinneandelen av høytlønte har økt fra 28 til 29 %. Andel medarbeidere med innvandrerbakgrunn er 6,9 %, en økning på 0,6 prosentpoeng fra forrige år.

Arbeidstid og lønn	Persontog- virksomheten		Buss- virksomheten		Gods- virksomheten		Eiendoms- virksomheten	
	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011
Snitt arbeidstid kvinner (timer)	35,0	34,2	32,0	32,0	36,2	34,4	37,2	37,2
Snitt arbeidstid menn (timer)	36,0	35,4	34,8	35,0	36,1	35,4	37,5	37,5
Gjennomsnittslønn kvinner i tnok	390	414	323	322	460	439	597	610
Gjennomsnittslønn menn i tnok	465	508	370	368	464	494	789	813

Persontog gjelder NSB AS

Etikk, varsling og arbeid mot korrupsjon

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. NSB krever fra sine samarbeidspartnere, herunder leverandører, at de har etiske standarder på samme nivå som NSB. Som en konsekvens av dette har NSB i 2011 utarbeidet etiske krav til leverandører og som skal inngå i avtaler med disse.

Det er ikke varslet betydelige brudd på disse retningslinjene i 2011.

NSB-konsernet vil i 2012 innføre formelle egenerklæringer for sine toppledere, som bl.a. skal inneholde en bekreftelse på at det innen eget ansvarsområde arbeides systematisk med å overholde NSB-konsernets retningslinjer for etikk og samfunnsansvar. I sin egenmelding skal lederne også gi oversikt over egne og nærstående eierinteresser og/eller styreverv i selskap som har forretningsmessig relasjon til NSB-konsernet.

6. Ytre miljø

NSB-konsernets overordnede strategiske mål for ytre miljø er:

Ingen skade på miljø som følge av selskapets virksomhet

Et av NSB-konsernets viktigste bidrag til å redusere klimautslipp er å legge til rette for at kundene kan reise kollektivt. I tillegg bruker hovedparten av person- og gods-transporten på jernbane fornybar energi. Det er utarbeidet en strategisk miljøplan for å styre miljøarbeidet.

For å understreke NSBs rolle som samfunnsaktør og at NSBs miljøbidrag også består i å øke andelen miljøvennlig transport, har vi i den strategiske miljøplanen satt fokus på å:

- Sertifisere virksomhetene i konsernet iht. ISO-14001
- Utvikle kompetente og miljøbevisste medarbeidere
- Videreutvikle en miljøeffektiv materiellpark
- Benytte miljøvennlige og fremtidsrettede produkter i vår virksomhet
- Gjennomføre energioptimalisering og ressurs sparing
- Sanere gammel forurensning
- Øke kildesorteringsgraden av avfall

NSB konsernets delmål for energibruk:

NSB konsernet skal systematisk redusere det totale energi- og ressursforbruk og øke energieffektiviteten i forhold til produksjon, og samtidig dreie forbruket av ikke fornybar energi over til fornybare energiformer.

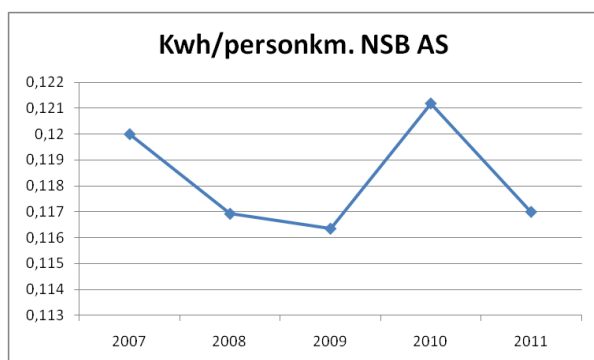
Energiforbruk

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)

	2007	2008	2009	2010	2011
Persontogvirksomheten 1)	291 410	289 651	291 312	299 821	292 063
Bussvirksomheten	14	12	12	15	15
Godsvirksomheten	144 039	168 165	160 061	152 230	180 964
Totalt	435 463	457 828	451 385	452 066	473 042

1) Norsk virksomhet



Energiforbruket per personkm. har bedret seg, med unntak av i 2010 hvor i hovedsak kalde vinterforhold og mye avvik bidro til at energiforbruket økte. I 2011 ble energiforbruket per personkm. igjen redusert.

NSB har i flere år hatt et suksessfylt samarbeidet med stiftelsen Enova omkring enøk-prosjekter. NSB og Enova

har definert ambisiøse energisparingsmål for NSB i en samarbeidsavtale som går fra 2005 til 2015. Det samlede sparemålet er på 131 GWh og skal realiseres gjennom tre delprosjekter.

I delprosjekt en, som er avsluttet, ble energiforbruket til NSB kuttet med 60 GWh. I delprosjekt to skal det spares ytterligere 40 GWh i året. Disse besparelsene er primært rettet mot ombygging av togtypene B5, B7 og 69C og ytterligere energioppfølging. Prosjektet skal være avsluttet i utgangen av 2012.

Delprosjekt tre omhandler innkjøp av nytt materiell. Erfaringene og den nye kunnskapen fra enøk-prosjektene har vært essensielle i kravstilling og spesifisering til leverandøren for å oppnå innkjøp av mest mulig energieffektive tog og togmateriell. Beregninger viser at det vil oppnås en ytterligere energibesparelse på 31 GWh.

I 2011 begynte testing at to tog av det nye toget (type 74) i Norge. Resultatene så langt ser lovende ut med hensyn til energiforbruk.

I CargoNet pågår det aktiviteter med målsetting om å oppnå miljøgevinster. Basert på gjennomførte miljøkartlegginger er det energiforbruket som bør prioriteres. Flere nye lokomotiver med mindre energiforbruk og tilbakemating av strøm er satt i drift. For diesellokomotiver er målsettingen er å følge opp energibruken på tilsvarende måte som elektriske lokomotiver.

Forbruk av fossilt brensel (mill. liter)

	2007	2008	2009	2010	2011
Persontogvirksomheten (Norge)	8,5	8,5	8,3	8,5	8,5
Godsvirksomheten	7,9	8,2	8,2	7,7	7,2
Bussvirksomheten	40,7	51,1	48,1	53,6	51,8

Energioptimering i bussvirksomheten

Flåtestyring er essensielt for maksimal energieffektivisering hos Nettbuss.

Det er i 2011 inngått rammeavtale om flåtestyringssystemet Sirius som omfatter 1 500 busser. Falck Sirius Eco Drive er et flåtestyringssystem spesielt tilpasset bussmarkedet. Systemet gir ledelsen i selskapene et godt verktøy til en bedret og mer effektiv sjåføroppplæring. Sjåførene vil via korrekte data gjennomgå en opplæring, som vil bidra til en mer myk og effektiv kjøreadferd. Med riktig kunnskap og kjørestil øker man sikkerhet og komfort for passasjerer. Gjennom en endret kjøreadferd oppnår man en betydelig reduksjon av drivstofforbruket, noe som reduserer kostnader og gagnar miljøet.

Systemet har vært testet ut i Danmark, og har vært hovedårsaken til reduksjonen av dieselforbruket der. Basert på erfaringene fra Danmark er det forventet brennstoffbesparinger på 8 % av det totale forbruket. Hver liter diesel som spares vil spare klimaet for 2,64 kg CO₂-utslipp.

Utslipp til luft (tonn)

	2009			2010			2011		
	CO ₂	Nox	SO ₂	CO ₂	Nox	SO ₂	CO ₂	Nox	SO ₂
Persontogvirksomheten	22074	327	5,6	22585	335	5,7	22662	336	5,7
Bussvirksomheten	128183	485	4,0	142726	na	na	137943	na	na
Godsvirksomheten	26901	343	6,8	24354	309	5,0	19200	285	4,8
Totalt	177158	1155	16,4	189665	644	10,7	179805	621	10,5

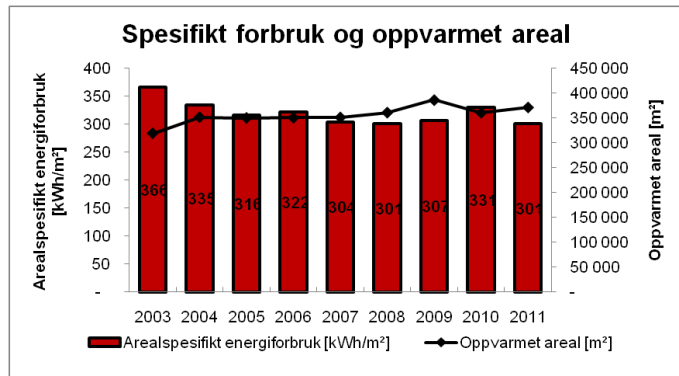
Som konsekvens av lavere energiforbruk i transportvirksomhetene er NSB-konsernets utslipp av klimagasser redusert i 2011.

Energiforbruk i eiendomsvirksomheten

Eiendomsvirksomheten forvalter og utvikler NSB-konsernets eiendommer. Samlet energiforbruk (temperaturkorrigert) i 2011 var 112 027 MW, en nedgang på 10 % fra året før. Forbruk av energi i forhold til oppvarmet areal ble redusert med 9 % til 301

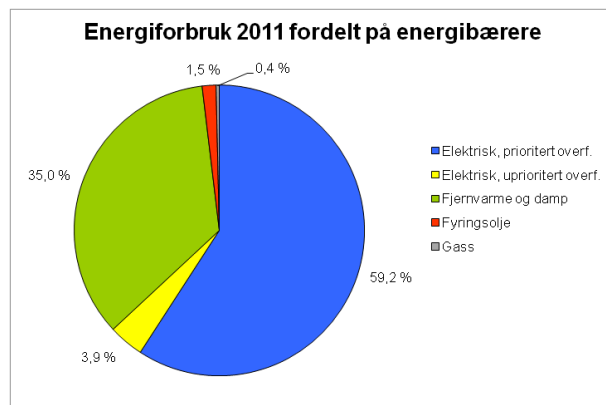
kWh/m². Hovedårsaken til nedgangen fra 2010 er en midlere vinter i 2011, satsing på energitiltak i nåværende bygningsmasse og bygging av nye energieffektive bygg.

NSB Kompetansesenter i Drammen ble ferdigstilt i 2010 og ble det første bygget i Norge sertifisert av Norges vassdrags- og energidirektorat med energiklasse A (innenfor kategori Universitets- og høgskolebygg) med et simulert forbruk på mindre enn 70 kWh/m²/år. Bygget tilfredsstillende også A for kategori "Kontorbygg", men et bygg kan bare ha én sertifisering.



Rom skal bygge nytt hovedkontor for Gjensidige Forsikring i Schweigaardsgate 21, et bygg som planlegges for å være bærekraftig i mange år. Høsten 2013 vil Gjensidige Forsikring flytte inn i sitt nye hovedkontor. I nabobygget Schweigaardsgate 23 flytter NSB-konsernet inn i nytt hovedkontor sommeren 2013. Med sin tilknytning til Norges største kollektivknutepunkt, Oslo S, vil disse byggene bidra til et mer miljø- og energieffektivt samfunn. I prosjektet er det spesiell fokus på de miljøriktige og varige løsningene. Gjennom kravene til maksimalt energiforbruk som er gitt fra leietakerne skal byggeprosjektene som minimum tilfredsstillende klasse B. Tidlig i prosjektprosessen ble det besluttet å klassifisere prosjektene i Breeam (BRE Environmental Assessment Method). Det jobbes nå målrettet med alle tiltak som gjør at Breeam Nor Excellent er innen rekkevidde. Prosjektet inngår for øvrig som et av pilotprosjektene i Breeam Nor.

Oversikten over energiforbruk i 2011 fordelt på energibærere viser at det for våre eiendommer i liten grad brukes fossilt brensel, men i stor grad elektrisk kraft og fjernvarme. Det er et mål å fortsette denne reduksjonen av forbruket av fossilt brensel, ved for eksempel bruk av mer fjernvarme.



Forurenset grunn

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

Eiendommene i den driftsavgjøende eiendomsporteføljen er kartlagt med tanke på mulige grunnforurensninger, og det foreligger rapporter fra forundersøkelser (Fase 1) for alle eiendommene.

Arbeidet med kartlegging av de driftsavgjøende eiendommene pågår og forventes å være ferdig i løpet av 2012. Enkelte av eiendommene med kjent forurenning er kartlagt og tiltak iverksatt.

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 jernbanesviller 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.

Opprydningen foregår i to trinn: I trinn 1, som startet sommeren 2009, renses grunnvannet ved hjelp av drenggrøfter. I trinn 2 leveres de mest forurensete gravemassene til godkjent mottak.

I 2011 ble det avdekket vesentlig større mengder forurenset masse enn forutsatt, selv om det ble foretatt omfattende kartlegging og prøvetaking før oppstart. Dette har forsinket prosjektet. I 2012 vil det pågå fortsatt rensing av grunnvannet, levering av forurenset masse til deponi og tilkjøring av rene masser.

Klima- og forurensningsdirektoratet gjennomførte inspeksjon i 2011. Det ble ikke registrert avvik eller anmerkninger ved kontrollen. Tilsynsmyndigheter, Fylkeskommune, kommuner, naboer, miljøorganisasjoner og media holdes jevnlig oppdatert om miljøoppydningen via nyhetsbrev.

Det er ved utgangen av 2011 fjernet 30 445 tonn med kreosotforurenset masse på Brakerøya.

Miljøsertifisering

NSB-konsernet har som mål at alle virksomhetene i konsernet skal sertifiseres i henhold til ISO14001:2004 innen utgangen av 2015. Standarden er en internasjonal standard for bedrifter som vil bygge opp et miljøstyringssystem i sin organisasjon. Gode styringssystem, med blant annet prosesser, prosedyrer, rapporteringsrutiner og ansvar, skal bidra til at miljømål oppnås. Standarden krever at bedriftens mest vesentlige miljøpåvirkninger prioriteres i forhold til forbedringstiltak. Med dette som utgangspunkt utformes en miljøpolitikk og et miljøforbedringsprogram med miljømål og tidsfrister.

Følgende virksomheter er sertifisert:

- NSB Persontog
- Nettbuss AS
 - Norge: Alle driftsselskap i Norge er sertifisert.
 - Sverige: Store deler av tidligere Orusttrafiken er miljøsertifisert
 - Danmark: Prosessen er igangsatt
- Mantena AS

Følgende virksomheter har startet med planlegging av ISO 14001 sertifisering:

- Gjøvikbanen
- NSB Trafikkservice

Miljøkalkulatorer

Det er utviklet miljøkalkulatorer som viser miljøeffekten av å bruke tog og buss sammenlignet med alternative transportmidler.

Miljøkalkulatoren på nsb.no dokumenterer togets miljøfordeler, dette gjelder spesielt elektrisk tog, men også dieseltog er et godt alternativ hvis en sammenligner med CO2 utslipp fra bil.

NSB har også bidratt til den internasjonale jernbaneunion (UIC) sin utvikling av en internasjonal kalkulator, EcoPassenger, www.ecopassenger.org, som beregner energiforbruk og utslipp for reiser mellom steder i Europa. Her kan man beregne utslippet ved reiser fra de største byene i Norge og til andre byer i Europa. For å sikre en mest mulig nøytral og rettferdig beregningsmetode for alle transportformer, har det Europeiske Miljøagenturet (EEA) vært sparringspartner i utviklingen av metode og utregninger bak.

EcoTransIT, www.ecotransit.org, er en internasjonalt anerkjent miljøkalkulator for global godstransport. Denne kalkulatoren kan beregne energiforbruk og utslipp for godstransport over hele verden, og er basert på samme metode og utregninger over samme mal som EcoPassenger. I EcoTransIT kan man blant annet se de valgte rutene i googles karttjeneste.

Bussvirksomheten har laget en miljøkalkulator med oppdaterte verdier for ekpressbuss og tilpasset strekninger hvor bussen går. Denne finnes på www.nettbuss.no.

NSB-konsernets miljøstipend

NSB-konsernet har etablert et miljøstipend. NSBs miljøstipend skal påskjønne og inspirere til innsats for et bedre miljø, bidra til å styrke NSBs egen miljøinnsats og ha spesiell oppmerksomhet på forhold som har med kollektivtransport å gjøre. Stipendet skal bidra til å synliggjøre ansvar og mulighet til å skape et bedre miljø. Saker det søkes støtte til, må være i tråd med verdier som bedre miljø, samfunnsansvar og nytte og ha en tilknytning til transport og samferdsel. Støtte fra stipendet deles ut 1. juni og 1. desember hvert år.

Stipendet skal gjennom sin støtte bidra til:

- gjennomføring av tiltak som støtter stipendets formål – hel eller delvis finansiering
- formidling av ideer, forslag og resultat av gode løsninger
- annen aktivitet som støtter opp under stipendets formål og
- gjennomførte tiltak som fortjener ekstra oppmerksomhet

Det har i 2011 blitt utbetalt 855 000 kr. til 10 forskjellige søkere/formål.

-----O-----