

NSB-konsernet

Samfunnsregnskap 2012



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 egen årsrapport, slik at vi i samfunnsregnskapet i hovedsak har konsentrert oss om perspektivene kunde, medarbeider og samfunn.

Å kunne sidestille miljø og sosiale hensyn med økonomiske verdier i beslutningsprosesser krever nye redskap. Dette har banet vei for bærekraftig rapportering, hvor Global Reporting Initiative (GRI) har blitt en ledende standard. NSBs Samfunnsregnskap for 2012 inneholder en rekke GRI-indikatorer. Indikatorene er valgt ut fra GRI Guideline og fra 'UIC Reporting Guideline Sustainable Mobility & Transport – Reporting, Principles for Rail' fra den internasjonale jernbaneunionen (UIC), 2012. Disse indikatorene er basert på FN's Global Compact, internasjonale standarder innen rapportering på samfunnsansvar, samt at de reflekterer jernbanebransjens erfaringer med og behov for å supplere sin bærekraftighetsrapportering med egne jernbane-relaterte indikatorer. NSB har deltatt aktivt i dette arbeidet.

Nå – 20 år etter Rio-konferansen – er utfordringene knyttet til bærekraftig utvikling betydelige. Løsningene må skaleres opp til størrelsene på utfordringene som skal løses. Kloke beslutninger krever god informasjon.

2. NSB-konsernet og samfunnsansvar

SSBs prognoser tilsier at befolkningen i Norge vil øke med 20 prosent i løpet av de 16 årene frem til 2028. Det tilsvarer en vekst på én million innbyggere. Ser vi frem mot 2040, anslås befolkningsveksten i byregionene i Sør-Norge til hele 40 prosent fra dagens nivå. Den store veksten vil føre til økt transportbehov som må møtes med økt transportkapasitet.

Løsningen er ikke veibygging som åpner for ytterligere biltrafikk i byområdene. Det som må til, er en ekstraordinær satsing på kollektivtransport med jernbane og buss i en mer sentral rolle.

NSB-konsernets produkter og tjenester representerer en del av løsningen for et mer bærekraftig samfunn. Med knutepunktsutvikling, kollektiv persontransport og gods-transport på skinner bidrar NSB-konsernet til at skader på miljø fra transport minimeres, og bidrar til sosial og økonomisk utvikling. Hele dette bidraget kan være en utfordring å tallfeste nøyaktig. Hva er for eksempel en togstasjons bidrag til et lokalsamfunn eller hvordan måles et bærekraftig transportsystem?

NSBs samfunnsregnskap 2012 har ikke alle svarene på disse spørsmålene, men er et skritt på veien. I tillegg anbefaler vi NSBs innspill til Nasjonal Transportplan 2014 – 2023: *Oftere, raskere og mer miljøvennlig.*

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

som eier har satt et avkastningskrav til NSB-konsernet på 7,2 prosent av verdjustert egenkapital. Avkastningskravet gir føringer for NSBs langtidsplaner.

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.

Styrings-Perspektiv	Styringsindikatorer/Indikatorer	Status 2010	Status 2011	Status 2012	Langsiktig Mål	Kommentarer
Eier	Diftsinntekter i MNOK	11 179	12 328	13 780		
Eier	Driftsresultat i MNOK	379	207	1 192		
Eier	Avkastning på bokf. egenkapital	3,8 %	-1,9 %	11,4 %	7,20 %	Avk.krav er på verdjustert Ek
Kunde	Kundetilfredshet NSB persontog	66	68	69	75	Skala 0 - 100
Kunde	Kundetilfredshet ekspressbuss	81	82	83	85	Skala 0 - 100
Kunde	Punktligheit NSB persontog	84 %	87 %	89,7 %	>90 %	Innen 3 - 5 minutter
Kunde	Punktligheit godstog Norge	83 %	81 %	91 %	>90 %	Lossing innen 15 minutter
Medarbeider	Sykefravær	7,9 %	7,8 %	8,1 %	Bedring	Snitt for NSB-konsernet
Medarbeider	Andel kvinner NSB AS	30,0 %	28,5 %	29,0 %		
Medarbeider	Andel kvinner Nettbuss AS	11,0 %	9,8 %	10,5 %		
Medarbeider	Snittlønn kvinner ift. menn NSB AS	83,9 %	86,7 %	86,4 %		
Medarbeider	Medarb. m/innvandrerbakgr. NSB AS	6,3 %	6,9 %	7,6 %		
Medarbeider	Medarbeidertilfredshet NSB AS	3,9	4,0	4,1	Bedring	Skala fra 0 til 5
Medarbeider	Medarbeidertilfredshet Buss		78	76		Skala fra 0-100
Samfunn	Antall reiser persontog (mill.)	51,7	52,5	53,8	Vekst	
Samfunn	Antall reiser buss (mill.)	116	126	133	Vekst	
Samfunn	Energiforbruk Kwh/personkm.	0,122	0,117	0,118	Nedgang	Persontog NSB AS
Samfunn	Energiforbruk liter/km. for buss	0,34	0,34	0,37	Nedgang	Nettbuss-konsernet
Samfunn	Energiforbruk bygg kWh/m2	331	317	308	Nedgang	NSBs eiendommer
Samfunn	Omkomne ved togfremføring	8	3	2		For gods- og persontog i Norge

Tabellen viser bedring innenfor viktige områder slik som leveransepunktligheit for persontog, kundetilfredshet, volumutvikling og lønnsomhet, medarbeidertilfredshet og energiforbruk i våre bygninger. Antall omkomne på grunn av NSB-konsernets virksomhet ble redusert.

Kvinneandelen er stabilt lav, og snittlønnen for kvinner i forhold til menn har stabilisert seg de to 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 fra 2010. Vi forventer økt etterspørsel etter kollektiv transport i sentrumsnære områder.

- Ifølge SSBs befolkningsprognoser vil Norge ha 20 % flere innbyggere i 2028 enn i dag.
- Veksten blir størst der det allerede er kapasitetsproblemer i transportsystemet.
- For å tilrettelegge for å ta trafikkveksten på kollektivmidler kreves det investeringer i kvalitets- og kapasitetsøkninger i infrastruktur, et økt rutetilbud og utvikling av knutepunkt.

Rutetilbudet ble utvidet 9. desember 2012, og andre del av ruteendringen med ytterligere utvidelser gjennomføres desember 2014. 30 av 50 nye tog er satt i drift, og det er bestilt ytterligere 16 tog.

NSB har i sitt innspill til Nasjonal Transportplan 2014 – 2023 vist hvordan NSB gjennom å investere i nye tog og utvide rutetilbudet kan bidra til at jernbanen tar sin del av veksten i transportbehovet frem mot 2030.

Volumutvikling

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Antall mill. reiser (tog) Norge	50,4	52,3	51,5	51,7	52,5	53,8
Antall mill. reiser (buss) Norden	111,1	104,0	104,0	116,0	126,0	133,0
Antall 1000 TEU (gods) Norge	515,3	557,2	515,2	494,5	460,2	435,4

Volumet i godsvirksomheten har blitt redusert siden toppåret 2008. Bakgrunnen er i stor grad ustabil infrastruktur, og økt konkurranse fra lastebiler og andre togoperatører. Driften på mange av strekningene utenom det sentrale Østlandsområdet har i perioder vært utsatt for flom, ras og infrastrukturfeil, og dette har rammet virksomhetens evne til pålitelig fremføring av tog.

I 2012 var Dovrebanen stengt i to måneder. Dette bidro til å redusere volumet ytterligere. For å oppnå mer gods på bane, er det nødvendig å oppnå stabil infrastruktur som kan bidra til å gi kundene trygghet for punktlig levering.

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 oss tilbakemelding om hvilke områder vi må forbedre.

Persontogvirksomheten - indeks for kundetilfredshet (0 - 100)

	Høst 2007	Høst 2008	Høst 2009	Høst 2010	Høst 2011	Høst 2012
Persontogvirksomheten 1)	67	65	65	66	68	69
- hvorav lokaltog	60	59	60	61	63	65
- hvorav regiontog	73	71	71	72	72	73

1) NSB AS

Den overordnede kundetilfredsheten øker med ett poeng til 69 for NSBs persontog sammenlignet med målingen høsten 2011. En kundetilfredshet under 60 regnes som svakt, og over 70 som godt.

For lokaltogene opplever kundene at NSB leverer gode resultater på disse områdene:

- Informasjon om bord og på stasjonen
- Ombordpersonalet

- Stasjonsområdet
- Kupékomfort
- Billettkjøp

Undersøkelsen viser også at de viktigste forbedringsområdene for lokaltog er:

- Punktlighet
- Rutetilbudet
- Informasjon ved avvik
- Buss for tog

Kundene er godt fornøyd med de fleste elementene av leveransen for regiontogene. Ved innføring av de nye togene av type 74 (FLIRT) på de korte regiontogstrekningene har det vært klager på sittekomfort og setebredde. NSBs kundeundersøkelse bekrefter dette inntrykket, og NSB har besluttet å bytte en del av setene på de nye togene som skal gå på regiontogstrekningene.

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

NSB er i TNS Gallups kundesenterundersøkelse for 2012 kåret til en av Norges tre beste aktører på kundeservice innenfor reiselivsbransjen. I undersøkelsen er et representativt utvalg i befolkningen spurt om sin siste henvendelse til ulike Kundesentre/Kundeservice via telefon, e-post, chat, sosiale medier og andre kanaler, bortsett fra personlig fremmøte.

Bussvirksomheten - indeks for kundetilfredshet

	2010	2011	2012
Ekspressbuss	81	82	83
TIMEkspressen (0-10)	82	83	83

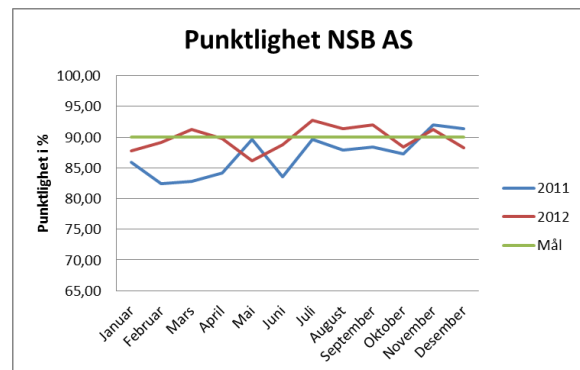
Kundemålingene i 2012 viser at bussvirksomheten leverer god kvalitet på ekspressbussene. TIMEkspressen, som er det største ekspressproduktet i Nettbuss, holder et høyt nivå med en total kundetilfredshet på 83 (83), mens Bus4You i Norge oppnår hele 91 i sitt første driftsår. Totalt for alle ekspressrutene ble det en score på 83 (82).

Ekspressbusstrafikken i Sverige fortsetter å øke og viser god lønnsomhet. Spesielt gjelder gode kundemålinger får Bus4you som er et høyklassetilbud, som også i 2012 beholder 1. plass i den svenske kvalitetsindeksen innen persontransport.

Med innføring av anbud har oppdragsgiver overtatt kundeansvaret på rutetrafikken med buss og med det ansvar for kundemålinger. Disse målingene gjennomføres etter ulike metoder og de lar seg ikke gjøre å summere opp en total kundetilfredshet for Nettbuss sin rutetrafikk. Målingene viser allikevel at Nettbuss leverer med til god kvalitet også innenfor dette området.

Punktlighet persontog

NSB Persontog arbeider kontinuerlig med tekniske modifikasjoner og utvikling av vedlikeholdsprogrammer, samtidig som det gjennomføres et betydelig fornyingsprogram når det gjelder togparken. Sammen med overgang til en mer robust ruteplan og tiltak for å redusere tiden for stasjonsopphold, bidrar dette til forbedring av punktligheten i persontrafikken.



Jernbaneverket gjennomførte i 2012 punktlighetsfremmende tiltak flere steder, herunder fornyelsesarbeider mellom Skøyen og Bryn sommeren 2012.

NSB Persontog hadde en punktlighet på 89,7 % i 2012. Dette er en fremgang på mer enn 2 %-poeng sammenlignet med 2011 (87 %), og marginalt under målet på 90 %.

Antall forsinkelsestimer er redusert betydelig. Totalt har Jernbaneverket (JBV) registrert 18 247 forsinkelsestimer i 2012, en reduksjon på 32 % ift. i fjor. Tallet inkluderer årsaker relatert til infrastruktur, NSB årsaker og utenforliggende forhold. 10 214 av forsinkelsestimerne (56 %) berørte NSB Persontog i 2012. Sammenlignet med 2011 (16 177 forsinkelsestimer) er dette en reduksjon på 37 %.

Infrastrukturen er årsak til flest forsinkelsestimer for NSB Persontog med 4 248 timer (42 %), fulgt av NSB Persontogs egne årsaker med 2 811 timer (28 %). Forsinkelsene med årsak i NSB Persontog kan i hovedsak henføres til stasjonsopphold med 1 378 timer og feil i materiell med 891 timer. Forsinkelser med årsak i materiell hadde en nedgang på 12 % fra 2011 og forsinkelser med årsak i stasjonsopphold er redusert med 50 % fra 2011.

Datterselskapet NSB Gjøvikbanen AS hadde en gjennomsnittlig punktlighet på 92 % i 2012, mot 88 % i 2011. Datterselskapet Svenska Tågkompaniet AB hadde i 2012 en punktlighet på 91,5 %, mot 88 % i 2011.

Punktlighet godstog

Punktligheten for godstogene er betydelig forbedret i 2012, men en lengre stenging av Dovrebanen i mars/april, samt vinter-utfordringer på strekningen Oslo-Narvik, har påvirket resultatet negativt i første del av 2012.

Akkumulert for året ble det oppnådd leveringspunktighet på 91 % (81 %) innenfor 15 minutter for CargoNet AS, noe som er bedre enn målsettingen på 90 %.

ARE-strekningen (Oslo-Narvik gjennom Sverige) har imidlertid også i 2012 hatt utfordringer. CargoNet startet kjøring av ARE trafikken i egen regi med egne lok. Det var store problemer i kuldeperioden i nord Sverige som satte en del av lokene ut av drift. Det har vært banearbeider gjennom sommermånedene, tekniske feil ved infrastrukturen og avsporinger.

For godsvirksomheten var det totalt for året 369 uforutsette innstillinger knyttet til infrastrukturen, herunder stenging av banestrekninger på grunn av klimatiske forhold, og 72 planlagte innstillinger på grunn av banearbeider.

4. Trafikksikkerhet

Personskader og omkomne

Ingen passasjerer eller medarbeidere omkom som følge av konsernets transportvirksomhet i 2012.

I persontogvirksomheten omkom 2 personer etter påkjørsler i sporet. En av disse hendelsene er fortsatt under etterforskning. I den andre har politiet avsluttet saken uten å kunne konkludere. Ifølge Statens Jernbanetilsyn skal disse hendelsene defineres som jernbaneulykker.

I 2012 ble 19 passasjerer skadet i trafikksikkerhetshendelser, ingen av dem alvorlig. Dette er en markert nedgang fra 2011.

Persontogvirksomheten Norge

Hendelser:	2010	2011	2012
Antall dødsfall	4	3	2
Antall alvorlige personskader (over 24 timer på sykehus)	4	4	2

I godsvirksomheten var det ingen ulykker som førte til dødsfall eller alvorlige personskader. Det var 2 ulykker som fikk større materielle konsekvenser.

Godsvirksomheten

Hendelser:	2010	2011	2012
Antall dødsfall	4	0	0
Antall alvorlige personskader (over 24 timer på sykehus)	4	0	0

Bussvirksomheten var involvert i 2 dødsulykker i 2012. I begge hendelsene var det en personbil som kjørte inn i bussen og Nettbuss er ikke funnet å være ansvarlig for disse hendelsene. Antallet alvorlig skadde i bussvirksomheten fordeler seg slik (2011-tall i parentes):

- Ansatte: 1(0)
- Eksterne: 4(3)

Bussvirksomheten

Hendelser:	2010	2011	2012
Antall dødsfall	0	1	2
Antall alvorlige personskader (over 24 timer på sykehus)	5	3	5

Ulykker

En alvorlig jernbaneulykke preget 2012. I februar sporet et tog type 74 av ved Nykirke på Vestfoldbanen under testkjøring. 5 medarbeidere ble skadet og 2 av disse var innlagt på sykehus over 24 timer. Det ble store materielle skader på toget og infrastruktur. Saken har blitt gransket internt og av Statens havarikommisjon for transport og tiltak er identifisert og iverksatt.

Selv om årsaksforholdene for mange av hendelsene i 2012 ligger utenfor konsernets direkte påvirkning er det viktig at trafikksikkerhetsarbeidet, målstyring og risikostyring fortsatt prioriteres høyt og systematisk brukes til å påvirke risikoen både internt og i samarbeid med andre.

Trafikksikkerheten er totalt sett i konsernet vurdert som tilfredsstillende og mål-opnåelsen er vurdert som akseptabel. NSBs virksomhet gjennomføres som fastslått i ledelsens gjennomganger til å være i samsvar med eksterne og interne krav.

Persontogvirksomheten Norge

Antall jernbaneulykker	2010	2011	2012
Togsammenstøt	7	12	7
Togavsporinger	3	2	3
Ulykker ved planovergang	3	0	2
Personulykker forårsaket av rullende materiell i bevegelse	1	2	1
Branner	1	1	0
Andre ulykker	0	2	0
Antall passhendelser*	63	38	54
Antall gjennomførte revisjoner av trafikksikkerhetssystem	19	12	18
Antall planlagte revisjoner av trafikksikkerhetssystem	25	12	20

*Passhendelse=uregelmessig passering av restriktivt signal

I 2012 er det i NSB AS registrert totalt 5613 uønskede hendelser, en økning på 3,9 % fra 2011. 5341 hendelser inntraff under togframføring og 272 under skifting. Av de uønskede hendelsene er 149 hendelser med skade og 5464 tilløp/tilstander.

Det har vært et mål at antall rapporterte uønskede hendelser skal være på samme nivå som i 2011 (5400). Målet tilsvarer 186 hendelser per million togkm, resultatet for 2012 tilsvarer 194 hendelser per million togkm.

Antall hendelser som registreres er en viktig indikator for trafikksikkerhet. Flere registrerte hendelser gir bedre grunnlag for rapporter og analyser. Antall alvorlige hendelser og alvorlige hendelser med skade indikerer ikke at det er en faktisk økning i antall alvorlige uønskede hendelser av betydning for trafikksikkerheten.

Godsvirksomheten

Antall jernbaneulykker	2010	2011	2012
Togsammenstøt	3	0	0
Togavsporinger	1	4	1
Ulykker ved planovergang	0	0	0
Personulykker forårsaket av rullende materiell i bevegelse	1	0	0
Branner	0	1	0
Andre ulykker	7	2	3
Antall passhendelser*	7	6	7
Antall gjennomførte revisjoner av trafikksikkerhetssystem	12	8	9
Antall planlagte revisjoner av trafikksikkerhetssystem	13	11	10

*Passhendelse=uregelmessig passering av restriktivt signal

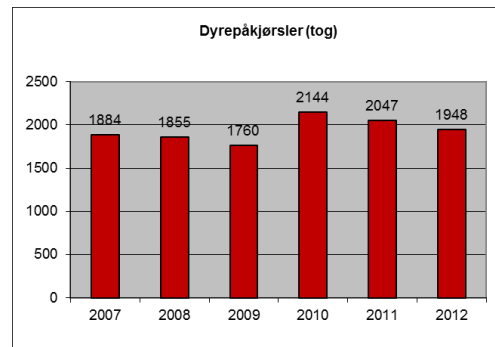
Innen godsvirksomheten var det i 2012 to ulykker med større materielle konsekvenser:

- Avsporing av lok og 4 vogner ved Dombås den 13. januar, med omfattende skader på infrastruktur, lokomotiv og vogner. Den direkte årsaken til ulykken var at en motor på lokomotivet falt ned. Flere tiltak er iverksatt etter hendelsen.
- Avsporing ved utkjøring av et tog fra Alnabru den 18. mars. Konsekvenser av ulykken ble tre avsporede vogner, to containere som veltet av vogn, samt skader på infrastruktur. Den direkte årsaken var at en vogn var løftet av sporet under lossing uten at det ble oppdaget før togavgang.

Dyrepåkjørsler

I 2012 ble det for alt materiell på jernbanenettet i Norge registrert 1 948 dyrepåkjørsler, en reduksjon på 4,2 %.

I alt 49 % av påkjørslene oppstod i vinterperioden januar-mars. Det er størst andel elg med 810 påkjørsler, reinsdyr med 446 og rådyr med 285.



Persontogvirksomheten - tiltak og aktiviteter for økt trafikksikkerhet

Både i organisasjonen og i opplæringen er oppmerksomheten rundt passhendelser (utilsiktet passering av lyssignal) stor. Det forventes en reduksjon i passhendelser i 2013 og denne typen hendelser overvåkes nøye, for raskt å kunne sette inn nye tiltak.

Persontogvirksomheten har fulgt opp utbygging av sikkerhetssoner i 2012. Utbyggingen tar lang tid. Videre oppfølging skjer i en nyetablert arena hvor NSB og JBV møtes jevnlig. Forhåpningen er at dette skal bidra til en raskere framdrift.

Fornyning av kjøretøyflåten er en viktig forutsetning for kontinuerlig forbedring av trafikksikkerheten. Antall dørfeil har ikke hatt den ønskede utvikling og målet for 2012 ble overskredet. I tillegg til forsinkelsen i flåtefornyning kan resultatet ha sammenheng med en forbedring av rapporteringsrutiner og utfordringer relatert til klassifisering av feilene.

Måloppnåelsen for uønskede hendelser vurderes generelt som akseptabel, selv om noen av målene er overskredet. Dette begrunnes med et lavt antall personskader og, med unntak av passhendelser, at majoriteten av de røde hendelsene var tilløp til sammenstøt med personer og kjøretøy på planovergang. Selv om årsaksforholdene i flere av hendelsene lå utenfor NSBs direkte påvirkning, er det viktig at vi bruker sikkerhetsstyringen til å påvirke risikoen ved slike hendelser internt og i samarbeid med andre.

Persontogvirksomhetens virksomhet gjennomføres i samsvar med eksterne og interne krav, og måloppnåelsen er vurdert som akseptabel. Trafikksikkerheten er vurdert som tilfredsstillende og innenfor fastsatte risikoakseptkriterier.

Godsvirksomheten – tiltak og aktiviteter for økt trafikksikkerhet

Det overordnede målet om at virksomheten ikke skal føre til omkomne eller alvorlige personskader ble innfridd i 2012. Det er i 2012 arbeidet aktivt med forebyggende sikkerhetsarbeid, både internt og i samarbeid med infrastruktureiere og leverandører av vedlikehold og terminaltjenester.

Det er lagt vekt på prioritering av sikkerhet fra øverste ledelse og ned i organisasjonen, og sikkerhetspolitikken er benyttet aktivt i dette arbeidet. Det er gjennomført kurs i sikkerhetsledelse for ledere med ansvar og oppgaver innen sikkerhetsstyring. Her er det lagt stor vekt på sikkerhetskultur.

CargoNet har ikke fått pålegg og har heller ikke utestående oppfølgingspunkter fra tilsynsmyndigheter.

Bussvirksomheten – tiltak og aktiviteter for økt trafikksikkerhet

Nettbuss tar et stort ansvar for at alle skal komme trygt og sikkert frem samtidig som ingen andre trafikanter påføres skader av noen art. Sikkerhet i trafikken er viktig for Nettbuss-konsernet.

Nettbuss er aktiv i sikkerhetsopplæring for sjåførere. Under kurs og i daglig arbeid fokuseres det på bedre trafikksikkerhet og en miljøvennlig kjørestil.

5. Medarbeider

Antall årsverk og medarbeidere

Snitt antall årsverk for 2012 ble på 10 875, en økning på 3,7 % fra 2011. Antall ansatte ved årets slutt økte med 6,3 % til 13 653. NSB AS hadde ved året slutt 3 289 ansatte i 2012, mens antallet for bussvirksomheten var 7 794. Økningen i antall ansatte og årsverk kan i hovedsak knyttes til vekst i bussvirksomheten som følge av oppkjøp og nye anbud.

Fordeling på hel- og deltid varierer betydelig mellom virksomhetene i NSB-konsernet. I NSB AS arbeider 9,3 % av de ansatte deltid, mens tilsvarende tall for bussvirksomheten er 35 %. Innen virksomheten togvedlikehold er andelen ansatte med deltid på 5 % og i godsvirksomheten 1 %. Årsaken til forskjellene er til dels knyttet til rushtidsproblematikk og dels variasjon i behov for arbeidskraft i løpet av dag og uke. Andelen deltid for kvinner er høyere enn for menn i de virksomheter hvor dette er målt.

Også alderssammensetningen varierer. I NSB AS er 17 % av medarbeiderne under 30 år, og 34 % over 50 år. For godsvirksomheten er 6,3 % av medarbeideren under 30 år, og 59 % over 50 år. Innen togvedlikehold er 13 % under 30 år, og 56 % over 50 år. Med en snitt avgangsalder som varierer fra 60 til 64 år, betyr dette at en del av virksomhetene vil ha behov for økt rekruttering fremover.

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.

Medarbeiderundersøkelsen i NSB AS for 2012 ga en tilfredshet på 80 av 100. Resultatet viser at medarbeidernes tilfredshet og selskapets attraktivitet som arbeidsgiver er høy, og betydelig over landsgjennomsnittet. Ledere får jevnt over gode skussmål, og de ansatte er generelt mer positive enn andre arbeidstakere til både jobbens innhold og arbeidsmiljøet. Bedre samhandling mellom enheter og styrking av servicekultur fremstår som de viktigste forbedringsområdene.

I bussvirksomheten gjennomføres det årlig en trivselsundersøkelse med en etterfølgende prosess hvor de ansatte gis mulighet til å påvirke forbedringsområdene. I 2012 ble undersøkelsen gjennomført elektronisk med invitasjon på epost med rekordhøy deltakelse. Resultatene viser at Nettbuss gjennomgående har et godt arbeidsmiljø med en skår på 76 (78) på en skala fra 0-100.

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 funksjons- evne.

Sykefraværet i NSB-konsernet ble på 8,1 % (7,8 %). Dette er en noe svakere utvikling enn for transportbransjen for øvrig. Sykefraværet har vært stabilt for NSB AS, men det har vært økning for de store enhetene innen buss, gods og togvedlikehold. NSB Trafikkservice AS, som driver togrenhold, har hatt en betydelig nedgang i sykefraværet i perioden 2007-2012.

Sykefravær

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
NSB AS	8,6	7,8	8,3	6,8	7,1	7,1
NSB Gjøvikbanen AS	9,6	8,0	7,7	10,7	5,6	8,5
Mantena AS	8,1	8,8	8,7	7,1	6,2	6,7
CargoNet AS	6,9	5,7	6,7	7,3	5,9	7,7
Arrive AS	3,0	3,1	3,9	4,8	3,1	5,3
Rom Eiendom AS	4,4	6,1	5,8	3,9	4,6	3,7
Nettbuss	9,7	9,7	10,3	8,8	8,9	9,0
NSB Trafikkservice	16,3	14,0	10,1	11,0	10,2	9,8
MiTrans	10,5	7,1	8,1	6,0	5,6	8,2
NSB-konsernet	9,0	8,7	9,1	7,9	7,8	8,1

Likestilling og integrering

NSB-konsernet har en personalpolitikk som innbefatter likestilling og integrering. Her heter det at:

- Selskapets lønnspolitikk skal legge til rette for en ønsket og gjennomtenkt lønnsutvikling som i størst mulig grad oppfattes som rettfærdig sett for den enkelte medarbeider og samlet for selskapet
- NSB skal være i stand til å tiltrekke seg og beholde riktig kompetanse

- 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		Togvedlikehold virksomheten	
	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012
Andel kvinner i virksomheten	29 %	29 %	10 %	11 %	7 %	7 %	42 %	41 %	7 %	7 %
Kvinneandel lavlønn (nederste 10 %)	63 %	63 %	9 %	18 %	5 %	11 %	89 %	89 %	7 %	12 %
Kvinneandel høy lønn (øverste 10 %)	23 %	23 %	6 %	7 %	18 %	9 %	22 %	33 %	17 %	12 %
Kvinneandel ved rekruttering	50 %	48 %	11 %	20 %	6 %	11 %	27 %	25 %	19 %	14 %

Kvinneandelen både i ledelsen og blant medarbeiderne 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 8 menn. Kvinneandelen i persontogvirksomhetens ledergruppe er 29 %, for buss 21 %, for godsvirksomheten 12,5 % og for eiendomsvirksomheten 43 %.

Kvinneandelen i NSB AS er på 29 %, om lag på samme nivå som i 2011.

Kvinneandelen ved rekruttering i NSB AS ble noe redusert fra 50 % i 2011 til 48 % i 2012. Gjennomsnittslønnen for kvinner har de siste årene økt om lag på nivå med menn, men det er store variasjoner mellom virksomhetsområdene slik som det er for menn. Snittlønnen for kvinner i NSB AS er 86 % av snittlønnen for menn, og snitt arbeidstid for kvinner er 1,7 timer lavere enn for menn. Andelen kvinner blant de 10 % laveste lønte er 63 %, mens kvinneandelen av høyt lønte er på 23 %.

Andel medarbeidere med innvandrerbakgrunn varierer betydelig mellom selskapene i konsernet. Innvandrerandelen i eiendomsvirksomheten er på 1 %, i persontogvirksomheten 7,6 % og innen togvedlikehold 5,9 %. I datterselskapet NSB Trafikkservice AS er andelen medarbeidere med innvandrerbakgrunn på 32 %.

Arbeidstid og lønn	Persontog- virksomheten		Buss- virksomheten		Gods- virksomheten		Eiendoms- virksomheten		Togvedlikehold virksomheten	
	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012
Snitt arbeidstid kvinner (timer)	34,2	34,1	32,0	32,2	34,4	35,9	37,2	35,5	35,2	35,7
Snitt arbeidstid menn (timer)	35,4	35,8	35,0	34,6	35,4	36,1	37,5	37,5	36,1	36,4
Gjennomsnittslønn kvinner i tnok	435	457	322	315	439	456	610	638	460	480
Gjennomsnittslønn menn i tnok	502	529	368	368	494	528	813	842	463	473

Etikk, varsling og arbeid mot korrupsjon

NSB-konsernet har utviklet og innarbeidet etiske retningslinjer, etiske krav til leverandører samt varslingsrutine vedrørende kritikkverdige forhold iht. kravene i arbeidsmiljøloven. De etiske retningslinjene blir årlig gjennomgått og om nødvendig justert.

Det er ikke avdekket betydelige brudd på disse retningslinjene i 2012.

NSB-konsernet har i 2012 innført 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 samfunns-

ansvar. 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.

Som en del av virksomhetenes internkontroll blir rutiner for å unngå misligheter og korrupsjon gjennomgått. Gjennomgang av status for året viser at antall formelle risikoanalyser vedrørende korrupsjon og misligheter er lavt og med fordel kan økes.

6. Ytre miljø

NSB-konsernets overordnede strategiske mål for ytre miljø er:

Ingen skade på miljø som følge av selskapets virksomhet

NSB-konsernets viktigste bidrag til en forbedring av miljøet er en økning av antall passasjerer transportert med våre busser og tog og godsvolumer transportert på våre godstog. Konsernets arbeid for å øke utbredelsen av kollektiv- og godstransport inngår derfor i vårt miljøarbeid.

NSB-konsernet vil aktivt bidra til at transportsektorens miljøbelastning per person-kilometer og tonnkilometer blir mindre. Det vil vi gjøre ved å tilby attraktiv transport med minst mulig miljøbelastning. Vi vil sikre at alle aktiviteter som er knyttet til konsernets drift planlegges og gjennomføres så skånsomt som mulig for mennesker og miljø.

Konsernledelsen beslutter konsernets strategiske miljøplan. Leder for det enkelte virksomhetsområde har ansvaret for virksomhetens miljøarbeid og etterlevelse av konsernets miljøpolitikk, inkludert styringssystem, kompetanseutvikling og forbedringsarbeid.

Følgende prinsipper skal være veiledende for NSB-konsernets miljøarbeid:

- Miljøarbeidet integreres i virksomheten og støtter NSB-konsernets hovedmål og bidrar til fornøyde kunder, lønnsomhet og engasjerte medarbeidere.
- Miljøhensyn ivaretas i beslutninger på alle nivåer i organisasjonen
- Miljøarbeidet innrettes mot stadig forbedring og bygger på bred involvering
- Miljøkommunikasjonen kjennetegnes av åpenhet og ærlighet og bygger på fakta
- NSB-konsernet skal stille anerkjente miljøkrav til egne leverandører.

Energiforbruk

NSB-konsernets persontog- og godsvirksomheter bruker i hovedsak elektrisk energi til fremføring av tog. Kjørestømmen leveres av JBV ved Bane Energi.

Fra 2007 er all energi fra Bane Energi levert med opprinnelsesgaranti som stadfester at energien er produsert med fornybare energikilder.

Forbruk av elektrisk energi (MWh)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Persontogvirksomheten 1)	291 410	289 651	291 312	299 821	292 063	306 913
Bussvirksomheten	14	12	12	15	15	15
Godsvirksomheten	144 039	168 165	160 061	152 230	180 964	130 169
Totalt	435 463	457 828	451 385	452 066	473 042	437 097

Forbruk kWh/personkilometer

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
NSB AS	0,120	0,115	0,117	0,122	0,117	0,118
NSB Gjøvikbanen AS	0,263	0,249	0,248	0,259	0,241	0,238

Elektrisitetsforbruket i persontogvirksomheten er 5 % høyere i 2012 enn i 2011. Årsaken er i hovedsak innfasing av nye tog og økt produksjon ved ruteendringen 9. desember. Energiforbruket i godsvirksomheten ble betydelig redusert i 2012. Dette kan i hovedsak knyttes til avvikling av egne godsruiter i Sverige samt tilpassing av rutetilbudet i Norge.

Forbruk av fossilt brensel (Mill. liter)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Persontogvirksomheten 1)	8,5	8,5	8,3	8,5	8,5	8,7
Bussvirksomheten	40,7	51,1	48,1	53,6	51,8	51,9
Godsvirksomheten	7,9	8,2	8,2	7,7	7,2	7,3
Totalt	57,1	67,8	64,6	69,8	67,5	67,9

Forbruk av fossilt brensel

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
NSB AS - liter/personkm.	0,034	0,028	0,027	0,027	0,029	0,028
Bussvirksomheten - liter/km.	0,360	0,370	0,360	0,340	0,340	0,370
Godsvirksomheten - liter/tonnkm.	0,014	0,013	0,013	0,012	0,012	0,012

Energieffektivisering i Persontogvirksomheten

Tre satsningsområder for redusert energiforbruk er følgende:

- Redusert energiforbruk til traksjon ved energiøkonomisk kjøreteknikk
Studier har vist at det teoretiske potensial innen energiøkonomisk kjøring er stort, mellom 10 – 20 % reduksjon avhengig av type trafikk (kilde: DB, NS og NSB), og muligens større på noen strekninger.
- Klimaenøk på togene
Et behagelig klima samt riktig luftmengde om bord i togene er en selvfølge for kunden. Dette bruker atskillig energi, og bør være optimalisert til enhver tid ved riktig regulering av luftmengde og varme/kjøling.
- Energioptimalisering ved parkering av tog
Vi bruker i underkant av 20 % av det totale energiforbruket når togene står parkert. Det er registrert høy effekt ved parkering av tog, slik at sparepotensialet her er stort. Det gjøres tekniske endringer for å optimalisere forbruket ved parkering. Dette innebærer tilrettelegging for bruk av lavforbruksmodi, justering av temperatur, luftmengde, slå av unødvendige funksjoner med mer.

NSB og Enova

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 60 GWh. I delprosjekt to skal det spares ytterligere 40 GWh i året.

Delprosjekt tre omhandler innkjøp av nye tog (type 74 og type 75). Erfaringene og den nye kunnskapen fra enøk-prosjektene har vært viktige i kravstilling og spesifiseringen til leverandøren for å oppnå innkjøp av mest mulig energieffektive tog og togmateriell. Beregninger viser at når alt materiellet er i produksjon og ny produksjonsplan er effektivisert, vil det oppnås en ytterligere energibesparelse på 31 GWh. Tekniske spesifikasjoner sammen med gode løsninger for energioppfølging gjør at produksjonen vil bli mer energieffektiv. Ved anskaffelsen av de nye togene utgjorde miljøprestasjonen 5 % av totale beslutningsgrunnlaget, hvorav energi og energieffektivisering var et av hovedmålene.

Foreløpig er det vanskelig å se miljøgevinsten av de nye togene i energitallene. Et tydelig tegn på de nye togenes ENØK fordeler er den økte graden av tilbakemating av strøm til kontaktledningsnettet, som har økt fra 10,3 % i januar 2012 til 13,1 % i januar 2013.

Energirapportering

NSB persontog har sitt eget energirapporteringssystem som heter Enka (Energi, Kontroll og Analyse). Enka måler og rapporterer hver eneste togreises faktiske energiforbruk, og er et viktig verktøy for energieffektiv kjøring. Videre er Enka et viktig verktøy for energioppfølgingen av hele togdriften. Enka bidrar til økt energi-optimalisering, ressurs sparing og hjelper NSBs medarbeidere til å få et mer konkret forhold til energiforbruk.

Energieffektivisering i godsvirksomheten

Målet til CargoNet er å minimalisere energiforbruket og utslipp til omgivelsene fra normal drift. Basert på gjennomførte miljøkartlegginger, er det energiforbruket som 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.

Både NSB Persontog og CargoNet arbeider med å overføre de gode erfaringene og resultatene fra energieffektiv kjøring med elektriske tog til dieseldrevne tog.

Energioptimalisering i bussvirksomheten

Innføring av nytt flåtestyringssystem, som blant annet registrerer drivstofforbruk, tomgangskjøring og kjøreadferd, viser at det er potensiale for å redusere drivstofforbruket og dermed utslipp til ytre miljø. Det er inngått en rammeavtale med Falck om flåtestyringssystemet Sirius som omfatter 1500 busser. Systemet har vært testet

ut i Danmark, og ble i 2012 tatt i bruk også i Norge. Arbeidet forventes å gi økte gevinster i 2013.

Bruk av alternativt drivstoff som naturgass, biogass og biodiesel er også utvidet betydelig. Nettbuss opererte i 2012 ca 100 gassbusser, hvor vunnet anbudskontrakt med virkning fra juli 2013 i Nedre Glomma-regionen gir en dobling av dette antallet. I 2012 har ca. 200 busser gått på biodiesel. Dette drivstoffet er utfordrende for motorer og driftsstabilitet, men hyppigere serviceintervaller, bedre kuldeegenskaper og intensivt rensing gir nå tilfredsstillende driftsstabilitet også for dette drivstoffet.

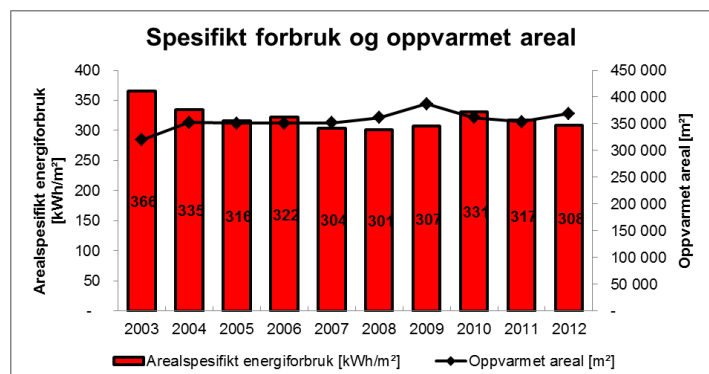
	2010			2011			2012		
	CO ₂	Nox	SO ₂	CO ₂	Nox	SO ₂	CO ₂	Nox	SO ₂
Persontogvirksomheten	22585	335	5,7	22662	336	5,7	23058	342	5,8
Bussvirksomheten	142726	na	na	137943	na	na	131570	na	na
Godsvirksomheten	24354	309	5,0	19200	285	4,8	21080	285	4,8
Totalt	189665	644	10,7	179805	621	10,5	175708	627	10,6

Utslipp til luft er redusert i 2012. Dette skyldes i hovedsak innføring av mer miljøvennlige busser samt alternativt drivstoff.

Energiforbruk i eiendomsvirksomheten

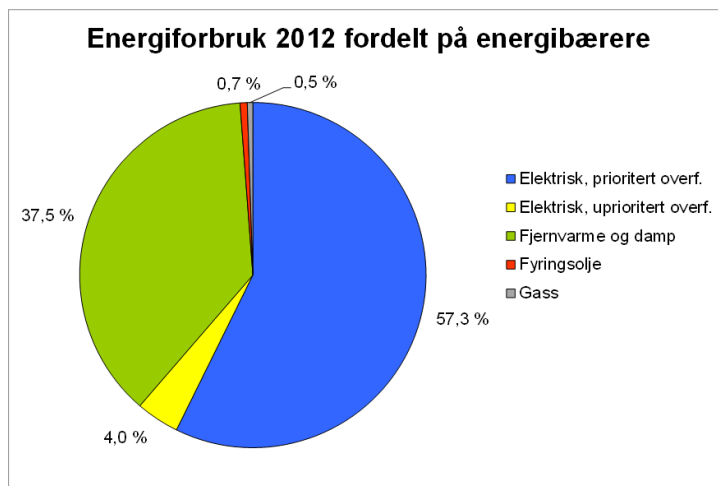
Eiendomsvirksomheten ved Rom Eiendom AS forvalter og utvikler NSB-konsernets eiendommer.

Energiforbrukets til Rom Eiendoms bygningsmasse følges opp i et energioppfølgingssystem, EOS-logg. Byggene som følges opp her står for 70-80 % av det totale energiforbruket. Det totale energiforbruket i bygningene i EOS-loggen var i 2012 110 GWh mot 112 GWh i 2011.



I forhold til 2011 er samlet spesifikt temperaturkorrigert forbruk redusert fra 317 til 308 kWh/m², en nedgang på 2,8 % i forhold til resultatet for 2011.

Fokuset på reduksjon ligger på spesifikt energiforbruk kWh/m² fordi endringer i EOS-porteføljen vil medføre at det totale energiforbruket øker. I henhold til målsetningen i Rom Eiendoms Klima- og miljøstrategi skal kWh/m² reduseres med 20 % innen utløpet av 2015. Dette målet gjelder bygg som ligger i EOS-loggen og inkluderer ikke vedlikeholdsanleggene for tog.



Figuren viser at bruken av fossilt brensel er lavt, og det arbeides med å redusere dette ytterligere, for eksempel ved bruk av mer fjernvarme.

Det er blant annet installert fjernvarme på Hamar ringstall og motorvognhall på slutten av 2011 som har fått full effekt i 2012. Nye avtaler er signert på Hamar, Kongsvinger og Gjøvik. Disse vil bli bygget i 2013.

NSBs eiendomsvirksomhet har bl.a. som oppgave til å utvikle gode kollektivknutepunkt. Rollen som utvikler av kollektivknutepunkt i Norge skal bidra til å stimulere til økt kollektivbruk og lette overgangen mellom tog, buss og andre transportmidler.

Å satse på gode miljøtiltak er også en viktig del av Roms samfunnsansvar.

I 2012 reviderte Rom sin miljøstrategi slik at miljøsatsingen er blitt mer ambisiøs og konkret. Miljøstrategien er et viktig styringsdokument for Rom og inneholder indikatorer på måloppnåelse som de ansatte blir målt på. Den nye strategien skal legge en tydelig miljøstrategisk retning og prioriteringer for perioden 2012 til 2015.

I miljøstrategien for 2012-2015 er det etablert konkrete mål innen de fem ressurskategoriene energi, avfall, vann, materialer og CO₂ som vil redusere forbruket. For nybygg er det definert sentrale mål knyttet til BREEAM og energimerking.

NSB-Konsernets nye hovedkontor i Schweigaardsgate kan bli Norges aller første bygg som oppnår karakteren «Excellent» på miljøsertifiseringen Breeam-Nor. Breeam-sertifiseringen er en evaluering av en rekke faktorer ved bygg, som: ledelse, helse og innemiljø, energibruk, transport, vann, materialer, avfallshåndtering, forurensning, økologi, arealbruk og innovasjon. For å få karakteren «Excellent», må bygget oppnå 70 poeng.

Det ligger an til at kravet oppfylles. For å få til dette har det vært fokus på Breeam helt fra starten og på grønn byggeplass. Breeam er brukt som vurderingskriterie ved innkjøp. Lavt energiforbruk, mye dagslys, åpne kontorlandskap har bidratt. Det er også positivt at det er få parkeringsplasser for biler - men dertil flere for sykkel. Lokaliseringen tett på et kollektivknutepunkt teller også positivt for Breeam-beregningen.

Rom bygger også Gjensidiges nye hovedkontor i Schweigaarsgate som er planlagt som BREEAM Exellent bygg.

Rom Eiendom har også tidligere satt høye standarder for miljøbygg. NSB Kompetansesenter på Sundland ble ferdigstilt i 2011 og ble det første næringsbygget i Norge i energiklasse A. I 2012 oppnådde P-Hotels Brattøra i Trondheim også energiklasse A.

Forurenset grunn

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

Arbeidet med kartlegging av driftseiendommene pågår og forventes å være ferdig i løpet av 2013. Enkelte av eiendommene med kjent forurensning er kartlagt og tiltak iverksatt.

Miljøoppyrdding av forurenset grunn på Brakerøya

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 er nå gjennomført i tråd med pålegg og tillatelser gitt av Klima- og forurensningsdirektoratet (tidligere Statens forurensningstilsyn).

Programmet for overvåking i sjøen og på land vil fortsette også i 2013.

Forurensningen har ikke spredd seg til sjøen i nyere tid. Det er registrert noe kreosot i dypereliggende sedimentlag. Dette stammer mest sannsynlig fra den tiden da impregneringsverket var i drift. Naturlig sedimentasjon har sørget for å dekke til denne forurensningen med rene lag. Det var derfor ikke behov for å rydde opp i sjøen utenfor eiendommen.

Det er ved utgangen av 2012 fjernet 97 556 tonn kreosot på Brakerøya, som er kjørt til godkjent deponi.

Miljøoppyrdding av forurenset grunn Grefsen

På boligprosjektet Grefsen Utvikling er det totalt solgt 160 leiligheter. Det er for tiden tre byggetrinn (BT) pågående samtidig.

Det er tidligere utført omfattende registreringer og prøvetaking av massene på tomten og Norges Geotekniske Institutt (NGI) har på grunnlag av disse utarbeidet en miljøtiltaksplan i 2010. NGI følger utbyggingen med prøvetaking, analyser og utarbeidelse av rapporter.

I 2012 er det levert 8 645 tonn lett forurenset masse og 19 465 tonn forurenset masse klasse 4-5 til godkjente deponier.

Miljøtoget på Gjøvikbanen

I samarbeid med Vitensenteret Innlandet og Teknisk museum tilbyr NSB Gjøvikbanen i dag en unik miljøopplevelse. Som det eneste tilbudet i sitt slag gir Miljøtoget barneskoleklasser mellom Gjøvik og Oslo mulighet til en helhetlig miljøopplevelse, med toget som klasserom og opptakten til et besøk på enten Vitensenteret Innlandet eller Teknisk museum.

På toget får klassen en egen kupé og en dedikert miljøkonduktør. Miljøkonduktøren formidler praktiske og nære miljøutfordringer, og på en engasjerende måte blir

elevene invitert til å bidra med løsninger. Miljøtemaet følges opp på vitensenteret og gjør miljødagen komplett.

Det pedagogiske opplegget er utarbeidet i samarbeid med Miljøagentene og de nevnte vitensentrene. Dette har sikret et pedagogisk riktig faglig innhold som treffer elevene på det nivået de befinner seg i sin skolehverdag. Miljøtoget startet opp med en pilot senhøsten 2010 og har i løpet av 2011 og 2012 hatt gleden av å bidra til miljøopplæringen for 64 barneskoleklasser, totalt over to tusen barn og lærere.

Med billetten i lomma

NSB lanserte i februar muligheten for kjøp av billett for hele landet via NSB-appen. Mobiltelefonen blir dermed den nye billettautomaten. Nå slipper kundene å bruke tid på å lete etter en billettautomat når de skal ta toget. Dersom du har en smarttelefon i lomma, kan du enkelt kjøpe billetten din med NSBs app.

Appen er en del stor av årsaken til at 70 prosent av billettsalget til togene var selvbetjent i 2012. Ved å tilby både elektronisk billett og ruteinformasjon, bidrar appen til å redusere NSBs papirforbruk.

Papirløse tog

Det har siden data kom til verden vært et ønske om å gjøre verden papirløs, i alle fall kontorene. Nå har godsvirksomheten ved CargoNet klart det - i lokomotivene! Ved nettbrettene inntog ble det nye muligheter for å kunne få lagt alt som skrives ut på papir over på en enkel elektronisk plattform.

CargoNet startet i mars 2012 et prosjekt for å se om det var mulig å benytte nettbrett som en plattform for alle dokumentene som en lokfører må ha med seg på jobb. De ansatte og fagforeninger var involvert fra begynnelsen, og det ble samarbeidet tett med IKT- og sikkerhetsavdelingen. Det ble farvel til rutebøker på papir, og oppstart ble fra ruteplanskiftet i desember 2012.

Innkjøpet av 230 ipad ble spart inn bare på opptrykk av nye rutebøker. Dette sparer penger, miljø og lokførere slipper å bære med seg kilovis med papir. Alle oppdateringer skjer også elektronisk.

I 2012 startet også Gjøvikbanen opp med å utstyre alle konduktører og lokomotivførere med ipads. Dette betyr at dokumentasjonen på Gjøvikbanen skal være elektronisk innen mai 2013.

Miljøsertifisering

NSB-konsernet har som mål at alle virksomhetene i konsernet skal sertifiseres i henhold til ISO14001:2004 innen utgangen av planperioden 2011-2015. Standarden er en internasjonal standard for bedrifter som vil bygge opp et miljøstyringssystem i sin organisasjon. Gode og smarte styringssystem, med blant annet prosesser, prosedyrer, rapporteringsrutiner og ansvar, sikrer 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 ISO 14001-sertifisert:

- NSB Persontog
- Mantena AS
- Nettbuss AS

Både NSB Persontog og Mantena ble revidert og resertifisert i 2012. Hos Nettbuss ble Team Verksted AS miljøsertifisert i 2012 og dermed er alle selskapene i Nettbuss sertifisert.

Følgende selskap er i ferd med å planlegge innføring av ISO 14001-sertifisering:

- NSB Gjøvikbanen
- NSB Trafikkservice

Miljøkalkulatorer

I 2013 skal det utarbeides en oppdatert versjon av NSBs miljøkalkulator for beregning av utslipp for transport. Per 2012 gjaldt følgende:

NSB Persontog

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)s 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) har vært sparringspartner i utviklingen av metode og utregninger bak.

CargoNet AS

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 mal som EcoPassenger. I EcoTransIT kan man blant annet se de valgte rutene i googles karttjeneste.

NSB-konsernets miljøstipend

NSBs miljøstipend skal påskjønne og inspirere til innsats for et bedre miljø. Stipendet skal 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 2012 i sum blitt utbetalt 1 MNOK til 9 forskjellige søkere/formål.

Kontinuerlig forbedring

Vi i NSB ønsker kontinuerlig å forbedre og utvikle vår rapportering om vårt bidrag til en bærekraftig utvikling. Dialog med våre interessenter er en forutsetning til å lykkes. Kommentarer til NSB-konsernets Samfunnsregnskap 2012 kan sendes til:

Eivind Stangebye på e-post: eivindbs@nsb.no

Margrethe Sagevik på e-post: margrethes@nsb.no

-----○-----