

NSB-KONSERNET

MILJØ-

OG

SAMFUNNSREGNSKAP

2006

INNHOLDSFORTEGNELSE

Side

1. NSB-konsernets miljø- og samfunnsregnskap	3
2. Kunde/marked	4
- Omdømme	4
- Kundetilfredshet	4
- Trafikkvolum	5
3. Trafikksikkerhet	6
- Persontogvirksomheten (NSB AS)	6
- Godsvirksomheten (CargoNet AS)	9
- Bussvirksomheten (Nettbuss-konsernet)	9
4. Medarbeider	10
- Bemanning	10
- Sykefravær	11
- Medarbeidertilfredshet	11
- Likestilling	12
5. Ytre miljø	14
- Energibruk	14
- Material- og kjemikaliebruk	15
- Uønskede hendelser	16
- Utslipp til luft og vann	16
- Støy og vibrasjoner	16
- Avfall	17
- Forurenset grunn	17
- Miljøledelse	18
- Kommunikasjon	19

1. NSB-konsernets miljø- og samfunnsregnskap

NSB har i konsernplanen for perioden 2007-2011 satt følgende strategiske mål vedrørende miljø og sikkerhet:

NSB-konsernet skal unngå skade på mennesker og miljø.

Dette medfører at sikkerhet skal ha høyeste prioritet. Målet er at ingen personer skal omkomme eller bli alvorlig skadd som følge av konsernets virksomhet. Det skal heller ikke forekomme miljøfarlige utslipp som følge av virksomheten.

NSB skal tilfredsstille oppdragsgivers, myndigheters og publikums krav og forventninger til ytre miljø. I tillegg stiller NSB strenge og anerkjente miljøkrav til egne leverandører.

I 2005 ble persontogvirksomheten i NSB AS sertifisert i henhold til ISO 14001. Dette innebærer kontinuerlig forbedring på miljøområdet. For persontogvirksomheten er det derfor satt fokus på energieffektivisering gjennom et omfattende prosjekt igangsatt i 2005.

NSB-konsernet tilstreber at alle virksomhetsområder reduserer miljøbelastningen til et minimum. Vedlikeholdsenheten Mantena ble i 2006 sertifisert i henhold til ISO 14001. Prosjekter for energieffektivisering i eiendomsvirksomheten (ROM eiendom og NSB eiendom) og i Mantena er videreført i 2006.

Ved siden av arbeidet med energieffektivisering, fortsetter arbeidet med sanering av forurenset grunn og forbedring av systemer for kildesortering av avfall. Gjennom kontinuerlig arbeid med trafiksikkerhet er målet at risikoen for miljøskade ved ulykker reduseres ytterligere.

Gjennom NSB-konsernets miljø- og samfunnsregnskap gir vi utvidet informasjon om status og tiltak på områdene:

- Kunde/marked
- Trafiksikkerhet
- Medarbeider (herunder likestilling)
- Ytre miljø

2. Kunde/marketed 2006

Kundetilfredshet er avgjørende for NSB-konsernet og dette gjenspeiles i konsernplanen:

NSB-konsernet skal ha fornøyde kunder.

NSB skal bli kundens favoritt gjennom

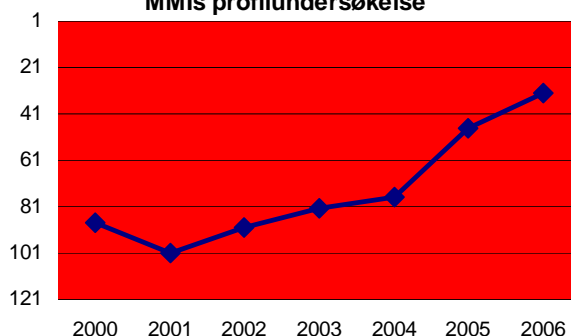
- konkurransedyktige tjenester,
- økt kundetilfredshet,
- god punktlighet,
- fremragende kunde- og markedshåndtering,
- samt aktiv og målrettet kommunikasjon mot markedet.

Dette måles bl.a. gjennom omdømmeundersøkelse, målinger av kundetilfredshet og volumutvikling.

Omdømme

MMI gjennomfører årlig en omdømmeundersøkelse av Norges 120 største bedrifter, hvor også NSB er med. Resultatene viser at NSB hvert år fra 2001 har hatt en positiv fremgang. NSB har klatret opp til delt andre plass blant norske transportbedrifter i årets profilundersøkelse. Blant norske bedrifter rangeres NSB på 32. plass, opp fra 47. plass i 2005.

NSBs plassering blant norske bedrifter i MMIs profilundersøkelse



Kundetilfredshet

Persontogvirksomheten

Fra 2002 har det i NSB AS to ganger per år gjennomført kundetilfredshetsundersøkelser. Undersøkelsene er utført på alle strekninger der NSB kjører tog. Tilbakemeldingene fra kundene omregnes til en Kundetilfredshetsindeks (KTI) på en skala fra 0-100. Tabellen nedenfor viser resultatene fra målingene om høsten.

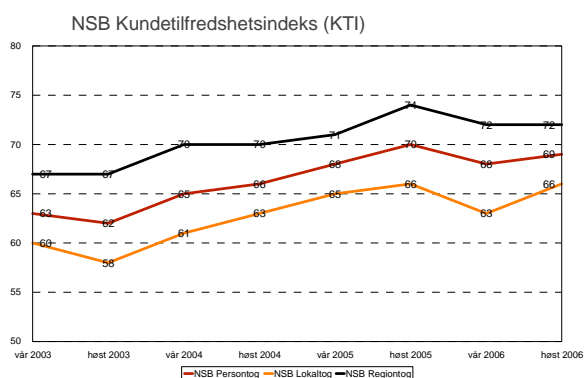
Tabell 2.1 Kundetilfredshet persontogvirksomheten

	Høst 2002	Høst 2003	Høst 2004	Høst 2005	Høst 2006
Persontogvirksomheten 1)	61	62	67	70	69
Lokaltog	57	58	63	66	66
Regiontog	66	67	70	74	72

1) NSB AS

Grafen illustrerer at KTI'en viser tegn til bedring etter nedadgående tendens ved målingen våren 2006. NSB Lokaltog bidrar i hovedsak til den positive utviklingen.

Fra å ha hatt en jevn stigning i tre år registrerte persontog- virksomheten et fall i KTI ved undersøkelsen våren 2006. Dette antas å ha sammenheng med sterkt snøfall og driftsproblemer i måleperioden. Ved høstens måling er NSB Lokaltog tilbake på samme nivå som høsten 2005. NSB Regiontog ser ut til å ha stabilisert seg på 72 poeng.



=

Bussvirksomheten

Kundetilfredshet for Nettbuss (rutetrafikk)

Nettbuss oppnår en KTI på 72 poeng. Dette er tilfredsstillende. Enkelte av selskapene i Nettbuss-konsernet har forbedringsområder. Kundene er mest fornøyd med sjåførenes fremtreden, kjørestil og serviceinnstilling. Pris og antall avganger, spesielt i helgene, er kundene mindre fornøyd med. Undersøkelsen viser samtidig at personalet, frekvens og pris er de viktigste driverne for tilfredshet.

Kundetilfredshet for TIMEkspresen

Det ble gjennomført kundetilfredshetsundersøkelser på samtlige TIMEkspreslinjer høsten 2006. Ekspresbusskonseptet TIMEkspresen oppnår en meget god kundetilfredshet på 81 poeng ved denne undersøkelsen som har 1201 respondenter.

"Et godt rutetilbud", "det går buss fra der jeg bor", "mange avganger" og "mer lettvent enn med bil" er de viktigste årsakene til at kundene velger TIMEkspresen. Kundene er mest fornøyd med bussens standard og sjåførenes kjørestil. Undersøkelsen viser at personalet, sittekomfort, bussens standard samt frekvens er de viktigste driverne for tilfredshet.

Kundetilfredshet for Peer Gynt Tours

Peer Gynt Tours oppnår en KTI på 82 poeng for produktet feriereiser med buss. De reisende med Peer Gynt Tours er gjennomgående svært tilfredse med leveransen.

Tabell 2.2 Kundetilfredshet Bussvirksomheten 2002-2006

	2002	2003	2004	2005	2006
Rutevirksomheten (1-4)	3,17	3,30	3,34	70 1)	72
TIMEkspresen (0-100)			80	81	81

1) Ny standard iht. Norsk Kundebarometer

Trafikkvolum 2006

Trafikkvolumet angis som antall reiser og som transportarbeid, dvs. reise multiplisert med antall kjørte kilometer. For et togselskap er transportarbeid en mer relevant måleenhet enn for andre kollektivselskap som transporterer kundene over korte strekninger.

Tabell 2.3 Antall reiser og utført transportarbeid pr. år

År	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Antall mill. reiser (tog)	49,4	45,8	45,2	46,5	47,3	48,9
Antall mill. personkm.(tog)	2439,0	2264,0	2204,0	2389,0	2440,0	2517,0
Antall mill. reiser (buss) 1)	43,0	48,3	74,6	84,6	99,1	103,6
Antall 1000 TEU (goods) 2)		295,0	327,0	386,0	443,0	492,9

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

2) Kun Norge

Totalt reiste 48,9 mill. passasjerer med NSBs persontog i 2006 (inkludert NSB Anbud på Gjøvikbanen), 3,4 % flere enn i 2005. Målt i passasjerkilometer var veksten 3,2 %.

Mange av selskapene i Nettbuss-konsernet har opplevd en økt passasjervekst i 2006, både på rute- og ekspresbusstrafikk, og kan vise til en samlet passasjervekst på 4,5 %. Det er vanskelig å sammenligne trafikk tallene fra år til år pga. oppstart og avvikling av anbud og nye ruter, samt oppkjøp av nye selskap. I 2006 skyldes noe av veksten oppkjøp av Partner Bus i Danmark og Sjöflöbussen i Sverige, samt oppstart av et nytt anbud Nittedal.

TIMEkspreslinjene fraktet 4 mill passasjerer i 2006 mot 3,6 mill passasjerer i 2005. Det ble startet en ny rute i 2006. TIMEkspresen hadde en samlet passasjervekst på 10 % i 2006.

Satsingen innen godsvirksomheten på kombinerte transporter har blitt svært godt mottatt hos kundene, og økningen i transporterte enheter i Norge ble på 11 % i 2006.

3. Trafikksikkerhet

NSB-konsernets strategiske trafikksikkerhetsmål er:

Ingen skade på mennesker eller miljø.

NSB AS var ikke involvert i storulykker i 2006. Ingen omkom eller ble alvorlig skadet med mulig varig mén som følge av aktiviteter hvor NSB AS kan lastes for ulykken. Det har vært en økning i uønskede hendelser i tog og i på- og avstigningsuhell. Økningen skyldes i stor grad vold mot personalet og fall på glatt plattform.

Ingen omkom som følge av aktiviteter hvor CargoNet AS kan lastes. CargoNet oppnådde i 2006 det overordnede målet om at aktiviteten ikke skal medføre dødsfall eller alvorlig personskade.

I Nettbuss omkom en medarbeider i en ulykke på et terminalområde. Det er registrert færre alvorlige trafikkulykker og redusert skadeprosent i forhold til foregående år.

Persontogvirksomheten (NSB AS)

NSB vedtok sommeren 2006 å opprettholde det strategiske målet innen sikkerhet og miljø. Det overordnede målet for 2007 er:

- Ingen passasjerer eller ansatte skal omkomme eller skades alvorlig i 2007.
- NSB skal ikke forårsake alvorlig skade på tredjepart.

I tillegg til de overordnede målene som skal være innen rekkevidde for all trafikkvirksomhet i konsernet, er det satt mål for forbedring av viktige indikatorer. Tabellen nedenfor viser resultater for persontogvirksomheten i NSB AS.

Tabell 3.1 Antall personskader og omkomne i 2006, NSB AS

	Kunder	Tredje pers	Egne ansatte	Sum
Omkomne	0	1	0	1
Personskade med mulig varig mén	0	0	0	0
Personskade > 14 dager sykefravær/sykeleie	1	1	3	5
Personskade < 14 dager sykefravær/sykeleie	22	2	28	52
Personskade med førstehjelp	25	0	36	61
Sum	48	4	67	119

Et barn ble påkjørt av toget og omkom ved Vestby stasjon. Politiet har konkludert at NSB ikke kan lastes for denne tragiske ulykken.

Risikobildet

For kunder er sannsynligheten størst for skader i forbindelse med:

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

For tredjeperson er sannsynligheten størst for skader i forbindelse med:

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

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

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

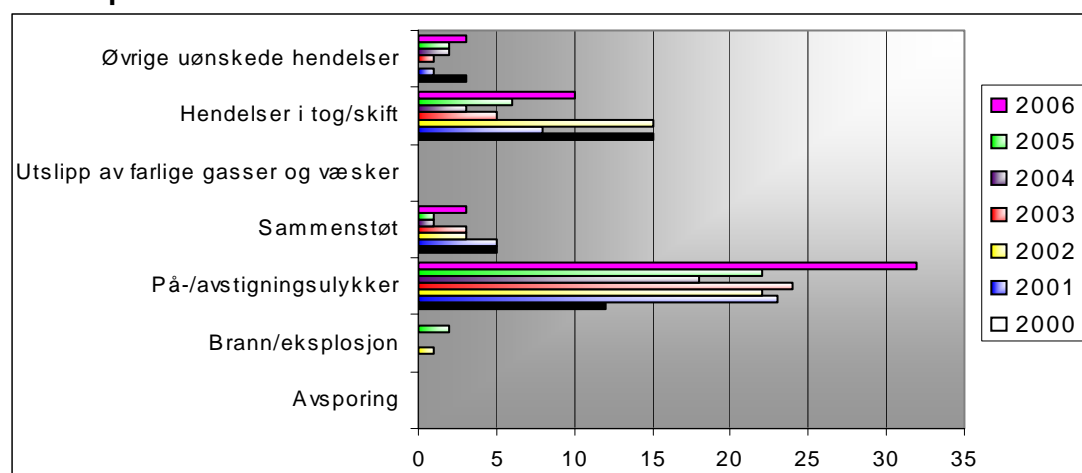
I tillegg til å unngå ulykker hvor et lite antall personer skades, er det viktig å forebygge storulykker. Passering av signal i stopp (PASS) og branntilløp er forhold som følges spesielt opp i denne sammenheng.

Tabell 3.2 Totalt antall ulykker i 2006, NSB AS

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

Det totale antallet ulykker økte i NSB AS til 176 i 2006. Økningen skyldes i hovedsak vanskelige vinterforhold med glatte plattformer og flere samt grovere hendelser med vold mot togpersonalet.

Skader på reisende



Økningen i på-/avstigningsulykker skyldes i det vesentlige vanskelige vinterforhold med glatte plattformer. Fall på plattformer er nå skilt ut som egen skadeårsak og rapporteres til Jernbaneverket for særskilt oppfølging.

Det registreres færre skader ved bruk av nytt materiell. Nye tog har bedre innstigningsforhold og bedre beskyttelse mot klemskader. Innstigningsforholdene er viet stor oppmerksomhet ved spesifikasjon av nytt materiell som anskaffes.

Skader på egne ansatte

Uønskede hendelser i tog og på-/avstigningshendelser er den dominerende kategorien for ulykkesbildet for egne ansatte. Økningen i 2006 har sammenheng med utviklingen av flere hendelser med vold mot togpersonalet. Dette er et økende problem, hendelsene er hyppigere og grovere enn før. Problemet får stor oppmerksomhet, og dette har nok medført en økt grad av rapportering på området.

Skader på tredje person

Skader på tredjeperson skjer i forbindelse med planoverganger og stasjoner. NSB samarbeider med Jernbaneverket om innrapportering og analyser av farlige forhold og spesielt utsatte steder. Tiltakene er i all vesentlighet utbedring av stasjoner og forbedring/nedlegging av planoverganger.

I 2006 er det sløffet stopp på holdeplasser hvor korte plattformer medfører en uakseptabel sikkerhetsrisiko.

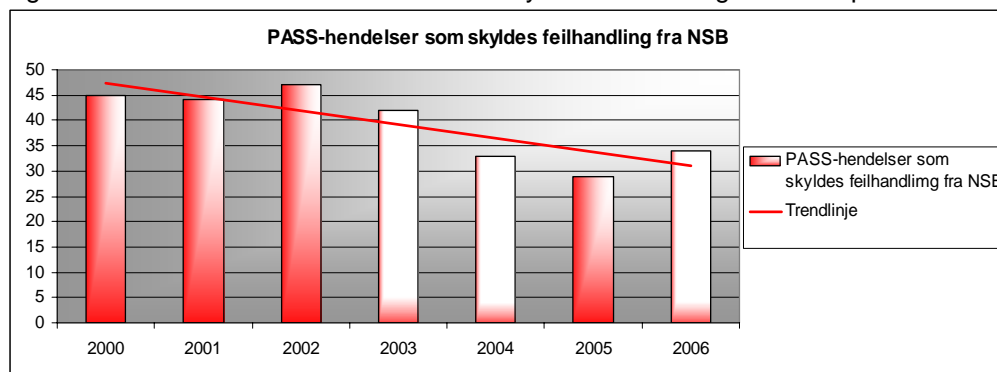
Passering av signal i stopp (PASS-hendelser)

Det forekom ikke sammenstøt som følge av passering av signal i stopp i 2006.

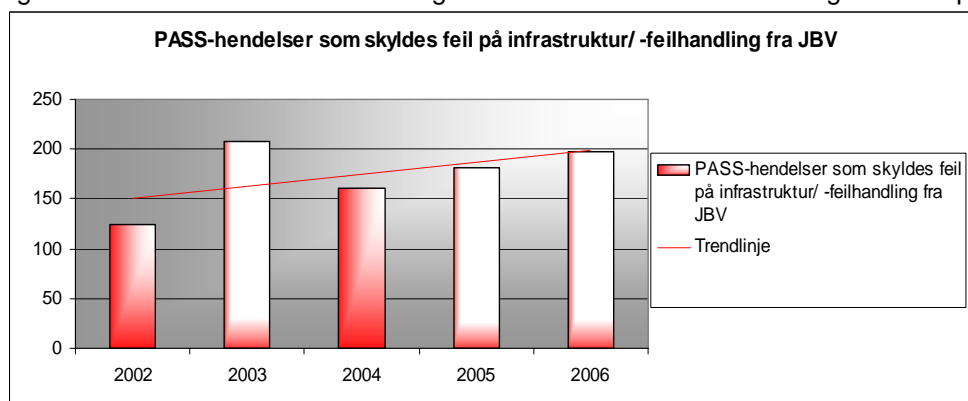
Sikkerhetssystemet innebærer at togene har en innbyrdes avstand som hindrer ulykker. Ved uheldige omstendigheter har likevel slike hendelser potensial til å forårsake en storulykke.

Utviklingen i antall PASS-hendelser følges derfor særskilt. Det skilles mellom PASS-hendelser som skyldes feilhandling fra NSB AS og PASS-hendelser som skyldes feil på infrastruktur eller handling fra togleder i Jernbaneverket (JBV).

Figuren viser antall PASS-hendelser som skyldes feilhandling fra NSB i perioden 2000-2006.



Figuren viser antall PASS-hendelser grunnet feil i infrastruktur/ handling fra JBV i perioden 2002-2006.



PASS-hendelser grunnet feil i infrastruktur (signal som faller i stopp eller signal som blir revet av togleder/TXP) er 5 ganger så høyt som PASS-hendelsene som skyldes feilhandling fra NSB.

Det er viktig med riktig og tett oppfølging av involvert personell etter en PASS-hendelse. NSB iverksetter strakstiltak og noen langsiktige tiltak i forbindelse med PASS-hendelser:

- Løpende samarbeid med JBV for å iverksette tiltak ved signaler som er hyppig utsatt for passhendelser.
- Etablering av tekniske barrierer ved dvergsignaler og ved utkjør fra stasjon.
- Bruk av rapport-/granskningsskjema for å innhente mer informasjon til dybdeanalyser av PASS-hendelser.
- Samarbeid med JBV for å bedre kommunikasjonsrutinene ved avvik.

Godsvirksomheten (CargoNet AS)

Godsvirksomheten oppnådde også i 2006 null visjonen, med ingen omkomne grunnet i handlinger fra virksomheten.

Tabell 3.3 Antall personskader og omkomne i 2005, CargoNet AS

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

Med totalt 15 (11) ulykker/uhell i forbindelse med togfremføring i 2006, ble resultatet svekket sammenlignet med 2005. Noe av avviket skyldes økt aktivitetsnivå i 2006 og normale statistiske variasjoner. Infrastrukturens kvalitet og interne arbeidsrutiner er de viktigste årsakene til svekkede resultater.

Tabell 3.4 Ulykker CargoNet AS

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

Målet om reduksjon ble ikke nådd for avsporing, brann/eksplosjon og sammenstøt. I 2006 inntraff 9 avsporinger under togfremføring, to av disse alvorlige. I juli sporet et tog av med 7 vogner på grunn av infrastrukturfeil (solslyng). Hendelsen medførte store skader på materiell, infrastruktur og gods. I desember sporet et tog av med to vogner.

Det er registrert flere sammenstøt med store konsekvenser. Et tog med forskjøvet last fra Göteborg til Oslo rev ned kjøreledningen over en lang distanse. På Nordlandsbanen fikk to sammenstøt som medførte avsporing konsekvenser i form av stengt bane i flere døgn.

I 2006 har det vært 5 hendelser i kategorien brann/eksplosjon/røykutvikling. En av hendelsene skyldes spenningsregulator i EI 14 lokomotiv. De fire øvrige hendelsene inntraff i EI 16 lokomotiv.

Tiltak

Fjærer i bilvogner skiftes ut så fort som mulig for å forebygge ytterligere avsporinger. Av brannforebyggende tiltak gjennomføres det konstruksjonsmessige endringer i kondensatorene og det vurderes kabelutskifting for lok type EI16. Forbedrede renholdsrutiner innføres også.

Infrastruktur: CargoNet AS har farlige feil i infrastrukturen som eget oppfølgingspunkt overfor Jernbaneanverket.

PASS-hendelser: CargoNet har deltatt i et fellesprosjekt med Havarikommisjonen for å kartlegge årsaker. Rapport fra kommisjonen ventes i 2007.

Bussvirksomheten (Nettbuss-konsernet)

En ansatt omkom i en ulykke inne på et terminalområde i 2006. Ingen kunder eller ansatte ble alvorlig skadet ved trafikkulykker. Nettbuss har vært involvert i 1 trafikkulykke som har medført alvorlig skade eller død for 3. person.

Tabell 3.5 Antall personskader og omkomne i 2006

	Kunder	Tredje pers	Egne ansatte	Sum
Omkomne	0	1	1	2
Alvorlig personskade	0	0	0	0
Sum	0	1	1	2

Nettbuss AS har mellom annet arbeidet målbevisst med kurs innen:

- Skadeforebyggende kjørestil.
- Ransforebyggende opptreden.

Kursaktiviteten gir resultater. Skadeprosenten for forsikringskader har gått ned og årets forsikringsresultat gir Nettbuss konsernet en samlet premiereduksjon på 15 % for 2007.

4. Medarbeider

NSB-konsernets strategiske mål innen området medarbeider er:

NSB-konsernet skal ha høyt kvalifiserte og motiverte medarbeidere.

NSB skal sikre et profesjonelt og serviceorientert arbeidsmiljø med åpen, ærlig og konsistent kommunikasjon innad og utad for å skape tillit og troverdighet. NSB tilstreber å heve andelen av flerkulturelle blant sine ansatte. NSB er en Inkluderende arbeidsliv (IA) bedrift.

Utviklingen måles bl.a. gjennom årlige undersøkelser av medarbeidertilfredshet og løpende oppfølging av sykefravær. Det utføres også årlige målinger av status for likestilling.

Bemanning

Fra 2005 til 2006 har det vært en mindre reduksjon både i antall medarbeidere og i antall årsverk. Endringen i bemanning mot slutten av 2006 skyldes i hovedsak økt aktivitet i bussvirksomheten samt overtagelse av forvaltningen av konsernets eiendommer som tidligere var satt ut til andre. Antall ansatte i støttefunksjoner er redusert som et resultat av effektivisering. Ved utgangen av året var det 112 flere ansatte sammenlignet med samme tidspunkt året før.

Tabell 4.1 Bemanning i NSB konsernet 2002-2006

Virksomhet	Antall personer				
	31.12.2002	31.12.2003	31.12.2004	31.12.2005	31.12.2006
Persontogvirksomheten	3237	3 055	2 952	2 838	2 803
Godsvirksomheten	1 138	1 068	985	954	948
Bussvirksomheten	3 005	4 777	5 191	5442	5650
Eiendomsvirksomheten	16	18	19	23	66
Støttefunksjoner 1)	1 551	1 482	1 336	1 293	1 195
Totalt antall ansatte	8 947	10 400	10 483	10 550	10 662
Snitt antall ansatte	9 138	10 364	10 432	10 646	10 474

1)Inkluderer verksteder, IT-tjenester og togrenhold

Antall årsverk innen de største virksomhetsområdene er redusert i løpet av året. Antall årsverk er økt innen eiendomsvirksomheten som har tatt over forvaltningen i egen regi samt innen godsvirksomheten som har økt tilbudet og har hatt behov for kapasitetsutvidelse på godsterminaler.

Tabell 4.2 Årsverk i NSB konsernet 2002-2006

Virksomhet	Årsverk				
	31.12.2002	31.12.2003	31.12.2004	31.12.2005	31.12.2006
Persontogvirksomheten	2 747	2 589	2 524	2 439	2 398
Godsvirksomheten	1 071	1 020	925	904	915
Bussvirksomheten	2 422	3 890	4 000	4 224	4 159
Eiendomsvirksomheten	16	16	19	23	63
Støttefunksjoner 1)	1 333	1 282	1 150	1 123	1 075
Totalt antall årsverk	7 589	8 797	8 618	8 713	8 610
Snitt antall årsverk	7 818	8 783	8 798	8 855	8 616

1)Inkluderer verksteder, IT-tjenester og togrenhold

Sykefravær

I NSB-konsernet er sykefraværet en indikator på arbeidsmiljø, medarbeidertilfredshet og motiverte ansatte. Sykefraværet for NSB-konsernet for året er på 9,3 % (8,4 %). Sykefraværet ligger ca. 2 prosentpoeng over landsgjennomsnittet i henhold til beregninger fra Statistisk Sentralbyrå. Det er i løpet av året gjennomført en evaluering av attføringsarbeidet med vedtak om å opprette et ressurscenter for å fange opp ansatte med behov for tilrettelegging, og for å møte nye krav til oppfølging av sykefravær fra våren 2007.

Forekomsten av arbeidsrelaterte helseplager ser ut til å være relativt konstant. Det forekommer fortsatt støyskader, og muskel-, skjelettplager og psykiske belastninger er blant de hyppigste årsakene til arbeidsrelatert sykefravær.

Tabell 4.3 Sykefravær i %

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

Medarbeidertilfredshet

Persontogvirksomheten

Resultatet av medarbeiderundersøkelsene gir en mindre fremgang eller omtrent samme resultat på de fleste områder i forhold til fjoråret. Største fremgang er det innenfor områdene tilbakemelding fra leder, leders oppfølging og støtte og større tro på fremtiden for bedriften.

82 % (83) av medarbeiderene uttrykker at NSB AS er en attraktiv, eller en meget attraktiv, arbeidsplass. 91 % (91) er tilfreds eller meget tilfreds med å være ansatt hos oss. 92 % opplever at omgangstonen mellom kolleger på sin arbeidsplass er preget av gjensidig respekt.

71 % mener at de utvikler sin kompetanse gjennom jobben i NSB, og 83 % (84) gleder seg til å gå på jobben.

Det er fire områder som peker seg ut med størst fremgang:

- 80 % (76) opplever mer støtte og oppfølging fra leder
- 77 % (65) mener nå at utviklingen i bedriften gir dem større tro på fremtiden
- 69 % (66) får nok tilbakemelding fra leder til å vite hvordan arbeidet blir vurdert
- 87 % (83) av de ansatte hadde medarbeidersamtale med sin leder

Bussvirksomheten

Arbeidet med det fysiske arbeidsmiljøet har også i 2006 hatt fokus på sjåførenes arbeidsplass og forbedrede arbeidsrutiner. Kameraovervåkning er det enkelttiltaket som synes å gi best effekt både for kundenes trygghet og sjåførenes sikkerhet. Arbeidet innbefatter også overgang til mer elektronisk pengehåndtering, samt en omfattende opplæringsaktivitet med sikte på å gi våre ansatte bedre mulighet til å styre unna farlige situasjoner.

Nettbuss-konsernet har utviklet et godt fungerende elektronisk HMS system som gir nødvendig støtte til å opprettholde et høyt nivå på arbeidsmiljøarbeidet i de lokale enhetene. Det gjennomføres årlig en medarbeidertilfredshetsundersøkelse med etterfølgende prosesser hvor de ansatte gis mulighet for å påvirke forbedringsområdene.

Totalindeksen har vært stigende fra 2004, men ligger svakt under totalindeksen for gjennomsnittet av norsk næringsliv. På en skala fra -100 til +100 endte årets indeks på 47, en økning fra 46 i 2006.

Godsvirksomheten

Medarbeiderundersøkelsen (MU) for 2006 var for første gang felles i CargoNet-konsernet.

Svarprosenten var lav; i Norge 62 % og i Sverige 73 %.

Medarbeidertilfredshetsindeksen (MTI) er basert på de spørsmålene som har størst innvirkning på tilfredsheten i konsernet, og viser hvordan hver avdeling ligger an i forhold til hele konsernet på en skala fra 1 til 6, hvor 6 er best. Ved MU 2006 ble *MTI* 4,5 for hele konsernet. For Norge ble den 4,7 og for Sverige 3,8. Målet for MTI for 2007 er 4,8.

Basert på resultatene har 3 områder hatt spesiell fokus fra ledelsens side i 2006:

- Tilstedeværelse og synlig ledelse
- Informasjon om viktige beslutninger og kommende aktiviteter
- Medarbeidersamtaler

Eiendomsvirksomheten

ROM har i 2006 økt bemanningen fra ca. 20 til ca. 70 medarbeidere. Hovedvekten av de nye medarbeiderne kommer fra Aberdeen Property Investors hvor de jobbet med forvaltning av ROMs eiendomsportefølje. I hele 2006 har ROM gjennomført en integreringsprosess med en rekke tiltak. Alle medarbeidere deltok bl.a. på en tre-dagers samling med fokus på å få til en best mulig integrering. I forkant av integreringen har det vært foretatt spørreundersøkelse og dybdeintervjuer. ROMs lokaler har blitt bygget om i forbindelse med integrasjonen. ROM har etter integrasjonen medarbeidere i Oslo, Kristiansand, Stavanger, Bergen og Trondheim.

På slutten av året ble det gjennomført ny medarbeidermåling som viste gode resultater, og vitner om at medarbeiderne er tilfreds med integrasjonsprosessen og sin arbeidssituasjon i ROM.

Likestilling

Det er uendret kvinneandel i persontog- og bussvirksomhetene. Innen gods- og eiendomsvirksomhetene er det økning. Endringen i eiendomsvirksomheten kom i hovedsak som resultat av overtagelse av forvaltning av eiendommene i løpet av 2006.

Kvinneandelen høylønnet øker i persontog- og eiendomsvirksomhetene. Dette skyldes i hovedsak rekruttering til mellomlederstillinger. Kvinneandelen ved rekruttering varierer mellom virksomhetene, og viser god bedring innen gods- og eiendomsvirksomhetene.

Tabell 4.4 Kjønnfordeling i virksomhetene persontog, buss, gods og eiendom

Kjønnfordeling	Persontog- virksomheten		Buss- virksomheten		Gods- virksomheten		Eiendoms- Virksomheten	
	2005	2006	2005	2006	2005	2006	2005	2006
Andel kvinner i virksomheten	29 %	29 %	13 %	13 %	6 %	8 %	30 %	46 %
Kvinneandel lavlønnet (nederste 10 %)	66 %	64 %	14 %	15 %	2 %	7 %	100 %	9 %
Kvinneandel høylønnet (øverste 10 %)	20 %	23 %	14 %	14 %	15 %	12 %	0 %	2 %
Kvinneandel ved rekruttering	52 %	51 %	17 %	10 %	14 %	24 %	0 %	54 %

I persontog og bussvirksomhetene øker lønn relativt mer for kvinner enn for menn. Gjennomsnittlig arbeidstid for kvinner er økende. Dette skyldes i hovedsak flere kvinner i ledende stillinger samt i heltidsstillinger. Gjennomsnittslønnen i eiendomsvirksomheten falt både for kvinner og menn, i hovedsak pga. overtagelse av forvaltning av eiendommer.

Tabell 4.5 Arbeidstid/lønn i virksomhetene persontog, buss, gods og eiendom

Arbeidstid og lønn	Persontog- virksomheten		Buss- virksomheten		Gods- virksomheten		Eiendoms- Virksomheten	
	2005	2006	2005	2006	2005	2006	2005	2006
Snitt arbeidstid kvinner (timer)	32,3	33,3	30,6	33,3	35,0	34,3	35,0	37,0
Snitt arbeidstid menn (timer)	36,3	36,5	33,1	35,2	37,0	36,7	37,5	37,0
Gjennomsnittslønn kvinner i tnok	273	289	259	273	357	376	460	458
Gjennomsnittslønn menn i tnok	356	373	258	272	313	425	685	632

NSB-konsernet bestreber seg på at kvinner og menn likestilles ved ansettelser, forfremmelser og kompetansegivende etter- og videreutdanning. Innenfor kjørende personale er det siste år rekruttert flere kvinnelige medarbeidere som konduktører og togkontrollører. Det er ikke mange kvinnelige lokomotivførere, men ved rekruttering til dette yrket er det tatt med i utlysningstekst at man oppfordrer kvinner til å søke. For administrativt personale er det fortsatt en betydelig overvekt av mannlige ledere. Konsernet bestreber seg for å legge forholdene til rette slik at kvinner og menn gis like muligheter til å ta del i forskjellige arbeidsoppgaver.

Godsvirksomheten

Balansen mellom kjønnene i godsvirksomheten er skjev. I den norske delen er det lav kvinneandel. I CargoNet AS er under 6 % av de ansatte kvinner, og derav er 64 % ansatt i administrative stillinger. CargoNet AB har en kvinneandel på ca. 18 %, hvorav 67 % er i administrative stillinger. Av virksomhetens 72 ledere på alle nivåer er 7 kvinner, hvorav 2 i konsernledelsen. Dette er samme tall som i fjor. CargoNet AS har to kvinner blant sine 9 styremedlemmer, en av disse er ansattes representant.

Det er et uttalt ønske om balanse mellom kjønnene i selskapets personalpolitikk og blant ledere generelt, men det er svært få kvinnelige søkere til operative stillinger. Det er ikke gjennomført systematisk kartlegging av årsaker til skjevheten og det er ikke iverksatt egne tiltak.

Bussvirksomheten

Transportnæringen er historisk et mannsdominert yrke. I Nettbuss-konsernet var det ved siste årsskiftet 714 kvinner og 4 936 menn. Kvinneandelen utgjør 13 % som er tilnærmet likt året før. De store tersklene for en større inntreden av kvinner som bussjåfører ser ut til å være ubekvem arbeidstid og økningen i vold og trusler mot servicemedarbeidere i det offentlige rom. Kvinner blir spesielt oppfordret til å søke når sjåførstillinger avrettes i Nettbuss.

Kvinneandelen i de administrative stillinger er bra. Nettbuss sin selskapskultur og konsernets lønns- og belønningssystemer åpner ikke for ulikheter mellom kvinner og menn. Sett under ett i konsernet er gjennomsnittlig avlønning noe høyere for kvinner enn for menn. I selskapenes styre er kvinneandelen for de aksjonærvalgte medlemmene over 40 %. Blant de ansattes valgte representanter, er det ikke krav til kjønnskvotering.

Støttefunksjoner

Generelt tilstrebes det en høyere kvinneandel. Den lave andelen i Mantena (tyngre verksteder) reflekterer at det i verkstedindustrien tradisjonelt er mannlige søkere og ansatte.

Tabell 4.6 Kjønnfordeling i støttefunksjoner

Kjønnfordeling	Mantena		Arrive		Trafikkservice	
	2005	2006	2005	2006	2005	2006
Andel kvinner i virksomheten	3 %	3 %	20 %	19 %	44 %	43 %
Andel menn i virksomheten	97 %	97 %	80 %	81 %	56 %	57 %

5. Ytre miljø

Energibruk

NSB-konsernets delmål for energibruk:

NSB-konsernet skal systematisk redusere sitt totale energiforbruk og samtidig dreie forbruket av ikke fornybare energiformer over til fornybare.

Energiforbruk er en av NSB konsernets viktigste miljøparametere. Det ligger et økonomisk potensial for besparelse i et lavt energiforbruk. Nedenfor er gitt en oversikt over forbruket av elektrisk energi og forbruk av fossilt brensel ved togfremføring for persontog og godstog, bussdrift og drift av bygningsmassen:

Tabell 5.1 Tog-/bussfremføring, forbruk av elektrisk energi i Mwh

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Persontogvirksomheten	378843,0	394589,0	357866,0	367142,0	370850,0	382000,0	383900,0
Bussvirksomheten	Na	8,5	7,5	14,2	12,2	11,0	13,0
Godsvirksomheten	136333,0	117275,0	128411,0	130103,0	116750,0	120000,0	139000,0
Totalt	515176,0	511872,5	486284,5	497259,2	487612,2	502011,0	522913,0

Tabell 5.2 Tog-/bussfremføring, forbruk av fossilt brensel i mill. liter

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Persontogvirksomheten	8,1	9,0	8,1	8,1	8,0	8,1	7,8
Bussvirksomheten	25,0	28,0	30,2	40,0	36,0	37,2	42,0
Godsvirksomheten	10,2	8,7	8,2	7,2	8,6	8,0	8,0
Totalt	43,3	45,7	46,5	55,3	52,6	53,3	57,8

Økningen i energiforbruk i persontog- og godsvirksomhetene skyldes en betydelig økning i volum. Økningen i bussvirksomheten reflekterer økt trafikk gjennom oppkjøp og overtagelse av anbud.

Persontog

Energiforbruket ved fremføring og oppvarming av persontog utgjør ca 380 GWh elektrisk energi og ca 8 mill. liter diesel. Dette forbruket medfører en årlig energikostnad på ca. 200 MNOK. Energiforbruket fordeler seg med ca 270 GWh til kjørestrom, 70 GWh til kupevarme/ventilasjon og 40 GWh til stasjonær togvarme.

Med bakgrunn i dette ble det høsten 2005 satt i gang et omfattende flerårig ENØK-prosjekt. Prosjektet er delt opp i 3 områder for energisparing:

Kjørestrom

Forskjellen i energibruk mellom optimal og "vanlig" kjøring kan ligge over 25 %. Ved bruk av simulator til trening i energioptimal kjøring anslås at potensialet for besparelse reelt ligger i størrelsesorden 25 - 30 GWh. For å oppnå dette og å kunne ta ut gevinsten må det monteres energimålere i alle tog og avregning baseres på registrert forbruk. Etter hvert som målere er installert er det satt i gang målinger på de enkelte togtyper.

Det er startet arbeid med utarbeiding av en kjørestilsmodell som skal brukes ved opplæring i togsimulator.

Kupevarme/ventilasjon

De fleste materielltyper har i dag reguleringsmuligheter for varme og ventilasjon i hver kupe. Ved motivasjon av personalet til å benytte reguleringsmulighetene til å spare energi anslås at innsparingspotensialet er på mellom 10 - 15 GWh. Det er satt i gang ombygging av togtype 69 samt vogner (B5 og B7) som vil forbedre varme- og ventilasjonsforholdene om bord.

Stasjonær togvarme

Det har i 2006 vært arbeidet med besparelser knyttet til hensetting av tog. Besparelsene kan oppnås ved tekniske endringer og ved rutineendringer. Etter parkering kobles toget til varmepepost som forsynes med strøm fra det lokale nettet, eller toget varmes med strøm fra kjøreledningen. Ved forbedret styring og mindre bruk av kjørestrøm anslås potensialet til innsparing å være 15 - 20 GWh.

Med en årlig besparelse på 30 mill. kr. viser programmet i utgangspunktet god lønnsomhet.

Bussvirksomheten

Nettbuss har 12 busser med avgassrensingstyre av type Di Nox, som gir 95 % reduksjon av CO og 99 % reduksjon av partikler. Alle nye busser som leveres har avgassrensingstyre som skal klare Euro5 kravene.

I Drammen har Nettbuss gjort forsøk med innblanding av biodiesel basert på fiskeavfall. Dette har skapt mange driftsproblemer ved lave temperaturer. Forsøket er derfor avsluttet.

Nettbuss har i dag 4 bybusser i Trondheim som går på naturgass og 4 busser som går med biogass fra renovasjonsanlegget i Fredrikstad.

Godsvirksomheten

Pr. 31.12. 2006 er det installert energimålere på 6 lokomotiver. Det er igangsatt arbeid med installasjon av energimålere, slik at alle lokomotiver får installert energimålere i løpet av våren 2007.

Energieffektivisering i NSBs eiendomsmasse

NSBs eiendomsvirksomhet har siden 1998 arbeidet målrettet med å effektivisere energibruken i sine bygg. For øyeblikket drives det to enøk-prosjekter i bygningsmassen: Mantena AS, som er en stor leietaker av NSBs verkstedslokaler, driver et eget energiprogram som omfatter 154.000 m² oppvarmet areal. I tillegg gjennomfører NSB et energiprogram som omfatter 196.000 m². Begge prosjektene støttes økonomisk av det statlige foretaket Enova.

Det spesifikke energiforbruket har gått fra 316 kWh/m² i 2005 til 322 kWh/m² i 2006, dvs. en økning på 2 %. Årsak til økningen var at det ble brukt mye varme til tining av tog 1. kvartal 2006.

Material- og kjemikaliebruk

NSB-konsernets delmål for material- og kjemikaliebruk:

NSB-konsernet skal redusere bruken av materialer og kjemikalier som gir eller kan gi miljø- og helseskade, og fortrinnsvis velge fornybare materialer som i størst mulig utstrekning kan gjenvinnes, og som har minst mulig miljøskade gjennom livsløpet.

Bussvirksomheten

Nettbuss inngikk høsten 2006 leveringsavtale med to firma for vaskekjemikalier til renhold av busser. Arbeidet med å redusere antall leverandører av kjemikalier vil fortsette i 2007. Nettbuss har 50 vaskeanlegg for busser/lastebiler. Vaskeanleggene, med noen få unntak, kjøres med vannspareprogram i stedet for gjenvinning. Faren for oppblomstring av Legionella bakterier er dermed så godt som eliminert.

Eiendomsvirksomheten

I 2005 ble det startet et systematisk arbeid med bekjempelse av tagging og graffiti på stasjonene i det sentrale østlandsområdet. Det er i dette området problemene er størst, og arbeidet har blitt videreført i 2006.

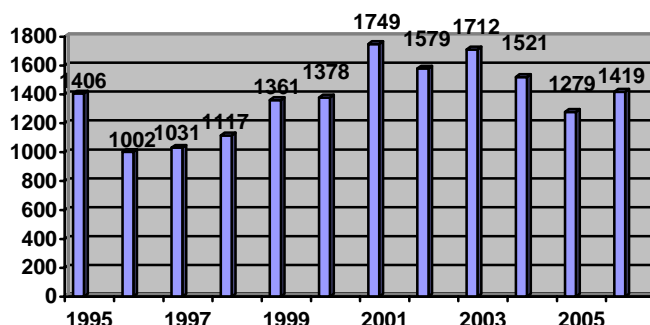
Totalt er det fjernet 2.248 kvm graffiti på 35 stasjoner i 2006. For å minimere slike skader er det også gjennomført en generell opprusting av underlag og impregnering av disse med antigraffiti for å minimere skader fra selve taggingen. Impregnering gjør det også mye enklere, rimeligere og mer miljøvennlig å fjerne graffiti.

Uønskede hendelser

NSB-konsernet skal sikre at alvorlig miljøskade som følge av uønskede hendelser ikke oppstår og skal ansvarliggjøre hele organisasjonen på miljøhensyn.

Dyrepåkjørsler

En økning i antall dyrepåkjørsler i 2006 i forhold til 2005 innebærer at en reduksjon i antall dyrepåkjørsler fortsatt vil være en stor utfordring. Det er Jernbaneverkets ansvar å forhindre at dyr trekkes til sporet og skape bedre oversikt for lokførere. Det er derfor viktig med et nærmere samarbeid med Jernbaneverket for å oppnå de ønskede resultater.



I 2006 ble det registrert 1419 dyrepåkjørsler (inkl. Jernbaneverkets påkjørsler). Dette er en økning på 10,9 % i forhold til 2005, hvor det ble registrert 1279 dyrepåkjørsler (inkl. Jernbaneverkets påkjørsler). Antall dyrepåkjørsler varierer erfaringsmessig med snøforholdene.

Utslipp til luft og vann

Utslipp av CO₂, NO_x og SO₂ er knyttet opp til energiforbruket på dieseldrevne tog, maskiner, trucker og busser. I Eiendomsvirksomheten er det flere prosjekter hvor tidligere oljefyrt anlegg er erstattet med bioenergianlegg. Akuttutslipp skal følges opp av vedkommende enhet/selskap. Tallene i tonn er beregnet uten å inkludere eksterne effekter.

Tabell 5.3 Utslipp til luft

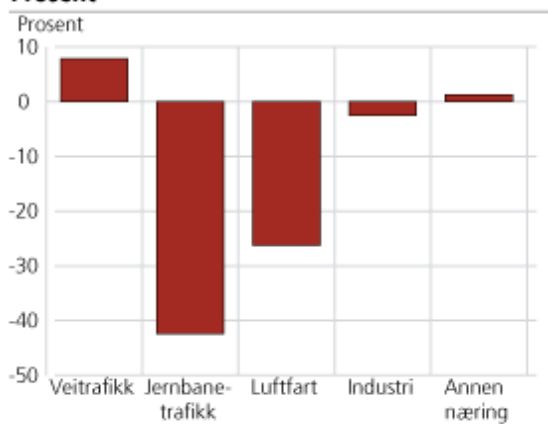
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Persontogvirksomheten	378843,0	394589,0	357866,0	367142,0	370850,0	382000,0	383900,0
Bussvirksomheten	Na	8,5	7,5	14,2	12,2	11,0	13,0
Godsvirksomheten	136333,0	117275,0	128411,0	130103,0	116750,0	120000,0	139000,0
Totalt	515176,0	511872,5	486284,5	497259,2	487612,2	502011,0	522913,0

Støy og vibrasjoner

Jernbanen bidro til 3 prosent av de kartlagte støyplagene i 2006. Fra 1999 til 2006 gikk andelen ned med 42 prosent. Flere faktorer er årsak til reduksjonen; nedgang i togtrafikken, utskifting av tog til nye og mer stillegående typer, skinnsliping og endringer i bosetning. På tross av dette økte den samlede støyplagen i Norge med 2 prosent fra 1999 til 2006 i hovedsak på grunn av mer støy fra veitrafikken, som økte med 8 %.

Veitrafikk er den desidert viktigste kilden til støyplager i Norge. Foreløpige tall viser at veitrafikken stod for 79 prosent av kartlagt plage i 2006.

Endring i støyplage fra 1999 til 2006, etter kilde. Prosent



Avfall

NSB-konsernet innfører kildesortering av avfall i hele konsernet og har som mål å redusere den totale avfallsmengde i forhold til produksjonen. Følgende er registrert for farlig avfall:

Tabell 5.4 Farlig avfall i tonn 1)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Verksted- og vedlikeholdsvirksomheten	409	228	142	248	357	314	212
Bussvirksomheten	281	472	450	634	550	546	652
Eiendomsvirksomheten	77	NA	136	23	NA	NA	NA
Godsvirksomheten	30	27	38	42	115	86	47
Totalt	797	733	778	963	1 023	946	911

1) Farlig avfall registreres på leietaker fra 2004

Kartleggingen av PCB-holdige armaturer i hele eiendomsporteføljen ble gjennomført i 2004. Det ble avdekket at totalt 12552 armaturer inneholdt PCB. Ved utgangen av 2006 er det fjernet 7.100 armaturer med PCB. De siste armaturer vil bli skiftet i 2007. Saneringsplanen følger gjeldende forskrifter og er godkjent av SFT.

ROM tilrettelegger for kildesortering for leietakerne, for å oppnå lavere felleskostnader og for å redusere miljøbelastningene fra avfall. Ambisjonen er å senke restavfallsmengden for alle stasjoner, samlet med 15 % i år 2007 og 10 % i de neste årene.

I 2006 gjennomførte Miljøvernavdelingen hos Fylkesmannen i Oslo og Akershus kontroll av at vi fulgte forskriftskravene vedrørende "Kontroll av PCB-holdige lysarmatur" og "Merkeplikt for isolerglass i bygninger". Kontrollen ble gjennomført uten merknader.

Forurenset grunn

NSB-konsernet har som mål å rense forurenset grunn. Arbeidet med grunnforurensninger har fortsatt. Det gjenstår å skaffe seg en oversikt over hva som virkelig ligger i grunnen gjennom forundersøkelser. Dette arbeidet er igangsatt og vil fortsette i løpet av 2007.

Kartlegging av eiendomsporteføljen

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.

Brakerøya

Eiendommen etter NSBs impregneringsverk på Brakerøya i Drammen og Lier kommuner er kreosotforurenset. Statens forurensningstilsyn har pålagt eiendomsvirksomheten å lage "en tiltaksplan som har til hensikt å stanse, fjerne eller begrense virkningen av kreosotforurensningen". Tiltaksplan er innsendt til godkjenning hos SFT. I desember 2006 ble det etablert et samarbeidsforum om forurenset grunn på Brakerøya, mellom Jernbaneverket og NSBs eiendomsvirksomhet. Formålet er å oppfylle SFTs krav inntil ansvarsforhold blir avklart.

Oslo

Ved pågående utbygginger i Bjørvika, Schweigaards gate og St. Edmunds vei på Skøyen har NSBs eiendomsvirksomhet miljøansvaret og følger opp dette med egne konsulenter. Omtrent 30 % av gravemassene på OSU-eiendommen i Bjørvika er kjørt til deponi i 2006.

Åndalsnes

På Åndalsnes stasjonsområde har det tidligere vært registrert utlekking av olje til fjord fra diesel-påfyllingsanlegget. I 1999 ble det foretatt omfattende masseutskifting med kompostering av den forurensede massen på kommunal fyllplass. I forbindelse med andre gravearbeider i 2006 ble det registrert ytterligere forurensninger og tiltak er iverksatt.

Åndalsnes godsterminal ble åpnet i 1994. Det har ikke vært utslipp av olje/diesel eller lekkasje fra last i grunnen. Det er imidlertid ikke installert oljeutskiller.

Prosjekt om massebalanse

ROM startet i 2004 en kartlegging av massehåndteringen i utviklingsprosjektene. Massebalanse innenfor enkeltprosjekter medfører i mange tilfeller deponering av masser som er rene nok til å gjenbrukes til formål som terrengfylling og under tekniske anlegg. På Grefsen Stasjonsby skal det etter planen flyttes ca 30.000 m³ lettere forurenset masse. ROM har fått tilsagn på å plassere disse massene som gang/sykkelveg og støyskjerm på samme eiendom langs Ringvegen. Manglende godkjenning av reguleringsplan for boligområdet har stoppet fremdriften i prosjektet.

Bussvirksomheten

Det er mistanke om forurensning i grunnen ved tankanlegget til Borg Buss AS i Fredrikstad. Graving ved dieseltanken skal gjennomføres i 2007 for å avdekke eventuell forurensning.

Miljøledelse

Persontogvirksomheten

NSB AS oppfylder kravene til miljøstyringssystemer som er angitt i ISO 14001 og Nemko Certifications bestemmelser for sertifisering. Sertifikatet gjelder persontransport med tog.

ISO standarden inneholder ca. 50 "skal-krav" for miljøstyring rettet mot bedriftens miljøpolitikk, innføring og drift, kontroll og korrigerende tiltak og ledelsens gjennomgåelse. Miljøstyring i henhold til ISO-14001-standard skal sikre styring og kontroll med forhold som direkte eller indirekte kan påvirke ytre miljø som følge av aktiviteter, produkter eller tjenester.

Godsvirksomheten

Det er foretatt en ny miljøgjennomgang i godsvirksomheten i 2006 i forbindelse med å utarbeide og implementere et miljøstyringssystem for å svare ut kravene i ISO 14001, slik at CargoNet AS kunne påbegynne en sertifiseringsprosess.

Eiendomsvirksomheten

Bygge- og eiendomsbransjen belaster i dag miljøet med omkring 40 prosent av all energibruk og 40 prosent av alt avfall i Norge. ROM er en stor aktør i denne bransjen og har som mål å være et ledende eiendomsselskap, også innen miljø. ROMs miljøprinsipper er:

- ROM skal være kjent som Norges ledende eiendomsselskap, også innen miljø
- ROM skal benytte markedets beste miljø- og energiløsninger, innenfor en økonomisk forsvarlig ramme
- ROM skal forbedre miljøarbeidet kontinuerlig, både prestasjoner og arbeidsmetoder
- ROM skal gjennom virksomheten bidra til å heve miljøstandard i sin bransje
- ROM skal vise åpenhet og informere om miljøarbeidet, internt og eksternt
- ROM skal velge leverandører som holder høy miljøstandard
- ROM skal samarbeide med kompetente bidragsytere for å skape miljøforbedringer
- ROM skal utarbeide særskilte miljøoppfølgingsprogram for hvert prosjekt, hvis størrelse og/eller miljøforhold gjør det påkrevd
- ROM skal utarbeide årlige miljøregnskap med utgangspunkt i miljøprogrammets mål

Miljøoppfølgingsprogrammet gjelder alle utviklingsprosjektene i ROM. Miljøarbeidet skal fokusere på områder der ROM har størst potensial for å bidra til positive miljøeffekter.

Støtteenheter

Alle enhetene i Mantena er nå miljøsertifisert i henhold til ISO 14 001. Mantenas miljøstyrings-system ble godkjent av sertifiseringsorganet NEMKO.

Kommunikasjon

Det er i 2006 etablert en kommunikasjonsstrategi for ytre miljø og en miljøkommunikasjonsplan. Hovedhensikten er å ha en plan for systematisk informasjon til de ansatte i NSB om miljøstyrings-systemet og de miljøtiltak som planlegges og blir gjennomført. Det skal utgis en brosjyre om de viktigste prosedyrer i miljøstyringssystemet og hva NSBs ledelse har besluttet på miljøområdet.

Miljøweb

På NSBs nettsider finnes en miljøweb med følgende innhold:

- Miljøpolitikk og strategi
- Miljøaktiviteter
- Miljøpåvirkning
- Miljøregnskap
- Miljøfakta

Miljøweb'en finnes på NSBs Intranettsider med sikte på bedre tilgjengelighet for NSBs ansatte.

Miljøkalkulator

Vestlandsforskning, i samarbeid med NSB, har laget en miljøkalkulator som beregner energibruk, utslipp og ulykkesrisiko på bakgrunn av hvilken transportmåte du velger. I tillegg beregnes samfunnsøkonomiske kostnader knyttet til dette. Beregningene baserer seg på en vurdering av data fra trafikkforskere i inn- og utland, foretatt av Vestlandsforskning.

Miljøkalkulatoren ble opprettet første gang i 1998, og ble revidert etter Åsta-ulykken i 2000. I løpet av 2006 er det foretatt en ny revisjon av miljøkalkulatoren. I databasen inngår energibruk, utslipp av de vanligste forurensningskomponentene fra transportformene, beregning av samfunnsmessige kostnader av utslippene, ulykkeskostnader og for persontransport også ulykkesrisiko ved de ulike transportformene.

Miljøkalkulatoren ligger på NSBs Internettsider under www.nsb.no og "Om nsb"