

Oppsummering fra møte  
med ledelsen i NSB BA

Rapport nr. 2-98

## Årlig møte med ledelsen i NSB BA

**Rapport nr.:** 5-97  
**Arkivkode:** 97/103 T63  
**Møtedato:** 10.12.97  
**Foretak:** NSB BA  
**Enhet/Avd.:** Konsernledelsen inklusive Materiellfornyelse, Teknisk sektor,  
Persontrafikk og Gods  
**Kontaktperson:** Yngve Ulsrød

---

### Rapportens innhold :

Denne rapporten er utarbeidet for å gi en kortfattet beskrivelse av status for foretakets organisasjon og aktiviteter vedrørende trafikksikkerhet slik dette ble presentert på møtet mellom NSB BA og Statens jernbanetilsyn den 10. desember 1997.

Intensjonen er ikke å gi utfyllende møtereferat.

Punktene i dette sammendraget refererer seg til opprinnelig agenda som vist i vedlegg 1a. For enkelhets skyld er agendaens punkter sammenfattet i stikkordsform.

---

**Utarbeidet dato:** 13.01.98

Sign.:

Sjur Sæteren  
Rådgiver tilsyn

**Godkjent dato:** 13.01.98

Sign.:

Gro Seim  
Direktør

## Innholdsfortegnelse

1. Innledning
2. Organisering på overordnet nivå
3. Mål for sikkerhetsarbeidet
4. Arbeidet for måloppnåelse
5. Interne revisjoner
6. Rapportering av uhell og tilløp
7. Kompetanse
8. Behov for tillatelser 1998/99

## Vedlegg

- 1.a Agenda (planlagt)
- 1.b Agenda (faktisk)
2. Beskrivelse av møtets hensikt.
3. Oversikt over dokumentasjon som ble overlevert SJT
4. Deltakerliste

## 1. Innledning

Møtet fant sted etter initiativ fra Statens jernbanetilsyn (heretter kalt SJT) og er i utgangspunktet tenkt gjennomført på årlig basis som en del av SJT sin tilsynsvirksomhet med jernbaneforetakene. Agenda og beskrivelse av hensikt med møtet ble oversendt foretaket før møtet. Kopi er vedlagt denne oppsummeringen.

Innledningsvis redegjorde SJT for sin rolle og arbeidsform.

Med hensyn til endringer i trafikksikkerhetsregelverket ble det blant annet informert om at SJT vil fokusere på eventuelle endringer i prinsippene og ikke godkjenne regelverket ord for ord.

Når NSB foretar endringer i sitt regelverk vil SJT forvente at NSB gjennom utførte analyser kan godtgjøre at sikkerhetsnivået ikke svekkes ved endringer som innføres.

Med hensyn til godkjenning av nytt eller modifisert rullende materiell vil SJT i sin godkjenningsprosess forsikre seg om at :

- Jernbaneverket har typegodkjent materiellet
- vedlikeholdsrutiner er etablert
- kompetanse er tilgjengelig.

SJT uttrykte behov for å få identifisert en kontaktperson hos NSB BA for å sikre en hensiktsmessig kommunikasjon ved gjennomføring av tilsynsaktiviteter. Det ble avklart at formelle kontaktpersoner vil være avgrenset til linjeledere i de to øverste nivåer av organisasjonen og deres sikkerhetsrådgivere.

Det ble klarlagt innledningsvis at begrepet HMS i NSBs dokumenterte styringssystem på konsernnivå også inkluderer trafikksikkerhet. Det fremkommer at ansvar for trafikksikkerhet er et linjeansvar. Til støtte for linjen er det staber med HMS kompetanse og trafikksikkerhetskompetanse. I noen tilfeller vil trafikksikkerhetskompetanse være å finne i andre fagmiljøer eller som egen stab.

## 2. Organisering på overordnet nivå

### 2.1 Generelt

SJT oppfattet redegjørelsen av hovedorganisering som klar. Trafikksikkerhet er organisert som et linjeansvar.

Det er etablert en desentralisert styringsmodell der hovedenhetene har ansvar for og kontroll over egne aktiviteter, prosedyrer og arbeidsbeskrivelser for egne ansatte. Hovedenhetenes dokumentasjon skal baseres på sentrale krav og bestemmelser fra administrerende direktør. Konsernstab har definert krav til HMS-styring i 23 punkter til underliggende enheter. (Som beskrevet tidligere er trafikksikkerhet inkludert i HMS begrepet i NSB sitt system.) Konsernstaben har identifisert lover og forskrifter som foretaket skal overholde. Det er

underliggende enheters ansvar å inkludere relevante deler av jembanelovgivningen i sine styrende dokumenter.

Noen funksjoner krysser grensesnittene mellom hovedenhetene. Eksempelvis Teknisk Sektor som utarbeider spesifikasjoner for anskaffelser, komponentvedlikehold og innkjøp av deler samt kravspesifikasjoner mot rullende materiell. Disse funksjoner reguleres i sentrale bestemmelser fra administrerende direktør.

NSB gir topp prioritet til å sy sammen et enhetlig system etter perioder med store endringer. NSB anser selv ikke organisasjonen som tilstrekkelig stabil ennå, men når de store omstillinger snart avsluttes anser man at sikkerhetsnivået vil være høyere enn før omstillingsprosessen startet. Alle pågående omstillinger skjer nå i linjen og ikke lenger gjennom dedikerte prosjektorganisasjoner.

Dokumentasjon av det overordnede styringssystemet vil utgis innen 01.01.98.

NSB vil fortsette den påbegynte omstilling til risikobasert sikkerhetsledelse. Som et ledd i dette vil et kravdokument fra administrerende direktør vedrørende risikoanalyse (AD 60 010) utgis ca. juni 98.

Vedtaket vedrørende omstilling av verkstedstjenestene vil bli gjennomført.

Persontrafikk og Gods har begge en ressursperson på trafikksikkerhet i stab. Det samme gjelder for konsernstab. I Teknisk sektor og Materiellanskaffelser har kvalitetssjef en stabfunksjon med hensyn til sikkerhet.

## 2.2 Teknisk sektor

Nytt styringsprinsipp gjøres gjeldene i Teknisk sektor 01.01.98, mens styringssystemet formelt utgis 01.02.98. Tilhørende prosedyreverk utgis 01.04.98

Produksjonen i Teknisk sektor foregår ved at Materielleknologi (TM) utformer krav (i form av vedlikeholdsprogram og tekniske spesifikasjoner) som Operativ styring (OS) forvalter og verkstedene utøver.

I de nye vedlikeholdsprogrammene som utarbeides av TM blir bl.a. sikkerhetskritiske funksjoner identifisert.

## 2.3 Persontrafikk

En foreløpig versjon av styringssystemet skal være utgitt 01.01.98, mens den formelle utgivelsen vil skje innen 01.04.98. Underliggende systemer vil være beskrevet og utgitt innen 01.07.98.

Persontrafikk er i ferd med å innføre risikobasert sikkerhetsledelse.

Enheten Togdrift forbereder avvikling av trafikkstyringen som skal overføres til Jernbaneverket.

## 2.4 Gods

Gods har gjennomført organisasjonsendringer som startet 01.09.97. Noen bemanningstilpasninger vil gjennomføres 04.01.98 før endringene er sluttført. Gods har derfor ikke sluttført arbeidet med å utarbeide dokumentasjon av styringssystemet. Funksjonsbeskrivelser er utarbeidet i ukastsform for hovedenhetene.

Nåværende styrende dokumentasjon er en blanding av gamle trykk og dokumenter tilpasset nytt styringssystem. For hvert fagområde er det etablert en handlingsplan for overgang til nytt system.

Gods har en sikkerhetsjef som er rådgiver for direktøren i sikkerhetsspørsmål. Sikkerhetsjefen har også ansvar for interne revisjoner innen sitt ansvarsområde.

Gods leier inn lokførere fra Persontrafikk og kjøper teknisk vedlikehold av lokomotiver fra Teknisk sektor. Gods ivaretar selv vognvedlikehold.

## 3. Mål for sikkerhetsarbeidet

### 3.1 Generelt

Sikkerhetsmål er dokumentert og er beskrevet i:

- \* Dokument AD 00:           -NSBs 10 suksesskriterier  
                                  -Kap.11 Sikkerhet i NSB BA
- \* Dokument AD60.001:   -23 krav til underliggende styringssystemer
- \* En del utfyllende bestemmelser til de 23 krav definert i andre dokumenter.

Det er foreløpig ikke etablert en rød tråd i målfastsettelsen ned gjennom hele organisasjonen, men det er utviklet en struktur for målfastsettelse. Det er satt krav fra administrerende direktør om utarbeidelse av sikkerhetsmål til lavere nivåer i organisasjonen. De ulike enheter og nivåer har kommet ulike langt i utvikling av sikkerhetsmål. NSB anslo at utvikling av målene vil være ferdig i løpet av ½ år.

Det ble redegjort greit for oppnådde resultater.

### 3.2 Teknisk sektor

Teknisk sektor har definert følgende konkrete mål som vil bidra også i sikkerhetsstyringen:

- utgi dokumentasjon av styringssystemet
- etablere styringsprinsippene pr. 01.01.98
- øke pålitelighet og videreutvikle RCM basert vedlikehold

### 3.3 Persontrafikk

Persontrafikk vil styrke sikkerheten ved blant annet å fortsette utviklingen av risikobasert sikkerhetsledelse, systematisere styringssystemet og øke ledelsens engasjement i sikkerhetsarbeid.

#### 3.4 Gods

Mål for Gods er beskrevet i virksomhetsplanen.

### **4. Arbeidet for måloppnåelse**

#### 4.1 Generelt

Arbeidet med å etablere styringssystemet er et nødvendig skritt for å nå de etablerte mål.

Det er igangsatt et arbeid for å rydde opp i trykk og andre styrende dokumenter for å skape nødvendig klarhet i krav og styrende dokumentasjon.

Uhell og tilløp registreres i Synergi og følges aktivt opp.

#### 4.2 Teknisk sektor

Teknisk sektor arbeider mot definerte frister for å utgi dokumentasjon av styringssystemet og prosedyreverk.

Det arbeides videre med å øke pålitelighet og videreutvikle RCM basert vedlikehold

#### 4.3 Persontrafikk

Persontrafikk har identifisert 5 aktiviteter innen sikkerhet som utøves for å bedre sikkerhetsnivået.

#### 4.4 Gods

Mål følges opp gjennom virksomhetsplanen.

### **5. Interne revisjoner**

#### 5.1 Generelt

På konsernnivå er det fastsatt krav til at hver underliggende enhet skal definere rutiner for gjennomførelse av interne revisjoner og frekvens for utførelse.

Ettersom styringssystemet er i ferd med å bli etablert har man imidlertid ikke funnet det hensiktsmessig å prioritere interne revisjoner i særlig grad på dette stadiet.

Det eksisterer planer på konsernnivå for å revidere internrevisjonsprosessen i de underliggende nivåer.

## 5.2 Teknisk Sektor

Det er gjennomført 2 interne revisjoner i 1997. Disse har ikke fokusert på sikkerhet. Revisjonsplanen blir etablert innen 01.02.98 og vil inneholde planer for revisjon relatert til trafiksikkerhet, men etablering av styringssystemet vil foreløpig ha større prioritet enn gjennomføring av internrevisjoner.

## 5.3 Persontrafikk

Persontrafikk har ikke planlagt interne revisjoner. Gjennomføring avventes til styringssystemet er etablert.

## 5.4 Gods

Det er gjennomført 5 interne revisjoner i Gods i 1997 hvorav 2 dekket elementer av trafiksikkerhet.

Revisjonsplan for 1998 er under utarbeidelse.

## 6. Rapportering av uhell og tilløp

### 6.1 Generelt

Rapportering av uhell og tilløp ble greit redegjort for. Synergi er hovedverktøyet.

SJT har mottatt det materialet som SJT har etterspurt fra NSB i løpet av foregående år med hensyn til oversendelse av uhellsrapporter. SJT vil gjøre en evaluering av denne praksis for å avgjøre hvorvidt den er hensiktsmessig i sin nåværende form.

### 6.2 Gods

Gods har til hensikt å gjennomføre analyser av data vedrørende hendelser som er registrert i Synergi, men har ikke påbegynt dette arbeidet enda.

### 6.3 Persontrafikk

Persontrafikk følger opp registreringene av uønskede hendelser og tilstander som er registrert i Synergi

## 7. Kompetanse

### 7.1 Generelt

NSB konstaterte at kompetanse vil være et satsningsområde framover.



På konsernnivå er det fastsatt krav om at hver underliggende enhet skal ha definert kompetansekrav. Det er opp til den enkelte enhet både å fastsette hvordan kompetansekravene etableres samt å etablere disse.

Utformingen av kompetansekrav og metodikken for å etablere dem er ulik for de ulike enheter. Systematikken vedrørende kompetansekrav fremsto ikke som transparent for SJT.

## 7.2 Konsernstab

For personell i konsernstab - såvel som for personell i resten av organisasjonen - ble det av NSB opplyst at det i forbindelse med stillingsutlysninger og ved ansettelser alltid utarbeides kompetanseprofil og stillingsbeskrivelse.

Ved gjennomføring av interne revisjoner av spesielle fagområder (som f.eks. trafiksikkerhet) kreves at revisorer med relevant fagkompetanse deltar i revisjonsgruppen.

## 7.3 Teknisk sektor

Teknisk sektor har fullført funksjonsbeskrivelser på øverste nivå og begynner nå på utarbeidelse av stillingsbeskrivelser.

I forbindelse med vedlikeholdsprogrammet definerer enheten TM kompetansekrav

## 7.4 Persontrafikk

Kompetansekravene for en del personell er i stor grad implisitt definert i trykk og prosedyreverk.

Persontrafikk har obligatorisk opplæring av linjeledere i sikkerhetsledelse, opplæringsprogram for ombordpersonale og kontroll av sikkerhetskunnskaper på en del kritiske områder.

## 7.5 Gods

Stillingsbeskrivelser er utarbeidet i utkastsform til og med på nivå 3 under godsdirektøren (det vil si områdeledere/driftsledere). Stillingsbeskrivelsene inneholder dokumenterte kompetansekrav av relativt generell karakter.

Gods har adoptert opplæringsprogram fra NSB-skolen og benytter dette som grunnlag for opplæring og oppfølging av kompetanse.

Gods gjennomfører 3 årlig kontroll av kompetanse til personell med sikkerhetstjeneste.

## 8. Behov for tillatelser 1998/99

NSB BA forutser følgende behov for tillatelser i forbindelse med

- ombygging av E1 14
- ombygging av BM69 og
- ombygging (i noen grad) av E1 16
- Flåmsbanemateriell

Det ble klargjort at alt materiell som i dag har bruksgodkjenning i prinsippet er å anse som typegodkjent.

På lengre sikt forutser NSB behov for godkjenninger av følgende materiell:

- 16 ekspresstog (krengetog), 1998-2001
- 36 lokaltog, 2001
- 11 diesekrengetog, 2000
- Eventuelt også IC-tog

## AGENDA

for møte mellom Statens jernbanetilsyn og  
jernbaneforetakene

1. Hensikt med møtet, presentasjon av deltagerene ved Statens jernbanetilsyn
2. Foretaket redegjør for virksomheten med vekt på de områder som er av betydning for trafikksikkerheten. Organisering. Dokumentasjon.
3. Foretaket redegjør for sine mål med sikkerhetsarbeidet. Dokumentasjon.
4. Foretaket redegjør for sine aktiviteter og planer for å nå målene for sikkerhetsarbeidet og hvorledes dette inngår i styringssystemet samt konkrete oppnådde resultater. Dokumentasjon.
5. Status og planer for interne revisjoner. Dokumentasjon
6. Foretaket gjennomgår sitt system for behandling, rapportering og oppfølging av uhell og tillop samt konkrete resultater av korrigerende tiltak. Dokumentasjon.
7. Foretaket gjennomgår hvorledes faglige kvalifikasjoner for personell med oppgaver av betydning for sikkerheten fastsettes og følges opp. Dokumentasjon
8. Foretakets behov for tillatelser/godkjenninger i 1998/99
9. Oppsummering ved Statens jernbanetilsyn

## AGENDA

## Vedlegg 1b

Årlig møte mellom Statens jernbanetilsyn (SJT) og NSB BA - 10. desember 1997

Tid: Onsdag 10. desember 1997, kl. 1230 - 1700

Sted: Gamle biblioteket (5. etg i Kirkegt.), inngang Prinsensgt. 7-9, Oslo

			Ansvar	ca. tid
1230-1245	1.	Velkommen, presentasjon av deltakerne fra NSB	Osmund Ueland	15 min
1245-1300	2.	Hensikt med møte, presentasjon av deltakerne fra SJT	Gro Seim	15 min
1300-1330	3.	Statens jernbanetilsyn - rolle - arbeidsmetode - formaliteter - grensesnitt mot Jernbaneverket	SJT Gro Seim	30 min
1330-1400	4.	NSB BA - organisering - overordnede mål med trafikksikkerhetsarbeidet - sikkerhetsmessige krav til linjeeenheter - resultater - status og planer for interne revisjoner - myndighetskontakt	Osmund Ueland	30 min
1400-1415	5.	NSB BA - NSBs nye styringssystem	NSB Yngve Ulsrød	15 min
1415-1425		Pause		10 min
1425-1445	6.	NSB Teknisk sektor - aktiviteter og planer for å nå målene i sikkerhetsarbeidet - styringssystemet - konkret oppnådde resultater - status og planer for interne revisjoner - krav til og oppfølging av faglige kvalifikasjoner for personell med oppgaver av betydningen for sikkerheten	NSB Teknisk sektor Per M. Mathisen	20 min
1445-1505	7.	NSB Persontrafikk - aktiviteter og planer for å nå målene i sikkerhetsarbeidet - styringssystemet - konkret oppnådde resultater - status og planer for interne revisjoner - krav til og oppfølging av faglige kvalifikasjoner for personell med oppgaver av betydningen for sikkerheten	NSB Persontrafikk Tom Ingulstad	20 min
1505-1525	8.	NSB Gods - aktiviteter og planer for å nå målene i sikkerhetsarbeidet - styringssystemet - konkret oppnådde resultater - status og planer for interne revisjoner - krav til og oppfølging av faglige kvalifikasjoner for personell med oppgaver av betydningen for sikkerheten	NSB Gods Thor J. Vasset	20 min
1525-1535		Pause		10 min
1535-1555	9.	System for rapportering av uønskede hendelser - rapportering - behandling - prioritering av tiltak og resultater av korrigerende tiltak - forbedringstiltak og oppfølging - trend - erfaring fra "nestenulykker"	NSB Olaf Larssæther (KHMS)	20 min
1555-1615	10.	Anskaffelser/investeringer nytt materiell - organisering - ivaretagelse av sikkerhetskrav - kontrakter/krav til leverandører/oppfølging - godkjenninger - planer fremover vedr. anskaffelser	NSB Jan Ruesson (Materiell- fornyelse)	20 min
1615-1625	11.	Behov for tillatelser/godkjenninger i 1998/99 og fremover	NSB	10 min
1625-1640	12.	Diskusjon	NSB/SJT	15 min
1640-1650	13.	Oppsummering ved SJT	SJT	10 min
1650-1700	14.	Avslutning ved NSB	Osmund Ueland	10 min

Formål.

Vedlegg 2

Møtet er en del av den planlagte tilsynsvirksomheten.

Formålet er å etablere en dialog mellom foretakets øverste ledelse og Statens jernbanetilsyn angående forventninger til sikkerhetsstyring samt å få presentert og dokumentert hvorledes elementer i sikkerhetsstyringen ivaretas av den øverste ledelse og hvorledes det tilrettelegges for sikkerhetsstyring videre nedover i organisasjonen.

## Vedlegg 3

### Oversikt over dokumenter som ble overlevert SJT

NSB hadde utarbeidet en perm bestående av informasjon fra enhetene på de to øverste nivåer som berørte punktene på møtets agenda.

Årlig møte mellom Statens jernbanetilsyn (SJT) og NSB BA - 10. desember 1997

Deltakere fra NSB BA.

1. Osmund Ueland	AD
2. Leif Øverland	NSB Persontrafikk
3. Tom Ingulstad	NSB Persontrafikk
4. Svein Ivar Johannessen	NSB Persontrafikk
5. Thor Vasset	NSB Gods
6. Lars Nordhelle	NSB Gods
7. Per Magne Mathisen	NSB Teknisk sektor
8. Steinar Skauen	NSB Teknisk sektor
9. Jan Runesson	NSB Materiellfornyelser
10. Yngve Ulsrød	Konsern, Administrerende direktørs kontor
11. Morten Buan	Konsern, Personal og organisasjon
12. Sverre Røed Larsen	Konsern, Personal og organisasjon
13. Olaf Larssæther	Konsern, Personal og organisasjon
14. Stein Fosser	Konsern, Personal og organisasjon
15. Svein Hørrisland	Konsern, Informasjon

Deltakere fra Statens jernbanetilsyn.

1. Gro Seim	Direktør
2. Knut Rygh	Sikkerhetssjef
3. Sjur Sæteren	Rådgiver tilsyn

Årlig møte mellom Statens jernbanetilsyn (SJT) og NSB BA - 10. desember 1997

Deltakere fra NSB BA.

1. Osmund Ueland	AD
2. Leif Øverland	NSB Persontrafikk
3. Tom Ingulstad	NSB Persontrafikk
4. Svein Ivar Johannessen	NSB Persontrafikk
5. Thor Vasset	NSB Gods
6. Lars Nordhelle	NSB Gods
7. Per Magne Mathisen	NSB Teknisk sektor
8. Steinar Skauen	NSB Teknisk sektor
9. Jan Runesson	NSB Materiellfornyelser
10. Yngve Ulstrød	Konsern, Administrerende direktørs kontor
11. Morten Buan	Konsern, Personal og organisasjon
12. Sverre Ræed Larsen	Konsern, Personal og organisasjon
13. Olaf Larssæther	Konsern, Personal og organisasjon
14. Stein Fosser	Konsern, Personal og organisasjon
15. Svein Hornisland	Konsern, Informasjon

Deltakere fra Statens jernbanetilsyn.

1. Gro Seim	Direktør
2. Knut Rygh	Sikkerhetssjef
3. Sjur Sæteren	Rådgiver tilsyn