

**Oppsummering fra  
møte med ledelsen i  
NSB Persontrafikk**

**Rapport nr. 12-98**

## Årlig møte med ledelsen i NSB BA Persontrafikk

**Rapport nr.:** 12-98  
**Arkivkode:** 98/116 T63  
**Møtedato:** 13.10.98  
**Foretak:** NSB BA  
**Enhet/Avd.:** Persontrafikk  
**Kontaktperson:** Morten Buan/ Øyvind Rørslett

---

### Rapportens innhold :

Denne rapporten er utarbeidet for å gi en kortfattet beskrivelse av status for enhetens organisasjon og aktiviteter vedrørende trafikksikkerhet slik dette ble presentert på møtet mellom NSB BA Persontrafikk og Statens jernbanetilsyn den 13. oktober 1998.

Intensjonen er ikke å gi utfyllende møtereferat.

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

---

**Utarbeidet dato:** 06.11.98

Sign.: 

Sjur Sæteren  
Rådgiver tilsyn

**Godkjent dato:** 06.11.98

Sign.: 

Harald Sundlo  
Fungerende direktør

## **Innholdsfortegnelse**

1. Innledning
2. Statens jernbanetilsyns tilsynserfaringer
3. Foretakets tilsynserfaringer
4. Organisering
5. Oppfølging av korrigerende tiltak
6. Mål for sikkerhetsarbeidet
7. Arbeidet for måloppnåelse
8. Interne revisjoner og systematiske undersøkelser
9. Rapportering av uhell og tilløp
10. Kompetanse
11. Forberedelser på år 2000 - problematikken
12. Avklaring vedrørende Statens jernbanetilsyns rolle
13. Behov for tillatelser 1998/99
14. Eventuelt

## **Vedlegg**

1. Agenda
2. Oversikt over dokumentasjon som ble overlevert SJT
3. Deltakerliste
4. Oversikt over systemer som berøres av år 2000 problematikken
5. Behov for godkjenninger 1998-1999

## **1. Innledning**

Møtet fant sted etter initiativ fra Statens jernbanetilsyn og er i utgangspunktet tenkt gjennomført på årlig basis som en del av tilsynets tilsynsvirksomhet med jernbaneforetakene. Agenda og beskrivelse av hensikt med møtet ble oversendt foretaket før møtet. Møtets hensikt ble i innledende korrespondanse beskrevet som "å få en presentasjon av ledelsens engasjement i sikkerhetsstyringen og hvorledes dette er nedfelt i styringssystemet." Kopi av agenda er vedlagt denne oppsummeringen.

Med mindre annet er klart angitt er beskrivelsene i punkt 3 og utover en oppsummering av den presentasjon/redegjørelse foretaket har gitt. Der Statens jernbanetilsyn unntaksvis har kommentarer eller uttrykker vurderinger er det særskilt angitt.

## **2. Statens jernbanetilsyns tilsynserfaringer**

Det har vært begrenset tilsynsvirksomhet med enheten i løpet av siste år, men Statens jernbanetilsyn finner at Persontrafikk har tilrettelagt godt for de tilsynsaktiviteter som har berørt enheten. Generelt har Statens jernbanetilsyn notert seg at det på sikt er et behov for å utvikle veiledninger til relevante forskrifter for å bedre transparens og forutsigbarhet i tilsynsvirksomheten.

## **3. Foretakets tilsynserfaringer**

Persontrafikk har gjennom Statens jernbanetilsyns tilsyn erfart at det settes mer krav til dokumentasjon, at det er behov for å tydeliggjøre sin tenkning vedrørende ivaretagelse av trafikksikkerhet og behov for å utvikle risikostyring i organisasjonen.

Persontrafikk har knyttet til seg ekstern hjelp fra to ulike selskaper for å utvikle mer risikobasert ledelse.

## **4. Oppfølging av korrigerende tiltak**

Korrigerende tiltak knyttet til avviksbeskrivelser i revisjonsrapport 4-98 og 2-97 ble gjennomgått. Persontrafikk rapporterte at gjennomføring av tiltak var i prosess i samsvar med de planer som tidligere er presentert for Statens jernbanetilsyn. Følgende punkter av særskilt interesse ble presentert:

- Bemanningen av stabsfunksjonen på trafikksikkerhet er øket med 3 personer
- Persontrafikk er i prosess med å innføre rutiner for gjennomføring av risikoanalyser/sikkerhetsvurderinger i forkant av endringer (enten disse er relatert til teknologi eller rutiner) som kan ha betydning for sikkerheten

Utvikling av styringssystemet som er et grunnleggende tiltak er omtalt i punkt 5. Andre tiltak er også nevnt under påfølgende punkter i rapporten.

## 5. Organisering

Ivaretagelse av trafikksikkerhet er organisert som et linjeansvar.

Det er i tillegg etablert en stabsfunksjon (sikkerhetsavdelingen som ledes av sikkerhetssjef) under Togdriftsdirektøren. Denne stabsfunksjonen har et fagansvar med hensyn til trafikksikkerhet i hele hovedenheten, men funksjonens overordnede og koordinerende rolle i Persontrafikk fremsto ikke som helt klar for Statens jernbanetilsyn. Sikkerhetssjefen betjente tidligere denne funksjonen alene. I løpet av 1998 er ytterligere 3 stillinger opprettet og besatt i funksjonen.

Persontrafikk er i god rute med å utvikle det overordnede styringssystemet. Systemet er prosessorientert. Så langt er følgende gjennomført:

- kartlegging av behov, krav og eksisterende dokumentasjonen
- gjennomgang av prosesser og identifisering av sikkerhetskritiske aktiviteter i prosessene
- gjennomgåelse av prosesser i underliggende enheter i organisasjonen

Persontrafikk er nå i ferd med å ferdigstille systemet. Den overordnede delen av systemet forventes ferdigstilt 1.11.98.

Det eksisterer et rapporteringssystem på trafikksikkerhet i Persontrafikk, men det gjenstår mye før dette er tilstrekkelig utviklet.

Det er opprettet en driftsgruppe pr. 1.10.98 som skal være både et besluttsende og pådrivende organ for trafikksikkerhet i hovedenheten. I tillegg til direktør og relevante enhetsledere deltar sikkerhetssjef og leder av lokførererenheten. På grunn av gruppens sammensetning og fokus vil den kunne bli et mer effektivt redskap for ivaretagelse av trafikksikkerhet enn det P-ledermøtene representerer. Driftsgruppen planlegges å møte ca. annenhver uke. I startfasen har man hentet inn ekstern trafikksikkerhetskompetanse for å bidra til at gruppen kan få ønsket virkningsgrad. Driftsgruppen skal besitte kompetanse i systematisk sikkerhetsledelse.

I enheter med ansvar for togproduksjon er det opprettet sikkerhetskoordinatorer som skal ha kompetanse til å ivareta og behandle rapportering om avvik relatert til trafikksikkerheten i Synergisystemet. I de større enheter har sikkerhetskoordinatorene trafikksikkerhet som eneste arbeidsoppgave. Sikkerhetskoordinatorene skal få tett oppfølging av sikkerhetsavdelingen. I Lokførererenheten vil sikkerhetskoordinator ha rolle som kvalitetssjef og sikkerhetssjef i enheten.

Det legges forøvrig ikke opp til en endring av organisasjonen i det nye styringssystemet, men fokus på trafikksikkerhet vil synliggjøres.

Med hensyn til grensesnitt mot Teknisk sektor er det avklart at Teknisk sektor er eier av materiellsikkerheten. Det finnes prosedyreverk for overtakelse av vedlikeholdt materiell, men

beskrivelsene er ikke forankret i overordnet system enda. Det gjenstår noe på å tydeliggjøre sikkerhetsarbeidet i dette grensesnittet.

## 6. Mål for sikkerhetsarbeidet

Det er beskrevet målindikatorer som planlegges å inngå i virksomhetsplanen til Persontrafikk. Indikatorene er ikke godt egnet for å måle fremgang i trafikksikkerhetsarbeidet. Persontrafikk har funnet det utfordrende å skulle konkretisere og videreføre overordnede mål fra konsernet.

Persontrafikk konstaterte at det ikke er en god sammenheng bakover i tid som gjør det enkelt å måle progresjon.

Driftsuhell som er en av målindikatorene omfatter både sikkerhet og andre forhold for blant annet å tilfredsstille UICs krav til skaderapportering.

Det skjer månedlig innrapportering på mål. Persontrafikk er av den oppfatning at målene ikke er brutt godt nok ned i underliggende enheter.

Persontrafikk fokuserer på å bedre graden av innrapportering av tillop til uhell fordi tillop betraktes som en viktig indikator i sikkerhetsarbeidet. Persontrafikk finner det imidlertid hensiktsmessig å vente med å benytte nestenulykker som en målparameter til man har lyktes med å bedre underrapportering av slike hendelser.

Forslag til målindikatorene omfatter skade på reisende og på egne ansatte. Persontrafikk har ikke funnet det hensiktsmessig å benytte skader på 3.part som indikator fordi slike skader i vesentlig grad er relatert til Jernbaneverkets infrastruktur.

Persontrafikk har hatt en prosess på å definere mål og anser seg ikke å være ferdig med den prosessen. Statens jernbanetilsyn oppfattet at Persontrafikk har utført grundig vurdering av mange relevante problemstillinger så langt i prosessen.

## 7. Arbeidet for måloppnåelse

Persontrafikk presenterte følgende aktiviteter for å bedre arbeidet med trafikksikkerhet:

- Pågående implementering av sikkerhetsstyringssystemet
- Kompetanseheving i linjeorganisasjon og staber
- Etablering av driftsgruppen som omtalt i punkt 5 (Første møte avholdes i løpet av oktober 1998)
- Risikoanalyser og risikovurderinger skal systematisk benyttes som verktøy
- Implementering av forebyggende tiltak med utgangspunkt i konklusjoner fra gjennomførte risikoanalyser (Noen konkrete saker ble presentert, herunder overstyring av nødbrems med en omfattende tiltaksliste)
- Sikkerhetskoordinatorer er etablert som stabsfunksjoner i enhetene som en faglig ressurs for linjeledelsen

Statens jernbanetilsyn registrerte mange vesentlige tiltak som var gjennomført, planlagt eller i prosess og lot seg imponere over arbeidet og den fremgang i trafikksikkerhetsarbeidet som kunne registreres i løpet av siste år.

## **8. Interne revisjoner og systematiske undersøkelser**

Fokus i Persontrafikk har vært på etablering av nytt styringssystem. Det er derfor bare planlagt en intern revisjon relatert til trafikksikkerhet for 1998. Revisjonen skal omfatte grensesnittene mellom Togdrift og Teknisk sektor og er planlagt utført i uke 48.

Revisjonsplan for 1999 fastlegges i november.

Det ble i denne sammenheng også informert om planer for å etablere en beredskapsplan i Persontrafikk som skal omfatte alle nivåer i hovedenheten.

Det ble videre vist til det pågående arbeid i konsernledelsen vedrørende utvikling av internrevisjonsarbeidet i NSB BA.

## **9. Rapportering av uhell og tilløp**

Det ble informert om en del utfordringer i arbeidet med å registrere uønskede hendelser. Etter overføring av oppgaver til Jernbaneverket har en del personell med kompetanse på registrering i Synergi forsvunnet. Det har videre vært tekniske problemer i forbindelse med overgangen til en ny versjon av Synergi.

Persontrafikk har - som omtalt tidligere i rapporten - nå styrket bemanningen ved 3 nyansettelser under trafikksikkerhetssjefen i Persontrafikk. De nyansatte skal arbeide med behandling av uønskede hendelser, hvorav en med særskilt ansvar for behandling av uønskede hendelser i lokførererenheten.

24 personer har fått opplæring - herunder i taps-/årsaksmodellen - for å kunne legge inn uønskede hendelser i Synergi. Det er foreløpig ikke utarbeidet kompetansekrav og prosedyrer for dette arbeidet.

Det gjenstår en del konkret arbeid med behandling av uønskede hendelser på lokalt nivå. Deler av de registrerte uønskede hendelser som Persontrafikk behandler er lagt inn av Jernbaneverket. Persontrafikk ønsker å skille registreringer som er foretatt av de to organisasjonene. Persontrafikk har fokus på kvaliteten av de registreringer som legges inn i Synergi. Man tar sikte på å tilrettelegge for enklere identifisering av nesteulykker med stort potensiale slik at ledelsen i Persontrafikk kan konsentrere sin fokus på disse.

## **10. Kompetanse**

Persontrafikk presenterte ulike moduler som inngikk i opplæringen av det operative personellet. Det ble påpekt at ombordpersonalet gjennomgående gjennomgår mer opplæring enn minstekravene fra Jernbaneverket forutsetter blant annet fordi ombordpersonalet skal utføre oppgaver utover normale arbeidsoppgaver i ekstraordinære situasjoner.

Opplæring og kompetansekrav for øvrig personell er ikke beskrevet. Det vil dokumenteres i det nye styringssystemet som er under utarbeidelse. I forbindelse med kravene som settes til kompetanse i det nye styringssystemet skal det utarbeides en plan for videreutvikling av sikkerhetskoordinatorenes kompetanse.

## **11. Forberedelser på år 2000 - problematikken**

Persontrafikk har kartlagt problemstillinger relatert til år 2000 problematikken. De presenterte problemområdene i 2 kategorier.

Den første kategori omfatter systemer som andre eier, men som Persontrafikk benytter. For de forholdene vil Persontrafikk henvende seg til systemeier.

Andre kategori er systemer som eies av Persontrafikk. Av disse vil materiellplansystemene kasseres før år 2000 og øvrige systemer anser ikke Persontrafikk for å være sikkerhetskritiske.

Vedlegg 4 gir oversikt over de presenterte systemer.

## **12. Avklaring vedrørende Statens jernbanetilsyns rolle**

Persontrafikk savner en større grad av uavhengighet i tilsynets vurderinger når tilsynet vurderer anker eller på annen måte skal vurdere konflikterende syn mellom foretaket og Jernbaneverket. Det ble fra Statens jernbanetilsyns side forklart at i tillegg til å gjøre sine egne vurderinger vil tilsynet i slike saker ofte innhente synspunkter fra samarbeidende tilsynsmyndigheter samt også ta kontakt med Jernbaneverket for å få en forståelse av hvilken tenkning som ligger til grunn for Jernbaneverkets standpunkter.

Persontrafikk påpekte videre at Statens jernbanetilsyn ved utførelse av oppdrag fra Samferdselsdepartementet risikerer å påvirke foretakets prioriteringer av sikkerhetsarbeidet i uheldig retning ved at forhold av mindre sikkerhetsmessig betydning får prioritet. Henvendelsen vedrørende fulle lokaltog ble gitt som eksempel. Både Persontrafikk og tilsynet kunne imidlertid se forhold av sikkerhetsmessig betydning som ble synliggjort i den konkrete saken uten at det ble tatt stilling til dette forholdets prioritet i forhold til annet sikkerhetsarbeid.



### **13. Behov for tillatelser 1998/99**

Statens jernbanetilsyn fikk overlevert en oversikt over behov for godkjenninger som vist i vedlegg 5.

I tillegg til oversikten i vedlegg 5 kan behov for godkjenning av dieselmotortogene gjøre seg gjeldende i overgangen 1999/2000.

Med hensyn til trafikkerings av Romeriksporten forventer Persontrafikk at henvendelsen vil skje fra Gardermobanen til Statens jernbanetilsyn.

### **14. Eventuelt**

Representanter for de ulike enheter presenterte de områder som de oppfattet som de viktigste fokusområder for trafikksikkerhet innen egen enhet. Det ble presentert mange viktige problemstillinger herunder:

- særskilt beredskap ved høyfjellskjøring i Region Vest
- behov for reduksjon/selektering av informasjonsmengden til lokførere
- grensesnitt mellom Persontrafikk og Teknisk sektor i region nord
- sikring av dører i region Nord ettersom registreringer i synergi viser et antall uønskede hendelser knyttet til klemskader og igangsetting før dører er lukket.

Et annet forhold som ble belyst under eventuelt relaterte til styringssystemet som beskriver funksjonen "Føre kontroll med persontrafikkoperatører uten egen lisens". På spørsmål fra Statens jernbanetilsyn ble dette opplyst å gjelde Norsk Museumstogs virksomhet.

**AGENDA for møte mellom Statens jernbanetilsyn og NSB Persontrafikk**

**Tid: 13.10.98 kl.09-14.30**

**Sted: 5.etasje, Styrerommet**

- 09.00 1. Hensikt med møtet. Agenda. v/ Statens jernbanetilsyn
- 09.05 2. Statens jernbanetilsyn redegjør for sine erfaringer fra gjennomførte tilsynsaktiviteter siste år.
- 09.15 3. Foretaket/enheten redegjør for sine erfaringer fra gjennomførte tilsynsaktiviteter siste år.
- 09.25 4. Foretaket/enheten redegjør for status vedrørende oppfølging av gjennomførte tilsyn. (Gjennomføring av korrigerende tiltak relatert til de tilsyn Statens jernbanetilsyn har gjennomført 97/98).
- 10.00 5. Foretaket/enheten redegjør for virksomheten med vekt på de områder som er av betydning for sikkerheten. Organisering. Endringer i styringssystem og organisasjon siden fjorårets ledelsesmøte vektlegges. Dokumentasjon.
- 10.50 Pause
- 11.00 6. Foretaket/enheten redegjør for sine mål med sikkerhetsarbeidet. Mål for underliggende nivåer og resultatindikatorer vektlegges. Dokumentasjon.
- 11.15 7. Foretaket/enheten redegjør for sine aktiviteter og planer for å nå målene for sikkerhetsarbeidet, og hvorledes dette inngår i styringssystemet samt konkrete oppnådde resultater. Dokumentasjon.
- 12.00 Lunsj
- 12.30 8. Status og planer for interne revisjoner e.l systematiske undersøkelser vedrørende trafikksikkerhet. Dokumentasjon.
- 12.45 9. Foretaket/enheten gjennomgår sitt system for behandling, rapportering og oppfølging av uhell og tillop med særlig vekt på endringer som er foretatt siden forrige ledelsesmøte samt konkrete resultater av korrigerende tiltak. Dokumentasjon.
- 13.05 Pause

- 13.10 10.Foretaket/enheten gjennomgår hvorledes faglige kvalifikasjoner for personell med oppgaver av betydning for sikkerheten fastsettes og følges opp. Dokumentasjon.
- 13.30 11.Foretaket/enheten redegjør for sin vurdering av år 2000 problematikken og de konsekvenser dette har for trafikksikkerheten samt eventuelle tiltak som gjennomføres i den sammenheng.  
(Alternativt kan dette redegjøres for sentralt i møte med konsernstab)
- 13.50 12.Foretaket/enheten presenterer eventuelle spørsmål de måtte ønske avklaring på vedrørende Statens jernbanetilsyns rolle.
- 14.00 13.Foretaket/enhetens behov for tillatelser/godkjenninger i 1998/99  
(Alternativt kan dette punktet presenteres på møte med konsernstab eller Materiellanskaffelser)
- 14.10 14.Eventuelt
- 14.20 15.Oppsummering ved Statens jernbanetilsyn
- 14.30 Slutt

## Oversikt over overlevert dokumentasjon

## Vedlegg 2

- Kopi av lysark som ble presentert på møtet
- Statusoversikt over oppfølging av korrigerende tiltak
- Utdrag av utkast til nytt styringssystem
- Registrering av målindikatorer for 1997 og 98
- Beskrivelse av tiltak etter risikoanalyse i forbindelse med overstyring av nødbrems
- Uhellsstatistikk
- NSB skolens opplæringsplan i trafiksikkerhet av 20.11.96

### Vedlegg 3

#### Deltakerliste:

##### Fra NSB Persontrafikk:

Øyvind Rørslett	NSB P
Gerd Knutsen	NSB/intercity
Terje Pedersen	NSB P/ Togdrift
Svein Ivar Johannessen	NSB P/ Togdrift
Tom Ingulstad	NSB P/ Togdrift
Leif Øverland	NSB P
Eli Lexander	NSB P/ Lokførererenheten.
Roger Granheim	NSB P/ Nord
Øystein Svendsen	NSB P/ Lokaltog
Randi Røthe	NSB P/ personal
Henriette Dan Pedersen	Konsern/kvalitet
Steinar Skauen	Konsern/Trafikksikkerhet
Thor Andersen	NSB P
T. Onarheim	NSB P/ Vest
Anders Kirsebom	NSB P/ Nytt Fjernetogkonsept

##### Fra Statens jernbanetilsyn:

Sjur Sæteren  
Knut Rygh  
Siri Kjær

## År 2000

Sikkerhetskritiske forhold, henvendelse fra Persontrafikk til systemeier:

- Sikkerhetsutstyr på rullende materiell (ATC)
- Kommunikasjonsutstyr (Togradio)
- Signalanlegg/styringssystemer/TTS
- SLP

Egne systemer:

- Ruteplansystemer (Trainplan)
- Personellplansystemer (TPO)
- Materiellplansystemer (PeLed, LOKO)
- Salg- og plassreservasjon (BRIS, PLASS)
- Diverse informasjonssystemer

# BEHOV FOR GODKJENNINGER 1998-1999



○ Det er 1998-1999 behov for følgende godkjenninger/tillatelser:

- Trafikking av Romeriksporten Tunnel
- Prøvedrift av "Nytt Ekspresstog" Type 73
- Driftstillatelse på WL-5 Sovevogn
- Godkjenning av endringer i P-60-01