



**Årlig møte med  
ledelsen i NSB BA**

**TILSYNSRAPPORT**

**Rapport nr 13-00**

*Årlig møte med ledelsen i NSB BA*

**TILSYNSRAPPORT**

**Rapport nr.:** 13-00  
**Arkivkode:** 00/450 T632  
**Møtedato:** 4. desember 2000  
**Foretak:** NSB BA  
**Kontaktperson:** Konserndirektør trafikksikkerhet Helge Holtebekk

---

**Rapportens innhold :**

Denne rapporten er utarbeidet for å gi en oppsummering av NSBs organisering av og arbeid med trafikksikkerhet slik dette ble presentert på møtet mellom NSB BA og Statens jernbanetilsyn den 4. desember 2000

---

**Utarbeidet dato:**

Sign.:

Sjur Sæteren  
Revisjonssjef

**Godkjent dato:**

Sign.:

Sverre Quale  
Direktør

## **Innholdsfortegnelse**

1. Innledning
2. Organisering av sikkerhetsledelse og utøvelse av denne
3. Registrering og oppfølging av uønskede hendelser
4. Statens jernbanetilsyn redegjør for pågående endringer i behandling av uønskede hendelser som varsles til tilsynet
5. Gjennomføring av tiltak i NSBs handlingsplan samt tiltak rettet mot anbefalinger i Åsta-rapporten
6. Framføring av annet persontogmateriell enn NSBs eget (herunder Värmlandstrafik, museumstrafikk)
7. Fremtidig organisering av NSB Gods.
8. Eventuelt
9. Oppsummering
10. Oppfølgingspunkter

## **Vedlegg**

1. Agenda
2. Deltakerliste

## 1. Innledning

Møtet fant sted etter initiativ fra Statens jernbanetilsyn som en del av tilsynets tilsynsvirksomhet med jernbaneforetakene. Møtets hensikt ble i innledende korrespondanse angitt å være opprettholdelse av en dialog mellom NSB BAs øverste ledelse og tilsynet angående virksomhetens sikkerhetsstyring.

Følgende forkortelser for organisatoriske enheter benyttes i rapporten:

DT: NSBs enhet Drift og Teknikk  
DROPS: NSBs driftsoperative senter  
NJK: Norsk Jernbaneklubb  
SJ: Svänska Järnväger

Punktene beskrevet som oppfølgingspunkter under punkt 10 er ikke å betrakte som formelle pålegg eller avvik med mindre dette er klart spesifisert for det enkelte punkt. Opplistingen er ment som et nyttig underlag som kan brukes i den videre dialog og tilsyn med NSB og det vil være naturlig å gjennomgå listen ved de regelmessige statusmøter/kontaktmøter som avholdes mellom NSB og tilsynet.

## 2. Organisering av sikkerhetsledelse og utøvelse av denne

### NSBs redegjørelse:

Konsernsjefen opplyste innledningsvis at NSB BA kommer til å fortsette med organisatoriske omstillinger og at dette må forventes å være en kontinuerlig prosess.

Han redegjorde videre for dagens organisasjon og de 5 regnskapsområdene som nå har hver sin konserndirektør i stab.

Det ble videre opplyst at internstyrene nå er nedlagt.

Konsernsjefen redegjorde videre for styrets oppfølging av trafikksikkerhet:

Konsernet (inklusive datterselskaper) rapporterer samlet til styret. Trafikksikkerhet er fast tema på saklisten og blir redegjort for muntlig. Månedrappoter presenteres for styret og disse har et eget kapittel for trafikksikkerhet som inkluderer trender på sikkerhetsområdet. På siste styremøte ble Åsta-rapporten gjennomgått.

Det ble videre redegjort for konsernsjefens oppfølging av trafikksikkerhet:

Månedrappoter blir gjennomgått på månedlige møter. Rapportene er gjort til gjenstand for en egen controller-gjennomgang. Trafikksikkerhet er et fast punkt på hvert DL (daglig ledelse) møte.

Sikkerhetsledelse i anskaffelsesprosjekter ble redegjort for:

Materiellfornyelse har ikke lenger sikkerhetsansvar for anskaffelsesprosessen. Enhetene DTOS (Stabsfunksjon for trafikksikkerhet i Drift og Teknikk) og DTOM (Materiellteknisk enhet i Drift og Teknikk) er samlokalisert i enheten DTO som er ansvarlig for alt materiell.

Sikkerhetsfaglig kompetanse ble opplyst å bli benyttet etter behov.

Det ble presisert at enheten Materiellfornyelse, som har ansvaret for prosjektledelse av anskaffelsesprosjekter for rullende materiell, ikke har besluttsende myndighet for utforming av materiellet. Konserndirektør trafikksikkerhet tilser at produktenhetene (disse er NSB kortdistanse, mellomdistanse, langdistanse og Nord) ikke foretar bestillinger uten at Drift og Teknikk involveres.

Ved hver anskaffelse etableres det en styringsgruppe med deltakere fra de berørte NSB-enhetene. Det gjenstår å avklare om dette er rådgivende eller besluttsende organer.

NSB redegjorde videre for produktenhetenes rolle:

Produktenhetene kjører ikke tog, men er leverandør av tjenester til Drift og Teknikk (DT). I disse tjenestene inngår at produktenhetene stiller konduktører samt vedlikeholdte tog til disposisjon for Drift og teknik som forestår togframføring og vedlikeholdsstyring. DT er også premissgivere for vedlikehold av det rullende materiellet som utføres av produktenhetene. Produktenhetene skal være pådrivere og kan stille eventuelle tilleggskrav utover de basiskrav til for eksempel sikkerhet som DT stiller.

På spørsmål fra tilsynet ble det informert om at DT har ansvaret for at det er etablert et risikobilde, mens produktenheten har ansvar for å kjenne risikobildet.

NSB redegjorde videre for sin bruk av sikkerhetsfaglig kompetanse:

NSB vektlegger at organisasjonen samlet skal ha den nødvendige kompetanse og at behovene for slik kompetanse er svært varierende i ulike deler av organisasjonen.

NSB ser nødvendigheten av selv å inneha denne kompetanse da det ikke egner seg å sette bort denne type kompetanse til konsulenter med unntak av ledelse av gjennomføring av risikoanalyser.

Pr. i dag ser NSB at den største utfordringen er å inneha sikkerhetsfaglig kompetanse på det menneskelige/psykologiske området i forhold til det ingeniør-messige/tekniske området.

NSB påpekte behovet for å definere begrepet sikkerhetsfaglig kompetanse slik at det er en omforent forståelse av begrepet, men poengterte at det ikke er NSBs rolle å skulle lage en slik begrepsavklaring.

#### Kommentarer og spørsmål til NSBs redegjørelse

Tilsynet fant fremstillingen om sikkerhetsledelse klar. Tilsynet gav ingen vurdering av innholdet i beskrivelsen.

På spørsmål fra tilsynet om hvordan konsernsjefen formidlet sitt syn på prioritering av sikkerhet redegjorde konsernsjefen for sin deltakelse i ulike samlinger der han gir en appell vedrørende trafikksikkerhet. Blant annet poengteres at trafikksikkerhet skal gis prioritet i

forhold til punktlighet. Ettersom det finnes mange ulike samlinger i konsernet har NSB laget en video med konsernsjefens appell vedrørende trafikksikkerhet som blir vist på samlingene. Konsernsjefen redegjorde videre for at sikkerhetsspørsmål var en del av hans daglige arbeid og ga som eksempel at han sa nei til oppstart av Timetoget fordi han ikke var forsikret om at lokførerkompetansen var tilfredsstillende i selskapet.

Tilsynet stilte videre spørsmål om hvordan NSB sikrer seg at verkstedspersonell og deres ledere har rett kompetanse. Det ble i denne sammenheng referert til brev fra Ole Svanemslis som Samferdselsdepartementet i brev av 26.10.00 har bedt tilsynet vurdere. NSB poengterte at det er en forventning blant enkelte medarbeidere at krav til kompetanse som gjelder eldre materiell automatisk skal overføres ved innføring av nytt materiell uten at det tas hensyn til at vedlikeholdsoppgaver på mange områder blir enklere på det nye materialet. NSB uttrykte i denne sammenheng at de ikke ønsker å prioritere tid på henvendelser fra medarbeidere som ikke følger normal linjerapporteringsvei eller verneapparatet. NSB påpekte videre at de ønsker å stille krav til kompetanse og ikke til kapasitet og at det ofte er det siste som medarbeidere ofte kan finne problematisk i forbindelse med for eksempel rasjonaliseringstiltak. I den konkrete saken som det ble henvisning til (brev fra Svanemslis av 09.10.00, 16.06.00, 24.05.00 og 13.04.00 blant annet vedrørende vedlikehold av type 92) påpekte NSB at det ikke var gjennomført en endring av vedlikeholdet enda. Det ble blant annet opplyst at det for organisering av vedlikehold for type 92 har vært vurdert ulike tiltak. Før endring iverksettes vil det gjennomføres en sikkerhetsvurdering som blir dokumentert i en rapport og fulgt opp av DTO.

Tilsynet stilte videre spørsmål om reduksjon av bemanningen på Finse stasjon og hvilken betydning NSB vurderte dette å ha i en beredskapssammenheng. NSB refererte til at bemanningen ikke hadde verken oppgaver eller opplæring relatert til ivaretagelse av sikkerhetsmessige forhold. NSB gjør derfor ikke sikkerhetsmessige vurderinger av slike endringer. Det ble videre referert til at Jernbaneverket i henhold til JD370 disponerer over alle NSB ressurser i en beredskapssituasjon.

### **3. Registrering og oppfølging av uønskede hendelser**

#### NSBs redegjørelse:

Synergi-arbeidet ble omorganisert i fjor. 7 nye kategorier teoretisk tapspotensiale ble da etablert. De to dominerende kategoriene er sammenstøt (herunder tog-tog, tog-kjøretøy, tog-person, tog-gjenstand) og avsporing. Dersom man ser bort fra materielle skader er avsporinger heller ikke en dominerende kategori. Det ble hevdet at med unntak av Åstaulykken kan ikke den senere tids ulykker direkte relateres til feilhandlinger hos personell fra NSB eller Jernbaneverket. NSB etterlyste derfor engasjement fra tilsynet for å bidra til å skape bedre holdninger hos allmennheten ved for eksempel kryssing av planoverganger. Tilsynet etterlyste samtidig mer initiativ fra NSB i forhold til å ta opp saker med Jernbaneverket, eksempelvis at kjøretøyer ved enkelte overganger kan ha liten tid til å krysse sporet. NSB var ikke prinsipielt uenig i synspunktet, men påpekte at uønskede hendelser ved kryssing av spor i overveiende grad skyldes at veifarende ikke følger veitrafikkloven. NSB refererte i denne sammenheng til at de har tatt initiativ til å etablere en møteplass med banesjefene. NSB påpekte også at det vil være nyttig at tilsynet informerer om sitt syn slik at også Jernbaneverket gjøres oppmerksom på at tilsynet forventer at NSB gjør slike henvendelser.

NSB informerte om at lokførere stadig har informert om at det på enkelte strekninger ikke er mulig å redusere hastigheten tilstrekkelig ved å følge oppsatte skilt.

NSB presenterte en del statistikk blant annet over tilløp til ulykker. En noe ujevn fordeling over tid ble forklart med en omlegging av rapporteringsrutiner samt enkelte ”skippertak” på innrapporteringsiden som gjorde utslag.

Tilsynet ble anmodet om å undersøke det forebyggende arbeidet som gjøres relatert til ras.

NSB anså sammenstøt med kjøretøy og personer samt ras som de største sikkerhetsutfordringene. Tilsynet stilte i denne sammenheng spørsmål om hvorfor NSB ikke i denne sammenheng også inkluderte rødllyspasseringer. Konsernsjefen var oppmerksom på problemet og mente at den oppmerksomhet NSB gir til problemstillingen kunne synliggjøres bedre. NSB påpekte videre at de ser på sammenstøt tog-tog samlet og ikke rødllyspasseringer isolert. Rødllyspasseringer registreres som tilløp til sammenstøt.

Ettersom mange uønskede hendelser meldes anonymt har NSB valgt å legge ut informasjon om oppfølging av uønskede hendelser på Intranet slik at alle som rapporterer på den måten kan få informasjon om hvordan meldingene følges opp.

#### Spørsmål/kommentarer fra tilsynet

Tilsynet hadde spørsmål til en del forhold rundt togavgang:

Tilsynet har gjennom selvsyn og meldinger fra reisende registrert at fløytebruk ved togavgang praktiseres svært ulikt slik at passasjerer i enkelte tilfelle ved påstigning stresses slik at det kan oppstå situasjoner med fastklemming i dører. Ledelsen var ikke kjent med detaljer i rutinene, men ble bedt om å ha oppmerksomhet på forholdet.

Tilsynet stilte spørsmål til NSB BA vedrørende oppfølging etter Kongsvingerulykken. NSB redegjorde for at de i denne sammenheng ser på rutinene i G60/P60

Tilsynet ga for øvrig positiv tilbakemelding på den analysen som NSB har fått utarbeidet for den ”nye” avgangsprosedyren.

#### **4. Statens jernbanetilsyn redegjør for pågående endringer i behandling av meldinger om uønskede hendelser som varsles til tilsynet**

Tilsynet redegjorde for at de etter undersøkelser har funnet ut at løpende meldinger om uønskede hendelser ikke kan unntas offentlighet på generell basis. Tilsynet er imidlertid i ferd med å lage en prosess for oppfølging av uønskede hendelser der innkomne meldinger inngår som innspill.

#### **5. Gjennomføring av tiltak i NSBs handlingsplan samt tiltak i henhold til anbefalinger i Åsta-rapporten**

NSB BA redegjorde for status i sin handlingsplan for bedret trafikksikkerhet og gjenreising av tilliten til jernbanen og NSB. Punktene nedenfor refererer seg til punktene i planen:

1.1 Mobilisering: Kortdistanse har startet opp det praktiske arbeidet som inkluderer bruk av selvangivelser/selvransakelse, informasjon og holdningsskapende arbeid. Personell fra DT vil spres i de ulike gruppene som dannes for å samle felles inntrykk.

1.2 Nestenulykker. Jf pkt. 3 over.

1.3 Ekspertgruppe fra Statoil: En person fra Statoil er plassert i NSB nå. Dette har vært en positiv erfaring for det holdningsskapende arbeidet. Videre har en Synergi-ansvarlig person fra Statoil deltatt.

1.4 Samarbeid med Braathens vedr overleveringsprosedyrer: 30 medarbeidere fra NSB har deltatt og har blant annet vært på vedlikeholdsbasen på Sola. Det er videre planlagt at viseadm. Dir. i Braathen skal holde en orientering for NSBs ledere.

1.5 Risikoanalyser: Det er utført mange små analyser. Utfordringen er å få til en tilstrekkelig bra kvalitet.

1.6 Avgangsprosedyren: Se foran.

1.7 Forsering av tiltaksplaner: Enhetenes forbedringskrav (trafikksikkerhetsindikatorer) er ikke ferdig. Noe gjenstår på lederopplæring i sikkerhetsstyring. Synliggjøring av utvikling av alvorlige hendelser blir muligens noe endret i forhold til planen.

Drift og teknikks del av handlingsplanen:

Det er ferdig en rapport etter kartleggingsjobben vedrørende sluttbrukers erfaringer og det er 2 heltidsstillinger på kvalitetsavdelingen som følger dette arbeidet nå.

Mobiliseringen har vært utfordrende. Dette skulle vært ferdig i høst, men er blitt noe forsinket.

2.2 Samordning mot Jernbaneverket: NSB informerte om at NSB og Jernbaneverket har ulikt syn på sportilgangsavtalen.

3 Kunder: Som informasjon til publikum vedrørende trafikksikkerhet er NSB i gang med noe merking for passasjerene i rullende materiell. I type 70 ble dette en integrert del av oppgraderingsprosessen.

Tiltak rettet mot Åsta-rapporten:

NSB påpekte at dersom tilsynet i sitt regelverksprosjekt skal bruke 2 år til på å utarbeide premisser vil det ta 10 år før det gamle materiellet er oppdatert. NSB uttrykte videre bekymring for framdriften i regelverksprosjektet generelt.

NSB påpekte videre at de synes det er betenkelig at gjennomgangen av NSI-63 vil ta så vidt lang tid.

På spørsmål fra NSB relatert til lisens opplyste tilsynet om at det skal utarbeides en veiledning til søker om dette.



## **6. Framføring av annet persontogmateriell enn NSBs eget (herunder Värmlandstrafik, museumstrafikk)**

NSB redegjorde som følger:

De slo fast at det er NSB BA som driver trafikkvirksomheten.

Til virksomheten benyttes materiell fra SJ (InterNord, Kungspilen mv.), Tågkompaniet, NJK og i en viss grad lokførere og ombordansvarlig personale fra samme "leverandør".

Ved slik framføring er det NSB BA som bestiller ruter.

For SJ-materiell er det DT som forestår opplæring og holder oversikt over SJ-førere. Dokumentasjon slik som trykk, sirkulærer mv. sendes SJ. Det finnes ikke annet enn SJ-førere av førere fra utenlandske selskap som kjører i Norge.

For NJK materiell er det også NSB som bestiller ruter via DROPS. NSB innhenter godkjenning av materiellet og materiellet framføres av NSB-lokførere. NSB har ikke akseptert at Jernbaneverkets førere får kjøre materiellet. Materiellet mangler en del barrierer så som ATC utrustning og togradio. NSB ser nesten ingen mulighet til å fremskaffe tilfredsstillende dokumentasjon for materiellet. NSB vurderer om de vil bruke nødvendige ressurser på å fortsette denne virksomheten.

## **7. Fremtidig organisering av NSB Gods.**

Gods redegjorde for ulike problemstillinger hos Gods:

Det ble innledningsvis orientert om at det er ulik inntjening i de ulike enheter. Det skjer en økning i transport av fisk og semitrailere.

En visjon for NSB Gods ble presentert. Det ble herunder informert om at antall sidespor er redusert fra 600 til 250 i løpet av noen år. Gods har ikke midler til tilstrekkelig vedlikehold av disse og ønsker at Jernbaneverket til å overta driften av de 20 største sidesporene.

Som følge av endret driftsmønster, som blant annet resulterer i færre skiftebevegelser, vil antall ansatte reduseres.

På spørsmål fra tilsynet om økning i transport av flydrivstoff på dagtid ble det informert om at slik transport allerede foregår på dagtid, men at det har vært diskutert en mulig økning på 1-3 ekstra tog pr. uke i turistsesongen. Det har også vært diskutert visse endringer i transporttidspunktene. På spørsmål om det er planlagt en økt fyllingsgrad ble det svart at det ikke planlegges fylt mer enn opprinnelig forutsatt, men at tidligere fastsatt maksimal

oppfyllingsgrad ikke nødvendigvis utnyttes i dag og at man derfor kan komme til å øke oppfyllingen. (Kommentar: I etterkant av møtet informerte NSB om at en annen løsning som NSB vurderer er å sette inn en ekstra vogn i toget).

## **8. Eventuelt**

NSB informerte om at Di 3 er besluttet tatt ut av bruk. Likedan vil type 68 tas ut av bruk.

NSB uttrykte at etableringen av en fast offentlig ulykkeskommisjon vil medføre at NSB vil begrenses i sitt eget arbeid med selv å granske ulykker. Tilsynet så ikke dette som problematisk.

NSB uttrykte bekymring over framdriften i arbeidet med opprydding i forskriftsverket.

NSB uttrykte videre at de vurderte lovendringsforslaget relatert til tilsynets godkjenning av materiell som uheldig. Tilsynet forklarte at hensikten er å overføre innholdet fra lov til forskrift for å oppnå økt fleksibilitet samt at selve begrepet ønskes endret slik at det bedre avspeiler de reelle ansvarsforholdene for materiellsikkerheten. Begrepet godkjenning oppfattes gjerne som et vedtak som i innhold innebærer at den som gir godkjenningen går god for at et objekt faktisk er utformet i henhold til gitte krav og spesifikasjoner. En offentlig godkjenning av Statens jernbanetilsyn kan derfor oppfattes som om tilsynet har overtatt ansvaret for at rullende materiell er bygget og konstruert i henhold til kravene i jernbanelovgivningen samt aksepterte normer og standarder. Endringsforslaget innebærer at det skal være mulig å fatte ulike typer vedtak i forhold til prosessene rundt anskaffelse av rullende materiell. Det bør fortsatt kunne stilles krav til søknadsprosesser, til utforming av rullende materiell samt til organisasjonen som skal bruke materialet. Hvilke virkemidler som er mest hensiktsmessig i det enkelte tilfelle ( et mulig alternativ kan være akseptvedtak i ulike deler av anskaffelsesprosessen) bør kunne gis nærmere i forskrift til loven, herunder i hvilken grad materiell som er akseptert i et annet land fritt kan nyttes her i landet.

NSB uttrykte videre at de mener at vilkår om begrensning i trafikkvolum ikke bør fastsettes i typeaksepten for materialet. Tilsynet sa seg enig i synspunktet.

NSB informerte om at SJ vil dele sin virksomhet i en persondel (SJ resor) og en godsdel (SJ Green Cargo) og at verkstedsvirksomheten vil privatiseres med en autorisasjonsordning for verkstedene.

## **9. Oppsummering**

Tilsynet uttrykte avslutningsvis tilfredshet med den fremgangen som kan registreres i NSBs trafiksikkerhetsarbeid.

## **10. Oppfølgingspunkter**

NSB BA returnerer brev som ved en feiltakelse er oversendt av tilsynet. Utover dette punktet ble det ikke oppsummert forpliktende oppfølgingspunkter ved møtets slutt. Ut i fra referatet foran er det likevel trukket fram en del punkter som kan eller bør følges opp:

NSB skal lage en rapport om omorganisering av vedlikeholdet for type 92 før en eventuell endring.

NSB BA vurderer å opprette en møteplass der personell fra NSB og banesjefene blant annet kan døfte sikkerhetstiltak langs banestrekningene.

NSB etterlyste engasjement fra tilsynet for å bidra til å skape bedre holdninger hos allmennheten ved for eksempel kryssing av planoverganger.

Tilsynet gjorde NSB oppmerksom på ulike praksis vedrørende fløytebruk ved togavgang og ba NSB om å ha oppmerksomhet på forholdet.

Tilsynet ble anmodet om å informere Jernbaneverket om tilsynets forventninger til at NSB er mer aktive i å påpeke forbedringspotensialer av sikkerhetsmessig betydning overfor Jernbaneverket.

Tilsynet ble anmodet om å undersøke det forebyggende arbeidet som gjøres i Jernbaneverket relatert til ras.

**Agenda**  
**Årlig møte med ledelsen i NSB BA**

Dato: 04.12.00 Sted: Wergelandsveien 3

- 09.00 1. Innledning v/SJT  
-Agenda  
-presentasjon av deltakere  
-møtets hensikt
- 09.10 2. Ledelsen redegjør for organisering av sikkerhetsledelse og utøvelse av denne fra operativt nivå til øverste ledelse. Herunder ønskes redegjort for:  
-Styrets oppfølging av sikkerheten  
-Konsernsjefens oppfølging av sikkerheten  
-Sikkerhetsledelse i anskaffelsesprosjekter (Jf rapport 10-00, avvik 3)  
-Sikkerhetsledelse i merkevareenhetene  
-Sikkerhetsfaglig kompetanse
- 09.55 3. SJTs spørsmål/kommentarer til punkt 2.
- 10.25 4. NSB redegjør for arbeidet med registrering og oppfølging av uønskede hendelser herunder:  
- innrapporteringsgrad  
- trender  
- beskrivelse av de mest sikkerhetskritiske forholdene
- 10.45 5. SJT redegjør for pågående endringer i behandling av uønskede hendelser som varsles til tilsynet samt spørsmål/kommentarer til punkt 4
- 11.00 Lunsj
- 11.45 6. NSB redegjør for status på gjennomføring av tiltak i NSBs handlingsplan samt tiltak rettet mot anbefalinger i Åsta-rapporten
- 12.20 7. SJTs spørsmål/kommentarer til punkt 6
- 12.35 8. NSB redegjør for hvordan NSB påser at sikkerheten ivaretas ved framføring av annet persontogmateriell enn NSBs eget (herunder Värmlandstrafik, museumstrafikk)
- 13.00 Pause
- 13.10 9. SJTs spørsmål/kommentarer til punkt 8
- 13.40 10. NSB redegjør for fremtidig organisering av NSB Gods og hvordan dette påvirker ivaretagelse av sikkerheten i NSB Gods og i den øvrige organisasjonen.
- 14.10 11. SJTs spørsmål/kommentarer til punkt 10
- 14.25 12. Eventuelt
- 14.40 13. Oppsummering
- 15.00 Slutt

Deltakere:

NSB BA:

Arne Wam, Konsernsjef  
Tom Ingulstad, Direktør Drift og Teknikk  
Helge Holtebekk, Konserndirektør trafikksikkerhet  
Britt Stene, Konserndirektør HMS  
Kjell Frøyslid, Direktør NSB Gods

Statens jernbanetilsyn:

Sverre Quale, Direktør  
Knut Rygh, Sikkerhetssjef  
Liv M. Bjørnå, Overing. (til stede på pkt. 1-3)  
Siri Kjær, Utredningsleder  
Øystein Ravik, Revisjonsleder  
Sjur Sæteren, Revisjonssjef