



**Årlig møte med  
ledelsen i Flytoget AS**

**TILSYNSRAPPORT**

**Rapport nr 15-00**

*Årlig møte med ledelsen i Flytoget AS*

**TILSYNSRAPPORT**

**Rapport nr.:** 15-00  
**Arkivkode:** 00/448 T632  
**Møtedato:** 8. desember 2000  
**Foretak:** Flytoget AS  
**Kontaktperson:** Sikkerhetssjef Asle Martinsen

---

**Rapportens innhold :**

Denne rapporten er utarbeidet for å gi en oppsummering av Flytoget AS organisering av og arbeid med trafikksikkerhet slik dette ble presentert på møtet mellom Flytoget AS og Statens jernbanetilsyn den 8. desember 2000

Tilsynet påpekte at møtet var meget positivt. Flytoget AS ledelse viser god forståelse for betydningen av ansvar og prioritering av styring av trafikksikkerhet.

---

**Utarbeidet dato:**

Sign.:

Øystein Ravik  
Revisjonsleder

**Godkjent dato:**

Sign.:

Sverre Quale  
Direktør

## **Innholdsfortegnelse**

1. Innledning
2. Organisering av trafikkselskapet Flytoget AS og utfordringer i 2001.
3. Registrering og oppfølging av uønskede hendelser, endring av risikobilde.
4. Flytoget AS redegjør for hvordan øverste ledelse forsikrer seg om kvaliteten på arbeid av sikkerhetsmessig betydning.
5. Faglig styring og koordinering på området hjul/akslinger, samt arbeidet med anskaffelse av nye akslinger.
6. Flytoget AS arbeid med overføring av kjørevei til Jernbaneverket
7. Ivaretagelse av funksjonen Sikkerhetsingeniør Kjørevei i dagens organisasjon
8. Sikkerhetsmessige aspekter ved eventuelle andre planlagte endringer i organisasjon , rutiner eller teknologi. Sikkerhetssjef Flytoget AS redegjør.
9. Flytoget AS redegjør for status på gjennomføring av korrigerende tiltak etter SJT's revisjoner
10. Samarbeid og kommunikasjon med SJT
11. Eventuellt
12. Oppsummering, aksjoner

## **Vedlegg**

1. Agenda
2. Deltakerliste
3. Overordnet organisasjonskart og funksjonskart, Flytoget AS. Pr. 01.01.2001

## 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 Flytoget AS' øverste ledelse og tilsynet angående virksomhetens sikkerhetsstyring.

## 2. Organisering av trafikkselskapet Flytoget AS og utfordringer i 2001.

### Flytoget AS redegjørelse:

Direktør redegjorde for selskapets overordnede utfordringer i 2001 samt for organiseringen.

Stortinget har besluttet at selskapet skal ha en fri og selvstendig rolle i forhold til øvrige Jernbaneselskaper i Norge. Dette er reflektert i den relevante St.proposisjonen og st.melding. Selskapets styre består av 3 eksterne representanter, 2 representanter fra NSB og 3 ansatt representanter. Nåværende eierstruktur er besluttet med et perspektiv på 2 år, for så å bli tatt opp til vurdering. Flytoget AS ønsker å være integrert i luftfarten, framfor jernbanen.

Direktøren uttrykte tilfredshet med det sittende styret. Sikkerhet vies høy oppmerksomhet også fra styret. Det er sterk fokus i selskapet for å få integrert sikkerhet i alle ledd i bedriftskulturen.

"KISS" programmet er etablert for å sette dette i et strukturert system. Det er etablert en sikkerhetsfilosofi med 0-skade som overordnet mål.

Som en del av målstyringsmodellen i "KISS" blir effekt av handlingsplaner knyttet til dette, målt med resultatindikatorer. I målstyringsmodellen er det opprettet 5 suksessområder hvor sikkerhet er ett. Det er etablert 3 kriterier pr. område (på sikkerhetsområdet systemer, personsikkerhet og holdninger) og det trenes på dette kontinuerlig.

Nytt overordnet organisasjonskart og funksjonskart ble presentert (se vedlegg). Prinsipp som har blitt lagt til grunn for organiseringen er kostnadseffektivisering, oversiktighet, ledelse og dyktighet.

Hovedområdene i organisasjonen blir nå Teknisk, Service (operativ togdrift) og Kommersiell. Funksjonene disse er tillagt vises i funksjonskartet (vedlegg).

Det er satt av en budsjettpost for å ivareta budsjettmessige risikoområder.

Direktøren sa videre at det er en forutsetning at kostnadsoptimalisering ikke skal gå på akkord med sikkerhet.

Organisasjon og personalenheten er borte som selvstendig enhet. Personaladministrasjon er nå i hovedsak lagt inn under Sikkerhet, Kvalitet og Miljø (SKM), og selve personalledelses funksjonen skal ivaretas av den enkelte leder..

Det er besluttet at det skal gjøres en risikovurdering av hele omorganiseringsprosessen. Sikkerhetssjef er tillagt en rolle som sikkerhetsansvarlig i teknisk enhet. Denne dobbeltrollen

vil bli vurdert i risikovurderingen. Risikovurderingen blir kvalitetssikret av NSB BA ved Helge Holtebekk.

Tilsynet har tidligere kommentert Sikkerhetssjefens plassering under SKM sjef. Direktøren opplyste at de har valgt å opprettholde denne plasseringen, og at dette sees som en fordel, fordi man da i tillegg har en form for ”Controller funksjon”. Sikkerhetssjef vil fortsatt ha en direkte rapportering til direktør.

Det ble understreket at fokus på sikkerhet og kvalitet i alle ledd både for eksterne kunder og Jernbaneverket, er vesentlig for Flytoget AS. Her ble det også understreket at Tilsynets fokus på overføringsprosessen av infrastrukturen er viktig for Flytoget AS.

#### Kommentarer og spørsmål til Flytoget AS redegjørelse

Tilsynet fant fremstillingen om sikkerhetsledelse klar. Den klare prioriteringen av holdningsfremmende arbeid i ledelsen anses viktig og positiv. Tilsynet gav for øvrig ingen vurdering av innholdet i beskrivelsen.

I forbindelse med at Flytoget AS tok opp Tilsynets oppfølging av overføringsprosessen av infrastruktur, understreket Sverre Quale at Tilsynet ikke nå kan gi noen garanti for at godkjenning vil bli gitt pr. 1/1, og spurte hvordan en situasjon der godkjenning mangler vil bli ivaretatt.

Teknisk direktør i Flytoget AS opplyste at løpet er lagt for at godkjenningsprosessen skal være i mål 1/1, men ser ingen praktiske hinder for å flytte denne datoen.

### **3. Registrering og oppfølging av uønskede hendelser, endring av risikobilde**

#### Flytoget AS redegjørelse:

Sikkerhetskoordinator presenterte statistikk over uønskede hendelser.

Selskapet anser tilløpsrapportering som viktig og er ikke fornøyd med dagens nivå. Det er satt fokus på tilløpsrapportering, gjennom spesielle samtaler med de ansatte. Dette har hatt en umiddelbar positiv effekt. Flytoget AS har som mål å få rapportert inn 60 tilløp pr. måned og det understrekes at dette er et ambisiøst mål. Dagens nivå varierer mellom 25 og 45 rapporter pr. måned.

Det er igangsatt et 2 dagers kurs for servicemedarbeidere og førere, hvor også eksterne krefter benyttes. Dette er et repetisjonskurs vedrørende sikkerhet.

Premiering av rapporterte tilløp benyttes fortsatt.

Sikkerhetstimen på Oslo S hver uke fortsetter. Det er Sikkerhetssjef og Teknisk direktør som deler på denne oppgaven. Fra nyttår vil NSB's sikkerhetsmobilisering (2 timers opplæring) bli brukt også for personell i Flytoget AS.

Rapporter om uønskede hendelser kommer i hovedsak fra togpersonalet. I dag har man hatt jevnlig møter med banesjefene i Jernbaneverket for å utveksle slik informasjon også til togledere og infrastruktureier. Flytoget AS ønsker å opprettholde disse møtene.

## Risikobilde

Påkjørsel av personer i spor, sammenstøt med tog i tunnel og linje, avsporing på åpen linje og tunnel, samt brennende tog var de dominerende faktorene i risikobildet i den opprinnelige risikoanalysen.. I vurderingene som er gjort av risikobildet nå, har det vært en økning av risikokategori knyttet til personer i spor, mens avsporing og brennende tog har hatt en reduksjon i risiko. Scenariet kollisjon mellom tog er uendret.

Det ble vist en oversikt over tapspotensialet, som viser at sammenstøt tog/person dominerer risikobildet.

Person i sporet problematikk har høy fokus i Flytoget AS, spesielt mot Jernbaneverket når det gjelder preventive tiltak. Det har vært en tung prosess å få forståelse for at tiltak utover informasjon er nødvendig, men forståelsen er økende. Samarbeidet har ført til ny inngjerding på Hvalstad. Det er også satt opp et nytt gjerde på Kløfta. For øvrig er dette et tema i ledermøter og med det operative personalet.

Når det gjelder tog/tog kollisjon er ny software bestilt som varsler fører om at ATC er koblet fra, slik at føreren må foreta et fysisk valg. Likeledes er det fokus på å skjerme fører mot forstyrrelser, dette tas blant annet opp på sikkerhetskurs.

Overfylte tog erfares på enkeltavganger. Det er blant annet satt inn ekstra vektere på utsatte avganger for å styre fordelingen av passasjerer på vognene bedre. Eksisterende risikoanalyse tar ikke høyde for stående passasjerer. Dette vil bli tatt med i oppdateringen av risikoanalysen som er på gang.

Flytoget AS var også bedt om å orientere om sikkerhetskritiske forhold noe som ble dekket av punktene over.

## Kommentarer og spørsmål til Flytoget AS redegjørelse

Tilsynet spurte om hvordan tilbakemelding gis på enkelt rapporter, samt hvordan trender vurderes for det innrapporterte materialet.

Sikkerhetskoordinator i Flytoget AS svarte at alle som rapporterer får skriftlig tilbakemelding. Når det gjelder vurdering av trender benyttes dette foreløpig i begrenset grad gjennom rapporter fra Synergi databasen. Alvorlige hendelser flagges.

Varsling til tilsynet ble diskutert basert på observasjon i Tilsynets revisjonsrapport 11-00. Det var enighet om at alle tilløp knyttet til sikkerhetskritiske funksjoner bør varsles. Flytoget AS vil vurdere sine rutiner. Tilsynet informerte om at de på sin side vil oppdatere veiledningen om varsling og rapportering av uønskede hendelser, blant annet med konkrete eksempler.

## **4. Flytoget AS redegjør for hvordan øverste ledelse forsikrer seg om kvaliteten på arbeid av sikkerhetsmessig betydning.**

Flytoget AS direktør redegjorde. Det ble i stor grad vist til orienteringen gitt under punkt 2. Flytoget AS opplyste at de ønsker å invitere representanter fra Tilsynet med på et årlig styremøte for å vise hvordan sikkerhetsresultat og forventninger presenteres der.

Som et eksempel var sikkerhet et hovedtema på siste strategimøte for Selskapet.

Målstyringsmodellen og KISS er sentral i den daglige oppfølgingen. Suksesskriteriene, hvor sikkerhet er ett, følges opp i såkalte KS samlinger, som holdes 4 ganger pr år. Rapportering skjer månedlig. Flytoget AS har valgt å bli revidert av DnV, ved bruk av verktøyet PROSPER. Resultater fra denne gjennomgangen viser høy score på området lagånd og holdninger.

I styringssystemet følges sikkerhet opp gjennom møtestrukturen, Sikkerhetsplanen, SOP (Sikkerhets Oppfølgings Plan) og interne og eksterne revisjoner. Hovedledermøte er hver 14.dag, hvor Sikkerhetssjef deltar. Alle enhetsmøter har sikkerhet på agendaen. Dette videreføres ut i alle enheter. Det avholdes sikkerhetsmøte månedlig

#### Kommentarer og spørsmål til Flytoget AS redegjørelse

Tilsynet spurte om trafiksikkerhet synliggjøres særskilt i revisjonssammenheng. Flytoget AS svarte at det både holdes internrevisjoner der sikkerhet er særskilt tema og at dette inngår som et element i mer generelle revisjoner. I enkelte revisjoner har det vært trukket på ressurser eksternt (NSB).

Tilsynet spurte videre om sikkerhetslederfunksjonen har vært omfattet av interne revisjoner. Svaret her er nei. Sikkerhetssjef har vært revidert gjennom DnV's PROSPER revisjon. NSB som overgripende konsern, har ikke hatt revisjoner av Flytoget AS rettet mot Sikkerhetsledelse.

Direktøren for Flytoget AS uttrykte bekymring for at infrastrukturen ikke lenger blir et revisjonsobjekt for Flytoget AS, når Jernbaneverket overtar.

#### **5. Faglig styring og koordinering på området hjul/akslinger, samt arbeidet med anskaffelse av nye akslinger.**

##### Faglig styring og koordinering

Faglig ansvar ligger hos Togsjef, Sikkerhetssjef ivaretar forhold knyttet til sikkerhetsstyring. Kravet til at nødvendig kompetanse er på plass påsees av ledelsen. Oppfølging av avvik gjøres gjennom RAMS gruppen.

Ansvar er konkretisert i prosedyrer og gjennom opplæring. Akseptkriterier er basert på et overordnet konstruksjonsprinsipp om at enkeltfeil ikke skal medføre alvorlig skade. Intervaller og kriterier for inspeksjon er etablert for å møte dette . Samtlige av disse prosedyrene er S-merket.

Koordinering og oppfølging ivaretas av Togsjef. Det er tilgang på ytterligere kompetanse gjennom samarbeidsfora med NSB knyttet til akselproblematikk og høyhastighetstog . I tillegg har ADTranz site team på Lodalen. Spisskompetanse på NDI (Ikke destruktiv inspeksjon) leies inn.

##### Nye akslinger

Kvalifisering gjøres i samarbeid med NSB BA D&T, som følger opp ADTranz.

I tillegg til UIC standard 518-3/5, legges relevante Pr-EN normer til grunn (13103 og 13104 knyttet til beregningsgrunnlag og 13261 knyttet til korrosjonsbeskyttelse). Det settes som forutsetning at norske forhold vurderes særskilt.

I samarbeid med Jernbaneverket blir det gjort en verifikasjonsprosess av dokumentasjon som legges til grunn. Her har representanter fra SSB, TGV og DB deltatt. 23/1 skal det gis kommentarer til blant annet beregningsmodell og lastspektre.

Flytoget AS direktør tok opp gjennom 2 spørsmål hvordan de kan unngå å havne i en situasjon hvor JBV aksepterer designet, mens Tilsynet har alvorlige innsigelser og videre om Tilsynet opplever prosessen som riktig angrepet.

Tilsynet svarte at dette er vanskelig å besvare nå. Foreløpig er dette ikke en prosess som Tilsynet er formelt trukket inn i og Tilsynet har begrenset kunnskap om prosessen.

Det ble enighet om at Tilsynet internt må diskutere hvordan oppfølging av prosessen bør foregå. **Aksjon 1: SJT.**

Togsjef i Flytoget AS presiserte at det kun er foreløpige resultater som foreligger og det derfor er tidlig å involvere seg i prosessen. Det ble allikevel påpekt at Tilsynet eventuelt må tas med tidlig nok til at innsigelser kan ivaretas.

**Aksjon 2: Flytoget AS vurderer når Tilsynet etter deres oppfatning bør inn i prosessen.**

## **6. Flytoget AS arbeid med overføring av kjørevei til Jernbaneverket**

Teknisk direktør redegjorde for prosessen. Det er nedsatt en styringsgruppe og en rekke arbeidsgrupper for å ivareta denne. Tilsynet er representert i Styringsgruppen som ledes av Samferdselsdepartementet og som observatør i arbeidsgruppen som utreder fysisk overføring av infrastrukturen.

Flytoget AS ledelse har involvert seg sterkt i prosessen fordi :

- de er avleverende enhet og har kunnskap om anlegget
- de skal leve videre med resultatet

Sett i lys av rammebetingelsene til Flytoget AS, er det også viktig for Flytoget AS å påse at Gardermobanens intensjon som transportsystem til og fra flyplass blir beholdt.

Rapport fra arbeidsgruppen som ser på fysisk overføring av infrastruktur er levert og til vurdering.

For intern framdrift er arbeidet med sportilgangsavtalen mest kritisk. Det er tvil om fristen 1/1 vil holde

Flytoget AS ledelse uttrykte videre bekymring for Jernbaneverkets holdninger relatert til betydningen av den prioritert sikkerhetsledelse har hatt i NSB Gardermobanen, også knyttet til infrastruktur. Det fryktes at samordning på sikt med andre enheter for å oppnå effektivitetsgevinster, vil vanne ut styringen av disse forholdene. Her vil SJTs rolle være av stor betydning i relasjon til å godkjenne eventuelle endringer.

### Kommentarer og spørsmål til Flytoget AS redegjørelse

Tilsynet påpekte i denne sammenheng at drift av høyhastighetsbaner stiller ekstra krav til aktsomhet. Det er videre et lovkrav at ledelsen av Jernbaneforetak skal være risikobasert.

## **7. Ivaretagelse av funksjonen Sikkerhetsingeniør Kjørevei i dagens organisasjon**



Etter at Sikkerhetsingeniør sluttet har dette vært ivaretatt på deltid gjennom innleie av samme person fra SINTEF. Dette fordi posisjonen skal overføres JBV.

Martin Sand har nå gradvis overtatt oppfølging av Synergisaker og er fast deltager i Synergi forum. Han har bakgrunn som vedlikeholdsleder signal. Han overføres til JBV.

#### Kommentarer og spørsmål til Flytoget AS redegjørelse

Tilsynet uttrykte tilfredshet vedrørende Flytoget AS oppfølging av sikkerhetsforhold knyttet mot signalsystemene.

Tilsynet spurte om hvordan konfigurasjonskontroll av ny programvare gjennomføres. Teknisk direktør svarte at dette har så langt vært ivaretatt av gjennom en løpende oppdatering foretatt av Daling/Sand og Feyling.

Tilsynet tok videre opp status knyttet til ajourhold av endringer i tegningsunderlag (ref Groth kommisjonen).

Flytoget AS direktør svarte at status for dette er uklar.

#### **Aksjon 3: Flytoget AS avklarer**

På spørsmål fra Tilsynet om hvordan historikk knyttet til signalanlegg ivaretas ved overføringen, svarte teknisk Direktør at all tilgjengelig dokumentasjon overføres. Likeledes vil erfaring overføres med personell.

#### **8. Sikkerhetsmessige aspekter ved eventuelle andre planlagte endringer i organisasjon , rutiner eller teknologi. Sikkerhetssjef Flytoget AS redegjør.**

Planlagte endringer knyttet til ovenstående er:

- Overgang til ren trafikkutøver
- Nye hjul/aksler
- Endret organisasjon pr. jan. 2001
- Rekruttering og ansettelse nøkkelstillinger
- Ferdigstille toganskaffelser
- Ansette egne togførere

De tre første punktene ble kommentert tidligere i møtet. Risikoanalysen vil bli oppdatert for å reflektere ny organisasjon og struktur, med nye akseptkriterier.

Ferdigstillelse av tog følger samme prosess som hjul/aksler. Prosessen er i godt gjenge, skal være ferdig i 2002.

Prosesen med å ansette ny teknisk direktør pågår.

Når det gjelder ansettelse av egne førere, er Flytoget AS i god dialog med Lokmannsforbundet. Flytoget AS vurderer utdanning i egen regi.

Flytoget AS direktør etterlyste diskusjon rundt roller , ansvar og opplegg for lokførerutdanning i et overgripende perspektiv.

## Kommentarer og spørsmål til Flytoget AS redegjørelse

Tilsynet orienterte om prosess som pågår i forbindelse med regelverksprosjektet knyttet til opplæring av lokførere.

Tilsynet påpekte at i forbindelse med Fokusområder felles med Signatur er det nedsatt 10 områder der man samarbeider med Jernbaneverket. Tilsynet har observert at disse har sikkerhetsmessig betydning. I møter hvor tilsynet har deltatt har ikke sikkerhetsfaglig personell fra NSB eller Flytoget AS vært tilstede, selv om dette burde vært en forutsetning. Flytoget AS ledelse orienterte om at man ikke var invitert til siste møte. Etter møtet besluttet Tilsynet å be Flytoget AS bekrefte overfor Tilsynet, hvem som sikkerhetsfaglig skal koordinere dette fra Flytoget AS side.

### **Aksjon 4 : Flytoget AS**

#### **9. Flytoget AS redegjør for status på gjennomføring av korrigerende tiltak etter SJT's revisjoner**

Kvalitetssjef orienterte. For revisjon 1-00 ble det etablert en plan med tiltak som ble oversendt tilsynet 12/5. Tiltakene ble kvittert ut internt 1/7. Flytoget AS var usikker på hvordan formell lukking ble ivaretatt. Tilsynets brev av 29.11 dekker dette og vil bli besvart så snart som mulig.

Rapport 11-00 har svarfrist 15/12 og er under behandling.

#### **10. Samarbeid og kommunikasjon med SJT**

Direktør i Flytoget AS understreket ønske om å bli informert i forkant av formelle henvendelser, slik at kommunikasjon rundt eventuelle uavklarte forhold kan bli enklere og med effektive. Er tilfreds med dagens praksis.

Direktør i Flytoget AS ønsker også at frekvens på møter på ledernivå kan bli hyppigere (halvårlige) og møtene heller noe kortere. Tilsynet har imøtekommet dette overfor NSB, og er positive til dette dersom kapasiteten tillater det.

#### **11. Eventuelt**

Tilsynet viste til veiledning om rapportering og minnet om rapporteringsfrist.

Tilsynet tok opp forhold rundt av/på stigning på generell basis. Det har vært flere hendelser knyttet til dette, det er viktig at ombordansvarlig er siste mann på. Flytoget AS opplyste at servicemedarbeiderne har instruks om å vente lengst mulig. Det er fokus på føreroppmærksomhet.

Tilsynet tok opp vilkår for tillatelse for å kjøre i 210 km/t. Endringer som øker risikopotensialet skal ihht vurderes særskilt med hensyn på risikoreduserende tiltak. I forbindelse med tillatelsen for 210 km/t ble det satt vilkår om at avsporingssikring skulle vurderes særskilt. Tilsynet etterlyste status på dette.

Flytoget AS opplyste at avsporinganalyse er gjennomført, men at saken så langt ikke er avsluttet.

### **Aksjon 5: Flytoget AS**

#### **11. Oppsummering, aksjoner**

Tilsynet påpekte at møtet var meget positivt. Flytoget AS ledelse viser god forståelse for betydningen av ansvar og prioritering av styring av trafikksikkerhet.

Aksjoner: (vurder å numrere aksjonen fortløpende i referatet slik jeg har kommentert. Må så stemme med denne tabellen.)

| <b>Aksjon</b>  | <b>Ansvar</b>                 |
|--|-------------------------------|
| 1. Vurdere om tilsynet bør formalisere oppfølging av prosessen rundt anskaffelse av nye hjul/aksler  | SJT                           |
| 2. Flytoget AS vurderer tidspunkt for involvering av SJT i hjul/akselproblematikken og holder Tilsynet informert om dette  | Flytoget AS<br>Innen 25.01.01 |
| 3. Avklare status på oppdatering av tegningsgrunnlag som følge av endringer  | Flytoget AS<br>Innen 01.02.01 |
| 4. Flytoget AS bekrefter overfor Tilsynet hvem som sikkerhetsfaglig følger opp fellesfora med NSB og JBV knyttet til Signatur, nevnt i kapittel 8 i dette referatet. | Flytoget AS<br>Innen 15.01.00 |
| 5. Vilkår for godkjenning av 210km/t. Avsporingssikring.   | Flytoget AS<br>Innen 01.03.   |

## Agenda

Årlig møte med ledelsen i GMB, 8/12-00.

**Sted: Statens Jernbanetilsyn, Wergelandsveien 3**

|             |   |
|-------------|---|
| 10.00       | Agenda, presentasjon av deltakere, møtets hensikt v/SJT   |
| 10.10       | Organisering av trafikkselskapet Flytoget AS og utfordringer i 2001. Ledelsen i GMB redegjør.   |
| 10.30       | GMB v/ Sikkerhetssjef redegjør for arbeidet med registrering og oppfølging av uønskede hendelser<br>herunder: <ul style="list-style-type: none"> <li>- innrapporteringsgrad</li> <li>- hvordan risikobildet har utviklet seg</li> <li>- beskrivelse av de mest sikkerhetskritiske forholdene</li> <li>- varsling til tilsynet , hvilke hendelser varsles</li> <li>- tilbakemelding</li> </ul> |
| 11.00       | GMB v/øverste leder redegjør for hvordan ledelsen forsikrer seg om kvaliteten på arbeid av sikkerhetsmessig betydning   |
| 11.20-11.40 | SJT's spørsmål/kommentarer  |
| 11.40       | GMB redegjør for faglig styring og koordinering på området hjul/akslinger, samt arbeidet med anskaffelse av nye akslinger<br>herunder: <ul style="list-style-type: none"> <li>-sikkerhetsledelse</li> <li>-kriterier</li> <li>-teknisk kompetanse</li> <li>-leverandøroppfølging</li> <li>-kvalifiseringsprosess av nye akslinger</li> </ul>  |
| 12.20       | SJT's spørsmål/kommentarer  |
| 12.35       | Lunsj   |
| 13.20       | GMB redegjør for sin del av arbeidet med overføring av kjøreveien til Jernbaneverket  |
| 13.50       | SJT's spørsmål/kommentarer  |
| 14.00       | GMB v/Sikkerhetssjef redegjør for hvordan funksjonen Sikkerhetsingeniør Kjørevei ivaretas i dagens organisasjon.  |
| 14.10       | GMB v/ Sikkerhetssjef redegjør for de sikkerhetsmessige aspektene for evt planer for andre endringer i org./rutiner/teknologi   |
| 14.20       | SJT's spørsmål/kommentarer  |
|             | Pause   |
| 14.40       | GMB redegjør for status på gjennomføring av korrigerende tiltak etter SJT's revisjoner  |
| 15.15       | Samarbeid og kommunikasjon med SJT  |
| 15.30       | Eventuelt   |
| 15.45-16.00 | Oppsummering v/SJT  |

Deltakere:

Flytoget AS:

Berit Kjøll, Administrerende direktør  
Geir Hellum, Teknisk direktør  
Magnhild T. Mølnvik, Kvalitetssjef  
Jan Inge Krossli, Informasjonsleder  
Hans Kristiansen, Personal og Organisasjonssjef  
Lars Olsen, Komersiell direktør  
Tom Lund, Togsjef  
Jarle Røsseland, Driftssjef  
Terje Sandhalla, Sikkerhetskoordinator (stedfortredende sikkerhetssjef)

Statens jernbanetilsyn:

Sverre Quale, Direktør (delvis)  
Knut Rygh, Sikkerhetssjef  
Sjur Sæteren, Revisjonssjef  
|Øystein Ravik, Revisjonsleder