

**Årlig møte med  
ledelsen i NSB BA**

**TILSYNSRAPPORT**

**Rapport nr 16-01**

*Årlig møte med ledelsen i NSB BA*

**TILSYNSRAPPORT**

**Rapport nr.:** 16-01  
**Arkivkode:** 01/257 T632  
**Møtedato:** 12. desember 2001  
**Foretak:** NSB BA

---

**Rapportens innhold :**

Denne rapporten er utarbeidet for å gi en oppsummering av NSB BAs organisering av og arbeid med trafikksikkerhet slik dette ble presentert på møtet mellom NSB BA og Statens jernbanetilsyn den 12. desember 2001.

---

**Utarbeidet dato:** 25.02.2002

Sign.:

Grete Underhaug  
Sikkerhetsingeniør

**Godkjent dato:** 25.02.2002

Sign.:

Harald R. Sundlo  
Fungerende Direktør

## **Innholdsfortegnelse**

1. Innledning
2. NSB redegjør for mål, måloppnåelse, risikobilde, uhellsstatistikk
3. NSB redegjør kort for status på omorganiseringsarbeidet og særskilte risikoforhold knyttet til dette, herunder
  - sikkerhetsledelsesfunksjoner
  - skille materiell og drift
  - fordeling av tiltak etter Åsta/Lillestrøm mellom NSB BA og Gods
  - oppdatering av sikkerhetsstyringssystemet
  - utskilling av vedlikehold
4. NSB redegjør kort for status på andre viktige prosjekter/ oppgaver/ sikkerhetsforhold, herunder:
  - anskaffelse av nye boggier type 73
  - status på inspeksjonsintervaller på drift av type 73
  - Linx
  - insentivavtale med Jernbaneverket vedrørende punktlighet
5. Planer og status på gjennomføring av interne revisjoner
6. NSBs erfaringer med SJTs tilsyn/revisjoner
7. SJTs erfaringer med tilsyn/revisjoner og oppfølging av revisjoner mot NSB
8. SJT orienterer om status i regelverksprosjektet
9. Godkjenning av rullende materiell
10. NSBs behov for tillatelser/godkjenninger i 2002-2004
11. Eventuelt
12. Oppsummering, aksjoner

## **Vedlegg**

1. Agenda
2. Deltakerliste

## 1. Innledning

Møtet fant sted etter initiativ fra Statens jernbanetilsyn som en del av tilsynsvirksomheten med jernbaneforetakene. Hensikten med tilsynsmøtene er å opprettholde dialogen med NSB BA med fokus på viktige elementer i sikkerhetsstyringen og spesielt aktuelle risikoforhold.

Agendaen for møtet er gitt som vedlegg 2 til denne rapporten.

Dette er den formelle tilsynsrapporten etter møtet. Oppfølgingspunktene som er listet opp under punkt 12 er ikke formelle pålegg eller avvik, men vil fungere som grunnlag for videre dialog og tilsyn med NSB.

## 2. NSB redegjør for mål, måloppnåelse, risikobilde, uhellsstatistikk

Trafikksikkerhetsdirektør redegjorde for mål og måloppnåelse vedrørende trafikksikkerhet.

Det var flere uhell/ulykker ved på- og avstigning enn fastsatt mål for 2001, hovedsakelig mindre personskader.

Det var også noen flere uønskede hendelser i tog enn det fastsatte målet. Generelt blir det rapportert altfor få tilløp til uønskede hendelser.

Antall avsporingar er redusert. Dette skyldes særlig reduksjon etter tiltak gjennomført hos NSB Gods.

Når det gjelder passering av rødt lys, blir hendelsene delt i 3 kategorier:

1. grov passering
2. passering av middel
3. toget sklir forbi signalet, men stopper før middel

For 2001 er det registrert ingen hendelser i kategori 1, 7 hendelser i kategori 2, og flere i kategori 3. Vestkorridoren er et problem, og Jernbaneverket og NSB samarbeider om å bedre systemet når det gjelder ruter og trafikkmønster. NSB er opptatt av identifisering av farlige signaler.

Det er ikke utredet hvor mange korrekte stopp ved rødt lys som blir utført, så sannsynlighet for feil utførelse er ikke beregnet.

NSB presenterte uhellsstatistikk for 2001 pr oktober. Årsstatistikk vil bli oversendt til Statens jernbanetilsyn.

Jernbaneverket har utført risikoanalyser som kvantifiserer risikobildet. NSB anvender disse analyserapportene sammen med egne erfaringer og rapporter fra Synergi.

Av de viktigste områdene innen sikkerhet NSB vil arbeide med er rolledeling mellom Jernbaneverket og NSB, tiltak mot storulykker og tiltak mot uønskede hendelser ved av- og påstigning.

### **3. NSB redegjør kort for status på omorganiseringarbeidet og særskilte risikoforhold knyttet til dette, herunder:**

- sikkerhetsledelsesfunksjoner**
- skille materiell og drift**
- fordeling av tiltak etter Åsta/Lillestrøm mellom NSB BA og Gods**
- oppdatering av sikkerhetsstyringssystemet**
- utskilling av vedlikehold**

Konsernsjef informerte om omorganiseringarbeidet. Ny organisasjon fra 01.01.2002.

NSB skal kutte kostnader med 300 MNOK og øke inntektene med 200 MNOK. Eiendommer skal selges.

Visjon: NSB skal være kundenes favoritt og Nordens mest nyskapende transportselskap.

Konsernsjef presenterte NSBs strategiske mål for områdene kundene, trafiksikkerhet og miljø, medarbeidere og økonomi. Sikkerhetsmålet er: Ingen skade på mennesker eller miljø.

Når det gjelder markedet, har antall reisende med langdistansetog økt. Infrastrukturbyggingen har gått seinere enn planlagt.

Sikkerhetsledelsesfunksjonene ved Materiell og Drift fra 1.1.02 er ikke helt på plass pr 10.12.01. De har medarbeidere med sikkerhetskompetanse. Det legges vekt på samhandling mellom Materiell og Drift. Styrende dokumentasjon vil vise dette.

Materiell skal ha kontrakt med Mantena A/S.

Det settes sammen revisjonsteam som vil gjennomføre interne revisjoner.

#### **NSB Gods**

Direktør for NSB Gods redegjorde for det nye selskapet, som vil hete CargoNet fra 01.01.2002. Søknad om godkjenning er til behandling hos Statens jernbanetilsyn, som vil motta den etterspurte dokumentasjonen fredag 14.12.

Ca 19 personer i CargoNet arbeider i trafiksikkerhetsstaben. Styringssystemet er omskrevet for CargoNet. Selskapet vil arbeide med å bedre holdninger til trafiksikkerhet.

CargoNet skal kvitte seg med 1000 gamle vognlastvogner. Lokomotivførere blir tilsatt i CargoNet fra 01.07.2002. Foretaket vil kjøpe 3-4 årsverk av NSB Materiell for å arbeide med IRMA.

#### **Tiltak etter Åsta/Lillestrøm**

Trafiksikkerhetsdirektør informerte om at NSB BA har hatt møter med Statens jernbanetilsyn, Jernbaneverket og NSB Gods vedrørende tiltak etter ulykkene ved Åsta og Lillestrøm.

Etter Lillestrøm-ulykken arbeides det videre med bremsesystemer. NSB og NSB Gods har fordelt ansvaret for tiltak etter ulykkene.

#### **4. NSB redegjør kort for status på andre viktige prosjekter/ oppgaver/ sikkerhetsforhold, herunder:**

- anskaffelse av nye boggier type 73**
- status på inspeksjonsintervaller på drift av type 73**
- Linx**
- insentivavtale med Jernbaneverket vedrørende punktlighet**

#### **Nye boggier for type 73 og type 71**

Ingulstad presenterte planene for boggier for type 73 og type 71.

Konstruksjon vil foregå i perioden fra november 2001 til august 2002.

Produksjon i perioden november 2002 til januar 2004.

Bytte av boggier vil foretas for type 71 fra januar til august 2003, og for type 73 fra august 2003 til mars 2004.

Boggiene konstrueres i henhold til EN norm. Dette kan bety at det må spesifiseres bruksbegrensninger for strekninger.

SJT påpekte at NSB og Flytoget bør samsnakkes for å harmonisere intervaller for ultralydinspeksjoner.

#### **Inspeksjon av type 73**

Inspeksjonene av aksler og rammer for type 73 viser ingen nye sprekker i akslene i den senere tid. Det kan tyde på at hastighetsnedsettelsen har hjulpet.

Statens jernbanetilsyn opplyste at Jernbaneverket måler sporkrefter/ krefter på hjul og aksler. Dette arbeidet blir ferdig sommeren 2002.

#### **Linx**

Linx er samhandling mellom NSB og SJ. NSB gjennomførte revisjon hos SJ i uke 33 i 2001.

Linx har ikke etablert et eget sikkerhetsstyringssystem, men personellet opererer etter NSBs og SJs styringssystem. Materiellet vedlikeholdes under SJs regime. NSB følger derfor opp Linx's personell og vedlikehold direkte og gjennom SJ. Statens jernbanetilsyn vil samarbeide med tilsynene i Sverige og Danmark og føre tilsyn med hvordan NSB følger opp Linx.

#### **Insentivavtale**

Insentivavtalen er suspendert av Jernbaneverket. NSB er fornøyd, da avtalen i sin nåværende form kunne ha negativ effekt på sikkerheten.

Statens jernbanetilsyn opplyste at de normalt ikke fører tilsyn med rent forretningsmessige avtaler aktørene imellom, men det har skjedd ulykker i England der slike insentivavtaler kan ha hatt betydning. Dette er relevant også i Norge.

## **5. Planer og status på gjennomføring av interne revisjoner**

Trafikksikkerhetsdirektør informerte:

Trafikksikkerhetsrevisjoner fra konsernstab er blitt koordinert med revisjoner i Drift og teknikk. Drift og teknikk og Gods har gjennomført revisjoner i henhold til planer. Det er gjennomført inspeksjoner og revisjoner i merkevarene.

Ledelsen gjennomgår resultatene fra revisjonene. Det avholdes også erfaringsmøter etter revisjonene.

Reviasjonsplaner for 2002 er ikke ferdige.

## **6. NSBs erfaringer med SJTs tilsyn/revisjoner**

NSBs erfaringer:

- SJTs revisjoner samspiller godt med NSBs revisjonsplaner
- SJT har fornuftig tema og omfang på sine revisjoner
- Gamle revisjoner er ikke lukket
- Noe uklart hvilket tidspunkt avvik lukkes
- NSB BA registrerer at SJTs fokus endrer seg etter hvert som de får mer spesifikk jernbanekompetanse. SJT ser på andre ting enn bare sikkerhet.

## **7. SJTs erfaringer med tilsyn/revisjoner og oppfølging av revisjoner mot NSB**

Statens jernbanetilsyns erfaringer med revisjoner:

- Ledelsen har for lite kjennskap til praksis/ forsikrer seg i for liten grad om hvordan ting faktisk skjer
- Internrevisjonsvirksomhet er blitt bra
- Gjennomgående mangler ved kompetansekrav
- Det pågår alltid en omorganisering og styringssystemet er på etterskudd
- Vi har fått en god dialog og åpen atmosfære

Erfaring fra oppfølging av avvik og korrigerende tiltak:

- Oppfølging begrenses ofte til angitte eksempler
- Ulik forventning/ erfaringsbakgrunn mellom NSB og SJT mht grunnlag for lukking

## **8. SJT orienterer om status i regelverksprosjektet**

Administrasjonssjef orienterte:

Signalforskriften og togframføringsforskriften tas i bruk 01.01.2002.

Nye EU-direktiver skal være implementert i nasjonal lovgivning 01.03.2002. Norge og andre land kan ha spesielle regler begrunnet ut fra nasjonale forhold. Hvert land har også anledning til å stille lokale / nasjonale krav i sikkerhetsattestifikater.

Samferdselsdepartementet utarbeider nye forskrifter i forbindelse med Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane. Da vil systemet for ulykkesrapportering til Statens jernbanetilsyn bli endret.

## **9. Godkjenning av rullende materiell**

Det foregår avklaring mellom Samferdselsdepartementet, Jernbaneverket og Statens jernbanetilsyn vedrørende godkjenning av rullende materiell. Brev om saken ble sendt til NSB fra Statens jernbanetilsyn 06.12.2001.

## **10. NSBs behov for tillatelser/godkjenninger i 2002-2004**

### **NSB BA**

Følgende tillatelser/godkjenninger har NSB BA behov for i 2002-2004:

- Tillatelse til å drive infrastruktur og kjøre materiell innen mars 2003. NSB starter arbeidet med å utarbeide søknad til SJT
- Type 72
- X-2, tillatelse innen juli 2002
- Krengetog type 93 (kjøring i krengehastighet, noe som fordrer et nytt skilt og oppdatering av signalforskriftene)
- Eventuelt levetidsforlengelse for type 69 (Oslopakke 2)
- Type 73 serie II
- Eventuelle ombygginger eller bruksendringer (ikke avklart foreløpig)

### **CargoNet**

Følgende tillatelser/godkjenninger har CargoNet behov for i 2002-2004:

- T-66, høsten 2002
- LAAPS-vogner
- Returstålvogner
- LNS-vogner (fliscontainere)
- Containervogner og semivogner
- Nye el-løk (2003), 2-strømslok

## **11. Eventuelt**

Direktør Sverre Quale slutter i Statens jernbanetilsyn 31.12.2001. Det vil sendes ut brev til foretakene om fungerende direktør.



Brev om ny organisasjon i Statens jernbanetilsyn vil også sendes ut snart.

NSB sa at for NSBs del kunne en organisering med en fast kontaktperson for NSB være en alternativ løsning. Direktøren har vurdert det, men det er ikke oppnevnt fast kontaktperson for NSB.

Revisjonssjef i SJT informerte om at Jernbaneverket har gjennomført alle tiltak i Finsetunnelen i henhold til plan.

NSB spurte om kompetanse for førere av brøyte- og vedlikeholdsmateriell på Bergensbanen, som er tilsatt i Baneservice. Statens jernbanetilsyn opplyste at dette er en overgangsperiode. NSB informerte om at de vil ha et Di3-lok i ekstra beredskap (i tillegg til loket med plog som Jernbaneverket har kjøpt).

## **12. Oppsummering, aksjoner**

NSB vil arbeide med rolledeling mellom Jernbaneverket og NSB, tiltak mot storulykker og tiltak mot uønskede hendelser ved av- og påstigning.

Statens jernbanetilsyn påpekte at NSB og Flytoget bør samsnakkes for å harmonisere intervaller for ultralydinspeksjon.

NSB følger opp Linx's personell og vedlikehold. Statens jernbanetilsyn vil samarbeide med tilsynene i Sverige og Danmark og føre tilsyn med hvordan NSB følger opp Linx.

Statens jernbanetilsyn sender ut brev vedrørende ny organisasjon og fungerende direktør for Statens jernbanetilsyn fra 01.01.2002.

**AGENDA****For møte mellom Statens jernbanetilsyn og NSB BA 12.12.01****Tid: Onsdag 12. desember kl. 09-15****Sted: Wergelandsveien 3**

0900	1.	Hensikt med møtet, presentasjon av deltagerne ved Statens jernbanetilsyn.
0915	2.	NSB redegjør for mål, måloppnåelse, risikobilde, uhellsstatistikk.
0930	3.	Spørsmål fra SJT
0945	4.	NSB redegjør kort for status på omorganiseringsarbeidet og særskilte risikoforhold knyttet til dette, herunder <ul style="list-style-type: none"> <li>- sikkerhetsledelsesfunksjoner</li> <li>- skille materiell og drift</li> <li>- fordeling av tiltak etter Åsta/Lillestrøm mellom NSB BA og Gods</li> <li>- oppdatering av sikkerhetsstyringssystemet</li> </ul>
1030	5.	Spørsmål fra SJT
1050	6.	NSB redegjør kort for status på andre viktige prosjekter/ oppgaver/ sikkerhetsforhold, herunder: <ul style="list-style-type: none"> <li>- anskaffelse av nye boggier type 73</li> <li>- status på inspeksjonsintervaller på drift av tye 73</li> <li>- Linx</li> <li>- Incentivavtale med Jernbaneverket vedrørende punktlighet</li> </ul>
1145		LUNSJ
1230	7.	Spørsmål fra SJT
1300	8.	Planer og status på gjennomføring av interne revisjoner
1310	9.	Spørsmål fra SJT
1320	10.	NSBs erfaringer med SJTs tilsyn/revisjoner
1335	11.	SJT's erfaringer med tilsyn/revisjoner og oppfølging av revisjoner mot NSB
1350	12.	SJT orienterer om status i regelverksprosjektet
1410	13.	Godkjenning av rullende materiell
1420	14.	NSBs behov for tillatelser/godkjenninger i 2002-2004
1430	15.	Eventuelt
1445	16.	Oppsummering ved Statens jernbanetilsyn
1500		Slutt

Deltakere:

NSB BA:

Einar Enger, Konsernsjef  
Helge Holtebekk, Trafikksikkerhetsdirektør  
Tom Ingulstad, Direktør  
Kjell Frøyslid, Direktør i NSB Gods

Statens jernbanetilsyn:

Sverre Quale, Direktør  
Sjur Sæteren, Revisjonssjef  
Øystein Ravik, Sikkerhetssjef  
Erik Gulliksrud, Sjefingeniør Utredning  
Harald Ringset Sundlo, Administrasjonssjef  
Grete Underhaug, Sikkerhetsingeniør

Observatør:

Arbeidstilsynet 2. distrikt:

Bente Bakke, Seniorinspektør