



# **Møte med ledelsen i Jernbaneverket**

## **TILSYNSRAPPORT**

**Rapport nr 17-02**

*Møte med ledelsen i Jernbaneverket*

**TILSYNSRAPPORT**

**Rapport nr.:** 17-02  
**Arkivkode:** 02/281 T632  
**Møtedato:** 19.11.02  
**Foretak:** Jernbaneverket

---

**Rapportens innhold :**

Denne rapporten oppsummerer innholdet i møtet mellom ledelsen i Jernbaneverket og Statens Jernbanetilsyn 19.11.02. Rapporten angir status på viktige områder av Jernbaneverkets organisering og arbeid innenfor trafiksikkerhet.

---

**Utarbeidet dato:** 06.12.02

Sign

Sjur Sæteren  
Revisjonssjef

**Godkjent dato:**

Sign.:

Erik Ø. Johnsen  
Direktør

## **Innholdsfortegnelse**

1. Innledning
2. Saker fra tidligere møter (rapport 15-01, 5-02 og 14-02)
3. Jernbaneverkets redegjørelse om tiltak relatert til mål og risikobilde
4. Jernbaneverkets redegjørelse for oppfølging av avvik og ledelsens gjennomgang.
5. Jernbaneverkets redegjørelse for oppdatering av signaltegninger, kommunikasjon og tiltak på Skøyen stasjon
6. Henvendelser fra enkeltpersoner og personalorganisasjoner.
- 7 . SJTs erfaringer med revisjoner av Jernbaneverket
8. Jernbaneverkets erfaringer med SJTs revisjoner
9. Ledelsesmøter
10. Konkurransetsetting
11. Oppsummering / aksjonspunkter

## **Vedlegg**

1. Agenda
2. Deltakerliste

## **1. Innledning**

Møtet ble avholdt etter initiativ fra SJT som en del av tilsynsvirksomheten med jernbaneforetakene. Hensikten med tilsynsmøtene er å opprettholde dialogen med Jernbaneverket 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 11 er ikke formelle pålegg eller avvik, men vil fungere som grunnlag for videre dialog og tilsyn med Jernbaneverket.

## **2. Saker fra tidligere møter (rapport 15-01, 5-02 og 14-02)**

Aksjonspunkter ble raskt gjennomgått.

Aksjonspunkter (strekpunkter) i rapport 15-01 ble gjennomgått som følger:

1. Oversendelse av revisjonsplan er gjennomført.
2. Risikoanalyse for maksimal kapasitetsutnyttelse på nettet er i prosess og ses i sammenheng med neste punkt (pkt. 3).
3. Risikoanalyse for introduksjon av nye aktører ble rapportert ferdigstilt januar 2002.
4. Analyse for operativ trafikkstyring er foreløpig ikke ferdig.
5. JBV har mottatt tilbakemelding på kommentarene etter høringsprosessen på nye forskrifter høsten 2001.
6. Verktøy for oppfølging av revisjoner: Krav er ferdigstilt, for øvrig er arbeidet i prosess.
7. Innsending av meldinger er en løpende aktivitet som fortsatt pågår.
8. SJT skal finne riktig nivå for hva som skal sendes inn av meldinger om planoppgaver i løpet av 2002. Dette ble meddelt å være i prosess.
9. Redegjørelse for ” Kunnskap om kjørevei for lokførere” er gjennomført.
10. Risikoanalysen av GSM- R er mottatt.
11. Informasjon om arbeidet med planoverganger er gitt.
12. Målinger ang. sporets krefter på materiellet er utført og bearbeiding av data pågår.
13. Total sikkerhetsvurdering for nødstop. SJT har mottatt denne fra Jernbaneverket, men det gjenstår å avklare enkelte forhold.
14. JBV oppfatter teknisk regelverk som del av sine akseptkriterier. (Dette var et informasjonspunkt og ikke et aksjonspunkt).

Forhold relatert til rapport 5-02, med unntak av første punkt som ikke forfaller før 15.03.02, er avklart.

Forhold relatert til rapport 14-02 ble gjennomgått. Det er ikke helt klart for SJT hvorvidt pkt. 2,5,6,7,8 og 9 er ivaretatt, men saksforholdene ble ansett å være litt for detaljerte i forhold til ledelsesmøtets karakter og det ble derfor avtalt å avklare disse i førstkommende kontaktmøte.

### **3. Jernbaneverkets redegjørelse om tiltak relatert til mål og risikobilde**

#### **a) Jernbanedirektørens redegjørelse.**

Det ble vist til strategidokumentet og påpekt at uforutsigbarhet i finansiering er et problem. Omprioritering av budjettmidler til GSM-R og nødstopper er sikkerhetsmessig bekymringsfullt.

Betydningen av nødkommunikasjon ble understreket.

Jernbaneverkets prioriteringer i sikkerhetsarbeidet baserer seg på kost/nytte vurderinger og risikoanalyser.

Det er en positiv trend i forhold til måloppnåelse relatert til trafikksikkerhet. Det er stadig framgang i å endre sikkerhetsarbeidet fra hendelsesbasert til analytisk.

Utviklingen av statistikk på måleparametre (så som dødsfall, personskader, sammenstøt, avsporinger og planovergangsulykker) er positiv, men det er usikkerhet knyttet til stabiliteten av risikobildet.

Jernbaneverket er trygge på at uhellsrapporteringen fungerer ettersom antall ulykker synker mens tilløpsrapporteringen øker. Det ble understreket betydningen av å nyttegjøre det store datagrunnlaget analytisk, synliggjøre at uhellsrapporter følges opp samt viktigheten av å gi tilbakemelding til innmeldere.

Jernbanedirektørens fokusområder ble presentert som:

- Helthetsvektlegging av kompetanse/kultur/forståelse (også hos leverandører og entreprenører)
- Vedlikehold, herunder håndtering av avvikssituasjoner i trafikkstyringen relatert til vedlikeholdsarbeider
- Planoverganger der Jernbaneverket nå har endret fokus til å ta det sikkerhetsmessige ansvaret og har hatt et stort prosjekt gående
- Dokumentasjon av tekniske anlegg (som er sterkt prioritert)
- Trafikkstyring på ikke fjernstyrte strekninger.

Jernbaneverket har erfart framgang i arbeidet med å utvikle sikkerhetsstyringen og med kompetanseutvikling. Det er en utfordring å videreutvikle kultur og forståelse.

#### **b) Spørsmål fra Statens jernbanetilsyn**

På spørsmål om tiltak for bedring av kultur pekte Jernbaneverket bla på viktigheten av at ledelsen går foran, at kulturoppbygging tar tid og er et møysommelig arbeid. Jernbaneverket følger UICs prosjekt relatert til kultur.

Organisasjonsutviklingsprosjektet har knytninger mot sikkerhetsledelseskultur.

Jernbaneverket opplyste å ha registrert en positiv utvikling bla ved at risikoanalyser nå anses som nyttige verktøy, mens det tidligere ble ofte ansett som overdreven ressursbruk.

Jernbaneverket presisterte betydningen av å beholde de positive holdningene fra den gamle sikkerhetstradisjonen i utviklingen av en ny kultur.

Arbeidstilsynets (AT) representant savnet fokus på menneskelige operasjoner som også har knytninger mot kulturspørsmålet. AT har i sine pålegg gitt uttrykk for manglende arbeidstakermedvirkning. Likedan var AT opptatt av grensesnittproblematikk mellom ulike operatører og Jernbaneverket.

Generelt pekte Jernbaneverket på at det er viktig for tilsynsmyndigheter å være klar over at det i spente eller uavklarte forhold mellom arbeidsgiver og arbeidstaker kan forekomme at en blander over fagforeningsspørsmål og sikkerhetsspørsmål. Når det gjelder forholdene til trafikkledelsen ved Oslo S konkret, pekte Jernbaneverket på at det er klar forskjell i oppgaver til flygeledere og togledere, og at det er begrensede risikoforhold knyttet til togledelse - i motsetning til hva som eksempelvis er i flygeledelse. Jernbaneverket påpekte videre at det nå har vært en god medvirkning av togledere i forbindelse med de risikovurderinger som er gjort av trafikkstyringen og at det er gjort administrative grep på togledersentralen i Oslo (TSS).

Jernbaneverket opplyste videre at det settes i gang en konkret undersøkelse av arbeidsforhold på TSS i regi av bedriftshelsetjenesten.

Jernbaneverket opplyste for øvrig at 1B-TU er ferdig utviklet og skal implementeres fra årsskiftet. Selv om Jernbaneverket ikke trenger tillatelse som operatør ønsker de likevel å etablere et tilsvarende regime.

I forbindelse med hendelsen på Heggedal stasjon poengterte Jernbaneverket viktigheten av ikke bare å se dette som en separat hendelse, men som en del av en helhet. De påpekte bla bekymring i denne sammenheng for signaler fra NSB AS som tilsier at NSB finner det vanskelig å opprettholde kompetanse hos sitt framføringspersonell på manuelt opererte strekninger slik som Spikkestadlinja. Dette vil tilsvarende være en utfordring ved infrastrukturarbeider der fjernstyringen settes ut av drift.

Jernbaneverket påpekte i denne sammenheng også utfordringen ved å skulle ivareta sikker togframføring dersom det må etableres midlertidige samband før GSM-R er på plass.

#### **4. Jernbaneverkets redegjørelse for oppfølging av avvik og ledelsens gjennomgang.**

##### **a) Jernbaneverkets redegjørelse**

Interne revisjoner utføres på sentralt og lokalt nivå. Rapporter fra interne revisjoner legges nå ut på Intranet for å sikre at flere kan trekke lærdom av revisjonene. Dette har tidligere vært en utfordring.

Ledelsens gjennomgang i 2001 resulterte i beslutning om forenkling av styringssystemet. (Det skal endres fra organiseringsfokus til prosessfokus og vil være kommet langt i utviklingen i løpet av 2003.) Det resulterte videre i en beslutning om å vektlegge forståelse for systemets intensjon fremfor bokstav samt større fokusering på kultur.

6 hovedmål ble etablert i 2001 som resultat av strategiprosessen.

Som resultat av ledelsens gjennomgang utvikles nå interne revisjoner fra reaktiv til proaktiv fokusering. Videre søkes det å endre den ”politi-tilnærmingen” som har vært framtrødende før.

Et evalueringsprosjekt for interne revisjoner er igangsatt i sommer med bistand fra eksterne ressurser med formål å:

- kartlegge dagens praksis
- lage forslag til endringer

Innstilling fra prosjektet skal legges fram for ledermøte (JL) 28.01.03 med implementering våren 2003.

#### **b) Spørsmål fra Statens jernbanetilsyn**

På spørsmål om status for avviksoppfølgingsprosjektet ble det opplyst at avviksbehandling vurderes sammen med oppfølging av uønskede hendelser og sikkerhetsforhold identifisert i risikoanalyser. Jernbaneverket har ønsket å ta i bruk avviksoppfølgingsmodulen i Synergi, men har foreløpig ikke lyktes med det.

Jernbanedirektøren opplyste på spørsmål at han får muntlig redegjort for avviksstatus i ledermøtene. Det ble informert om at det arbeides med å utvikle en systematikk for bedre synliggjøring.

### **5. Jernbaneverkets redegjørelse for oppdatering av signaltegninger, kommunikasjon og tiltak på Skøyen stasjon**

#### **a) Jernbaneverkets redegjørelse for oppdatering av signaltegninger**

Det er et stort etterslep. Oppdatering av signaltegninger skjer nå i et pilotprosjekt for tegningsoppdatering der tegninger legges inn i Proarc. Det finnes ca. 5000 signaltegninger som skal oppdateres. Det har vært en positiv utvikling og netto etterslep er redusert med 40 tegninger fra 01.07.02 til 15.11.02. Målsettingen er en netto reduksjon på 10 tegninger pr. måned.

Den positive utviklingen skyldes at Banepartner har klart å frigjøre mer arbeidskapasitet. Den har økt fra 2,4 månedsverk i juni til 5,6 i november.

Jernbaneverket vil for øvrig også vurdere hensiktsmessigheten av det prosedyreverket som ligger til grunn for oppdatering av slike tegninger.

SJT uttrykte tilfredshet med at det er god framdrift.

Jernbaneverket vil gå inn på tilsvarende avtale med Banepartner neste år. Det kan bli ressursdiskusjoner ettersom nødstoppsprosjektet er avhengig av de samme kompetanseressursene og nødstoppsprosjektet også vil generere nye rettelsessaker.

#### **b) Jernbaneverkets redegjørelse for kommunikasjon**

Status pr. i dag er at Samferdselsdept. har akseptert at GSM-R systemet velges, men det blir ikke finansiering over statsbudsjettet.

Jernbaneverket har nedsatt en arbeidsgruppe. Rapport fra gruppen skal presenteres

Statsråden fredag 22.11. Rapporten anbefaler at Jernbaneverket skal ha eierskap til konsesjon for bruk av GSM-R frekvensen og til GSM-R nettet. JBV utlyser totalansvar for utbygging og tjenesteleveranser av hele GSM-R-nettet. Jernbaneverket søker samordning mellom utbyggingen av GSM-R og TETRA.

Dersom den skisserte løsning velges vil det ta 1 ½ år før installasjon kan starte. Kontraktuelle forhold antas å være etablert forsommeren 2004. Total byggetid er beregnet til ca. 3 år.

Det er derfor viktig å vurdere levetiden på dagens togradio samt å vurdere midlertidige kompensierende tiltak som utbedring av GSM dekning. Rapport som viser dekningsmulighet for GSM forventes neste uke. Jernbaneverket ser behov for en dialog med SJT vedrørende virkningen av de kompensierende tiltakene relatert til fristene for dispensasjoner fra togframføringsforskriften. Jernbaneverket har for øvrig heller ikke budsjettmidler til midlertidige tiltak som anslås å koste 50-100 millioner NOK.

Deler av GSM-utbyggingsinvesteringene vil kunne brukes i GSM-R utbyggingen.

Midlertidige tiltak må imidlertid også gjennomgå en tidkrevende anbudsprosess.

Det ble for øvrig tilføyd at Jernbaneverket heller ikke har fått budsjettmidler til etablering av nødstopp.

### **c) Jernbaneverkets redegjørelse tiltak på Skøyen stasjon**

Tiltaksplan (relatert til tilsynsrapport 2-02) er oversendt SJT (men den er foreløpig ikke registrert ankommet hos SJT)

Jernbaneverket påpekte at analysen ikke identifiserte scenarier i "rødt" område, men noen ligger i øvre del av "gult" risikoområde (ALARP-området). Tre alternative tiltak er vurdert og alternativ nr. 2 er valgt. Tiltaket vil være ferdigstilt løpet av 2003 og vil bringe risikoen ned i nedre del av det gule området.

Statens jernbanetilsyn påpekte at det er generelt viktig at det ikke iverksettes tiltak som bryter med standard løsninger selv om alternative løsninger ikke nødvendigvis bryter mot forskriftskrav. Spesielle ikke-standard løsninger kan gi en bedre sikkerhetsmessig løsning for framføringspersonell som er daglige brukere av løsningene, men når framføringspersonell sporadisk kjører på strekninger med slike løsninger kan risikoen totalt sett likevel øke. Dette som et generelt synspunkt som bør vurderes enten det eksempelvis gjelder løsninger på Skøyen eller nødstopp-systemer. Jernbaneverket er oppmerksom på dette og presiserte at den valgte løsningen på Skøyen ikke bryter med allerede veletablerte løsninger.

## **6. Henvendelser fra enkeltpersoner og personalorganisasjoner.**

Statens jernbanetilsyn redegjorde for sin praksis. Interesseorganisasjoner tas i mot i møter og SJT vurderer dette som et innspill til sitt risikobilde.

Jernbaneverket understreket viktigheten av at Statens jernbanetilsyn må håndtere innholdet i slike henvendelser ut i fra de prioriteringer som Jernbaneverket må gjøre.



Jernbaneverket påpekte at det lett gis inntrykk i media at Statens jernbanetilsyn deler interesseorganisasjoners kritikk når SJT har møter med disse. Statens jernbanetilsyn vil påpeke evt. feilsitater i pressen og ser ikke problemer i å håndtere dette.

Statens jernbanetilsyn redegjorde også for sin prinsipielle holdning til håndtering av henvendelser fra enkeltpersoner som ikke føler seg skikket til å utføre sikkerhetstjeneste og til en konkret henvendelse som SJT nylig har fått. Statens jernbanetilsyn kan ikke foreta en vurdering av individers skikkethet. Den enkelte som føler seg uskikket må sørge for å få en sykemeldning (evt. en sykemelding for visse aktiviteter) innenfor gjeldende sykmeldings-/egenmeldingsregler. Det er ikke den enkelte som i hvert tilfelle kan avgjøre om han er skikket, men SJT anser likevel at Jernbaneverket i hht jernbanelovgivningen har en selvstendig plikt til å vurdere skikkethet mht sikkerhet. Dette gjelder også i forhold til personell hos underleverandører som den konkrete saken dreier seg om. Jernbaneverket registrerte for øvrig at den konkrete saken ikke hadde vært innom alle relevante funksjoner og ønsket å vurdere evt. "hull" i systemet. Statens jernbanetilsyn oversender brev med dokumentasjon om den konkrete saken.

#### **7. SJTs erfaringer med revisjoner av Jernbaneverket.**

Statens jernbanetilsyn presenterte sine inntrykk fra revisjoner og påpekte sin bekymring for følgende forhold: Mangler i vedlikeholdsstyring og i Jernbaneverkets egne regler for vedlikehold, manglende risikobasert tilnærming på enkelte viktige områder og manglende ledelsesfokus på avvik og tiltaksprioriteringer.

Mht oppfølginger av avvik i SJTs tilsynsrapporter har Statens jernbanetilsyn erfart at oppfølging av enkelte grunnleggende avvik var behandlet og avsluttet på lokalt nivå i Jernbaneverket uten at gjennomførte tiltak var tilfredsstillende. Likedan påpekte SJT at avvik som er identifisert og utbedret i en hovedenhet finnes som mangler i andre hovedenheter i senere revisjoner. (Dette er for øvrig et forhold som Jernbaneverket selv også har identifisert som en utfordring Jf. pkt. 4). Videre har framdriften i tiltaksgjennomføringen i mange tilfelle vært for svak. Statens jernbanetilsyn påpekte at mangelfull oppfølging er tatt opp med Jernbaneverket i ulike sammenhenger tidligere. Det kan her tilføyes at Jernbaneverket generelt er kjent med ovennevnte problemstillinger og at Statens jernbanetilsyn tidligere er informert om at Jernbaneverket har startet et prosjekt for bedring av vedlikeholdsstyringen (startet i 2001 med ferdigstilling i 2003) og et prosjekt for å forbedre revisjonsoppfølging (startet høsten 2001).

I lys av erfaringer fra revisjoner og oppfølginger etterlyste SJT en mer aktiv holdning hos ledelsen mht å sikre seg bedre styring med infrastrukturavvik og bedre styring med oppfølging av tilsynsrapporter.

Statens jernbanetilsyn presenterte fokusområder i tilsynsplanen for 2003 som følger:

- Oppfølging av pålegg / avvik (eksterne så vel som interne)
- Togframføring (inkl. passeringer av restriktivt signal og kommunikasjon)
- Leverandørforhold/kjøring på NSB/JBVs lisens

## **8. Jernbaneverkets erfaringer med SJTs revisjoner**

Jernbaneverket gav generelt en positiv tilbakemelding, men påpekte at praksis med å offentliggjøre navn på intervjuet personell ble oppfattet belastende og kunne hindre åpenhet i revisjonen.

Jernbaneverket ønsket mulighet til å ha observatører med på SJTs revisjoner av flere årsaker. Det kan redusere behovet for å gjennomføre egne interne revisjoner og det kan bidra til bedre kvalitetssikring av tilsynsrapportene mot faktiske feil.

SJT noterte seg synspunktet, men kommenterte at det vil være mer naturlig at Jernbaneverket informerer SJT om sin revisjonsplan og at SJT reduserer sine revisjoner ved å delta som observatører i Jernbaneverkets revisjoner.

Jernbaneverket påpekte videre at praksisen med å lese gjennom rapportutkast hos SJT er tungvint.

Jernbaneverket refererte til at de har god erfaring med gjennomføring av formøter i SJTs revisjoner. De er nyttige mht å klarlegge revisjonsomfanget og planlegge gjennomføringen.

Jernbaneverket har erfart eksempler på at når de er i prosess med å gjennomføre forbedringstiltak gir Statens jernbanetilsyn pålegg om fullførelse av de samme tiltakene. Det ble påpekt at dette svekker motivasjonen hos Jernbaneverkets personell. SJT vil vurdere synspunktet, men utdypet at Jernbaneverket og Statens jernbanetilsyn ofte arbeider med de samme forholdene. I enkelte tilfelle vil Statens jernbanetilsyn også gripe inn med pålegg dersom framdriften i viktige saker er for svak.

Som innspill til revisjonsplan for 2003 foreslo Jernbaneverket at Statens jernbanetilsyn gjør en revisjon av grensesnitt/samspill mellom departement, Jernbaneverket og trafikktutøverne.

Statens jernbanetilsyn noterte seg de foran nevnte synspunkter og vil vurdere dem nærmere.

Jernbaneverket skal ha revisjon vedrørende s-sirkulærer i desember og inviterte SJT til å delta.

Jernbaneverket reiste spørsmål om SJTs rolle mht ”godkjenning” av tiltaksplaner vedrørende SJTs utsagn om at enkelte avviksforhold ikke er tilfredsstillende avsluttet. Likedan ble det reist spørsmål om hvorvidt avvik blir klart nok kommunisert i revisjoner. Statens jernbanetilsyn repliserte at SJT aldri godkjenner tiltaksplaner men kommenterer dem dersom det er forhold som er uklart eller mangelfullt beskrevet. Ofte er imidlertid tiltaksbeskrivelsene så vidt generelle at det er vanskelig å avgjøre hvorvidt gjennomføring av tiltak vil kunne svare ut avviket. SJT er for øvrig i prosess med å vurdere hvorvidt endringer i dagens rutiner ved gjennomgang av tiltaksplaner kan sikre mer effektiv revisjonsoppfølging.

## **9. Ledelsesmøter**

Etter innspill fra Jernbaneverket redegjorde Statens jernbanetilsyn for bruk av ledelsesmøter framover. Møter framover vil spisses mer mot overordnede problemstillinger. Statens jernbanetilsyn ønsker at ledelsesmøtene skal være et verktøy for å kommunisere overordnede budskap med den øverste ledelsen i Jernbaneverket. SJT ønsker å redusere

samlet ressursbruk og ser det hensiktsmessig at ledelsesmøtene i fremtiden avholdes hos Jernbaneverket slik at Jernbaneverket blir mer fleksible til å stille med relevant personell på enkelte agendapunkter uten å måtte delta på hele møtet.

Det var enighet om at det kan være hensiktsmessig med halvårlige møter.

## **10. Konkurransetsetting**

På spørsmål fra Jernbaneverket redegjorde SJT kort for status. Statens jernbanetilsyn har foreløpig ikke mottatt en klar beskjed om hvorvidt operatører som søker om å trafikere en strekning skal være godkjent når søknaden innleveres. Etter dagens lovgivning er ikke slik godkjenning nødvendig for å delta i en anbudsrunde.

Jernbaneverket spurte om det er tradisjonelt tilbud, eller tilbud med innsynsrett som skal ligge til grunn. SJT informerte om at det enda ikke er bestemt, men at det sannsynligvis vil avklares i forbindelse med forventet endring av forskriften i mars 2003. Jernbaneverket og SJT er begge med i styringsgruppe for anbudsprosessen og det var enighet om at spørsmålet bør søkes avklart i styringsgruppa.

Bratsbergbanen blir en "pilot" for gjennomføring av ordningen.

Jernbaneverket uttrykte bekymring for framdriften. SJT opplyste å ha tatt høyde for økt arbeidsmengde i 2003.

## **11. Oppsummering / aksjonspunkter**

- SJT vurderer om det er mottatt tilstrekkelig informasjon for å lukke av avvik i rapport 4-00 (Skøyen-Asker)
- SJT vurderer person-anonymisering i tilsynsrapporter
- SJT vurderer praksis mht å la revidert part delta med observatører
- SJT vurderer innspill til revisjonstema fra JBV
- Se for øvrig innledende oversikt over status på aksjonspunkt fra tidligere møter.

Neste møte blir om ca ½ år hos Jernbaneverket.

Tid: Tirsdag 19.11.02 kl 09-1300      Sted: Wergelandsveien 3, møterom 607

0900	1. Hensikt med møtet, presentasjon av deltagerne ved Statens jernbanetilsyn.
0905	2. Saker fra forrige møter (rapport 15-01, 5-02 og 14-02)
0920	3. Jernbaneverket redegjør for : -Viktige tiltak som ledelsen prioriterer for å nå Jernbaneverkets mål relatert til trafikksikkerhet. -Risikobilde/uhellsstatistikk med særlig vekt på ledelsens prioritering av tiltak for å redusere vesentlige risikoforhold.
0945	4. Spørsmål fra SJT
0955	5. Jernbaneverket redegjør for ledelsens oppfølging av viktige utestående avvik fra interne revisjoner og resultater fra ledelsens gjennomgang.
1010	6. Spørsmål fra SJT
1020	7. Jernbaneverket redegjør <u>kort</u> for status på viktige prosjekter/oppgaver herunder: -Ressurstilgang for oppdatering av signaltegninger -Kommunikasjon mellom tog og togleder -Tiltak på Skøyen stasjon
1050	8. Spørsmål fra SJT
1100	Lunsj
1140	9. Arbeidsmiljø/ håndtering av saker fra enkeltpersoner/ sykmeldinger og forholdet SJT-personalorganisasjoner.
1155	10. Jernbaneverkets erfaringer med SJTs tilsyn/revisjoner Herunder: -personvern/internett -pålegg om forhold som JBV allerede har initiert
1205	11. SJTs erfaringer med tilsyn/revisjoner og oppfølging av revisjoner mot Jernbaneverket. Herunder: -Tema for revisjoner i 2003 -"Ledelsesmøter" med hovedenheter.
1230	12. Eventuelt Herunder kort orientering om konkurranseutsetting v/SJT
1245	13. Oppsummering ved SJT
1300	<b>Slutt</b>

**Deltakere**

Jernbaneverket:

Steinar Killi, Jernbanedirektør  
Jon Frøisland, Etatsdirektør forvaltning  
Ove Skovdahl, Sikkerhetsdirektør  
Jens Melsom, Etatsdirektør banesystemer  
Svein Horrisland, Etatsdirektør trafikk og samfunnskontakt  
Ole M. Drangsholt, Stabsdirektør  
Stein O. Nes, Etatsdirektør ressurser og strategi.

Statens jernbanetilsyn:

Erik Ø. Johnsen, direktør  
Harald R. Sundlo, Seksjonsleder tillatelser og regelverk  
Øystein Ravik, Seksjonsleder sikkerhet og teknikk  
Gunhild Halvorsrud, Leder signal og sikringssystemer  
Sjur Sæteren, Revisjonssjef

Arbeidstilsynet:

Einar Wold, Distriktssjef