



**Årlig møte med ledelsen i NSB AS**

## **TILSYNSRAPPORT**

**Rapport nr 20-02**

**Årlig møte med ledelsen i NSB AS**  
**Tilsynsrapport**

**Rapport nr.:** 20-02  
**Arkivkode:** 02/285 - T632  
**Møtedato:** 13.12.02  
**Foretak:** NSB as

---

**Rapportens innhold :**

Denne rapporten er utarbeidet for å gi en kortfattet oppsummering av NSBs organisering av, og arbeid med, trafikksikkerhet slik dette ble presentert på møtet mellom NSB og Statens jernbanetilsyn den 13. desember 2002.

Intensjonen er ikke å gi utfyllende møterefereferat.

Punktene i dette sammendraget refererer seg til agenda som vist i vedlegg 1.

---

**Utarbeidet dato:**

Sign.:

Rannveig Hiis Hauge  
Referent

**Godkjent dato:**

Sign.:

Erik Ø. Johnsen  
Direktør

## **Innholdsfortegnelse**

1. Innledning
2. Oppfølging fra forrige møte
3. Sikkerhetsstyring, risikobilde og måloppnåelse i NSB.
4. Oppfølging av interne prosesser/hendelser
5. Godkjenningprosesser: erfaringer og nye behov
6. Eventuelt
7. Oppsummering

## **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 NSBs ledelse og tilsynet angående NSBs arbeid med å ivareta sikkerheten for passasjerer og tredjemann.

## 2. Oppfølging fra forrige møte

Rolledeling mellom NSB og JBV ved storulykker er nå avklart; det gjenstår noen gråsoner ved beredskap, f.eks langs Bergensbanen. Avklaring vil skje gjennom Network statement og sportilgangsavtale. NSB har nå selv satt egne kriterier for når de skal stanse eller sette begrensninger i trafikkavviklingen, og overlater ikke dette utelukkende til Jernbaneverket.

Samarbeid med Linx:

SJT har sendt et revisjonsvarsel vedr. NSBs samarbeid med Linx, og tilsvarende samarbeid om trafikkavvikling med andre foretak.

NSB har avtaler med SJ vedr. materiell og påtar seg det sikkerhetsmessige ansvaret vedr. personell i Linx i Norge. All Linx-framføring i Norge skjer under NSB sitt sikkerhetsstyringssystem og NSB sitt ansvar som trafikkutøver. NSB syns samarbeidet er krevende å følge opp. Trenden videre er at det blir mer grenseoverskridende trafikk.

## 3. Sikkerhetsstyring, risikobilde og måloppnåelse i NSB

### a) Endring i sikkerhetsstyring etter omorganisering:

Organisasjonskart gjeldende fra 01.12.02 ble presentert. Det er generelt blitt en slankere organisasjon, med klarere linjeledelse. Nå er det videre kun én ansvarlig for persontog, som jobber tett mot trafikksikkerhet og operatør. Det er flere aksjeselskap med styre over seg, og dermed ikke direkte linje til konsernsjef.

Tom Ingulstad er myndighetskontakt på overordnet nivå, Liv Bjørnå på daglig nivå.

Endring i sikkerhetsstyring: Sikkerhetsstyring håndteres nå tydeligere i linjen (med mer fokus på operativt sikkerhetsarbeid), og sikkerhetsstab er samlet hos Trafikksikkerhet og operatørforvaltning (TO) som overvåker totalen. Ledelsen er bevisst på å gi føringer for sikkerhetsarbeidet i linjen, samt planlegger å sette noen sikkerhetsfaglige rådgivere ut i linjen. Konsernsjef følger opp månedlige resultater. Det er videre en ny persontogenhet med linjeansvar for trafikksikkerhet, og forenklinger ved at tre sikkerhetsoppfølgingsplaner nå samles til én, og fem RAMS-grupper reduseres til én.

Sikkerhetssjef-drift er ansatt i TO. Nærhet til drift ivaretas ved at han deltar på ledermøter i Persontog Drift, som budbringer, rådgiver og kravstiller.

### b) Risikobilde/uhellsstatistikk: foreløpige trafikksikkerhetsmål ble presentert, jfr mål og resultater 2002.

### c) Tiltak for å nå mål relatert til trafikksikkerhet:

Fokusområder i driftsavdelingen er rødllyspassering, av- og påstigning, vold i tog og tilløpsrapportering.

Det samlede antall rødllyspasseringer er størst i Oslo-området, men i forhold til trafikkmengden er det lavt. Det er ikke registrert hvorvidt rødllyspasseringer er avhengig av driftsform. Tiltak mot disse hendelsene er sikkerhets- og punktlighetsmøter med JBV, vedtatt anskaffelse av togsimulator, veiledning og

oppfølging av den enkelte lokomotivfører. Tiltak mot av-/påstigningshendelser er fokus på ombordansvarligs rolle, samt traksjonssperre ved åpen dør på type 69.

Fokusområder i materiellavdelingen er forebyggende vedlikehold (s!-merking og autorisasjon av leverandører), risikoanalyser av nytt materiell, RAMS-arbeidet videreutvikles, samt revisjoner.

Risikoområder er brann/eksplosjon (interiør i gammelt materiell endres), avsporing (ikke utbredt), sammenstøt og på-/avstigninger (dører forbedres og varselskilt monteres.) NSB har ikke statistikk som viser sammenheng mellom hendelser og avstand plattform-tog.

NSB har ikke oppdatert analyse som gir bilde av evakueringssituasjon (rømningsmuligheter og -tider) ved f.eks brann i tunnel.

LOS-hefte (konsernledelsens styringssystem) skal være ferdig til 31.12.02.

#### **4. Oppfølging av interne prosesser/hendelser**

- a) Tiltak som følge av resultater fra interne revisjoner og ledelsens gjennomgåelse: På ledelsens gjennomgåelse har det vært fokus på organisasjonsendringene; ny gjennomgang holdes 20. januar. Tiltak fra gjennomgangene er rolleavklaring, sikkerhetsmål, tydeligere linjeansvar, RAMS-revisjonen, sikkerhetssystem og revisjon har fått samlet ansvar, kriseledelsesøvelse er avholdt, AMU/SAMU er etablert og verneapparatet er intakt.
- b) Oppfølgingstiltak overfor lokomotivførere ved rødllyspasseringer: Se punkt 3c). Lokomotivførere tas ved hendelser ut og følges opp individuelt med tester, vurdering av historikk, opplæring. Gjøres det feil pga manglende kunnskap, gis det opplæring; feil pga personlig holdning eller egnethet kan føre til at de tas ut av tjenesten.

#### **5. Godkjenningprosesser: erfaringer og nye behov**

NSB ser ikke behov for godkjenninger av nye materielltyper nå.

NSB synes det har vært lite forutsigbarhet i krav fra SJT for godkjenning av materiell, og at SJT har vært detaljorientert i godkjenningprosessen. NSB påpekte at de enda ikke vet hva som kreves for å få godkjent type 72. Derfor ser NSB frem til at SJT nå skal legge vekt på at trafikkutøvere tar godkjenningsansvaret selv.

NSB legger vekt på at andre aktører bør bli vurdert med samme detaljeringsgrad, og forventer at fremdriftsplan i godkjenning prosess ikke blir endret når nye aktører kommer.

SJT ber om at ønsker om godkjenninger meldes inn på et tidlig tidspunkt; frister for ønsket godkjenning har av og til vært urimelig korte.

#### **6. Eventuelt**

Det var ingen saker på eventuelt.

## **7. Oppsummering**

- a) NSB sender SJT et eksemplar av rapporten fra analyser vedr. forhold rundt rødlyspasseringer. Det er interessant å se om områder, stasjoner, driftsformer eller andre forhold er overrepresentert.
- b) NSB igangsetter arbeid med å skaffe seg oversikt over evakueringssituasjon (rømningmuligheter og –tider) ved f.eks brann i tunnel. Dette tas opp i kontaktmøter med SJT fremover.
- c) SJT gir tilbakemelding i januar på hva som er utestående i godkjenningen av type 72.
- d) SJT har behov for lengre tid til behandling av godkjenninger. NSB kan ikke påregne å få avgjort saker med så kort frist som NSB har hatt behov for i enkelte saker.
- e) Lukking av avvik fra SJTs revisjoner har noen ganger tatt vel lang tid.

## Agenda

### **Møte med ledelsen i NSB as fredag 13. desember 2002**

**Tid:** 9-12

**Sted:** Wergelandsveien 3 , rom 607

#### **1. Innledning**

9:00 Agenda, møtets hensikt, presentasjon av møtedeltakerne v/SJT

#### **2. Oppfølging fra forrige møte**

9:10 Jfr aksjoner fra rapport 16-01 (primært rolledeling mellom JBV og NSB ved storulykker og NSBs oppfølging av Linx.)

#### **3. Sikkerhetsstyring, risikobilde og måloppnåelse i NSB**

9:25 a) NSB redegjør for endring i sikkerhetsstyring etter omorganisering av sikkerhetsledelsesfunksjon og bemanningsreduksjon.

b) NSB redegjør for risikobilde/uhellsstatistikk med vekt på ledelsens prioriteringer av tiltak for å redusere risiko.

c) NSB redegjør for tiltak som ledelsen prioriterer for å nå mål relatert til trafiksikkerhet.

10:00 Spørsmål/kommentarer fra SJT

#### **4. Oppfølging av interne prosesser/hendelser**

10:10 a) NSB redegjør for hvilke tiltak ledelsen har initiert som følge av resultater fra interne revisjoner og ledelsens gjennomgåelse.

b) NSB redegjør for hvilke oppfølgingstiltak ledelsen igangsetter overfor lokomotivførere ved rødllyspasseringer.

10:25 Spørsmål/kommentarer fra SJT

#### **5. Godkjenningprosesser: erfaringer og nye behov**

10:30 NSB redegjør for sine erfaringer med SJTs godkjenningsarbeid og evt. behov for nye godkjenninger.

10:50 SJT redegjør for sine erfaringer med godkjenningprosesser (tidsperspektiv, verifikasjonsansvar m.v.)

#### **6. Eventuelt**

11:00

#### **7. Oppsummering v/SJT**

11:15

#### **Lunsj**

11:30

## Vedlegg 2

### **Deltagere:**

#### **NSB:**

Jan Runesson  
Øystein Risan  
Tom Ingulstad

Einar Enger

Materielldirektør  
Driftsdirektør  
Direktør Trafikksikkerhet og  
operatørförvaltning  
Konsernsjef

### **Statens Jernbanetilsyn:**

Erik Ø. Johnsen  
Sjur Sæteren  
Øystein Ravik  
Erik Borgersen  
Harald R.Sundlo  
Rannveig Hiis Hauge

Direktør  
Revisjonssjef  
Sikkerhetsjef  
Seniorrådgiver, trafikkstyring & togfremføring  
Seksjonssjef , regelverk  
Revisjonsleder