



# Årlig møte med ledelsen i NSB AS

## TILSYNSRAPPORT

**Rapport nr 4-05**

*Møte med ledelsen i NSB as*

**TILSYNSRAPPORT**

**Rapport nr.:** 4-05  
**Arkivkode:** 05/37- SF632  
**Møtedato:** 02.03.05  
**Foretak:** NSB AS

---

**Rapportens innhold :**

Denne rapporten oppsummerer innholdet i møtet mellom ledelsen i NSB AS den 02.03.05. Rapporten angir status på viktige områder av NSB AS sin organisering og sitt arbeid innenfor trafikksikkerhet.

---

**Utarbeidet dato:**

Sign.:

Rannveig Hiis-Hauge  
Revisjonsleder

**Godkjent dato:**

Sign.:

Erik Ø. Johnsen  
Direktør

## **Innholdsfortegnelse**

- 1. Innledning.**
- 2. Gjennomgang av saker fra forrige møte**
- 3. NSB redegjør for måloppnåelse i sikkerhetsarbeidet, risikobilde og uhellsstatistikk og særlige risikoforhold.**
- 4. Evt organisasjonsendringer i NSB AS eller endringer i samarbeid med andre operatører eller vesentlige leverandører**
- 5. Fremdrift GSM-R**
- 6. Oppfølging av revisjoner/ ledelsens gjennomgang**
- 7. NSBs erfaringer med Jernbanetilsynets revisjoner og tilsynsvirksomhet generelt**
- 8. SJTs erfaringer med tilsyn/revisjoner/oppfølging mot virksomheten**
- 9. Godkjenningprosesser: nye behov**
- 10. Eventuelt**
- 11. Oppsummering ved Statens jernbanetilsyn**

## **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 NSB AS med fokus på viktige elementer i sikkerhetsstyringen og spesielt aktuelle risikoforhold i NSB AS.

Dette er den formelle tilsynsrapporten etter møtet.  
Agendaen for møtet er gitt som vedlegg 1 til denne rapporten.

## **2. Gjennomgang av saker fra forrige møte**

Det var ingen aksjonspunkter fra forrige møte (rapport 19-03), og der var ingen videre kommentarer.

## **3. NSB AS redegjør for måloppnåelse i sikkerhetsarbeidet, risikobilde, uhellsstatistikk og særlige risikoforhold.**

NSB presenterte måloppnåelse vedr. hendelser for 2004.

NSB var involvert i to ulykker med tap av liv i 2004; i det ene tilfellet ble en fotgjenger som krysset sporet påkjørt, i det andre tilfellet en traktor som krysset en planovergang. NSB var ikke ansvarlig for årsakene til disse hendelsene. Videre var NSB involvert i 74 skader knyttet til skiftarbeid. Ingen passasjerer omkom eller fikk varig mén i 2004.

Over perioden 2000 til 2004 er antall registrerte tilløp økende, mens antall uhell/ulykker er synkende.

Hendelser ved på- og avstigning er hyppigst forekommende (alvorlighetsgraden er dog synkende), mens hendelser i tog og skift og hendelser ved sammenstøt, også er gjengangere. Den nye avgangsprosedyre for type 72 er vurdert som vellykket for å redusere av- og påstigningshendelser, og det er derfor fattet et prinsippvedtak om å anvende den nye avgangsprosedyren på alle togtyper.

PASS-hendelser har en noe fallende trend, brann-hendelser har en fallende trend, mens registrerte hendelser med røykutvikling er økende.

Videre presenterte NSB de tiltak som har fokus for å redusere antall hendelser. Tiltak for å redusere PASS-hendelser er bedre opplæring med hjelp av NSBs nye simulator, samt dialog med JBV for bedring av infrastruktur. Det kjøres fortsatt kampanjer mot personalet for å øke innrapportering av tilløp generelt.

Det ble videre presentert et omfattende antall tiltak for bedring av sikkerheten knyttet til togmateriell, så som sikkerhetsmerking av materiell for bedret info til passasjerene, autorisasjon av vedlikeholdsleverandør, bedret dørstyring, bedret ATC med mer.

Særlige risikoforhold:

Manglende nødkommunikasjon blir nå løst av GSM-R.

NSB opplyste å ha to fokusområder: PASS-hendelser og planovergangsulykker.

Til tross for tiltak med å sikre og å redusere antall planoverganger, er ikke antall ulykker ved planoverganger blitt redusert.

Antall PASS-hendelser er ikke bedret over perioden 2000 – 2004. NSB har engasjert Veritas til å beregne storulykkepotensialet. De konkluderer i rapporten at kollisjon tog-tog utgjør 40 % av dødsrisikoen, og at risikoen er størst ved enkeltsporede strekninger. De anbefaler en strekningsvis, samlet utbygging av sikkerhetssoner.

#### **4. Evt. organisasjonsendringer i NSB AS, eller endringer i samarbeid med andre operatører eller vesentlige leverandører**

Konsernmodellen er i liten grad endret, men rolledeling mellom konsern og Persontog er gjort klarere. Persontog, som rapporterer direkte til konsernsjef, har ansvar for togdrift, utfører vedlikehold av materiell og har ansvaret for den sikkerhetsmessige tilstanden på materiellet i drift. Materiellenheten (i Konsern) forvalter eierskapet og har ansvar for innkjøp av nytt materiell.

NSB Anbud AS har lagt inn anbud på Gjøvikbanen.

Linx er avviklet per januar 2005. Nå er det NSB AS som kjører tog mellom Oslo og Kornsjø, mens strekningen Kornsjø – Göteborg kjøres i samtrafikk med Tågkompaniet.

SJT spurte om det er planlagt ytterligere aksjeselskap i NSB, og påpekte at nye aksjeselskap trenger egen tillatelse som trafikkutøver. NSB svarte at det ikke var noen konkrete planer om dette, men at Persontog er etablert nærmest som et AS i praksis.

NSB har ønsket å tydeliggjøre linjeledelsens ansvar for sikkerheten og har startet kurs i sikkerhetsledelse for ledelsen i driftenheten.

#### **5. Fremdrift GSM-R.**

Alt går etter planen; NSB AS oppgir at de har nok ressurser internt, og at de nå har valgt markedets beste leverandør av utstyr.

#### **6. Oppfølging av revisjoner/ ledelsens gjennomgang**

I NSBs ledelsens gjennomgang for 2004 har hovedvekt vært på sikkerhetsstabens kompetanse og kapasitet, med tiltak som forbedring av ansvars- og funksjonsbeskrivelser, etablere systemer for kompetanseutvikling, tiltaksplan for trafikkikkerhet endres, samarbeidsform mellom trafikkutøvere og JBV vurderes. NSB har engasjert Veritas i vurdering av forbedringstiltak.

Interne revisjoner 2004 har hatt følgende tema: Avvikshåndtering ved svært fulle tog, sikkerhetsstyring i linjeorganisasjonen og implementering av helsekravforskriften.

De viktigste tiltak som er fastsatt: Integre sikkerhetsvurderinger i planprosess, oppdatere prosedyrer, etablere ensartet rolleforståelse i regionene i Drift, heve kompetansen innen sikkerhetsstyring i Drift, og en full gjennomgang av ansvar og prosedyrer for etterlevelse av helsekravforskriften.

Revisjon av leverandører er gjennomført mot Mantena (Sundland og Marienborg) og AnsaldoBreda (reservedelsleverandør.)

SJT spurte om NSB har etablert en syklus for oppfølgingsrevisjoner nå når Mantena er autorisert som vedlikeholdsleverandør. Dette var ikke kjent for ledergruppen i NSB, men behov for revisjon ble vurdert hvert år.

Forholdene rundt autorisasjon av vedlikeholdsleverandør når stadig flere trafikkutøvere opererer i Norge, ble drøftet.

## **7. NSBs erfaring med Jernbanetilsynets revisjoner og tilsynsvirksomhet generelt**

NSB opplever kommunikasjonen med SJT som åpen, god og direkte.

Kontaktmøtene anses å ha riktig frekvens og agenda, revisjonene anses å ha fokus på relevante tema. I revisjoner mot flere aktører er det viktig å avklare ansvarsforhold for oppfølging.

Grensesnittprosjektet anses som et relevant tiltak, og NSB håper det bl.a kan bidra til å fjerne problemer knyttet til lukking av enkelte avvik.

## **8. SJTs erfaringer med tilsyn/revisjoner/oppfølging mot virksomheten**

SJT er generelt fornøyd med samarbeidet knyttet til gjennomføring og oppfølging av revisjoner, og opplever NSB som åpne og konstruktive. I enkelte tilfeller har det imidlertid tatt noe tid å få oversendt dokumentasjon på gjennomførte tiltak.

SJT håper også at grensesnittprosjektet kan bidra til løsninger som lukker de utestående avvik fra revisjonene i 2003 og 04.

## **9. Godkjenningssaker: nye behov**

Følgende godkjenningssaker ble presentert:

- NSB er i dialog med SJT vedr. godkjenning av GSM-R
- Brannøkser reduseres og erstattes av nødhammere
- Vedlikeholdsintervaller vil øke der dette er forsvarlig
- Type 93: Krengetogshastighet
- Type 73: Permanent godkjenning av trinn 3
- Type 72: Permanent godkjenning for 160 km/h
- Type 7: Omfattende oppgradering og godkjenning for 160 km/h
- Vogner: Type 5 vurderes oppgradert eller utfaset, og spesialvogner blir standardisert.
- Visningsturer av utenlandsk materiell

NSB satser mye på oppgradering av sitt materiell for tiden.

SJT ga generell tilbakemelding på at det er en del tilfeller i godkjenningssaker der vi har bedt om at sikkerhetskritiske områder blir verifisert, hvor dette er blitt svart ut i generelle vendinger uten at svarene er kvalifisert. SJT understrekte at når vi ber om sikkerhetsverifisering, så forventer vi en spesifikk, ingeniørteknisk sikkerhetsverifikasjon.

## **10. Eventuelt**

SJT informerte om årets revisjonsprogram.  
For øvrig var det ingen saker som ble tatt opp.

### **11. Oppsummering**

SJT uttrykte sin tilfredshet med dialogen med NSB AS, både i dette møtet og generelt i andre sammenhenger.

Ingen aksjonspunkter ble notert.

## AGENDA

Tilsynsmøte mellom Statens jernbanetilsyn og NSB as,  
Tid: onsdag 2. mars 2005, kl 09-12 Sted: Prinsensgt.

0900	<b>1. Hensikt med møtet, presentasjon av deltagerne ved Statens jernbanetilsyn.</b>
0905	<b>2. Gjennomgang av saker fra forrige møte den 26.11.03, rapport 19-03</b> <i>Ingen oppfølgingspunkter ble notert.</i>
0910	<b>3. NSB redegjør for måloppnåelse i sikkerhetsarbeidet, risikobilde og uhellsstatistikk og særlige risikoforhold.</b> Spørsmål fra SJT
0945	<b>4. Evt organisasjonsendringer i NSB AS eller endringer i samarbeid med andre operatører eller vesentlige leverandører</b>
1000	<b>5. Fremdrift GSM-R</b>
1010	<b>6. Oppfølging av revisjoner/ ledelsens gjennomgang</b> NSB redegjør for hvilke tiltak ledelsen har initiert som følge av resultater fra NSBs revisjoner (interne og av leverandører) og ledelsens gjennomgåelse. Spørsmål fra SJT
1040	<b>7.NSBs erfaringer med Jernbanetilsynets revisjoner og tilsynsvirksomhet generelt</b>
1050	<b>8.SJT's erfaringer med tilsyn/revisjoner/oppfølging mot virksomheten</b>
1100	<b>9.Godkjenningprosesser: nye behov</b> NSB redegjør for evt. behov for nye godkjenninger SJT's erfaringer med dialog i godkjenningprosesser
1115	<b>10.Eventuelt</b>
1130	<b>11.Oppsummering ved Statens jernbanetilsyn</b>
1140	Slutt



**Deltakere**

**NSB AS:**

Einar Enger, Konsernsjef

Rolf Roverud, Direktør NSB Persontog og Visekonsernsjef

Tom Ingulstad, Direktør Trafikksikkerhet og operatørforvaltning

Terje Løvdok, Fungerende Driftsdirektør

Jan Runesson, Direktør Materiell

Haakon Bakken, Trafikksikkerhetssjef

**Statens jernbanetilsyn:**

Erik Ø. Johnsen, Direktør

Harald Sundlo, Avdelingsdirektør Regelverk

Øystein Ravik, Avdelingsdirektør Sikkerhet og teknikk

Sjur Sæteren, Avdelingsdirektør Revisjon

Rannveig Hiis-Hauge, Revisjonsleder