

**Statens  
jembanetilsyn**



# **Møte med ledelsen i NSB AS**

## **TILSYNSRAPPORT**

**Rapport nr 4-06**

*Møte med ledelsen i  
NSB AS*

**TILSYNSRAPPORT**

**Rapport nr.:** 4-06  
**Arkivkode:** 06/165– SF2 64  
**Møtedato:** 24.01.06  
**Foretak:** NSB AS

---

**Rapportens innhold :**

Denne rapporten oppsummerer innholdet i møtet mellom ledelsen i NSB AS og Statens jernbanetilsyn den 24. januar 2006. Rapporten angir status på viktige områder av NSBs organisering og arbeid innenfor trafikksikkerhet.

---

**Utarbeidet dato:**

Sign.:

Rannveig Hiis-Hauge  
Revisjonsleder

**Godkjent dato:**

Sign.:

Erik Ø. Johnsen  
Direktør

## **Innholdsfortegnelse**

1. Hensikt med møtet, presentasjon av deltagerne ved Statens jernbanetilsyn.
2. Gjennomgang av saker fra forrige møte den 02.03.05, rapport 4-05
3. NSB redegjør for måloppnåelse i sikkerhetsarbeidet, risikobilde og uhellsstatistikk og særlige risikoforhold.
4. Organisasjonsendringer i NSB AS eller endringer i samarbeid med andre operatører eller vesentlige leverandører
5. Status GSM-R, bruk og opplæring.
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. Godkjenningsprosesser: nye behov
10. Eventuelt
11. Oppsummering ved Statens jernbanetilsyn

## **Vedlegg**

1. Agenda
2. Deltakerliste
3. Planlagte godkjenningsaktiviteter 2006

## 1. Innledning

Møtet ble gjennomført etter initiativ fra SJT som en del av tilsynsvirksomheten med jernbanevirksomhetene. Hensikten med tilsynsmøtene med ledelsen er å opprettholde dialogen med NSB AS sin ledelse med fokus på viktige elementer i sikkerhetsstyringen og spesielt aktuelle risikoforhold.

## 2. Gjennomgang av saker fra forrige møte 02.03.05

Ingen oppfølgingspunkter ble notert i forrige møte.

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

NSB har rutine på at sikkerhetsforhold som omhandler togfremføring rapporteres til alle ledermøter. Til styret rapporteres det månedlig på sikkerhet. NSB mener å se en positiv holdningsendring i organisasjonen vedr. sikkerhet.

NSBs overordnede sikkerhetsmål er ingen drepte eller alvorlige skadede, hvilket ble oppfylt i 2005; videre færre enn 56 personskader uten varige mén, hvilket ble overskredet, da resultat for 2005 ble 87 skader i denne kategori.

Det var fire sammenstøt mellom tog og bil ved planovergang.

I to av tilfellene, stod kjøretøy fast på planovergang. I tillegg ble en person påkjørt og drept på planovergang. Ingen av disse er relatert til feilhandlinger fra NSB.

NSB mener nedskilting av hastighet mot planovergang ikke er noen god løsning. NSB er i dialog med Jernbaneverket.

Tilsynet kommenterte at alternative tiltak kan være å sikre planoverganger, evt. fjerne vegetasjon i området.

Det var i 2005 29 hendelser hvor restriktivt signal ble passert, grunnet lokomotivførers handlinger, hvorav toget i tre av tilfellene kom utenfor "sikkerhetssonen". Disse tre hendelsene var alle knyttet til dvergsignaler. NSB har kartlagt kritiske dvergsignaler i samarbeid med Jernbaneverket, og tiltak vurderes.

De fleste PASS-hendelser skjedde i januar og februar, uten at årsaken til denne trenden er klar.

Tilsynet kom med en henstilling til NSB om å rapportere alle tilfeller av glatte plattformer, da det trengs rapporter for å kartlegge omfanget, som igjen gir grunnlag for å få igjennom forbedringstiltak.

NSB har enkel rutine for å rapportere (togpersonell kan ringe Drops), men vil igjen oppfordre til rapportering.

Tilsynet spurte i hvilket omfang tillatelsen til chartertrafikk blir brukt, og hvilke erfaringer NSB har fra chartertrafikken.

NSB svarte at denne trafikken primært skjer i form av ekstratog som kjøres utenom fast ruteplan. Det kjøres noen hundre ekstratog i året; og disse kjøres som vanlige tog, etter etablert system med bl.a krav til kjentmannsprøve for lokomotivførere.

Tilsynet etterspurte status på kobbelfeil på type 73.

NSB redegjorde for aksjoner utført etter hendelsen den 01.12.05, da et togsett delte seg på en stasjon pga kobbelfeil. Toget ble undersøkt sammen med togleverandør dagen etter, og den 03.12. ble det innført et foreløpig kontrollregimé med akseptkriterier. Alle kobler ble kontrollert, så reparert eller byttet ut. Sannsynlig årsak til feil er fastlagt, og forslag til varig løsning er utarbeidet. Kontrollregiméet er under vurdering.

## 4. Organisasjonsendringer i NSB AS eller endringer i samarbeid med andre operatører eller vesentlige leverandører

Det har ikke vært større endringer i organisasjonen siden forrige møte. Den tidligere materiellenheten er delt i to, i Materiell som rapporterer til konsernsjef, og Teknisk som rapporterer til Persontog. Geir Steiro er nyansatt siden juli 2005 som sjef for Teknisk.

NSB har grenseoverskridende samtrafikk med SJ, Tågkompaniet og BK Tåg fra Sverige. Vedlikehold av type 93 er overført fra Bombardier til Mantena. Og videre samarbeider NSB AS med NSB Anbud AS om disponering av personell og rullende materiell.

Tilsynet spurte om trafikksikkerhetssjefen Bakken har tilstrekkelig kapasitet til å ha denne rollen både i NSB AS og NSB Anbud AS.

NSB svarte at to nyansatte seniorrådgivere ble ansatt per 01.12.05, og at det nå var tilstrekkelige ressurser til sikkerhetsarbeid, med denne økte kapasiteten.

## **5. Status GSM-R, bruk og opplæring.**

Etter planen skulle GSM-R være operativ på hele nettet i løpet av 2006; dette er nå et år forsinket hos Jernbaneverket. Tilsynet spurte hvordan NSB håndterer denne forsinkelsen i forhold til opplæring.

NSB har rutine på at hvis opplæring er gjennomført for mer enn tre måneder siden, uten at det har vært muligheter for praktisering, gjennomføres ny opplæring. Generelt følger NSBs opplæring av GSM-R implementeringen av GSM-R.

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

NSB har i 2005 gjennomført fem interne revisjoner. Temaer som ble belyst var kompetanseregistreringer, bruk av Synergi, trafikksikkerhetsopplæring for konduktører og utvikling/ gjennomføring av sikkerhetsprøver.

Det ble gjennomført tre revisjoner av NSBs leverandører (av hjul, elektriske komponenter og software til type 72.) Videre ble det utført noen inspeksjoner og verifikasjoner for å følge opp korrigerende avvik, og for å kontrollere grenseoverskridende trafikk. Ledelsens gjennomgang er også utført.

Det totale bildet som har kommet frem gjennom disse aktivitetene, er at NSB har utfordringer med:

- å få trafikksikkerhetskompetanse tidlig nok inn i beslutninger,
- rolledeling i Trafikksikkerhet og operatørforvaltning, og Driftsavdelingen
- etterslep i oppdatering av dokumenter.

Men har forbedret seg innen:

- kontroll over kompetanse og opplæring,
- oppfølgingsregime for autorisasjon av Mantena,
- bruk av Synergi,
- bruk av risikoanalytisk tilnærming,
- kontroll over grenseoverskridende trafikk,
- styringssystemet.

NSB beslutter tiltak basert på hva som her er fremkommet, samt på granskninger, risikoanalyser, resultater og trender.

Tilsynet spurte hvordan NSB sikrer seg styring av samarbeidspartnere.

NSB bruker inspeksjoner for å verifisere etterlevelse av styringssystem, samt sjekker personells kompetanse og rullende materiells tilstand.

NSB presenterte så tiltak som ble gjennomført i 2005.

For rullende materiell er det utført noen mindre endringer i vedlikeholdsprogrammet, og antall uønskede hendelser er redusert etter disse endringene. Det er gjennomført et omfattende antall tekniske tiltak, for å løfte kvaliteten på materiellet.

Alle hendelser knyttet til rødllyspasseringer og på-/avstigning er analysert. Avgangprosedyren utvides slik at kun én dør er åpen før avgang. Prosedyren er implementert for type 72, og ønskes implementert for alle togtyper. Ombyggingsbehov for materiellet er kartlagt, endringer er risikoanalysert, vedtatt og budsjettert. Ruteplanforutsetninger må sannsynligvis endres for lokaltog.

Det er utført diverse tiltak for å heve kompetansen hos de ansatte, og for å trygge arbeidsplassen.

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

NSB mener dialogen er god, åpen og direkte. De setter pris på at møter kan avholdes ved behov under ulike prosesser, og synes det er positivt med referater fra kontaktmøter.

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

Tilsynet opplever også et godt samarbeid, samt at avvik fra revisjoner korrigeres relativt kjapt, og innenfor fastsatte frister.

NSB har likevel noe forbedringspotensiale i tydelighet når de skal vise at de svarer ut spørsmål ved korrigering av avvik.

## **9. Godkjenningprosesser: nye behov**

NSB redegjorde for godkjenningsbehov av rullende materiell, se vedlegg 3.

I det langsiktige perspektiv ønsker NSB at type 5 skal erstatte type 3 i nord, mens det i sør ønskes større grad av nytt materiell. Inntil videre oppgraderes eldre materiell.

Tilsynet kommenterte at dialogen i godkjenningprosesser er bedret etter prosessen ble endret.

## **10. Eventuelt**

Det var ingen saker på evt.

## **11. Oppsummering ved Statens jernbanetilsyn**

Det ble ikke notert noen oppfølgingspunkter.

Tilsynet understreket igjen nytteverdien av intern rapportering i Synergi.

Tilsynet uttrykte tilfredshet med NSBs arbeid.

## AGENDA

Tilsynsmøte mellom Statens jernbanetilsyn og NSB as,  
**Tid: tirsdag 24. januar 2006, kl 09-12 Sted: Prinsensgt.**

0900	<b>3. Hensikt med møtet, presentasjon av deltagerne ved Statens jernbanetilsyn.</b>
0905	<b>4. Gjennomgang av saker fra forrige møte den 02.03.05, rapport 4-05</b> <i>Ingen oppfølgingspunkter ble notert.</i>
0910	<b>3. NSB redegjør for måloppnåelse i sikkerhetsarbeidet, risikobilde og uhellsstatistikk og særlige risikoforhold.</b> - herunder utvikling innen PASS-hendelser, og utfordringer knyttet til planovergangshendelser.
0945	<b>4. Organisasjonsendringer i NSB AS eller endringer i samarbeid med andre operatører eller vesentlige leverandører</b> NSB redegjør kort for endringer, utfordringer, løsninger....
1015	<b>5. Status GSM-R, bruk og opplæring.</b>
1030	<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.
1045	<b>7.NSBs erfaringer med Jernbanetilsynets revisjoner og tilsynsvirksomhet generelt</b>
1100	<b>8.SJT's erfaringer med tilsyn/revisjoner/oppfølging mot virksomheten</b>
1110	<b>9.Godkjenningprosesser: nye behov</b> NSB redegjør for evt. behov for nye godkjenninger
1115	<b>10.Eventuelt</b>
	<b>11.Oppsummering</b> ved Statens jernbanetilsyn
1130	Slutt

**Deltakere**

**NSB AS**

Einar Enger, konsernsjef

Øystein Risan, sjef for persontog drift

Rolf Roverud, visekonsernsjef

Tom Ingulstad, sjef for trafiksikkerhet og operatørförvaltning

Geir Steiro, sjef for persontog teknikk

Haakon Bakken, trafiksikkerhetssjef

**Statens jernbanetilsyn:**

Erik Ø. Johnsen, direktør

Øystein Ravik, avdelingsdirektør sikkerhet og teknikk

Sjur Sæteren, avdelingsdirektør revisjon

Rannveig Hiis-Hauge, revisjonsleder





---

---

## Planlagte godkjenningsaktiviteter 2006

- **GSM-R**
  - 8 W - utstyr på materiell
- **Vedlikeholdsintervall**
  - Økning av vedlikeholds- og revisjonsintervaller
- **Type 93**
  - Krengetogshastighet
    - Søknad sendes muligens til høsten
- **Type 72**
  - Permanent godkjenning for 160 km/t
    - Siste dokumentasjon oversendes jan. / begynnelsen av feb. 06



---

---

## Planlagte godkjenningsaktiviteter 2005 (forts.)

- **Type 69 G (Gjøviksettene)**
  - Godkjenning av modifikasjon
    - Melding sent 03.10.05
    - Søknad om transport sent 12.12.05 (under behandling hos SJT)
    - Søknad om endelig godkjenning sendes feb. 06
- **Type 69 C**
  - Modifikasjon av flåten, 13 togsett i henhold til prototypen
    - Melding med informasjon om mindre endringer i forhold til prototypen sendes juni 06
    - Søknad om endelig godkjenning, hvis nødvendig, sendes aug 06

## Planlagte godkjenningsaktiviteter 2005 (forts.)

---

- **Type 5**

- "Tung" modifikasjon, 16 vogner (inkl. boggi, interiør, HVAC, lukket toalettsystem, elektr. anlegg)
  - Melding sendes april 06
  - Søknad om endelig godkjenning sendes høsten 06
- "Lett" modifikasjon, 40 vogner (brannteknisk, interiør, lukket toalettsystem)
  - Melding sendes feb. 06
  - Søknad om endelig godkjenning, hvis nødvendig, sendes mars/april 06

## Planlagte godkjenningsaktiviteter 2005 (forts.)

---

- **Type 7**

- Godkjenning for 160 km/t
  - Søknad sent 12.12.05 (under behandling hos SJT)
- Oppgradering med bl.a. klimaanlegg, omformer, oppgradering av stoler, ombygging av lekerom, nytt Bistro-konsept, ombygging av spesialvogner
  - Melding sent 02.01.06
  - Søknad om endelig godkjenning sendes aug/sept. 06