



# **Møte med ledelsen i NSB AS**

## **TILSYNSRAPPORT**

**Rapport nr 4-07**

**Møte med ledelsen i  
NSB AS**

**TILSYNSRAPPORT**

**Rapport nr.:** 4-07  
**Arkivkode:** 07/59 SF64  
**Møtedato:** 07.02.2007  
**Foretak:** NSB AS

---

**Rapportens innhold :**

Denne rapporten oppsummerer innholdet i møtet mellom ledelsen i NSB AS og Statens jernbanetilsyn den 7. februar 2007. Rapporten angir status på viktige områder av NSBs organisering og arbeid innenfor trafiksikkerhet.

---

**Utarbeidet dato:** 27.02.2007

Sign.:

Sjur Sæteren  
Avd.dir. Revisjon

**Godkjent dato:**

Sign.:

Erik Ø. Johnsen  
Direktør

## **Innholdsfortegnelse**

1. Innledning
2. Gjennomgang av saker fra forrige møte
3. Måloppnåelse i sikkerhetsarbeidet, risikobilde og uhellsstatistikk og særlige risikoforhold.
4. Organisasjonsendringer
5. Oppfølging av revisjoner/ ledelsens gjennomgang
6. NSBs erfaringer med SJTs tilsynsvirksomhet
7. SJTs erfaringer med tilsyn mot NSB
8. Orientering om regelverksarbeid
9. Behov for tillatelser
10. Oppsummering

## **Vedlegg**

1. Agenda
2. Deltakerliste
3. Planlagte godkjenningsaktiviteter

## 1. Innledning

Møtet ble gjennomført etter initiativ fra Statens jernbanetilsyn (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

Ingen oppfølgingspunkter ble notert i forrige møte.

## 3. Måloppnåelse i sikkerhetsarbeidet, risikobilde og uhellsstatistikk og særlige risikoforhold.

NSB redegjorde bla som følger:

### *Generelt*

Sikkerhetsmessig har NSB hatt et godt resultat for sjuende året og det har ikke vært drepte eller alvorlig skadde i 2006 som følge av aktiviteter styrt av NSB.

NSBs måltall er skjerpet i 2006 i forhold til tidligere år.

Antall personskader uten varig mén var 108 i 2006 hvilket er høyere enn måltallet på 80.

Tilløpsrapporteringen er bedre enn noensinne med et forholdstall mot faktiske uhell på 18.5:1.

### *Passeringer av signal i stopp (PASS)*

NSB har registrert 29 passeringer av signal i stopp i 2006 som følge av feilhandlinger fra NSB-personell. 4 av disse var av en slik karakter at de var i konflikt med nabospor. På tross av en nedgang de siste årene i PASS hendelser var det en økning i 2006, mulig pga stress som følge av dårligere punktlighet.

På spørsmål redegjorde NSB for at de har en særskilt fokus på passering av utkjøringsignal i stopp fordi det der ikke er barrierer /sikkerhetssoner som hindrer konflikt med annen trafikk (dette uavhengig av om en faktisk konflikt oppsto eller ikke), selv om alle lokomotivførerrelaterte passeringer av signal i stopp vurderes som alvorlige.

På spørsmål orienterte NSB om at lokomotivførere rutinemessig tas ut ved PASS-hendelser og følges opp inntil årsak er klarlagt.

NSB har ca. 40 mill. signalpasseringer pr. år og møter ca. 4 mill. signaler i stopp.

NSB har registrert en økning i PASS pga tekniske signalfeil i perioden 2002-2006.

### *Av/påstigning*

NSB har registrert 49 av- /påstigningsuhell i 2006 hvilket er høyere enn måltallet på 37. Til tross for gjennomførte tiltak har denne type uhell økt noe siste året, antakelig grunnet den snørike vinteren med vanskelige av/påstigningsforhold.

### *Klimaforhold*

NSB uttrykte bekymring for risiko knyttet til ras/utglidninger (underbygning, tunnelmunnings mv) som følge av klimaendringer og pekte spesielt på savn av lokalkjente visitører fra tidligere vedlikeholdsregimer.

### *Planoverganger (PLO) med halvbommer*

Med utgangspunkt i PLO på Tunnsbakken (der NSB har registrert flere farlige hendelser) påpekte NSB at nedskilting av togets hastighet foran farlige PLO (særlig PLO med halvbomanlegg i nedsenkninger i terrenget der biler lett kan kjøre seg fast) ikke er et

tilfredsstillende tiltak. NSB erfarer at ved hastighetssenkning oppfatter flere bilister dette som et tegn på at toget vil stoppe og kjører over planovergangen.

#### *Annet*

Tilløp i framføring/skifting er økt med ca 1000 (ca. 35%) i 2006 mens antall faktiske uhell var stabilt.

NSB registrerer en økning av hendelser med vold i tog, og har nå fått mulighet til kunne montere kamera i toget.

På spørsmål orienterte NSB om at de anser mulighetene gode til kunne få til løsning med de ansatte for å kunne montere kamera i også i førerrom. Det fordrer ryddige tapperutiner. På spørsmål svarte tilsynet at data fra slike kamera vil kunne antas ikke å kunne anvendes til straffeforfølgelse av fører gitt at hensikt og innhold er tilpasset rapporteringsforskriften.

NSB har registrert en skadd og en drept tredjeperson (planovergang) i 2006.

NSB har registrert en del alvorlige tilløp knyttet til arbeider utført av entreprenører i og ved spor i 2006.

#### **4. Organisasjonsendringer**

NSB redegjorde for:

- at NSB Anbud AS var etablert og i drift og at det foreligger avtale med NSB AS i forhold til driften og at det er ansatt egen sikkerhetssjef i NSB Anbud
- at samarbeidet med SJ om trafikk på strekningen Oslo-Stockholm er avtalefestet og styrt av NSB på norsk side
- at skitoget København-Geilo framføres i det normale NSB-regimet
- at NSB har overtatt 100% av Tågkompaniet og at etablert trafikk til Göteborg fortsetter.

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

NSB redegjorde for ledelsens gjennomgang i januar 2006 bla som følger:

- Fokus har vært på: Oppfølging av autorisasjon av Mantena, ombyggingsprosjekter for rullende materiell, lukking av avvik og utvikling av styringssystemet.
- Bla er følgende tiltak iversatt etter ledelsens gjennomgang:
  - Bedre styring av komponentarbeider
  - Leverandører har ulik evne til å følge opp krav og NSB har identifisert bedre kravgrunnlag for valg av leverandører
  - Etablert en modul for oppbygging og oppdatering av risikoanalyser
  - LOS (overordnet styringssystem for konsernet) er utvidet til å omfatte viljeshandlinger og 130 prosedyrer er oppdatert

NSB redegjorde for interne revisjoner som følger:

- 11 revisjoner og 4 inspeksjoner relatert til trafiksikkerhet er gjennomført.
- På basis av de interne revisjoner er bla følgende tiltak igangsatt: sikkerhetsforum opprettet i Persontog Drift, Synergi er tatt i bruk for bedre input til risikoanalyser, ny lokomotivførerhåndbok er ferdig, ny opplæringsmodul for ATC er utarbeidet, økt fokus på tilløpsrapportering og kompetanseutvikling innen sikkerhetsledelse og barriereforståelse, undersøkelse av PASS-hendelser, prinsipiell beslutning om ombygging av materiell utover type 72 for tilpassing av dørsystemer til ny avgangsprosedyre, revisjon av alle A-feillister, nytt hastighetsreguleringsutstyr på Di4, igangsatt modifisering av hovedtrafo

på type 73 og montering av akselbeskyttelse, oppgraderte lagerlenker (hjullager) for type 72, og retningsstyrt flensesmøring og bytte av dreiehemningsdempere på type 70, xenon frontlys på type 93 samt bedre dørstyring og innføring av software mot utilsiktet deling av multippel sett (jf hendelse i Tyskland), oppgradert bremsesyndler på E18 og montering av automatisk duggpunktmåler samt modifisering av ATC og xenon lys, modifisert dørstyring på type 92, ny sikkerhetsmerking på type 69, nye buffere på WLAB2 for å minske avsporingssisiko, og igangsetting av prosjekt mot skivebremsede vogner.

På spørsmål fra tilsynet redegjorde NSB videre for at nytt kobbel (som hindrer at kobbelet skrur seg ut) er montert på type 73.

#### **6. NSBs erfaringer med SJTs tilsynsvirksomhet**

NSB meldte at de er tilfreds med den løpende dialogen. Spesielt ble nevnt rask saksbehandling i saken vedrørende godkjenning av materiell i forbindelse med grensetrafikk Oslo-Stockholm, når det gjaldt kravet til GSM-R ombordutstyr.

#### **7. SJTs erfaringer med tilsyn mot NSB**

Det har vært begrenset tilsynsvirksomhet mot NSB i 2006. Tilsynet er også tilfreds med dialogen.

Tilsynet opplyste at tilsynet er litt presset på ressurser og at kort saksbehandlingstid ikke kan påregnes.

Tilsynet opplyste videre å ha planer for en revisjon av NSB høsten 2007 (sikkerhetsstyring, uhellsbehandling)

#### **8. Orientering om regelverksarbeid**

Tilsynet informerte om ny kravforskrift og små endringer i sikkerhetsforskriften og kompetanseforskriften. I tillegg ble nevnt at kommentarer til kompetanseforskriften nettopp er sendt ut, og hvor tilsynet påpekte at den enkelte virksomhet har et ansvar knyttet til autorisasjon av førere også der det brukes underleverandører.

Vedrørende planlagt regelverksarbeid i 2007:

Arbeidet med nye trafikkregler (TRJ) fortsetter og planlegges vedtatt i desember 2007 med ikrafttredelse 1. januar 2009. Alminnelig høring er planlagt i mai-august. Arbeidet har høy prioritet i tilsynet. I den forbindelse oppfordret tilsynet NSB til å prioritere ressurser til å kommentere på de mindre uformelle høringene og å komme med tilbakemelding på om ett års ikrafttredelsestid anses for lite ift opplæring osv. Videre vil tilsynet foreta en evaluering av helsekravforskriften og opplæringsforskriften, vurdere behovet for en oppdatering av kommentarene til sikkerhetsforskriften samt kartlegge behov for arbeids- og hviletidsbestemmelser for jernbanen. NSB kommenterte at arbeids- og hviletidsbestemmelser og straffereaksjoner knyttet til slike på vei er betydelig strengere i mange andre land i Europa enn i Norge. Generelt vil tilsynet i 2007 ha fokus på kommunikasjon av regelverket utad (i veiledninger, kommentarer, tolkninger osv).

Tilsynet orienterte videre om behov for endring av togframføringsforskriften som følge av GSM-R innføringen og om arbeidet med å avklare begrensninger av verkstedsområder i forhold til jernbanelovgivningen.

Endelig påpekte tilsynet at det generelt er ønskelig med innspill til endringer i regelverket ved behov.

#### **9. Behov for tillatelser**

NSB lovet å oversende en oversikt over behov for tillatelser. Hensikten er at tilsynet skal kunne planlegge sin ressursbruk.

## **10. Oppsummering**

Begge parter fant at det hadde vært et godt møte og følgende aksjoner ble notert:

1. Tilsynet vurderer videre oppfølging av risiko knyttet til rasproblematikk
2. Tilsynet har notert seg problemstillinger knyttet til Tunsbakken PLO og vil følge opp dette på en hensiktsmessig måte
3. NSB oversender oversikt over behov for tillatelser for det nærmeste året (Ble gjort umiddelbart etter møtet, jf vedlegg 3)

## AGENDA

Tilsynsmøte mellom Statens jernbanetilsyn og NSB AS  
Tid: Onsdag 7. februar 2007, 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 24.01 2006, rapport 4-06</b>
0910	<b>3. NSB redegjør for måloppnåelse i sikkerhetsarbeidet, risikobilde og uhellsstatistikk og særlige risikoforhold.</b>
1000	<b>4. Organisasjonsendringer i NSB AS eller endringer i samarbeid med andre operatører eller vesentlige leverandører</b>
1015	<b>5. 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>6. NSBs erfaringer med Jernbanetilsynets revisjoner og tilsynsvirksomhet generelt</b>
1100	<b>7. SJTs erfaringer med tilsyn/revisjoner/oppfølging mot virksomheten</b>
1115	<b>8. SJT orienterer om arbeid med regelendringer</b>
1130	<b>9. Tillatelser</b> NSB redegjør for evt. behov for nye tillatelser
1145	<b>10. Eventuelt</b>
1155	<b>11. Oppsummering ved Statens jernbanetilsyn</b>
1200	Slutt



**Deltakere**

**NSB AS**

Einar Enger, konsernsjef  
Øystein Risan, Dir. persontog Drift  
Rolf Roverud, visekonsernsjef  
Tom Ingulstad, Dir. trafikk sikkerhet og operatørforvaltning  
Tormod Gjermundsen, Teknisk dir. persontog  
Winfried Unger, Tekn. Sjef. Persontog  
Svein Ivar Johannessen, Sikkerhetssjef, Persontog Drift

**Statens jernbanetilsyn:**

Erik Ø. Johnsen, direktør  
Øystein Ravik, avdelingsdir.sikkerhet og teknikk  
Karianne Brønlund, avdelingsdir. juridisk  
Sjur Sæteren, avdelingsdir. revisjon

**LISTE OVER PLANLAGTE STØRRE MODIFIKASJONER AV MATERIELL OG "NYTT"  
MATERIELL HVOR SJT VIL BLI INVOLVERT I 2007**

Materiell	Beskrivelse av endring	Melding	Søknad om godkjenning
Mange forskjellige	Innføring av automatisk duggpunktmåling	12.12.06	(kun meld.?)
Type 7	Oppgradering med bl.a. nye stoler og HVAC-anlegg	02.01.06	April
Type 5	"Lett" modifikasjon (brannteknisk, interiør, etc.)	14.03.06	SJT har kun godkjent prototypen
Type 69 A/B	Oppgradering	30.08.06	Februar
Motorvognsett	Søknad om oppheving av krav om parkbrems på hvert vognindivid		Februar
Type 5	"Tung" oppgradering på deler av (eller hele) flåten	Februar	Des 2007
Di 3	Søknad om godkjenning som beredskapsmateriell på Flåmsbana?		Mars
Type 69 C	Modifikasjon av flåten stort sett som prototyp 69-41	Mars	September (kun meld.?)
Nytt materiell	Bestilling av nytt materiell.	Oktober	Tidligst 2009
Svensk materiell	RB11 i grenseoverskridende trafikk		April
Type 70	"Midtlivs" - oppgradering	Oktober ?	2008 / 2009
GSM-R	Søknad om godkjenning av 8W lokradio på de fleste materielltyper		Hele året
"Alt" materiell	Melding av planlagte endringer på havende materiell	Hele året	
Type 93	Søknad om krengetogshastigheter (usikkert)		September