



# **Møte med ledelsen i NSB AS**

## **TILSYNSRAPPORT**

**Rapport nr 02-09**

**Møte med ledelsen i NSB AS  
TILSYNSRAPPORT**

**Rapport nr.:** 02-09  
**Arkivkode:** 08/638  
**Møtedato:** 16.02.09  
**Foretak:** NSB AS

---

**Rapportens innhold:**

Denne rapporten oppsummerer innholdet i møtet mellom ledelsen i NSB AS (NSB) og Statens jernbanetilsyn 16.02.09. Rapporten angir status på viktige områder av virksomhetens organisering og arbeid innenfor trafiksikkerhet.

---

**Utarbeidet dato:** 09.03.09

Sign.:

Anne-Kari Valdal  
Revisjonsleder

**Godkjent dato:**

Sign.:

Erik Ø. Johnsen  
Direktør

## **Innhold**

1.	Innledning	4
2.	Saker fra forrige møte	4
3.	Måloppnåelse, risikobilde og særlige risikoforhold	5
4.	Organisasjonsendringer	6
5.	Interne revisjoner og ledelsens gjennomgang	7
6.	NSB AS' erfaringer med SJTs revisjoner og øvrig tilsynsvirksomhet	8
7.	SJTs erfaringer med revisjoner og tilsynsarbeid mot NSB AS	8
8.	Tillatelsesprosesser: Nye behov de neste 2 år	9
9.	Regelverksarbeid	9
10.	Eventuelt	10
11.	Oppsummering og oppfølgingspunkter	10
	Vedlegg 1: Agenda	11
	Vedlegg 2: Deltakeroversikt	12

## **Vedlegg**

1. Agenda
2. Deltakerliste

## 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.

Agenda for møtet er gitt som vedlegg 1 til denne rapporten.

Dette er den formelle tilsynsrapporten etter møtet.

Følgende forkortelser er benyttet:

SJT	-	Statens jernbanetilsyn
JBV	-	Jernbaneverket
ERA	-	European Railway Agency

## 2. Saker fra forrige møte

Følgende oppfølgingspunkter fra forrige ledelsesmøte ble gjennomgått:

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

Angående punkt 1:

SJT informerte om at tilsynet har et ekstra stort fokus på rasproblematikk. Jernbaneverket (JBV) jobber mye mot dette området og har flere prosjekter blant annet knyttet til værberedskap, rassikring og rasvarslingsanlegg.

NSB bekrefter at de har inntrykk av at området har prioritet.

Angående punkt 2:

SJT informerte om at det har vært gjennomført flytting av mast med tanke på sikt og at det har vært sett på lysintensitet på lamper. Angående sistnevnte område kan det være behov for mer oppfølging. Det har også vært et generelt fokus på vegetasjonskontroll, særlig i vinterhalvåret. SJT kan ikke, ut ifra siste års rapportering, se noen spesielle tendenser knyttet til denne planovergangen nå. Det er registrert 2 hendelser i 2008.

Dette inntrykket ble bekreftet av NSB.

Angående punkt 3:

Oversikt ble oversendt fra NSB i etterkant av forrige møte i 2007.

### **3. Måloppnåelse, risikobilde og særlige risikoforhold**

NSB redegjorde blant annet som følger:

#### *Måloppnåelse*

Målstrukturen for NSB er basert på mål satt for 2008. NSB arbeider nå med å endre og forbedre denne strukturen for 2009 og kommende år.

Det har ikke vært drepte som følge av aktiviteter styrt av NSB i 2008. Det har vært ett tilfelle av alvorlig skade. Det totale antallet personskader uten alvorlige mén ligger noe høyere enn målsetningen for 2008. NSB vil jobbe med å forbedre kategoriseringen innen personskader siden dagens måltall inneholder alle former for skader uavhengig av årsak og sammenheng. Skader på egne ansatte preges av mindre alvorlige skader og domineres av skader relatert til hendelser i toget. For passasjerer er det skader knyttet til på-/avstigningshendelser som dominerer.

Antall på-/avstigningshendelser (utenom fall på plattform) og uønskede hendelser i tog er innenfor målet for 2008. Det har vært en svak nedgang i slike hendelser de siste 2 årene.

Det registreres mange hendelser med vold og trusler mot personalet. Enkelte av disse medfører fysiske skader. Det pågår diskusjoner rundt kategorisering av denne typen hendelser i forhold til forståelse av trafikksikkerhetsbegrepet.

Det er registrert 2 førstehjelpsskader på tredjemann. Det har ikke forekommet planovergangsdødsfall i 2008, men det er registrert alvorlige nestenulykker. SJT bekreftet at dette bildet også viser seg nasjonalt for 2008, og at marginene fremstår svært små i forhold til enkelte nestenulykker.

Det har ikke forekommet sammenstøt med bakgrunn i feilhandlinger fra NSB i 2008. Det er totalt registrert 30 PASS-hendelser med slik bakgrunn. Dette tallet har stabilisert seg de siste årene. PASS-hendelser med bakgrunn i infrastruktur har også stabilisert seg og her skyldes disse i hovedsak tekniske signalfall.

Det er registrert to branntilfeller og 2 avsporinger det siste året.

NSB presenterte enkelte farlige hendelser mer detaljert.

NSB har hatt en tydelig økning i antall rapporterte tilløp til hendelser i tog og skift over de siste årene, mens skadetallet har holdt seg relativt stabilt. Forholdstallet tilløp/skade var i 2008 28,2/1 og dermed godt over målsetningen på 25/1. Dette forklares med stort fokus på rapportering (spesielt tilløpsrapportering) i drift og NSB anser denne økningen som svært positiv. Imidlertid ser NSB fortsatt potensialer for ytterligere forbedringer innen tilløpsrapportering. Det fokuseres nå mye på at alle rapporter skal få en ordentlig behandling og tilbakemelding slik at motivasjon for rapportering blant medarbeiderne også opprettholdes.

SJT presiserte viktigheten av at NSB rapporterer, og oppfordrer sine medarbeidere til å rapportere mangler og forhold knyttet til eksempelvis rydding, brøyting osv. Det er også viktig å gjenta rapporteringen i tilfeller der forholdet ikke utbedres. Medarbeiderne i NSB har en viktig rolle som observatører og rapportene som sendes gir viktig informasjon også til tilsynet om forhold det er nødvendig å følge opp. Samtidig understreket SJT NSBs selvstendige

ansvar for forsvarlig trafikkering og for å eventuelt iverksette egne tiltak inntil forhold utbedres. NSB sa seg enig i dette samtidig som de påpekte at dette ofte kan være vanskelige beslutninger når det eksempelvis innebærer å stanse trafikk.

NSB uttrykte også generell bekymring i forhold til utvikling og forbedring knyttet til spor og til eksempelvis brøyting av perronger.

#### *Risikoforhold*

NSB ser ingen signifikante endringer i risikobildet over de siste årene og presenterte følgende hovedområder:

- Avvik som følge av signalfeil, materiellfeil og planleggingsfeil gir stress og feilhandlinger fra personalet - økende forsinkelser stresser systemet fordi det medfører mange hendelser og operasjoner utenfor de faste rutinene.
- Sikkerhetssoner og kritiske grensedverger – NSB uttrykte bekymring for ulykkespotensialet på dette området.
- Ras
- Planoverganger
- Røykutvikling og brann

NSB stilte spørsmål angående SJTs rolle og oppfølging i forhold til kvalitetsutvikling på infrastruktur. SJT har i dag ikke en slik rolle og har fokus på "feiling til sikker tilstand".

SJT bekreftet at NSBs presentasjon rundt måloppnåelse og risikobilde i stor grad sammenfaller med bildet som tilsynet sitter med og nevnte kort følgende områder i tillegg:

- NSB vil få en henvendelse fra tilsynet angående vedvarende problematikk knyttet til branntilløp og røykutvikling
- Tilsynet ser en stigende trend i kommunikasjonsproblematikk relatert til innføringen av GSM-R – NSB kommenterte at det nå er satt mye fokus på opplæring på dette området
- Pågående sak angående dørfel

## **4. Organisasjonsendringer**

NSB presenterte kort følgende punkter:

- Materiellenheten avviklet og integrert i Teknikk siden forrige møte
- Ny prosjektavdeling i Teknikk
- Sikkerhetssjef i Teknikk på plass, DROPS får egen sikkerhetsfunksjon
- Togtilbud Oslo – Stockholm og Oslo – Värmland fortsetter. Forlenges med ny avtale innværende år. Nattog kjøres i sommermånedene. Avtalefestet samtrafikk med SJ
- Ny avtale med Veolia om samtrafikk Riksgrensen - Östersund
- To store prosjekter: "Ruteplan 2012" og "NSB Flirt"

NSB orienterte om at vedlikeholdsoperatør for nye tog per nå ikke er valgt.

NSB informerte også om at de nye togene har TSI kompatibelt snitt fra plattform og ned og utnytter norsk bredde lenger opp.

## **5. Interne revisjoner og ledelsens gjennomgang**

NSB redegjorde som følger:

### *Ledelsens gjennomgang*

Gjennomgang av 2007 foretatt i mai 2008

Hovedprioriteringer for 2008:

- Oppfølging av ombyggingsprosjekter rullende materiell
- Videre utvikling og ajourføring av styringssystemet
- Samarbeid med JBV om etablering av barrierer

NSB jobber med utvikling/ending av ledelsens gjennomgang mellom annet med utgangspunkt i revisjonsrapport fra SJT. Ledelsens gjennomgang for 2008 vil skje etter nye prinsipper.

Prioritering for 2009 er etablering av fundament for og systematikk i sikkerhetsstyringen

### *Interne revisjoner*

NSB har hatt et eksternt hovedfokus på materiellombygging, leverandører og underleverandører. Internt har mellom annet etablering av sikkerhetsstyring i Flirt-prosjektet vært viktig.

Totalt 6 revisjoner, 7 inspeksjoner, 1 autorisasjon og 1 verifikasjon relatert til trafiksikkerhet er gjennomført i 2008 (noen avsluttes i 2009).

NSB har oppsummert resultater og oppfølging av revisjonene slik:

- Interne enheter og eksterne leverandører har samme utfordring med dokumentasjon av ansvar, myndighet, kompetanse og prosesser. Gjelder både sikkerhet og kvalitet.
- Stor grad av enighet om observasjoner og avvik
- Sikkerhetsfaglige analyser og vurderinger knyttes bedre opp mot hovedprosessene i interne prosjekter og hos leverandører
- "Best practice" suppleres i noen grad med mer systematiske tilnærminger.
- Ny planprosess med tydeligere krav til konsekvensvurderinger og beslutningspunkter er utarbeidet
- Utviklingspotensial i forhold til sanksjonsmuligheter i kontraktsforhold

I tillegg presenterte NSB enkelte oppfølginger som har blitt gjort i etterkant av granskninger og synergirapporter.

## **6. NSB AS' erfaringer med SJTs revisjoner og øvrig tilsynsvirksomhet**

NSB beskrev at revisjon og kontakt generelt skjer i en konstruktiv atmosfære. Mengde og innhold i henvendelser etc. er håndterbart for NSB og NSB opplever at de møter forståelse for begrunnede oppfatninger.

Det ble påpekt at formulering av avvik etter en revisjon kan ha stor effekt på måten de oppfattes i organisasjonen og hvor fokus blir blant medarbeiderne. For "skarpe" eller kategoriske formuleringer kan medføre at fokus rettes mot andre ting enn løsningene på avvikene. Det ble gitt et eksempel på en mulig slik formulering fra SJT.

SJT tar med seg innspillet tilbake. Tilsynet jobber mye med å formulere avvikene mest mulig "riktig" og påpekte at det i noen tilfeller også kan være en faktisk uoverensstemmelse mellom tilsynets oppfatning av en riktig beskrivelse og virksomhetens.

NSB er for øvrig i gang med prosjekt for gjennomgripende forbedring av sikkerhetsstyringen.

## **7. SJTs erfaringer med revisjoner og tilsynsarbeid mot NSB AS**

I forbindelse med systemrevisjon høsten 2008 har kommunikasjonen med NSB fremstått for tilsynet som velordnet og ryddig. Kommunikasjonen har fungert bra og oversendelser av dokumentasjon har vært ryddig og strukturert. Frister har blitt overholdt og revisjonen ble godt tilrettelagt.

Medarbeiderne ble oppfattet som kunnskapsrike, positive og åpne under intervjuer og SJT bemerket som positivt at de intervjuede hadde fått god informasjon fra NSB i forkant av revisjonen.

SJT oppfatter at NSB raskt har gått i gang med tiltak for å håndtere områdene som er påpekt i revisjonen.

SJT oppfatter også NSB som ryddige i andre aktuelle prosesser.

Det har gått relativt lang tid siden sist systemrevisjon hos NSB før høsten 2008. I tråd med intensjoner presentert under revisjonen har SJT fokus på at tilsynet i fremtiden skal ha en jevnere/hyppigere oppfølging (tilsyn) med virksomhetene, og at det enkelte tilsyn skal ha et noe mindre omfang en de sist gjennomførte. Det ble signalisert at en driftsfokusert revisjon av region nord i NSB vurderes rundt årsskiftet.



## 8. Tillatelsesprosesser: Nye behov de neste 2 år

NSB presenterte følgende oversikt:

2009:

- Godkjenning av ombygging av type 5 (søknad sendes rett etter sommeren - godkjenning må i utgangspunktet foreligge oktober/november 2009)
- Modifikasjon av EI 18 / Di 4 som tilpasning til ombygging på vognene som skal gi mulighet for dørstyring fra lokomotivet.
- Modifikasjon av skiftetraktorer Våren 2009.
- Type 72 på Østfoldbanen inkl. østre linje til Sarpsborg. Våren 2009.

Det er en løpende godkjenningsaktivitet for beredskapsvogn type Y1 (XZ-YF1 1332). Det samme gjelder prøvekjøringstillatelse for SBB Flirt. Begge disse forventes avgjort i løpet av en ukes tid (det ble opplyst i møtet at disse sakene er ferdigstilt nå).

2010:

- Prøvekjøringstillatelse NSB Flirt (1. togsett kommer etter planen til Norge november 2010).
- I tillegg kan det / vil det kunne komme godkjenningssøknader for mindre modifikasjoner som kan være et resultat av uønskede hendelser med teknisk årsak og / eller RAMS-arbeid som avdekker behov for modifikasjoner på system-/komponentnivå.

## 9. Regelverksarbeid

SJT orienterte kort om status for regelverksarbeidet per februar 2009:

- EU/EØS-regelverk:
  - lokførerdirektivet - høring i mars/april (arbeidsgruppe)
  - TSler – fortløpende (implementeres stort sett "as is")
  - nytt interoperabilitetsdirektiv (SD) – her er det en begrenset mulighet til å høre aktørene i forkant, noe som kan være en utfordring med tanke på implementeringen
  - passasjerrettighetsforordningen (SD)
  - endring i 91/440 (SD)
- Nasjonalt regelverk:
  - endring i gjeldende forskrifter som følge av implementering av lokførerdirektivet – høring i mars/april
  - endring av ny togframføringsforskrift – vedtatt 9. februar 2009
  - evaluering av sikkerhetsforskriften – påbegynnes i februar/mars
  - kommentarer til ny togframføringsforskrift – 14 februar/mars

Generelt er det en utfordring å forhindre at regelverket blir mer brokete og uoversiktlig.

Det vil i 2009 være et økt fokus på veiledning og informasjon om regelverket.

SJT understreket også at tilsynet er positive til å stille med informasjon i møter, kurs o.l. om ønskelig.

NSB stilte spørsmål om tidsperspektiv knyttet til passasjerrettighetsforordningen. Det ble avtalt at SJT oversender informasjon om dette i etterkant av møtet.

## 10. Eventuelt

### Internasjonalt arbeid

SJT orienterte kortfattet om internasjonalt arbeid i dag.

SJT er på vegne av Norge representert i en del internasjonale fora. For 2009 er det en målsetning å involvere aktørene i større grad i det internasjonale arbeidet.

Oversikter over høringer fra EU kommisjonen viser at høringene ikke blir besvart av norske virksomheter. Dette er en viktig påvirkningskanal og SJT kommer i 2009 til å gi en påminnelse til aktørene i forbindelse med slike høringer (selv om det ikke er noen form for norsk koordinering på dette området). Det er også viktig at aktørene påvirker gjennom sine bransjeorganisasjoner.

Det er aktuelt å etablere et felles norsk fora for å diskutere interesseområder og holdninger til ulike temaer blant virksomhetene i Norge. Det er viktig for SJT å kjenne til hvilke interesser de norske aktørene har. SJT henviste også til internasjonal koordinator som er kontaktperson i SJT innen aktuelle temaer. SJT er positive til at virksomhetene tar kontakt.

SJT har også en mulighet til å ha med representanter i alle arbeidsgrupper som opprettes av ERA, men representanten må være ansatt i SJT.

## 11. Oppsummering og oppfølgingspunkter

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

1. SJT oversender informasjon til NSB om tidsaspekter knyttet til passasjerrettighetsforordningen (informasjonen er oversendt fra SJT og bekreftet mottatt av NSB AS umiddelbart etter møtet).

## **Vedlegg 1: Agenda**

Tilsynsmøte mellom Statens jernbanetilsyn og NSB AS  
Tid: Mandag 16. februar 2009, kl. 12-15 Sted: Hos NSB AS

- 1. Hensikt med møtet, presentasjon av deltagerne ved Statens jernbanetilsyn (SJT).**
- 2. Gjennomgang av saker fra forrige møte**
- 3. NSB AS redegjør for måloppnåelse i sikkerhetsarbeidet, risikobilde og uhellsstatistikk og særlige risikoforhold.**
- 4. Eventuelle organisasjonsendringer med sikkerhetsmessig betydning i eller rundt NSB AS**
- 5. Kort redegjørelse for resultat fra og oppfølging av interne revisjoner og ledelsens gjennomgang**
- 6. NSB AS erfaringer med SJTs revisjoner og tilsynsvirksomhet generelt**
- 7. SJTs erfaringer med tilsyn, revisjoner og oppfølging mot virksomheten**
- 8. Tillatelsesprosesser: Nye behov de neste 2 år**
- 9. SJT orienterer kort om regelverksarbeid**
- 10. Eventuelt**
- 11. Oppsummering ved Statens jernbanetilsyn**

## **Vedlegg 2: Deltakeroversikt**

### **NSB AS**

Einar Enger, konsernsjef NSB

Tom Ingulstad, leder NSB Trafikksikkerhet og operatørforvaltning

Stein Nilsen, leder NSB Persontog

Øystein Risan, leder NSB Persontog Drift

Tormod Gjermundsen, leder NSB Persontog Teknikk

### **Statens jernbanetilsyn:**

Erik Ø. Johnsen, Direktør

Øystein Ravik, Avdelingsdirektør sikkerhet og teknikk

Anne-Kari Valdal, Revisjonsleder (referent)