



# **Møte med ledelsen i NSB AS**

## **TILSYNSRAPPORT**

**Rapport nr 10-11**

**Møte med ledelsen i NSB AS  
TILSYNSRAPPORT**

**Rapport nr.:** 10-11  
**Arkivkode:** 11/31 62  
**Møtedato:** 04.03.2011  
**Foretak:** NSB AS

---

**Rapportens innhold:**

Denne rapporten oppsummerer innholdet i møtet mellom ledelsen i NSB AS (NSB) og Statens jernbanetilsyn 04.03.2011. Rapporten angir status på viktige områder av virksomhetens organisering og arbeid innenfor trafiksikkerhet.

---

**Utarbeidet dato:** 11.04.2011

Sign.:

Sjur Sæteren  
Avd. dir. revisjon

**Godkjent dato:**

Sign.:

Erik Ø. Johnsen  
Direktør

## **Innhold**

1.	Innledning .....	4
2.	Saker fra forrige møte.....	4
3.	Måloppnåelse, risikobilde og særlige risikoforhold .....	4
4.	Organisasjonsendringer .....	7
5.	Interne revisjoner og ledelsens gjennomgang .....	7
6.	NSB AS' erfaringer med SJTs tilsynsvirksomhet.....	8
7.	SJTs erfaringer med tilsynsarbeid mot NSB AS .....	9
8.	Tillatelsesprosesser: Nye behov de neste 2 år.....	9
9.	Regelverksarbeid og internasjonalt arbeid .....	9
10.	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
PASS/PASS-hendelser	-	Uautorisert passering av signal i stopp

## 2. Saker fra forrige møte

Oppfølgingspunktene i rapport 05-10 lyder:

1. *Begge parter vier prosessen med å søke/behandle søknader om tillatelser til å ta i bruk rullende materiell oppmerksomhet.*
2. *Det gjennomføres et møte for å gjennomgå de sikkerhetsmessige forhold knyttet til at tog med passasjerer får lengre, utilsiktet stans på linjen.*

Vedr punkt 1: Et møte er gjennomført. SJT arbeider med å tydeliggjøre sin behandlingsprosess. Dialogen i tillatelsesprosesser er i bedring.

Vedr. punkt 2: Et møte er gjennomført. NSB har gjort en gjennomgang av problemstillingen og besluttet at evakuering av reisende skal ha første prioritet i slike situasjoner. NSB har hatt et møte med JBV. NSB opplever at iverksatte tiltak fungerer.

## 3. Måloppnåelse, risikobilde og særlige risikoforhold

NSB redegjorde blant annet som følger:

Mål om økt innrapportering er oppnådd.

Tilfredsstillende forholdstall mellom antall ulykker og tilløp er et mål. Forholdstallet er uendret i 2010.

Tilsynet kommenterte å ha registrert at økning i innrapportering er skjedd på Nordlandsbanen og til dels på Bergensbanen. NSB viste til at dette er resultat av nær kontakt mellom trafiksikkerhetsrådgiver i region Nord og operativt personell ettersom det er få ansatte i regionen. NSB viste videre til at rapporteringsgraden på Bergensbanen er en effekt av sikkerhetssamling der dette var tema.

Det har ikke vært alvorlige skader eller dødsfall blant reisende i 2010, men en økning i antall skadde som følge av avsporingen på Skotterud.

NSB har registrert en markert økning i antall jernbanehendelser knyttet til av- og påstigning.

Det har vært 4 dødsfall for tredjeperson i 2010 hvilket er en økning.

NSB har notert seg 194 "røde hendelser" som følges opp særskilt og viste til enkelte alvorlig hendelse blant disse, herunder brann på Bratsbergbanen, der NSB registrerte at alle beredskapsrutiner fungerte som de forutsatt.

Antall førerrelaterte PASS-hendelser har økt i 2010. Tilsynet har registrert at økningen faller sammen med økt rekruttering av førere. NSB er oppmerksom på dette og har erfart et økt trykk på opplæringsressursene. NSB har strammet opp opplæring mht typekunnskap og strekningskunnskap, herunder er det innført en ekstra sjekk etter ordinær opplæring av førere. I tillegg har NSB engasjert intern spisskompetanse i vurdering av PASS-hendelsene. I 2011 vil det bli en topp hva gjelder bruk av nye førere.

Tilsynet opplyste å ha registrert 7 tilfelle av nedrevet kjøreledning, der NSB er overrepresentert. NSB opplyste at dette hovedsaklig gjelder type 73 der NSB nå monterer autodrop som tiltak.

Tilsynet stilte også spørsmål knyttet til hendelser med dører som åpnes/ kan åpnes under fart. NSB opplyste at de har funnet en feil i logikken på dørsystemet som nå utbedres. Videre har NSB tatt ut et togsett av eldre materiell og gjort en full syning av dette for å undersøke om det er forhold som må gis mer oppmerksomhet i vedlikeholdet av dørsystemene. Oppgraderingsplanene av dørlukkesystemene som ble vist til i forrige ledelsesmøte er gjennomført med unntak av type 5 som ikke er levert enda.

NSB fortsetter å purre på JBV for utbedring av sikkerhetssoner, hvilket er særlig viktig når antall nye førere øker.

NSB er bekymret dersom det blir innføring av ERTMS på delstrekninger slik at det blir skiftende regimer.

NSB har gjort et krevende arbeid med å identifisere ikke-operativt personell (ca. 170 stykker) med oppgaver av sikkerhetsmessig betydning. Disse har fått individuelle kompetanseplaner

NSBs mål om å fullføre beredskapsanalyser i 2010 ble nådd med 60% (100% ble oppnådd i løpet av februar). Beredskapsanalysene er gjennomført i nært samarbeid med regionene hvor personell med operativ erfaring og god strekningskompetanse var en del av analysegruppene. Analysenes avgrensing er NSBs beredskapsressurser i direkte tilknytning til toget på den enkelte strekning. Tilsynet kommenterte å ha tidligere erfaring med at mange lokale redningstjenester ikke anser at de oppfyller de forutsetninger JBV og NSB har lagt til grunn i sin beredskap.

NSB har (med en mindre forsinkelse) oppnådd mål om å korrigere avvik innen fastsatt frist.

NSB arbeider fortsatt med det overordnede risikobildet. I tillegg til overordnet analyse for operativ drift (som bygger på JBV's strekningsanalyser fra 2000 oppdatert med data fra NSBs registrerte uønskede hendelser og andre trafikkdata som toglengthe, antall passasjerer osv.) består det av overordnede analyser for security, materiell, beredskap og arbeidsmiljø som alle er på plass. Under disse ligger mange detaljanalyser; deres påvirkning på overordnede analyser vurderes. NSB har lagt ned en stor arbeidsinnsats i dette arbeidet. Tilsynet stilte spørsmål til NSB mht deres opplevelse av nytteverdien av arbeidet med risikobildet. NSB viste til at de har utført arbeidet med egne krefter hvilket har bidratt til økt forståelse i organisasjonen og det har bidratt til samarbeid mellom hovedenhetene i tillegg til noen konkrete tiltak som er iverksatt.

NSB orienterte om måltavle for 2011 som er vedtatt av trafikksikkerhetsrådet. Den inneholder både reaktive og proaktive mål og har de samme momentene som i 2010, men har noen nye målformuleringer.

Målene og risikoforhold behandles i trafikksikkerhetsrådet. Styrets interesse for trafikksikkerhet gir god støtte til trafikksikkerhetsrådet som nå har utvidet til 6 møter i året. Ansattes organisasjon er tilfreds med ordningen med trafikksikkerhetsråd. Persontog Teknikk sitt trafikksikkerhetsråd møtes i forkant av Persontog sitt trafikksikkerhetsråd og bringer materielltekniske forhold inn i trafikksikkerhetsrådet.

På spørsmål fra tilsynet vedrørende korte plattformer redegjorde NSB for at de som strakstiltak har sendt ut et sirkulære til kjørende personale med påminnelse om håndtering av passasjerutveksling på korte plattformer. Som langsiktig tiltak vil NSB utarbeide strekningsdokumenter og gi særskilt opplæring. Tilsynet redegjorde for sine synspunkter og påpekte at utfordringen oppstår når JBV lar tog som ikke er tilpasset plattformenes lengde stanse. I slike tilfelle må JBV ha unntak fra forskrift. T-banen har løst denne problemstillingen på Holmenkollbanen ved å stenge av dører som stanser utenfor plattformkant kombinert med informasjonsoppslag. NSB opplyste et FLIRT-materiellet har individuell dørstyring, men før de tar det i bruk vil de gjøre en risikovurdering for å se om det er forsvarlig. Det er viktig at en løsning blir enhetlig.

Det ble stilt spørsmål om NSBs vurdering av hjul-skinne problematikk (sporkrefter) i lys av Skotterud-avsporingen. SJ som var NSBs leverandør bruket materiell som var godkjent, men som NSB selv ikke ville ha brukt uten kompenserende tiltak. NSB antar at det er sannsynlig at svakhetene i hjulet som gikk i oppløsning ville blitt oppdaget ved det kontrollregimet NSB har i dag. NSB kjører bare med helstøpte hjul og ikke med delte hjul som SJ bruker. Tilsynet presiserte sin forventning om at NSB vurderer vedlikeholdsregimet som brukes på utenlandsk materiell i lys av tilstanden på norsk infrastruktur. NSB var av den oppfatning at det er mulig å ha full kontroll på underleverandør som kjører og viste til utførte materiellanalyser i 2010 og til at NSB vektlegger en konservativ tilnærming til problematikken. NSB ser imidlertid at det lett kan glippe ved omorganiseringer. Når kontraktsforholdet utløper vil NSB derfor heller sikte mot at samarbeidspartneren kjører som egen trafikkutøver.

## 4. Organisasjonsendringer

NSB redegjorde som følger:

Det er ikke gjort endringer i Persontog foreløpig, men resultatansvaret ønskes å flyttes ut slik at det blir 2 resultatenheter (Østland og Regioner). Disse to vil da begge ha et driftsansvar.

Det vil etableres en del fellesfunksjoner som for eksempel salg, opplæring mv. og det vil videre etableres stabs- og støtteenheter. Disse enhetene blir leverandører til resultatenehetene.

Det ønskes å ha bare ett grensesnitt mot vedlikeholdsleverandør – Teknikkenheten forblir derfor samlet.

Omorganisering av TO er besluttet, men ikke datofestet. Det skal utarbeides en endringsanalyse av omorganiseringen.

Den spisse enden vil ikke berøres av denne omorganiseringen.

NSB vil legge vekt på å ha et intakt styringssystem i omorganiseringsprosessen.

I Persontog Teknikk ble omorganisering gjennomført august 2010. Det vil etableres en flåtestyringsenhet pr. materielltype. System-engineering og utviklings-engineering (RAMS) etableres under samme hatt. Det er utarbeidet en risikoanalyse for endringene i Teknikk (utført av ekstern leverandør).

I TO er det planlagt endringer som følger:

TO legges til Persontog som er største bruker. NSB ønsket tilsynets syn på dette. Tilsynet presiserte at det i den øverste ledelse må sitte en person med ansvar (og tilhørende kompetanse) for oppfølging av sikkerhetsstyringssystemet. Hvordan ressurser rundt/under denne personen er det ikke satt særskilte krav til.

Enheten styringssystem og revisjon i TO skal deles og rendyrkes og to revisjonsledere skal rekrutteres.

## 5. Interne revisjoner og ledelsens gjennomgang

NSB redegjorde som følger:

Ledelsens gjennomgang gjøres av trafikkisikkerhetsrådet med deltakelse av konsernsjefen. Den ble gjennomført sist i november 2010. Hovedprioritet for 2011 er fortsatt utvikling av måltavle, slutføre arbeidet knyttet til beredskap.

Revisjonsprogrammet for 2011 har hovedfokus på kompetansestyring og leverandørstyring og inneholder revisjonsaktiviteter med følgende tema:

- Reautorisering av Mantena
- Samhandling Persontog drift og Persontog Teknikk
- Kompetansestyring

Ti revisjoner/inspeksjoner er utført i 2010 vedrørende trafiksikkerhet.

TO eier hele plansettet for revisjoner og inspeksjoner.

TO har jobbet med tenkning hva gjelder korrigerende avvik og har fokusert på tiltak utover å rette de helt konkrete påpekte mangler.

TO vil styrke en risikobasert tilnærming både for sine interne revisjoner og leverandørrevisjoner.

Det er ingen utestående avvik som har overskredet frist.

NSB informerte dessuten om at de forbedrer sin prosess med elektroniske formidling av sirkulærer for å målrette informasjon og redusere dokumentmengden som det enkelte ombordpersonale må sette seg inn i.

På spørsmål fra tilsynet vedrørende myndighetsdistribusjon som var tema på forrige ledelsesmøte redegjorde NSB for at de har etablert en rådgivende samhandlingsarena hvor faste medlemmer er Kvalitets- og sikkerhetssjef i PT-DR, Sikkerhets og kvalitetssjef PT-T og Dir. TO. Disse møtes planmessig annen hver uke. Fagkompetanse blir innkalt etter behov. Dette har bidratt mye for å skape bedre forståelse mellom stab og linje.

Trafiksikkerhetsrådet er etablert som et besluttsende organ. Det har videre vært en aktiv holdning til å se på innhold i funksjonsbeskrivelser og av fullmakter og kompetansekrav. Mht granskninger er det ikke lenger granskningsgruppene som tildeler oppgaver; dette går nå via linjeleder.

På spørsmål fra tilsynet vedrørende kontraktuelle muligheter for å anvende sanksjonsmidler, opplyste NSB at de ikke mangler slike muligheter eller erfarer problemer i praksis med å sikre oppfølging av påviste avvik.

## **6. NSB AS' erfaringer med SJTs tilsynsvirksomhet**

NSB ga følgende tilbakemeldinger:

NSB har hatt en dialog med Arbeidstilsynet (ATIL) som har blitt tilkalt av noen tillitsvalgte som har oppfattet Synergi som et system for angiveri. Tilsynet opplyste å ha løpende kontakt med ATIL og Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap og har mulighet for å samordne seg og avklare forhold blant annet knyttet til uh-rapportering

SJTs revisjoner har bidratt positivt til bedring av sikkerhetsstyring og særlig målstyring. Det er generelt en konstruktiv atmosfære i tilsynssammenheng.

NSB opplever det som utfordrende at tilsynet bruker samme revisjonsbevis for å begrunne ulike avvik (generelle forskriftskrav og konkrete forskriftskrav) og stiller også spørsmål ved bruk av utsagn fra enkeltpersoner som revisjonsbevis. NSB viste til tidligere praksis der SJT inkluderte mer forklaringer i revisjonsbevisene. Tilsynet



opplyste at de har ønsket å reddyke revisjonsbevis fra forklarende tekst, men vil vurdere behovet for å anvende mer separate kommentarer der det kan bidra til å øke forståelsen for identifiserte avvik.

Mengde og innhold i revisjoner er håndterbart for NSB.

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

Det har vært begrenset med revisjonsaktiviteter mot NSB siden forrige ledelsesmøte og dialogen rundt disse har vært grei.

Dialogen hva gjelder administrasjon av uønskede hendelser har vært bra, men det er av og til vanskelig å forstå detaljer i hendelsesforløpet i innrapporterte hendelser.

Hva gjelder tilbakemelding på tilråder fra SHT er svarene av og til lite konkrete og de kan være upresise i forhold til de spørsmål vi stiller.

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

NSB AS redegjorde for behov for tillatelser knyttet til følgende materiell-typer:

- FLIRT, 2011 (ved opsjoner kan det også bli aktuelt i 2013)
- Type 5, 2011
- Magnetskinnebrems, EL 18, 2011
- Magnetskinnebrems, Type 7, 2011
- WLAB 2, 2011/2012
- X55, 2011

I tillegg kommer pågående "mindre" saker i samme volum som tidligere og små modifikasjoner i komponenter (blant annet som erstatning for komponenter som ikke lenger er tilgjengelig på markedet).

Tilsynet minnet på at tilsynet trenger noe tid til saksbehandling selv av mindre saker.

Tilsynet oppfordret NSB til å ta kontakt i forkant i tilfelle der NSB er usikre på hva som skal oversendes i forbindelse med tillatelsessøknader.

## **9. Regelverksarbeid og internasjonalt arbeid**

Tilsynet orienterte som følger:

Det er kommet ny jernbaneforskrift (som erstatter tidligere lisensforskrift) fra 1. januar 2011.

Sikkerhetsforskriften erstattes av 3 forskrifter. Ny sikkerhetsstyringsforskrift (vedtas om kort tid) og jernbaneinfrastrukturforskrift (vedtas også snart). Ny kjøretøyforskrift er under utarbeidelse og vedtas ila våren 2011.

Endringer i togframføringsforskriften vedtas ila 2011 (TSI OPE saneres i forbindelse med vedtakelsen).

Det skal implementeres en rekke TSI-er som normalt tas inn direkte som forskrifter.

Tilsynet vektlegger veiledningsarbeid og viste i denne sammenheng til tilsynets veiledninger som publiseres på tilsynets hjemmeside, morgenmøter (referater fra disse publiseres også på hjemmesiden) og publisering av alle revisjonsrapporter på hjemmesiden.

Tilsynet samler bransjen i noen møter for å gi informasjon om internasjonalt arbeid. Det er viktig at NSB deltar internasjonalt for å påvirke der det betydningsfullt for Norge, blant annet for å hindre at vi får inn rullende materiell som ikke er tilstrekkelig sikkert på norsk infrastruktur. Tilsynet oppfatter NSB som lite synlige i internasjonalt arbeid.

## **10. Eventuelt**

Einar Enger fratrer som konsernsjef 30. april 2011. Tilsynet har behov for å få et varsel om hvem som eventuelt trer inn som stedfortreder.

## **11. Oppsummering og oppfølgingspunkter**

Ingen oppfølgingspunkt ble notert.

## Vedlegg 1: Agenda

Ledelsesmøte fredag 4. mars 2011 kl. 09-13

1. Hensikt med møtet, presentasjon av deltakerne ved Statens jernbanetilsyn (SJT)
2. Gjennomgang av saker fra forrige møte  
*Oppfølgingspunktene i rapport 05-10 lyder:*
  - *Begge parter vier prosessen med å søke/behandle søknader om tillatelse til å ta i bruk rullende materiell oppmerksomhet.*
  - *Det gjennomføres et møte for å gjennomgå de sikkerhetsmessige forhold knyttet til at tog med passasjerer får lengre, utilsiktet stans på linjen.*
3. Måloppnåelse i sikkerhetsarbeidet, risikobilde og uhellsstatistikk og særlige risikoforhold
  - *NSB gir en kort redegjørelse over de viktigste punktene, herunder:*
    - *Hvordan det sikres kontroll over risiko ved av- og påstigning ved korte plattformer*
    - *Risiko knyttet til hjul-skinne problematikk*
  - *Spørsmål fra SJT*
4. Endringer i organisasjon og samarbeidsforhold
  - *NSB gir en kort redegjørelse for eventuelle endringer i organisasjon og samarbeidsforhold/leverandørforhold som NSB anser har særlig betydning for sikkerheten*
  - *Spørsmål fra SJT*
5. Resultat fra og oppfølging av interne revisjoner og ledelsens gjennomgang
  - *NSB gir en kort redegjørelse for sikkerhetsmessige forhold som er fremkommet i interne revisjoner og ledelsens gjennomgang med tilhørende tiltak*
  - *Spørsmål fra SJT*
6. NSBs erfaringer med SJTs revisjoner og tilsynsvirksomhet generelt
7. SJTs erfaringer med tilsyn, revisjoner og oppfølging mot virksomheten
8. Tillatelsesprosesser
  - *NSB redegjør for anskaffelser som krever tillatelse til ibruktaking de neste 2 år*
9. SJT orienterer kort om regelverksarbeid og internasjonalt arbeid
10. Eventuelt
11. Oppsummering ved Statens jernbanetilsyn

## **Vedlegg 2: Deltakeroversikt**

### **NSB AS**

Einar Enger, konsernsjef NSB

Tom Ingulstad, konserndirektør NSB Persontog

Øystein Risan, direktør NSB Persontog Drift

Tormod Gjermundsen, teknisk direktør

Steinar Skauen, direktør Trafikksikkerhet og operatørforvaltning

### **Statens jernbanetilsyn:**

Erik Ø. Johnsen, Direktør

Øystein Ravik, Avdelingsdirektør sikkerhet og teknikk

Sjur Sæteren, Avdelingsdirektør revisjon